

AEOC-kriteerit ja -vaatimukset Unionin Tullikoodeksissa

Tutkielma

Turvallisuusjohdon 13. koulutusohjelma

Sture Skinnar

Tulli

Espoo 24.4.2015

Aalto University Professional Development – Aalto Pro

Tiivistelmä

Euroopan Unionin tullilainsäädännön kokonaisuudistus on loppusuoralla, mutta lainsäädäntöä on määrä ruveta soveltamaan 1.5.2016. Osana uudistusta myös valtuutetun talouden toimijalle myönnettävien AEOC-todistusten myöntämisperusteet muuttuvat.

Tämän tutkielman tarkoituksena on selvittää AEOC-kriteerien ja niihin liittyvien yksityiskohtaisten vaatimusten muutokset ja näiden aiheuttamat muutospaineet Tullin viranomaistoimintaan. Samoja edellytyksiä sovelletaan myös eräisiin muihin tullilainsäädännön perusteella myönnettäviin lupiin, minkä vuoksi tutkin myös nämä vaikutukset.

Tutkielmaan sisältyy analyysi Tullin vuosina 2008–2014 AEOC- ja lupiarvioinneissa tehdyistä kriteereihin liittyvistä havainnoista. Yhdistämällä lainsäädäntöä ja käytännön havaintoja koskevien analyysien tuloksia voidaan identifioida keskeisimpiä kehitystoimenpiteitä vaativat asiat.

Tutkielman perusteella keskeisimmät haasteet toiminnan suunnitteluun liittyen ovat uuden pätevyyskriteerin haltuunotto, tullivaatimusten noudattamista koskevan kriteerin uudelleenmäärittely sekä yleisvakuusluvan alentamista koskevien lupien myöntämis- ja etenkin seurantaprosessien suunnittelu. Lakimuutoksesta seuraa myös, että kaikki nykyiset AEOC/F-todistukset on uudelleenarvioitava. Huomattava osa voimassa olevista luvista on joko uudelleenarvioitava tai muutettava.

Abstract

The process of adopting new customs legislation for the European Union is soon coming to an end. The new legislation will enter into force on 1.5.2016 and the forthcoming changes affect the criteria to be fulfilled by applicants and holders of AEOC/F-certificates.

The goal of this study is to examine upcoming changes in the AEOC-criteria and the modalities related to them in the legislation, with emphasis on the affect the changes will have from a customs authorities' point of view. As the same criteria and modalities also are assessed in a number of other types of authorizations, I have also analyzed these effects.

The study includes an analysis of the findings in the AEOC- and authorization- assessments that were made by Finnish customs in 2008-2014. By combining the results of the above mentioned analyses, the most significant areas of development may be identified.

The study suggests that the biggest challenges to customs' development of new ways of working are the adaption of the new criteria on practical standards of competence, the need for a new definition on the criteria on infringements of customs legislation and the need for thorough planning of the process of granting and, especially, monitoring authorizations to use comprehensive guarantee at a reduced level of the reference amount. As a result of the changes in the legislation, all existing AEOC/F-certificates have to be re-assessed and a significant part of other types of authorizations have to be re-assessed or changed.

Sisältö

1	Johdanto	1
2	AEO-toiminnan taustat	3
2.1	Kansainvälisen kaupan kehitystrendit.....	3
2.2	SAFE - Framework of Standards, taustaa	4
2.3	SAFE - rakenne ja logiikka	5
2.4	AEO:n implementointi ja toteutus EU:n lainsäädännössä	6
3	Tutkimusongelma ja rajaukset	7
3.1	Tutkimusmetodologia.....	9
4	Aikaisempi AEO-tutkimus Suomessa.....	10
4.1	Forsblom 2010.....	10
4.2	Määttä 2012.....	10
4.3	Ferm 2013	11
4.4	Annala 2012.....	11
4.5	Tutkielmien vertailua	12
5	AEOC-kriteerit ja – vaatimukset, nykytila	13
5.1	AEO-hakemuksen yleiset edellytykset ja AEOS	13
5.2	AEOC-kriteerit ja – vaatimukset.....	14
5.2.1	Tullivaatimusten noudattaminen.....	14
5.2.2	Taloudellinen vakavaraisuus.....	14
5.2.3	Kaupallisten ja kuljetustietojen hallinta.....	15
5.3	AEOC-arviointi	16
5.3.1	Yleistä	16
5.3.2	AEO-Suuntaviivat.....	16
5.3.3	Arvioinnin havainnot ja arviointiraportti	17
5.3.4	Todistuksen myöntämisen jälkeen.....	17
5.4	AEOC ja luvat	18
6	AEOC EU:n uudistuvassa lainsäädännössä	21
6.1	AEO:ta koskevat yleiset artiklat.....	21
6.2	AEO-kriteerit.....	21
6.3	AEOC-vaatimukset UCC:n Soveltamissäännöksessä IA (Implementing Act).....	22
6.3.1	Tullivaatimusten noudattaminen.....	23
6.3.2	Kaupallisten ja kuljetustietojen hallinta.....	23
6.3.3	Vakavaraisuus	23
6.3.4	Ammatillinen pätevyys	24
6.3.5	Kriteerien arviointi IA:n perusteella	26
6.4	AEO Delegoiduissa säännöksissä (Delegated Act, DA).....	27

6.4.1	AEO toimijan edut	27
6.4.2	Hakuprosessi	28
6.4.3	Todistuksen voimaantulo ja todistuksen keskeyttämisen vaikutukset	28
7	AEOC-kriteerien ja – vaatimusten soveltaminen muissa luvissa Unionin tullikoodeksin perusteella.....	30
7.1	Yleistä.....	30
7.2	UCC:n uudet luvat	30
7.3	Luvat joihin sovelletaan yhtä tai useampaa AEO-kriteeriä	32
7.4	Luvat joihin sovelletaan yhtä tai useampaa AEO-kriteereihin liittyvää vaatimusta	33
8	Käytännön havainnot Tullin AEOC-arvioinneista	34
8.1	Tutkimusaineisto	34
8.2	Tulokset ja johtopäätökset	35
9	Johtopäätökset	41
10	Lyhenteet	44
11	Lähdeviitteet ja kirjallisuusluettelo	45
12	Liitteet	48

1 Johdanto

Euroopan Unioni hyväksyi lokakuussa 2013 uuden Unionin tullikoodeksin (UCC). Tämä oli EU:n tullilainsäädännön kokonaisuudistuksen ensimmäinen loppuun saatettu vaihe.

Uuden tullikoodeksin täysimääräinen soveltaminen voidaan kuitenkin aloittaa vasta, kun siihen liittyvät tarkemmat asetustason soveltamissäännökset on hyväksytty. Nämä soveltamissäännökset valmistellaan tällä hetkellä EU-komission toimesta Lissabonin sopimuksen mukaisessa päätöksentekojärjestyksessä. Lopulliseksi määräajaksi soveltamisen aloittamiselle on vahvistettu 1.5.2016, mihin päivämäärään mennessä myös soveltamissäännösten tulee olla hyväksytyjä. (EU 2013: Resitaali: 4))

Johtuen Lissabon-sopimuksen tuomasta uudesta päätöksentekojärjestelmästä, koodeksiin liitetään aikanaan kaksi soveltamissäännöstä aikaisemman yhden sijasta; soveltamissäännökset ja delegoidut säännökset. (EU 2007: 290)

Prosessin ollessa vielä kesken on jo selvää että tulevilla lainsäädännön muutoksilla tulee olemaan oleellinen vaikutus EU:ssa tapahtuvaan AEO-toimintaan. AEO-toiminnalla tarkoitan tässä yhteydessä lainsäädännössä

määritettyyn valtuutetun talouden toimijan (Authorized Economic Operator, AEO) hakuprosessiin, todistuksen myöntämiseen sekä toiminnan seurantaan liittyvä viranomais- ja talouden toimijoiden toimintaa.

Tämän tutkielman tarkoituksena on;

1. vertailla uusiutuva ja voimassa oleva lainsäädäntö
2. tutkia aikaisempien AEO- ja lupa-arviointien havain-
toja AEOC-kriteerien arvioinnissa
3. yllä olevan perusteella identifioida keskeisimmät ke-
hitystoimenpiteitä vaadittavat osa-alueet viranomais-
toiminnassa

AEO-konseptin ja sen taustan sekä aikaisemman tutkimuksen esittelyllä rakennan työn viitekehyksen.

2 AEO-toiminnan taustat

2.1 Kansainvälisen kaupan kehitystrendit

Kansainvälisen kaupan eri osapuolten yhteisenä intressinä ovat sujuvat ja turvalliset maailmanlaajuiset toimitusketjut. Ylikansallisten organisaatioiden ja ylikansallisen sääntelyn lisääntyessä on kansallisvaltioiden rooli kauppaa- ja tullipolitiikan luojana pienentynyt.

Muutoksen taustalla on yhteinen näkemys siitä, että kansainvälinen kauppa synnyttää lisäarvoa, hyvinvoinnin kehittymistä samalla tukien.

Tullihallintojen tehtävät ja tapa toimia ovat myös muuttuneet vuosien saatossa. Tämä koskee erityisesti toisen maailmansodan jälkeistä aikaa, jolloin kansainvälisen kaupan kehitys on ollut erityisen vilkasta. Tullin tehtävien painopiste on siirtynyt yhä vahvemmin fiskaalisen verottajan tehtävästä kansainvälisten sopimusten noudattamisen valvontaan sekä turvallisuuden ja vaarattomuuden varmistamiseen.

Keskeisin kansainvälisen kaupan ylikansallista päätöksentekoa harjoittava elin on Maailman kauppajärjestö, WTO (World Trade Organization). WTO:n puitteissa tehdään pitkäjänteistä työtä kaupan edistämiseksi kauppapolitiikkaa yhtenäistämällä ja helpottamalla. Yhteneväiset toimintatavat ja regulaatiot vähentävät toimijoiden ja viranomaisten hallinnollista taakkaa ja sekä välillisiä että välittömiä kuluja.

Esimerkkinä voidaan mainita tavaroiden luokittelua ja muuta kauppamekanismien harmonisointia. On kaikkien kaupan osapuolten ja viranomaisten etujen mukaista että käytetään esimerkiksi samanlaista tavaroiden luokittelutapaa. Silloin vientimaan tietoja voidaan mahdollisimman tehokkaasti hyödyntää myös tuontimaassa. Tämä säästää kustannuksia ja vähentää selvästi kaikkien osapuolten hallinnollista taakkaa. Kehityksen tuoreimpia kehityssuuntia on ollut toiminnan sähköistäminen. Kauppatietojen siirtäminen sähköisesti toisaalta kaupan osapuolten, mutta myös osapuolten ja viranomaisten välillä on tehokas ja kustannuksia säästävä tapa toimia.

Kauppapolitiikan jatkeena toimii Tullipolitiikka. Tullipolitiikan avulla jalkautetaan kauppapoliittiset sopimukset ja menetelmät osaksi kansallista tai ylikansallista (esim. EU) tullilainsäädäntöä. Tullipolitiikkaa voidaan, kansallisesta intressistä riippuen, käyttää joko asioiden edistämiseksi tai viivästyttämiseksi. Tästä johtuen on myös selvä tarve tullipolitiikan yhtenäistämiseksi kansainvälisellä tasolla. Tämä voi tapahtua eriasteisilla yhteistyötasoilla. Globaalia yhteisöä edustaa World Customs Organization, WCO, eli Maailman tullijärjestö, johon tällä hetkellä kuuluu 179 jäsentä. (WCO 2015)

Turvallisuusaspekti on aina ollut läsnä kansainvälisen kaupan eri portaita ja kuljetusmuodoissa. World Trade Centeriin ja Pentagoniin kohdistuneet iskut 11.9.2001 muuttivat hyvin monella tavalla kansainväliseen kauppaan liittyvät uhkakuvat. Silloin saatiin konkreettinen esimerkki siitä, että kuljetusvälineestä itsessään voi väärissä käsissä muodostua ase. Vaikka ennestään oli tiedossa, että kansainväliset terroristijärjestöt verkostoituvat ja radikalisoituvat, näin näkyvää esimerkkiä siitä, mihin motivoitunut järjestö riittävillä resursseilla kykenee, ei ennestään ollut.

2.2 SAFE - Framework of Standards, taustaa

Vuonna 2005 WCO:n yleiskokous hyväksyi uuden viitekehyksen kansainvälisten toimitusketjujen turvallisuuden ja vaarattomuuden varmistamiseksi ja kehittämiseksi. Viitekehys kulkee nimellä ”Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade” mutta tunnetaan paremmin lyhennetyssä muodossaan, SAFE. Kuten ”pitkästä” nimestä käy ilmi, SAFE:n tarkoituksena on myös edistää ulkomaankauppaa. SAFE:n kehityksen taustalla oli kasvava huoli kansainväliseen kauppaan liittyvistä lisääntyneistä turvalli-

suusuhkista. Tämä huoli ei syntynyt Syyskuun 1. tapahtumien johdosta mutta iskuja voidaan pitää vedenjakajana, joka käynnisti useampia turvallisuuteen ja vaarattomuuteen tähtääviä hankkeita. Etenkin Yhdysvalloissa, mutta myös globaalisti. SAFE:n avulla lähdettiin tiivistämään tullihallintojen ja kaupan osapuolten välistä yhteistyötä. Näin voidaan tehokkaimmin edistää sekä kaupan sujuvuutta että toimitusketjujen turvallisuutta. (WCO 2012)

2.3 SAFE - rakenne ja logiikka

SAFE rakentuu viranomaisten ja kaupan osapuolten tiiviin yhteistyön periaatteeseen. Toimija, jonka ulkomaankauppaan liittyvät logistiikka- ja muut toiminnot todetaan viranomaisten toimesta turvallisiksi, tulisi nauttia muita toimijoita sujuvammista käytännöistä. Vastavuoroisesti toimija itse toimii aktiivisesti toimintansa seuraamalla ja kehittämällä sitä edelleen turvallisempaan suuntaan. Tällaisen toimijan nimeksi tuli ”Authorized Economic Operator”, eli AEO.

