

VAASAN YLIOPISTO
TEKNILLINEN TIEDEKUNTA
TUOTANTOTALOUS

Jussi Itämäki

VALTUUTETUN TALOUDELLISEN TOIMIJAN SUDENKUOPAT

AEO-itsearviointi esimerkkiyrityksessä

Tuotantotalouden
pro gradu -tutkielma

VAASA 2014

SISÄLLYSLUETTELO	sivu
LYHENNELUETTELO	4
KUVALUETTELO	5
TAULUKKOLUETTELO	7
TIIVISTELMÄ	8
ABSTRACT	9
1. JOHDANTO	10
2. TUTKIMUKSEN TAUSTA	12
2.1. Tarve	12
2.2. Tavoitteet	14
2.3. Tutkimusmenetelmä	15
3. VALTUUTETTU TALOUDELLINEN TOIMIJA	18
3.1. WCO:n SAFE-viitekehys	18
3.2. EU:n AEO-hanke	20
3.3. Todistukset	22
3.4. Edut	23
4. AEO-TODISTUKSEN HAKUVAATIMUKSET	27
4.1. AEOC-, AEOS- ja AEOF-todistuksia koskevat vaatimukset	27
4.2. AEOS- ja AEOF-todistuksia koskevat vaatimukset	30
5. AEO-TODISTUKSEN HAKUPROSESSI	35
5.1. Valmistautumisvaihe	36
5.2. Arviointivaihe	37
5.3. Hakuprosessia nopeuttavat tekijät	39

6.	AEO-TOIMIJANA TOIMIMINEN	41
6.1.	Velvollisuudet	41
6.2.	Ulkoinen valvonta	42
6.3.	Uudelleenarviointi	44
6.4.	Todistuksen keskeyttäminen ja kumoaminen	44
7.	YLEISIMMÄT HAKU- JA YLLÄPITOVAIHEEN ONGELMAT	46
7.1.	Hakuprosessi	46
7.2.	Ylläpitovaihe	50
7.3.	Yhteenvedo	54
8.	ESIMERKKIYRITYS	56
8.1.	Käytössä olevat toimitusketjut	57
8.2.	Hakuprosessin aloitus	65
8.3.	Asetetut odotukset	66
8.4.	Ohjausryhmä	67
9.	ITSEARVIOINTI	68
9.1.	Kyselylomake	68
9.2.	Aineiston kerääminen ja analysointi	69
9.3.	Aineisto	70
9.4.	Havaitut poikkeamat ja kehityskohteet	75
9.5.	Aineiston ja tulosten arviointi	78
9.6.	Huomiot itsearviointiprosessista	79
10.	TOIMENPIDE- JA KEHITYSEHDOTUKSET	81
10.1.	Turvallisuusjohtaminen	81
10.2.	AEO-hallintajärjestelmä	83
10.3.	Yhtenäiset toimintatavat	87
10.4.	Toimintatapojen dokumentointi	87
10.5.	Toimintasuunnitelma ongelmakohtien korjaamiseksi	88

11. YHTEENVETO	90
LÄHDELUETTELO	93
LIITTEET	98
LIITE 1. Itsearviointikysely	98

LYHENNELUETTELO

AEO	Authorised Economic Operator
AEOC	Authorised Economic Operator Customs Simplifications
AEOS	Authorised Economic Operator Safety and Security
AEOF	Authorised Economic Operator Full
COMPACT	Compliance Partnership Customs and Trade
EOS	Economic Operator Systems
SAFE	Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade
WCO	Maaailman tullijärjestö, World Customs Organization
EU	Euroopan unioni

KUVALUETTELO		sivu
Kuva 1.	AEO-hankkeen ja yritysturvallisuuden suhde (Tulli 2013b).	20
Kuva 2.	AEOC-, AOES- ja AEOF-todistustyyppinä koskevat arvioitavat osa-alueet (Tulli 2013b).	28
Kuva 3.	AEO- ja AEOF-todistustyyppinä koskevat arvioitavat osa-alueet (Tulli 2013b).	31
Kuva 4.	AEO-todistuksen hakuprosessi (Tulli 2013b).	35
Kuva 5.	AEO-kokonaisprosessi (Tulli 2013b).	41
Kuva 6.	Osa-alueet, joissa on yleisimmin havaittu puutteita AEO-todistuksen hakuvaiheessa (Ferm 2013: 28–31).	48
Kuva 7.	Ylläpitovaiheessa kirjatut poikkeamat ja kehityskohteet aikavälillä 1.1.2008–30.4.2012 (Tulli 2012).	52
Kuva 8.	Kokoonpano; alihankkija ja asiakas EU:n tulliyhteisön ulkopuolella.	58
Kuva 9.	Kokoonpano; alihankkija EU:n tulliyhteisön ulkopuolella.	58
Kuva 10.	Kokoonpano; asiakas EU:n tulliyhteisön ulkopuolella.	59
Kuva 11.	Kokoonpano; kaikki ketjun osapuolet EU:n tulliyhteisössä.	59
Kuva 12.	Suoratoimitus; alihankkija EU:n tulliyhteisön ulkopuolella.	60
Kuva 13.	Suoratoimitus; asiakas EU:n tulliyhteisön ulkopuolella.	60
Kuva 14.	Suoratoimitus; kaikki ketjun osapuolet EU:n tulliyhteisössä.	61
Kuva 15.	Suoratoimitus; alihankkija ja asiakas EU:n tulliyhteisön ulkopuolella.	61
Kuva 16.	Uudelleen paketointi; alihankkija ja asiakas EU:n tulliyhteisön ulkopuolella.	62
Kuva 17.	Uudelleen paketointi; alihankkija EU:n tulliyhteisön ulkopuolella.	62
Kuva 18.	Uudelleen paketointi; asiakas EU:n tulliyhteisön ulkopuolella.	63
Kuva 19.	Uudelleen paketointi; kaikki ketjun osapuolet EU:n tulliyhteisössä.	63
Kuva 20.	Huolto; asiakas EU:n tulliyhteisön ulkopuolella.	64
Kuva 21.	Huolto; kaikki ketjun osapuolet EU:n tulliyhteisössä.	65

Kuva 22.	AEO-hankkeeseen liittyvät odotukset esimerkkiyrityksessä.	66
Kuva 23.	Havaitut puutteet toimitusketjussa.	76
Kuva 24.	Toimitusketjun riskienhallintaprosessi (Hyytiäinen 2013).	82
Kuva 25.	AEO-hallintajärjestelmän rakentaminen (Hyytiäinen 2013; Hyytiäinen & Syri 2012).	83
Kuva 26.	AEO-hallintajärjestelmän sisäinen rakenne (Ahokas & Hintsala 2010: 62).	85

TAULUKKOLUETTELO**sivu**

Taulukko 1. AEO-toimijan aseman välittömät edut (Euroopan komissio 2012: 16–23; Tulli 2013b).	24
Taulukko 2. AEO-toimijan aseman välillisiä etuja (Euroopan komissio 2012: 21–23; Tulli 2013b).	25
Taulukko 3. Tukitoiminnoissa havaitut poikkeamat ja kehityskohteet.	71
Taulukko 4. Liiketoimintayksiköissä havaitut poikkeamat ja kehityskohteet.	74

VAASAN YLIOPISTO**Teknillinen tiedekunta**

Tekijä:	Jussi Itämäki	
Tutkielman nimi:	Valtuutetun taloudellisen toimijan sudenkuopat	
Ohjaajan nimi:	Petri Helo	
Tutkinto:	Kauppatieteiden maisteri	
Oppiaine:	Tuotantotalous	
Opintojen aloitusvuosi:	2010	
Tutkielman valmistumisvuosi:	2014	Sivumäärä: 97

TIIVISTELMÄ

Tutkielmassa käsitellään kansainvälisen toimitusketjun turvallisuuden parantamiseen tähtäävää Euroopan unionin Authorised Economic Operator (AEO) -hanketta. Tarkastelun pääpaino on hankkeessa määritellyn valtuutetun taloudellisen toimijan aseman saavuttamisessa ja ylläpidossa.

Valtuutettu taloudellinen toimija on yritys, jolle on myönnetty AEO-turvallisuustodistus. Todistus osoittaa yrityksen olevan luotettava toimija kansainvälisessä toimitusketjussa. Asema tuo yritykselle kilpailuetua tehostuneiden tullauskäytäntöjen muodossa.

Tutkimustyön päätavoitteena on arvioida täyttääkö tapaustutkimuksen kohteena oleva esimerkkiyritys AEO-todistuksen myöntämisperusteet.

Työssä esimerkkiyrityksen nykytilaan perehdytään kysely- ja haastattelututkimuksena toteutettavan itsearviointin avulla. Tutkimuksen tausta-aineistona käytetään Euroopan komission laatimaa AEO-itsearviointimateriaalia. Luonteeltaan työ on kvalitatiivinen tapaustutkimus, jossa käytetään toiminta-analyttistä tutkimusotetta.

Tehdyn tutkimuksen perusteella esimerkkiyrityksen toiminnan todettiin pääsääntöisesti täyttävän AEO-todistuksen hakuvaatimukset. Toiminnassa havaittiin kuitenkin joitakin ongelmia, jotka tulee korjata ennen kuin todistus voidaan myöntää. Tutkielmassa on esitetty havaitut puutteet ja toimenpideehdotukset niiden korjaamiseksi.

AVAINSANAT: AEO, toimitusketju, turvallisuus

UNIVERSITY OF VAASA**Faculty of Technology**

Author:	Jussi Itämäki
Topic of the Master's Thesis:	Pitfalls of the Authorised Economic Operator
Instructor:	Petri Helo
Degree:	Master of Science in Economics and Business Administration
Major Subject:	Industrial Management
Year of Entering the University:	2010
Year of Completing the Master's Thesis:	2014
	Pages: 97

ABSTRACT

This master's thesis concerns the European Union's Authorised Economic Operator (AEO) programme which target is to ensure a security in the international supply chain. The study focuses on applying and maintaining an AEO certificate.

A company that holds an AEO certificate is called an Authorised Economic Operator. The AEO status indicates that the role of the company in the supply chain is secure. Furthermore, AEO certificate provides competitive advantage to the company via simplified customs procedures.

The main objective of the research is to analyse will the case company meet the criteria for granting an AEO certificate.

In the research, the present state of the case company is studied by conducting a self-assessment which is carried out by survey and interviews. The AEO self-assessment material published by the European Commission is used in the research process as a support material. The study is qualitative case study which uses action research approach.

The research indicated that the case company mainly fulfil the requirements of an AEO certificate. However, there were noticed some defects which needs to be corrected before the certificate can be granted. Flaws and defined proposals for corrective action are presented in the study.

KEYWORDS: AEO, supply chain, security

1. JOHDANTO

Kansainvälisen kaupankäynnin lisääntyminen on johtanut sekä kansainvälisten tavaravirtojen volyymin että toimitusketjuille asetettujen tehokkuus- ja luotettavuusvaatimusten kasvuun. Samaan aikaan toimitusketjut ovat monimuotoistuneet, kun ketjuissa toimivat yritykset ovat laajamittaisesti ulkoistaneet toimintojaan ulkopuolisille alihankkijoille. (Harrison 2010; Waters 2007; Salmela, Toivonen & Scholliers 2010: 307–308.)

Muutos on lisännyt eri maiden tullihallintojen työmäärää ja keskinäistä kanssakäymistä, joka on kasvattanut painetta yhdenmukaistaa ja sujuvoittaa tullauskäytäntöjä. (WCO 2012: 2; Euroopan komissio 2013a; Mikuriya 2007.)

Kansainvälisten tavaravirtojen leventyminen ja painoarvon kasvu on johtanut myös toimitusketjujen turvallisuusriskien lisääntymiseen ja sen myötä tarpeeseen lisätä valvontaa. Kehitystä on vauhdittanut erityisesti 2000-luvun alun terrori-iskut. (WCO 2012: 2; Ahokas & Hintsa 2010: 6–7; Euroopan komissio 2013a; Mikuriya 2007; Closs & McGarrell 2004: 7–8.)

Tutkielmassa käsitellään Euroopan unionin Authorised Economic Operator (AEO) -hanketta, jonka tavoitteena on edistää kansainvälistä kaupankäyntiä ja varmistaa toimitusketjun turvallisuus (Donner & Kruk 2009: 23; Tulli 2013a; Tulli 2013b).

EU:n AEO-hanke pohjautuu Maailman tullijärjestön (World Customs Organization, WCO) vuonna 2005 laatimaan Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade (SAFE) -viitekehykseen (Euroopan komissio 2012; WCO 2012). AEO-hankkeessa määritellään vaatimukset, jotka täyttämällä yritys voi hakea kansalliselta tulliviranomaiselta AEO-turvallisuustodistusta tullaus- ja logistiikkatoiminnoilleen (Euroopan komissio 2012). Turvallisuustodistus antaa hakijalle yhteisön tullikoodeksissa määritellyn valtuutetun taloudellisen toimijan aseman (Euroopan komissio 2012).

Tutkielmassa keskitytään AEO-todistuksen haku- ja ylläpitoprosessien tarkasteluun. Pää tavoitteena on arvioida täyttääkö tapaustutkimuksen kohteena oleva kansainvälisessä toimitusketjussa toimiva esimerkkiyritys AEO-

todistuksen hakuperusteet. Toissijaisena tavoitteena on määritellä toimenpiteet, joiden avulla esimerkkiyritys voi korjata toiminnassaan mahdollisesti havaittavat puutteet.

Työssä tehtyjä havaintoja ja toimenpide-ehdotuksia on tarkoitus hyödyntää tarkastellun yrityksen AEO-hakuprosessin johtamisessa sekä AEO-toimijan aseman ylläpitokäytänteiden suunnittelussa.

Valtuutetun taloudellisen toimijan asema on kansainvälisessä toimitusketjussa toimivan yrityksen näkökulmasta kiinnostava, koska asema tuo yritykselle suoraa kilpailuetua sujuvampien tullauskäytäntöjen muodossa. Tullauskäytäntöjen tehostuminen vaikuttaa positiivisesti kansainvälisten toimitusketjujen tehokkuuteen ja luotettavuuteen. (Tulli 2013b; Euroopan komissio 2013b; WCO 2012: 3; Altemöller 2011.)

Tutkimustyössä esimerkkiyrityksen nykytilaan perehdytään kyselytutkimuksena toteutettavan itsearviointin avulla. Kyselytutkimuksen rinnalla sovelletaan aineistonkeruumenetelmänä myös haastattelututkimusta. Kysely- ja haastattelututkimusten tausta-aineistona käytetään Euroopan komission laatimaa AEO-itsearviointimateriaalia.

Rakenteen suhteen tutkielma voidaan jakaa karkeasti teoria- ja empiriaosuuteen. Teoriaosuudessa keskitytään AEO-hankkeen taustan ja vaatimusten esittelyyn sekä haku- ja ylläpitoprosessin kuvaamiseen ja yleisimpien ongelmakohtien esittelyyn. Empiriaosuus sisältää esimerkkiyrityksessä tehdyt havainnot.

Työn lopputuloksena esitellään esimerkkiyrityksen toiminnassa havaitut puutteet sekä toimenpide-ehdotukset niiden korjaamiseksi ja AEO-hallintajärjestelmän rakentamiseksi.

2. TUTKIMUKSEN TAUSTA

Tutkielmassa käsitellään Euroopan unionin Maailman tullijärjestön SAFE-viitekehukseen perustuvaa Authorised Economic Operator (AEO) -hanketta.

Tutkielma on laadittu kansainvälisessä toimitusketjussa toimivan esimerkkiyrityksen toimeksiannosta. Tutkielmassa tehtyjä havaintoja ja toimenpide-ehtotuksia on tarkoitus hyödyntää yrityksen AEO-todistuksen hakuprosessin johtamisessa sekä AEO-toimijan aseman ylläpitokäytänteiden suunnittelussa.

2.1. Tarve

Euroopan unionin AEO-hankkeeseen osallistuminen ja valtuutetun taloudellisen toimijan aseman saavuttaminen on tärkeää kansainvälisessä toimitusketjussa toimivalle yritykselle, koska aseman myötä yrityksen on mahdollista saada konkreettista kilpailuetua EU:n sisämarkkinoilla sekä vastavuoroisen tunnustamisen myötä Sveitsiin, Norjaan, Japaniin ja Yhdysvaltoihin suuntautuvassa kaupankäynnissä tehostuneiden tullaustoimintojen muodossa. (Tulli 2013b; Euroopan komissio 2013b; Altemöller 2011.)

Etujen odotetaan tulevaisuudessa laajenevan kun EU:n ulkopuoliset Maailman tullijärjestön jäsenmaat saavat omat kansalliset SAFE-viitekehukseen pohjautuvat hankkeet käynnistettyä ja turvallisuustodistusten vastavuoroisesta hyväksymisestä päästään sopimukseen Euroopan unionin kanssa. (Tulli 2013a; Euroopan komissio 2013b; Aigner 2010.)

Yrityksen näkökulmasta tullaustoimintojen tehostuminen lyhentää toimitusaikoja ja mahdollistaa tavaravirtojen tarkemman ennustettavuuden, laskee kuljetuskustannuksia sekä vähentää viranomaisbyrokratiaa (Euroopan komissio 2012: 16–24; Mikuriya 2007; Fletcher 2007).

Tullin näkökulmasta AEO-hankkeen eräs merkittävimmistä hyödyistä on se, että toiminnan painopiste voidaan siirtää poikkeuksellisten ja epäilyttävien

kuljetusten tutkintaan sen sijaan, että resurssit sidotaan matalariskisten toimitusten käsittelyyn (Tulli 2013b; WCO 2012; Mikuriya 2007).

Suorien hyötyjen lisäksi AEO-toimijan asema tuo mukanaan lukuisia epäsuoria hyötyjä, joista merkittävimmät ovat Määtän (2012: 55) mukaan luotettavan toimijan maine ja imago, omien prosessien parempi tuntemus sekä syventynyt yhteistyö tulliviranomaisten kanssa.

Annala (2012: 36) mainitsee AEO-toimijoiden lukumäärän lisääntymisen johtavan tulevaisuudessa todennäköisesti siihen, että valtuutetun taloudellisen toimijan asemasta tulee yksi ehto tarjouskilpailuihin. Ennustuksen toteutuminen kiihdyttää kehitystä entisestään ja johtaa AEO-todistuksen hakijoiden lukumäärään merkittävään kasvuun.

Lisäksi on syytä huomioida se, että kansainvälisen kaupankäynnin laajentuessa ja uusien maiden painoarvon lisääntyessä toimitusketjuille asetettavat viranomaisvaatimukset tulevat tulevaisuudessa todennäköisesti tiukentumaan turvallisuusriskien kasvamisen myötä. Vaatimusten oletettu kasvu korostaa entisestään AEO-toimijan aseman arvoa ja etulyöntiasemaa niihin kilpailijoihin nähden, jotka eivät ole hankkeeseen osallistuneet. (Euroopan komissio 2013a; Papa 2013.)

Huolimatta siitä, että valtuutetun taloudellisen toimijan voidaan todeta saavan asemastaan olennaisia etuja, AEO-toimijoiden lukumäärä on Suomessa vielä vähäinen.

Logisec Oy:n (2012) arvion mukaan Suomessa oli vuonna 2012 noin 5000 yritystä, joita AEO-hanke yrityksen toimenkuvan perusteella koskettaa. Kuitenkin vuoden 2012 loppuun mennessä AEO-todistuksia oli myönnetty Suomessa yhteensä vain 60 kappaletta (Tulli 2013b).

Lukumäärä on sittemmin hieman kasvanut. Euroopan komission Economic Operator Systems (EOS) -tietokannan mukaan Suomessa oli 3.3.2014 voimassa 63 AEO-todistusta (Euroopan komissio 2014).

Suomalaisten AEO-toimijoiden alhaisesta lukumäärästä sekä hankkeen tuoreudesta johtuen AEO-todistuksen hakuprosessi ja -vaatimukset ovat useille suomalaisille yrityksille vielä varsin tuntemattomia (Määttä 2012; Annila 2012).

AEO-hankkeen tuoreus näkyy myös siinä, että hanketta käsitteleviä tieteellisiä artikkeleita on julkaistu toistaiseksi varsin vähän. Valtaosa saatavilla olevasta materiaalista on Euroopan komission ja kansallisten tulliviranomaisten laatimaa materiaalia, jossa hanketta käsitellään pääasiassa viranomaisen näkökulmasta.

2.2. Tavoitteet

Tutkielmassa keskitytään AEO-todistuksen haku- ja ylläpitoprosessien tarkasteluun.

Päätavoitteena on arvioida täyttääkö tapaustutkimuksen kohteena oleva kansainvälisessä toimitusketjussa toimiva esimerkkiyritys Euroopan komission asettamat AEO-todistuksen myöntämisperusteet.

Toissijaisena tavoitteena on määritellä toimenpiteet, joiden avulla esimerkkiyritys voi korjata toiminnassaan mahdollisesti havaittavat puutteet.

Toimenpide-ehdotusten laadinnassa on olennaista määritellä toimenpiteet siten, että esimerkkiyritys kykenee viemään läpi AEO-todistuksen hakuprosessin yleisimmät ongelmat välttämällä ja ennen kaikkea ottamaan käyttöön käytännöt, joiden avulla valtuutetun taloudellisen toimijan asema voidaan ylläpitää jatkossa.

Määriteltyjen tavoitteiden pohjalta tutkimukselle muotoutui seuraavat tutkimuskysymykset, joihin tutkimuksessa pyritään vastaamaan.

