

Venäjän viennin kuljetuksiin liittyvät toimenpiteet ja niiden haasteet

Michaela Söderholm



Tekijä tai tekijät Michaela Söderholm	Ryhmätunnus tai aloitusvuosi 2011
Raportin nimi Venäjän viennin kuljetuksiin liittyvät toimenpiteet ja niiden haasteet	Sivu- ja liitesivumäärä 49 + 3
Opettajat tai ohjaajat Irma Mäkäpä-Suni	
<p>Venäjän vienti koetaan usein monimutkaiseksi ja haasteelliseksi. Haasteita viennissä tuottaa erityisesti tullaus ja rajatoiminta sekä Venäjällä esiintyvä byrokratia ja Venäjän lainsäädäntö. Opinnäytetyön tavoitteena on selvittää Venäjän kuljetuksiin ja vientiin liittyvät toimenpiteet ja niissä esiintyvät haasteet.</p> <p>Opinnäytetyössä on tehty tutkittavasta aiheesta kartoitus ja se on rajattu koskemaan maantiekuljetuksia Venäjälle. Työssä pyritään tuomaan esiin mahdollisimman kattavasti Venäjän vientiin kuuluvat toimenpiteet, jolloin vientiprosessi olisi läpinäkyvämpi ja ymmärrettävämpi. Työ käsittelee viennissä ilmenevät ongelmat, kuljetuksissa tarvittavat toimenpiteet kuten asiakirjat, luvat ja käytännön toimenpiteet. Apuna kuljetusten haasteiden hahmottamisessa on käytetty Venäjälle vievän kuljetusliikkeen kyselyä. Kyselyn kysymykset liittyivät kuljetusyhtiön kohtaamiin haasteisiin, kuljetusten erikoiskäsittelyihin ja kuljetuksiin liittyviin toimenpiteisiin. Opinnäytetyössä on käytetty apuna myös omakohtaisia kokemuksia Venäjän viennistä.</p> <p>Työ jakaantuu teoriaosuuteen, empiiriseen osioon ja lopuksi on pohdintaosuus. Opinnäytetyö on kirjoituspöytätyö. Työ on rakentunut tutkimuksellisen selvittämisen kautta keräämällä ja käsittelemällä eri lähdeaineistoja. Lähteet on saatu luotettavilta verkkosivuilta, kirjoista ja kyselyn kautta. Työ aloitettiin keväällä 2015 ja saatiin valmiiksi syksyn 2015 aikana.</p> <p>Työ toimii tietopakettina sisältäen olennaiset tiedot Venäjän vientiin tarvittavista toimenpiteistä. Venäjään vientiin kuuluu olennaisena osana asiakirjat, sertifiointikäytännöt, tullaus ja rajatoiminta. Vientiin vaikuttavat myös Venäjän kansainväliset sopimukset. Työssä käydään läpi Venäjän viennin haasteita ja niiden estämiseksi tehtyjä toimenpiteitä, jolloin Venäjälle vievät saavat käsityksen myös vientiä ja kuljetustoimintaa rajoittavista tekijöistä.</p>	
Asiasanat Vienti, Venäjä, maantiekuljetukset, kuljetusyrietykset, tullaus.	

Degree programme in Business

<p>Authors Michaela Söderholm</p>	<p>Group or year of entry 2011</p>
<p>The title of thesis Procedures related to the transportation of Russian exports and challenges in export</p>	<p>Number of pages and appendices 49+3</p>
<p>Supervisor(s) Irma Mäkäräinen-Suni</p>	
<p>Russian export is often experienced as complex and challenging. Challenges in export and transportations are particularly caused by customs and border operations occurring in Russia, as well as the bureaucracy and the Russian legislation. The aim of the thesis is to find out the procedures relating to the export of the Russian transport. It also describes the challenges in export.</p> <p>The thesis works as a survey and it is limited to road transport in Russia. Essential information related to export aims at making the Russian export process more transparent and understandable. The work includes problems of the export and the necessary transportation procedures such as documents, permits and practical measures. Russia transport company interview was used as an aid in perceiving the transportation challenges. The interview questions were related to the challenges in export, the transport of special treatments and transport procedures relating to the transport company. Personal experience was used as an aid when making this thesis.</p> <p>The work is divided into theory section, empirical section, and finally the thesis includes discussion and conclusions. The thesis is a desk study. The idea of the thesis is to work as a survey, which exporters can also use when doing their export to Russia. The procedures relating to the export will be clearly displayed. Source material has been obtained from reliable web pages, books and through the interview. The project was started in spring 2015 and was completed during the autumn of 2015.</p> <p>The work functions as an information package containing the relevant information related to the procedures of Russian export. The important part of Russia exports are the documents, certification policy, customs and border operations. Russian legislation affects to export procedures as well. The thesis includes challenges in Russian exports and also, the procedures taken to prevent them. This will help the exporters to understand export risks better.</p>	
<p>Key words Export, Russia, road transportation, transport companies, custom procedures.</p>	

Sisällys

1	Johdanto	1
1.1	Tutkimustyön tavoitteet ja rajaukset.....	2
1.2	Opinnäytetyön rakenne	3
2	Venäjän vienti	4
2.1	Vientiin vaikuttava lainsäädäntö ja sopimukset.....	5
2.1.1	WTO	5
2.1.2	Euraasian tulliliitto.....	6
2.1.3	Sopimus kansainvälisestä tieliikenteestä	7
2.1.4	IVY	8
2.1.5	Kuljetusyhtiöt.....	8
2.2	Venäjän viennissä tarvittavat asiakirjat	10
2.2.1	CMR	11
2.2.2	Vastuu kuljetettavasta tavarasta	12
2.2.3	Vienti-ilmoitus	12
2.2.4	Kauppalasku	14
2.2.5	Passitus.....	14
2.2.6	Sertifiointi	16
2.2.7	Muut asiakirjat.....	18
2.3	Incoterms-ehdot.....	19
2.4	Tullimaksut.....	21
2.5	Tuontirajoitukset	21
2.6	Pakotteet.....	22
2.7	Rajatoiminnot	23
2.7.1	Rajan ylitys.....	23
2.7.2	Toimintaohjeet rajalla.....	25
2.7.3	Liikenteenharjoittajan asiakirjat	26
2.7.4	Viisumi	26
2.8	Vaaralliset aineet.....	28
2.9	Venäjän viennin haasteet.....	30
2.10	Kuljetusyrityksen kysely.....	32

3	Opinnäytetyön toteutus.....	34
3.1	Toteutus- ja työtapa	34
3.2	Tutkimusmenetelmä	35
3.3	Lähdeaineistot.....	36
4	Pohdinta	38
4.1	Johtopäätökset	38
4.2	Tavoitteiden saavuttaminen	39
4.3	Oppimisprosessi	40
	Lähteet.....	42
	Liitteet.....	50

1 Johdanto

Opinnäytetyön aihe syntyi kiinnostuksestani logistiikkaan ja kansainvälisiin maantiekuljetuksiin. Olen erikoistunut kansainväliseen kauppaan ja logistiikkaan ja saanut työkokemuksen kautta paljon tietoa Venäjän viennistä ja maantiekuljetuksista. Ollessani huolitsijana kansainvälisessä kuljetusyhtiössä, osoittautuivat Venäjän kuljetukset haasteelliseksi ja monimutkaisiksi suhteessa EU:n sisällä tapahtuviin kuljetuksiin. Halusinkin selvittää, mikä tekee Venäjän viennistä haasteellista ja tuoda esille kaikki Venäjän vientiin sisältyvät toimenpiteet.

Työssä käsitellään Venäjän vientiin ja kuljetuksiin liittyviä toimenpiteitä. Aluksi kerrotaan Venäjän viennistä yleisesti ja keskitytään tarkemmin asiakirjoihin, joita Venäjän viennissä tarvitaan. Kuljetusyhtiöt ovat vastuussa viennin onnistumisesta loppukädessä, sillä niiden tulee tarkistaa onko asiakirjat oikein, jotta kuljetus onnistuu ilman häiriöitä. Kuljetusyhtiöt kuljettavat yleensä eri lähetyksiä samassa kulkuvälineessä, joten yhdenkin kyydissä olevan tavaraerän virhe vaarantaa muut lähetykset. Vientiprosessi voi olla hyvinkin haasteellinen. Työssä tarkastellaan Venäjän vientiin liittyviä haasteita ja työ toimii ohjeistuksena Venäjälle vieville.

Venäjä on iso kauppakumppani Suomelle ja Venäjälle vieviä yrityksiä Suomessa on monia. Usein yrityksille ja asiakkaille on helpointa etsiä kuljetusyhtiö viemään tavaraa Venäjälle, sillä Venäjän vienti voidaan kokea haasteellisena. Kuljetusten lisäksi asiakkaiden puolesta voidaan hoitaa tullaukseen liittyvät asiakirjat. Kuljetusyrityksillä on kokemusta Venäjälle viemisestä ja se voidaan nähdä luotettavampana ja helpompana vaihtoehtona Venäjän kuljetuksille kuin yrityksen oman kuljetuksen järjestäminen.

Venäjän kuljetuksista ei ole saatavilla paljon aineistoa kirjoista, mutta hyvänä lähdeaineistona ovat olleet vientiin liittyvät oppaat ja käsikirjat. Työssä on käytetty paljon Internetiin pohjautuvaa tietoa ja kyselyssä on käytetty kuljetusyritystä, joka vie tavaraa Venäjälle. Työllä ei ole toimeksiantajaa.

1.1 Tutkimustyön tavoitteet ja rajaukset

Tämän opinnäytetyön tavoitteena on tutkia Venäjän kuljetuksissa ja viennissä tarvittavia yleisiä toimenpiteitä ja niissä esiintyviä haasteita. Tavoitteena on luoda selkeä kuva Venäjän vientiin liittyvistä kuljetuksista ja antaa ohjeistus niihin liittyen. Tarpeellinen tieto auttaa kuljetusten onnistumisessa ja ehkäisee mahdollisilta ongelmilta. Opinnäytetyössä tehdään yleinen katsaus Venäjän vientiin, jotta saadaan mahdollisimman kattava käsitys viennistä.

Opinnäytetyössä pyritään tuomaan esiin Venäjän viennissä tarvittavat toimenpiteet ja antamaan ohjeita Venäjälle vieville tahoille. Opinnäytetyössä ei kuitenkaan käsitellä viejän ja ostajan välisiä sopimuksia kaupasta, vaan työ keskittyy vientiprosessiin ja vientiin tarvittaviin asiakirjoihin ja toimenpiteisiin. Opinnäytetyö vastaa seuraaviin kysymyksiin:

- Mitä toimenpiteitä ja asiakirjoja Venäjän vientiin sisältyy?
- Mitä haasteita Venäjän viennissä on?

Venäjä on tärkeä vientimaa Suomelle, mutta vientiprosessi on mutkikkaampi kuin vienti muihin EU-maihin. Aihe on rajattu koskemaan kuljetusyhtiöiden ja viejien kuljetuksia Venäjälle ja tarkemmin maantiekuljetuksia. Lisäksi selvitetään Venäjän vientiin liittyviä haasteita. Maantie-, lento- ja merikuljetusten asiakirjat ja toimenpiteet poikkeavat toisistaan huomattavasti, joten opinnäytetyössä keskitytään vain maantiekuljetuksiin.

Keskeiset opinnäytetyössä käsiteltävät Venäjän vientiin liittyvät tekijät ovat tullaus ja siihen liittyvät asiakirjat sekä kuljetusten onnistuminen. Yleisimpiä viennissä tarvittavia asiakirjoja ovat rahtikirja, vientiselvitys, passitus, tavaran arvon osoittava asiakirja ja sertifiointiasiakirjat sekä erilaiset luvat. Kuljetuksiin kuuluu olennaisesti myös rajanylitys ja tullitarkastukset, joita käsitellään tarkemmin. Olennaisia käsitteitä ovat kuljetusyrietykset, Venäjän vienti ja viennin asiakirjat.

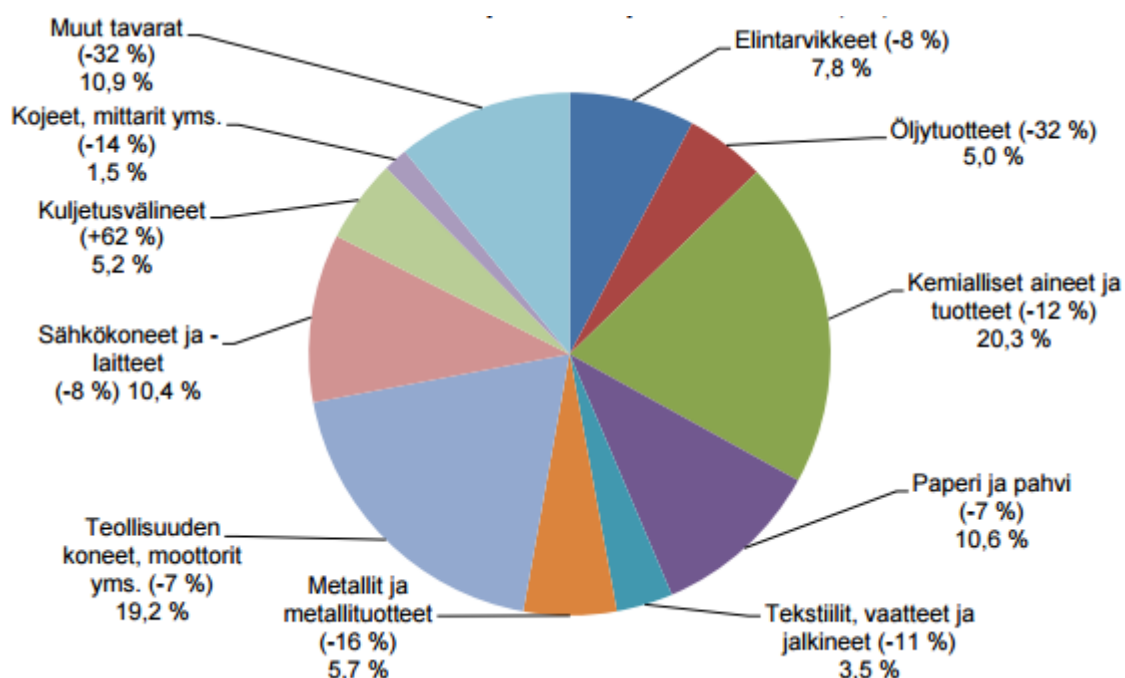
1.2 Opinnäytetyön rakenne

Johdannossa tutustutaan tutkimusongelmaan, aiheeseen ja sen rajaukseen sekä perustellaan aiheen valintaa. Teoriaosuudessa kerrotaan aluksi Venäjän viennistä yleisesti, jonka jälkeen esitetään Venäjän viennissä tarvittavia toimenpiteitä. Ensimmäisessä kappaleessa kerrotaan myös Venäjään liittyvistä sopimuksista, jotka vaikuttavat osaltaan vientiin. Opinnäytetyö etenee esittelemällä eri toimenpiteitä syvemmin. Vientiin liittyviä asiakirjoja käsitellään omana kappaleenaan, sillä viennin asiakirjoilla on tärkeä asema viennin onnistumisessa. Omana kappaleena on Venäjän rajatoiminta, joka voi olla haasteellinen osa Venäjän viennissä. Lopuksi käsitellään Venäjän viennin haasteita. Tutkimuksessa on käytetty lisäksi Venäjälle vievän kuljetusyhtiön haastattelua, jota käsitellään syvemmin ja joka osaltaan avaa käsiteltävää aihetta.

Empiirisessä osiossa avataan ja pohditaan tutkittavaa aihetta. Empiirinen osa käsittää myös tiedot tutkimuksesta ja työn toteutustavasta. Siinä perustellaan kirjoituspöytätyön valintaa. Liitteenä on haastatellun kuljetusyrityksen kysely vastauksineen. Lopuksi opinnäytetyössä on pohdintaosuus, jossa tiivistetään työn sisältö ja pohditaan haasteiden vähentämistä Venäjän viennissä. Opinnäytetyöhön on haluttu sisällyttää kaikki olennainen tieto, mikä vaikuttaa Venäjän kuljetuksiin tai on olennainen osa sitä.

2 Venäjän vienti

Vientiä oli kolmanneksi eniten Venäjälle vuonna 2014. Viennin arvo oli tammi-syyskuussa noin 3,5 miljardia euroa, mikä oli 12 prosenttia vähemmän verrattuna vuoden 2013 samaan ajankohtaan. Tammi-syyskuun viennistä suurin tavararyhmä oli koneet, laitteet ja kuljetusvälineet, joiden osuus oli yhteensä 34,8 prosenttia kaikesta viennistä ja arvo noin 1,2 miljardia euroa. Toiseksi eniten vietiin kemiallisia aineita ja tuotteita, joiden vienti laski 12 prosenttia vuoteen 2013 verrattuna. Vuonna 2015 melkein kaikkien tavararyhmien vienti laski. Poikkeuksena tästä oli kuljetuslaitteiden vienti, jonka osuus kasvoi jopa 62 prosenttia tammi-syyskuussa. Vuonna 2013 kuljetuslaitteiden vienti oli kuitenkin laskenut viidenneksellä. (Tulli 2014a, 5-7.)