Vuonna 2007 sekä tullia että taloudellisia toimijoita koskevia kriteerejä ja vaatimuksia yhdistettiin yhdeksi tekstidokumentiksi. On molempien intressissä tutkia ja kehittää toimintamalleja ja prosesseja siten että myös toista osapuolta koskeva sääntely otetaan varhaisessa vaiheessa huomioon.

Vuonna 2010 hyväksyttiin, ns. SAFE-paketti, johon kuuluu itse viitekehysten lisäksi eri osa-alueita ohjaavia suuntaviivoja, kuten esimerkiksi AEO-ohjelman toteuttamista sekä MRA-sopimusta (Mutual Recognition Agreement, sopimus vastavuoroisesta tunnustamisesta) koskevat suuntaviivat. (WCO 2012)

Vuonna 2012 viitekehukseen otettiin kaksi uutta osa-aluetta. Toinen koskee yhteistyön lisäämistä rajaturvallisuuden hallinnassa ja on luonteeltaan vi-

ranomaisyhteistyöhön keskittyvä. Toinen koskee kaupanvälisen kaupan ja toimitusketjun jatkuvuuden ja palauttamisen hallinnan kehittämistä ja on luonteeltaan sekä viranomaistoimintaan että talouden toimijoihin suunnattu.

Kokonaisvaltaisemman kuvan saamiseksi SAFE:sta viitataan WCO:n nettisivuihin, josta varsinaisen SAFE-paketin lisäksi löytyy myös taustamateriaalia. <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instruments-and-tools>

2.4 AEO:n implementointi ja toteutus EU:n lainsäädännössä

SAFE:n mukainen AEO-konsepti implementoitiin EU:n tullilainsäädäntöön vuosina 2005–2006 ja AEO-asemaan oikeuttavien todistusten myöntäminen alkoi EU:ssa 1.1.2008.

EU:ssa AEO-asema osoitetaan siis Tullin myöntämällä todistuksella. Todistustyyppinä on kolme, AEOS, AEOC ja AEOF.

Kaikkien todistushaltijoiden tulee täyttää AEO:n yleisiä kriteerejä. AEOS(F)-toimijalta edellytetään lisäksi että turvallisuuteen ja varattomuuteen liittyvät kriteerit ja vaatimukset täyttyvät. AEOC-todistuksen saa toimija, joka täyttää yksinkertaistettuihin menettelyihin oikeuttavat kriteerit ja vaatimukset. AEOF on näiden kahden yhdistelmä (F=FULL).

3 Tutkimusongelma ja rajaukset

AEO-todistuksia on siis myönnetty Suomessa 1.1.2008 lukien. Tullin toimintamalleja on käytännön kokemuksen perusteella kehitetty vaiheittain mutta pääasialliset toimintatavat ovat toistaiseksi pysyneet samoina.

EU:n meneillään olevaan tullilainsäädännön kokonaisuudistukseen sisältyy muutoksia, joiden vaikutukset käytännön AEO-toimintaan ovat merkittäviä. Tämä pätee erityisesti AEOC:hen mutta myös sellaisiin muihin tullilainsäädännön mukaisiin lupiin joiden käsittelyssä arvioidaan AEOC-kriteerejä tai niihin liittyviä yksittäisiä vaatimuksia. Nämä muutokset asettavat uusia haasteita sekä tulliviranomaiselle että yrityksille.

Suomessa tapahtuvaa AEO-toimintaa on toistaiseksi tutkittu melko vähän. Aikaisempi tutkimus on keskittynyt lähinnä AEO-konseptin yleiskuvaukseen (mm. Forsblom 2010 ja Määttä 2012), toimijan käytännön hyötyjen analysointiin (mm. Mannila 2012 ja Määttä 2012) sekä AEO-toimijan haasteiden ja mahdollisuuksien systematisointiin (Ferm 2012).

Näiden aikaisempien töiden keskeisimpiä tuloksia käsitellään lyhyesti jäljempänä. Jo tässä yhteydessä voidaan kuitenkin todeta että AEOC ei ole ollut niissä varsinaisena tutkimusalueena. Siirtyminen uuden tullilainsäädännön aikakauteen edellyttää viranomaiselta AEOC:hen ja lupahallinnon tehtäviin liittyvien toimintamallien kehittämistä. Siksi tämän tutkimuksen

tarkoituksena on kartoittaa AEOC-kriteereihin liittyvät muutokset sekä muutosten aiheuttamat kehitystarpeet viranomaistoimintaan.

Tämä tutkimus rajataan AEO:n osalta koskemaan pelkästään AEOC:tä. AEOC:ää käsitellään valikoidusti, eli silloin kun se on varsinaisen tutkimusaiheen tai yleisen ymmärrettävyyden kannalta perusteltua tai välttämätöntä. Muiden Tullin myöntämien lupien osalta tutkimus rajataan koskemaan lupia, joiden myöntämisen edellytyksenä on yksi tai useampi AEOC-kriteeri, tai niistä johdettuja yksittäisiä vaatimuksia. Näihin lupiin saattaa liittyä myös muita myöntämisperusteita, joita ei kuitenkaan tässä käsitellä. Lopuksi on myös huomioitava että UCC:n soveltamissäännökset vahvistettaneen lopullisesti vasta syksyllä 2015. Olen tässä tutkielmassa käyttänyt maaliskuisia (2015) luonnosasiakirjoja, joihin vielä voi tulla muutoksia.

Tutkimuksen ajatuksena on siten viranomaistoiminnan kehittämistarpeiden kartoittaminen AEOC:n osalta. Tästä seuraa, että yritysnäkökulma jää vähemmälle huomiolle. Tämä sinänsä valitettava raja on välttämätön annettuna aikaraamin ja suoritettavan tutkielman laajuudenkin puolesta. On kuitenkin odotettavissa että rajauksesta huolimatta osa tuloksista on analogisesti hyödynnettävissä esimerkiksi myös potentiaalisen hakijayrityksen toiminnan kehittämisessä.

Tutkielmassa pyrin löytämään vastaukset seuraaviin kysymyksiin:

- Mitkä ovat AEOC-kriteereihin ja – vaatimuksiin liittyvät keskeiset muutokset Unionin Uudessa tullikoodeksissa ja sen soveltamissäännöissä?
- Miten AEOC-kriteerien ja – vaatimusten vaikuttavuus muihin lupiin muuttuvat?
- Mitkä ovat AEOC-kriteerien täyttymiseen liittyvät yleisimmät haasteet Tullin suorittamien arviointien perusteella?
- Mitä kehitystarpeita voidaan yksilöidä yllä olevien analyysien tuloksia yhdistämällä?

3.1 Tutkimusmetodologia

Tämän tutkimuksen tutkimusmenetelmä on pääosin kuvaileva ja tulkitseva, kuitenkin myös tapaustutkimuksen piirteitä sisältäen. Aloitan lyhyellä aikaisemman suomalaisen tutkimuksen referoinnilla. Sen jälkeen teen lyhyen nykytilakuvauksen AEOC-todistuksen ja AEOC-pohjaisten lupien edellytyksistä ja vaatimuksista. Kuvaan myös jonkun verran myöntämis- ja arviointiprosesseja.

Kuudennessa ja seitsemännessä kappaleessa keskityn tulevaan lainsäädännön analysointiin. Näihin kappaleisiin liittyvät keskeisinä oheisasiakirjoina Liitteet 1-2, joissa olen tehnyt kriteeri- ja artiklakohtainen vertailuanalyysi nykyisen ja tulevan lainsäädännön välillä.

Kahdeksannessa kappaleessa tutkin Tullin arkistomateriaalin perusteella AEOC(F)-todistusten ja yksinkertaistettua ilmoitusta koskevien lupien arvioinneissa nousseita havaintoja kriteerien täyttymiseen liittyen.

Lopuksi kuvaan yhteenvedossa muutamia konkreettisia vaihtoehtoisia kehittöidenpiteitä, joiden pohjalta uusien toimintamallien suunnittelua mielestäni olisi järkevää aloittaa. Käyn myös lyhyttä keskustelua muutosten aiheuttamista viranomaistoiminnan riskeistä.

4 Aikaisempi AEO-tutkimus Suomessa

4.1 Forsblom 2010

Mikael Forsblomin vuonna 2010 julkaistu tutkielma ”Värdet av AEO-status för ett företag” on todennäköisesti ensimmäinen suomalainen tutkimustyö joka käsittelee AEO:ta. Tutkielman tarkoituksena onkin tuottaa lisätietoa silloin suhteellisen tuoreesta uudesta AEO-turvallisuusertifikaatista. Kuvaa-
van teoriaosuuden lisäksi tutkielmaan kuuluu empiirinen osa, joka perustuu Suomen silloisille 32 AEO-toimijoille lähetettyyn kyselyyn.

Vastausprosentti oli 40 % ja tuloksissa on suurta hajontaa. Yksi yritys piti esimerkiksi todistusta täysin arvottomana. Toista ääripäätä edusti yritys, joka piti todistusta äärimmäisen tarpeellisenä. Forsblomin johtopäätös oli että AEO-aseman todellista merkitystä päästään todennäköisesti arvioimaan paremmin tulevaisuudessa, kun kokemusta asiasta on kertynyt enemmän. (Forsblom 2010:5)

4.2 Määttä 2012

Jaana Määttä on helmikuussa 2012 valmistuneessa tutkielmassa ”AEO-todistuksen hyöty suomalaiselle vienti- ja tuontiyritykselle” tutkinut suomalaisten vienti- ja tuontiyritysten kokemuksia AEO-todistuksen vaikuttavuudesta yrityksen liiketoimintaan. Kuvaavaan teoriaosuuden lisäksi tutkimus sisältää tutkimushaastattelujen perusteella tehtyjä johtopäätöksiä todistuksen hyödyllisyydestä. Tutkielman mukaan yritykset kokivat pääasiallisesti todistuksen myötä saavuttama hyöty olleen tasapainossa todistuksen eteen tehtyihin panostuksiin verrattuna. Hyödyt olivat enimmäkseen välillisiä ja eniten hyötyä todistuksesta oli suurilla ja keskisuurilla vientiyrityksillä. Määttä on myös ottanut tulevia muutoksia lainsäädännössä huomioon, sillä hän

toteaa, että ainakin EU:ssa todistuksen merkitys tulee lähiaikoina kasvaamaan. (Määttä 2012:4)

4.3 Ferm 2013

Tom Ferm on vuonna 2013 julkaistussa tutkielmassaan analysoinut AEOS/F toimijan haasteita ja mahdollisuuksia Suomessa. Tutkielman perusteella suurin yleisesti asemaan ja jopa konseptiin liittyvä haaste on se, että välittömiä etuja toimijoille ei ole. Käytännön hakemusprosessin keskeisimmiksi haasteiksi todetaan muutamia yritysturvallisuuden osa-alueita; turvallisuusjohtaminen, tietoturvallisuus, kiinteistö- ja toimitilaturvallisuus, tuotannon ja toiminnan turvallisuus sekä henkilöstöturvallisuus. (Ferm 2013:32–33)

AEOS/F aseman mahdollisuutena on tutkielman mukaan kytköksissä siihen, miten luotettavan toimijan maine ja parantunut turvallisuus pystytään hyödyntämään yrityksen liiketoiminnassa. Tulevaisuudessa on myös mahdollista että lisääntyneiden MRA-sopimusten turvin AEO-toimija pääsee hyödyntämään nopeammista toimitusketjuista. (Ferm 2013:34)

4.4 Annila 2012

Emma Annila kuvailee tutkielmassaan ”Yrityksen logistiikka- ja tullaustointojen yritysturvallisuussertifikaatti” vuodelta 2012 seikkaperäisesti AEO-todistuksen hakuprosessin. Tämän lisäksi hän analysoi todistuksen vaatimukset ja edut kirjallisuuden ja lainsäädännön perusteella.

Tutkielmaan sisältyy tutkimushaastatteluosio. Tullin ylitarkastaja ja AEO-yrityksen talousjohtaja antavat haastatteluissa omat näkemyksensä AEO-todistuksesta, hakemusprosessista sekä käytännön eduista. Etujen ja välillis-

ten hyötyjen osalta Annilan tulokset ja johtopäätökset ovat yhteneväiset Fermin tuloksiin.

4.5 Tutkielmien vertailua

Yhteistä Forsblomin, Määtän ja Annilan yllä mainituille tutkimuksille on se, että ne analysoivat AEO-konseptia yleisellä tasolla. Töiden teoriaosuudet vaihtelevat hieman laajuudeltaan, mutta ovat kaikki päteviä. Yritysnäkökulma on mukana kaikissa sillä todistuksen tuomia suorja ja välillisiä etuja analysoidaan eritasoisten empiiristen tutkintamenetelmien avulla.

Ferm ottaa omassa työssään hieman toisenlaisen lähestymistavan ja käyttää Tullin viranomaisaineistoa toimijoiden haasteiden ja mahdollisuuksien tutkimiseen. Hän keskittyy AEOS/F-todistukseen ja on tietoisesti rajannut AEOC:n tutkimuksen ulkopuolelle.

Kaikkien yllä mainittujen tutkimusten fokus on yritystoiminnassa ja siinä mahdollisesti syntyvissä eduissa ja haasteissa. AEOC, erityispiirteinen, ei ole yllä mainituissa töissä juurikaan tutkittu tai sen hyötyjä laajemmin arvioitu. Fermin tutkimukseen sisältyy jossain määrin AEOC-kriteerien arviointia koskevia huomautuksia. Tämä on luonnollista, koska AEOS-todistustakin hakevan yrityksen tulee täyttää myös aina valtaosan AEOC-kriteereistä.