- Täyttääkö yrityksen toiminta AEO-toimijalle asetetut vähimmäisvaatimukset?

- Mitä toimenpiteitä yritykseltä vaaditaan mahdollisten puutteiden korjaamiseksi?
- Mitkä ovat yleisimmät AEO-todistuksen hakuprosessin yhteydessä havaitut puutteet?
- Mitä AEO-toimijan aseman ylläpitäminen vaatii yritykseltä?
- Millaiset ylläpitokäytännöt soveltuvat yritykselle?

Asetettujen tavoitteiden saavuttaminen ja tutkimuskysymyksiin vastaaminen vaatii AEO-todistuksen hakuvaatimukseen perehtymistä, esimerkkiyrityksen nykyisten toimintatapojen syvällistä analysointia, AEO-todistuksen hakuprosessiin liittyvien yleisimpien ongelmien tunnistamista sekä AEO-toimijan aseman ylläpitokäytäntöihin ja -vaatimukseen tutustumista.

2.3. Tutkimusmenetelmä

Tutkimuksen toteutustavaksi valittiin tapaustutkimus, koska sen arvioitiin soveltuvan parhaiten tutkimukselle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen.

Eriksson ja Kovalainen (2008: 116) mainitsevat, että tapaustutkimuksen menetelmien avulla voidaan esittää monimutkainen ja vaikeasti lähestyttävä ongelma yksinkertaistetussa käsiteltävässä muodossa.

Tapaustutkimukselle on ominaista, että siinä käsitellään joko yksittäistä tapausta tai pientä joukkoa toisiinsa riippuvuussuhteessa olevia tapahtumia, joita tutkitaan ympäristönsä osana, yksityiskohtaista aineistoa kerätään useita metodeja hyödyntämällä ja tutkimuksen tavoitteena on tutkimuksen kohteen kuvailu (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009: 134–135).

Tutkimustyössä tavoitteena on selvittää esimerkkiyrityksen toiminnan nykytila ja laatia havaintojen pohjalta toimintaa haluttuun suuntaan ohjaavia kehitysehdotuksia. Määriteltyjen kehitysehdotusten käytännön toimivuutta ei

tutkimuksessa ole mahdollista todentaa tutkimukseen käytettävissä olevan ajan rajallisuudesta johtuen.

Edellä mainituista syistä johtuen tutkimuksen tutkimusotteeksi valikoituikin toiminta-analyyttinen tutkimusote.

Toiminta-analyyttisessä tutkimusotteessa tutkimuskohteen ja tutkijan välinen yhteys on tiivis ja kohdetta tarkastellaan syvällisesti sisältä päin. Tutkimuksessa pyritään ymmärtämään tutkimuskohteeseen liittyviä monimutkaisia ongelmia. (Olkkonen 1993: 72–73.)

Olkkonen (1993: 72–73) mukaan toiminta-analyyttiselle tutkimusotteelle on tyypillistä, että tutkimuskohteena on jonkin yrityksen sisäiseen toimintaan liittyvä ongelma josta ei ole saatavilla ”ainakaan yksinomaan ulkoisia, neutraaleja havaintoja”. Tutkimuksen lopputuloksena voi olla esimerkiksi uusia teorioita, hypoteeseja tai toimintaohjeita (Olkkonen 1993: 73).

Toiminta-analyyttisen tutkimusotteen ongelmana on tulosten yleistettävyyden ja ennen kaikkea verifiointi, joka vaatii, että tulokset omaksutaan käytäntöön. Yleisesti tulosten yleistettävyyden ja verifiointi toteutetaan jatkotutkimuksin. (Olkkonen 1993: 74.)

Lähestymistavaltaan tutkimus on kvalitatiivinen. Tutkimuksessa keskitytään kvalitatiiviselle eli laadulliselle tutkimukselle tyypillisesti todellisen elämän tutkimiseen mahdollisimman kokonaisvaltaisesti, aineiston kokoamisessa hyödynnetään ihmiskeskeisiä metodeja ja koottua aineistoa tarkastellaan monitahoisesti ja yksityiskohtaisesti. (Hirsjärvi ym. 2009: 161–164.)

Tutkimustyössä tutkimuskohteeseen perehdytään esimerkkiyrityksessä suoritettavan AEO-itsearviointin avulla. Itsearvioinnissa käytettävä aineisto kerätään pääosin yrityksessä toteutettavan kyselytutkimuksen avulla.

Kyselytutkimuksessa käytettävä kysymyslomake koostuu esimerkkiyrityksen toimintaa laaja-alaisesti ja perusteellisesti selvittävästä avoimista kysymyksistä. Pääasiallisesti aineiston keräysmenetelmäksi valittiin kyselytutkimus, koska

sen avulla voidaan kerätä tietoa tutkivasta kohteesta verrattain lyhyessä ajassa (Hirsjärvi ym. 2009: 195).

Kyselytutkimuksen heikkouksia kuten vastausten vajavaisuutta pyritään kompensoimaan kohdennetuin haastatteluin. Haastattelumenetelmäksi valittiin teemahaastattelu. Valinnan taustalla oli menetelmän joustavuus lomakehaastatteluun verrattuna (Hirsjärvi ym. 2009: 208–209; Hirsjärvi & Hurme 2008). Joustavuus mahdollistaa reagoinnin haastattelutilaisuudessa mahdollisesti esiin nousevaan uuteen ennakoimattomaan tietoon (Hirsjärvi ym. 2008).

Kysely- ja haastattelututkimusten tausta-aineistona käytetään Euroopan komission laatimaa AEO-itsearviointimateriaalia.

Tutkimusaiheena olevaan AEO-hankkeeseen perehdytään aiheesta julkaistun kirjallisuuden avulla. AEO-todistuksen haku- ja ylläpitovaatimusten tarkastelussa pääasiallisina lähteinä käytetään Euroopan komission ja Tullin julkaisemaa hanketta käsittelevää materiaalia.

AEO-todistuksen haku- ja ylläpitovaiheessa havaittuja yleisimpiä puutteita kartoitetaan tutustumalla Tullin AEO-arviointien yhteydessä kirjaamiin poikkeamiin ja kehityskohteisiin. Lähdemateriaalina käytetään sekä Tullin että ulkopuolisten tahojen julkaisemia tutkimuksia ja tilastoja.

AEO-toimijan aseman ylläpitokäytäntöjä tutkitaan aiheesta julkaistun kirjallisuuden avulla.

3. VALTUUTETTU TALOUDELLINEN TOIMIJA

Euroopan komissio (2012: 7) määrittelee, että valtuutettu taloudellinen toimija on taloudellinen toimija, jonka katsotaan olevan luotettava toimija tulliin liittyvissä toiminnoissaan. AEO-toimijan asema myönnetään Euroopan unionissa erillisen hakemuksen perusteella AEO-arviointiperusteet täyttävälle taloudelliselle toimijalle. (EY 648/2005).

Valtuutettu taloudellinen toimija on määritelty EU:n AEO-hankkeessa, joka pohjautuu Maailman tullijärjestön SAFE-viitekehukseen (Donner & Kruk 2009: 23; Tulli 2013a; Tulli 2013b).

AEO-toimijan asema on tarkoitettu yhteisöön sijoittautuneille yrityksille, jotka käsittelevät tullivalvonnassa olevaa tavaraa, siihen liittyvää tietoa tai asiakirjoja (Tulli 2013b).

3.1. WCO:n SAFE-viitekehys

Maailman tullijärjestö on vuonna 1952 perustettu kansainvälinen tullihallintojen yhteistyöelin, jonka päätavoitteena on tullaustoiminnan tehokkuuden parantaminen. Järjestön 179 jäsenvaltion osuus maailmankaupasta on noin 98 %. Järjestö tarjoaa jäsenilleen ohjausta ja tukea tullaustoiminnan kehittämiseen. (WCO 2013.)

Globalisaation myötä tapahtunut tuotannon keskittyminen ja sitä seurannut kansainvälisen kaupankäynnin merkittävä lisääntyminen on tehnyt toimitusketjuista entistä kriittisempiä ja siten myös varsin houkuttelevia kohteita muun muassa kansainvälisen terrorismin näkökulmasta (WCO 2013; WCO 2012; Sheffi 2001).

Kansainvälisen kaupankäynnin lisääntyminen ja turvallisuusuhkien painoarvon kasvu on lisännyt ratkaisevasti myös eri maiden tullihallintojen työmäärää ja keskinäistä vuorovaikutusta (WCO 2013; WCO 2012; Mikuriya 2007).

Vastatakseen muuttuneeseen tilanteeseen WCO julkaisi vuonna 2005 Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade (SAFE) -viitekehyksen, jonka tavoitteena on

- määrittellä standardit, joiden avulla toimitusketjun turvallisuus ja luotettavuus voidaan varmistaa maailmanlaajuisesti
- harmonisoida toimitusketjun hallintaa eri kuljetustapojen välillä
- valmentaa tullihallintoja 2000-luvun haasteisiin
- vahvistaa eri maiden tullihallintojen välistä yhteistyötä korkeariskisten kuljetusten tunnistamiseksi
- tiivistää tullihallintojen ja yritysten yhteistyötä
- parantaa tavaravirtojen sujuvaa liikkumista kansainvälisissä toimitusketjuissa. (WCO 2012: 3; Donner ym. 2009: 20.)

Viitekehys koostuu neljästä ydinelementistä, joita ovat lähetyksistä etukäteen toimitettavat standardoidut elektroniset rahtitiedot, käyttöönotettavat riskienhallintamenetelmät, vastaanottajan vaatimuksesta tehtävät lähtevän rahdin tarkastukset ja turvallisuusvaatimukset täyttävillä yrityksillä myönnettävät etuisuudet. Viitekehys on lisäksi jaettu kahteen vuorovaikutussuhteisiin perustuvaan tukijalkaan, jotka ovat tullihallintojen keskinäinen yhteistyö sekä tullihallintojen ja yritysten välinen yhteistyö. (WCO 2012: 3; Donner ym. 2009: 20–21; Mikuriya 2007.)

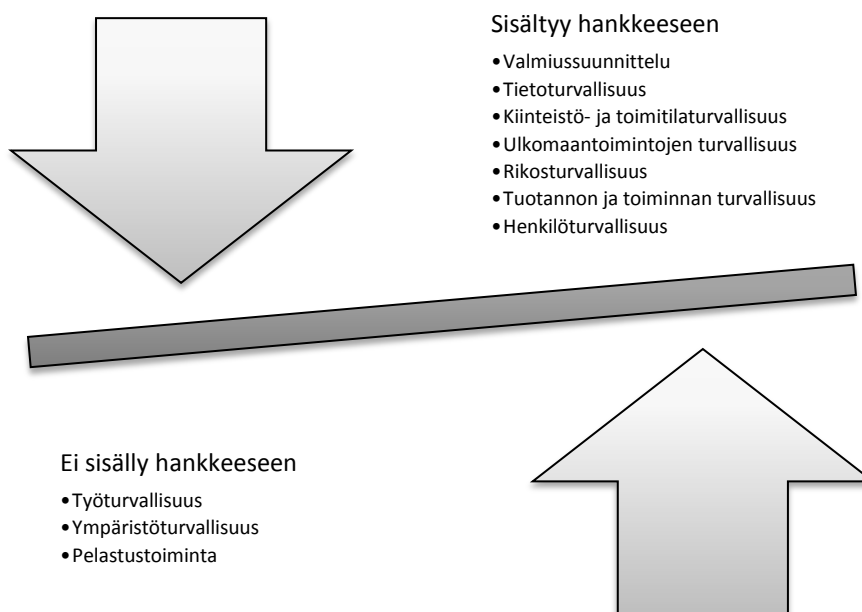
SAFE-viitekehyksessä määritellään AEO-konsepti ja esitellään suuntaviivat, joiden pohjalta WCO:n jäsenmaat voivat käynnistää omat kansalliset AEO-ohjelmansa (Donner ym. 2009: 23; WCO 2012: 47; Mikuriya 2007).

3.2. EU:n AEO-hanke

Euroopan unionin Authorised Economic Operator (AEO) -hanke pohjautuu Maailman tullijärjestön SAFE-viitekehukseen ja siinä esiteltyyn AEO-konseptiin. Hankkeeseen osallistuminen on yrityksille vapaaehtoista, mutta EU:n jäsenmaille pakollista. (Donner ym. 2009: 23; Tulli 2013a; Tulli 2013b.)

Hankkeen tavoitteena on edistää kansainvälistä kaupankäyntiä sujuvoittamalla tavaravirtoja sekä varmistaa toimitusketjun turvallisuus estämällä luvaton pääsy tavaraan ja siihen liittyvään tietoon. Lisäksi tavoitteena on, että hankkeesta saatavat hyödyt ulottuvat kaikkiin kansainvälisen kaupankäynnin osapuoliin. (Donner ym. 2009: 23; Tulli 2013a; Tulli 2013b.)

Tavoitteiden saavuttamiseksi AEO-hanke kattaa laaja-alaisesti yritysturvallisuuden eri osa-alueita (kuva 1).



Kuva 1. AEO-hankkeen ja yritysturvallisuuden suhde (Tulli 2013b).

Hankkeessa huomioidaan yritysturvallisuuden eri osa-alueista valmiussuunnittelu, tietoturvallisuus, kiinteistö- ja toimitilaturvallisuus, ulkomaantoimintojen turvallisuus, rikosturvallisuus, tuotannon ja toiminnan

turvallisuus sekä henkilöstöturvallisuus. Hankkeen ulkopuolelle jäävät työturvallisuus, ympäristöturvallisuus ja pelastustoiminta. (Tulli 2013b.)

Hankkeessa määritelty valtuutettu taloudellinen toimija on lisätty EU:n tullikodeksiin vuonna 2005 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) numero 648/2005 (Euroopan komissio 2013b; Tulli 2013b).

Asetuksessa (EY 648/2005) määritellään muun muassa, että Euroopan unionin jäsenvaltioiden on myönnettävä AEO-toimijan asema mille tahansa yhteisön tullialueelle sijoittautuneelle taloudelliselle toimijalle, joka täyttää toimijoiden tarkastusjärjestelmiin, taloudelliseen vakavaraisuuteen ja vaatimusten aiempaan noudattamiseen liittyvät yhteiset arviointiperusteet. Lisäksi asetuksessa todetaan, että yhdessä jäsenvaltiossa myönnetty AEO-toimijan asema on tunnustettava myös muissa jäsenvaltioissa (EY 648/2005).

Yksityiskohtaiset AEO-toimijaa koskevat säännökset on lisätty yhteisön tullikodeksin soveltamissäännöksiin vuonna 2006 Euroopan komission asetuksella (EY) numero 1875/2006 (Euroopan komissio 2013b; Tulli 2013b). Yhteisön tullikodeksia ja sen soveltamissäännöksiä on sittemmin vielä täydennetty asetuksilla numero 197/2010 ja 1192/2008 AEO-hankkeesta saatujen käytännön kokemusten pohjalta (Euroopan komissio 2013b).

AEO-toimijan asema myönnetään EU:ssa todistuksen muodossa, jonka saamiseksi toimijan täytettävä vähintään seuraavat vaatimukset (Euroopan komissio 2012: 7)

- osoitus tullivaatimusten noudattamisesta
- riittävä kuljetustietojen ja kaupallisten tietojen hallintajärjestelmä, joka mahdollistaa asiaankuuluvat tullitarkastukset
- näyttö taloudellisesta vakavaraisuudesta

3.3. Todistukset

Valtuutetun taloudellisen toimijan aseman osoittavien AEO-todistusten myöntäminen aloitettiin EU:ssa 1.1.2008 ja vuoden 2012 loppuun mennessä todistuksia on myönnetty yhteensä 12 346 kappaletta. Vuosina 2008–2012 hakemuksia jätettiin EU:ssa yhteensä 14 615 kappaletta. (Tulli 2013b.)

Suomen osuus kokonaisuudesta on vain murto-osa. Vuoden 2012 loppuun mennessä Suomessa on myönnetty Tullin (2013b) mukaan yhteensä 60 AEO-todistusta ja Suomeen on jätetty yhteensä 74 todistushakemusta.

Haettavia todistuksia on olemassa kolmea eri tyyppiä, jotka eroavat toisistaan sekä hakuvaatimusten että saavutettavien etujen osalta. Eri todistustyyppejä ovat AEO Customs Simplifications (AEOC), AEO Safety and Security (AEOS) ja AEO Full (AEOF). Todistusten hakuvaatimuksia käsitellään tarkemmin kappaleessa 4. (Tulli 2013a; Tulli 2013b.)

AEOC-todistus on tarkoitettu EU:n sisämarkkinoilla toimiville yrityksille, jotka haluavat hyötyä tullilainsäädännössä määritellyistä yksinkertaistetuista menettelyistä (Euroopan komissio 2012: 7–8).

AEOS-todistus on suunnattu EU:n alueelle sijoittuneille yrityksille, jotka käyvät yhteisön tullirajat ylittävää kauppaa. Todistuksen haltija on oikeutettu yksinkertaistettuihin tullitarkastuksiin tavaroiden saapuessa tai poistuessa yhteisön tullialueelta. (Euroopan komissio 2012: 8–9.)

Lisäksi AEOS-todistuksen haltija katsotaan luotettavaksi toimijaksi kansainvälisessä toimitusketjussa. Yritys on täten oikeutettu nauttimaan EU:n ja kolmansien osapuolien sopimista vastavuoroisen tunnustamisen eduista. (Euroopan komissio 2012: 8–9.)

AEOF-todistus on suunnattu yhteisöön sijoittuneille yrityksille, jotka toimivat sekä EU:n sisä- että ulkomarkkinoilla. Todistustyyppi sisältää sekä AEOC- että AEOS-todistuksen. AEOF-todistuksen haltija onkin oikeutettu molempien edellä mainittujen todistusten tarjoamiin etuihin. (Euroopan komissio 2012: 9–10.)

Vuosina 2008–2012 suosituin todistustyyppi on ollut AEOF, jonka osuus kaikista EU:n alueella haetuista todistuksista oli 51 %. AEOC-todistusten osuus oli vastaavana ajankohtana 46 % ja AEOS-todistusten vain 3 %. (Tulli 2013b.)

Suomen osalta pääsääntöisesti kaikki todistukset ovat olleet tyyppiä AEOF ja niiden osuus kaikista voimassa olevista todistuksista oli vuoden 2012 lopussa 92 %. Loput 8 % todistuksista oli AEOS-todistuksia. (Tulli 2013b.)

3.4. Edut

Tulli (2013b) mainitsee AEO-toimijan aseman yleisinä etuina toimitusketjun parantuneen turvallisuuden, tavaravirtojen nopeutumisen ja tullauskäytäntöjen yksinkertaistumisen sekä toimijan tullauskäytäntöihin liittyvien sisäisten prosessien läpikäynnin Tullin asiantuntijoiden toimesta.

Merkittävä tutkimuksissa havaittu etu on myös AEO-toimijan aseman mukanaan tuoma luotettavan toimijan imago, jolla on todettu olevan positiivinen vaikutus yrityksen kilpailukykyyn (Määttä 2012: 55; Annila 2012: 36; Altemöller 2011).

AEO-toimijan asema tuo mukanaan myös useita tavaravirtojen näkyvyyteen ja jäljitettävyyteen, henkilöstön luotettavuuteen ja sitoutumiseen, prosessien kehittämiseen, toimittajien valintaan, toimitusketjun turvallisuuteen sekä toimitusketjuun osallistuvien toimijoiden väliseen yhteistyöhön liittyviä etuuksia (Euroopan komissio 2012: 21–22; Altemöller 2011; Aigner 2010).

Valtuutetun taloudellisen toimijan asema tunnustetaan kaikissa EU:n jäsenmaissa ja toimija on oikeutettu kaikissa maissa samoihin etuihin (EY 648/2005; EY 1875/2006; Euroopan komissio 2012: 16).

Aseman mukanaan tuomat edut voidaan jakaa karkeasti välillisiin ja välittömiin etuihin. Välittömät edut on esitetty taulukossa 1 ja välilliset taulukossa 2.

Taulukko 1. AEO-toimijan aseman välittömät edut (Euroopan komissio 2012: 16–23; Tulli 2013b).

Etu	AEOC	AEOS	AEOF
Yksinkertaistetut tullimenettelyt	x	-	x
Ennakkoilmoitus tehtävästä tullitarkastuksesta	-	x	x
Yksinkertaistetut tuonnin ja viennin yleisilmoitukset	-	x	x
Vähemmän vaarattomuuteen ja turvallisuuteen liittyviä fyysisiä ja asiakirjoihin perustuvia tullitarkastuksia	-	x	x
Vähemmän muihin kuin vaarattomuuteen ja turvallisuuteen liittyviä fyysisiä ja asiakirjoihin perustuvia tullitarkastuksia	x	-	x
Etusija tullitarkastuksissa	x	x	x
Tarkastuspaikan valinta	x	x	x
Vastavuoroinen tunnustaminen	-	x	x

AEOC-todistuksen haltijan välittömiksi eduiksi mainitaan oikeus yksinkertaistettuihin tullimenettelyihin, etusijan mahdollisissa tullitarkastuksissa sekä mahdollisuuden vaikuttaa tullitarkastuksen tarkastuspaikkaan. Lisäksi todistuksen haltija hyötyy muihin kuin vaarattomuuteen ja turvallisuuteen liittyvien tullitarkastusten lukumäärän vähentymisestä.