Kuvio1. Vienti Venäjälle tavararyhmittäin vuonna 2014 (Tulli 2014a, 7.)

Venäjän vienti kääntyi laskuun jo vuoden 2013 syksyllä, kun sitä ennen oli ollut kolme kasvuvuotta. Vuoden 2014 tammi-syyskuussa varsinkin metallituotteiden, kemiallisten tuotteiden, elintarvikkeiden ja metsäteollisuuden tuotteiden osuus viennistä laski. Vuonna 2014 EU asetti Venäjälle vientipakotteita joillekin tuotteille, jonka vaikutuksesta elokuussa Venäjälle vietävien tuotteiden osuus laski 975 000 euroa ja syyskuussa puolestaan 1,1 miljoonaa euroa. Venäjä antoi vastaavasti tuontipakotteita, joiden vaikutus oli puolestaan hyvin suurta. Vuoden 2014 elokuussa tuontipakotteiden alaisten

tuotteiden vienti laski 22 miljoonaa euroa ja syyskuussa 25 miljoonaa euroa. Tuontikielloista johtuen varsinkin elintarvikkeiden osuus laski huomattavasti. (Tulli 2014a, 2.)

2.1 Vientiin vaikuttava lainsäädäntö ja sopimukset

Venäjän viennissä on tärkeää olla tietoinen Venäjän eri sopimuksista, jotka vaikuttavat vientiin. Eri sopimuksilla on voitu helpottaa Venäjälle tapahtuvaa vientiä esimerkiksi alentamalla tulleja tai vähentämällä sertifiointiin kuuluvaa byrokratiaa. Sopimusten kautta lainsäädäntö turvaa kaupan molempia osapuolia ja tekee kaupankäynnistä sujuvampaa. Suomi on EU:n jäsen, jolloin Venäjän vientiin tarvittavat asiakirjat määräytyvät suurimmalta osin EU:n lainsäädännön mukaan (Vaskilampi 2009, 10.).

EU:n kaupan sovelletaan EU:n yhteistä tullitariffia ja yhteistä kauppapolitiikkaa, kun viedään tavaraa kolmansiin maihin. Lainsäädäntö käsittää säännöksiä liittyen tuontiin, vientiin ja tullaukseen. Esimerkiksi viennin ja tuonnin valvonta sekä tullimaksut kuuluvat säännöksiin. EU:lla on myös kahdenkeskeisiä sopimuksia eri maiden kanssa. Kansallinen lainsäädäntö täydentää tarvittaessa EU:n tullilainsäädäntöä. (Melin, K 2011, 252-253.) Euroopan yhteisöllä ja Venäjän federaatiolla on kumppanuus- ja yhteistyösopimus (PCA), jonka kautta EU:n alkuperätuotteille sovelletaan yleistä suosituimmuuskohtelua (Exportfinland).

2.1.1 WTO

WTO on johtava globaali kansainvälinen organisaatio, joka kehittää ja valvoo maailmankauppaa ja sen sääntöjä. WTO toimii globaalien kauppaneuvotteluiden keskipisteenä ja yhtenä tärkeimpänä toimintona sillä on riitojenratkaisujärjestelmä. Riitojenratkaisuelimen avulla ratkaistaan kauppakiistoja ja valvotaan päätösten toteuttamista. Maailman kauppajärjestössä on mukana 161 maata. Venäjän jäsenyys maailman kauppajärjestö WTO:ssa astui voimaan elokuussa 2012. Venäjän tulee noudattaa WTO:n sääntöjä. (WTO 2015)

Venäjän WTO-jäsenyyden neuvottelut kestivät yhteensä 18 vuotta. Tärkeimmät WTO-jäsenyyden vaikutukset olivat tuonti- ja vientitullitariffien lasku, kauppaa rajoittavien teknisten tai määrällisten esteiden vähennys ja kilpailun salliminen palvelualoilla. WTO-

jäsenyyden olennaisena periaatteena on, että ulkomaista tuotetta tai palvelua ei saa syrjiä suhteessa kotimaiseen. Tullit pienenevät ja kaupan esteitä vähennetään sovitun siirtymääjan mukaan nollan ja yhdeksän vuoden välillä riippuen myös alasta. Tärkeää on myös Venäjän sitoutuminen tuotteiden terveydellisiin ja teknisiin vaatimuksiin. Joillekin tuotteille asetettiin korkeampi tavoitetulli kuin nykyinen tulli. Tämä johtuu siitä, että Venäjä oli laskenut jo aiemmin tiettyjen tuotteiden tullitasoa. Esimerkiksi koneiden ja laitteiden tullitariffit olivat jo ennen jäsenyyttä melko alhaiset. (Yrittäjät)

Kuljetusyrietykset saavat lisää kuljetettavaa tavaraa, kun vienti Venäjälle kasvaa. WTO-jäsenyys hyödyttää vientiyrityksiä, sillä jäsenyyden kautta Venäjälle voidaan tehdä enemmän investointeja ja Suomen vienti Venäjälle koostuu paljolti investointihyödykkeistä. (Ulkoasiainministeriö 2012)

WTO-jäsenyyden vaikutuksena oli informaatioteknologiatuotteiden kuten tietokoneiden ja tietokoneohjelmistojen tuontitullien poistaminen kolmen vuoden aikana. Liiketoimintaesteitä pyritään vähentämään ja uusia tuotteita voidaan viedä Venäjälle, kun markkinat avautuvat muun muassa telekommunikaatio-, kuljetus- ja rakennuspalveluiden osalta. Venäjä vähensi myös pakollisten sertifiointituotteiden määrää ja lisäsi monien tuotteiden osalta vapaaehtoisia vakuutuksia. Venäjän kansalliset tuotestandardit kuitenkin pysyvät ennallaan ja Venäjä voi silti asettaa tuontikieltoja. Venäjän tulee kuitenkin ajoissa informoida muutoksista, jotta muut jäsenmaat voivat reagoida ajoissa ja tehdä tarvittavia toimenpiteitä havaittujen puitteiden osalta. (Ulkoasiainministeriö 2012)

Venäjä on yrittänyt kiertää sitoumuksiaan WTO-sopimuksessa, jotta sen ei tarvitsisi vähentää tuontivelvollisuuksia. Venäjä oikaisi 1576 HS-nimikettä rikkoen epäsuorasti WTO-sitoumuksia. (Market Access Database 2013c)

2.1.2 Euraasian tulliliitto

Venäjän, Kazakstanin ja Valko-Venäjän välinen tulliliitto tuli voimaan 1.1.2010. Tulliliitolla sovittiin jäsenmaiden taloudellisesta yhteistyöstä ja sen tavoitteena oli yhtenäisen talousalueen muodostaminen. Tulliliitto on itäinen vastine Euroopan Unionille. Jäsenmaiden välistä poistettiin tulliraja ja tuontitullit yhtenäistettiin. Tulliliiton alueelle tuota-

vat tavarat tullataan tavarantuoja kotimaassa. (Markinvest 2015a; Peltonen 2014, 9-10.)

Venäjän ja Kazakstanin väliltä otettiin tulliraja pois 1.7.2011. Vuoden 2015 alussa tulliliitosta tuli Euraasian talousliitto ja uudeksi jäseneksi liittyi Armenia. Kirgisia liittyi mukaan talousliittoon myös vuonna 2015. Talousliiton toiminta ei ole vielä kokonaisuudeltaan toteutunut. Talousliiton toimintaa rajoittaa Venäjän talouskriisi, öljyn hinnan lasku ja ruplan arvon romahdus. Investoinnit ovat kuihtuneet ja Venäjällä vallitsee inflaatio. Sertifiointimääräyksissä tulliliitto ylittää kansalliset säännökset. (Markinvest 2015a; Valtioneuvosto 2014, 7.)

2.1.3 Sopimus kansainvälisestä tieliikenteestä

Venäjällä ja Suomella on sopimus kansainvälisestä tieliikenteestä, joka sisältää määräykset henkilö- ja tavaraliikenteestä (Sopimus Suomen Tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä kansainvälisestä tieliikenteestä (56/2001) 1:1). Sopimuksen (56/2001) 2 luvun 5 §:n 1 momentin mukaan tavarankuljetukset koskevat kuorma-autoilla, perävaunuilla, vetoautoilla tai puoliperävaunuilla tehtyjä kuljetuksia joko sopimuspuolten maiden välillä tai kauttakulkuna. Tavarankuljetuksiin tarvitaan erillinen lupa, jolla tavara saa liikkua yhden edestakaisen matkan ((56/2001) 2:5.2). Tavarankuljetukseen oikeuttavia lupalomakkeita tulee olla tietty määrä ja niissä tulee olla viranomaisen leimat ja allekirjoitukset ((56/2001) 2:5.3). Sopimuksen (56/2001) 3 luvun 6 §:n mukaan lupia ei tarvitse olla mikäli kuljetukset koskevat messu- ja näyttelytavaroita, urheilutilaisuuksiin tarkoitettuja tuotteita sekä teatteritarvikkeita, elokuva-, radio- tai elokuvaesitysten valmistamiseen tarvittavia tuotteita. Näiden tavaroiden lupia ei tarvitse olla mikäli tavarat tuodaan takaisin lähtömaahan. Lupia ei tarvita myöskään kuljetettaessa ruumiita, muuttotavaroita, postia tai rikkoontuneita kulkuneuvoja.

Suomen ja Venäjän välisen kansainvälisen tieliikennesopimuksen (56/2001) 3 luvun 10 §:n 1 momentin mukaan sopimus ei oikeuta liikenteenharjoittajaa kuljettamaan tavaraa toisen maan kahden pisteen välillä. Liikenteenharjoittaja voi kuitenkin kuljettaa tavaraa toisesta maasta kolmanteen maahan, mikäli siihen on saatu erillinen lupa ((56/2001) 3:10.2).

Mikäli kuljetusvälineen mitat tai paino ylittää Venäjän sallimat rajat, tulee hankkia toisen sopimuspuolen viranomaiselta erillinen lupa. Tällöin ajoneuvon tulee käyttää tiettyä kulkureittiä, mikäli lupa tätä edellyttää. ((56/2001) 2:7) Vaarallisten aineiden kuljetuksiin sovelletaan ADR:n määräyksiä ((56/2001) 2:8). Ajoneuvon kuljettajalla on oltava kansallinen tai kansainvälinen ajokortti, joka on kuljetusvälineen luokan mukainen ((56/2001) 3:11.1). Liikenteenhoitajan on vakuutettava kuljetuksiin tarkoitetut ajoneuvot. Liikennevakuutus on pakollinen. ((56/2001) 3:11) Raja- ja tullitarkastukset sekä terveyshoidolliset tarkistukset tehdään sopimuksen mukaisesti, jossa kumpikin osapuoli on mukana. Muutoin sovelletaan sopimuspuolen omien maiden lainsäädäntöä ((56/2001) 3:16).

Sopimuksen (56/2001) 3 luvun 9 §:n 2 momentin mukaan kuljetusvälineillä tulee olla kansalliset tunnusmerkit ja kansallisuustunnus. Perävaunuille ja puoliperävaunuille voidaan käyttää eri maan rekisteri- tai tunnuskilpiä, kunhan pääajoneuvolle käytetään Suomen tai Venäjän rekisteritunnuksia.

2.1.4 IVY

Venäjä on IVY-maa eli se kuuluu itsenäisten maiden yhteisöön. Yhteisö perustettiin vuonna 1991 ja siihen kuuluvat maat ovat Azerbaidžan, Armenia, Valko-Venäjä, Georgia, Kazakstan, Kirgisia, Moldova, Venäjä, Tadžikistan, Turkmenistan, Uzbekistan ja Ukraina. Venäjällä on vapaakauppasopimukset lähes kaikkien IVY-maiden kanssa ja siihen kuulumattoman Serbian kanssa. Venäjä voi myöntää kehitysmaista tuleville alkuperätuotteille tullietuuksia. (Cisstat; Exportfinland)

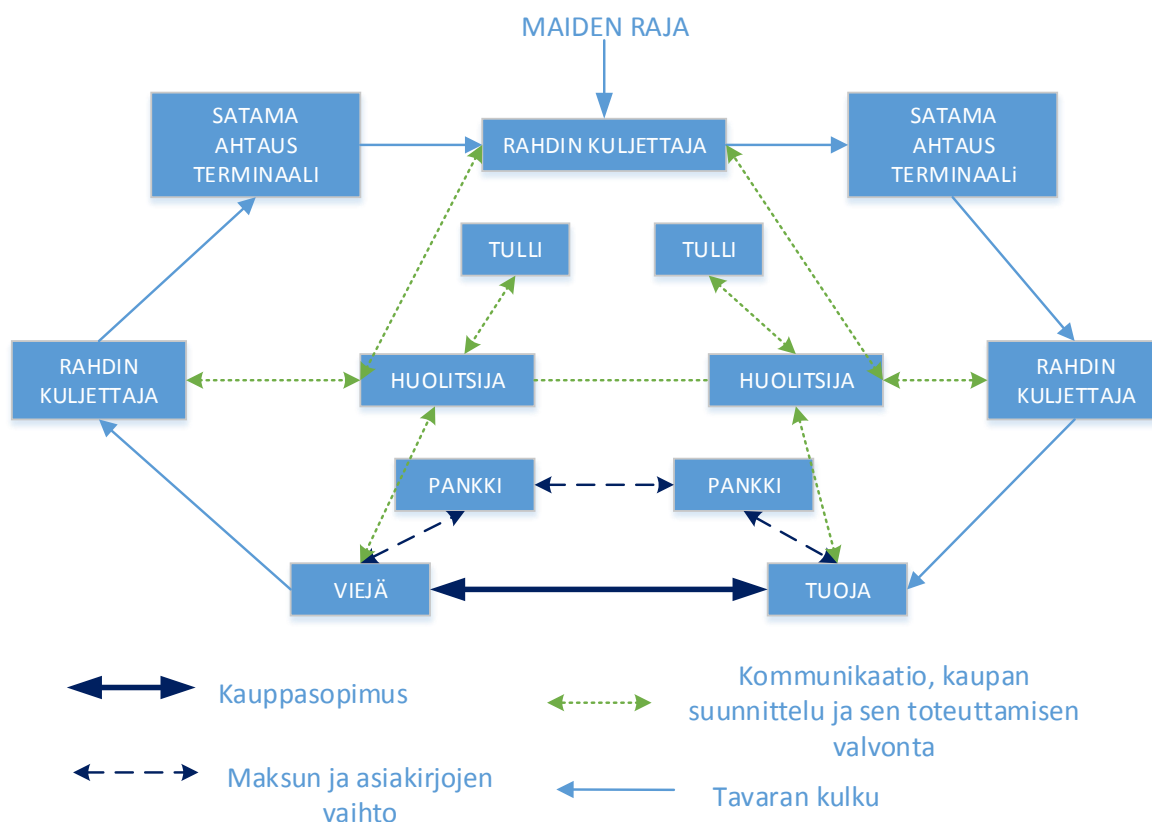
2.1.5 Kuljetusyhtiöt

Huolinta- ja kuljetusyrietysten tarjoamia palveluja ovat tullaukset ja kansainväliset kuljetukset. Lisäksi kuljetusyrietykset voivat tarjota pika- ja kuriirikuljetuksia. Kuljetukset tehdään joko kuljetusliikkeen omalla kalustolla tai alihankkijoiden avulla. Mitä kattavampi kuljetusyhtiöiden alihankkijaverkosto on, sitä paremmin asiakkaille voidaan tarjota kuljetuksia mahdollisimman laajalti. Kuljetusyhtiöt voivat järjestellä kuljetuksia ja kerätä tavaraa asiakkailta tietyltä aikaväliltä, jolloin kuljetuksiin voidaan sisällyttää

enemmän tavaraa ja saadaan säästöjä. Näin kuljetukset ovat kannattavampia kuin yksittäisen tavaran kuljetus. (Logistiikanmaailma)

Kuljetus on osa logistista ketjua, jossa tavara liikkuu lähtöpaikasta määräpaikkaan. Huolinta- ja logistiikkapalveluita ovat kaikki tavaran kuljetukseen, varastointiin, lastaukseen, jakeluun ja tavaran käsittelyyn kuuluvat toimet ja näiden lisä- ja neuvontapalvelut. (Logistiikanmaailma)

Kuljetustoiminta edellyttää paljon yhteistyötä eri tahojen kuten sopimuskumppaneiden ja viranomaisten kanssa. Sen vuoksi on tärkeää, että vientitoimintoja ja kuljetuksia hoitavat henkilöt ovat yhteistyökykyisiä varsinkin, kun kyseessä on ulkomaankauppa. Alla olevan kuvion avulla pyritään luomaan käsitys vientiin liittyvien tahojen yhteyksistä.



Kuvio 2. Vientiin ja tuontiin liittyviä yhteistyötahoja (Melin 2011, 286.)