Näyttää siis siltä että tälle tutkimukselle on tilausta. AEOC-kriteerejä ja -vaatimuksia koskevana tutkielmana tämä työ toivottavasti tuo lisävaloa AEO-toiminnan kehittämiseksi yllä olevia tutkielmia täydentäen. Lisäksi tutkielma luo pohjan käytännön toimintamallien jatkokehitykselle.

5 AEOC-kriteerit ja – vaatimukset, nykytila

5.1 AEO-hakemuksen yleiset edellytykset ja AEOS

Tässä kappaleessa käsittelen ensin lyhyesti AEO-hakemuksen yleisiä edellytyksiä sekä AEOS-vaatimukset, jotka muilta osin jäävät tämän tutkimuksen ulkopuolelle. Osana nykytilakuvaa näitä on kuitenkin perusteltua lyhyesti kommentoida.

AEO-hakemuksen tulee täyttää lainsäädännössä asetettuja yleisiä kriteerejä ennen kuin hakemus voidaan hyväksyä käsittelyyn: varmistetaan että hakemus on jätetty oikeaan jäsenvaltioon, että se on oikein täytetty (liitteineen) ja että hakija ei ole syyllistynyt tullilainsäädännön vakavaan tai toistuvaan rikkomiseen viimeisen kolmen vuoden aikana eikä hän ole konkurssimenettelyssä.

Tullikoodeksin 5a artiklan (EU1992) mukaan AEOS-toimijalta vaaditaan asianmukaisia turvallisuuteen ja vaarattomuuteen liittyviä normeja. Tämän kriteerin arvioinnissa käytettäviä tarkempia vaatimuksia löytyvät SovA:n 14k artiklasta (EU 1993) ja ne liittyvät toimitilaturvallisuuteen, henkilöturvallisuuteen, logistiikan ja tuotannon turvallisuuteen sekä toimitusketjun

turvallisuuteen. Sen lisäksi edellytetään kansallisella linjauksella yllä oleviin vaatimuksiin liittyvää turvallisuuspolitiikkaa. (Ferm 2012:12)

Koska tämän työn tarkoituksena ei ole tutkia AEOS:ää siihen liittyvine vaatimuksineen, viitataan Suomessa sovellettavaan käytännön osalta yllä referoituun Fermin tutkielmaan (Ferm 2012:9–21) ja yleisemmällä tasolla AEO-suuntaviivoihin. (EU 2014:35–46)

AEO-hakuprosessista kiinnostuneille viitataan esimerkiksi Määtän ja Annilan tutkimuksiin (Määttä 2012:26–28, Annila 2012:16–22) sekä julkisiin internet-lähteisiin, kuten www.tulli.fi/asiakkaana_tullissa/AEO/

5.2 AEOC-kriteerit ja –vaatimukset

5.2.1 Tullivaatimusten noudattaminen

Ensimmäinen varsinainen AEOC-kriteeri on tullivaatimusten noudattaminen. Kriteeri katsotaan täyttyneeksi, mikäli hakijaa ei ole tuomittu tulli- tai verolainsäädännön toistuvasta tai vakavasta rikkomisesta viimeisen kolmen vuoden aikana. Häneltä edellytetään muutoinkin tulli-ilmoituksiin ja tullimenettelyihin liittyvien vaatimusten noudattamista. Kriteerin tutkinta ulotetaan toimivaan johtoon; toimitusjohtajaan, hallituksen jäseniin sekä tulliasiainnista vastaaviin henkilöihin.

5.2.2 Taloudellinen vakavaraisuus

Toinen kriteeri liittyy hakijan taloudelliseen vakavaraisuuteen. Hänen täytyy olla riittävän vakavarainen jotta hän pystyy suoriutumaan velvoitteestaan. Kansallisen päätöksen nojalla Suomessa vaaditaan pääsääntöisesti että hakijan taseen mukainen vapaan oman pääoman osuus on vähintään 10 %. Tästä pääsäännöstä voidaan erityistapauksissa poiketa, esimerkiksi silloin kun hakijayritys kuuluu konserniin, jonka vakavaraisuus on hyvä. Riittävän vapaan oman pääoman lisäksi edellytetään hyväksyttävää maksukäyttäytymistä, etenkin julkisiin velvoitteisiin liittyen sekä riittäviä varoja aiotun toiminnan liiketoimintaedellytysten turvaamiseksi. (TULLI 2011)

5.2.3 Kaupallisten ja kuljetustietojen hallinta

Tämä kriteeri on laajin kaikista AEOC-kriteereistä. Kriteerin arvioinnissa huomioidaan alla olevia vaatimuksia, siltä osin kuin ne soveltuvat käsiteltävänä olevaan yritykseen. Vaatimukset esitetään tässä hieman lyhennettyinä:

- selkeä audit trail (tavara- ja tietovirtojen jäljitysketju), jota on voitava käyttää Tullin tarpeisiin
- hyväksyttävä kirjanpitojärjestelmä
- hyväksyttävä tavaravirtojen hallinnointijärjestelmä
- hyväksyttävät tullauskäytännöt
- hyväksyttävä logistinen järjestelmä
- hyväksyttävä tietoturva: asiakirjojen suojaaminen
- hyväksyttävä tietoturva: tietojärjestelmien suojaaminen
- hyväksyttävät menetelmät varmuuskopioinnille ja arkistoinnille
- hyväksyttävä sisäisen valvonnan järjestelmä liittyen yllä oleviin kohtiin

(EU 1993:14i)

Tullilla on lisäksi oltava pääsyä tavaraan, kirjanpitoon ja muihin asiakirjoihin. Logistinen tai muu järjestelmä on toteutettava siten, että tavaroiden erottelu yhteisötavaroihin (=EU-tavara) ja muihin tavaroihin on mahdollista.

Kansallisen linjauksen mukaan kaupallisten ja kuljetustietojen hallintaan vaaditaan käytännössä sekä sanallista että graafista tietojärjestelmäkuvausta, kirjallista selvitystä taloushallinto-, logistiikkahallinto- ja/tai toiminnanohjausjärjestelmistä. Niin ikään vaaditaan kirjallista selvitystä kolmansista maista tuotavien tavaroiden tavara- ja tietovirtojen hallinnasta sekä arkistointimenettelyistä. (TULLI 2007)

5.3 AEOC-arviointi

5.3.1 Yleistä

Kaikki kriteerit arvioidaan kolmelta hakemuksen jättämistä edeltävältä vuodelta. Soveltamisasetuksen mukaan tulliviranomaisia veloitetaan arviointeja tehdessään ottamaan toimijan erityispiirteet huomioon. Tämä liittyy etenkin pieniin ja keskisuuriin yrityksiin. Tällä tavalla lainsäätäjä on halunnut varmistaa, että yrityksiä kohdellaan toisaalta yhdenmukaisesti, mutta toisaalta myös erityispiirteitä, kuten toimien luonne ja laajuus, huomioiden. (EU 1993 14a)

Arvioinnissa otetaan huomioon tullin hallussa oleva materiaali ja yrityksen toimittama materiaali. Keskeisessä asemassa ovat yrityksen suorittama itsearviointi sekä toimintatapoja ja menettelyjä kuvaavat kaaviot ja sanalliset kuvaukset.

5.3.2 AEO-Suuntaviivat

Yllä on käsitelty AEOC-kriteereitä, siten kuin niistä on säädetty lainsäädännön tasolla. Käytännön arviointityössä tarvitaan niiden lisäksi konkreettisempaa ja käytännönläheisempääkin viitekehystä. Tätä tarkoitusta varten on EU-komissio luonut AEO-suuntaviivat. (EU2014/2)

Nimensä mukaan tämä asiakirja toimii ohjaavana ja 28 jäsenvaltion arviointityötä tukevana dokumenttina. Sillä ei ole juridista velvoittavaa asemaa, mutta se on toiminut hyvin arviointityön kehittämisen työkaluna ja linjauksen tukena.

Asiakirjasta löytyy ohjeellisia minimivaatimuksia, käytännön esimerkkejä ja hyviä käytäntöjä. Tässä työssä tätä asiakirjaa tätä enempää ei ole tarkoitus referoida, mutta todettakoon että huomattavakin osa alla luetelluista Suomen käytännöistä on peräisin suuntaviivoista, tai ainakin on suuntaviivoista haettu tukea linjauksille.

5.3.3 Arvioinnin havainnot ja arviointiraportti

AEOC-arviointi perustuu pääosin siihen, että arvioijat muodostavat itselleen kuvan siitä ovatko dokumentoidut toimintatavat vaatimusten mukaisia ja onko ne myös viety käytäntöön.

Kaikki yrityksen toimipisteet arvioidaan mikäli mahdollista. Painopisteet valitaan yrityksen toimijaroolin mukaisesti ja arvioinneissa painotetaan Tullin aikaisemmin havaitsemia riskialueita.

Suoritetusta arvioinnista laaditaan arviointiraportti, josta selviää kuhunkin arvioitavaan kriteeriin liittyvät havainnot. Havainnot voivat olla kolmenlaisia; poikkeamia, kehitysalueita tai hyviä käytäntöjä.

Havaittu poikkeama estää Tullia myöntämästä AEO-todistus. Kyseessä on silloin selkeä kriteerin rikkominen, jolloin myöntämisedellytykset eivät täyty. Kehitysalue on astetta lievempi havainto. Todetuissa käytännöissä tai kuvauksissa on puutteita, jotka vaativat toimenpiteitä. Niiden luonne tai laajuus on kuitenkin sellainen, että hyväksyttävän toimenpidesuunnitelman toimittaminen voi olla riittävää asian eteenpäin viemiseksi.

Jos havaitaan erityisen hyviä käytäntöjä yrityksessä, on niistä asianmukaista tehdä maininta raporttiin.

5.3.4 Todistuksen myöntämisen jälkeen

AEOC-todistus on tullitoimintaan liittyvä laatusertifikaatti ja haltijan odotetaan toimivan myös jatkossa sen mukaan omaa toimintansa kehittäessä.

Minimivaatimuksena voidaan pitää saavutetun tason ylläpito. Haltijan on myös ilmoitettava kaikista toiminnassa tapahtuvista muutoksista, joilla on

merkitystä todistuksen tai arviointiperusteiden kannalta. Keskeinen ilmoitettava asia on esimerkiksi muutos vastuu- ja yhteyshenkilöissä tai tietojärjestelmissä.

AEO-toimijan on myös seurattava itsenäisesti toimintansa ja järjestelyjensä toimivuutta ja asianmukaisuutta. Toimiva ja tehokas sisäisen valvonnan järjestelmä on tässä avainasemassa.

Myös Tulli seuraa AEO-toimijoita. Tähän velvoittaa jo lainsäädäntökin. Vakavaraisuuskriteerin ja tullivaatimusten noudattamista koskevan kriteerin täytyminen varmistetaan Suomessa kerran vuodessa, lähinnä tietokantatyöskentelyn avulla. Muiden kriteerien jatkuva täytyminen varmistetaan riskianalyysin avulla 1-4 vuoden välein tapahtuvilla seurantavaiheen arvioinneilla. Arvioinnissa mahdollisesti tunnistetut kehitysalueet huomioidaan luonnollisesti myös seurantasuunnitelmien laadinnassa.

5.4 AEOC ja luvat

Merkittävin AEOC-toimijalle myönnettävä käytännön etu on eräiden muiden tullin myöntämien lupien saaminen ilman uutta lupakriteerien arviointia.

Suurin kokonaisuus lupia, joita tämä etu koskee, on ns. yksinkertaistetun ilmoituksen luvat tuonnissa ja viennissä. Näistä kotitullaus on kaikista pisimmälle viety yksinkertaistus. Kotitullauksessa luvanhaltija oikeutetaan asettamaan itse tavaransa tullimenettelyyn. Luvassa määritellyn määräajan loppuun mennessä luvanhaltija antaa tullille sähköisen täydentävän ilmoituksen tavarasta. Tämän ilmoituksen perusteella Tulli määrää tavarasta kannettavat tulli sekä muut mahdolliset verot. Täydentävä ilmoitus voidaan myös antaa koonti-ilmoituksena luvassa määritellyltä jaksolta. Tällöin tehdään vain yksi täydentävä ilmoitus jakson aikana tehdyistä menettelyyn asettamisista.

Kaikki luvat, joiden käsittelyprosessi nopeutuu AEOC-todistuksen haltijalta, on esitetty taulukossa 1.

Taulukko 1 AEOC todistukset vaikutus luvanvaraisiin menettelyihin

Artikla (SovA)	Luvanvarainen menettely	Kriteeri, johon etu liittyy
260	Yksinkertaistettu menettely, tuonti	Kaikki kriteerit
263	Kotitullausmenettely, tuonti	Kaikki kriteerit
269	Yksinkertaistettu menettely, taloudellisesti vaikuttava menettely	Kaikki kriteerit
272	Kotitullausmenettely, taloudellisesti vaikuttava menettely	Kaikki kriteerit
282	Yksinkertaistettu menettely, vienti	Kaikki kriteerit
283	Kotitullausmenettely, vienti	Kaikki kriteerit
313a ja b	Säännöllinen meriliikenne	Tullivaatimukset
324a	T2L-asiakirjan itsevahvistusoikeus	Tullivaatimukset
324e	Tavaran yhteisöaseman osoittaminen manifestilla laivan lähtöä seuraavana päivänä	Tullivaatimukset
372	Passitusmenettelyn käyttöön liittyvät yksinkertaistukset	Tullivaatimukset, riittävä kokemus
454a	Valtuutettu vastaanottaja TIR-menettelyssä	Tullivaatimukset
912g	T5-lomakkeen itsevahvistus	Tullivaatimukset

Kuten yllä on todettu, AEOC-todistuksen haltijan tietyt lupaprosessit nopeutuvat kun lupakriteerejä ei tutkita uudelleen. Asia toimii kuitenkin myös toisin päin: taulukossa 1. mainittujen lupien yhteydessä on tutkittava AEO-kriteerit joko kokonaisuudessaan tai osittain, ellei hakijalla ole ennestään AEOC-todistusta. Tämä lupa-arviointi tapahtuu pääosin kirjoituspöytätyönä, mutta siihen saattaa sisältyä myös arviointikäynti yrityksessä.