AEOS-todistus tuo mukanaan välittömistä eduista oikeuden saada ennakkoilmoitus tehtävästä tullitarkastuksesta, oikeuden antaa yksinkertaistetut tietovaatimukset sisältävät tuonnin ja viennin yleisilmoitukset, vähemmän vaarattomuuteen ja turvallisuuteen liittyviä fyysisiä ja asiakirjoihin perustuvia tullitarkastuksia, etusijan mahdollisissa tullitarkastuksissa, mahdollisuuden vaikuttaa tullitarkastuksen tarkastuspaikkaan sekä oikeuden vastavuoroisesta tunnustamisesta sovittuihin etuihin.

AEOF-todistuksen haltija on oikeutettu kaikkiin sekä AEOC- että AEOS-todistuksen mukanaan tuomiin välittömiin etuihin.

Taulukko 2. AEO-toimijan aseman välillisiä etuja (Euroopan komissio 2012: 21–23; Tulli 2013b).

Etu	AEOC	AEOS	AEOF
Luotettavan toimijan maine	-	x	x
Toimitusketjun parantunut turvallisuus ja läpinäkyvyys	-	x	x
Tavaravirtojen nopeutuminen ja parantunut ennustettavuus	x	x	x
Parantuneet suhteet tulliin ja muihin viranomaisiin	x	x	x
Varkauksien ja hävikin vähentyminen	-	x	x
Varastohallinnan tehostuminen	x	x	x
Yhteistyön tiivistyminen kauppakumppanien kanssa	-	x	x

Välillisten etujen osalta AEOC-todistuksen haltija hyötyy tavaravirtojen nopeutumisesta ja parantuneesta ennustettavuudesta, parantuneista suhteista tulliin ja muihin viranomaisiin sekä varastohallinnan tehostumisesta.

AEOS- ja AEOF-todistuksen mukaan tuomia välillisiä etuja ovat luotettavan toimijan maine, toimitusketjun parantunut turvallisuus ja läpinäkyvyys, tavaravirtojen nopeutuminen ja parantunut ennustettavuus, parantuneet suhteet tulliin ja muihin valtion viranomaisiin, varkauksien ja hävikin vähentyminen, varastohallinnan tehostuminen sekä yhteistyön tiivistyminen kauppakumppanien kanssa.

AEO-todistuksesta saatavia hyötyjä ovat tutkineet muun muassa Urciuoli ja Ekwall sekä Määttä.

Urciuoli ja Ekwall keskittyivät vuonna 2012 julkaistussa tutkimuksessa tarkastelemaan AEOC- ja AEOS-todistustyyppien vaikutusta toimitusketjun turvallisuuteen ja tehokkuuteen.

Tutkimuksessa havaittiin, että AEOS-todistus vaikuttaa positiivisesti sekä toimitusketjun turvallisuuteen että sen tehokkuuteen. AEOC-todistuksen sen sijaan todettiin vaikuttavan positiivisesti toimitusketjun tehokkuuteen, mutta negatiivisesti toimitusketjun turvallisuuteen. (Urciuoli & Ekwall 2012.)

Vertailtaessa eri todistustyyppejä keskenään, AEOC-todistuksen arvioitiin parantavan toimitusketjun tehokkuutta AEOS-todistusta enemmän (Urciuoli ym. 2012).

AEOC-todistuksen toimitusketjun turvallisuutta vähentävä vaikutus todettiin tutkimuksessa vähäiseksi (Urciuoli ym. 2012).

Määttä sen sijaan selvitti samana vuonna julkaistussa tutkimuksessa suomalaisten AEO-toimijoiden kokemia käytännön etuja.

Tehdyn tutkimuksen perusteella pääosa yritysten tunnistamista ja kokemista hyödyistä on välillisiä. Tutkimuksessa mukana olleet yhdeksän AEO-toimijan aseman saavuttanutta vienti- ja tuontiyritystä mainitsivat välillisinä etuina muun muassa toimitusketjun ja yritysturvallisuuden parantumisen, luotettavan toimijan maineen, sisäisten prosessien selkeytymisen sekä tiivistyneen yhteistyön Tullin kanssa. Välittöminä etuina esiin nousi Tullin myöntämien erillislupien hakemisen helpottuminen ja yhteisön sisäisen tullaustoiminnan tehostuminen. (Määttä 2012: 45–46.)

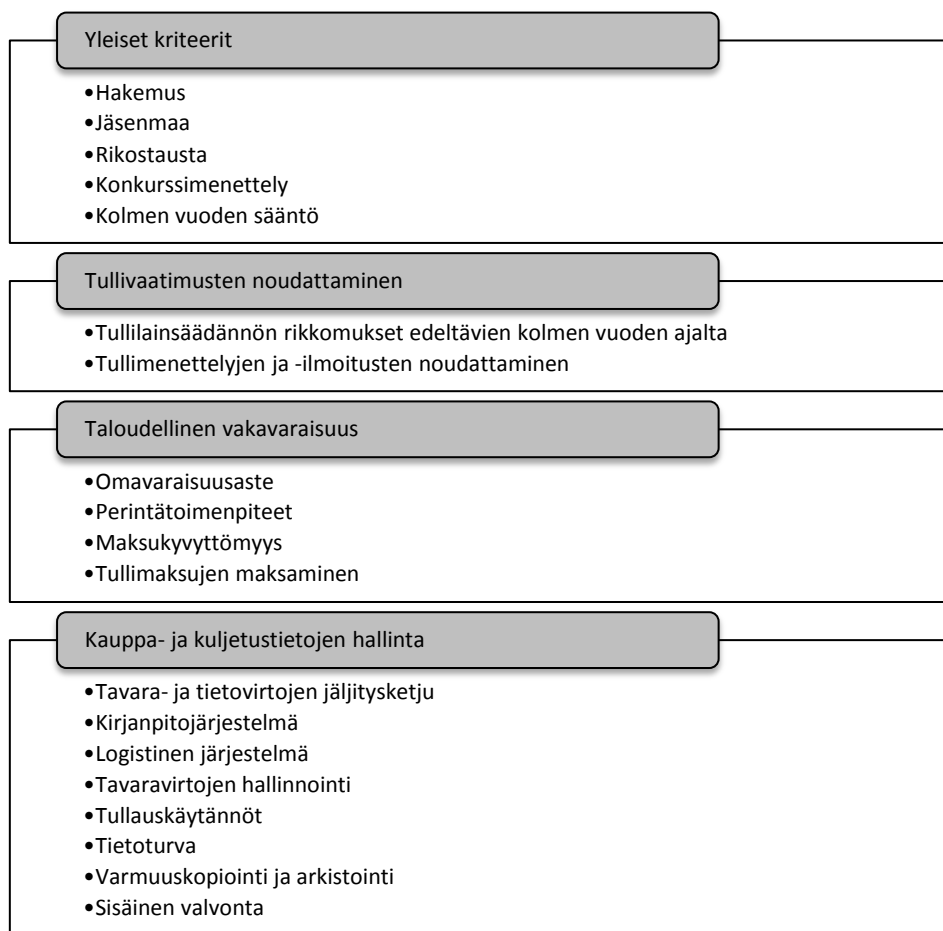
4. AEO-TODISTUKSEN HAKUVAATIMUKSET

AEO-todistuksen hakuprosessissa hakijan toimintaa tarkastellaan laaja-alaisesti. Hakuvaatimukset voidaan jakaa karkeasti kahdeksaan eri osa-alueeseen, joista osa koskettaa kaikkia todistustyyppisiä ja osa vain AEOS- ja AEOF-todistuksia.

4.1. AEOC-, AEOS- ja AEOF-todistuksia koskevat vaatimukset

Taloudelliselle toimijalle voidaan myöntää AEOC-, AEOS- tai AEOF-todistus mikäli toimija täyttää tietyt yleiset kriteerit, osoittaa noudattavansa tullivaatimuksia, on taloudellisesti vakavarainen sekä käyttää riittävän kehittyntä kauppaa- ja kuljetustietojen hallintajärjestelmää. (EY 1875/2006.)

Kuvassa 2 on esitetty arvioitavat osa-alueet, jotka koskevat todistustyyppisiä AEOC, AEOS ja AEOF.



Kuva 2. AEOC-, AOES- ja AEOF-todistustyyppettä koskevat arvioitavat osa-alueet (Tulli 2013b).

Yleisten kriteerien osalta hakuvaatimukset täyttyvät kun AEO-todistushakemus on muodollisesti oikein, hakemus on jätetty oikeaan EU:n jäsenmaahan, hakijan rikostausta on puhdas, hakija ei ole konkurssissa tai hakenut konkurssia ja hakijan mahdollisesta AEO-toimijan aseman kumoamisesta on kulunut vähintään kolme vuotta (EY 1875/2006; Tulli 2013b).

Hakijan tulee myös pystyä osoittamaan noudattaneensa tullivaatimuksia hakemuksen jättämistä edeltäneiden kolmen vuoden aikana. Ehto toteutuu kun hakija, hakijan mahdollinen laillinen edustaja tulliasioissa, hakemuksen tehneen yrityksen johtaja, liikkeenjohdosta vastaava henkilö tai tulliasioista vastaava henkilö ei ole syyllistynyt viimeisen kolmen vuoden aikana tullisääntöjen vakavaan tai toistuvaan rikkomiseen. Rajatapauksissa toimivaltainen

tulliviranomainen voi todeta vaatimusten täyttyneen, mikäli tullisääntöjen rikkominen on ollut merkitykseltään vähäistä tullaustoiminnan laajuuteen nähden. (EY 1875/2006; Euroopan komissio 2012: 25–26.)

Hakija katsotaan taloudellisesti vakavaraiseksi kun hakija ei ole maksukyvyttömyysmenettelyssä, hakija on kyennyt maksamaan kaikki tavaroiden tuontiin ja vientiin liittyvät maksut ja verot ongelmitta hakemuksen jättämistä edeltäneiden kolmen vuoden aikana, hakija kykenee osoittamaan omaavansa riittävät taloudelliset resurssit velvoitteidensa hoitamiseksi ja hakijan varojen nettoarvo on positiivinen. Mikäli omavaraisuusaste on negatiivinen, mutta hakija kykenee todistamaan, että tilanne voidaan korjata, niin hakijan voidaan katsoa täyttävän ehdon tältä osin. (EY 1875/2006; Euroopan komissio 2012: 31–36.)

Hakijalla on oltava riittävän kehittynyt kauppaa- ja kuljetustietojen hallintajärjestelmä, joka mahdollistaa tavara- ja tietovirtojen aukottoman jäljitysketjun, sisältää yleisesti hyväksytyjä periaatteita ja säännöksiä noudattavan kirjanpitojärjestelmän, sisältää AEOC- ja AEOF-todistusta hakevien hakijoiden osalta yhteisötavarat muista tavaroista erottavan logistisen järjestelmän, mahdollistaa tavaravirtojen hallinnoinnin ja asianmukaiset tullauskäytännöt, täyttää asetetut tietoturva-, varmuuskopiointi- ja arkistointivaatimukset sekä sisältää laittomat ja luvattomat tapahtumat havaitsevan sisäisen valvonnan järjestelmän (EY 1875/2006; Euroopan komissio 2012: 28–31).

Jäljitysketjun tulee mahdollistaa yritykseen tulevien, yrityksessä käsiteltävien sekä yrityksestä lähtevien lähetys-, tavara- ja tuotevirtojen jäljittäminen alusta loppuun saakka. Hallintajärjestelmässä olevien tietojen tulee vastata lähetysten, tavaroiden ja tuotteiden fyysistä liikkumista. (Euroopan komissio 2012: 28–29.)

Kirjanpitojärjestelmän tulee edellä kuvatun jäljitysketjun lisäksi mahdollistaa kirjanpidon tarkastuksiin perustuvat tullitarkastukset (EY 1875/2006; Euroopan komissio 2012: 28–29).

Hallintajärjestelmän tulee myös antaa tulliviranomaisille mahdollisuus tarkastella tarvittaessa hakijan tulli- ja kuljetusasiakirjoja. Asiakirjat voidaan

saattaa viranomaisten saataville joko sähköisesti tai fyysisesti. (EY 1875/2006; Euroopan komissio 2012: 29.)

Hakijan hallinnollisen organisaation on oltava yrityksen liiketoimintamallin mukainen ja sen on sovellettava tavaravirtojen hallintaan. Hakijalla tulee myös olla asianmukaiset käytännöt ja menettelyt tavaroiden tuontiin ja vientiin liittyvien lupien hallintaan. (EY 1875/2006; Euroopan komissio 2012: 30.)

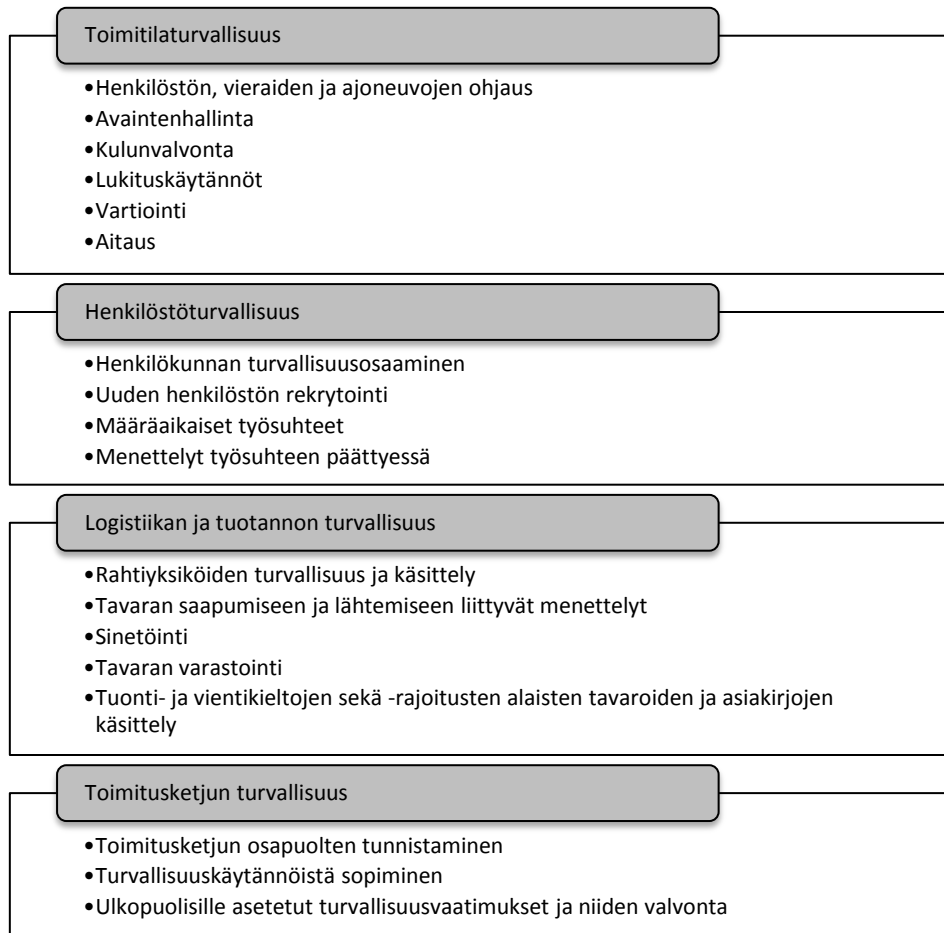
Hallintajärjestelmään tulee sisältyä ilmoituskäytännöt, joiden mukaan toimitaan mahdollisissa tullaukseen liittyvissä ongelmatapauksissa (EY 1875/2006). Ilmoituskäytännöissä määritellään yhteyshenkilöt ja käytännöt tulee saattaa työntekijöiden tietoon. Hakijan tulee myös luoda asianmukaiset viestintäyhteydet tulliviranomaisiin. (Euroopan komissio 2012: 30–31.)

Tietoturvan osalta hallintajärjestelmään on sisällyttävä menettelyt, joiden avulla tietojärjestelmät ja niiden sisältämät tiedot suojataan luvattomalta käytöltä (EY 1875/2006). Lisäksi hakijalla tulee olla käytössä asianmukaiset menetelmät tietojen varmuuskopiointiin ja arkistointiin (EY 1875/2006). Arvioinnissa pääpaino on merkityksellisen tiedon tunnistamisessa ja säilymisessä sekä turvasuunnitelmissa (Euroopan komissio 2012: 30–31).

Hallintajärjestelmän arvioinnissa huomioidaan hakijan liiketoiminnan luonne ja laajuus (Euroopan komissio 2012: 29).

4.2. AEOS- ja AEOF-todistuksia koskevat vaatimukset

Edellisessä kappaleessa määriteltyjen ehtojen lisäksi AEOS- ja AEOF-todistuksia hakevan toimijan on täytettävä määritellyt toimitiloja, henkilöstöä, logistiikkaa, tuotantoa sekä toimitusketjun turvallisuutta koskevat vaatimukset (kuva 3). Vaatimuksien täyttymistä arvioidaan tapauskohtaisesti yrityksen liiketoimintamalli huomioiden (Euroopan komissio 2012: 36).



Kuva 3. AEOS- ja AEOF-todistustyyppejä koskevat arvioitavat osa-alueet (Tulli 2013b).

Toimitilaturvallisuuden osalta on olennaista, että tilat on rakenteellisesti suojattu ja turvallisuusvalvonta on riittävällä tasolla. Turvatoimien avulla pyritään estämään tai vähintäänkin hidastamaan laitonta tunkeutumista, havaitsemaan mahdollinen tunkeutuja sekä reagoimaan tunkeutumistapauksiin mahdollisimman nopeasti. Merkittävä osa toimitilaturvallisuutta on kulunvalvonta. Turvallisuuden kannalta on myös suositeltavaa, että toimitilat on jaettu eri vyöhykkeisiin niihin liittyvien riskien perusteella. Toimitilaturvallisuutta arvioitaessa otetaan huomioon toimipaikan erityisominaisuudet, ympäristö ja toiminnan laajuus. (EY 1875/2006; Euroopan komissio 2012: 37–38.)

Henkilöstöturvallisuuden osalta on tärkeää, että hakija on varmistanut henkilöstönsä luotettavuuden tarkoituksenmukaisilla tausta- ja turvallisuus selvityksillä. Yrityksellä tulee olla asianmukaiset käytännöt selvitysten tekemiseksi, niiden tulee täyttää lainsäädännön vaatimukset ja olla laajuudeltaan tarkoituksenmukaisia. (EY 1875/2006; Euroopan komissio 2012: 44.)

Olellainen osa henkilöstöturvallisuutta on henkilöstön turvallisuuskoulutus ja -valmennus. Koulutusta tulisi järjestää henkilöstölle ja tarvittaessa kauppakumppaneille kansainvälisen toimitusketjun riskeistä, epäilyttävän rahdin tunnistamisesta, rahdin koskemattomuudesta, sisäisistä turvallisuusuhista ja pääsynvalvontatoimenpiteistä (EY 1875/2006).

Lisäksi hakijan on pidettävä kirjaa koulutuksista, valmennuksista ja ohjeistuksista, nimettävä koulutuksista vastuussa oleva taho, päivitettävä koulutuksen sisältöä säännöllisesti sekä järjestettävä henkilöstölle tarvittaessa kertauskoulutusta tietotason ylläpitämiseksi. Asianmukainen koulutus on pakollista kaikille yrityksen uusille työntekijöille sekä nykyisille työntekijöille, joiden työtehtävät liittyvät kansainväliseen toimitusketjuun. (Euroopan komissio 2012: 46.)

Hakijan rekrytointipolitiikan on oltava selkeää ja vastuuhenkilöt on määriteltävä yksiselitteisesti. Rekrytointipolitiikkaan on sisällyttävä menettelyt, joiden avulla rekrytoitavien henkilöiden luotettavuus ja tausta voidaan varmistaa. Erityishuomiota tulee kiinnittää rekrytoitaessa henkilöitä turvallisuuden kannalta arkaluontoisiin toimiin. Mikäli henkilöstöä rekrytoidaan henkilöstövuokraustoimistojen kautta, niin toimistojen kanssa tehdyissä sopimuksissa on määriteltävä missä laajuudessa henkilöiden tausta tulee missäkin tapauksessa tarkastaa. Hakijan tulee lisäksi säilyttää dokumentaatio tehdyistä turvallisuus- ja taustaselvityksistä. (Euroopan komissio 2012: 44–45.)

Hakijalla on oltava toimiva käytäntö, jolla voidaan nopeasti poistaa henkilöiltä, joiden työsuhte on päättynyt, kulkuoikeudet yrityksen toimitiloihin sekä käyttöoikeudet yrityksen tietojärjestelmiin (Euroopan komissio 2012: 45).

Logistiikan ja tuotannon turvallisuudessa tavoitteena on estää asiattomilta pääsy tavaraan, siihen liittyvään tietoon ja asiakirjoihin. Hakijalla tulee olla käytössä menettelyt, joiden avulla estetään materiaalien kulkeutuminen, vaihtuminen, häviäminen sekä luvaton käsittely. Logistiikan ja tuotannon turvallisuus liittyy läheisesti toimitilojen ja toimitusketjun turvallisuuteen. (EY 1875/2006; Euroopan komissio 2012: 39.)