Vientiprosessi saa alkunsa, kun viejä ja tuoja tekevät kauppasopimuksen. Tämän jälkeen kuljetusyritykset ja rahdinkuljettajat saavat tavaraa eteenpäin vietäväksi. Kuljetusyhtiöt tarjoavat usein sekä huolinta- että kuljetuspalvelut asiakkailleen. Huolitsija huolehtii

vientiin liittyvistä asiakirjoista, jotka menevät kuljetuksen mukana seuraavalle taholle. Tullille on esitettävä kuljetettavaan tavaraan liittyvät paperit. Tullille on tullut tehdä jo ennalta tarvittavat tulli-ilmoitukset, jotta kuljetus sujuu ongelmitta. Kuljetusyhtiöt ovat olennainen osa vientiprosessia, kuten kuviostakin ilmenee.

2.2 Venäjän viennissä tarvittavat asiakirjat

Venäjän vientiin liittyviä asiakirjoja on useita. Asiakirjoihin vaikuttavat EU:n asettamat määräykset sekä Venäjän viranomaisten vaatimukset. Asiakirjavaatimuksissa olennaisena vaikuttavat myös kauppasopimuksen ehdot, maksutapa, toimitusehdot ja itse tuote. Vientituote voi olla luvanvarainen tai siihen voi liittyä erillismääräyksiä. Asiakirjat vaihtelevat myös sen mukaan, viedäänkö tuote lopullisesti kohdemaahan vai palautuuko se lähtömaahan. Asiakirjamenettely jakautuu sen mukaan, hoitaako viejä itse kuljetuksen vai käytetäänkö viennissä huolintaliikettä tai erillistä kuljetusliikettä. Asiakirjoissa on oltava kaikkien osapuolten tarvitsemat tiedot ja niiden tulee olla selkeitä sekä helposti löydettävissä. (Yrittäjät)

Lähetyksen mukana tulee olla rahtikirja, vientiselvitys, sertifiointitodistus ja dokumentti osoittamaan tavaraerän arvoa kuten lähettäjän antama hintaluettelo, kuitti tai kopio vienti-ilmoituksesta. Tavarana mukana tulisi myös olla tarvittavat lupa-asiakirjat riippuen tavarana luonteesta ja tullitariffikoodeista. Jos viedään esimerkiksi kasveja, tarvitaan kasvinterveystodistus. Lisäksi tarvitaan kopio vakuutustodistuksesta, kun vakuutus on osa sopimusta. Vakuutustodistuksesta tulee ilmetä vakuutuksen arvo. Tavarana vientiin voidaan tarvita yrityksen rekisteriote tai Venäjän viranomaisten myöntämiä lupia, mikäli tullikoodi sitä velvoittaa. Lisäksi tullia varten voidaan tehdä erillinen selvitys tavarasta. Tavaranaerän mukana tulisi laittaa myös vienti- tai tuontisopimus. (DHL 2015a)

Ongelmia Venäjän vientiin liittyvissä asiakirjoissa aiheuttaa maan monien alojen sertifiointikäytännöt, sillä Venäjällä on käytössä yli 10 sertifiointijärjestelmää. Merkittävin näistä on GOST R -järjestelmä, joka käsittää muun muassa kulutustavarat, rakennustuotteet, tuotannon ja tuotannon välineet sekä laatu- ja laatujärjestelmät. Sertifiointipakon alaiset tuotteet tarvitsevat vastaavuustodistuksen ja Venäjän tullitarkastaa sen tulliselvityksen

kanssa. Venäjän kaupassa aiheutuu ongelmia myös siksi, että Venäjän tullilaki ja muu lainsäädäntö eivät ole yhtenäisiä toistensa kanssa. (Yrittäjät)

2.2.1 CMR

Tavaran kansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta ((50/1973) 3:5.1) selviää, että CMR on rahtisopimus, jota käytetään kansainvälisissä tiekuljetuksissa. Rahtisopimus vahvistetaan tekemällä rahdin kuljetuksesta rahtikirja. Rahtisopimusta ei synny ja se on pätemätön, mikäli rahtikirjaa ei tehdä. Rahtikirja tulee tehdä kolmena alkuperäiskappaleena ja sekä lähettäjän että rahdinkuljettajan tulee allekirjoittaa rahtikirjat käyttäen painettua allekirjoitusta tai leimaa.

Rahtikirjassa tulisi näkyä lähettäjän, rahdinkuljettajan ja vastaanottajan tiedot eli yrityksen tai henkilön nimi ja osoite, tieto missä ja milloin rahtikirja on tehty, mistä ja milloin tavara otetaan kyytiin ja määräpaikka. Rahtikirjassa tulee näkyä myös tavaralajin nimitys ja pakkaustapa ja vaarallisten aineiden nimitys, mikäli lähetys sisältää vaarallisia aineita. Lisäksi tulee näkyä kollimäärä, tavaran paino ja kuljetuksen kustannukset kuten rahti tai tullimaksut. (Yleissopimus tavaran kansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta (CMR) ((50/1973) 3:6)

Rahtikirjaan on hyvä lisätä myös tiedot kuljetuksen aikataulusta, mukana olevista liitteistä, kuljetuksen ohjeista, toimittamisen jälkivaatimuksista ja uudelleen kuormaamisesta. Jos kuljetus on sovittu tapahtuvan tietyssä ajassa, kannattaa se kirjoittaa rahtikirjaan. Rahtikirjassa kannattaa olla tieto muista mukana olevista liitteistä kuten vientiselvityksestä, sillä näin muut liitteet siirtyvät varmemmin asiakirjojen haltijalta eteenpäin. Myös kuljetukseen liittyvät ohjeet on tärkeää olla paperilla kirjoitettuna, sillä kuljetus voi edetä monen eri tahon kautta, jolloin rahtikirjasta voidaan nähdä oleellinen tieto. Rahtikirja on oltava selkeä, josta olennainen tieto erottuu ja sen on oltava kielellä jota osapuolet ymmärtävät.

Kuljetukset voivat siirtyä rahdinkuljettajalta toiselle. Uuden rahdinkuljettajan tulee antaa edelliselle rahdinkuljettajalle päivätty ja allekirjoitettu kuitti. Tavaran vastaanottavan rahdinkuljettajan tulee merkitä nimi ja osoite rahtikirjan toiseen kappaleeseen. (Yleisso-

pimus tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta (CMR) ((50/1973) 6:35.1)

2.2.2 Vastuu kuljetettavasta tavarasta

Rahtikirja on ennen kaikkea sopimus kuljetuksen teosta, mutta samoin se toimii todisteena siitä, että rahdinkuljettaja on ottanut tavarankansainvälisen vastaan. Rahdinkuljettajan tulee tarkastaa rahtikirjan paikkansapitävyys kuten kollimäärä ja rahdin ulkoinen kunto. Tavarankuntoa koskevat varaumat tulee merkitä rahtikirjaan. (Yleissopimus tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta (CMR) ((50/1973) 3:8).

Lähtettäjä on vastuussa vahingosta, joka on aiheutunut pakkauksen puutteellisuudesta ((50/1973) 3:10). Lähtettäjän tulee antaa rahdinkuljettajalle kaikki tämän vaatimat tiedot koskien lähetystä ja rahdinkuljettajan ei tarvitse tutkia onko nämä tiedot oikeita. Jos tällainen asiakirja on väärä tai puutteellinen, on lähtettäjä siitä vastuussa. Rahdinkuljettaja on kuitenkin vastuussa, mikäli rahtikirja katoaa tai sitä käytetään virheellisesti ((50/1973) 3:11). (Yleissopimus tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta (CMR) (50/1973))

Lähtettäjä määrää tavarasta ennen kuin se on vastaanottajalla tai rahtikirjan toinen kappale on annettu vastaanottajalle, mikäli rahtikirjassa ei ole tästä poikkeavaa merkintää. Lähtettäjä voi keskeyttää kuljetuksen, muuttaa toimituspaikkaa tai vaihtaa vastaanottajaa. Muutokset voivat tapahtua, mikäli ne ovat rahdinkuljettajalle mahdollisia eivätkä haittaa rahdinkuljettajan normaalia toimintaa. Lähtettäjän tekemä muutos ei saa haitata myöskään muita kuljetuksissa olevia tavaroita. Jos rahdinkuljettaja ei voi toteuttaa lähtettäjän vaatimia muutoksia, tulee tämän ilmoittaa siitä ohjeiden antajalle. (Yleissopimus tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta (CMR) ((50/1973) 3:12)

2.2.3 Vienti-ilmoitus

Kuljetusyhtiöt tekevät usein vienti-ilmoituksia ja passituksia asiakkaiden puolesta. Vientiselvitys tehdään tullin sivujen kautta. Kuljetusyritysten tulee olla rekisteröityneitä vientiasiakkaita, sillä niillä on yleensä vientilähetystyksiä enemmän kuin 4 vuodessa. Rekisteröi-

tymällä yritys saa vienti-ilmoitukseen ilmoitettavan y-tunnuksen jatko-osan esimerkiksi T0001, jonka avulla kuljetusyrityksen osoitetiedot ovat tullin järjestelmässä valmiina. Rekisteröityneillä käyttäjillä on myös EORI-numero. Venäjän vientiin vaaditaan vienti-ilmoitus, mutta EU-maiden sisällä vienti-ilmoituksia ei tarvitse tehdä. Konserni ei voi käyttää yhtä rekisteröitymistä tytäryritysten puolesta, vaan niiden on rekisteröidyttävä erikseen. Kaikkien toimipisteiden, joista lähtee tavaraa, tulee rekisteröityä. (Tulli 2015a,b)

Vientiselvitys tehdään yleensä tavaran lähtöpaikkamaassa. Sen teossa voidaan käyttää apuna laskua, josta nähdään suuri osa vienti-ilmoitukseen tarvittavista tiedoista. Vienti-ilmoituksen ensimmäisessä osassa ovat toimijan tiedot, johon tulee viejän eli lähettäjän tiedot, vastaanottajan tiedot sekä kuljetusyhtiön tiedot. Tulliselvitettävän erän tietoihin tulee ilmoituksen tiedot, tavaran sijainti, liiteasiakirjat ja laskun valuutta ja erityis-maininnat. Kuljetustietoihin tulee kuljetustiedot kuten kuljetusmuoto ja kuljetusvälineen tunnus sekä lähdettäessä että poistumispaikalla. Tavaraerän tietoihin tulee perustiedot tavarasta kuten tullinimike, paino ja tilastoarvo ja pakkaustiedot. Lisäksi tavaraerän kohtaan lisätään tiedot liiteasiakirjoista, erityismaininnoista tai edeltävistä asiakirjoista mikäli niitä on. Ilmoitettu poistumispaikka voi olla haasteellista tietää, jos ajoreittiä ei vielä tiedetä. Se on kuitenkin pakollinen ja kertoo tullitoimipaikan, josta tavara menee läpi. Reittitiedot voi olla myös haastavampi tietää, jos tavara on menossa kauemmas ja reittimaita ei tiedetä ennalta. (Tulli 2015b)

Vienti voi olla suoraa, jolloin tavara lähtee ja poistuu samasta EU-maasta. Epäsuora vienti on kyseessä silloin, kun tavara poistuu toisen EU-maan kautta. Kuljetusyhtiö voi olla joko suora tai välillinen edustaja. Vienti-ilmoituksen liitteeksi tulee lisätä yrityksen kaupparekisteriote, jos kuljetusyhtiö on välillinen edustaja. (Tulli 2015c)

Viejä tekee tulli-ilmoituksen sähköisesti hyvissä ajoin ennen kuljetuksen alkua. Kun vientiselvitys on tehty, sivuille tulee joko hyväksymis- tai hylkäyssanoma. Jos vienti-ilmoitus on hyväksytty, tulee pääsivulle luovutus päätös ja viennin saateasiakirja EAD. Liitteessä 2 on malli viennin saateasiakirja EAD:stä. Kuljettajan tulee esittää poistumispaikalla tulliviranomaisille EAD asiakirjan sisältämä MRN-viite ja vienti-ilmoituksella ilmoitetut tavarat. Jos vienti tapahtuu toisen maan kautta, kyseisen maan

tulliviranomainen etsii tiedot EAD-asiakirjassa olevan MRN-numeron avulla ja lisää tiedot oman maan järjestelmään. Poistuminen vahvistetaan poistumispaikalla ja tieto siirtyy tullin vientijärjestelmään, jonka jälkeen viejälle saapuu poistumisvahvistettu tullauspäätös. (Melin 2011, 280.)

2.2.4 Kauppalasku

Venäjän vientiin tarvitaan aina kauppa- tai proformalasku. Laskussa tulee olla kaikki olennaiset yksityiskohtaiset tiedot. Mallikkaasti tehdyssä kauppalaskussa on laskutusosoite, vastaanottajan tai toimitusosoitteen tiedot, toimitusehdot, yksityiskohtainen kuvaus kaikista tavaroista tai osista ja niiden käyttötarkoituksesta, tavaroiden tullinimikkeet, brutto- ja nettopainot, tilavuudet sekä tuotteiden numerosarjat. Laskusta tulisi näkyä myös tavaroiden kokonaishinnan lisäksi yksikköhinta ja käytetty valuutta. Maksuehto ja toimitusaika on oltava laskussa. Jos vakuutuksen ja kuljetuksen kustannusten määrä tiedetään, on nekin hyvä lisätä laskuun. Laskusta on hyvä ilmetä myös tavarankuljetuksen alkuperämaa. (DHL 2015b)

Laskun numero, laatimispäiväys ja allekirjoitukset sekä sopimuksen viite on merkittävä laskuun. Laskuun merkitään myös kauppasopimuksen numero ja päivämäärä sekä vaadittaessa ilmoitetaan myös kuljetukseen ja tilaukseen liittyvät numerot. Toimitusehtoihin sisältyvästä incotermeistä (Taulukko 4) selviää, miten kustannukset rahdista, vakuutuksesta ja riskeistä jakaantuvat ostajan ja myyjän kesken. (DHL 2015b)

Kauppalasku tehdään joko venäjän tai englannin kielellä. Laskuja tehdään sen verran kuin vastaanottaja vaatii. Viejä tekee allekirjoituksen laskuun ja allekirjoituksen olisi hyvä olla sininen. Luoteis-Venäjän tullipisteissä käyvät vain alkuperäinen kauppa- tai proformalasku ja laskussa tulee olla kuorman haltijan tai lähettäjän leima. Leima on oltava laskussa ilman korjauksia. (Exportfinland)

2.2.5 Passitus

Passitus on tullimenettely, joka tekee tavarankuljetuksista ja kaupankäynnistä rajojen yli helpompaa. Passituksen avulla tavarat voivat liikkua tullialueilla, eikä tullimaksuja tarvitse maksaa. Maksujen sijaan käytetään vakuutta, joka kattaa tullit ja verot. Vakuutena voi

olla TIR-passituksen hyväksyneen takaajan vakuus. Tavara lähtee lähtötullista ja määrätullissa tavaralle tehdään tulliselvitys. (Tulli 2015d)

Passitus tehdään netti-ilmoituksella käyttämällä sähköistä NCTS-passitusjärjestelmää. Passitusilmoituksen teon jälkeen tavarat viedään esitettäväksi lähtötullipisteeseen ja passitusilmoituksessa oleva MRN-numero tulee näyttää tullille. Tulli voi halutessaan tehdä tavaroille tarkastuksen. Määräaika ja sinetin numerot lisätään tullissa passitusilmoitukseen ja tullin varaa vakuuden. Tiedot tallentuvat tullin järjestelmään ja asiakas saa saateasiakirjan, joka on oltava tavaroiden mukana ja joka esitetään jokaisessa raja- ja määrätuomipaikassa. Sähköisen passitusjärjestelmän kautta raja- ja määrätuomipaikka saavat lähetyksestä ennakoivan tiedon. (Melin 2011, 264-265; Tulli)

Tavarat ja saateasiakirja esitetään määrätuomipaikassa ja lähtötoimipaikka saa saapumisesta ilmoituksen. Määrätuomipaikka tarkastaa tavarat, ja lähettää lähtötoimipaikalle tiedot tarkastuksesta ja mahdollisista epäkohdista. Tarkistussanomien avulla passitus voidaan päättää ja vakuus vapauttaa. Tavarat voidaan purkaa, kun purkauslupa on saatu. (Melin 2011, 264-265.)

Passitusmenettelyssä tavarat, lastitila tai kuljetusväline voidaan sinetöidä. Mikäli sinetti sattuu rikkoutumaan kuljetuksessa, tulee kuljettajan ottaa yhteyttä tulliin. Jos samassa kuljetusvälineessä kuljetetaan useampia tavaroita, joiden lähtötoimi- ja määrätuomipaikat eroavat toisistaan, niin tavaroille tehdään passitusilmoitukset erikseen. Jos tuotteet ovat alttiita petosriskille, niin tullin voi määrätä kuljetusreitit sitovaksi. (Melin 2011, 264-265.)

TIR-carnet'ta käytetään tavaroiden kuljetuksessa EU:n ulkopuolelle silloin, kun kyseessä on yhteisötavara tai tavaraa ei ole tullattu. TIR-passituksen avulla tavarat voivat liikkua keskeytyksittä kuljetusreitillään. TIR-passitusta voidaan käyttää niissä maissa, jotka ovat mukana TIR-yleissopimuksessa. TIR-passitusta voidaan käyttää 68 sopimukseen kuuluvan maan alueilla, johon kuuluu myös EU ja Venäjä. Näistä maista 10:llä ei kuitenkaan ole takaajajärjestöä, joten TIR-passitusta voidaan soveltaa vain 58 maan alueilla. Suomessa TIR-asiakirjaa voi anoa Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ltä, joka toimii myös TIR-passituksen takaajana. Erillistä vakuutta ei näin ollen tule antaa tullille.