6 AEOC EU:n uudistuvassa lainsäädännössä

6.1 AEO:ta koskevat yleiset artikkelit

AEO-statuksen perusta uudessa Unionin tullikoodeksissa (UCC) on 38 artikla. Artiklassa säädetään siitä kuka voi hakea valtuutetun toimijan asemaa, todistustyypeistä sekä velvoitetaan jäsenvaltioita tunnustamaan AEO-toimijoiden asema. (EU 2013, 38 ART 1-4)

Artikla velvoittaa myös tulliviranomaisia olla muussa lupakäsittelyssä tutkimatta uudelleen seikkoja, jotka on jo tutkittu osana AEO-todistuksen myöntämisestä. Viranomaisia velvoitetaan myös soveltamaan AEO-toimijoihin suotuisampaa kohtelua tullitarkastusten osalta. (EU 2013, 38 ART 5-7)

6.2 AEO-kriteerit

AEO-todistuksen myöntämisedellytyksistä säädetään 39 artiklassa. Hieman muokattuina ja lyhennettyinä edellytykset ovat seuraavat:

UCC 39 a): ei toistuvia tai vakavia tulli- tai verolainsäädännön rikkomisia eikä merkintöjä muistakaan vakavista rikkomuksista taloudelliseen toimintaan liittyen.

UCC 39 b): korkea oman toiminnan ja tavaravirtojen valvonnan taso kaupallisten (tarvittaessa kuljetustietojen) hallintajärjestelmän avulla, mikä mahdollistaa asianmukaiset tullitarkastukset.

UCC 39 c): taloudellinen vakavaraisuus

UCC 39 d): AEOC-todistuksen osalta; toimintaan välittömästi liittyi käytännön pätevyys tai ammattipätevyys.

UCC 39 e): AEOC-todistuksen osalta; varattomuutta ja turvallisuutta koskeva asianmukainen taso. Vaatimus ulotetaan koskemaan myös fyysistä koskemattomuutta, kulunvalvontaa, logistisia prosesseja, tavaroiden käsittelyä, sekä henkilöstön että liikekumppaneiden tunnistamista. (EU 2013, ART 39)

Yllä olevasta nähdään että kriteerit pysyvät kutakuinkin ennallaan. Tullivaahtimusten noudattamisen osalta tapahtuu pienehkö kiristys, kun tutkimisvelvoite ulotetaan koskemaan myös muuta (vakavaa) liiketoimintaan liittyvää rikollisuutta. Tällä pienellä seikalla on kuitenkin todennäköisesti vaikutuksia käytännön toimintaan. Esimerkiksi kuljetuksia tai ajoneuvojen turvallisuutta koskevan lainsäädännön vakava rikkominen muodostanee jatkossa esteen todistuksen saamiselle.

39 d) alakohdan mukainen AEOC-asemaan liittyvä kriteeri käytännön- tai ammattipätevyydestä on sen sijaan kokonaan uusi vaatimus. Käytän tästä edellytyksestä jatkossa käsitettä ”*pätevyyskriteeri*”.

Koska kriteeri on täysin uusi, käydään siitä tällä hetkellä keskustelua jäsenvaltioiden ja Komission välillä, esimerkiksi AEO-network työskentelyn yhteydessä. Kriteerin käytännön merkityksellisyydestä ei luonnollisestikaan vielä ole kokemusta, mutta käydyn keskustelun ja siinä syntyneiden taustamuistioden ja keskustelupohjien perusteella voidaan alustavia johtopäätöksiä tehdä. Palaan tähän yhteenvedossa.

6.3 AEOC-vaatimukset UCC:n Soveltamissäännöksessä IA (Implementing Act)

6.3.1 Tullivaatimusten noudattaminen

Artikla IA-I-2-24 täsmentää UCC:n 39 a) artiklan tullivaatimusten noudattamista koskevaa kriteeriä. Tullivaatimusten noudattamisen tutkiminen koskee tämän mukaan, hakijaa, hakijan toimivaa ja/tai todellista johtoa sekä henkilöä, joka hakijayrityksessä vastaa tulliasioiden hoitamisesta. Edellytykset tutkitaan kolmen vuoden ajalta, tai käytettävissä olevien tietojen perusteella, jos kyseessä on sitä nuoremasta yrityksestä, tai jos hakijayritysten vastuuhenkilöt sijaitsevat kolmannessa maassa. Arvioinnissa on myös huomioitava mahdollisten rikkomusten luonne suhteessa hakijan toimien laajuuteen. (EU 2015/1, IA-I-2-24)

6.3.2 Kaupallisten ja kuljetustietojen hallinta

Artiklassa IA-1-2-25 tarkennetaan kaupallisten ja kuljetustietojen hallintajärjestelmiä koskevia vaatimuksia. Lista vastaa pääosin voimassa olevan lainsäädännön vastaavaa säännöstä ja on melko laaja, käsittäen 9 alakohtaa (a-i). Näen säännöksen kuitenkin edistysaskeleena, sillä siihen sisältyy eräitä täsmennyksiä, joista on syntynyt epäselvyyttä voimassa olevan lainsäädännön tulkinnassa. Esimerkkinä voisin mainita i-alakohdan tuonti/vientilisensseihin ja/tai kieltoihin ja rajoitusten hallintaan liittyvät hallintajärjestelmän vaatimukset. (EU2015/1, IA-I-2-25)

6.3.3 Vakavaraisuus

Vakavaraisuutta koskevan kriteerin edellytykset täsmennetään artiklassa IA-I-2-26. Kuten tähänkin asti edellytetään että hakija ei ole maksukyvyttömyysmenettelyssä. Lisäksi hänen maksukäyttäytymisensä tuontiin tai vientiin liittyvien tullien, verojen ja muiden maksujen osalta tulisi olla moitte-

tonta viimeisen kolmen vuoden ajalta. Hakijan yleisen taloudellisen tilanteen tulee myös olla riittävän hyvä omien velvoitteiden hoitamiseksi. Toimien laajuus ja luonne huomioidaan arvioinnissa ja negatiivista omaa pääomaa ei voida hyväksyä, ellei hakija osoita että se voidaan kattaa.

Tässä artiklassa on kaksi merkille pantavaa muutosta nykytilanteeseen nähdessä. Ensimmäinen koskee maksukäyttäytymistä verojen osalta, aikaisempi, eli voimassa oleva säännös ei rajoita kohtaa koskemaan tuontiin tai vientiin liittyviä veroja ja maksuja. Tässä piileskelee potentiaalinen riski ja kompastuskivi viranomaistoiminnalle. Maksamattomia muita veroja, kuten esimerkiksi työntajamaksuja tai tuloveroja, jatkossa ei suoraan voitane pitää tämän kriteerin vastaisina. Toki näistä johtuvia ongelmia on otettava jatkossakin huomioon, viimeistään tilanteessa kun ne vaikuttavat vakavaraisuuteen ja yleisiin toimintaedellytyksiin.

Taloudellista tilannetta koskevaa alakohtaa on pidettävä varsin epäonnistuneena ja epäselvänäkin. Tuntuu ihmeelliseltä, että hakija, jonka oma pääoma on negatiivinen, ja jota Suomen lainsäädännön mukaan siis koskee selvitystilavelvoite, voitaisiin katsoa kriteeriä täyttäväksi hakijaksi. Suomi on vastustanut artiklan kirjausta tältä osin, toistaiseksi kuitenkin huonolla menestyksellä.

6.3.4 Ammatillinen pätevyys

Pätevyyskriteeriä koskevat täsmennykset ovat erityisen mielenkiintoisia, onhan kyseessä täysin uusi arviointiperuste. IA-I-2-27 artiklan mukaan käytännön pätevyyttä koskeva kriteeri katsotaan täytyneeksi, jos henkilökuntaan kuuluvan tulliasioinnista vastaavan henkilön tai, tilanteen mukaan, sopimusteitse toimivan henkilön osalta voidaan osoittaa vähintään kolmen vuoden työkokemus vastaavissa tullitoimintaan liittyvissä tehtävissä. (EU2015/1, I-2-27 (a) (i))

Vaihtoehtoisesti käytännön kokemus voidaan osoittaa esittämällä todistus siitä, että hakijayritys käyttää Eurooppalaisen Standardisointiyhteisön määrittelemää ja hyväksymää tulliasiointiin liittyvää standardia. (EU2015/1, I-2-27 (a) (ii))

Ammatillinen pätevyys taas osoitetaan esittämällä todistus suoritetusta tullilainsäädäntöön ja -toimintaan liittyvästä ammatillisesta tutkinnosta. Tutkinto voi olla Tullin järjestämään koulutukseen liittyvä, tai muunkin tahon antamaan koulutukseen liittyvä, jos Tulli on tämän tahon hyväksynyt. (muu koulutusta antava laitos tai ammatillinen tai kaupallinen järjestö) (EU2015/1, I-2-27 (b) (i)-(iii)) Mikäli hakija käyttää sopimusosapuolia jolla on voimassa oleva AEOC-todistus, kriteeri katsotaan niin ikään täydytyksi.

Pätevyyskriteeri on loogisesti rakennettu; kokenut henkilö katsotaan päteväksi, kuten myös muodollisen koulutuksen todistetusti suorittanut henkilö. Vasta artiklan käytännön soveltaminen tulee aikanaan osoittamaan kuinka suuri vaikutus tällä uudella kriteerillä on. Kolmen vuoden kokemus on suhteellisen pitkä aika, eikä muodollinen todistus itsessään ole taakkaa siitä että käytännön toiminta onnistuu ongelmitta.

Se ainakin näyttää selvältä, että yrityksen toiminnan jatkuvuussuunnitteluun tulee uusi elementti; miten varmistetaan riittävän tullitoimintaan liittyvän kokemuksen tai ammattipätevyyden ylläpito liiketoiminnassa? Yhden henkilön varaan rakennettu ratkaisu näyttäisi tässäkin erityisen haavoittuvaiselta. Jos avainhenkilö jättää yrityksen, AEOC-todistuksen keskeyttäminen tai peräti kumoaminen saattaa olla seurauksena.

Komissio on jo käynnistänyt keskustelut kriteerin lisäämisestä AEO-suuntaviivoihin sekä sen hallintaan siirtymäaikana. Yhteinen linja eri jäsenvaltioissa pidetään elintärkeänä, erityisesti kun kriteeri itsessään saattaa synnyttää liiketoimintaa ainakin suurimmissa jäsenvaltioissa. (EU 2014/1)

6.3.5 Kriteerien arviointi IA:n perusteella

Kaupallisten ja kuljetustietojen arvioinnin osalta edellytetään, että arviointiin sisältyy paikan päällä tapahtua verifiointi. Käynnit pitää ulottaa kaikkiin hakijan toimipisteisiin, joilla on merkitystä arvioitavan tullitoiminnan kannalta.

Tarvittaessa myös vakavaraisuuden ja pätevyyden arviointiin voidaan kytkeä paikan päällä tapahtuva verifiointikäynti, mutta se on vapaaehtoista. Arviointiprosessi ja sen tulokset on dokumentoitava viranomaisen toimesta.

Viranomaiselle jätetään suurten yritysten osalta harkintaa paikan päällä tapahtuvan verifiointin osalta; mikäli ei ole syytä epäillä ettei kaikissa toimipisteissä sovelleta hyväksytyjä standardeja ja toimintatapoja, paikan päällä tapahtuva arviointi voidaan kohdistaa edustavaan otantaan toimipisteitä. (EU2015/1, IA-1-2-29 1.)

Kaikki Tullin aikaisemmat tarkastukset ja arvioinnit voidaan ottaa huomioon siltä osin kuin ovat oleellisia arvioitavan hakijan toiminnan osalta. Tulli voi, kaupallisten ja kuljetustietojen hallintajärjestelmää sekä vakavaraisuutta arvioidessa, myös tukeutua kolmannen osapuolen tekemiin johtopäätöksiin. Tämän on oltava pätevä asiantuntija, eikä hänellä saa olla siteitä hakijayritykseen. Kaikessa arvioinnissa on kiinnitettävä riittävää huomioita toimijan erityispiirteisiin, etenkin suurten ja keskisuurten yritysten tapauksessa. (EU2015/1, IA-I-2-29 2-4.)

Tämä säännös vastaa suurelta osin nykyistä lainsäädäntöä ja sen pohjalta kehitettyjä vakiintuneita toimintatapoja. Merkillepantavaa on mahdollisuus huomioida kolmannen osapuolen havaintoja ja johtopäätöksiä. Tältä osin artikla avaa mahdollisuuden arviointityön ulkoistamiseksi viranomaisen ulkopuolelle, jopa suurimmalta osalta.