Menettelyissä on huomioitava rahtiyksiköiden koskemattomuus, logistiikka mukaan lukien huolitsijan ja kuljetusvälineen valinta, saapuvan tavaran käsittely mukaan lukien laadun, määrän ja merkintöjen tarkastus, tavaroiden varastointi, varastojen tarkastus, tavaroiden tuotanto ja laadun tarkastus, tavaroiden pakkaus sekä tavaroiden lastaus mukaan lukien laadun, määrän ja merkintöjen tarkastus. Menettelyjen yhteydessä tehdyt toimenpiteet on dokumentoitava. (Euroopan komissio 2012: 39.)

Rahtiyksiköiden koskemattomuuden tarkastamiseen liittyvien käytäntöjen tulee olla selviä ja eri osapuolten vastuiden yksiselitteisiä, jotta mahdolliset loukkaukset voidaan tunnistaa ja raportoida mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Lisäksi kaikki loukkaukset tulee tutkia ja kirjata sekä ryhtyä havaintojen pohjalta asianmukaisiin vastatoimiin. (Euroopan komissio 2012: 39.)

Yksi osa logistiikan ja tuotannon turvallisuutta on tuonti- ja vientikieltojen sekä vientirajoitusten alaisten tavaroiden ja asiakirjojen käsittely. Jotta kyseisten tavaroiden väärinkäyttö ja laiton toimitus voidaan estää, hakijalla on oltava käytössä menettelyt, joiden avulla rajoitusten alaiset tavarat ja asiakirjat voidaan tunnistaa. Lisäksi menettelyjen avulla on voitava varmistaa kyseisten tavaroiden ja asiakirjojen lainmukainen käsittely. (EY 1875/2006; Euroopan komissio 2012: 40.)

Toimitusketjun turvallisuuden kannalta on tärkeää, että hakijalla on selkeä todennettavissa oleva kauppakumppaneiden valintaprosessi ja että yhteistyökumppaneiden tehtävät ja velvollisuudet määritellään selvästi sopimuksissa. Lisäksi kauppakumppaneiden on pystyttävä toimittamaan todisteet siitä, että ne täyttävät vaarattomuutta ja turvallisuutta koskevat vaatimukset. Hakijan tulee olla tietoinen kaikista toimitusketjussaan

vaikuttavista kauppakumppaneistaan ja niiden tehtävistä. (EY 1875/2006; Euroopan komissio 2012: 41–42.)

Euroopan komission (2012: 40) mukaan kauppakumppaneilla tarkoitetaan AEO-hankkeen yhteydessä taloudellisia toimijoita, joilla on molempia osapuolia hyödyttävä liikesuhde AEO-toimijan tai toimijaksi hakeutuvan yrityksen kanssa. Hankkeen kannalta olennaisia kauppakumppaneita ovat toimijat, jotka osallistuvat suoraan kansainväliseen toimitusketjuun (Euroopan komissio 2012: 40).

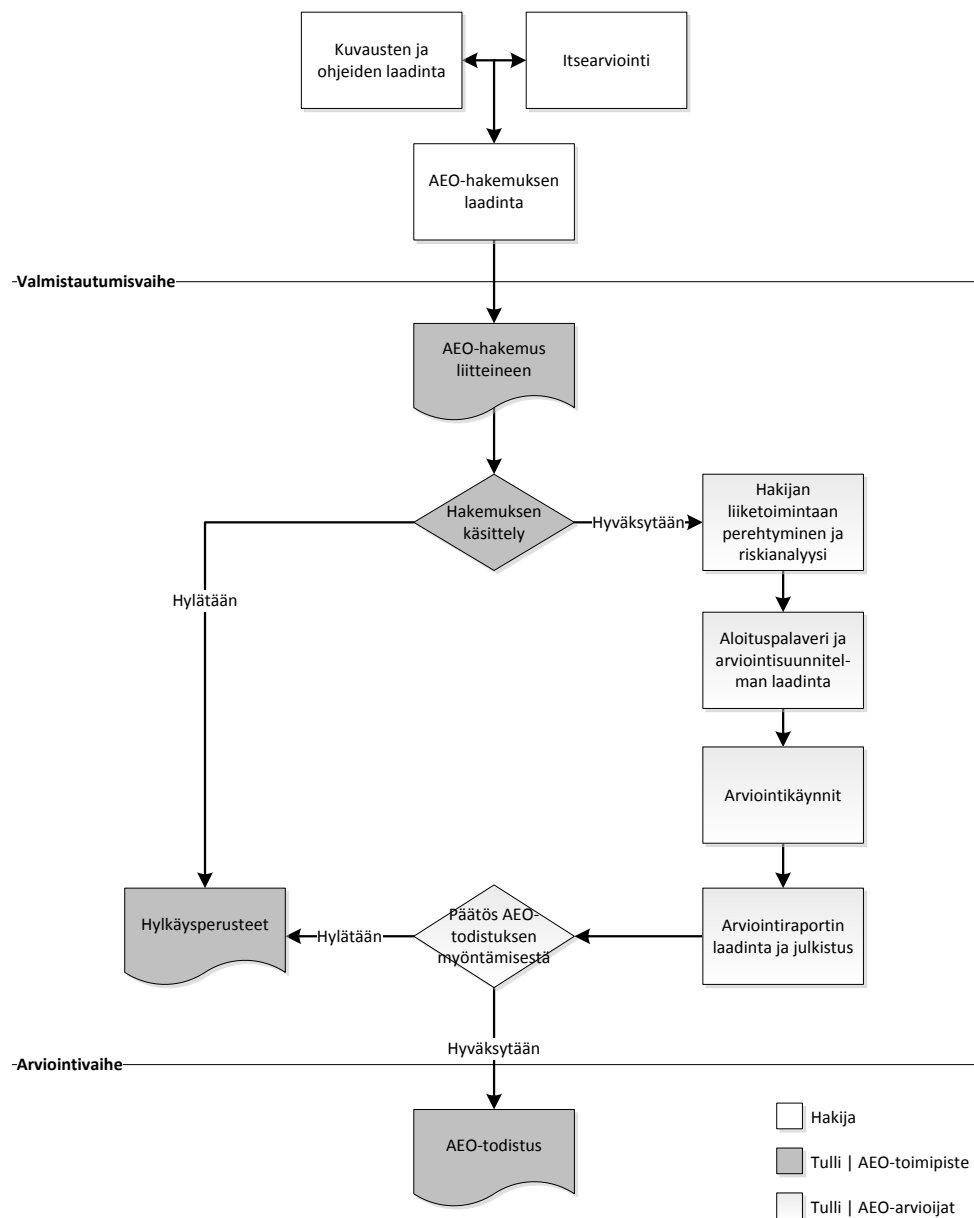
Hakijan tulee kauppakumppaneiden kanssa tekemissään sopimuksissa ohjata kumppaneitaan kehittämään toimitusketjun turvallisuutta sopimusehtojen ja -vaatimusten avulla. Hakijan tulee selvittää kauppakumppaneihinsa liittyvät turvallisuusriskit ja huomioida ne omassa riskienhallinnassaan. Riskejä tulee kartoittaa ja tarkastella säännöllisesti. Tunnistetut turvallisuusriskit ja niiden hallitsemiseksi tai poistamiseksi tehdyt toimenpiteet tulee dokumentoida ja tarvittaessa esittää tulliviranomaisille. (Euroopan komissio 2012: 42.)

Mikäli hakija on ulkoistanut jonkin vaarattomuuteen ja turvallisuuteen liittyvän toiminnon ulkopuoliselle yritykselle, niin hakijan on varmistettava, että ulkopuolinen toimija täyttää AEO-vaatimukset (Euroopan komissio 2012: 42).

Osavastuu toimitusketjun turvaamisesta siirtyy moninkertaisissa alihankintaketjuissa AEO-toimijalta sen kauppakumppanille (Euroopan komissio 2012: 43).

5. AEO-TODISTUKSEN HAKUPROSESSI

AEO-todistuksen hakuprosessi voidaan jakaa valmistautumis- ja arviointivaiheisiin. Hakuprosessi on kuvattu karkealla tasolla kuvassa 4.



Kuva 4. AEO-todistuksen hakuprosessi (Tulli 2013b).

Valmistautumisvaiheessa hakijan tulee tutustua AEO-toimijalle asetettuihin vaatimuksiin, saattaa toimintansa vastaamaan asetettuja kriteerejä ja laatia

tarvittava dokumentaatio, jolla vaatimusten täyttäminen voidaan todeta. Arviointivaiheessa tulliviranomainen arvioi myöntämisedellytysten täyttymisen sekä raportoi hakijalle mahdollisista korjaus- ja jatkokehityskohteista. (Tulli 2013b; Euroopan komissio 2012.)

5.1. Valmistautumisvaihe

Valmistautumisvaiheelle ei ole määritelty varsinaista alkupistettä, vaikkakin Tulli suosittelee, että hakuprosessi aloitettaisiin Tullin asiakaskonsultoinnilla (Tulli 2013a). Valmistautumisvaiheeseen käytettävissä olevaa aikaa ei ole rajattu (Tulli 2013b).

Tulli edellyttää, että hakija tutustuu valmistautumisvaiheessa sekä Tullin että Euroopan komission laatimiin AEO-vaatimuksia käsitteleviin asiakirjoihin sekä laatii hakijalta vaadittavat kuvaukset ja ohjeet. Lisäksi hakijan tulee valmistautumisvaiheessa täyttää varsinainen AEO-todistushakemus liitteineen. (Tulli 2013b.)

Valmistautumisvaiheeseen kuuluu olennaisena osana itsearviointi, jonka pohjalta hakijan tulee tarvittaessa korjata toiminnassaan havaitut puutteet (Tulli 2013b).

Itsearviointiin tueksi Euroopan komissio on laatinut kaikille yhteisön jäsenmaille yhteisen kaikki AEO-hankkeen osa-alueet kattavan laajan itsearviointikyselyn. Kyselyn tavoitteena on antaa hakijalle kokonaiskuva AEO-toimijalta edellytettävistä toimintatavoista. (Tulli 2013b.)

Itsearviointikysely on esitetty liitteessä 1.

Valmistautumisvaiheen painoarvoa lisää arviointivaiheelle määritelty määräaika (Tulli 2013b).

5.2. Arviointivaihe

Arviointivaiheen katsotaan alkavan hakijan jättäessä AEO-todistushakemuksen tulliviranomaiselle. Hakemuksen käsittelylle on varattu aikaa 120 kalenteripäivää, joiden aikana tulliviranomaisen on tehtävä päätös todistuksen myöntämisestä. Mikäli hakemusta ei pystytä käsittelemään 120 päivän sisällä, niin viranomaisen voi pidentää määräaika tarvittaessa 60 päivällä. (Euroopan komissio 2012: 71–72; Tulli 2013b.)

Myös hakijalla on mahdollisuus pyytää tulliviranomaisilta määräajan pidennystä arvioinnissa havaittujen ongelmien korjaamiseksi. Myönnetyn lisäajan tulee olla kohtuullinen tehtäviin korjauksiin nähden. (Euroopan komissio 2012: 71–72; Tulli 2013b.)

Tulliviranomainen käsittelee hakemuksen ja päättää sen muodollisesta hyväksymisestä. Hyväksytty hakemus siirretään Tullin AEO-arvioijien käsiteltäväksi. (Tulli 2013b.)

Tulliviranomainen ilmoittaa hakijalle hakemuksen hyväksymisestä tai hylkäämisestä. Hylkäämisen yhteydessä myös hylkäämisperusteet ilmoitetaan hakijalle. (EY 1875/2006; Euroopan komissio 2012: 51.)

Tullin AEO-arvioijat perehtyvät hakijan liiketoimintaan, organisaatorakenteeseen, sisäisiin prosesseihin ja käytäntöihin hakijan toimittamien sekä muista tietolähteistä kerättyjen tietojen pohjalta (Euroopan komissio 2012: 51). Yksi tietolähde ovat muut EU:n jäsenvaltiot, joista tietoja hankitaan tietojenvaihto- sekä virka-apumenettelyjen kautta (Euroopan komissio 2012: 72–74).

Hakijan toimintaan perehtymisen lisäksi tietojen pohjalta laaditaan riskianalyysi, jonka tuloksia käytetään hyväksi arviointikohteiden valinnassa ja painotuksessa (Euroopan komissio 2012: 65–66). Riskianalyysissä huomioidaan hakijan liiketoimintamalli ja toiminnan luonne (Euroopan komissio 2012: 66).

Riskianalyysin pohjalta Tullin arvioijat laativat yhdessä hakijan kanssa arviointisuunnitelman, jonka perusteella hakijayrityksen toimintaa

tarkastellaan hakemuksen käsittelyn kannalta riittävässä laajuudessa hakijan tiloihin kohdistuvien tarkastuskäynnein (Euroopan komissio 2012: 68–69; Tulli 2013b). Arvioinnissa painotetaan riskianalyysin avulla tunnistettuja merkittävimpiä riskialueita sekä hakijan oman riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan tehokkuutta (Euroopan komissio 2012: 68–69). Arvioinnin yhteydessä kaikki AEO-hankkeen osa-alueet käydään läpi hakijan roolia painottaen (Tulli 2013b).

Mikäli hakijan tullitoimintojen kannalta olennaisten toimitilojen lukumäärä tai laajuus on huomattava, niin tulliviranomainen voi kohdistaa tarkastuskäynnit vain osaan tiloista (EY 1875/2006).

Arvioinnin tavoitteena on varmistaa, että

- toimitusketjut, joissa hakija on osallisena, ovat turvallisia,
- dokumentoidut ohjeistukset, suunnitelmat ja menettelytavat vastaavat vaatimuksia ja
- käytännön toiminta vastaa dokumentaatiota (Tulli 2013b).

Tulli laatii tarkastuskäyntien ja hakijan toimittaman materiaalin pohjalta arviointiraportin, jossa esitetään muun muassa arvioinnissa tehdyt toimet ja tarkastetut osa-alueet, hakijan riskiprofiili sekä mahdolliset poikkeamat ja kehitysalueet. Raportti sisältää myös tiedon siitä, että esittävätkö Tullin AEO-arvioijat AEO-todistuksen myöntämistä vai epäämistä. (Euroopan komissio 2012: 70.)

Mikäli arviointiprosessissa on havaittu hakijan toiminnassa kehitysalueita, niin hakijan tulee laatia toimintasuunnitelma ongelmien korjaamiseksi. Kyseinen toimintasuunnitelma on hyväksyttävä tulliviranomaisella ennen kuin AEO-todistus voidaan myöntää. (Tulli 2013b.)

Poikkeamien osalta hakijan on sen sijaan korjattava ongelma välittömästi ja AEO-todistus voidaan myöntää vasta kun tulliviranomainen on todennut havaitut poikkeamat korjatuiksi. (Tulli 2013b.)

Arviointiprosessin viimeisessä vaiheessa tulliviranomainen tekee päätöksen AEO-todistuksen myöntämisestä hakuprosessin yhteydessä kerätyn tiedon ja AEO-arvioijien arviointiraportin perusteella. Ennen lopullista päätöksentekoa hakijalle voidaan antaa mahdollisuus vastineen toimittamiseen. (Euroopan komissio 2012: 70–71.)

Mahdollisuus annetaan erityisesti tapauksissa, joissa päätös on sen hetkisen tiedon perusteella hakijalle negatiivinen. Hakijan toimittama vastine otetaan huomioon lopullista päätöstä tehtäessä. (Euroopan komissio 2012: 70–71.)

Mikäli AEO-todistusta hakenut toimija kokee, että tulliviranomaisen päätös rikkoo toimijan oikeuksia, niin hakijan on mahdollista hakea päätökseen muutosta (Euroopan komissio 2012: 72).

5.3. Hakuprosessia nopeuttavat tekijät

AEO-todistuksen hakuprosessissa huomioidaan hakijalla jo olemassa olevat tulliviranomaisten tai muiden luotettavien tahojen myöntämät sertifikaatit ja todistukset (EY 1875/2006; Euroopan komissio 2012: 58–59).

Hakuprosessin nopeuttamiseksi tulliviranomaiset hyödyntävät arvioinnin yhteydessä mahdollisimman laaja-alaisesti viranomaisten hallussa olevia hakijaa koskevia tietoja. Tietojen hyödyntämisen yhteydessä viranomaisten on kuitenkin arvioitava tietojen sovellettavuus ja tarvittaessa hankittava vahvistus niiden paikkansa pitävyydelle. (EY 1875/2006; Euroopan komissio 2012: 58–59.)

Euroopan komission (2012: 59) mukaan ”erityistä huomiota on kiinnitettävä tapauksiin, joissa vaarattomuutta ja turvallisuutta koskevat toimenpiteet tunnustetaan lainsäädännössä automaattisesti”. Vaarattomuutta ja turvallisuutta koskevat vaatimukset täyttyvät esimerkiksi mikäli yhteisöön sijoittunut hakija on Euroopan standardointikomitean myöntämän eurooppalaisen standardin haltija ja kyseisen standardin myöntämisperusteet vastaavat AEO-todistuksen myöntämisperusteita (EY 1875/2006; Euroopan komissio 2012: 59).

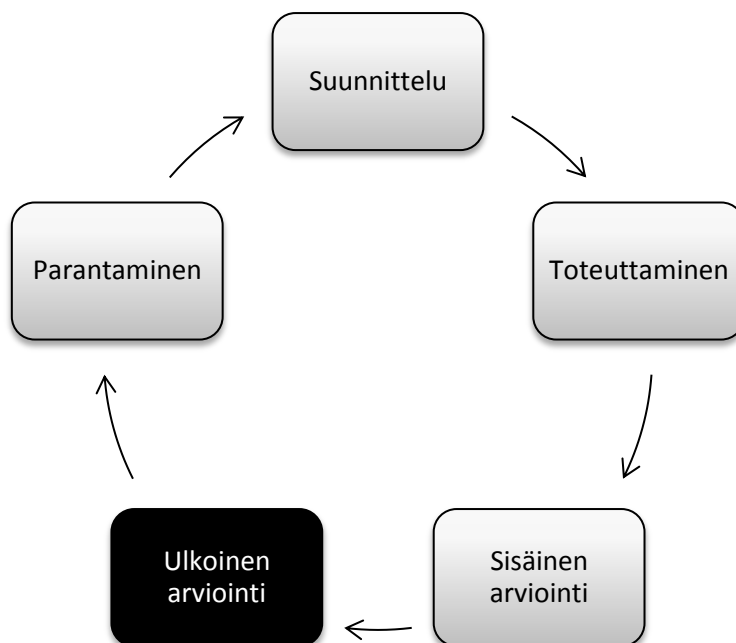
Standardien noudattaminen ja voimassa olevat todistukset eivät kuitenkaan lähtökohtaisesti johda jonkin arviointiosa-alueen automaattiseen hyväksyntään. Sen sijaan tulliviranomaisten tehtävänä on arvioida standardia tai todistusta ja määrittää missä määrin ja miten laajasti se voidaan huomioida AEO-hakuprosessissa. (Euroopan komissio 2012: 59–60.)

Lisäksi Tulli suosittelee hakijaa toimittamaan täytetyn itsearviointikyselyn ja muun vaadittavan dokumentaation jo AEO-todistushakemuksen yhteydessä (Tulli 2013b).

6. AEO-TOIMIJANA TOIMIMINEN

AEO-hankkeen eräs kantava ajatus on toimitusketjun turvallisuuden jatkuva parantaminen. Valtuutetun taloudellisen toimijan odotetaan edistävän turvallisuusajattelua käyttämissään toimitusketjuissa sekä seuraavan ja kehittävän toimintaansa AEO-hankkeessa huomioitujen osa-alueiden osalta myös todistuksen myöntämisen jälkeen. (Tulli 2013b.)

AEO-kokonaisprosessi (kuva 5) sisältää AEO-järjestelmän suunnittelun, järjestelmän toteuttamisen, yrityksen oman sisäisen arvioinnin, ulkoisen tahon tekemän arvioinnin sekä arviointien pohjalta havaittujen ongelmakohtien parantamisen. (Tulli 2013b.)



Kuva 5. AEO-kokonaisprosessi (Tulli 2013b).

6.1. Velvollisuudet

AEO-toimijan velvollisuutena on ylläpitää AEO-vaatimukset täyttävä turvallisuustaso, kehittää turvallisuustoimintaa eteenpäin kauppakumppaniensa kanssa, nimetä AEO-vastuuhenkilö tai -henkilöt sekä

informoida tulliviranomaisia toimijaa koskevista muutoksista, jotka voivat mahdollisesti vaikuttaa AEO-todistuksen jatkuvuuteen tai sisältöön (Tulli 2013b).

Euroopan komission (2012: 74) mukaan AEO-vaatimukset täyttävän turvallisuustason valvonnan ja hallinnan tulee olla osa valtuutetun taloudellisen toimijan riskienhallintaa. Toimijan on tarvittaessa myös kyettävä osoittamaan miten valvonta on toteutettu sekä esittämään valvonnan tulokset tulliviranomaisille (Euroopan komissio 2012: 74).

Tullin (2013b) mukaan turvallisuustason ylläpitoon kuuluu olennaisena osana toimintatapojen ja ohjeistusten ylläpito, päivittäminen ja seuranta.

Turvallisuustoiminnan kehittämisessä tavoitteena on saada koko toimitusketju noudattamaan AEO-toimijalle asetettuja vaatimuksia. Tavoitteesta huolimatta valtuutetulla taloudellisella toimijalla ei ole velvollisuutta vaatia kauppakumppaneiltaan AEO-toimijan asemaa (Tulli 2013b).