TIR-carnet'n käytön tuli loppua heinäkuussa 2014, mutta sen käyttöä päätettiin kuitenkin jatkaa. (Tulli 2015c,e)

ATA carnet'ta käytetään väliaikaisena tulliasiakirjana, kun vientituotteina ovat näyttelytavarat, ammatinharjoittamisvälineet tai kaupalliset tavaränäytteet. Sitä käytetään myös, kun väliaikainen vienti tehdään kasvatuksellisessa, tieteellisessä tai kulttuurillisessa tarkoituksessa. ATA carnet toimii vientiasiakirjojen korvaajana lähtömaassa ja tuontiasiakirjojen korvaajana vientimaassa. ATA carnet sisältää takuun, johon kuuluu tulli ja tuontivero ja näin ollen näitä ei tarvitse erikseen maksaa. (Exportfinland/ Kauppakamari)

ATA Carnet'lla maahantuodut tavarat on kuljetettava takaisin lähtömaahan vuoden sisässä. Carnet'n käyttäjän tulee huolehtia siitä, että carnet saa leiman jokaisessa tullitar kastuspisteessä. Tavarat tulliselvitetään Suomen tai EU:n tulliviranomaiselle, kun ne palautuvat lähtömaahan ja carnet palautetaan kauppakamariin. (Kauppakamari 2015)

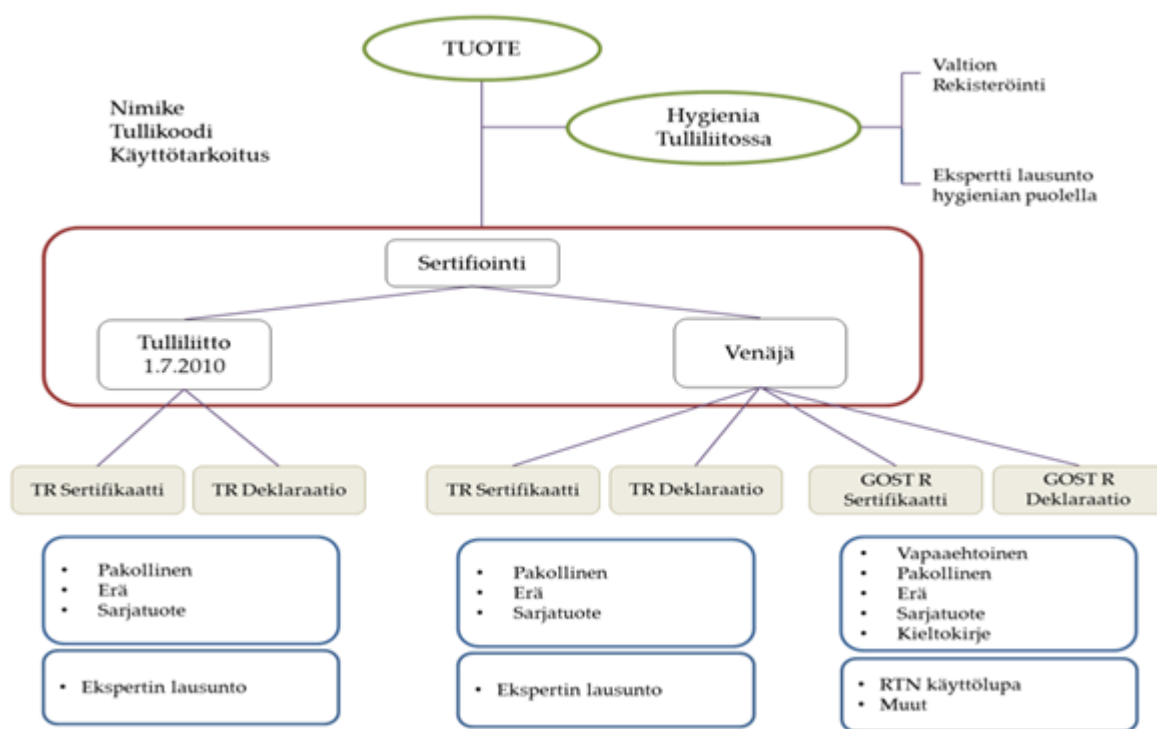
2.2.6 Sertifiointi

Venäjällä on käytössä 16 pakollista ja yli 500 vapaaehtoista sertifiointijärjestelmää koskien tuotteita. Merkittävin sertifiointijärjestelmästä on GOST R -järjestelmä, joka käsittää esimerkiksi kulutustavarat, rakennustuotteet, tuotantovälineet ja tuotannon. Suurin osa Venäjälle vietävistä tuotteista on pakollisen sertifiointin alaisia eli tuotteet vaativat GOST R -sertifikaatin. Sertifikaatilla tuotteet pääsevät Venäjän markkinoille ja niitä saadaan myydä siellä. Osa tuotteista on puolestaan vapaaehtoisen sertifiointin alaisia ja näiden tuotteiden sertifiointissa käytetään vastaavuusvakuutusta. Vapaaehtoista sertifiointia käytetään usein markkinoinnin kilpailukeinona, mutta sitä voidaan myös edellyttää joillekin tuotteille nimestään huolimatta. (Exportfinland; Odintsova I, 9,23.)

GOST R -vastaavuussertifikaatti toimii todisteena tuotteen vastaamisesta Venäjän turvallisuusvaatimuksiin (Markinvest 2015b). Sertifiointia voi hakea Suomessa Markinvest Oy:ltä, SGS Inspection Services Oy:ltä ja Rostestin Suomen edustustoilta. Ennen sertifiointia useat tuotteet tarvitsevat erityistodistuksia kuten tuoterekisteröinti- ja paloturvallisuussertifikaatin. Kaikista GOST R -sertifikaateista ja asiakirjoista on mainittava

kauppasopimuksessa. Tuotteet merkitään siten, että GOST R -sertifiointi on havaittavissa. GOST R -sertifikaattia varten tuotteita tarvittaessa testataan ja niistä otetaan näytteitä. Testejä suoritetaan Rostekhhregulirovanien hyväksymissä laboratorioissa. Venäjän tulliviranomaiset tarkistavat sertifiointitodistuksen tulliselvityksen yhteydessä. Malli GOST R -sertifikaatista on liitteenä 3. (Peltonen 2014, 5; Odintsova 2010, 9,23.)

Mikäli tuote pitää sertifioida, tarkastetaan ensin kuuluuko tuote tulliliiton sertifiointiin tuotteisiin. Jos ei, niin tarkistetaan kuuluuko tuote Venäjän pakollisten sertifiointiin tuotteisiin. Jos tuote ei kuulu tähänkään ryhmään, niin silloin sertifiointiin vaihtoehtona on vapaaehtoinen GOST R -sertifikaatti. (Peltonen 2014, 5.) Kuvista ilmenee Venäjän ja tulliliiton sertifikaatit. Sertifiointi riippuu siitä, kuuluuko tuote tulliliiton vai Venäjän sertifiointipakon alaisiin tuotteisiin.



Kuvio 3. Sertifiointin polku Tulliliitossa ja Venäjällä (Peltonen 2014, 8.)

GOST R - tai TR -vastaavuussertifikaatti ja vastaavuusvakuutus ovat todisteita siitä, että tuote noudattaa GOST R -järjestelmän tai teknisten määräysten vaatimuksia. Vastaavuussertifikaatin myöntää sertifiointilaitos, jonka tulee olla Rosstandartin valtuuttama. Hygienialausuntoa ei enää myönnetä ja sen sijaan käytössä on tulliliiton pakollinen valtion rekisteröinti tai vapaaehtoinen eksperttilausunto. Hygienialausunnon myöntäjä

ovat tulliliiton alueen viranomaistahot ja asiakirjaa voi hakea Rospotrebnadzorilta. Hygienialausunto tarvitaan esimerkiksi alkoholituotteille, mineraalivesille, kosmetikalle, maaleille ja tuotteille, jotka sisältävät gm-aineosia. (Markinvest 2015d; SVKK)

Rosstroi-sertifikaatti toimii todisteena rakennusmateriaalien laadusta ja turvallisuudesta. Rosstroi-vastaavuussertifikaatti on vapaachtoisuudestaan huolimatta usein viranomaisen vaatima sertifikaatti. Rostekhnadzorin käyttö lupaa tulee puolestaan anoa vaarallisille teknisille vientituotteille kuten nostureille, hisseille ja paineastioille. Ilman käyttö lupaa tuotteita ei saa ottaa käyttöön ollenkaan. (Markinvest 2015c; SVKK)

Räjähdyssuojasertifikaatti on tulliliiton teknisen määräyksen alainen sertifikaatti, jolla todennetaan räjähdysuojattujen tuotteiden vastaavuus annettuihin vaatimuksiin nähden. Paloturvallisuussertifikaatti on puolestaan kansallisen teknisten määräysten alainen sertifikaatti. Paloturvallisuussertifikaattia tulee hakea paloturvallisuuteen liittyviltä laitteilta kuten monilta rakentamisessa käytettäviltä materiaaleilta, ilmastointilaitteilta ja lämmönkehityskoneilta. Paloturvallisuussertifikaatti tarvitaan ennen kuin vastaavuussertifikaatti myönnetään. Mittalaitteiden tyyppi hyväksyntäsertifikaatti vaaditaan mittalaitteille, joita käytetään teollisuudessa, lääketieteessä ja laboratorioissa. Sen myöntäjänä toimii Rostekhhregulirovanie, joka myös rekisteröi laitteet sertifiointiprosessin yhteydessä. Lääkinnälliset tuotteet tulee puolestaan rekisteröidä Venäjän tai Kazakstanin terveysministeriöissä. (Markinvest 2015c; Odintsova 2010, 27-32.)

Venäjän viranomaisille voidaan joutua myös todistamaan, että tuote ei kuulu pakollisten sertifiointin alaisiin tuotteisiin. Tällöin vietävälle tuotteella tulee olla vapautuskirje. Vapautuskirjettä käytetään yleensä silloin, kun on epäselvää onko tuote luokiteltu Venäjän tuoteluokituksen vai ulkomaankaupanluokituksen mukaan. (Rus-export-test 2012)

2.2.7 Muut asiakirjat

Kuljetusyhtiön tulee tarkistaa, että kaikki asiakirjat ovat kuljetettavan tavaran mukana. Alkuperäistodistuksesta nähdään, mistä maasta tavara tulee. Mikäli se on Venäjän kanssa tullisopimuksen tehneestä maasta, siihen voidaan soveltaa suosituimmuuskohtelua. Alkuperäistodistuksen saa alueelliselta kauppakamarilta. (SVKK)

Eläinlääkintätodistus tulee hankkia suomalaisille eläimille tai eläimistä tehdyille tuotteille, jotka viedään kaupallisessa tarkoituksessa EU:n ulkopuolelle. Sen myöntäjän tulee olla virkaeläinlääkäri ja sen saa joko Eviran tai aluehallintoviraston tarkastuseläinlääkäriltä tai elintarvikehuoneistoa valvovalta kunnan viranhaltijalta. He myöntävät todistuksia eläintautilain pohjalta. Todistuksessa ei saa olla muuta kuin Venäjän viranomaisen vaatimat asiat. Eläinlääkintätodistus tulee myöntää ennen kuin siihen liittyvä vientierä poistuu virkaeläinlääkäriin alueelta. Eläinlääkintätodistuksessa tulee käyttää Traces-tietojärjestelmää, jos vientiin tarkoitetun eläimen tai eläimistä tehtyjen tuotteiden todistusmalli löytyy järjestelmästä. Viejän tulee hankkia myös pre-exist-todistus alkuperämaan viranomaisilta, jos eläimen raaka-aineet tulevat muualta EU:n alueelta. (Evira 2015a; Exportfinland)

Kasvinterveystodistuksen myöntäjänä on Evira. Se myöntää todistuksen kasveille, jotka täyttävät Venäjän asettamat vaatimukset. Esimerkiksi peruna, viljat, hedelmät ja vihannekset sekä taimet ja viherkasvit tarvitsevat kasvinterveystodistuksen. Todistusta anotaan tekemällä vienti-ilmoitus Eviran sivuilla ja se on maksullinen. (Evira 2010a; SVKK)

Jokaisesta lähetyksestä tulisi laatia erillinen pakkausluettelo. Tullilaskua Venäjälle ei vaadita. EUR.1-tavaratodistusta käytetään jatkojalostukseen tarkoitettulle materiaalille, kun tuote tuodaan valmiina takaisin EU:n alueelle. Lisäksi kauppasopimuksessa voi olla vaadittu tiettyjä asiakirjoja. (Exportfinland)

2.3 Incoterms-ehdot

Toimituslausekkeet on hyvä osata siksi, että niitä tulee olla eri asiakirjoissa kuten vientiselvityksessä ja rahtikirjassa. Kauppasopimuksen osapuolet päättävät, mitä incoterms-ehdot käytetään. Ehtoja on erilaisia ja ne määräytyvät ostajan ja myyjän vastuiden ja kustannusten jakautumisten mukaan. Rahtikirjaan voidaan tarvittaessa liittää ohjeet tullia varten sekä maininta siitä, että tehdyn sopimuksen määräykset koskevat vientiä eikä muita määräyksiä sovelleta kuljetukseen.

Toimituslausekkeissa voidaan käyttää ryhmittelyä, jolloin lausekkeen ensimmäinen kirjain kertoo sen luonteesta. E-ryhmän lausekkeessa (Ex Works) myyjällä on vain vähän velvollisuuksia tavaran suhteen. Ostaja noutaa tavaran myyjän asettamasta paikasta läheltä myyjää esimerkiksi myyjän tiloista. Vientiselvityksen teko kuuluu ostajalle. Ostajan vastuulla ovat riskit ja kustannukset siitä alkaen, kun tavara lähtee myyjän tiloista. Ex Works -lauseketta suositellaan käytettäväksi vain kotimaan kaupassa. (Melin 2011, 62.)

F-ryhmässä myyjän tulisi toimittaa tavara rahdinkuljettajalle, jonka ostaja on valinnut. FCA-lauseketta voidaan käyttää sekä viennissä että tuonnissa. Myyjä vientiselvittää tavaran. Ostajan velvollisuus on huolehtia kuljetussopimuksesta, rahdinmaksusta ja tuontiselvityksestä. Ostajan vastuu alkaa, kun tavara luovutetaan rahdinkuljettajalle. (Melin 2011, 63.)

C-ryhmän lausekkeissa myyjä huolehtii tavaran toimittamisesta ja rahdin maksusta sovittuun määräpaikkaan. Toimituspaikka on myyjän läheisyydessä. CPT-lausekkeessa myyjä tekee kuljetussopimuksen ja vientiselvityksen sekä huolehtii tavaran kuljetuksesta nimeämälleen kuljettajalle. Ostaja tekee tuontiselvityksen ja vastaa riskeistä sen jälkeen, kun tavara annetaan rahdinkuljettajalle. CIP-lauseke eroaa CPT-lausekkeesta siten, että myyjän tulee hankkia kuljetusvakuus ostajan hyväksi ja maksaa se. Ostaja vastaa tavaralle sattuvasta vahingosta tavaran toimittamisen jälkeen. (Melin 2011, 64-66.)

D-ryhmässä myyjän velvollisuudet ovat suurimmillaan. DAT-lausekkeen mukaan myyjä huolehtii tavaran toimittamisesta nimettyyn terminaaliin ja tavaran kuljetusvälineestä purusta. Myyjä tekee myös kuljetussopimuksen. Ostaja vastaa tavarasta sen jälkeen, kun tavara on toimitettu nimettyyn määräpaikkaan. DAP-lausekkeessa myyjän tulee toimittaa tavara nimettyyn määräpaikkaan ostajan käyttöön, kuitenkin purkamatta tai tul-laamatta sitä. Ostaja vastaa tuontitullauksesta ja tuontiselvityksestä. DDP-lausekkeessa myyjä hoitaa tavaran tullauksen ja toimittaa tavaran sovittuun määräpaikkaan. Myyjän vastuulla ovat mahdolliset tavaravahingot, kuljetukseen liittyvät kustannukset ja tullimaksut. Ostaja purkaa tavaran. (Melin 2011, 67-70.)

Taulukko 4. Incoterms 2010 –lausekkeet (Melin 2011, 58.)

Kaikki kuljetusmuodot		
EXW	Ex Works	Noudettuna lähettäjältä
FCA	Free Carrier	Vapaasti rahdinkuljettajalla
CPT	Carriage Paid To	Kuljetus maksettuna
CIP	Carriage and Insurance Paid To	Kuljetus ja vakuutus maksettuina
DAT	Delivered At Terminal	Toimitettuna terminaalissa
DAP	Delivered At Place	Toimitettuna määräpaikalla
DDP	Delivered Duty Paid	Toimitettuna tullattuna

Taulukon toimituslausekkeitä käytetään maantiekuljetuksiin ja muihin kuljetusmuotoihin. Vesikuljetuksille on myös erikseen omia lausekkeitä, joita ei ole mukana taulukossa. Kuljetusyhtiön on hyvä tietää, mitä toimituslausekkeet tarkoittavat. Viejät tai kuljetusyhtiön asiakkaat kysyvät usein neuvoja kuljetusyhtiöiltä toimituslausekkeista. Kaupan osapuolten riskejä, kustannuksia ja vastuita ymmärretään myös paremmin toimituslausekkeiden kautta.