6.4 AEO Delegoiduissa säännöksissä (Delegated Act, DA)

6.4.1 AEO toimijan edut

Aikaisemman tutkimuksen valossa yhtenä keskeisimpänä AEO:hon liittyvänä haasteena oli käytännön etujen vähäisyys, tai peräti puuttuminen. DA:n neljännessä kappaleessa säädetään AEO-toimijoille myönnettävistä seuraavista eduista;

- AEOS toimija on vapautettu turvatietojen antamisesta lähtöä edeltävässä ilmoituksessa, jos kyseessä on vienti-ilmoitus tai poistumisen yleisilmoitus, AEO toimija on oikeutettu suotuisampaan kohteluun riskianalyysiin ja tarkastustoimenpiteiden suorittamiseen liittyen;
- mikäli esimerkiksi kohonneen terrorismiuhan tai muun riskin vuoksi tarkastustoimenpiteitä on kohdistettava kaikkiin tavaroihin, on AEOS toimijoiden tavarantarkastuksia priorisoitava
- AEOS toimijalle voidaan, sähköisiä menetelmiä käyttäen, pääsääntöisesti (vaarantamatta tarkastuksen suorittamista) ilmoittaa etukäteen tarkastukseen valituista lähetyksistä tai tavaroista yleisilmoitusvaiheessa ja väliaikaisen varastoinnin menettelyyn asetettaessa
- mikäli AEOS-toimijan tavaroita tai asiakirjoja on tarkastettava, on nämä tarkastukset priorisoitava
- tarkastukset voidaan tulliviranomaisen hyväksynnällä suorittaa AEOS-toimijan esittämässä paikassa (EU2015/2, DA-1-2-25, -26)

Yhteistä yllä mainituille eduille on se, että ne kaikki liittyvät toimitusketjun turvallisuuteen ja vaarattomuuteen, eli AEOS:ään. AEOC-toimija ei pääse näistä eduista nauttimaan

6.4.2 Hakuprosessi

Hakemusprosessin muodollisuuksista säädetään myös DA:ssa. Kuten tähänkin asti yksi hakemus koko EU:n alueella jätetään jos kyse on samasta oikeushenkilöstä. Toimipisteiden määrällä eikä sijainnilla ei vaikuta tähän. Edelleen konserniin kuuluvat yritykset hakevat yrityskohtaisesti omat todistuksensa, jos ovat itsenäisiä oikeushenkilöitä. Yrityksen suorittama itsearviointi muuttuu nyt pakolliseksi. Itse-arviointikyselyä on suositeltu käytettäväksi aiemminkin ja pidetty hyvänä käytäntönä, mutta se ei ole ollut pakollinen. (EU2015/2, DA-I-2-28)

Hakemus osoitetaan pääsäännön mukaan sen paikan tulliviranomaiselle, jossa hakijan tullitarkoituksiin soveltuva pääkirjanpito hoidetaan tai jossa se on saatavissa ja jossa ainakin osa päätöksen kattamasta toiminnasta on määrä suorittaa. (EU2015/2, ART 22(1)) Mikäli pääsäännön avulla ei ole mahdollista määrittää toimivaltaista tulliviranomaista, niin toimivaltainen on se viranomainen, jonka alueella hakijalla on pysymä toimipiste ja jossa yleistä tietoa hakijan EU:ssa tapahtuvista logistiikkatoimista pidetään tai ovat saatavilla. (EU2015/2, DA-I-2-29)

UCC:n yleinen (maksimi) päätöksentekoaika hakemusasioissa on 120 päivää. (EU 2013, 22(3)). AEO:n erityispiirteitä huomioon ottaen DA:ssa säädetään mahdollisuudesta poiketa tästä. Tällöin voidaan pidentää käsittelyaikaa enintään 60 päivällä. Mikäli hakijaan kohdistuu epäilyksiä tullirikkomuksista, jotka mahdollisesti muodostavat esteen hakemuksen hyväksymiselle on hakemusaika pidennettävä tutkinnan loppuunsaattamiseksi vaadittavalla ajalla. (EU2013, 39 a), EU2015/2, DA-I-2-30)

6.4.3 Todistuksen voimaantulo ja todistuksen keskeyttämisen vaikutukset

DA:n viimeisissä AEO:ta koskevissa artikloissa säädetään todistuksen voimaantulon muodollisuuksista sekä todistuksen keskeyttämisen vaikutuksista. AEO-todistus tulee voimaan viidentenä päivänä sen hyväksymisestä, mikä muodostaa poikkeuksen välittömän voimaantulon pääsäännöstä. (EU2015/2, DA-I-2-31)

AEO-todistuksen keskeyttäminen ei vaikuta samalle toimijalle myönnettyihin muihin lupiin, ellei keskeyttämisen syillä ole merkitystä sanotun muun luvan myöntämisedellytysten kannalta. Vastaavasti toisen luvan keskeyttämisestä ei myöskään automaattisesti seuraa että AEO-todistuskin keskeytettäisiin. Mikäli AEO-todistus on keskeytettävä yhdestä DA:n artiklassa DA-1-2-13 tarkoittamasta syystä, ja ongelma koskee pätevyyskriteerin (UCC 39 d)) tai turvallisuutta ja vaarattomuutta (UCC,39 e)) koskevien kriteerien toteutumisen jompikumpi todistus, AEOC tai AEOS jää silti voimaan vaikka toinen keskeytetään.

7 AEOC-kriteerien ja – vaatimusten soveltaminen muissa luvissa Unionin tullikoodeksin perusteella

7.1 Yleistä

Unionin tullikoodeksissa (UCC) AEOC-kriteerien ja niihin liittyvien vaatimusten merkitys AEO-toimijoille ja muille lupa-asiakkaille kasvaa. Seuraavassa esitän vaatimusten keskeisimpiä vaikutuksia eri tullilainsäädännön lupiin.

Yksityiskohtainen lupa- ja kriteerikohtainen tarkastelu ja vaikuttavuusarviointi, joka on ollut yhtenä tämän työn välillisistä tavoitteista, on sijoitettu liitteeseen 1. Liitteen avulla voidaan toiminnan suunnittelussa kattavasti ottaa huomioon tulevan lainsäädännön haasteet.

7.2 UCC:n uudet luvat

Unionin tullikoodeksi vastaa jossain määrin aikaisempaan puuttuneisiin etuihin liittyviin haasteisiin. sillä UCC:ssä perustetaan muutama uusi lupatyyppi yksinomaan AEOC-toimijan yksinoikeus.

Lupia joita myönnetään ainoastaan AEOC-toimijoille, ovat:

- lupa soveltaa oma-aloitteista määräämistä eräiden tullimuodollisuuksien suorittamisessa (self-assessment, 185 UCC)
- yleisvakuuslupa alennetulla vakuudella syntyneelle tullivelalle (95(3)UCC)
- keskitetty tullaus (179(2)UCC)

- kirjanpitoon tehtävä merkintä ilman velvollisuutta esittää tavaroita tullille (182(3)(a)UCC)

Mahdollisuus oma-aloitteiseen määräämiseen sekä alennettuun vakuuteen syntyneen velan osalta ovat uusia mahdollisuuksia AEO-toimijoille. Kummankin luvan voidaan olettaa tarjoavan mahdollisuuksia kustannussäästöihin yrityksille. Keskitetty tullaus ei ole lupana kokonaan uusi, mutta sen menettelyllinen sisältö muuttuu hieman. Se, että lupa myönnetään ainoastaan AEO-toimijoille jatkossa, on uusi asia. Voimassa olevassa lainsäädännössä lupa voidaan myöntää jos osa vaatimuksista täyttyy (EU 1993 253I(1))

Muutos aikaisempaan, joka ei kuitenkaan itsessään ole täysin uusi asia on nykyisen passitusyleisvakuuslupan ja yleisten vakuusvaatimusten niputtaminen yhteen. Syntyy uusi yleisvakuuslupa, variaatioineen (alennus 50/30 % viitemäärästä, vakuudesta vapauttaminen).

Luvan rakenne ja logiikka tunnetaan pääosin nykyisestä passitusyleisvakuusluvasta. Muutos tulee siinä, että yleisvakuuslupaa sovelletaan jatkossa kaikissa menettelyissä yhtäläisin perustein eikä jatkossa ole tarvetta erilliselle passitusvakuudelle ja maahantuonnin vakuudelle. Tämä on myönteinen muutos sillä se vähentää sekä viranomaisten että yritysten hallinnollista taakkaa. On myös todennäköistä että tämä uusi järjestely mahdollistaa keskimääräisten vakuusvaateiden pienentämistä. Tätä ei kuitenkaan voida vielä sanoa varmuudella. Yrityskohtaisesti nähtäneen suuria variaatioita toiminnan rakenteen ja siihen liittyvän tulli- ja verointressin perusteella. Yritykselle tulee kuitenkin mahdolliseksi viitemäärän asettamisellaan vaikuttaa tehokkaammin ja nopeammin omien vakuuskustannusten sopeutukseen.

Kirjanpitoon tehtävä merkintä ilman velvollisuutta esittää tavaroita tullille vastaa nykyistä kotitullausta. Tältä osin voidaan puhua pienestä kiristyksestä vaatimuksissa sillä aiemmin tähän ei ole vaadittu täyttä AEOC:ta.

7.3 Luvat joihin sovelletaan yhtä tai useampaa AEO-kriteeriä

Varsinainen tähän otsikon alaisuuteen kuuluva vertailu ja analyysi on esitetty liitteessä 1. ”AEOC-kriteerien vertailutaulukko”. Taulukossa on esitetty kriteerikohtaiset muutokset sekä luvat, joissa ko. kriteeriä sovelletaan.

Nykytilaan nähden voidaan todeta että kriteerien vaikutukset muiden lupien myöntämisessä kasvavat.

Etenkin yleisvakuusluvan (variaatioineen) arviointiin tulee merkittäviä muutoksia. Muiden menettelyjen kuin passituksen nämä osalta muutokset ja vaatimukset ovat kokonaan uusia ja sekä viranomais- että asiakasvaikutukset (noin 2000 asiakasta) Suomessa huomattavat.

Tullausarvon määrittämisen yksinkertaistusta koskeva luvan edellytykset muuttuvat myös merkittävästi tiukempaan suuntaan, mutta tämä on pienempi ongelma viranomaisen kannalta koska asiakasryhmä, joka tällä hetkellä vastaava lupaa soveltaa on varsin pieni. Asiakaskohtaiset vaikutukset voivat toki olla merkittävät joten tähän liittyy oleellinen asiakasneuvontatarve.

Luvat joissa kaupallisten ja kuljetustietojen hallintajärjestelmää koskevaa kriteeriä sovelletaan uutena muodostavat myös haasteen. Tähän kategoriaan kuuluvat mm. passitusmenettelyn yksinkertaistusta koskevat luvat sekä ”Authorized issuer”-niminen lupa, jolle ei vielä virallista käännöstä ole. Kuten 8. luvusta käy ilmi, tähän kriteeriin liittyviä käytännön ongelmia ovat olleet tavallisia.

Kokonaan uusi pätevyyskriteeri aiheuttaa tietysti omat haasteensa toiminnan suunnittelussa. Muodollinen AEOC-todistusten uudelleen-arviointi tullee tehtäväksi, samaa koskee niitä lupia joiden edellytyksiin kriteeri on lisätty, kuten esimerkiksi kirjanpitoon tehtävä merkintä ja yksinkertaistettua ilmoitusta koskevat luvat. Suurelta osin voitaneen olettaa että kokeneilla toimi-

joilla ei liene ongelmia tämän kriteerin täyttymisen osalta sillä niillä on lähes kaikilla kokemusta useammalta vuodelta.

7.4 Luvat joihin sovelletaan yhtä tai useampaa AEO-kriteereihin liittyvää vaatimusta

Kuten edellisessä kappaleessa, myös tässä olen käyttänyt liitettä tarkemman vertailun ja analyysin tekoon. Tulokset löytyvät liitteestä 2. ”AEOC- vaatimukset ja luvat, vertailutaulukko”. Keskeisimmät havainnot liittyvät kahteen jo yllä mainittuun lupaan; tullausarvon yksinkertaistaminen sekä yleisvakuuslupa (variaatioineen).

8 Käytännön havainnot Tullin AEOC-arvioinneista

8.1 Tutkimusaineisto

Tämä tutkimusosio perustuu Tullin arkistomateriaaliin ja on luonteeltaan kattava. Olen tutkinut Tullin suorittamien AEOC-kriteerien arviointeja sekä AEO-todistusta että yksinkertaistettua ilmoitusta koskevien hakemusten yhteydessä. Materiaali koostui 70 AEO-arvioinnista sekä 160 lupa-arvioinnista. Tutkin arviointiraporttien avulla missä eri kriteerien vaatimuksissa oli löydetty puutteita, eli poikkeamia ja kehitysalueita. Tullipiireissä vuosina 2010–2011 suoritettujen tuonnin jaksotullaajia koskevat arvioinnit ole rajannut tutkimuksen ulkopuolelle.

Poikkeamien osalta aineistot eivät ole vertailukelpoisia. Lupahallinnossa on ohjeistettu virkailijoita toimimaan siten, että lopulliseen raporttiin ei tulisi poikkeamia. Lopullinen raportin versio on laadittu vasta siinä vaiheessa, kun poikkeama on saatu korjatuksi, tai vaihtoehtoisesti saatettu kehitysalueeksi. (havainnon luonteen, merkityksen ja riskin perusteella) Muilta osin arvioinnit ovat vertailukelpoisia.

Tutkimusaineistoon ei sisälly seurantavaiheessa tehtyjä havainnot, vaan mukana on ainoastaan ns. pääprosessin aikana esille tulleita havainnot kriteerien täyttymiseen liittyvistä ongelmista.

Toimin itse viranomaistehtävässä, johon kuuluu tehtäviä jotka edellyttävät tämän aineiston tuntemusta ja osaamista, joten minulla on oikeus käsitellä aineistoa, muun muassa toiminnan kehittämiseen ja ohjeistamiseen liittyen. Tässä tutkielmassa tuloksia esitetään ainoastaan numeerisina absoluuttisina lukuina tai prosentuaalisina osuuksina. Tutkielma ei sisällä tietoja jotka ovat yksilöitävissä yksittäiseen yritykseen, tai ovat muista syistä salassa pidettäviä.