AEO-toimijan on ilmoitettava tulliviranomaisille kaikista todistuksen voimassaoloon tai sisältöön vaikuttavista muutoksista, joita ovat esimerkiksi uudet toimitilat, toimintojen ulkoistaminen, yritysostot ja muut yritysjärjestelyt (Euroopan komissio 2012: 74; Tulli 2013b).

6.2. Ulkoinen valvonta

AEO-toimijan itse suorittaman sisäisen valvonnan lisäksi tulliviranomaiset valvovat ja seuraavat toimijan toimintaa. Tulliviranomaisten suorittaman valvonnan tavoitteena on sekä seurata AEO-vaatimusten täyttymistä että paremmin ymmärtää toimijan liiketoimintaa. (EY 1875/2006; Euroopan komissio 2012: 75.)

Tullin näkökulmasta AEO-toimijan liiketoiminnan ymmärtäminen on tärkeää, koska se antaa mahdollisuuden optimoida tullauskäytäntöjä ja -menettelyitä. Ulkoisen valvonnan lähtökohtana on AEO-todistuksen hakuprosessin yhteydessä laadittu riskianalyysi. (Euroopan komissio 2012: 75–76.)

Tullin suorittama valvonta voidaan jakaa jatkuvaan ja säännölliseen seurantaan. (Tulli 2013b.)

Jatkuvassa seurannassa pääpaino on päivittäisen tulliasioinnin valvonnassa, jota tulliviranomaiset tarkkailevat omien järjestelmiensä kautta. Lisäksi jatkuvaan seurantaan kuuluu AEO-toimijan muutosilmoitusten pohjalta suoritettavat tarkastustoimenpiteet. Jatkuvaan seurantaan kuuluu myös tarkastukset, jotka tehdään Tullin ulkopuolisista tietolähteistä saatujen tietojen perusteella. (Tulli 2013b.)

Säännöllisessä seurannassa pääpaino on AEO-toimijan toimitiloihin tehtävissä seurantakäynneissä, joita tehdään toimijan kanssa sovitun aikataulun mukaisesti ja toimijan riskitaso huomioiden 1–4 vuoden välein. Poikkeuksena on ensimmäinen seurantakäynti, joka tehdään kaikissa tapauksissa jo noin vuoden kuluttua AEO-todistuksen myöntämisestä. (Tulli 2013b.)

Seurantakäyntien tavoitteena on selvittää noudattaako toimija AEO-vaatimuksia yleisellä tasolla ja onko sovitut korjaustoimenpiteet tehty tulliviranomaisten kanssa sovitun aikataulun mukaisesti (Tulli 2013b).

Säännölliseen seurantaan kuuluu myös Tullin vuosittain suorittama AEO-toimijan taloudellisen vakavaraisuuden arviointi. Lisäksi tulliviranomaiset tarkastavat vuosittain miten toimija on noudattanut tullivaatimuksia. (Tulli 2013b.)

Tullin suorittamien tarkastusten ja arviointien rinnalla myös AEO-toimija arvioi omaa toimintaansa vuosittain vastaamalla Tullin laatimaan itsearviointikyselyyn (Tulli 2013b).

Mikäli tulliviranomainen havaitsee AEO-toimijan toiminnassa puutteita, niin toimijalle tiedotetaan asiasta ja tälle annetaan mahdollisuus suorittaa korjaavia toimenpiteitä. Mikäli toimija ei saa puutteita korjattua toimenpiteistä huolimatta, tulliviranomainen tekee päätöksen AEO-toimijan aseman uudelleenarvioinnista. (Euroopan komissio 2012: 76.)

6.3. Uudelleenarviointi

Tulliviranomaiset suorittavat AEO-vaatimusten uudelleenarvioinnin mikäli (EY 1875/2006; Euroopan komissio 2012: 77)

- EU:n tullilainsäädäntöön on tehty merkittäviä AEO-todistuksen myöntämisperusteisiin vaikuttavia muutoksia tai
- viranomaiset voivat kohtuudella olettaa, että taloudellinen toimija ei enää täytä AEO-toimijalle asetettuja vaatimuksia.

Aloite uudelleenarvioinnin suorittamiseen voi tulla myös joltain muulta kuin todistuksen myöntäneen jäsenmaan tulliviranomaisilta. Varsinaisen arvioinnin tekee todistuksen myöntänyt tulliviranomainen. (Euroopan komissio 2012: 78.)

Uudelleenarvioinnissa on Euroopan komission (2012: 78–79) mukaan huomioitava tapauskohtaisesti tarvittavan uudelleenarvioinnin laajuus, voidaanko uudelleenarviointi tehdä suunnitellun seurantakäynnin yhteydessä, tuleeko arviointia tehdä myös muissa jäsenvaltiossa ja onko toimijalle myönnetty muita lupia tai etuisuuksia, joiden ehtona on AEO-todistus.

Uudelleenarviointiraportista käy ilmi jatkotoimet. Arvioinnin tulokset saatetaan kaikkien EU:n jäsenvaltioiden tulliviranomaisten saataville (Euroopan komissio 2012: 78–79).

6.4. Todistuksen keskeyttäminen ja kumoaminen

Valtuutetun taloudellisen toimijan asema keskeytetään tulliviranomaisen toimesta, mikäli toimija ei täytä AEO-toimijalle asetettuja vaatimuksia tai toimijan epäillänsä syyllistyneen rikosoikeudenkäyntiin johtavaan tullisääntöjen rikkomiseen (EY 1875/2006).

AEO-toimija voi myös itse hakea AEO-aseman keskeyttämistä, mikäli se ei pysty väliaikaisesti täyttämään joitakin toimijalle asetettuja vaatimuksia. Toimijan on esitettävä keskeytystä hakiessaan perusteet hakemukselle sekä

toimintasuunnitelma ja aikataulu havaittujen puutteiden korjaamiselle. (EY 1875/2006; Euroopan komissio 2012: 79.)

AEO-toimijan aseman keskeyttäminen tarkoittaa toimijan kannalta käytännössä sitä, että tällä ei ole oikeutta AEO-todistuksen oikeuttamiin etuihin tiettyinä ajanjaksona (EY 1875/2006; Euroopan komissio 2012: 80).

AEO-aseman keskeyttäminen voi vaikuttaa keskeyttämisen syystä riippuen myös muihin tullipäätöksiin. Huomionarvoista on myös se, että aseman keskeytys ei vaikuta ennen keskeytyspäivää aloitettuihin tullimenettelyihin. (EY 1875/2006; Euroopan komissio 2012: 80.)

Taloudellisen toimijan korjattua keskeytykseen johtaneet puutteet, toimijan AEO-asema palautetaan. Mikäli toimija ei korjaa havaittuja puutteita määräaikaan mennessä, niin tulliviranomainen päättää toimijan AEO-aseman kumoamisesta. AEO-toimijan aseman kumoamiseen johtaa myös tullisääntöjen vakava rikkomus. Lisäksi valtuutettu taloudellinen toimija voi hakea omaaloitteisesti AEO-aseman kumoamista. (EY 1875/2006; Euroopan komissio 2012: 80.)

Mikäli AEO-asema kumotaan viranomaisen aloitteesta, toimija saa jättää uuden AEO-hakemuksen aikaisintaan kolmen vuoden kuluttua kumoamishetkestä. Sen sijaan jos asema on kumottu toimijan omasta pyynnöstä, AEO-todistuksen uudelleen haulle ei ole asetettu rajoitteita. (EY 1875/2006; Euroopan komissio 2012: 80.)

Taloudellisella toimijalla on valitusoikeus AEO-aseman kumoamista koskeviin päätöksiin. (Euroopan komissio 2012: 81.)

Valtuutetun taloudellisen toimijan aseman kumoaminen tarkoittaa käytännössä sitä, että toimija menettää pysyvästi oikeutensa AEO-todistuksen oikeuttamiin etuihin. Lisäksi samaan tapaan kuin aseman keskeyttäminen, aseman kumoaminen voi vaikuttaa toimijan muihin tullipäätöksiin (EY 1875/2006; Euroopan komissio 2012: 80).

7. YLEISIMMÄT HAKU- JA YLLÄPITOVAIHEEN ONGELMAT

Valtuutetun taloudellisen toimijan aseman saavuttamiseksi ja ylläpitämiseksi toimijan on kyettävä osoittamaan tulliviranomaisille noudattavansa toiminnassaan AEO-hankkeessa määritellyjä kriteereitä.

AEO-todistuksen hakuprosessissa pääpaino on toimijan omien käytänteiden dokumentoinnissa ja niiden vertaamisessa AEO-toimijalle asetettuihin vaatimuksiin. Hakuprosessilla on projektimaisesti selkeä alku ja loppu.

AEO-toimijan aseman ylläpitoprosessissa pääpaino on sen sijaan oman toiminnan jatkuvassa seurannassa ja kehittämisessä. Ylläpitoprosessi on luonteeltaan jatkuva ja sille voidaankin määritellä vain alkupiste.

Haku- ja ylläpitoprosessin perustavanlaatuisesta luonne-erosta johtuen niihin liittyviä yleisimpiä ongelmia onkin mielekästä tarkastella erikseen.

7.1. Hakuprosessi

Tullin 24.5.2012 julkaistun tilaston mukaan yleisimmät poikkeamat AEO-todistuksen hakuvaiheessa olivat aikavälillä 1.1.2008–30.4.2012 seuraavat (Tulli 2012)

- hakijalla ei ollut käytössä riittäviä menettelyjä asiakirjojen ja tietojen arkistoinniseksi sekä tietojen häviämisen estämiseksi
- menettelyt, joilla estetään luvaton pääsy tavaroihin ja niihin liittyviin asiakirjoihin toimitusketjun eri vaiheissa olivat puutteelliset
- hakija ei ollut kuvannut tulli-ilmoitusten antamiseen liittyviä menettelyjä kirjallisesti riittävän yksityiskohtaisesti
- toimitilojen sisääntuloreittien valvonta oli puutteellista

- toimitilojen riskienhallinnassa ei hyödynnetty turvallisuusvalvontaa tarkoituksenmukaisessa laajuudessa

Hyytiäisen ja Lempiäisen (2013) mukaan yleisimmät hakuprosessin yhteydessä havaitut turvallisuuspoikkeamat liittyvät turvallisuusohjeisiin, riskienhallintaan, turvallisuuspolitiikkaan, turvallisuuden seurantaan, kauppakumppanien kanssa tehtyihin sopimuksiin, vierailijakäytäntöihin, toimitilojen suojaamiseen, henkilöstön koulutukseen sekä arkistojen tietoturvallisuuteen.

Turvallisuusjohtamisen osalta yleisinä ongelmina Hyytiäinen ja Lempiäinen mainitsevat (2013) puutteelliset tai täysin puuttuvat turvallisuusohjeet, vain osan AEO-vaatimuksista kattaneen riskienhallinnan, puuttuvan kirjallisen turvallisuuspolitiikan sekä vaillinaiset turvallisuuden seurantakäytännöt.

Toimitusketjun turvallisuuden osalta yleinen puute on Hyytiäisen ja Lempiäisen (2013) mukaan se, että AEO-turvallisuusvaatimuksia ei ole joko kirjattu kauppakumppanien kanssa tehtyihin sopimuksiin lainkaan tai sitten ne on sisällytetty vain osaan sopimuksista. Toinen sopimukseen liittyvä ongelmakohta on alihankintatyön ketjutuksen huomiotta jättäminen (Hyytiäinen ym. 2013).

Vierailijakäytäntöjen osalta yleinen ongelma on henkilöstö- ja vierailijakorttien puuttuminen. Muilta osin puutteita havaittiin yleisesti vierailijoiden kirjaamiskäytännöissä ja henkilöllisyyden varmistamisessa. (Hyytiäinen ym. 2013.)

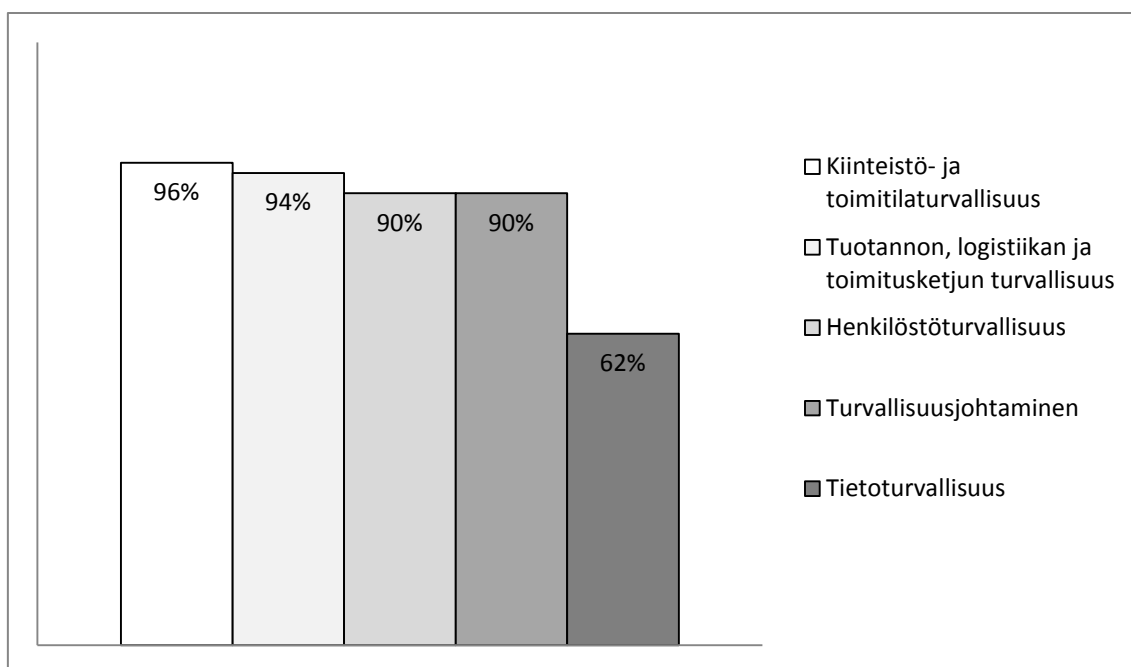
Toimitilojen suojaamiseen liittyen Hyytiäinen ja Lempiäinen (2013) mainitsevat kaksi ongelmallista osa-aluetta, joita ovat toimitilojen lukitsemattomat tai muuten suojaamattomat sisääntuloreitit sekä puuttuva ohjeistus luvattoman tunkeutumisen tai muun rikollisen toiminnan varalle.

Henkilöstön koulutuksen osalta yleinen puute on se, että henkilöstö ei ole tietoinen AEO-toimijan asemaan liittyvistä turvallisuusvaatimuksista tai -ohjeistuksista (Hyytiäinen ym. 2013).

Tietoturvallisuuteen liittyvä yleinen ongelma on lukitsemattomat arkistotilat (Hyytiäinen ym. 2013).

Hakuprosessiin liittyviä ongelmakohtia on kartoittanut myös Tom Ferm vuonna 2013 julkaistussa tutkielmassaan. Ferm (2013) keskittyi tutkimuksessaan tarkastelemaan AEOs- ja AEOF-todistusten hakuvaiheessa havaittuja turvallisuuteen liittyviä poikkeamia ja kehityskohteita.

Ferm tunnisti tutkimuksessaan viisi kriittistä osa-aluetta, joihin pääosa arviointivaiheessa havaituista kehityskohteista ja poikkeamista liittyy. Kriittiset osa-alueet on esitetty kuvassa 6.



Kuva 6. Osa-alueet, joissa on yleisimmin havaittu puutteita AEO-todistuksen hakuvaiheessa (Ferm 2013: 28–31).

Fermin (2013: 28–31) mukaan 96 % hakijoista oli puutteita kiinteistö- ja toimitilaturvallisuuden osa-alueella, 94 % tuotannon, logistiikan ja toimitusketjun turvallisuuden osa-alueella, 90 % henkilöstöturvallisuuden osa-alueella, 90 % turvallisuusjohtamisen osa-alueella ja 62 % tietoturvallisuuden osa-alueella.

Fermin (2013: 28–31) tutkimusmateriaalin perusteella kaikki AEOS- tai AEOF-vaatimukset täyttävä hakija on harvinaisuus. Lähdeaineistona olleen 52 hakemuksen joukossa oli vain yksi hakemus, jonka loppuraportissa ei mainittu ensimmäistäkään kehityskohdetta tai poikkeamaa (Ferm 2013: 28–31).

Turvallisuusjohtamisen osa-alueella ongelmat liittyivät yleisesti Fermin (2013: 28–29) mukaan joko riskienhallinnan vaillinaisuuteen tai puutteisiin turvallisuusohjeiden dokumentoinnissa ja turvallisuuskehityksen seurannassa.

Tietoturvallisuuden osalta yleisinä ongelmina havaittiin toimitusketjua koskevien fyysisten ja sähköisten dokumenttien riittämätön suojaus, puutteet fyysisten asiakirjojen hävityskäytännöissä sekä riittämätön tietoturvaohjeistus ja -koulutus (Ferm 2013: 29).

Toimitusketjua koskevien dokumenttien vajavaisen suojauksen taustalla oli useissa tapauksissa se, että dokumentteja tai niitä sisältäviä palvelimia säilytettiin tiloissa, joihin ulkopuolisilla oli pääsy (Ferm 2013: 29).

Kiinteistö- ja toimitilaturvallisuuden osa-alueella puutteita havaittiin yleisesti avaintenhallinnassa, poikkeustilaneohjeistuksessa, vieraiden vastaanottokäytännöissä ja ulkoistussopimuksissa (Ferm 2013: 29).

Vieraiden vastaanottokäytännöissä ongelmat liittyivät tyypillisesti vieraiden ohjaukseen, henkilöllisyyden varmistamiseen ja vierailun kirjaamiseen. Ulkoistussopimuksissa merkittävin puute oli turvallisuusvaatimusten riittämätön huomioiminen. (Ferm 2013: 29.)

Tuotannon, logistiikan ja toimitusketjun turvallisuuden osalta yleisimmät ongelmat liittyivät Fermin (2013: 29–30) mukaan kuljetuskaluston ja rahtiyksiköiden tarkastus- ja sinetöintimenettelyihin, kauppakumppanien kanssa tehtyihin sopimuksiin ja niiden valvontaan sekä saapuvan tavaran käsittelyn valvontaan.

Merkittävin kauppakumppanien kanssa solmittuihin sopimukseen liittynyt puute oli se, että niissä ei huomioitu toimitusketjulle asettuja turvallisuusvaatimuksia (Ferm 2013: 29–30).

Henkilöstöturvallisuuden osalta esiin nousi kaksi yksittäistä puutetta. Ensimmäinen puute oli, että työnhakijan tai -tekijän henkilöllisyyttä ja taustoja ei varmistettu riittävässä laajuudessa työhönottoprosessi yhteydessä. Toinen puute oli riittämätön yrityksen sisäinen tiedotus ja koulutus AEO-asemaan liittyvistä turvallisuusvaatimuksista. (Ferm 2013: 30.)