2.4 Tullimaksut

Tullimaksujen suuruus ilmenee tullitariffeista. Tulli lasketaan tavaran arvosta ja tulli maksetaan vain maahantuotavista tavaroista. Viennissä tullausarvona käytetään tavaran FOB-arvoa, mutta sitä käytetään vain tilastointitarkoituksen takia, kun vientitulleja ei peritä. WTO-jäsenyyden myötä, uusi tariffi kaikille tuotteille oli keskimäärin 7,8 prosenttia verrattuna vuoden 2011 tasoon, jolloin keskimääräinen tariffi oli 10 prosenttia (Market Access Database 2013a). EU:n vientituotteille sovelletaan suosituimmuuskohtelua Venäjän kaupassa. Tavaroiden perinnässä käytetään siis Venäjän tullitariffin perustullia. Muiden kuin suosituimmuuskohtelun alaisilta mailta peritään kaksinkertainen tullimaksu. Alennetun tullimaksun saamiseksi tulee tavaroille hankkia alkuperäistodistus. (Melin 2011, 273; Suomalais-Venäläinen kauppakamari 2007, 144.)

2.5 Tuontirajoitukset

Ennen Venäjälle vientiä on syytä tutustua maan tuontirajoituksiin. Venäjän vientiin liittyen tulee tarkistaa, että tuontirajoituksen alla olevia tuotteita ei viedä Venäjälle. Tie-

tyt tuotteet kuten alkoholi- ja tupakkatuotteet, ydinmateriaalit, radioaktiiviset aineet, sotaan liittyvät tavarat, jalometallit ja lääkkeet tarvitsevat Venäjän viranomaisilta tuontilisenssin. Tuontirajoituksia voi tulla voimaan äkillisestikin. Venäjä kielsi sianlihan ja elävien sikojen tuonnin Euroopan unionin alueelta vuoden 2014 tammikuussa, sillä Liettuasta löytyi afrikkalainen sikarutto. Kuitenkin jo helmikuussa 2014 kiellettyjä tuotteita sai viedä taas Venäjälle. Venäjää koskevat määräykset muuttuvat usein, jonka vuoksi viejän ja ostajan tulisi sopia ennalta tarvittavista asiakirjoista ja muihin kauppaan liittyvistä erityismääräyksistä. (Evira 2015b; Finpro 2015)

2.6 Pakotteet

Venäjälle annettiin vientiin liittyviä rajoituksia vuonna 2014, sillä se toimillaan uhkasi Ukrainan vakaata tilaa ja sen katsottiin liittäneen laittomasti Krimin ja Sevastopolin alueet itseensä. Venäjä sai vientikieltoja Krimille ja Sevastopolille vietäväksi tarkoitetuille tuotteille, jotka koskivat liikennettä, televiestintää ja energian alojen infrastruktuuria sekä öljy-, kaasu- ja mineraalivarantojen hyödyntämiseen käytettäviä tuotteita. Rajoituksilla kiellettiin kaksi-käyttötuoiteiden ja teknologian vienti, mikäli tällaisten tuotteiden käyttötarkoitus on kokonaan tai osittain sotilaallinen. Vientirajoituksia annettiin myös öljyn etsintään ja öljynporauksiin liittyville tuotteille, mikäli niitä käytetään syvän meren ja arktisen meren öljynetsinnässä tai öljyntuotannossa tai käyttö koskee liuskeöljyä. Näille tuotteille vaaditaan ulkoasianministeriön myöntämä vientilupa. Myös puolustus- tarvikkeille annettiin vienti- ja tuontikielto. (Tulli 2014b)

Venäjä antoi vastaavasti tuontirajoituksia tietyille tuotteille 7.8.2014 alkaen. EU:sta, Yhdysvalloista, Kanadasta, Australiasta ja Norjasta ei saa viedä Venäjälle elintarvikkeita kuten maitotuotteita, juustoja, kalaa, hedelmiä, vihanneksia, siipikarjalihaa, sianlihaa tai naudanlihaa. Tuontikielto laitettiin ensin voimaan vuodeksi, jonka jälkeen sitä jatkettiin uudelleen. Tuontikiellosta poistettiin 20.8.2014 joitakin tuotteita kuten lohien ja taimen poikaset, laktoositon maito, siemenperuna, siemenmaissi, ravintolisiä ja vitamiineja. (Exportfinland)

Vientikieltojen lisäksi pakotteet kertovat myös siitä, että muutoksia kansainvälisiin suhteisiin ja vientiin voi tulla nopeastikin ja vienti on epävarmaa. Kuljetusliikkeiden ja vie-

jien tulee olla tietoisia Venäjän rajoitteista, sillä pakotteisiin liittyy vientilupamenettelyitä.

2.7 Rajatoiminnot

Venäjän rajalla tulli tarkastaa vientiin ja kuljetukseen liittyvät asiakirjat. Kaikki tiedot tulee olla oikein, sillä pienikin virhe voi estää rekkaa pääsemästä eteenpäin rajalta ja tästä aiheutuu kustannuksia kuljetusyhtiöille. Kauppalaskujen ja vienti-ilmoituksen tulee täsmätä toistensa kanssa.

2.7.1 Rajan ylitys

Rajanylityspaikoilla voi joutua jonottamaan kauan. Päivittäin Vaalimaan tullista menee läpi noin parisataa rekkaa. Vaalimaan tullilla on käytössä pakollinen ennakkovarauspalvelu. Järjestelmästä näkyy vapaana olevat rajanylityksen ajankohdat, josta kuljettaja varaa sopivan ajan. Kuljettajan tulee saapua varaamansa tunnin sisälle rajanylityspaikalle, jossa hänen tulee toimia liikenneohjeiden mukaan. Ilman ajanvarausta kuljettaja ajaa suoraan jonotukseen. (EVPA 2015)

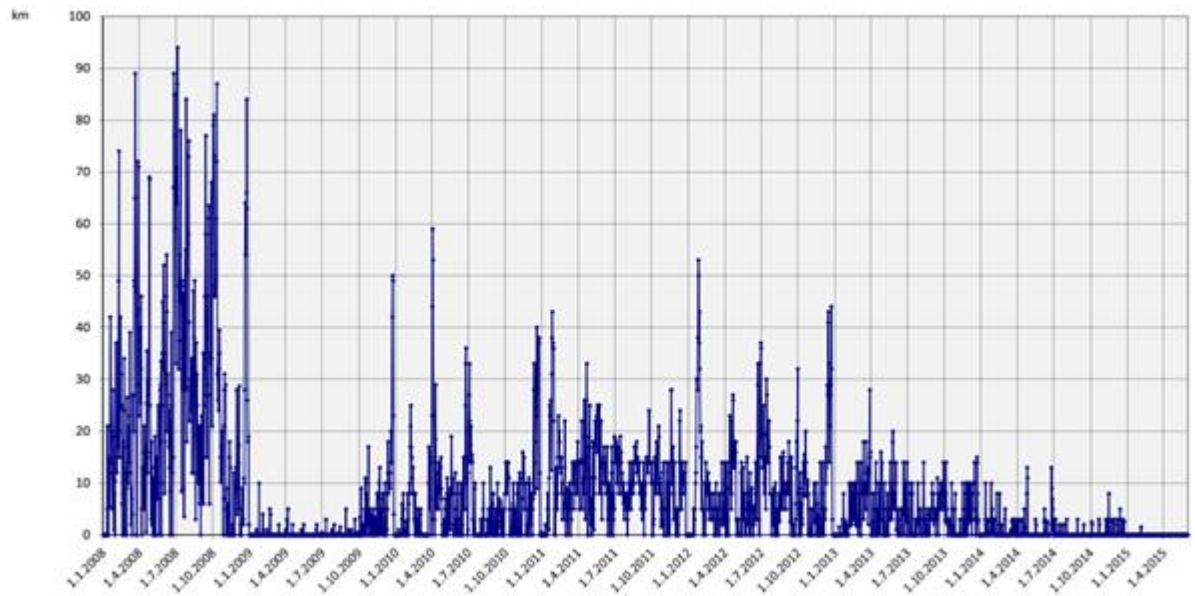
Rajanylityspaikoilla suoritetaan tarkastuksia sekä henkilöliikenteelle että yritysliikenteelle. Rajatarkastus suoritetaan vähimmäistarkastuksena tai perusteellisena tarkastuksena. Vähimmäistarkastuksessa katsotaan rajan ylittäjän henkilöllisyys, jolloin selvitetään onko henkilöllä oikeus ylittää raja tai onko tällä kieltoa tulla tai matkustaa maahan tai onko tämä karkotettu tai käännytetty maasta. Henkilöllisyyden tarkastuksen lisäksi tarkastetaan matkustusasiakirja ja sen aitous. Tarpeen tullen rajan ylittäjää voidaan kuulla tai ajajan ajokuntoisuutta ja liikennekelpoisuutta voidaan valvoa. (Rajaliikenne b)

Perusteellisessa tarkastuksessa rajan ylittäjälle tehdään vähimmäistarkastus, jonka lisäksi henkilö voidaan tarkastaa ja hänen matkatavaroille ja ajoneuvolle voidaan suorittaa etsintä. Etsinnän syynä voi olla oikeiden henkilöpapereiden löytäminen tai varmistus siitä, että henkilöllä ei ole kiellettyä tavaraa tai omaisuutta mukanaan menossa rajan yli. (Rajaliikenne b)

Venäjälle voidaan kuljettaa tavaraa kauttakulkuna, jolloin Suomeen saapuu ensin vesiteitse tavaraa ja joka kuljetetaan maanteitse eteenpäin Venäjälle. Kontit puretaan satamaan saapumisen jälkeen ja lastataan jälleen kuljetusvälineisiin. Kuljetus Suomesta Venäjälle voi tapahtua myös Baltian maiden kautta, jolloin rekka menee ensin vesiteitse Viroon ja jatkaa sieltä joko suoraan tai Latvian tai Liettuan kautta Venäjälle. (Inkinen, Ruutikainen, Tapaninen 2006, 15, 20.)

Suomen ja Venäjän välisiä rajanylityspaikkoja ovat Imatra, Kuusamo, Niirala, Nuijamaa, Rajajooseppi, Salla, Vaalimaa, Vainikkala ja Vartius. Raideliikenteelle tarkoitettu rajanylityspaikka on ainoastaan Vainikkala. Kolme suurinta ja käytetyintä rajanylityspaikkaa ovat Imatran, Vaalimaan ja Nuijamaan tullit. Vuonna 2014 Vaalimaan rajanylityspaikan kautta meni yli 1,4 miljoonaa ajoneuvoa, Nuijamaan kautta vajaat 1,15 miljoonaa ajoneuvoa ja Imatran kautta reilu miljoona ajoneuvoa. Niiralan rajanylityspaikan kautta meni vuonna 2014 yli 934 000 ajoneuvoa. (Rajaliikenne b, d)

Käyttöön oli suunnitteilla uusi järjestelmä, joka helpottaa matkustajia rajatarkastuksissa. Henkilöliikenteen matkailijoiden ei tarvitse enää poistua autoistaan ulos, jos heillä ei ole tullattavaa. Tarkastukset nopeutuvat, kun matkailijoiden ei tarvitse enää pysäköidä autoaan ja tulla jonottamaan tarkastukseen. ”Ei tullattavaa” -kaistoja on uudessa järjestelmässä noin kahdeksan, joista matkustaja valitsee omansa. ”Tullattavaa”-kaistat eivät kuitenkaan muuttuneet, mikä haittaa juuri kuljetusyhtiöiden kuljetuksia, sillä kyydissä on tavaraa tullattavana. Ruuhkia saadaan kuitenkin pienennettyä uuden järjestelmän avulla. Uudet raja-asemat rakennetaan Imatran, Vaalimaan ja Nuijamaan tullipisteisiin, joten ne vaikuttavat olennaisesti Venäjän kuljetuksiin. Alla olevasta kuviosta näkee, kuinka rekkajonojen päivittäiset pituudet ovat lyhentyneet. (Yle 2013)



Kuvio 5. Rekkajonojen päivittäinen maksimipituus yhteensä 1.1.2008 - 31.5.2015 (Rajaliikenne 2015, 7.)

Kuviosta nähdään rekkajonojen päivittäisten jonotusten pituudet kilometreissä. Kuviin on laskettu yhteen Imatran, Vaalimaan ja Nuijamaan ylityspaikkojen päivittäiset rekkajonojen pituudet. Vuoden 2008 päivittäinen jonotuspituus oli pisimmillään 95 kilometriä. Vielä vuoden 2009 alussa rekkajonon pituus oli jopa 85 kilometriä päivässä, mutta laski loppuvuodelle radikaalisti alle 10 kilometriin päivältä. Vuonna 2010–2012 rekkajonojen päivittäiset pituudet vaihtelivat suuresti, mutta olivat maksimissaan 60 kilometriä päivältä. Kokonaisuus huomioiden vuonna 2015 jonojen pituudet ovat laskeneet huomattavasti verrattuna vuoteen 2008. (Rajaliikenne 2015)

2.7.2 Toimintaohjeet rajalla

Kaikkien matkustavien henkilöiden on mentävä passintarkastukseen ja mukana on oltava passi, matkustajavakuutus ja auton rekisteriote. Tullitarkastukseen on mentävä ja vientiselvitettävästä tavarasta on tullut tehdä aiemmin ilmoitus tullille. Tullitarkastuksessa on esitettävä kaikki vientiselvitettävään tavaraan liittyvät asiakirjat. Passintarkastus ja tullitarkastus koskevat sekä lähtevää että saapuvaa liikennettä. Rajanylityspaikassa kuljettajan tulee noudattaa valo-opasteita ja kaikkia muita liikenneopasteita. Rajanylityspaikoilla voi olla lisäksi muita toimintaohjeita riippuen ylityspaikasta. (Rajaliikenne c)

2.7.3 Liikenteenharjoittajan asiakirjat

Liikenteenharjoittajan on pidettävä huolta matkustusasiakirjojen oikeellisuudesta, kun tavaraa tuodaan muualta kuin Schengen-alueelta. Ulkomaalaisella kuljettajalla tai muulla Euroopan Unionin kansalaisella on oltava maahantuloon oikeuttava matkustusasiakirja, viisumi tai oleskelulupa. Kaikki Euroopan Unionin jäsenvaltiot eivät ole mukana Schengen-sopimuksessa. Schengen-sopimukseen kuuluvan jäsenvaltion voi nähdä Schengen-viisumin kohdasta ”voimassa”. (Rajaliikenne a)

Liikenteenharjoittajan kannattaa olla tarkkana viisumin sallimien maahantulokertojen suhteen. Viisumin sallimissa rajoissa maahantulokertoja voi olla yksi, kaksi tai enemmän. Maahantulokertojen mukaan viisumiin tehdään merkintä, jolloin saapumisten lukumäärään merkitään 01, 02 tai MULT. MULT merkitään silloin, kun maahantulokertoja saa olla useampi kuin kaksi. Mikäli maastapoistumisten määrä on sama kuin sallitut maahantulokertojen määrät, viisumin voimassaolo lakkaa. Viisumi ei ole enää voimassa, vaikka viisuminhaltijalla olisi viisumin sallimia oleskelupäiviä jäljellä. Matkustusasiakirjasta näkyy merkityt leimat maahantuloista ja maastalähdöistä. (Rajaliikenne a)

Liikenteenharjoittajan kannattaa tarkistaa myös viisumin voimassaoloaika. Jokaisella matkustavalla henkilöllä on oltava oma viisumi. Liikenteenharjoittajan tulee olla selvillä viisumien tilanteesta varsinkin toimiessaan yhdessä jonkin muun tahon kanssa. Maksu seuraamuksesta kohdentuu liikenteenharjoittajalle, joka tuo tavaraa Schengen-alueen ulkopuolelta Suomeen. Ei ole merkitystä sillä, onko liikenteenharjoittaja tarkistanut matkustusasiakirjat vai jokin muu taho. (Rajaliikenne a)

2.7.4 Viisumi

Venäjälle vievä rahdinkuljettaja tarvitsee liike- tai kauttakulkuviisumin, joita voi hakea Venäjän tai EU:n maiden diplomaatti- tai konsuliedustustoilta. Liikeviisumi on joko kerta- tai toistuvaisuusviisumi ja se voidaan myöntää 30, 90, 180 tai 365 päiväksi. Viisumin eräännyttyä tulee hakea uutta viisumia. Viisumiin tulee tieto matkan tarkoituksesta. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 5.)