8.2 Tulokset ja johtopäätökset

Tutkimuksen koko tulos on esitetty taulukossa 2 ja sekä kuvassa 1. Kuten taulukosta käy ilmi, tullivaatimusten noudattamisen ja vakavaraisuuden osalta suomalaisilla yrityksillä ei ole ollut juurikaan ongelmia.

Ainoastaan kaksi havaintoa tullivaatimukseen liittyvistä ongelmista löytyi koko tutkimusaineistosta. Tähän liittyy toisaalta se tosiasia että yritys, jonka taustalla on esimerkiksi vakavia rikoksia, ei ole kovin todennäköinen AEOC:n tai luvan hakija. Toisaalta on niin että ns. menettelyvirheitä, joista esimerkiksi ei ole rikosoikeudellisia tuomioita, ei ole toistaiseksi katsottu muodostavan estettä kriteerin täyttymiselle, kunhan on varmistettu että asiaan kiinnitetty huomioita ja korjaavia toimenpiteitä toteutettu.

Tämän kaltaisia ongelmia on kirjattu enemmän kaupallisten ja kuljetustietojen hallintaa koskevan kriteerin havaintona, esimerkiksi puutteellisina tullauskäytäntöinä.

Vakavaraisuutta koskevaan kriteeriin liittyviä havaintoja oli niin ikään vähän, yhteensä kolme, tosin yksi niistä on lupa-arviointien ainoa poikkeama.

Suurimmat haasteet liittyvät kaupallisten ja kuljetustietojen hallintaan. Eri-tyisesti virheelliseen toimintaan puuttuminen, virheistä ilmoittaminen tullille sekä tietoturva ovat tuottaneet runsaasti havaintoja. Käyn seuraavassa läpi keskeisimmät arvioitavat vaatimukset, eli ne joiden arvioinnissa on tullut eniten ”osumia”, poikkeaman tai kehitysalueen muodossa.

Käytännöt virheiden ja ongelmien ilmoittamisesta tullille on tuottanut kaikista eniten havaintoja, kaiken kaikkiaan 48 kappaletta, mikä vastaa 16 % kaikista arvioinneista. Käytännössä asia on sellainen, että joko on tällaisia

toimintatapoja ja menettelyjä, tai sitten ei. Joissakin tapauksissa on ollut kyse siitä, että ohjeistusta on ollut, mutta tarkempia kuvauksia ei.

Heti perässä seuraa puutteet *tulli-ilmoitusten tekoon liittyvissä rutiineissa* ja/tai kuvausten puuttuminen: 47 havaintoa (16 %). Tässä on käytännössä ollut kauttaaltaan kyse siitä, että rutiineja ei ole kuvattu laisinkaan. Tapauksissa, kun käytetään huolintaliikettä, on esimerkiksi luotettu siihen että huolintaliike toimii oikein, vastaavasti luotettu omaan henkilökuntaan. Tässä täytyy heti todeta, että nämä ongelmat sinänsä eivät tietenkään suoraan kerro esimerkiksi mitään yksittäisten ilmoitusten tasosta ja oikeellisuudesta. Järjestelmätason puutteena se kuitenkin kertoo että epälaadukkaan ilmoituksen todennäköisyys kasvaa, ja siten riskit.

Tietoturva asiakirjojen suojaamiseen liittyen seuraa seuraavana keskeisimpänä havaintona. Tähän liittyviä ongelmia todettiin 15 % tapauksissa (43). Yleisin syy oli liian vapaa pääsy toimistotiloihin ja arkistoihin, joissa asiakirjoja säilytetään. Toinen yleinen havainto liittyi puuttuviin asiakirjojen tuhoamisrutiineihin, tai rutiinien epälaadukkaaseen käytännön toteutukseen.

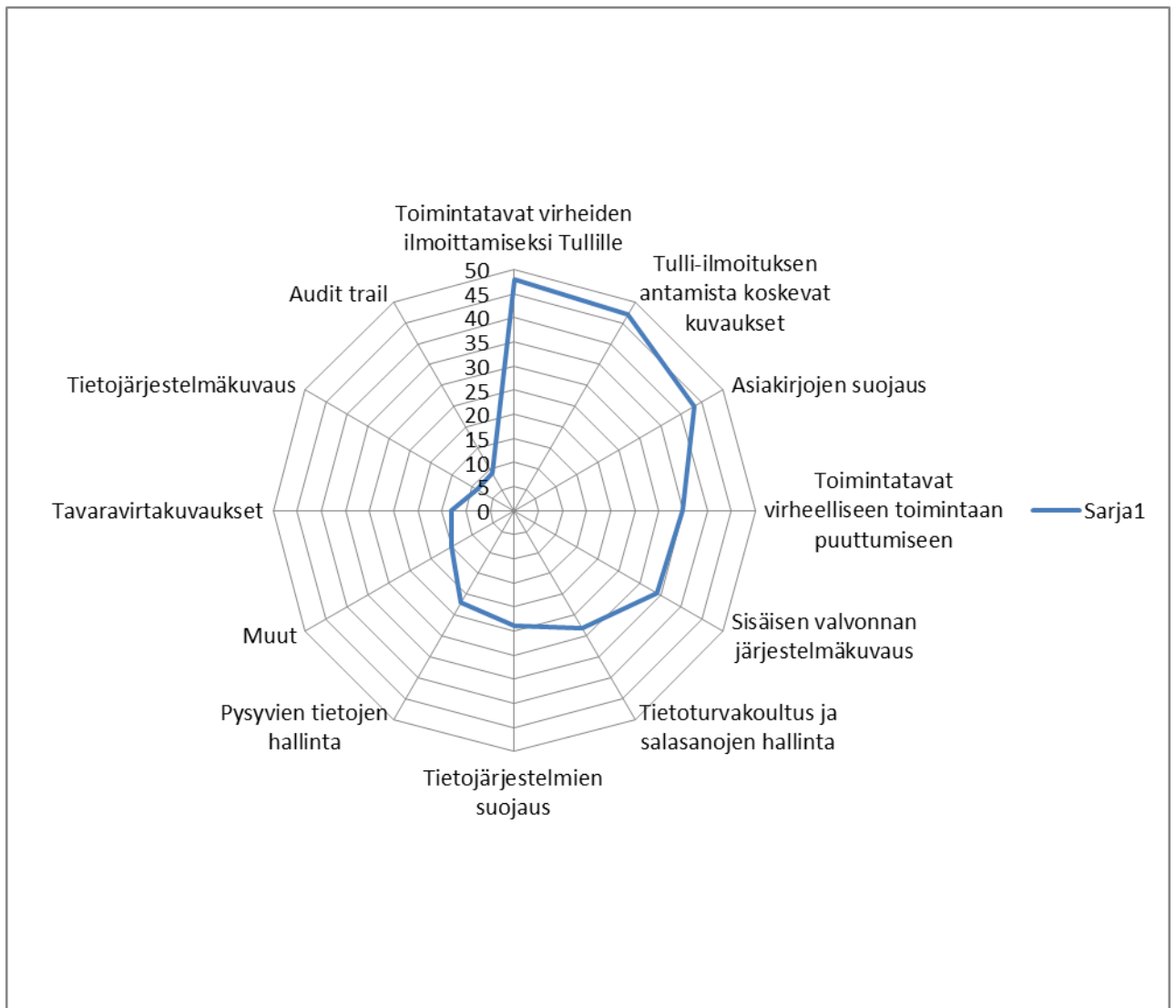
Puutteita tietoturvaan liittyvässä koulutuksessa sekä tähän lukeutuissa salasanojen vaihtamiskäytännöissä todettiin 9 % tapauksista. Tietojärjestelmien suojauksessa, mobiililaitteet mukaan lukien, todettiin 8 % tapauksista. Erittäin puuttuva ohjeistus mobiililaitteiden hallintaan ja suojaukseen liittyen oli tavallinen ongelma.

Toimintatavat virheelliseen toimintatapaan puuttumiseksi puuttui 35 tapauksessa, mikä vastaa 12 %:ä. Samoihin lukemiin tullaan sisäisen valvontajärjestelmän osalta. Nämä kaksi kohtaa ovat viranomaisen näkökulmasta erityisen ongelmallisia, mikäli kyseessä on välinpitämättömyys tai huolimattomuus. Monessa tapauksessa kyse oli kuitenkin siitä, että rutiineissa ei ollut tarvetta suurille parannuksille, mutta kuvaukset olivat kokonaan tekemättä tai olivat liian ylimalkaiset.

Kriteeri (AEOC)	Arviointikäynti	Toimistoarviointi
Tullivaatimusten noudattaminen	1	1
Taloudellinen vakavaraisuus	2	1
Kaupallisten- ja kuljetustietojen hallinta	177	150

Taulukko 2 AEOC-kriteerien arviointi käytännössä

Kuva 1 Poikkeamat ja kehitysalueet kaupallisten ja kuljetusketjujen hallintaan liittyen, kaikki arvioinnit (kpl)



Taulukko 3 Poikkeamat ja kehitysalueet kaupallisten ja kuljetusketjujen hallintaan liittyen, arviointityypin mukaan. (kpl)

Vaatus	AEOC-arviointi	Lupa-arviointi
Virheiden ilmoittaminen tullille	23	25
Tulli-ilmoitusten antaminen	20	27
Asiakirjojen suojaus	37	6
Virheelliseen toimintaan puuttuminen	15	20
Sisäisen valvonnan kuvaus	14	20
Tietoturvakoulutus ja salasanat	18	10
Tietojärjestelmien suojaus	21	3
Pysyvien tietojen hallinta	7	15
Muut	11	4
Tavaravirtakuvaukset	4	9
Tietojärjestelmäkuvaus	4	5
Audit trail	3	6

Paikan päällä tapahtuvat ja toimistotyönä tapahtuvat arvioinnit suoritettiin AEOC-kriteerien ja vaatimusten osalta kutakuinkin saman ohjeistuksen pohjalta. Käytäntö olla käyttämättä poikkeamia lupahallinnossa mainittiin jo ylempänä. Sen taustalla oli yleinen oletamus siitä, että yksinkertaistettua menettelyä hakevilla yrityksillä olisi huonommat lähtökohdat kriteerien täyttymiseen liittyen, kuin toimijoilla jotka suoraan hakivat AEO-todistusta.

Valittiin siis sellainen toimintatapa, jossa valmennettiin hakija vähintään kehitysalue-tasolle, mikäli lähtötasona oli poikkeama-tason havainto.

En ole sitä erikseen tutkinut, mutta yllä olevien havaintojen perusteella näyttää siltä että arviointityössä on ollut jossain määrin epäyhtenäisyyttä. Näin oli myös arviointikäyntien perusteella tapahtuvien arviointien kesken. Löytyi tilanteita, joissa sama tai samankaltainen havainto oli ”palkittu” sekä poikkeamalla että kehitysalueella. Tämä on tietysti lähtökohtaisesti ongelma, mutta on huomiotava että tarkastelujakson aikana ohjeistuksia on täsmennetty, hakijoita arvioidaan erityispiirteet huomioiden ja en ole tutkinut muuta kuin lopullisia arviointiraportteja.

Tosiasiassa arviointityössä, mikä jossain määrin myös näkyy taulukosta, on se että silmät paikan päällä näkevät asioita, joita ei toimistoarvioinnissa näe. Esimerkkinä voidaan mainita silputtavaa materiaalia tavallisissa roska-astioissa, lukitsemattomia ovia ja niin edelleen.

9 Johtopäätökset

Tutkielma sisältää kattavan AEOC-kriteerejä ja – vaatimuksia koskevien säännösten vertailun. Tutkielman perusteella toiminnan kehittämisen suurin haaste liittyy uuden yleisvakuuslupa-prosessin luontiin ja olemassa olevien vakuudella toimivien rekisteröityjen asiakkaiden uudelleenarviointiin.

Yleisvakuuslupaan, etenkin tapauksissa joissa sovelletaan alennettua vakuutta, vakuudesta vapauttamista tai alennettua vakuutta tullivelalle (AEOC:lle), liittyy erityinen kansallinen intressi suunnitella toimintatavat huolella. Näihin lupiin liittyy mielestäni kohonnut riski siitä, että jäsenvaltio joutuisi itse korvaamaan EU:lle ongelmatilanteissa yrityksiltä perimättä jääneet tullit.

Näin voisi käydä esimerkiksi jos alennetulla vakuudella toiminut yritys joutuu taloudellisiin ongelmiin eikä pysty tullivelkansa maksamaan. Tullin toimesta on luvan myöntämisen kriteerit tutkittu, ja todettu olleen kunnossa, muutoinhan lupaa ei olisi voinut myöntää. Tässä tilanteessa on riskinä, että komissio riitauttaa suoritettun arvioinnin toteutuneen riskin perusteella, eli yritys on de facto maksukyvytön.

Ongelmana on erityisesti se, että yritys voi joskus joutua todella nopeasti suuriin vaikeuksiin, etenkin aloilla joissa omaa pääomaa ei yrityksissä juuri pidetä. Ainoa keino ongelman mahdollisen taloudellisen riskin pienentämiseksi viranomaisen näkökulmasta on laadukkaan ja tehokkaan perus- ja seu-

rantaprosessin kehittäminen. Nopea reagointi ongelmatilanteisiin on myös erityisen tärkeää.