Tullin tilaston mukaan yleisimmät hakuprosessin yhteydessä havaitut kehityskohteet olivat tarkasteluajanjaksona 1.1.2008–30.4.2012 seuraavat (Tulli 2012)

- hakijan on lisättävä henkilökunnalle suunnattua tiedotusta AEO-toimijan asemaan liittyvistä turvallisuusvaatimuksista
- vierailijoiden henkilöllisyys tulee varmistaa
- hakijan on dokumentoitava AEO-toimijan asemaan liittyvät turvallisuusohjeet
- kauppakumppanien kanssa solmittaviin sopimuksiin on kirjattava toimitusketjun turvallisuusvaatimukset
- turvallisuusvaatimukset on huomioitava palveluiden ulkoistussopimuksissa

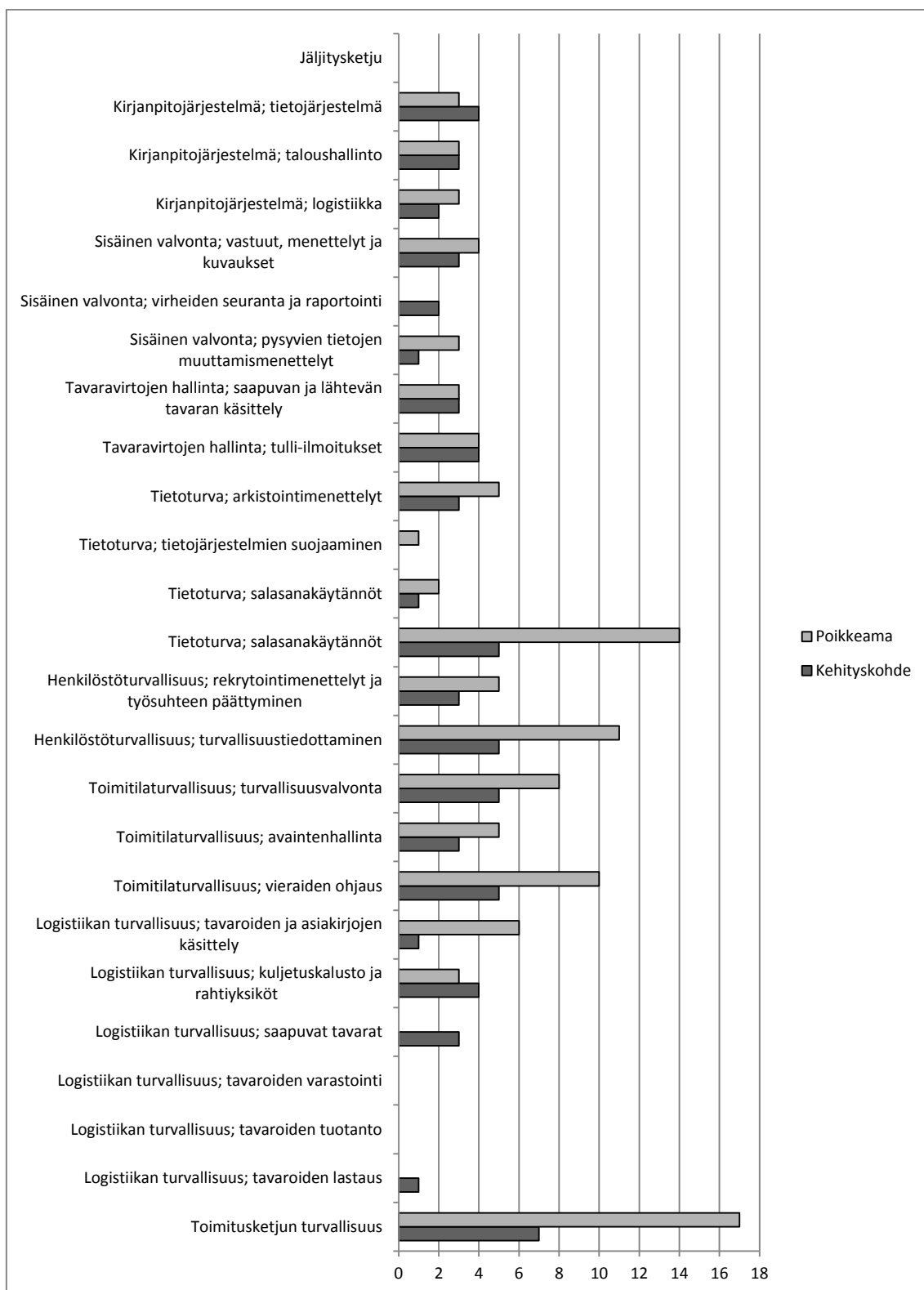
7.2. Ylläpitovaihe

Tullin 25.4.2012 julkaiseman tilaston mukaan ylläpitovaiheessa tehtyjen seurantakäyntien yhteydessä oli kirjattu tarkasteluajanjaksona 1.1.2008–30.4.2012 yhteensä 110 poikkeamaa ja 68 kehityskohdetta. Viisi yleisintä poikkeamaan johtanutta syytä oli tilaston mukaan (Tulli 2012)

- toimitusketjun turvallisuuskäytäntöjä ei määritelty kauppakumppanien kanssa solmituissa sopimuksissa riittävässä laajuudessa
- turvallisuusjohtaminen oli puutteellista

- tiedotus henkilökunnalle AEO-toimijan asemaan liittyvistä turvallisuusvaatimuksista oli puutteellista
- vierailijoiden vastaanottokäytännöt eivät täyttäneet vaatimuksia
- toimitilojen turvallisuusvalvonta ei ollut riittävällä tasolla

Kirjattujen poikkeamien ja kehityskohteiden lukumäärää ja jakautumista eri osa-alueiden suhteen on tarkasteltu kuvassa 7.



Kuva 7. Ylläpitovaiheessa kirjatut poikkeamat ja kehityskohteet aikavälillä 1.1.2008–30.4.2012 (Tulli 2012).

Tullin tilaston mukaan 21 % poikkeamista liittyi toimitilaturvallisuuteen, 15 % toimitusketjun turvallisuuteen, 15 % henkilöstöturvallisuuteen, 13 % turvallisuusjohtamiseen, 8 % kirjanpitojärjestelmään, 8 % logistiikan turvallisuuteen, 7 % tietoturvallisuuteen, 6 % sisäiseen valvontaan ja 6 % tavaravirtojen hallintaan. Jäljitysketjuun liittyviä poikkeamia ei havaittu.

Kehitysalueiden osalta 19 % liittyi toimitilaturvallisuuteen, 13 % kirjanpitojärjestelmään, 13 % logistiikan turvallisuuteen, 12 % henkilöstöturvallisuuteen, 10 % toimitusketjun turvallisuuteen, 10 % tavaravirtojen hallintaan, 9 % sisäiseen valvontaan, 7 % turvallisuusjohtamiseen ja 6 % tietoturvallisuuteen. Jäljitysketjuun liittyviä kehityskohteita ei havaittu.

Jäljitysketju-osa-alue pitää sisällään jäljitysketjun olemassa olon ja sen sopivuuden AEO-toimijalle asetettuihin vaatimuksiin (Tulli 2012).

Kirjanpito-osa-alue kattaa tietojärjestelmän, taloushallinnon sekä logistiikkahallinnon (Tulli 2012).

Sisäinen valvonta sisältää sisäisen valvonnan vastuut, menettelyt ja raportoinnin, virheiden seurannan ja raportoinnin sekä pysyvien tietojen muuttamismenettelyt (Tulli 2012).

Tavaravirtojen hallinta -osa-alueeseen kuuluu saapuvan ja lähtevän tavarankäsittely, menettelyjen ohjeistus sekä tull ilmoitusten antaminen ja ohjeistus (Tulli 2012).

Tietoturvaosa-alue koostuu arkistointimenettelyistä, tietojärjestelmien suojaamisesta ja salasanakäytännöistä (Tulli 2012).

Turvallisuusjohtaminen pitää sisällään turvallisuuspolitiikan, riskienhallinnan ja turvallisuusohjeistuksen (Tulli 2012).

Henkilöstöturvallisuusosa-alue sisältää rekrytointi- ja työsuhteen päättämismenettelyt sekä turvallisuustiedottamisen (Tulli 2012).

Toimitilaturvallisuusosa-alue on jaettu turvallisuusvalvontaan, avaintenhallintaan ja vieraiden ohjaukseen (Tulli 2012).

Logistiikan turvallisuus -osa-alue sisältää tavaroiden ja asiakirjojen, kuljetuskaluston ja rahtiyksiköiden sekä saapuvan tavaran käsittelyn, tavaroiden varastoinnin, tavaroiden tuotannon ja tavaroiden lastauksen (Tulli 2012).

Toimitusketjun turvallisuus -osa-alue sisältää turvallisuuskäytännöistä sopimisen (Tulli 2012).

7.3. Yhteenveto

Lähdemateriaalin mukaan AEO-todistuksen hakuvaiheessa havaitut yleisimmät puutteet jakautuivat useisiin eri osa-alueisiin. Puutteita havaittiin yleisesti tietoturvassa, toimitusketjun turvallisuudessa, toimitilojen suojaamisessa, henkilöstöturvallisuudessa, turvallisuusjohtamisessa sekä tullauskäytännöissä.

Tietoturvan osalta ongelmana olivat tyypillisesti puutteet tietojen suojauksessa sekä arkistointi- ja hävityskäytännöissä, tietoturvaohjeistuksessa ja -koulutuksessa.

Toimitusketjun turvallisuus -osa-alueen tavallisimmat puutteet liittyivät kauppakumppanien kanssa solmittuihin sopimukseen, kuljetusvälineiden tarkastuskäytäntöihin sekä saapuvan tavaran käsittelyyn.

Toimitilojen suojauksen suhteen ongelmana olivat yleisesti toimitilojen valvonta, vieraiden vastaanottokäytännöt sekä poikkeustilanneohjeistus.

Henkilöstöturvallisuuden osalta ongelmat liittyivät pääsääntöisesti rekrytointiprosessiin ja sisäiseen tiedotukseen sekä koulutukseen.

Turvallisuusjohtamisen osalta puutteita havaittiin yleisesti riskienhallinnassa ja turvallisuusohjeistuksessa.

Tullauskäytäntöjen osalta esiin nousivat puutteet tulli-ilmoitusten laadintamenettelyissä.

AEO-todistuksen ylläpitovaiheessa tunnistetut yleisimmät ongelmat liittyivät pääsääntöisesti samoihin osa-alueisiin kuin hakuvaiheessa. Puutteita havaittiin yleisesti toimitilaturvallisuuksessa, toimitusketjun turvallisuudessa, henkilöstöturvallisuuksessa, turvallisuusjohtamisessa sekä kirjanpitojärjestelmässä.

Ylläpitovaiheen yleisimmät yksittäiset puutteet liittyivät kauppakumppanien kanssa solmittuihin sopimuksiin, turvallisuusjohtamisen käytäntöihin, sisäiseen tiedotukseen, vieraiden vastaanottokäytäntöihin sekä toimitilojen valvontaan.

8. ESIMERKKIYRITYS

Tapaustutkimuksen kohteena oleva esimerkkiyritys kuuluu suureen teollisuuskonserniin, jolla on toimintoja noin sadassa maassa ympäri maailman. Konsernin liikevaihto oli vuonna 2012 noin 29 miljardia euroa ja se listattuna pörssiin sekä Euroopassa että Pohjois-Amerikassa. (Esimerkkiyritys 2014a.)

Esimerkkiyrityksenä oli konsernin Suomessa toimiva tytäryhtiö, jonka toiminnot ovat jakautuneet noin 30 eri paikkakunnalle. Suomen toimintojen liikevaihto oli vuonna 2012 noin 8 % koko yhtymän liikevaihdosta. (Esimerkkiyritys 2014b.)

Tarkastellun yrityksen organisaatio on jaettu yhtymän mallin mukaisesti viiteen divisioonaan sekä erillisiin huolto- ja myyntitoimintoihin. Divisiooniin kuuluu yhteensä 18 eri liiketoimintayksikköä, joiden liiketoiminnan laajuus ja luonne eroavat toisistaan olennaisesti. (Esimerkkiyritys 2014b.)

Liiketoimintayksiköt voidaan karkealla tasolla ryhmitellä kolmeen eri perustyyppiin. Ensimmäinen ryhmä on yksiköt, joilla on omaa laajamittaista tuotantoa, toinen ryhmä on projektiliiketoimintaa harjoittavat yksiköt, joilla ei ole omaa tuotantoa tai tuotanto on hyvin pienimuotoista ja kolmas ryhmä on palveluliiketoimintaa harjoittavat liiketoimintayksiköt. Liiketoiminnan laajuudella mitattuna esimerkkiyrityksen suurimmat liiketoimintayksiköt kuuluvat ensimmäiseen ryhmään. (Haastattelu 2013.)

Yhtiön tuotanto on Suomessa pääosin kokoonpanoa. Lopputuotteista suurin osa viedään ulkomaille. Yhtiö tuo valtaosan kokoonpanossa tarvittavista osista ja osakokonaisuuksista ulkomailta. Ulkomailta tuodaan myös kotimaanmyyntiä varten valmiita tuotteita muun muassa yhtymän ulkomaisista yksiköistä. (Haastattelu 2013.)

Huomattava osa esimerkkiyrityksen viennistä ja tuonnista ulottuu Euroopan unionin yhteisörajan ulkopuolelle (Haastattelu 2013).

Yritys on ulkoistanut toimintojaan laajamittaisesti ulkopuolisille kauppakumppaneilleen. AEO-todistuksen kannalta olennaiset kuljetus-,

huolinta-, varastointi- ja tulliasiointipalvelut yritys ostaakin pääosin ulkopuolisilta toimijoilta. (Haastattelu 2013.)

8.1. Käytössä olevat toimitusketjut

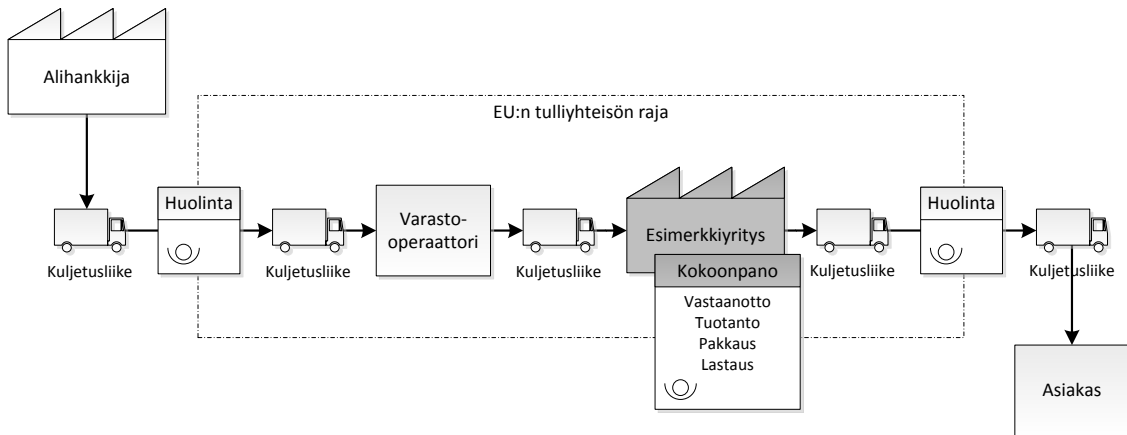
Esimerkkiyrityksen käyttämät kansainväliset toimitusketjut voidaan luokitella neljään pääryhmään taustalla olevien liiketoimintamallien perusteella. Ryhmät ovat kokoonpano, suoratoimitus, uudelleen paketointi ja huolto.

Liiketoimintayksiköt, joilla on omaa tuotantoa käyttävät pääasiassa kokoonpano-pääryhmään kuuluvia toimitusketjuja. Suoratoimitus-pääryhmään kuuluvia toimitusketjuja käyttävät sen sijaan laajasti projektiliiketoimintaa harjoittavat yksiköt. Uudelleen paketointi -pääryhmään kuuluvia toimitusketjuja käyttävät esimerkkiyrityksessä sekä projektiliiketoimintaa harjoittavat liiketoimintayksiköt että omaa tuotantoaan pyörittävät yksiköt. Huolto-pääryhmään kuuluvat toimitusketjut ovat tyypillisiä palveluliiketoimintaa harjoittaville liiketoimintayksiköille.

Kokoonpano-pääryhmän muodostavat toimitusketjut, joissa esimerkkiyritys ostaa komponentit ja osakokonaisuudet alihankkijoilta, suorittaa itse kokoonpanon omissa tehtaissaan ja myy lopputuotteet asiakkaille.

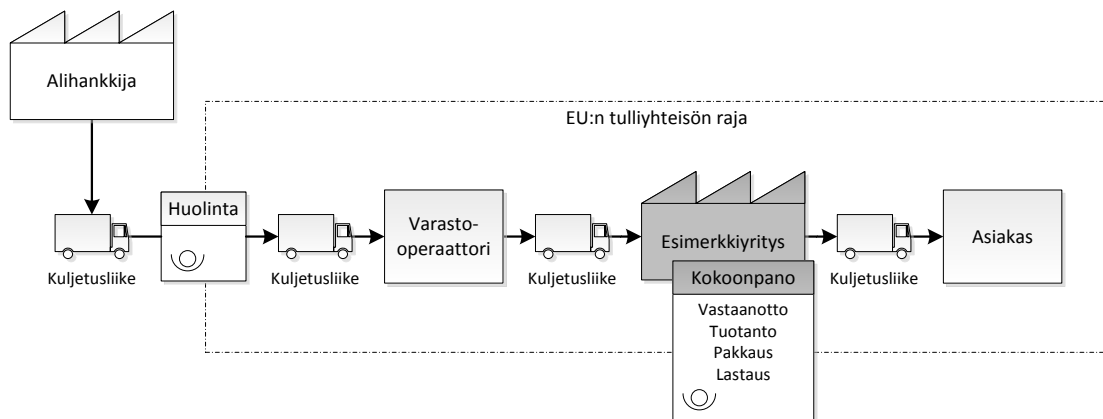
Pääryhmää edustaviin toimitusketjuihin kuuluu olennaisina osapuolina esimerkkiyrityksen lisäksi komponentteja ja osakokonaisuuksia tuottava alihankkija, asiakas sekä varasto- ja kuljetuspalveluita tarjoavat alihankkijat.

Ryhmään kuuluvat toimitusketjut on esitetty yksinkertaistetussa muodossa kuvissa 8–11.



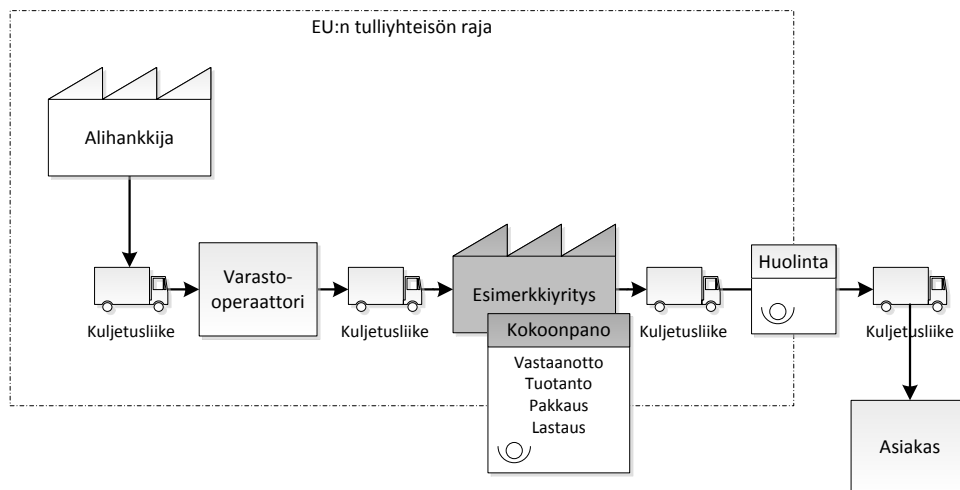
Kuva 8. Kokoonpano; alihankkija ja asiakas EU:n tulliyhteisön ulkopuolella.

Kuvassa 8 on esitetty toimitusketju, jossa sekä alihankkijana oleva komponenttivalmistaja että asiakas ovat EU:n tulliyhteisön ulkopuolella.



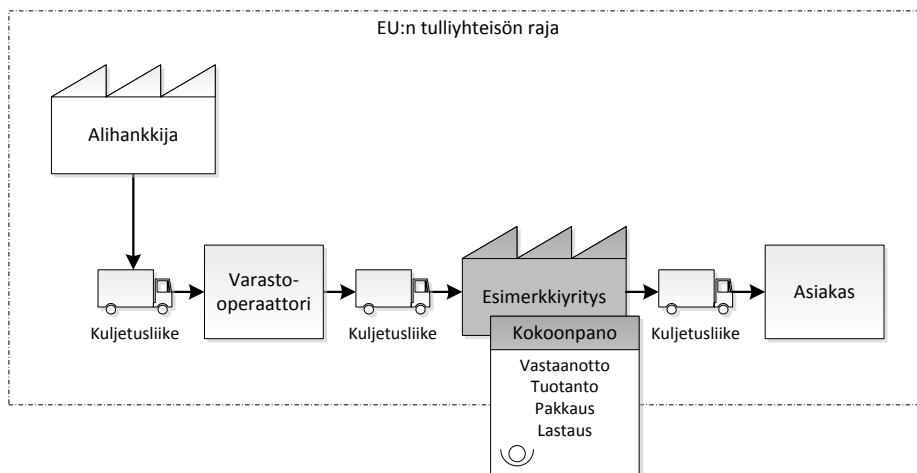
Kuva 9. Kokoonpano; alihankkija EU:n tulliyhteisön ulkopuolella.

Kuvan 9 esittämässä toimitusketjussa asiakas on EU:n tulliyhteisön sisäpuolella ja alihankkija ulkopuolella.



Kuva 10. Kokoonpano; asiakas EU:n tulliyhteisön ulkopuolella.

Kuvassa 10 esitetään toimitusketju, jossa asiakas on EU:n tulliyhteisön ulkopuolella, mutta alihankkija sisäpuolella.



Kuva 11. Kokoonpano; kaikki ketjun osapuolet EU:n tulliyhteisössä.

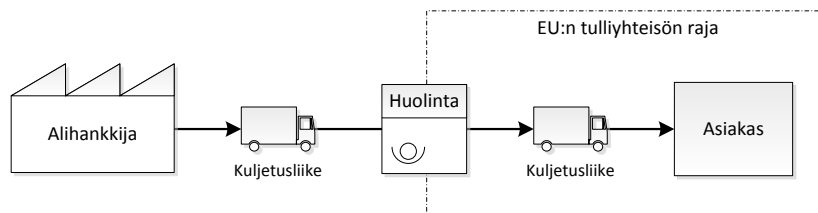
Kuvassa 11 on esitetty toimitusketju, jossa sekä alihankkija että asiakas ovat molemmat EU:n tulliyhteisön sisäpuolella, mutta eri maissa.

Esimerkkiyrityksessä suoritettavia työvaiheita ovat saapuvan tavaran vastaanotto, kokoonpano tuotannossa, pakkaus ja lastaus kuljetusyksiköihin.

Suoratoimitus-pääryhmään kuuluu toimitusketjut, joissa esimerkkiyrityksen ostamat osakokonaisuudet tai valmiit tuotteet toimitetaan alihankkijoilta suoraan yrityksen asiakkaille. Esimerkkiyrityksen tapauksessa alihankkijana on usein samaan yhtymään kuuluva liiketoimintayksikkö.