Venäjän kuljetuksiin kannattaa hankkia toistuvaisuusviisumi, jos kuljetuksia on useasti. Viisumianomukseen saattaa joutua kirjaamaan rajanylityspaikan, kun rajan läpi kuljetaan ensimmäistä kertaa. Rahdinkuljettaja voi saada viisumin enimmäkseen yhdeksi vuodeksi, mikäli hän on saanut edeltäneellä vuodella ainakin yhden viisumin, viisumiin on perusteltu syy ja viisumia on käytetty Venäjän lainsäädännön mukaan. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 5.)

Kauttakulkuviisumi on tarkoitettu enintään kymmeneksi päiväksi Venäjän kautta kolmansiin maihin matkustettaessa. Yksisuuntaiseen kulkuun myönnetään kertaviisumi ja kahdensuuntaiseen matkaan kaksikertaviisumi. Kauttakulkuviisumiin tarvitaan matkaliiput ja kolmansien maiden viisumi. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 6.)

Rahdinkuljettajan tulee hakea viisumia ajoissa. Suomalainen anoo viisumia Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät ry:stä tai Venäjän konsulaatista. Muut hakevat viisumia Venäjän konsulaateista oman kansalaisuusmaan kautta. Viisumia varten hakija tarvitsee alkuperäisen passin, viisumisanomuksen, 3x4 senttimetrin kokoisen valokuvan ja matkavakuutuksen. Alkuperäisen passin tulee olla voimassa kuusi kuukautta viisumin voimassaolon päättymisen jälkeen. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 6,8.)

Liikeviisumin hakemiseen tarvitaan vastaanottajan tai SKAL:n kirjallinen kutsu ja siinä on oltava johtajan leima, allekirjoitus, yrityksen osoitetiedot ja verotunnistenumero. Kutsusta tulee ilmetä myös kutsun saajan henkilötiedot ja passin numero, viisumin tyyppi, viisumin voimassaolopäivät, matkan syy ja aika sekä matkan reitti. Ulkomaalaisella tulee olla myös HIV-todistus, jos viisumia haettaessa oleskelupäiviä on 180 päivän ajalta enemmän kuin 90. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 8.)

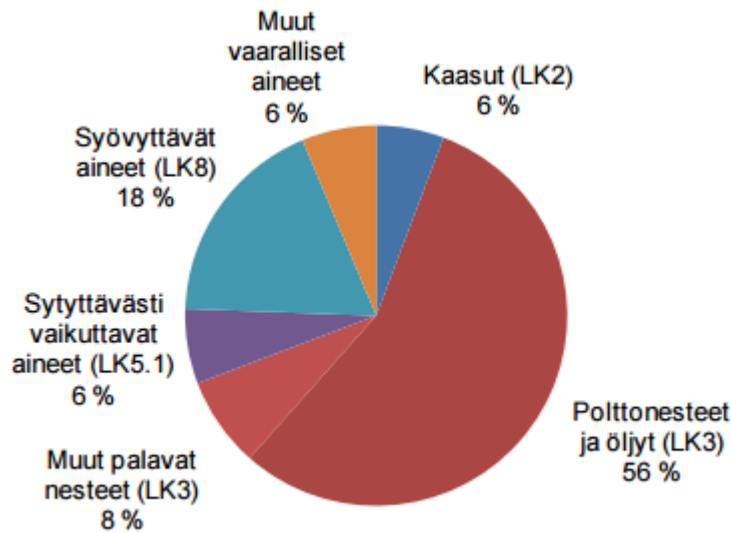
Venäjän rajalla matkustajalle annetaan migraatiokortti, joka tulee säilyttää matkan keston ajan. Migraatiokortti tulee rekisteröidä määräpaikkaan saapumisen jälkeen kolmen työpäivän aikana. Rekisteröitymistä ei tarvitse tehdä, jos Venäjällä ollaan alle kolme päivää, mutta se tulee tehdä majoituksessa hotelliin, eri lomakohteisiin tai mentäessä terveydenhuollon ja sosiaaliturvan laitoksiin. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 9.)

Rekisteröityminen voi tapahtua hotelleissa, postissa tai paikallisessa migraatiovirastossa. Toisen maan kansalaisen tulee näyttää määräpaikassa henkilöllisyystodistus, migraatiokortti ja viisumi. Migraatiokortti täytetään venäjän kielellä tai vaihtoehtoisesti henkilötietoja voi täyttää latinalaisin kirjaimin. Rekisteröitymistä hoitava henkilö leimaa lomakkeen ja irrottaa siitä osan. Lomakkeen merkinnällä matkustaja todistaa täyttäneen velvollisuutensa ja rekisteröityneensä. Jos rekisteröitymistä ei tehdä, voi joutua maksamaan 2000-5000 ruplan verran sakkoa. (Liikenne- ja viestintäministeriö, 9.)

2.8 Vaaralliset aineet

Vaarallisten aineiden kuljetuksissa (VAK) tulee huomioida muut samassa tilassa kuljettavat tavarat ja varmistaa tavaran turvallinen kuljettaminen. Haasteena voi olla tavaratilan hyödyntäminen kokonaisuutena, sillä vaaralliset aineet tarvitsevat erityistoimenpiteitä. Vaarallisten aineiden lain ((2.8.1994/719) 1:3) perusteella vaaralliset aineet voidaan jakaa vaarallisuuden perusteella yhdeksään luokkaan. Kuljetukseen tarkoitettu ajoneuvo on oltava rakenteeltaan ja vaatimuksiltaan soveltuva vaarallisten aineiden kuljetukseen. Vaarallisten aineiden kuljetukseen tarkoitettun säiliöajoneuvon ja räjähteitä kuljettavan ajoneuvon on saatava ensin VAK-hyväksyntä ja mikäli vaarallisia aineita kuljetetaan enemmän, tulee ajoneuvon mennä vuosittain VAK-katsastukseen. (Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta (2.8.1994/719) 3:7)

Vuonna 2012 kuljetettiin vaarallisia aineita Suomessa maanteitse 12,0 miljoonaa tonnia. Eniten vaarallisista aineista kuljetettiin palavia nesteitä kuten polttoaineita. Muita paljon kuljetettua vaarallisia aineita olivat syövyttävät aineet ja kaasut. (Trafi 2013a)



Kuvio 6. Vaarallisten aineiden tiekuljetusten jakauma prosentteina vuonna 2012 (Trafi 2013b, 10.)

Vaarallisten aineiden lainsäädännöstä vastaa liikenne- ja viestintäministeriö. Lainsäädännöllä pyritään ehkäisemään vaarallisista aineista aiheutuvia vahinkoja. Onnettomuuksia sattuu vain harvoin, mutta vahingon tapahtuessa, voi se olla hyvinkin suuri. VAK-kuljetuksia valvoo poliisi ja maahan tulevia VAK-kuljetuksia puolestaan tullin ja rajavartiolaitos. Tukesin tehtävä on varmistaa, että pakkaukset ovat vaatimustenmukaisia. (Liikenne- ja viestintäministeriö)

Lähetäjän tulee ilmoittaa tarkasti rahdinkuljettajalle vaaran laadusta ja mahdollisesti varatoimista. Mikäli rahtikirjassa ei ole merkintää vaarallisesta kuljetuksesta, on lähettäjällä tai vastaanottajalla oltava näyttöä siitä, että rahdinkuljettaja on ollut tietoinen kuljetuksen vaaran laadusta. Rahdinkuljettajalla on oikeus ilman korvausvastuuta purkaa tai hävittää tavara, josta hän ei ollut saanut tietoa. Lähetäjä vastaa tällöin mahdollisista vahinkojen kustannuksista. (Yleissopimus tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta (CMR) (50/1973) 4:22)

Vaarallisten aineiden toimenpiteitä hoitavalta henkilöltä vaaditaan turvallisuuden pätevöittävää koulutusta. Vaarallisilta aineilta vaaditaan myös ajolupaa tiekuljetuksien osalta. Koulutusta voi saada Liikenteen turvallisuusyhdistyksen hyväksymältä toimijalta. (Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta (2.8.1994/719) 3:11)

Eviran suosituksen mukaan vaarallisia aineita ei tulisi kuljettaa yhdessä elintarvikkeiden kanssa. Vaaralliset aineet voivat aiheuttaa suuria riskejä elintarvikkeille, joten yhteiskuljetukset eivät ole aina mahdollisia. Erityisesti sellaiset tuotteet, joista vapautuu vaarallisia kaasuja, voi vaarantaa muut tuotteet. Jos yhteiskuljetuksia tehdään, niin tuotteet on pakattava tiiviisti ja huolellisesti siten, että vaarallisia kaasuja ei pysty vapautumaan. Ongelmana voi olla myös jäähdytyslaitteen ilmavirtaus, jonka avulla saastunut ilma kierrätty tavaratilassa voidaan saastuttaa elintarvikkeet. Myös tavaroiden siirrossa tai jakelussa on toimittava siten, että vaarallista ainetta ei pääse muihin elintarvikkeisiin. Riskien ehkäisemiseksi tavarat ja kuormat on pakattava hyvin ja lastaukseen tulee kiinnittää huomiota. On hyvä sijoittaa kuormat sopivin etäisiksi toisistaan. (Evira 2010b)

2.9 Venäjän viennin haasteet

Vaikka Venäjälle viedään paljon tavaraa, koetaan vienti monimutkaiseksi ja haastavaksi. Venäjän viennissä esiintyviä haasteita on usein asiakirjojen käsittelyssä ja sertifiointiin liittyvissä toimenpiteissä sekä tullauksessa. Erilaisia asiakirjoja voi olla jopa kymmeniä ja kuljetuksiin tarvitaan oikeat ja täsmälliset asiakirjat.

Vientitoiminnoissa aiheuttaa ongelmia sellaiset tekijät, joihin kuljetusyhtiöt eivät voi itse vaikuttaa. Jotkut tuotteet läpäisevät vain tietyt rajanylityspisteet ja muutoksia tuotteiden määräyksiin voi tulla voimaan nopeallakin aikataululla, jolloin muutokset eivät ole edes ennakoitavissa. Viejät kohtaavat ennustamattomia, läpinäkymättömiä, pitkiä ja ylipäättään hankalia tullaukseen liittyviä toimenpiteitä. (Market Access Database 2013b)

Suomalais-Venäläisen kauppakamarin tekemästä tutkimuksesta vuonna 2013 selviää, että Venäjän viennissä tuottaa haasteita tullaus ja siihen kuuluva rajatoiminta, Venäjällä esiintyvä byrokratia ja Venäjän mutkikas lainsäädäntö. Myös talouden epävakaa tila on huolenaiheena. Liiketoiminnan harjoittamisessa tullaus nähtiin suurimpana ongelmana. (SVKK 2013)

EU:n vientikontrolliin perustuva systeemi helpottaa tullimuodollisuuksia, kun paperipohjainen vientiselvitys ja muut dokumentit voidaan tehdä sähköisesti. Systeemin avulla vientitoiminnot toteutuvat huomattavasti nopeammin. Venäjän vientiin tarvitaan

kuitenkin paperipohjainen vientiselvitys. Venäjän käytäntö eroaa modernista EU:n käytännöstä siten, että Venäjä vaatii kopion vientiselvityksestä, mutta EU:n käytännön mukaan vientiselvitys ei kuulu tavarantuojaalle vaan vientimaan tulliviranomaisille. Venäjän tullin viranomaiset ovat vastahakoisia tunnistamaan tätä ongelmaa ja tilanteelle ei ole odotettavissa muutosta. (Market Access Database 2013c)

Useiden vuosien ajan Venäjän kuljetuksissa on ollut ongelmana Suomen ja Venäjän välisten rajojen ruuhkat. Vuonna 2010 suljettiin useita tullauspisteitä Pietarissa, mikä aiheutti merkittäviä vahinkoja Euroopan kuljetusyhtiöille. Jäljelle jääneet tullauspisteet olivat ylikuormitettuja ja samalla tulliselvitykseen kuluva aika lisääntyi. (Market Access Database 2010)

Venäjän tullitoiminnoissa piilee sekä läpinäkyvyyden että tarpeellisen tiedon puute. Hallinnolliset ja lainsäädännölliset muutokset eivät ole myöskään ennakoitavissa. Vaikka Venäjän ja EU:n välistä yhteistyötä on lisätty, tulee infrastruktuuria parantaa ja rajoitunnasta tehdä nopeaa ja tehokasta. Korruptio aiheuttaa puolestaan epäselviä vaatimuksia viejille sekä viiveitä tulliselvityksissä ja lisää ruuhkia rajalla. Venäjän, Kazakstanin ja Valko-Venäjän välinen tulliliitto voi myös lisätä tämänhetkisiä ongelmia. (Market Access Database 2010)

Tiettyjen tuotteiden kuten tekstiilien, vaatteiden ja sähkötuotteiden osalta, tulliselvitys voidaan tehdä vasta rajanylityspisteessä. Näiden tuotteiden vientitoimintaan aiheutui lukuisia logistisia ongelmia, kun vuonna 2009 ja 2010 Moskovasta ja Pietarista päätettiin sulkeita useita tullitoimipisteistä. Lisäksi dokumentointiin liittyvät vaatimukset ovat usein olleet epä johdonmukaisia tai satunnaisen tulkinnan varaisia Venäjän lainsäädännön kanssa. Vuonna 2012 Venäjän hallitus kuitenkin teki parannuksia tullin säädäntöihin. Tulliselvitykseen kuuluvien dokumenttien määrää sovittiin pienennettäväksi nykyisestä 10 dokumentista 4 dokumenttiin ja tulliselvitykseen sisältyvää käsittelyaikaa pienennettiin nykyisestä 25 päivästä 7 päivään. Muutosten tulisi tulla voimaan vuoteen 2018 mennessä. Lisäksi Venäjän hallitus sopi, että päätökset tuotteen vapauttamiseksi rajalta eteenpäin vietäväksi perustuisivat ennalta annettuun tietoon. Sähköistä viestintää pyritään lisäämään ja rajalla oleville tullivirkailijoille annetaan oikeudet tuotteen vapauttamiseksi. (Market Access Database 2013c)

Vuonna 2014 EU asetti pakotteita Venäjälle ja Venäjä asetti puolestaan vastapakotteita EU maille, joiden seurauksena kuljetustoiminta Venäjälle väheni. Kuljetuksiin liittyvissä riskeissä on huomioitava poliittiset ja taloudelliset tekijät, joiden takia yritysten ja kuljetusliikkeiden vientitoiminta voi kärsiä huomattavasti. Venäjän vientiin on vaikuttanut lähiaikoina suuresti poliittiset tekijät. Pakotteiden vaikutuksesta Venäjälle kohdistuva vienti supistuu edelleen ja Venäjän talouskehitys näyttää heikolta. Pakotteista huolimatta Venäjän talouskasvu oli alkanut hidastua jo vuoden 2013 alussa. (Valtioneuvosto 2014, 5.)

Venäjän liikenteessä tulee ottaa useita asioita huomioon. Vaikeutta lisää erikoiskuljetukset kuten erikoispitkät matkat tai vaarallisten aineiden kuljetukset, joissa niissäkin on omat säännökset. Venäjälle viedään tavaraa laajalti ja kuljetukset voivat ulottua hyvinkin kauas Venäjän sisällä. Tämä on ongelmana kuljetusyhtiöille, jotka joutuvat suunnittelemaan reittejä ja sovittamaan eri kuljetustilauksia yhteen.

2.10 Kuljetusyrityksen kysely

Kuljetusyritykseen kohdistuneella kyselyllä saatiin käytännön tietoa tukemaan opinnäytetyön aihetta. Ensimmäisenä kysymyksenä oli kuljetusyrityksen kohtaamat haasteet Venäjän viennissä. Kuljetusyrityksen haasteita olivat tullivaikeudet rajalla, erikoiskuljetuksiin liittyvien lupien saannin aikataulun venyminen ja akselipaino ongelmat matkan aikana.

Kuljetusyritykseltä kysyttiin erikoiskäsittelyjen kuten vaarallisten aineiden, pitkien tavaroiden ja lämpökuljetusten vaikutuksista kuljetuksiin. Vaarallisten aineiden kuljetukset tarvitsevat tarkoitukseen soveltuvan kaluston, kuljetusliikkeen, jolla on sopivat luvat ja kurssin suorittaneen kuljettajan. Pitkät tavarat voivat tarvita erikoiskuljetusluvan, jos normaalin kuljetuksen mitat ylittyvät. Kalustolta vaaditaan myös erityisiä ominaisuuksia. Lämpökuljetukset vaativat thermokaluston, joka pitää tavarat säädellyssä lämpötilassa kuljetuksen ajan.

Kolmantena kysymyksenä kysyttiin mitä toimenpiteitä Venäjän viennissä tulee tehdä.

Kuljetusyriityksen mukaan tarvitaan kauppalasku, pakkauslista, vientiselvitys, kansainvälisten kuljetusten rahtikirja ja joko TIR Carnet tullidokumentti tai T1 passitus ja Venäjän puolella takuukirje tai tullikuljettajan statuksen omaava kuljetusliike.

Neljäs kysymys koski Venäjän rajalla käytäviä tarkastuksia. Kuljetusyriityksen mukaan tulli tarkistaa dokumentit, tekee mahdollisesti läpivalaisun ja toisinaan myös fyysisen tarkastuksen tavaralle.