Toinen keskeinen kehitystä vaativa kokonaisuus on uuden AEOC-pätevyyskriteerin haltuunotto. Pätevyyskriteerin osalta jää vielä nähtäväksi miten asia tullaan huomioimaan tulevassa AEO-suuntaviivojen päivityksessä

Kaupallisten- ja kuljetustietojen hallintajärjestelmien paikan päällä tapahtuva arviointi vähentää kirjoituspöytätyönä suoritettavien arviointien käytettävyyttä. Tällä seikalla saattaa olla sekä resursseihin että työnjakoon liittyviä käytännön vaikutuksia ja edellyttää jatkoselvitystä.

AEOC:n vaikutukset lupiin vaikuttaa tulevassa lainsäädännössä tilkkutäkistä, jonka hallintaan tarvitaan nykyistä tehokkaampaa lähestymistapaa, etenkin lupiin liittyen. Pidän tutkielman perusteella todennäköisenä että yrityksen ”yleisen AEO-kelpoisuuden” käyttäminen kaiken arvioinnin lähtökohdaksi on välttämättömyys. Uuden lupaprosessin suunnitteluun liittyen ehdotan käyttöön otettavaksi asiakasyrityksen AEO-kelpoisuutta esittävää asiakirjaa tai rekisterimerkintä. Asiakirja voisi luonteeltaan olla myös esimerkiksi asiakaskortti ja siitä olisi käytävä ilmi mitä vaatimuksia yritys kulloinkin täyttää, milloin arviointi on tapahtunut ja mitkä olivat mahdolliset seurattavat kehitysalueet ja niin edelleen. Yksi mahdollisuus on toteuttaa tällainen lisäominaisuus suunnitteilla olevaan asiakaskohtaiseen seurantamalliin Tullin lupahallintajärjestelmässä.

Etenkin tutkielman empiirisen osuuden pohjalta näen tarvetta yleisen asiakasohjeistuksen parantamiselle. Nykyinen jako AEO:hon, yksinkertaistustiloihin ja muihin lupiin ei enää ole pidettävä riittävänä uudessa tilanteessa. Päinvastoin näyttää tutkimuksen perusteella siltä, että jo nykytilassa etenkin lupiin liittyvä AEOC-kriteerien asiakasneuvonta on ollut liian tehotonta.

Yrityksen näkökulmasta voidaan nähdä että AEOC-todistuksen tuomat hyödyt kasvavat jossain määrin. Tämä liittyy siihen, että AEOC saa jatkossa yhä suuremman osan hakemistaan luvista ilman uutta kriteerien tutkimista. Koska kriteerien käyttöä samalla laajennetaan uusiin lupatyyppeihin, on selvää että tämä muutos ei ole pelkästään porkkanoista tehty, vaan siinä on kyllä keppien makua mukana.

Kokonaan uusien, ainoastaan AEOC:lle tarkoitettujen lupien osalta tilanne on hieman erilainen. Tulevaisuus näyttää miten esimerkiksi suomalaiset yritykset ottavat nämä muutokset ja uudet mahdollisuudet vastaan. Näen kuitenkin edelleen selvä tarve kansallisten etujen kehittämiseksi AEO-toimijoille.

10 Lyhenteet

WCO	World Customs Organization, Maailman tullijärjestö
EU	Euroopan Unioni
TK	Tullikoodeksi, voimassa oleva
SovA	Voimassa olevan koodeksin soveltamisasetus
UCC	Unionin tullikoodeksi = 1.5.2016 alkaen sovellettava tullikoodeksi
DA	Delegated Act, UCC:n soveltamissäännös, Komission asetusluonnos
IA	Implementing Regulation, UCC:n soveltamissäännös, Komission asetusluonnos
SAFE	Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade Standard on Security, WCO:n kansainvälisen kaupan turvallisuuden ja sujuvuuden kehittämiseen ja tukemiseen laadittu viitekehys
WTO	World Trade Organization, Maailman kauppajärjestö

11 Lähdeviitteet ja kirjallisuusluettelo

- Annala Emma Yrityksen logistiikka- ja tullaustoimintojen yritysturvallisuussertifikaatti AEO. Metropolia Ammattikorkeakoulu, Helsinki 2012.
- Ferm Tom Valtuutetun talouden toimijan (AEOS/F) haasteet ja mahdollisuudet Suomessa. Aalto PRO, TJK 12, Helsinki 2013
- Forsblom Mikael Värdet av AEO status för ett företag. Yrkehögskolan Arcada, Helsinki 2010.
- Määttä Jaana AEO-todistuksen hyöty suomalaiselle vienti- ja tuontiyritykselle. Satakunnan Ammattikorkeakoulu. Pori 2012.
- EU 1992 Neuvoston asetus (ETY) N:o 2913/92, annettu 12 päivänä lokakuuta 1992, yhteisön tullikoodeksista. Konsolidoitu versio, Bryssel 1.1.2007.
- EU 1993 Komission asetus (ETY) 2454/93, annettu 2. päivänä heinäkuuta 1993 tietyistä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2913/92 soveltamista koskevista säännöksistä. Bryssel 1993.

- EU 2007 Euroopan unionista tehdyn sopimuksen ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen konsolidoidut toisinnot. (Euvl 2012/C326/01)
- EU 2013 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 952/2013, annettu 9 päivänä lokakuuta 2013, unionin tullikoodeksista, Bryssel 2013.
- EU 2014/1 Non-Paper on criterion on practical standards of competence or professional qualification directly related to the activity carried out. 26TH AEO-Network Group meeting, Brussels 7.2.2014.
- EU 2014/2 Authorized Economic Operators – Guidelines. TAX-UD/B2/047/2011 –Rev.5, Bryssel 2014
- EU 2015/1 Commission implementing regulation (EU) .../... of XXX, on (...) laying down detailed rules for implementing certain provisions of Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council laying down the Union Customs Code. LUONNOSASIAKIRJA REV 4., Bryssel March 2015.
- EU 2015/2 Commission delegated regulation (EU) .../... of XXX, supplementing Regulation (EU) No 952/2013 of the European Parliament and of the Council with regard to detailed rules of specifying some of the provisions of the Union Customs Code. LUONNOSASIAKIRJA REV 4., Bryssel March 2015.
- TULLI 2007 AEO-hakijalta vaadittavat ohjeet ja kuvaukset. Helsinki 2017 (www.tulli.fi)
- TULLI 2011 AEO-toimijoiden ja yksinkertaistusluvan haltijoiden vakava-raisuus, Tullihallituksen tiedote 84/010/2011, Helsinki 19.5.2011
- WCO 2012 SAFE Framework of Standards:

<http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument->

and-

tools/tools/~media/55F00628A9F94827B58ECA90C0F84F7F.ashx

Haettu 28.3.2015

WCO 2015 Maailman tullijärjestön jäsenluettelo

<http://www.wcoomd.org/en/aboutus/wcomembers/~media/WCO/Public/Global/PDF/About%20us/WCO%20Members/List%20of%20Members%20with%20membership%20date.ashx>.

Haettu 23.4.2015

12 Liitteet

Liite 1 AEOC-kriteerien vertailu

Liite 2 AEOC-vaatimukset ja luvat, vertailutaulukko

Liite 1. AEOC-kriteerien vertailutaulukko

Kriteeri/Vaatus Artikla UCC, IA, DA	Kriteeri/Vaatus Artikla TK, SovA	Muutos aikaisempaan, kriteerin/arviointiperusteen laajempi käyttö	Kehitystarve
Tullivaatimusten noudattaminen UCC 39(a) IA-I-2-24	Tullivaatimusten noudattaminen TK 5(a)1. SovA 14h	UCC 39(a) artikla on tiukennus TK:n säännökseen nähden. Uusi artikla velvoittaa huomioimaan verolainsäädännön toistuvat tai vakavat rikkomukset, sekä muut hakijan taloudelliseen toimintaan liittyvät vakavat rikokset. IA:n säännös sen sijaan on SovA:an nähden suppeampi, enää ei arvioida hakijan laillista edustajaa. Kriteeriä sovelletaan kokonaan uutena vaatimuksena seuraavissa luvissa: <ol style="list-style-type: none"> 1. UCC 73 artiklan mukainen tullausarvon määrittämistä koskeva yksinkertaistus. 2. Tavaroiden esittäminen muussa paikassa kuin toimivaltaisessa tullitoimipaikassa. Kriteerin implementointi kiristää aikaisempaa vastaavaa vaatimusta seuraavissa luvissa:	<ol style="list-style-type: none"> a. On linjattava uudestaan tullivaatimusten noudattamista koskevan kriteerin tulkinta ja arviointi, yhdessä sisäisten sidosryhmien kanssa. Etenkin muiden kuin rikosoikeudelliseen tuomioon johtaneiden virheiden tilanne edellyttää selkeyttämistä. b. Kriteerin huomioiminen lupaprosesseissa, joihin se tällä hetkellä ei kuulu, tai joissa nykyistä käytäntöä tiukennetaan. c. Tiedotustarve asiakkaille, etenkin AEO-asiakkaille, sekä niille muille luvanhaltijoille, joiden lupaa kriteeri ei ole aiemmin koskenut, joko ollenkaan tai tämän laajuisena. d. AEO-todistusten ja lupien uudelleenarviointi.

Kriteeri/Vaatimus Artikla UCC, IA, DA	Kriteeri/Vaatimus Artikla TK, SovA	Muutos aikaisempaan, kriteerin/arviointiperusteen laajempi käyttö	Kehitystarve
		<ul style="list-style-type: none"> a. Yleisvakuuslupa, 100 % viitemäärästä (89(5) UCC) b. Yleisvakuuslupa, 50 % viitemäärästä (95(2) UCC) c. Yleisvakuuslupa, 30 % viitemäärästä (95(2) UCC) d. Vakuudesta vapauttaminen, tullivelkavastuun osalta (95(2) UCC) e. Yksinkertaistetut ilmoitukset (166(2) UCC) f. Kirjanpitoon tehtävä merkintä, tavarat esitetään tullille (182 UCC) g. Kirjanpitoon tehtävä merkintä, ilman tavaroiden esittämistä tullille (182(2) UCC) h. Säännöllinen meriliikenne (DA-V-I-02) i. ”Authorized issuer” (ei vielä virallista käännöstä) (DA-V-I-09) j. Valtuutettu punnitsija (DA-VI-I-01) k. Valtuutettu vastaanottaja TIR-menettelyssä (230 UCC) 	

Kriteeri/Vaatus Artikla UCC, IA, DA	Kriteeri/Vaatus Artikla TK, SovA	Muutos aikaisempaan, kriteerin/arviointiperusteen laajempi käyttö	Kehitystarve
		l. Valtuutettu lähettäjä (233(4)(a) UCC) m. Valtuutettu vastaanottaja (233(4)(b) UCC) n. Erikoissinettien käyttö (233(4)(b) UCC)	
Kaupallisten ja kuljetustietojen hallinta UCC 39(b) IA-I-2-25	TK 5(a) 2. SovA 14 i	<p>Kirjanpitoa koskevia vaatimuksia tiukennetaan jossain määrin aikaisempaan nähden; edellytetään, että tullitarkoituksia varten pidettävä kirjanpito integroidaan osaksi liikekirjanpitoa, tai ainakin että varmistetaan ristintarkastusmahdollisuus. Lisäksi edellytetään, että kirjanpitojärjestelmä sisältää koko tapahtumahistorian, ensimmäisestä kirjauksesta lukien.</p> <p>Kieltoja ja rajoituksia koskevien asiakirjojen ja rutiinien hallintaa koskeva vaatimus on siirretty tähän kriteeriin. (IA-I-2-25 (i)) Vaatimus oli aiemmin turvallisuutta ja vaarattomuutta koskevassa kriteerissä (SovA 14 k (d)). Tämä muodostaa siis lisävaatimuk-</p>	<ul style="list-style-type: none"> a. Kriteerin huomioiminen lupaprosesseissa, joihin se tällä hetkellä ei kuulu, tai joissa nykyistä käytäntöä tiukennetaan. b. Tiedotustarve asiakkaille, etenkin AEO-asiakkaille, sekä niille muille luvanhaltijoille, joiden lupaa kriteeri ei ole aiemmin koskenut, joko ollenkaan tai tämän laajuisena. c. AEOC-todistusten ja eräiden lupien uudelleenarviointi. d. Lupavaikutuksia nykyisiin kotitullaajiin; joka haettava AEOC, tai annettava jatkossa ennakoilmoituksia menettelyyn asetettavista tavaroista.