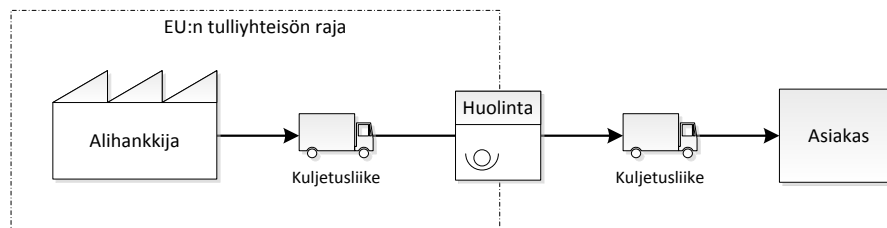
Pääryhmää edustavien toimitusketjujen merkittävimmät osapuolet ovat osakokonaisuuksia tai valmiita tuotteita valmistava alihankkija, asiakas sekä kuljetuspalveluita tarjoavat alihankkijat.

Ryhmään kuuluvat toimitusketjut on esitetty yksinkertaistetussa muodossa kuvissa 12–15.



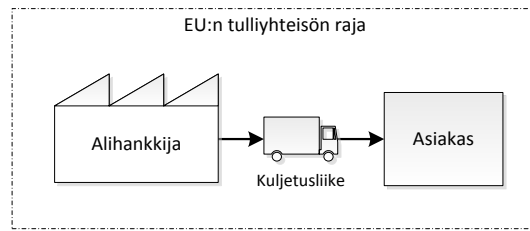
Kuva 12. Suoratoimitus; alihankkija EU:n tulliyhteisön ulkopuolella.

Kuvassa 12 on esitetty toimitusketju, jossa alihankkija on EU:n tulliyhteisön ulkopuolella ja asiakas sisäpuolella.



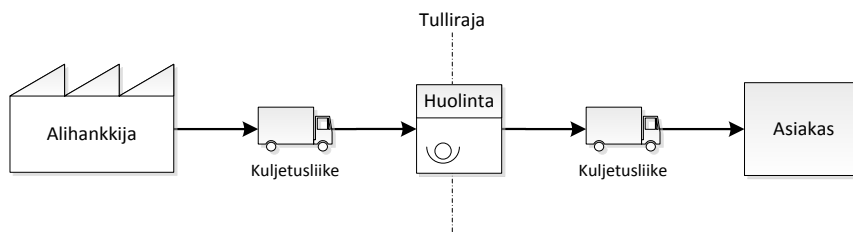
Kuva 13. Suoratoimitus; asiakas EU:n tulliyhteisön ulkopuolella.

Kuva 13 esittää toimitusketjua, jossa asiakas on EU:n tulliyhteisön ulkopuolella ja alihankkija sisäpuolella.



Kuva 14. Suoratoimitus; kaikki ketjun osapuolet EU:n tulliyhteisössä.

Kuvassa 14 toimitusketjuun kuuluva alihankkija ja asiakas ovat molemmat EU:n tulliyhteisön sisällä, mutta eri maissa.



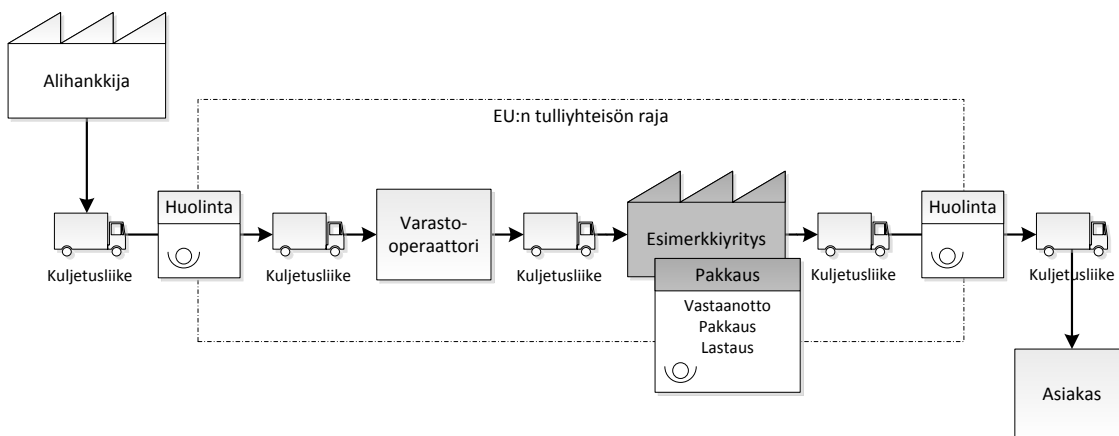
Kuva 15. Suoratoimitus; alihankkija ja asiakas EU:n tulliyhteisön ulkopuolella.

Kuvan 15 toimitusketjussa sekä alihankkija että asiakas ovat EU:n tulliyhteisön ulkopuolella, mutta eri maissa.

Uudelleen paketointi -pääryhmän muodostavat toimitusketjut, joissa esimerkkiryitys ostaa valmiit tuotteet alihankkijoilta, pakkaa tuotteet uudelleen omissa tehtaissaan ja myy tuotteet asiakkailleen.

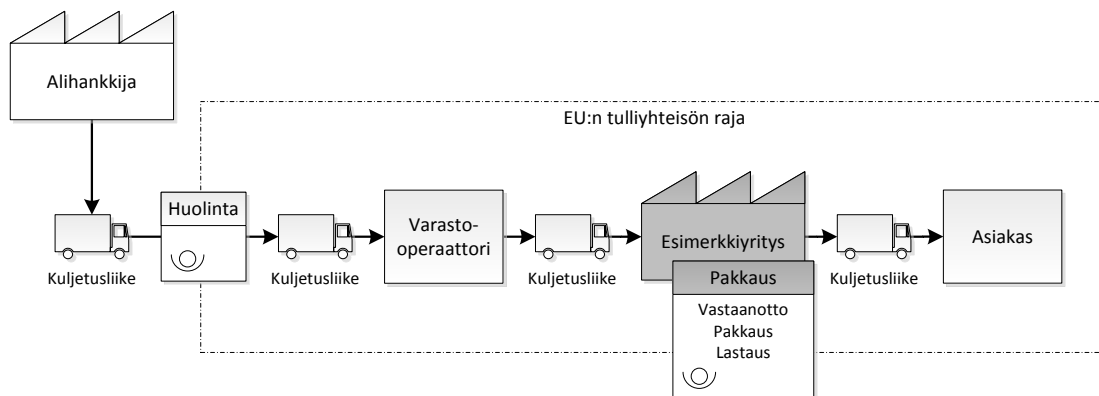
Pääryhmään liittyvissä toimitusketjuissa tärkeimmät ketjun osapuolet ovat esimerkkiryityksen lisäksi valmiita tuotteita valmistava alihankkija, asiakas sekä varasto- ja kuljetuspalveluita tarjoavat alihankkijat.

Ryhmään kuuluvat toimitusketjut on esitetty yksinkertaistetussa muodossa kuvissa 16–19.



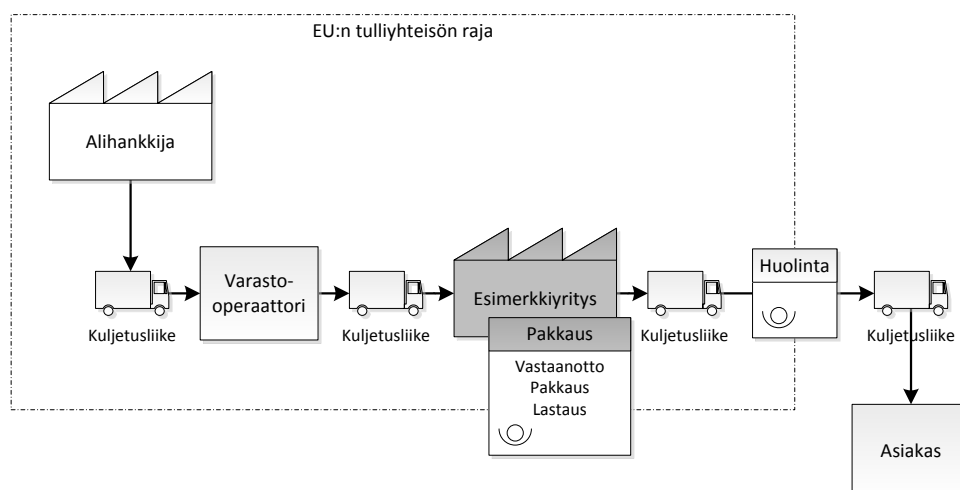
Kuva 16. Uudelleen pakointi; alihankkija ja asiakas EU:n tulliyhteisön ulkopuolella.

Kuvassa 16 on esitetty toimitusketju, jossa sekä alihankkijana oleva komponenttivalmistaja että asiakas ovat EU:n tulliyhteisön ulkopuolella.



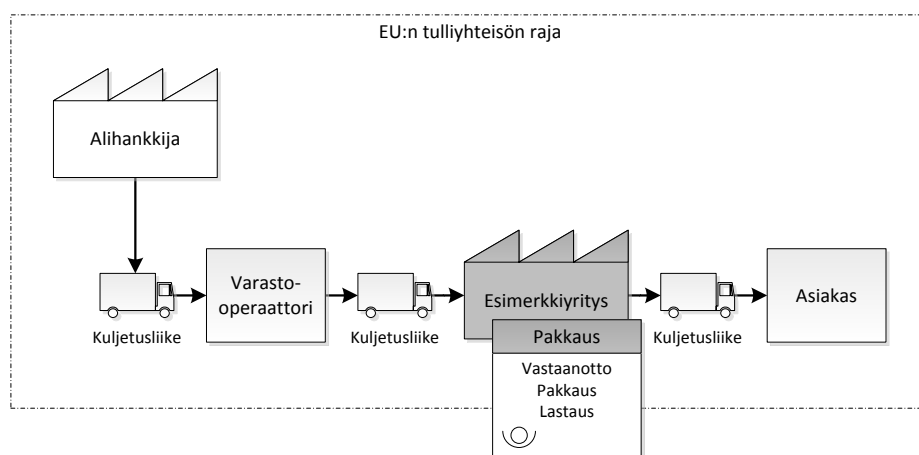
Kuva 17. Uudelleen pakointi; alihankkija EU:n tulliyhteisön ulkopuolella.

Kuvan 17 toimitusketjussa alihankkija on EU:n tulliyhteisön ulkopuolella ja asiakas sisäpuolella.



Kuva 18. Uudelleen paketointi; asiakas EU:n tulliyhteisön ulkopuolella.

Kuvassa 18 on esitetty toimitusketju, jossa alihankkija on EU:n tulliyhteisön sisäpuolella ja asiakas ulkopuolella.



Kuva 19. Uudelleen paketointi; kaikki ketjun osapuolet EU:n tulliyhteisössä.

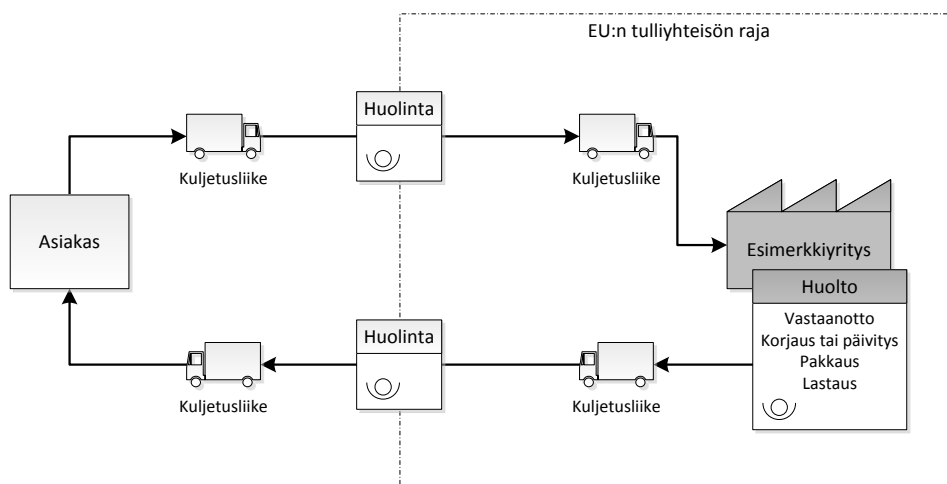
Kuvassa 19 toimitusketjuun kuuluva alihankkija ja asiakas ovat molemmat EU:n tulliyhteisön sisällä, mutta eri maissa.

Esimerkkiyrityksessä suoritettavia työvaiheita ovat saapuvan tavaran vastaanotto, uudelleen paketointi ja tavaran lastaus kuljetusyksiköihin.

Huolto-pääryhmä koostuu toimitusketjuista, joissa asiakas toimittaa esimerkkiyritykselle tuotteen huollettavaksi. Toimitusketjuun kuuluu tuotteen vastaanotto, korjaus ja toimittaminen takaisin asiakkaalle. Ryhmään kuuluu myös asiakaspalautukset.

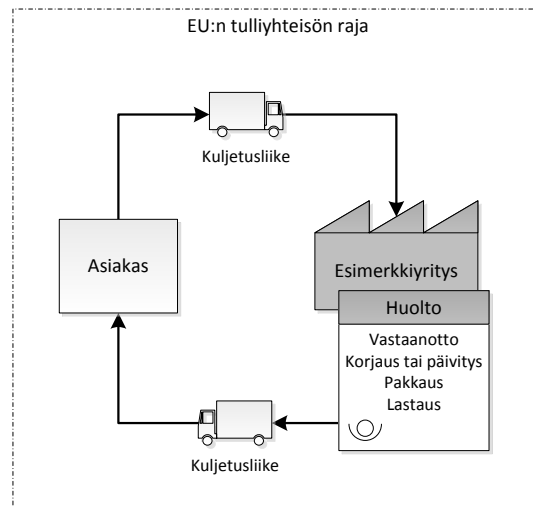
Pääryhmää edustavien toimitusketjujen tärkeimmät osapuolet ovat esimerkkiyrityksen lisäksi tuotteen lähettävä asiakas ja kuljetuspalveluita tarjoava alihankkija.

Ryhmään kuuluvat toimitusketjut on esitetty yksinkertaistetussa muodossa kuvissa 20–21.



Kuva 20. Huolto; asiakas EU:n tulliyhteisön ulkopuolella.

Kuvassa 20 on esitetty toimitusketju, jossa tuotteen lähettävä asiakas on EU:n tulliyhteisön ulkopuolella.



Kuva 21. Huolto; kaikki ketjun osapuolet EU:n tulliyhteisössä.

Kuvan 21 toimitusketjussa asiakas on EU:n tulliyhteisön sisäpuolella, mutta eri maassa kuin esimerkkiyritys.

Esimerkkiyrityksessä suoritettavia työvaiheita ovat saapuvan tavaran vastaanotto, tuotteen korjaus tai päivitys, pakkaus ja tavaran lastaus kuljetusyksiköihin.

8.2. Hakuprosessin aloitus

Hakuprosessin alkupisteenä voidaan pitää kevättä 2013, jolloin esimerkkiyrityksessä aloitettiin AEO-toimijan aseman hakuvaatimuksiin ja eri todistustyyppien eroavaisuuksiin tutustuminen.

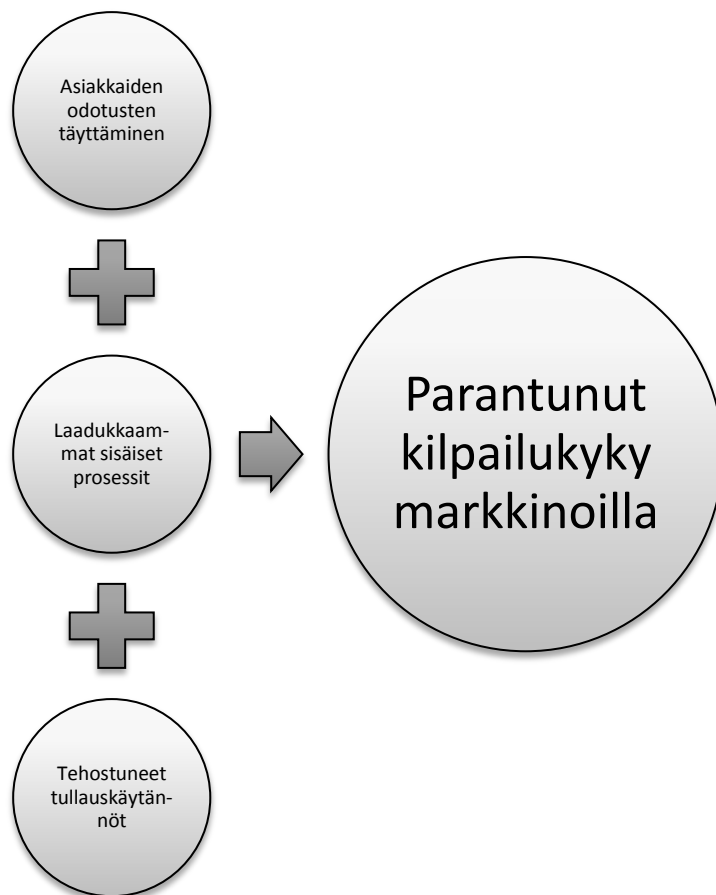
Alkusysäys hankkeen aloittamiselle tuli liiketoimintayksiköistä. Tarve AEO-todistukselle oli havaittu erityisesti myyntitoiminnoissa. (Haastattelu 2013.)

Eri todistustyypeistä AEOF:n todettiin sopivan yrityksen toiminnan luonteeseen ja laajuuteen parhaiten. AEOC- tai AEOS-todistusten ei koettu tarjoavan yksistään riittävää hyötyä suhteessa hakuvaatimuksiin.

Päätös AEOF-todistuksen hakuprosessin aloittamisesta tehtiin kesäkuussa 2013 yrityksen hankintajohtajan toimesta Tullin kanssa käydyn alkukeskustelun ja -tapaamisen jälkeen.

8.3. Asetetut odotukset

Valtuutetun taloudellisen toimijan aseman odotetaan parantavan yrityksen kilpailukykyä kolmen eri osa-alueen kautta (kuva 22). Osa-alueet ovat markkinatilanne, sisäisten prosessien laatu ja tullauskäytännöt.



Kuva 22. AEO-hankkeeseen liittyvät odotukset esimerkkiyrityksessä.

Merkittävin yksittäinen syy aloittaa AEO-todistuksen hakuprosessi oli esimerkkiyrityksessä se, että yrityksen asiakkaat ovat yhä enemmissä määrin itse AEO-toimijoita ja odottavat vastaavaa asemaa myös toimittajaltaan. Toinen

olennainen markkinoihin liittynyt seikka oli se, että useat yrityksen kilpailijoista ovat valtuutetun taloudellisen toimijan aseman jo saavuttaneet.

AEO-hankkeen todettiin tarjoavan myös hyvän mahdollisuuden parantaa sisäisiä toimitusketjun turvallisuuteen liittyviä prosesseja. Hakuprosessiin olennaisena osana kuuluva toiminnan nykytilan arviointi mahdollistaa seurantamekanismien ja kehitystoimenpiteiden optimoinnin. Lisäksi olemassa olevista prosesseista saadaan hakuprosessin edetessä ulkopuolinen asiantuntijanäkemyks Tullin suorittaman arvioinnin yhteydessä.

AEO-toimijan aseman odotetaan myös takaavan sujuvammalla tullauskäytännöt, joiden myötä tavaravirrat nopeutuvat ja niiden ennustettavuus paranee. Tehostuneiden tullauskäytäntöjen painoarvon odotetaan kasvavan sitä mukaan kun EU ja EU:n ulkopuoliset maat pääsevät sopimukseen vastavuoroisesta tunnustamisesta.

8.4. Ohjausryhmä

Tutkimustyötä koordinoi yrityksen hankintapalveluiden alaisuuteen perustettu ohjausryhmä, johon kuului tutkijan lisäksi hankintajohtajalle raportoiva logistiikkapäällikkö. Ryhmän toimintaan osallistui myös yrityksen riskienhallintapäällikkö.

Ohjausryhmän vastuulla oli yrityksen itsearviointin toteuttaminen. Ryhmä hyödynsi työssään muun muassa Euroopan komission laatimaa AEO-itsearviointikyselylomaketta.

Ryhmä analysoi komission laatimat itsearviointikysymykset, ohjasi ne oikeille asiantuntijatahoille sekä arvioi ja koosti kerätyn aineiston. Ohjausryhmä kuuli ja haastatteli tutkimustyön edetessä yrityksen eri toimintojen asiantuntijoita. Lisäksi ryhmän tehtävänä oli yhteydenpito liiketoimintayksiköihin.

Kerätyn aineiston sisäisen arvioinnin lisäksi ohjausryhmä käytti yrityksen ulkopuolisia asiantuntijoita. Yrityksen toimintatavat käytiin jo itsearviointivaiheessa alustavasti läpi Tullin AEO-arvioijien kanssa.

9. ITSEARVIOINTI

Esimerkkiyrityksessä suoritettu itsearviointi koostui kahdesta osittain rinnakkaisesta vaiheesta.

Ensimmäinen vaihe oli aineiston kerääminen ja yrityksen nykytilan kartoittaminen sisäisen kysely- ja haastattelututkimuksen avulla. Toinen vaihe oli aineiston analysointi ja yrityksen toiminnan vertaaminen AEO-toimijalle asetettuihin vaatimuksiin.

Itsearviointi aloitettiin aineiston keräämisellä elokuussa 2013 ja päätettiin aineiston analysointiin tammikuussa 2014.

9.1. Kyselylomake

Kyselytutkimuksessa hyödynnettiin Euroopan komission laatimaa AEO-itsearviointikyselylomaketta. Lomake koostui 26 osa-alueesta ja se sisälsi yhteensä 109 kysymystä, joista 47 kysymystä jakautui vielä alakohtiin.