Viidentenä kysymyksenä oli kuljetusten helpottamiseksi olevat ratkaisut. Kuljetusyriityksen mukaan kuljetuksiin tulee valmistua hyvin ennalta ja dokumenttien sekä kuljetuskaluston on oltava kunnossa.

3 Opinnäytetyön toteutus

Opinnäytetyö on kirjoituspöytä tutkimus, jonka tarkoituksena on olla tietopaketti niille tahoille, jotka vievät tavaraa Venäjälle. Sen tarkoituksena oli kartoittaa Venäjän kuljetuksissa tarvittavat olennaiset tiedot. Tavoitteena oli tuoda selkeästi esille Venäjän kuljetuksiin liittyvät toimenpiteet ja asiakirjat. Opinnäytetyöstä haluttiin luoda viennin toimenpiteet sisältävä tiivis paketti, jota voidaan hyödyntää käytännössä.

Opinnäytetyön kohteena ovat Venäjälle tavaran vientiä harjoittavat tahot. Opinnäytetyössä keskitytään Venäjän vientiin liittyviin toimenpiteisiin ja haasteisiin, joita kuljetusyritykset kohtaavat. Tavoitteena oli tuoda ilmi kuljetuksiin liittyvät toimenpiteet niin ennen matkaa kuin rajallakin ja selvittää, mitä haasteita Venäjän kuljetuksissa kohdataan. Työssä käsitellään kuljetuksiin liittyviä asiakirjoja, dokumentteja, rajoituksia, erityiskuljetuksia ja toimenpiteitä, joita kuljetusyritysten ja viejien tulee huomioida viennissä.

3.1 Toteutus- ja työtapa

Työhön on haluttu sisällyttää vain Venäjän viennin kannalta olennaiset tiedot. Venäjän viennissä tarvittavat asiakirjat valittiin työhön, sillä pelkästään asiakirjat muodostavat tärkeän osan viennistä ja samalla ne ovat viennin haasteita. Työhön on sisällytetty tarkempia kuvauksia vienti-ilmoituksen teosta ja passituksesta, sillä niiden ymmärtäminen on tärkeää viennin kannalta. Rajatoiminnoista on oma osio työssä, sillä rajan ylitys ja siihen liittyvät toiminnot kuuluvat olennaisena osana vientiin.

Opinnäytetyö on toteutettu keräämällä aineistoa eri lähteistä, joita on käsitelty ja muokattu työhön sopiviksi. Aineistoja on otettu mukaan vain työn kannalta olennaisten tietojen osalta. Kirjoittamisen aikana tekstiin on tullut täydennystä ja turhia tietoja on karsittu sekä työtä on jäsennelty uudelleen. Lopuksi teksti on viimeistelty.

Opinnäytetyön rakenne on haluttu muodostaa selkeäksi lukijalla, jolloin lukija voi teoriaosuuden kautta etsiä tarvitsemansa tiedot. Opinnäytetyön rajaus on luotu siten, että

ensin on luotu yleiskatsaus Venäjän vientiin, sitten vaikuttavaan lainsäädäntöön ja tarkemmin vielä kuljetusyhtiöihin. Opinnäytetyön rakenne etenee siten, että yleiskatsauksen jälkeen käsitellään asiakirjoja ja rajoituksia sekä Venäjän rajalla tapahtuvia toimenpiteitä. Empiirisessä osiossa käsitellään tutkittavaa aihetta ja sen toteutustapaa.

Opinnäytetyön teoria sisältää kattavaa tietoa vientiin ja kuljetuksiin liittyvistä toimenpiteistä. Opinnäytetyöstä haluttiin luoda paljon tietoa sisältävä, mutta samalla sitä voi hyödyntää Venäjän vientiä harjoittavat tahot. Parhaaksi menetelmäksi sopi kirjoituspöytä tutkimus, sillä työllä halutaan selvittää ja syventää eri tietolähteiden avulla viennin toimenpiteitä.

Opinnäytetyön teksti puhuttelee yleisesti kaikkia Venäjän vientiin liittyviä henkilöitä eikä tekstistä haluttu muodostaa pelkästään ohjeistusta vaan se toimii kartoituksena. Työ käsittää paljon konkreettista tietoa. Tekstin puhuttelevuudesta on tehty avointa. Lukija voi löytää vientitoimintaan liittyvät toimenpiteet opinnäytetyöstä helposti, sillä jokaista osiota kuten asiakirjoja on käsitelty aina erikseen.

3.2 Tutkimusmenetelmä

Opinnäytetyö on teoreettinen eli kirjoituspöytä tutkimus. Työ on tehty käyttäen kirjallista tutkimusta, joka perustuu eri lähdeaineistoihin. Tutkimuksessa on käytetty kartoitusta, jossa eri aineistoista ja olemassa olevan tiedon pohjalta on kerätty olennaiset tiedot Venäjän viennin asiakirjoista ja toimenpiteistä. Tarkoituksena on syventää tietoa ja muodostaa yhtenäinen kokonaisuus, jossa vientiin liittyvät toimenpiteet on tuotu yhteen.

Opinnäytetyössä on käytetty tutkimuksena kartoitusta ja selvityksen tekemistä. Selvittämällä Venäjän vientiin liittyviä toimenpiteitä eri lähteiden avulla on haluttu muodostaa kattava tietopaketti. Kyselyä on käytetty lähdeaineistona tukemaan päättelyä ja tuomaan lisää teoreettista näkökulmaa työhön. Samalla kysely lisää työn luotettavuutta, kun lähdeaineistoa on saatu muun kanavan kautta kuin verkkosivuilta tai kirjoista.

Opinnäytetyön selvityksessä on käytetty laadullista tutkimusta. Laadullista tutkimusmenetelmää käytetään selvityksen toteuttamisessa ja tavoitteena on ymmärtää ilmiötä kokonaisvaltaisesti. Aiheen kannalta olennaisista kysymyksistä luotiin kysely, jota haluttiin käyttää lähdeaineistona. Kysely kohdennettiin yksilölle eli tässä tapauksessa kuljetus- ja logistiikkapalveluita tarjoavan yrityksen henkilölle. Kyselystä tehtiin avoin. Kyselystä tehtiin sellainen, että se vastaa opinnäytetyön tavoitteita. Kysely suoritettiin toukokuussa 2015.

3.3 Lähdeaineistot

Opinnäytetyön kirjoittamista varten tutustuttiin Venäjän viennin ja kuljetusten kirjallisiin ja sähköisiin lähteisiin. Omakohtainen työkokemus Venäjän vientiin liittyvistä toimenpiteistä helpotti tiedon etsimistä ja jäsentelyä paljon. Venäjän vientiin ja tullisäädöksiin voi tulla muutoksia nopeallakin aikavälillä, joten ajantasaisin tieto oli saatavilla Internet-lähteistä.

Kirjoituspöytätyyppisestä työstä haluttiin mahdollisemman kattava ja tietolähteiltään monipuolinen, joten lähdeaineistona on käytetty esimerkiksi lainsäädäntöön ja säännöksiin liittyvää materiaalia, artikkeleita, tullin sivuja, ohjeistuksia, vientioppaita, tutkimuksia ja kyselyä. Kysely tuo opinnäytetyöhön mukaan kuljetusyrityksen näkemyksen, jonka kautta opinnäytetyön sisältämät ohjeet on paremmin hyödynnettävissä viennin suhteen. Kirjoittajan oman työkokemuksen kautta on voitu verrata lähteiden luotettavuutta. Lähdeaineisto on mahdollisimman luotettava, sillä opinnäytetyössä käytettäviä tietoja on löytynyt samanlaisina useammasta tietolähteestä. Opinnäytetyössä on pyritty käyttämään mahdollisimman tuoretta tietoa ja suurin osa tietolähteistä on vuoden 2013 - 2015 tietoja.

Opinnäytetyöhön haluttiin saada kuljetusyhtiön näkemys kohdatuista haasteista ja toimintatavoista Venäjän viennissä, joten aiheen kannalta olennaisista kysymyksistä luotiin kysely. Kysely osoitettiin Suomessa toimivalle suurelle kuljetus- ja logistiikkapalveluita tarjoavalle yritykselle. Siihen vastasi alan osaava ja kokenut henkilö. Kysely tehtiin avoimeksi, jolloin vastaaja sai vastata vapaamuotoisesti kyselyyn. Kysymyksiä oli yhteensä viisi. Kysymykset luotiin aiheeseen keskittyneiksi, jolloin vastaukset palvelisivat

mahdollisimman hyvin opinnäytetyön aihetta. Vastaukset ovat yleistettävissä liittyen Venäjän kuljetuksiin.

4 Pohdinta

Ennen vientiprosessin aloittamista, viejän kannattaa perehtyä Venäjän vientiin vaikuttavaan lainsäädäntöön, tarvittaviin asiakirjoihin ja sertifikaatteihin. Tuotteille voi olla annettu vientiin liittyviä rajoituksia tai kieltoja ja kuljetuskaluston tulee olla määräysten mukainen. Tulli voi estää kuljetuksen etenemisen, jos asiakirjat ovat puutteellisia tai tiedot on ilmoitettu väärin tai kuljetukseen liittyy epäselvyyksiä.

4.1 Johtopäätökset

Kuljetusyrityksen haastattelun ja saatavilla olevan tiedon kautta selvisi, että yleisimmät haasteet liittyen Venäjän vientiin ovat tullaus ja siihen liittyvä rajatoiminta. Lisäksi kuljetusyrityksen haasteena oli akselipaino ongelma matkan aikana, mitä ei tullut ilmi yleisen tiedon kautta. Erikoiskuljetukset kuten vaarallisten aineiden kuljetukset tekevät kuljetuksista haasteellisimpia. Haasteena nähdään myös Venäjän viennissä tarvittavat asiakirjat ja sertifiointiluvat. Asiakirjojen teossa ja sertifiointitodistusten haussa on oltava erityisen tarkka ja annetut tiedot tulee olla oikein. Todistuksen saamisessa voi mennä oma aikansa, jolloin kannattaa olla tarkkana tietojen oikeellisuudesta ennen kuin todistuksia haetaan. Virheellisten tietojen korjaaminen vie lisää aikaa.

Venäjän vientiä ja kuljetuksia helpottavat tuotteiden sääntelyiden vähentäminen ja Venäjän lainsäädännön parantaminen. Merkittävänä haasteena on ollut Venäjään liittyvät tullaus ja sertifiointikäytännöt. WTO-jäsenyyden myötä Venäjä sitoutui kuitenkin helpottamaan kaupankäyntiin ja tullauksiin liittyvää byrokratiaa. Esimerkiksi tuontilisenssejä poistetaan, mikä koskee alkoholia ja lääkkeitä. Teknisiä ja terveydellisiä vaatimuksia puolestaan yhdenmukaistetaan suhteessa muihin kansainvälisiin standardeihin. Kuljetusten ja viennin luotettavuutta lisää myös Venäjän sitoutuneisuus kansainvälisiin standardeihin ja sääntöihin.

Tällä hetkellä rajoittavana tekijänä kuljetuksissa ovat pakotteet. WTO-jäsenyyden myötä saattoi olettaa, että kuljetukset helpottuvat. Poliittiset tekijät kuitenkin osoittivat, että sopimuksista ja lainsäädännöstä huolimatta voi muutoksia tulla yllättäen. Venäjällä on

vielä kehitettävää kuljetuksiin ja vientiin liittyen, vaikka se onkin tehnyt muutoksia parempaan suuntaan. Tullausprosessista tulisi tehdä yksinkertaisempaa ja viennin asiakirjoja tulisi vähentää. Koko vientiprosessin sisältävä sähköinen järjestelmä helpottaisi paljon vientiä, joka olisi käytössä kuljetuksen joka vaiheessa, ja josta olisi saatavilla kaikki kuljetukseen liittyvä tieto.

Kuljetusten haasteita voidaan välttää ennakkoon tarkistamalla ja varmistamalla ennen kuljetusta, että kaikki on kunnossa. Kuljetusyhtiön on varmistettava asiakirjojen oikeellisuus ja täsmällisyys kuljetettavaan lastiin nähden. Myös kuljettajan on tarkistettava asiakirjat ja oltava tietoinen kuljetettavista tavaroista. Kuljettajalla tulee olla kaikki asianmukaiset paperit ja viisumit, että hän voi lainmukaisesti kuljettaa tavaraa Venäjälle. Vaarallisista aineista on ilmoitettava etukäteen tullille. Tuotteet on pakattava tiiviisti ja turvallisesti siten, että vaaratilanteita ei synny. Ennakkoon tehtävillä toimenpiteillä on suuri vaikutus siihen, että kuljetus sujuu ongelmitta. Myös kuljetusyrytykseltä saatu vastaus osoittaa, että kuljetukset helpottuvat, kun niihin valmistaudutaan hyvin ennakkoon.

Rahdinkuljettajan on huolehdittava siitä, että kuljetuksen asiakirjoihin tehdään allekirjoitukset ja tarvittavat merkinnät silloin, kun tavaralasti luovutetaan seuraavalle rahdinkuljettajalle tai vastaanottajalle. Tullissa asioidessaan tulee huolehtia puolestaan asiakirjojen leimoista. Asiakirjoissa on tärkeää olla asianmukaiset allekirjoitukset ja leimat, sillä mahdollisessa riitatilanteessa voidaan asiakirjoja käyttää todisteena.

4.2 Tavoitteiden saavuttaminen

Opinnäytetyön tavoitteena oli luoda kattava tietopaketti Venäjän vientiin liittyvistä toimenpiteistä ja viennin haasteista. Työn tarkoituksena oli tehdä kartoitus Venäjän viennin toimenpiteistä, jolloin työssä yhdistyisi olennaiset ja tärkeät toimenpiteet, jotka kuuluvat Venäjän vientiin. Tulokseksi haluttiin kattavan kokonaisuuden ja olennaisen tiedon sisältävä opinnäytetyö, jota voidaan hyödyntää Venäjän viennissä.

Opinnäytetyö palvelee tavoitteitaan hyvin, sillä työstä muodostui kattava ja tehokas tietopaketti, joka sisältää tietoa Venäjän vientiin tarvittavista asiakirjoista, sertifioinnista,

tullauksesta ja rajatoiminnasta. Viennissä esiintyvät haasteet tulivat myös hyvin ilmi ja niiden tiedostaminen auttaa viejiä hahmottamaan viennin riskisyyttä. Koko opinnäytetyön tekemisen ajan, työn tavoite ja rajaukset on pidetty mielessä, mikä on estänyt työn aiheen vääristymistä.

Teorian osalta opinnäytetyö vastaa tavoitteitaan hyvin, sillä työ sisältää tärkeää ja tarvittavaa tietoa Venäjän viennin toimenpiteistä. Tietoa on myös monipuolisesti koskien viennin toimenpiteiden osa-alueita ja jokaisesta osa-alueesta on pyritty esittämään yksityiskohtainenkin tieto. Sisällöltään opinnäytetyötä voidaan hyödyntää tehokkaasti, sillä työ sisältää olennaiset tiedot Venäjän vientiin liittyvistä kuljetuksista.

Opinnäytetyö loi kattavan tietopohjan Venäjälle vieville tahoille, mutta se loi myös uusia tutkittaviksi ja kehitettäväksi sopivia aiheita. Venäjän viennissä voitaisiin tutkia miten vientiprosessia voitaisiin tehdä helpommaksi käytännössä tai miten kuljetuksista voidaan tehdä sujuvia. Venäjän vientiprosessi vaatii monenlaisten asioiden huomioonottamista, jolloin vientiprosessista voi muodostua hyvinkin raskas. Tärkeintä olisikin keksiä keinoja, jotka helpottavat Venäjän vientiin liittyviä toimenpiteitä. Muita kehitettäviä aiheita voisi olla tullausasiakirjojen yksinkertaistaminen tai tutkimus kuljetusyritysten vastuista viennissä.

4.3 Oppimisprosessi

Vaikka kansainvälisen liiketoiminnan ja logistiikan kurssit sekä oma työkokemus ovat varustaneet opinnäytetyötä hyvin, niin opinnäytetyö on vaatinut paljon uutta ja omalta osa-alueeltaan hankittua tietoa. Laaja työ on vaatinut paljon selvityksen tekemistä ja eri tietolähteistä hankittujen tietojen läpikäymistä. Opinnäytetyö toi paljon uutta tietoa, vaikka olen hoitanut Venäjän kuljetusten asiakirjoja aiemmin. Esille tuli paljon asioita, mistä en ollut tiennyt.

Opinnäytetyö oli vaativa prosessi ja tiedon käsittelyyn ja kirjoittamiseen on nähty paljon vaivaa. Opinnäytetyö eteni loppujen lopuksi suhteellisen nopeasti, kun se pääsi alkuun. Aluksi työtä oli vaikea hahmottaa kokonaisuutena ja piti tarkasti miettiä, mitä kaikkea opinnäytetyöhön halutaan sisällyttää. Työn rakenne alkoi kuitenkin selkeytyä, kun vien-

tiprosessiin kuuluvia toimintoja selvitti lisää. Työn jäsentely auttoi opinnäytetyötä etenemään järkevästi ja saamaan tarvittavat asiat mukaan.