Kriteeri/Vaatimus Artikla UCC, IA, DA	Kriteeri/Vaatimus Artikla TK, SovA	Muutos aikaisempaan, kriteerin/arviointiperusteen laajempi käyttö	Kehitystarve
		<p>sen AEOC:lle.</p> <p>Kriteerin implementointi kiristää aikaisempaa vastaavaa vaatimusta seuraavissa luvissa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Yleisvakuusluvan käyttö tilanteissa joissa käyttö on muutoin kielletty (96(2) UCC) b. Kirjanpitoon tehtävä merkintä, tavarat esitetään tullille (182 UCC) c. Kirjanpitoon tehtävä merkintä, ilman tavaroiden esittämistä tullille (182(2) UCC) d. ”Authorized issuer” (ei vielä virallista käännöstä) (DA-V-I-09) e. Valtuutettu vastaanottaja TIR-menettelyssä (230 UCC) f. Valtuutettu lähettäjä (233(4)(a) UCC) g. Valtuutettu vastaanottaja (233(4)(b) UCC) h. Erikoissinettien käyttö (233(4)(b) UCC) 	

Kriteeri/Vaatus Artikla UCC, IA, DA	Kriteeri/Vaatus Artikla TK, SovA	Muutos aikaisempaan, kriteerin/arviointiperusteen laajempi käyttö	Kehitystarve
<p>Taloudellinen Vakavaraisuus 39(c) UCC IA-1-2-26</p>	<p>TK 5a(2) 3. Vakavaraisuus SovA 14j</p>	<p>Vakavaraisuutta koskevia vaatimuksia tiukennetaan jossain määrin aikaisempaan nähden; lisäedellytyksenä tulee maininta siitä, että hakija ei saa olla konkurssimenettelyssä, mikä käytännössä kuitenkin ole muutos sillä tämä edellytys on ollut jo aikaisemmin AEO-suuntaviivoissa, ja sen mukaan on toimittu. Asia vahvistetaan nyt siis lain tasolla, mutta se ei muodosta muutosta vallitsevaan käytäntöön.</p> <p>Kriteerin implementointi kiristää aikaisempaa vastaavaa vaatimusta seuraavissa luvissa:</p> <p>a. Yleisvakuusluvan käyttö tilanteissa joissa käyttö on muutoin kielletty (96(2) UCC</p>	<p>Käytännön vaikutus on lähestulkoon olematon. Ei varsinaista kehitystarvetta.</p>

Kriteeri/Vaatimus Artikla UCC, IA, DA	Kriteeri/Vaatimus Artikla TK, SovA	Muutos aikaisempaan, kriteerin/arviointiperusteen laajempi käyttö	Kehitystarve
<p>Käytännön pätevyys tai ammattipätevyys</p> <p>UCC 39(d) IA-1-2-27</p>	<p>Käytännön pätevyys tai ammattipätevyys</p> <p>Ei ole</p>	<p>Tämä on kokonaan uusi AEOC kriteeri.</p> <p>Käytännön kokemuksen osalta edellytetään joko vähintään kolmen vuoden kokemus vastaavan asianomaisen menettelyn tai muun tullitoiminnan osalta, vaihtoehtoisesti hyväksytyyn tulliasioinnin laatustandardin noudattamista.</p> <p>Ammatillisen pätevyyden osalta edellytetään muodollisen tutkinnon suorittamista tullialalla, jolla on riittävästi relevanssia haetun todistuksen tai luvan soveltamisen kannalta. Tutkinto on oltava tulliviranomaisten hyväksymän koulutuslaitoksessa suoritettu. Myös viranomaisen itse tai kaupallinen järjestö voi tällaisen koulutuksen järjestää. Viranomaisen hyväksyntä edellytetään muiden järjestämien koulutuksen osalta.</p> <p>Kriteerin arvioinnin kohteena on hakija itse, tulliasioinnista vastaavat henkilöt, sekä vaihtoehtoisesti hä-</p>	<ul style="list-style-type: none"> a. Uusi kriteeri edellyttää kaikkien AEOC ja –F todistusten uudelleenarviointia pätevyyskriteerin osalta. b. Uusi kriteeri edellyttää kaikkien lupien uudelleenarviointia, joissa uuden kriteerin täyttymistä vaaditaan c. Kriteerin huomioiminen lupaprosesseissa, luvissa joihin se tällä hetkellä ei kuulu. d. Tiedotustarve asiakkaille, etenkin AEO-asiakkaille, sekä niille muille luvanhaltijoille, joiden lupaa kriteeri ei ole aiemmin koskenut. e. Huomioitavaa että artiklassa tarkoitettua laatustandardia ei tällä hetkellä ole, eikä myöskään Tullin hyväksymiä yksityisiä koulutusohjelmia jotka täyttävät vaatimuksia. Tullikoulun tarjoama Tullialan ammatitutkinto täyttäneen vaatimuksia, joten kansallinen vaihtoehto on olemassa. Tästä on tehtävä kansallinen hyväksymispäätös erikseen.

Kriteeri/Vaatus Artikla UCC, IA, DA	Kriteeri/Vaatus Artikla TK, SovA	Muutos aikaisempaan, kriteerin/arviointiperusteen laajempi käyttö	Kehitystarve
		<p>nen edustaja tulliasioinnissa.</p> <p>Mikäli käytetään edustajaa, kriteeri katsotaan täyteen, jos edustajalla on voimassa oleva AEOC/F todistus.</p> <p>Kriteeriä sovelletaan kokonaan uutena vaatimuksena seuraavissa luvissa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Kirjanpitoon tehtävä merkintä, tavarat esitetään tullille (182 UCC) b. Kirjanpitoon tehtävä merkintä, ilman tavaroiden esittämistä tullille (182(2) UCC) c. Valtuutettu vastaanottaja TIR-menettelyssä (230 UCC) d. Valtuutettu lähettäjä (233(4)(a) UCC) e. Valtuutettu vastaanottaja (233(4)(b) UCC) f. Erikoissinettien käyttö (233(4)(b) UCC) 	

Kriteeri/Vaatus Artikla UCC, IA, DA	Kriteeri/Vaatus Artikla TK, SovA	Muutos aikaisempaan, kriteerin/arviointiperusteen laajempi käyttö	Kehitystarve

Liite 2. AEOC-vaatimukset ja luvat, vertailutaulukko

Vaatus Artikla UCC, IA, DA	Vaatus Artikla TK, SovA	Muutos aikaisempaan; uusi vaatus tai tiukempi soveltaminen	Kehitystarve
Kirjanpitojär-		Kirjanpitojärjestelmää koskevaa vaatimusta sovelle-	

Vaatus Artikla UCC, IA, DA	Vaatus Artikla TK, SovA	Muutos aikaisempaan; uusi vaatus tai tiukempi soveltaminen	Kehitystarve
jestelmä DA-II-3-01 DA-V-2-13b DA-III-2-04(1)(a)(i) DA-III-2-04(1)(b)(i) DA-III-2-04(2)(a)	Ei ole Ei ole SovA 373(2) SovA 373(2) SovA 373(2)	taan seuraavissa luvissa kokonaan uutena vaatimuksena. (Velvoittava säännös on 1. sarakkeessa) <ol style="list-style-type: none"> 1. Tullausarvon määrittämisen yksinkertaistaminen (73 UCC) 2. Yksinkertaistettu ilmoitus (166(2) UCC) Kirjanpitojärjestelmää koskevaa vaatimusta on seuraavissa luvissa tiukennettu aikaisempaan nähden. (Velvoittava säännös on 1. sarakkeessa) <ol style="list-style-type: none"> a) Yleisvakuuslupa, 50 % viitemäärästä (95(2) UCC) b) Yleisvakuuslupa, 30 % viitemäärästä (95(2) UCC) c) Vakuudesta vapauttaminen, tullivelkavastuun osalta (95(2) UCC) 	e. Tullausarvon yksinkertaistamista koskevan lupaprosessin uudelleenmäärittely, asiakastiedotus, olemassa olevien lupien uudelleenarviointi. (tarve liittyy myös kohtaan "hallinnolliset järjestelyt") f. Prosessin sisällön varmistaminen, sinänsä kansallisesi olemme jo melko lähellä uutta vaatimusta g. Laaja yleisvakuuslupa, variaatioineen, liittyvä lupaprosessia, arviointia ja lupaseurantaa koskeva kehitystarve. Asiakasvaikutuksia, neuvontatarvetta. Tämä kohta toistuu läpi tämän taulukon.
Hallinnolliset		Hallinnollisia järjestelyjä ja sisäistä valvontaa koske-	

Vaatimus Artikla UCC, IA, DA	Vaatimus Artikla TK, SovA	Muutos aikaisempaan; uusi vaatimus tai tiukempi soveltaminen	Kehitystarve
järjestelyt ja sisäinen valvonta DA-II-3-01(c) DA-III-2-04(1)(a)(ii) DA-III-2-04(1)(b)(ii) DA-III-2-04(2)(d)	Ei ole	vaa vaatimusta sovelletaan seuraavissa luvissa kokonaan uutena vaatimuksena. (Velvoittava säännös on 1. sarakkeessa) 1. Tullausarvon määrittämisen yksinkertaistaminen (73 UCC) 2. Yleisvakuuslupa, 50 % viitemäärästä (95(2) UCC) 3. Yleisvakuuslupa, 30 % viitemäärästä (95(2) UCC) 4. Vakuudesta vapauttaminen, tullivelkavastuun osalta (95(2) UCC)	
Tuontitodistusten ja lisenssien hallintajärjestelmä DA-III-204(2)(e) Menettelyta-	Ei ole	Eri todistusten hallintaa koskevaa vaatimusta sovelletaan seuraavassa luvassa kokonaan uutena vaatimuksena. (Velvoittava säännös on 1. sarakkeessa) 1. Vakuudesta vapauttaminen, tullivelkavastuun osalta (95(2) UCC) Virheistä tullille ilmoittamista koskevaa vaatimusta sovelletaan seuraavissa luvassa kokonaan uutena vaa-	

Vaatus Artikla UCC, IA, DA	Vaatus Artikla TK, SovA	Muutos aikaisempaan; uusi vaatus tai tiukempi soveltaminen	Kehitystarve
vat virheistä ilmoittamiseksi tullille DA-III-2-04(1)(b)(iii) DA-III-2-04(2)(g) Ei maksukyvyttömyysmenettelyssä DA-III-2-04(1)(a)(iii) DA-III-2-04(1)(b)(iv) DA-III-2-04(2)(i)	Ei ole Ei ole	timuksena. (Velvoittava säännös on 1. sarakkeessa) <ol style="list-style-type: none"> 1. Yleisvakuuslupa, 30 % viitemäärästä (95(2) UCC) 2. Vakuudesta vapauttaminen, tullivelkavastuun osalta (95(2) UCC) Maksukyvyttömyyttä koskevaa vaatimusta sovelletaan seuraavissa luvassa kokonaan uutena vaatimuksena. (Velvoittava säännös on 1. sarakkeessa) <ol style="list-style-type: none"> 1. Yleisvakuuslupa, 50 % viitemäärästä (95(2) UCC) 2. Yleisvakuuslupa, 30 % viitemäärästä (95(2) UCC) 3. Vakuudesta vapauttaminen, tullivelkavastuun osalta (95(2) UCC) 	

Vaatus Artikla UCC, IA, DA	Vaatus Artikla TK, SovA	Muutos aikaisempaan; uusi vaatus tai tiukempi soveltaminen	Kehitystarve
<p>DA-III-2-04(2)(g)</p> <p>Maksukäyttäytyminen</p> <p>DA-III-2-04(1)(a)(iv)</p> <p>DA-III-2-04(1)(b)(v)</p> <p>DA-III-2-04(2)(j)</p> <p>Riittävät varat</p> <p>DA-III-2-04(1)(a)(v)</p> <p>DA-III-2-04(1)(b)(vi)</p> <p>DA-III-2-</p>	<p>Ei ole</p> <p>SovA 380(2)(a), 381(3) -”-</p> <p>SovA 380(3)</p>	<p>Maksukäyttäytymistä koskevaa vaatimusta sovelletaan seuraavissa luvassa kokonaan uutena vaatimuksena. (Velvoittava säännös on 1. sarakkeessa)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Yleisvakuuslupa, 50 % viitemäärästä (95(2) UCC) 2. Yleisvakuuslupa, 30 % viitemäärästä (95(2) UCC) 3. Vakuudesta vapauttaminen, tullivelkavastuun osalta (95(2) UCC) <p>Riittäviä varoja koskevaa vaatimusta on seuraavissa luvissa tiukennettu aikaisempaan nähden. (Velvoittava säännös on 1. sarakkeessa)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Yleisvakuuslupa, 50 % viitemäärästä (95(2) UCC) 2. Yleisvakuuslupa, 30 % viitemäärästä (95(2) UCC) 3. Vakuudesta vapauttaminen, tullivelkavastuun osalta (95(2) UCC) 	

Vaatus Artikla UCC, IA, DA	Vaatus Artikla TK, SovA	Muutos aikaisempaan; uusi vaatimus tai tiukempi soveltaminen	Kehitystarve
<p>04(2)(k)</p> <p>Taloudellinen tilanne</p> <p>DA-III-2-04(1)(a)(vi) DA-III-2-04(1)(b)(vii)</p> <p>Tullin pääsy asiakirjoihin ja järjestelmiin</p> <p>DA-III-2-</p>	<p>Ei ole</p> <p>SovA 380(3)</p>	<p>Taloudellista tilannetta koskevaa vaatimusta sovelletaan seuraavissa luvissa kokonaan uutena vaatimuksena. (Velvoittava säännös on 1. sarakkeessa)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Yleisvakuuslupa, 50 % viitemäärästä (95(2) UCC) 2. Yleisvakuuslupa, 30 % viitemäärästä (95(2) UCC) <p>Tullin pääsyä asiakirjoihin ja järjestelmiin koskevaa vaatimusta on seuraavassa luvassa tiukennettu aikaisempaan nähden. (Velvoittava säännös on 1. sarakkeessa)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vakuudesta vapauttaminen, tullivelkavastuun osalta (95(2) UCC) <p>Logistiikkajärjestelmää ja tietoturvaa (asiakir-</p>	

Vaatimus Artikla UCC, IA, DA	Vaatimus Artikla TK, SovA	Muutos aikaisempaan; uusi vaatimus tai tiukempi soveltaminen	Kehitystarve
04(2)(b) Errotteleva logistiikka-järjestelmä DA-III-2-04(2)(c) Asiakirjojen tietojen suo-jaaminen DA-III-2-04(2)(f) Tietojärjes-telmien suo-jaaminen DA-III-2-04(2)(h)	Ei ole Ei ole Ei ole	jat+tietojärjestelmät) koskevia vaatimuksia sovelle-taan kaikki uusina vaatimuksina seuraavassa luvassa. (Velvoittava säännös on 1. sarakkeessa) 1. Vakuudesta vapauttaminen, tullivelkavastuun osalta (95(2) UCC)	

Vaatus Artikla UCC, IA, DA	Vaatus Artikla TK, SovA	Muutos aikaisempaan; uusi vaatus tai tiukempi soveltaminen	Kehitystarve