Kokonaisuudessaan opinnäytetyö oli työläs prosessi, jota kuitenkin oli mielenkiintoista tehdä. Sain myös paljon uutta tietoa, jota voin hyödyntää oman alan tehtävissä. Selvittämällä Venäjän vientiin liittyviä prosesseja, sain lisää ymmärrystä niin Venäjän viennistä kuin EU:n viennistä. Vientiin liittyvien tahojen rooli selkeytyi. Kuljetusyrityksen rooli ja vastuu viennin onnistumisesta sai isomman merkityksen.

Lähteet

Cisstat. About commonwealth of independent states. Luettavissa:

<http://www.cisstat.com/eng/cis.htm>. Luettu 7.5.2015

DHL 2015a. Guide to customs clearance. Luettavissa:

http://www.dhl.fi/fi/express/lahettaminen/apua_tullaukseen/tullausasiakirjat/customs_guidelines_russia.html. Luettu: 14.6.2015

DHL 2015b. DHL Suomi. Express. Lähettäminen. Apua tullaukseen. Tullausasiakirjat. Venäjän tullimääräykset. Vienti- ja tuontiohjeet Venäjälle. Luettavissa:

http://www.dhl.fi/content/dam/downloads/g0/express/customs_regulations_russia/export_import_guidelines_to_russia.pdf. Luettu: 14.6.2015

Euroopan parlamentti 2015. Euroopan unioni ja Maailman kauppajärjestö. Luettavissa:

http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/fi/displayFtu.html?ftuId=FTU_6.2.2.html. Luettu 10.8.2015.

Exportfinland 2015. Kansainvälistyminen. Neuvonta. Laivauskäsikirja. Venäjä. Luettavissa:

<http://www.exportfinland.fi/laivauskasikirja/venaja>. Luettu: 7.7.2015

Evira 2015a. Elintarvikkeet. Virallisten todistusten myöntäminen. Luettavissa:

http://www.evira.fi/files/attachments/fi/elintarvikkeet/tuonti_ja_vienti/vienti/18509_1_luonnos_200215_virallisten_todistusten_myontaminen_netti.pdf. Luettu: 13.6.2015

Evira 2015b. Ajankohtaisia viennin rajoituksia. Luettavissa:

<http://www.evira.fi/portal/fi/elintarvikkeet/tuonti+ja+vienti/vienti+eu+n+ulkopuol+elle/vientimaat/venaja+->

[+tulliliitto/viennin+rajoitukset/ajankohtaisia+viennin+rajoituksia/](http://www.evira.fi/portal/fi/elintarvikkeet/tuonti+ja+vienti/vienti+eu+n+ulkopuol+elle/vientimaat/venaja+-+tulliliitto/viennin+rajoitukset/ajankohtaisia+viennin+rajoituksia/). Luettu: 3.7.2015

Evira 2010a. Kasvit. Tuonti ja vienti. Kasvinterveystodistus. Luettavissa:

<http://www.evira.fi/portal/fi/kasvit/tuonti+ja+vienti/kasvit/vienti+eu+n+ulkopuol+elle/kasvinterveystodistus/>. Luettu: 14.6.2015

Evira 2010b. Elintarvikkeet. Vaarallisten aineiden kuljetus. Luettavissa:
<http://www.evira.fi/portal/fi/elintarvikkeet/valmistus+ja+myynti/kuljetus+ja+logistiikka/kansainvaliset+kuljetukset/vaarallisten+aineiden+kuljetus/>. Luettu: 22.5.2015

Evpa 2015. Uusi rajaliikenteen ennakkovarauspalvelu Vaalimaalla. Luettavissa:
https://www.evpa.fi/yphis/index.action?request_locale=fi&. Luettu: 3.8.2015

Inkinen, T & Ruutikainen, P & Tapaninen, U, 2006. Turun yliopiston merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja. Suomen ja Venäjän välinen kuljetuslogistiikka yrityshaastattelut. Luettavissa:
<http://www.merikotka.fi/julkaisut/Kuljetuslogistiikka.pdf>. Luettu: 22.9.2015

Kauppakamari. Ulkomaankaupan asiakirjat. ATA carnet –tulliasiakirja. Luettavissa:
<http://kauppakamari.fi/kansainvaliset-asiat/asiakirjat/ulkomaankaupan-asiakirjat-2/ata-carnet/>. Luettu: 2.8.2015

Kauppakamari. Ulkomaankaupan asiakirjat. ATA carnet'n käyttö. Luettavissa:
<http://kauppakamari.fi/kansainvaliset-asiat/asiakirjat/ulkomaankaupan-asiakirjat-2/ata-carnet/ata-carnetn-k%C3%A4ytt%C3%B6/>. Luettu: 2.8.2015

Komission asetus (EY) N:o 414/2009, annettu 30 päivänä huhtikuuta 2009, tietyistä yhteisön tullikoodeksista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2913/92 soveltamista koskevista säännöksistä annetun asetuksen (ETY) N:o 2454/93 muuttamisesta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti). LIITE 45 G. Luettavissa: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:32009R0414>. Luettu: 22.9.2015

Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta 2.8.1994/719. Luettavissa:
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19940719#L3P7a>. Luettu 7.8.2015

Liikenne- ja viestintäministeriö. Liikenneturvallisuus. Vaarallisten aineiden kuljetus. Luettavissa: <http://www.lvm.fi/52>. Luettu 7.8.2015

Logistiikanmaailma. Huolintayritysten tarjoamat palvelut. Luettavissa:

http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolintayritysten_tarjoamat_palvelut. Luettu: 4.8.2015

Logistiikanmaailma. Huolinta. Luettavissa:

<http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Luokka:Huolinta>. Luettu: 4.8.2015

Markinvest 2015a. Sertifiointi. Maailman kauppajärjestö WTO ja Euraasian talousyhteisö EAEC. Luettavissa: <http://www.gost-r.fi/wto-auraasia/>. Luettu 7.8.2015

Markinvest 2015b. Sertifiointi. GOST R vastaavuussertifikaatti – Venäjä. Luettavissa: <http://www.gost-r.fi/gost-r-venaja/>. Luettu 7.9.2015

Markinvest 2015c. Venäjän ja Tulliliiton sertifikaatit Suomesta – Markinvest Oy. Luettavissa: <http://www.gost-r.fi/?setlang=fi>. Luettu 7.9.2015

Markinvest 2014. Sertifiointi. GOST R ja EAC sertifiointi - Markinvest Oy. Peltonen P. Venäjän kauppaa käytännössä –koulutusohjelma 14.8.2014. Luettavissa: www.gost-r.fi/data/uploads/pdf/sert_tullaus_14082014.pptx. Luettu: 2.9.2015

Market Access Database 2013a. European Commission. Trade. Market. Trade Barriers. Russian Federation. Tariff levels. Violation of WTO bound rates for import tariffs. Luettavissa:

http://madb.europa.eu/madb/barriers_details.htm?barrier_id=060014&version=17
Luettu 7.9.2015

Market Access Database 2013b. European Commission. Trade. Trade Barriers. Russian Federation. Registration, Documentation, Customs Procedures. Customs clearance procedures. Luettavissa:

http://madb.europa.eu/madb/barriers_details.htm?barrier_id=020032&version=11
Luettu 7.9.2015

Market Access database 2010. European Commission. Trade. Trade Barriers. Russian Federation. Registration, Documentation, Customs Procedures. Border congestion.

Luettavissa:

http://madb.europa.eu/madb/barriers_details.htm?barrier_id=085156&version=5

Luettu 7.9.2015

Market Access database 2013c. European Commission. Trade. Trade Barriers. Russian Federation. Registration, Documentation, Customs Procedures. Requirement to produce export declaration. Luettavissa:

http://madb.europa.eu/madb/barriers_details.htm?barrier_id=085155&version=6.

Luettu 7.9.2015

Melin, K, 2011. Ulkomaankaupan menettelyt vienti ja tuonti. 1. painos. Tammertekniikka /AMK-KUSTANNUS OY

Rajaliikenne 2015. Rekkajonojen päivittäinen maksimipituus

yhteensä. Luettavissa:

<http://www.rajaliikenne.fi/omat/liitteet/Rekkajonot.pdf>. Luettu 5.8.2015

Rajaliikenne a. Liikenteenharjoittajan tarkastusvelvollisuus ja seuraamusmaksu. Luettavissa:

http://www.rajaliikenne.fi/fin/tietoa_rajaliikenteesta/liikenteenharjoittajan_seuraamusmaksu.html. Luettu: 4.9.2015

Rajaliikenne b. Tietoa rajaliikenteestä. Rajavartiolaitos. Rajalla. Luettavissa:

http://www.rajaliikenne.fi/fin/tietoa_rajaliikenteesta/rajavartiolaitos_rajalla.html. Luettu: 6.9.2015

Rajaliikenne c. Tietoa rajaliikenteestä. Toimintaohjeet Vaalimaan rajanylityspaikalla.

Luettavissa:

http://www.rajaliikenne.fi/fin/tietoa_rajaliikenteesta/rajanylityspaikat/vaalimaa_toimintaohje.htm. Luettu 4.9.2015

Rajaliikenne d. Tietoa rajaliikenteestä. Rajanylityspaikat. Vaalimaa. Luettavissa:
http://www.rajaliikenne.fi/fin/tietoa_rajaliikenteesta/rajanylityspaikat/vaalimaa.htm.
Luettu: 5.9.2015

SOPIMUS Suomen Tasavallan hallituksen ja Venäjän federaation hallituksen välillä kansainvälisestä tieliikenteestä 56/2001. Luettavissa:
https://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/2001/20010056/20010056_2#idm2582112. Luettu: 5.5.2015

Suomalais-Venäläinen kauppakamari 2007. Venäjän liiketoiminnan perusopas. J-Paino OY, Helsinki

SVKK. Tietoa Venäjästä. Tullaus ja sertifiointi. Sertifiointi- ja viranomaisasiakirjat.
http://www.svkk.fi/tietoa_venajasta/tullaus_ja_sertifiointi/sertifiointi-_ja_viranomaisasiakirjat. Luettu: 12.5.2015

SVKK 2013. Uutishuone. Lehdistötiedotteet. Venäjän-kaupan barometri: Kasvua Venäjältä - teollisuus yllätti. Luettavissa:
http://www.svkk.fi/uutishuone/lehdistotiedotteet/venajan-kaupan_barometri_kasvua_venajalta_-_teollisuus_yllatti.17876.news?680_o=10. Luettu: 12.4.2015

Odintsova, I, 2010. Tuotesertifiointi Venäjällä. Kymenlaakson ammattikorkeakoulu. Luettavissa:
http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/14594/odintsova_irina.pdf?sequence=1. Luettu: 3.9.2015

Rostest. Yhdenmukaisuustodistus GOST R. Luettavissa:
<http://rostest.com/fi/yhdenmukaisuusjulistus-gost-r/>. Luettu: 22.9.2015

Rus-export-test 2012. Valtiollinen rekisteröintisertifikaatti. Luettavissa:
<http://www.rus-export-test.com/fi/services.html>. Luettu: 22.9.2014

Trafi 2013a. Vaarallisten aineiden kuljetukset 2012. Luettavissa:
http://www.trafi.fi/tietopalvelut/julkaisut/2013_julkaisut/vak-kuljetukset_2012. Luettu: 1.5.2015

Trafi 2013b. Vaarallisten aineiden kuljetukset 2012. Luettavissa:
http://www.trafi.fi/filebank/a/1383814261/12b2f562759cc3b45af892fb5f1135cb/13556-Trafin_julkaisuja_20-2013_-_VAK-kuljetukset_2012.pdf. Luettu: 3.5.2015

Tulli 2015a. Yrityksille. Vienti. Viennin rekisteröity asiakas. Luettavissa:
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/viennin_rekisteroity_asiakas/index.jsp. Luettu: 14.5.2015

Tulli 2015b. Yrityksille. Vienti. Mitä on vienti. Luettavissa:
<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/index.jsp>. Luettu: 5.4.2015

Tulli 2015c. Yrityksille. Vienti. Vienti EU maan ulkopuolelle. Luettavissa:
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/vienti_eun_ulkopuolelle/index.jsp. Luettu: 15.5.2015

Tulli 2015d. Yrityksille. Muut tullimenettelyt. Passitus. Luettavissa:
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/passitus/index.jsp. Luettu: 6.9.2015

Tulli 2015e. Suomen tulli. TIR-kuljetukset jatkuvat Venäjän rajalla. Luettavissa:
http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/julkaisut_ja_esitteet/tulliviesti/2014/Juttu_20_TIR_kuljetukset_jatkuvat/index.jsp. Luettu: 6.9.2015

Tulli. Muut tullimenettelyt. Passitus. Passituslajit ja tarvittavat asiakirjat. Lisätietoa TIR- ja ATA-carnet'ista. Luettavissa:
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/passitus/passituslajit/lisatietoa/TIR_ja_ATA.pdf. Luettu: 6.9.2015

Tulli 2014a. Tiedotteet. Ulkomaankauppatilastot. Katsaukset. Maat. Venäjä. Suomen ja Venäjän välinen kauppa. Luettavissa:

http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/katsaukset/maat/venaja14_2/liitteet/2014_M16.pdf. Luettu: 16.4.2015

Tulli 2014b. EU:lta uusia Venäjään kohdistuvia pakotteita. Luettavissa:

http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/asiakastiedotteet/yritykset/as_tiedote_20140731_4/index.html. Luettu: 4.5.2015

Ulkoasiainministeriö 2012. Ajankohtaista. Venäjän WTO-jäsenyys varmistui. Luettavissa: <http://www.formin.fi/Public/default.aspx?contentid=253430>. Luettu: 14.4.2015

Valtioneuvosto 2014. EU:n Venäjä-pakotteiden ja Venäjän vastapakotteiden taloudelliset vaikutukset. Luettavissa:

http://valtioneuvosto.fi/documents/10184/1058456/Venajapakotteet_SUOMI.pdf/afdf852b5-7917-4396-9b6e-ec3c3fc072c5. Luettu: 12.5.2015

Vaskilampi, J 2009. Maantiekuljetukset Suomesta Venäjälle. Keski-Pohjanmaan ammattikorkeakoulu. Luettavissa:

http://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/4772/Jarmo_Vaskilampi.pdf?sequence=1. Luettu: 22.9.2015

World Trade Organization 2015. Home. The Wto. What is the Wto. What we do. Luettavissa: https://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/what_we_do_e.htm. Luettu: 13.5.2015

Yle 2013. Kotimaa. Uutiset. Rajatarkastus uudistuu. Luettavissa:

http://yle.fi/uutiset/rajatarkastus_uudistuu__venajalle_paasee_pian_autosta_nousematta/6562341. Luettu: 12.4.2015

YLEISSOPIMUS tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta (CMR) 50/1973. Luettavissa:

http://www.finlex.fi/fi/sopimukset/sopsteksti/1973/19730050/19730050_2#idm2369424. Luettu: 7.6.2015

Yrittäjät 2014. Yritystoiminnan abc. Asiakirjat. Luettavissa: <http://www.yrittajat.fi/fi-FI/yritystoiminnanabc/kv/asiakirjat/>. Luettu: 7.4.2014

Yrittäjät. Yritystoiminnan ABC. Venäjästä tulossa viimein WTO:n jäsen. Luettavissa: <http://www.yrittajat.fi/fi-FI/yritystoiminnanabc/kv/mars-maailmalle/venajasta-tulossa-viimein-wto-n-jasen/>. Luettu: 7.7.2015

Liitteet

Liite 1. Kysely Venäjän kuljetuksista

1. Minkälaisia haasteita olette kohdanneet Venäjän viennin kuljetuksissa, isoimmasta haasteesta pienimpään?

- Tullivaikeudet rajalla
- Erikoiskuljetusten lupien saannin aikataulun venyminen
- Akselipaino-ongelmat matkalla

2. Miten kuljetuksiin vaikuttavat erikoiskäsittelyt kuten vaaralliset aineet, kaukomatkat, pitkät tavarat tai lämpökuljetukset?

- Vaaralliset aineet vaativat tarkoitukseen soveltuvan kaluston, sopivat luvat omaavan kuljetusliikkeen ja kurssin käyneen kuljettajan
- Pitkät tavarat vaativat normaalin kuljetuksen mittojen ylittyessä erikoiskuljetusluvan ja kalustolta vaaditaan myös erityisiä ominaisuuksia
- Lämpökuljetukset vaativat thermokaluston, joka pitää tavarat säädellyssä lämpötilassa kuljetuksen ajan.

3. Mitä toimenpiteitä Venäjän viennissä tulee tehdä ?

- Huolinnallisesti vaaditaan kauppalasku, pakkauslista, vientiselvitys, kansainvälisten kuljetusten rahtikirja ja joko TIR Carnet tullidokumentti tai T1 passitus ja Venäjän puolella takuukirje tai tullikuljettajan statuksen omaava kuljetusliike

4. Millaiset tarkastukset Venäjän rajalla käydään?

- Tulli tarkistaa dokumentit, tekee mahdollisesti läpivalaisun ja toisinaan myös fyysisen tarkastuksen tavaralle.

5. Kuljetusten helpottamiseksi olevat ratkaisut?

- Hyvä valmistautuminen kuljetuksiin ennalta. Dokumenttien ja kuljetuskaluston on oltava kunnossa.