Kysymykset olivat yksittäisiä kyllä/ei-kysymyksiä lukuun ottamatta avoimia. Kyselylomake on esitetty liitteessä 1.

Tutkimuksessa alkuperäistä kyselylomaketta muokattiin ja täydennettiin esimerkkiyritykseen sopivammaksi.

Ensinnäkin kyselylomake pilkottiin pienempiin paloihin. Esimerkiksi liiketoimintayksiköille toimitetusta kyselylomakkeesta oli karsittu pois kysymykset, jotka koskivat yrityksen keskitettyjä toimintoja.

Lisäksi monimutkaisten tai vaikeasti avautuvien kysymysten yhteyteen lisättiin muun muassa tarkentavaa ohjeistusta, siitä minkä tyyppistä ja miten laajaa vastausta lomakkeen laatija kysymyksellä hakee. Itse kysymysten muotoa tai sisältöä ei muutettu.

9.2. Aineiston kerääminen ja analysointi

Tutkimusaineiston kerääminen ja analysointi jaettiin esimerkkiyrityksessä viiteen vaiheeseen, joista kolmas ja neljäs työvaihe suoritettiin monilta osin rinnakkain.

Ensimmäisessä vaiheessa AEO-kyselylomaketta analysoitiin ohjausryhmän kesken. Tavoitteena oli poimia kysymysjoukosta kysymykset, joihin ryhmän jäsenet kykenevät vastaamaan itsenäisesti sekä määrittellä jäljelle jääneille kysymyksille oikea vastaaja.

Toisessa vaiheessa jäljelle jääneitä kysymyksiä tarkasteltiin ohjausryhmän ja yrityksen riskienhallintapäällikön kesken. Tavoitteena oli ensimmäisen vaiheen tapaan poimia kysymysjoukosta kysymykset, joihin ryhmän jäsenet kykenevät vastaamaan itsenäisesti sekä määrittellä jäljelle jääneille kysymyksille oikea vastaaja.

Kolmannessa vaiheessa jäljellä olevien kysymysten joukosta erotettiin yrityksen keskitettyjä toimintoja koskevat kysymykset liiketoimintayksiköitä koskevista kysymyksistä. Erottelun jälkeen keskitettyjä toimintoja koskevat kysymykset lähetettiin aiemmissa vaiheissa määritellyille asiantuntijatahoille. Saadut vastaukset analysoitiin ja tarvittaessa esitettiin tarkentavia kysymyksiä.

Neljännessä vaiheessa aineiston keräys ulotettiin liiketoimintayksiköihin. Ensimmäiseksi edellisessä vaiheessa tehtyä kysymysten luokittelua tarkennettiin edellisessä vaiheessa saatujen vastausten perusteella. Seuraavaksi täydennetty kysymyspatteristo toimitettiin liiketoimintayksiköiden yhteyshenkilöille edelleen koordinoitavaksi. Saadut vastaukset analysoitiin ja tarvittaessa esitettiin tarkentavia kysymyksiä.

Viidennessä vaiheessa liiketoimintayksiköiden toimittamat vastaukset koostettiin ohjausryhmän toimesta yhteen. Koostamisen yhteydessä eri yksiköiden käytännöt ja menetelmät tutkittiin mahdollisimman syvällisesti saatujen vastausten pohjalta. Tarkastelun tavoitteena oli tunnistaa ja dokumentoida kaikille yksiköille yhteiset toimintaperiaatteet.

9.3. Aineisto

Kyselytutkimus suoritettiin esimerkkiyrityksessä kansainvälistä kaupankäyntiä harjoittavissa liiketoimintayksiköissä sekä keskitetyissä toiminnoissa, jotka sisältyivät AEO-vaatimusten piiriin. Kysely toteutettiin yhteensä 11 liiketoimintayksikössä ja kuudessa tukitoiminnossa.

Tutkimuksen piirissä olleet liiketoimintayksiköt edustivat kaikkia yrityksessä havaittuja perustyyppisiä. Mukana oli laajamittaista tuotantoa pyörittäviä, projektiliiketoimintaan keskittyneitä sekä palveluliiketoimintaa harjoittavia liiketoimintayksiköitä.

Kattavan yksikköotoksen myötä tutkimuksessa oli mukana toimitusketjuja kaikista yrityksessä tunnistetuista pääryhmistä.

Kyselytutkimuksella kerättyä aineistoa täydennettiin haastattelujen avulla. Haastatteluja tehtiin tutkimuksen aikana yhdeksän kappaletta.

Haastattelut kohdistuivat pääosin yrityksen tukitoimintoihin ja niiden avulla perehdyttiin yrityksen riskienhallintaan, toimitilaturvallisuuteen, logistiikkaan, tietoturvallisuuteen, toiminnanohjausjärjestelmään, käytössä oleviin laatujärjestelmiin sekä henkilöstön koulutus- ja rekrytointikäytäntöihin. Lisäksi haastattelun avulla selvitettiin yksittäisen projektiliiketoimintaa harjoittavan liiketoimintayksikön toimintatapoja.

Tutkimuksessa kerätyn aineiston analysointi ja vertaaminen AEO-toimijalle asetettuihin vaatimuksiin osoitti, että tarkastellun yrityksen toimintatavat täyttivät pääsääntöisesti AEOF-todistuksen hakuvaatimukset. Tullin AEO-arvioijat päätyivät alustavassa arvioinnissaan samaan lopputulokseen.

Vaikka hakuvaatimukset pääosin täyttyivätkin, yrityksen toiminta ei kuitenkaan ollut kaikilta osin moitteetonta vaan tutkimuksessa havaittiin joitakin potentiaalisia poikkeamia, jotka tulee korjata ennen kuin AEO-todistus voidaan myöntää. Lisäksi toiminnassa havaittiin joukko kehityskohteiksi arvioituja puutteita.

Taulukossa 3 on esitetty osa-alueet, joita arvioitiin yrityksen tukitoiminnoista kerätyn aineiston perusteella. Taulukkoon on myös merkitty osa-alueet, joissa havaittiin itsearviointin yhteydessä mahdollisiksi poikkeamiksi tai kehityskohteiksi luokiteltavia puutteita.

Taulukko 3. Tukitoiminnoissa havaitut poikkeamat ja kehityskohteet.

Osa-alue	Poikkeama	Kehityskohde
Yleiset kriteerit		
Hakemus	-	-
Jäsenmaa	-	-
Rikostausta	-	-
Konkurssimenettely	-	-
Kolmen vuoden sääntö	-	-
Tullivaatimusten noudattaminen		
Tullilainsäädännön rikkomukset edeltävien kolmen vuoden ajalta	-	-
Tullimenettelyjen ja -ilmoitusten noudattaminen	-	-
Taloudellinen vakavaraisuus		
Omavaraisuusaste	-	-
Perintätoimenpiteet	-	-
Maksukyvyttömyys	-	-
Tullimaksujen maksaminen	-	-
Kauppa- ja kuljetustietojen hallinta		
Tavara- ja tietovirtojen jäljitysketju	-	-
Kirjanpitojärjestelmä	-	-
Logistinen järjestelmä	-	-
Tietoturva	-	-
Varmuuskopiointi ja arkistointi	-	-
Sisäinen valvonta	-	-
Toimitilaturvallisuus		
Henkilöstön, vieraiden ja ajoneuvojen ohjaus	x	x
Avaintenhallinta	-	-

Kulunvalvonta	-	-
Lukituskäytännöt	-	-
Vartiointi	-	-
Aitaus	-	-
Henkilöstöturvallisuus		
Henkilökunnan turvallisuusosaaminen	-	x
Uuden henkilöstön rekrytointi	x	-
Määräaikaiset työsuhteet	-	-
Menettelyt työsuhteen päättyessä	-	-
Toimitusketjun turvallisuus		
Toimitusketjun osapuolten tunnistaminen	-	-

Tukitoimintojen osalta puutteita havaittiin toimitilaturvallisuuden ja henkilöstöturvallisuuden osa-alueilla.

Kehityskohteiksi tunnistettiin toimitilaturvallisuuden osalta henkilöstön, vieraiden ja ajoneuvojen ohjaus sekä henkilöstöturvallisuuden osalta henkilökunnan turvallisuusosaaminen.

Poikkeamiksi luokiteltavia puutteita havaittiin toimitilaturvallisuus-osa-alueen kohdalla henkilöstön, vieraiden ja ajoneuvojen ohjauksessa sekä henkilöstöturvallisuuden osalta uuden henkilöstön rekrytoinnissa.

Tukitoiminnoista kerätyn materiaalin perusteella esimerkkiyritys täytti hakijalle asetetut yleiset kriteerit, noudatti asetettuja tullivaatimuksia sekä oli taloudellisesti vakavarainen.

Yrityksen kauppaja- ja kuljetustietojen hallintajärjestelmä täytti osa-alueelle asetetut vaatimukset. Puutteita ei havaittu tavara- tai tietovirtojen jäljitysketjussa, kirjanpito- tai logistiikkajärjestelmässä, tietoturvas- varmuuskopiointi- tai arkistointikäytännöissä eikä sisäisen valvonnan menettelyissä.

Toimitilaturvallisuuden osalta vaatimukset täyttyivät avaintenhallinnan, kulunvalvonnan, lukituskäytäntöjen, vartioinnin ja aitauksen suhteen.

Henkilöstöturvallisuuden osalta puutteita ei havaittu määräaikaisten työsuhteiden solmimisessa. Työsuhteen päättyessä toimeenpantavien menettelyjen todettiin täyttävän asetetut vaatimukset.

Lisäksi esimerkkiyrityksessä oli käytössä toimitusketjun osapuolten tunnistamiseen riittävän kehittyneet menettelyt.

Osa-alueet, joita arvioitiin liiketoimintayksiköistä kerätyn aineiston avulla, on esitetty taulukossa 4. Taulukossa on eritelty kaikki tutkimuksessa mukana olleet 11 liiketoimintayksikköä omiin sarakkeisiin.

Taulukossa on merkitty K-kirjaimella osa-alueet, joissa havaittiin kehityskohteiksi luokiteltavia puutteita ja P-kirjaimella osa-alueet, joissa havaittiin poikkeamiksi luokiteltavia puutteita.

Taulukko 4. Liiketoimintayksiköissä havaitut poikkeamat ja kehityskohteet.

Osa-alue	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Kauppa- ja kuljetustietojen hallinta											
Tavaravirtojen hallinnointi	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tullauskäytännöt	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K
Logistiikan ja tuotannon turvallisuus											
Rahtiyksiköiden turvallisuus ja käsittely	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K
Tavaran saapumisen ja lähtemiseen liittyvät menettelyt	K	K	K	K	-	K	-	K	K	-	-
Sinetöinti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tavaran varastointi	K	-	K	-	-	-	-	K	-	-	-
Tuonti- ja vientikieltojen sekä rajoitusten alaisten tavaroiden ja asiakirjojen käsittely	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Toimitusketjun turvallisuus											
Turvallisuuskäytännöistä sopiminen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ulkopuolisille asetetut turvallisuusvaatimukset ja niiden valvonta	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K

Kerätyn aineiston perusteella kaikissa liiketoimintayksiköissä on kehitettävää kauppaa- ja kuljetustietojen hallinnan osalta tullauskäytännöissä, logistiikan ja tuotannon turvallisuuden osalta rahtiyksiköiden turvallisuudessa ja käsittelyssä sekä toimitusketjun turvallisuuden osalta ulkopuolisille asetettavissa turvallisuusvaatimuksissa ja niiden valvonnassa.

Lisäksi logistiikan ja tuotannon turvallisuuden osalta parannettavaa havaittiin seitsemässä liiketoimintayksikössä tavaran saapumiseen ja lähtemiseen liittyvissä menettelyissä sekä kolmen liiketoimintayksikön osalta tavaran varastoinnissa.

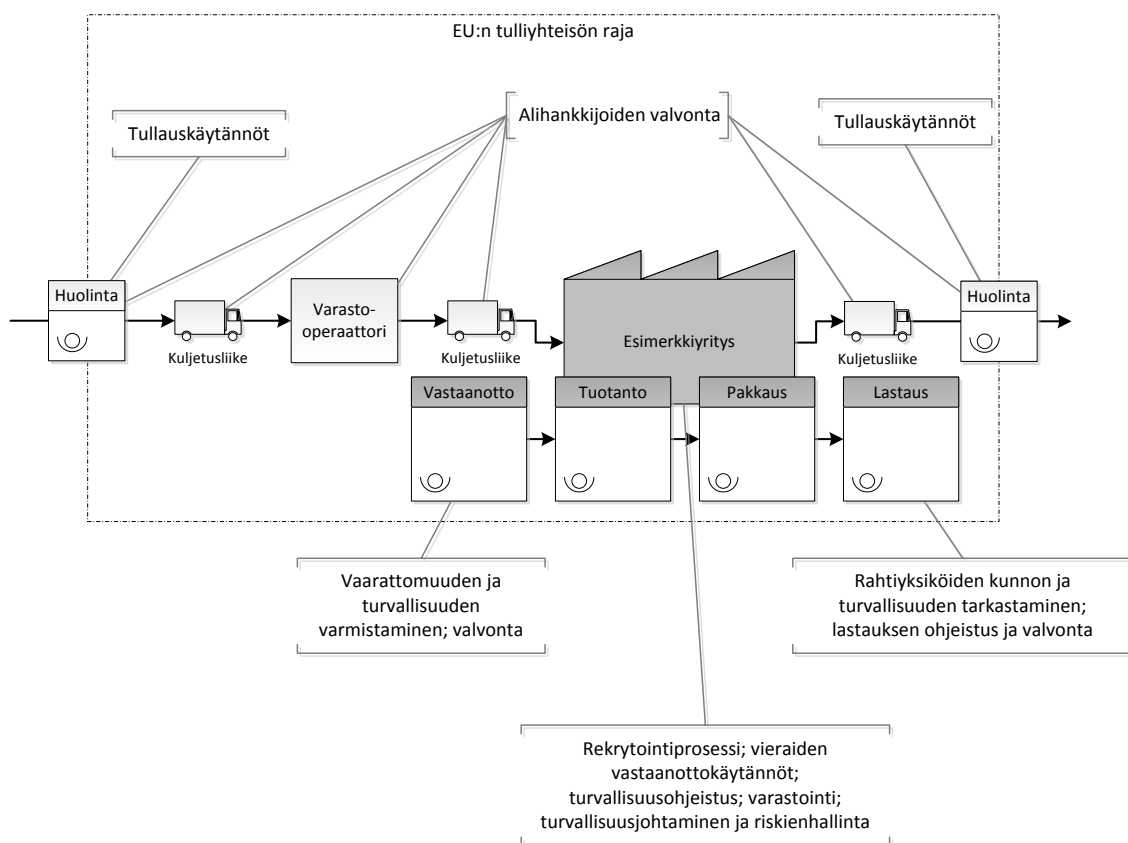
Kauppa- ja kuljetustietojen hallinta -osa-alueeseen kuuluvassa tavaravirtojen hallinnoinnissa ei havaittu puutteita.

Logistiikan ja tuotannon turvallisuus -osa-alueeseen kuuluvien sinetöintikäytäntöjen sekä tuonti- ja vientikieltojen sekä -rajoitusten alaisten tavaroiden ja asiakirjojen käsittelyn todettiin täyttävän asetetut vaatimukset.

Tutkimusaineiston mukaan myös toimitusketjun turvallisuus -osa-alueeseen kuuluvat turvallisuuskäytäntöjen sopimismenettelyt täyttivät vaaditut kriteerit.

9.4. Havaitut poikkeamat ja kehityskohteet

Kuvassa 23 on havainnollistettu tutkimuksessa tunnistettuja poikkeamia ja kehityskohteita sijoittamalla ne yksinkertaistettuun toimitusketjuun.



Kuva 23. Havaitut puutteet toimitusketjussa.

Esimerkkiyrityksessä henkilöstön, vieraiden ja ajoneuvojen ohjauksessa sekä työntekijöiden rekrytointiprosessissa havaitut poikkeamiksi luokitellut puutteet liittyivät entuudestaan tuntemattomien henkilöiden henkilöllisyyden varmistamiseen.

Kerätyn aineiston perusteella vierailijoiden henkilöllisyyttä ei tarkastettu säännönmukaisesti vieraiden vastaanoton yhteydessä. Samaan tapaan työnhakijoiden henkilöllisyyttä ei tarkastettu yksittäistapauksia lukuun ottamatta rekrytointiprosessin yhteydessä.

Aineisto osoitti myös, että esimerkkiyrityksen kirjallinen turvallisuusohjeistus ei täyttänyt kaikkia AEO-todistuksen hakuvaatimuksia. Pääongelma oli se, että ohjeistuksessa ei yleisesti ottaen huomioitu vaarattomuutta ja turvallisuutta AEO-hankkeen edellyttämässä laajuudessa. Ohjeistuksessa havaitut ja

kehityskohteiksi luokitellut puutteet liittyivät läheisesti henkilöstön, vierailijoiden ja ajoneuvojen ohjaukseen sekä henkilökunnan turvallisuusosaamiseen.

Tullauskäytäntöjen osalta jatkokehitystarpeita havaittiin laadunvarmistustoimenpiteissä, joiden avulla varmistetaan tulli-ilmoitusten, tavaroiden tariffiin luokittelun, tullausarvon ja alkuperämaan oikeellisuus.

Rahtiyksiköiden turvallisuuden ja käsittelyn suhteen kehityskohteeksi tunnistettiin rahtiyksiköiden kunnan ja turvallisuuden tarkastamiseen liittyvät menettelyt. Tutkimusaineiston perusteella menettelyt oli määritelty puutteellisesti ja niitä koskeva ohjeistus oli vaillinaista.

Tarkastellun aineiston perusteella esimerkkiyrityksessä käytössä olevat ulkopuolisten kauppakumppaneiden valvontamenettelyt olivat riittämättömiä. Valvonnan havaittiin olevan liian epäsäännöllistä ja menettelyitä tulisikin jatkokehittää tilanteen parantamiseksi.

Tavaran saapumiseen ja lähtemiseen liittyvissä menettelyissä kehityskohteeksi luokiteltiin käytännöt, joilla varmistetaan vastaanotettavien tavaroiden vaarattomuus ja turvallisuus. Lisäksi kehitystarpeita havaittiin sekä tavaroiden lastauksessa että lastauksen valvonnassa.

Tutkimusaineiston perusteella seitsemässä liiketoimintayksikössä ei varmistettu vastaanotettavien tavaroiden vaarattomuutta ja turvallisuutta asianmukaisin menettelyin. Lisäksi menettelyiden valvonnan havaittiin olevan epäsäännöllistä ja suuripiirteistä.

Tavaroiden lastaus oli ohjeistettu osassa liiketoimintayksiköitä puutteellisesti. Joistakin yksiköistä kirjallinen ohjeistus puuttui tutkimusaineiston mukaan kokonaan. Lastauksen valvontamenettelyissä merkittävin ongelma oli valvonnan suuripiirteisyys.

Tutkimusaineiston mukaan tavaroiden varastointi nousi kehityskohteeksi kolmen liiketoimintayksikön kohdalla. Merkittävin yksittäinen kehityskohde oli eräässä yksikössä oleva ulkovarasto, jonka fyysinen suojaus arvioitiin

riittämättömäksi. Lisäksi jatkokehitystarpeita havaittiin menettelyissä, joilla estetään tavaroiden luvaton siirtäminen varastoon.

Toimitusketjun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa yrityksen sisäisessä riskienhallinnassa tunnistettiin myös jatkokehitystarpeita. Tarkastellun aineiston perusteella riski- ja uhka-arvioinnissa ei huomioitu toimitusketjun turvallisuutta riittävässä laajuudessa. Lisäksi riski- ja uhka-arvion päivityskäytäntöjen havaittiin olevan epäsäännöllisiä.

9.5. Aineiston ja tulosten arviointi

Tutkimuksessa kerätty ja analysoitu aineisto muodosti laaja-alaisen kokonaisuuden. Kerätty materiaali oli valtaosin laadukasta.

Laadultaan heikkoja vastauksia esiintyi kuitenkin jonkin verran pääasiassa liiketoimintayksiköistä kerätyn materiaalin joukossa. Yleinen ongelma oli vastausten pintapuolisuus, joka vaikeutti erityisesti aineiston koostamista ja eri liiketoimintayksiköille yhteisten toimintatapojen tunnistamista.

Merkittävin heikkolaatuisiin vastauksiin liittyvä riski on se, että niiden tulkinnassa tehdyt oletukset osoittautuvat liian optimistisiksi. Seurauksena voi olla, että jokin ilmiselvä korjausta vaativa ongelma jää huomaamatta.

Mikäli vastauksia on tulkittu liian pessimistisesti, seuraukset rajoittuvat esimerkkiyrityksessä tehtävään ylimääräiseen työhön.

Toinen merkittävä tulosten luotettavuuteen liittyvä riski aiheutuu siitä, että tutkimusaineiston todenmukaisuutta ei ole varmistettu johdonmukaisesti pistokokeiden avulla. Täten on mahdollista, että esimerkkiyrityksen toiminnan taso ei todellisuudessa vastaa itsearviointin perusteella saatua kuvaa.

Edellä mainituista riskeistä huolimatta, tutkimuksen ohjausryhmä totesi aineiston ja sen pohjalta johdetut tulokset tarkoitukseensa nähden riittävän luotettaviksi.

Tutkimustulokset noudattelevat monilta osin kirjallisuustarkastelun perusteella muotoutuneita odotuksia. Esimerkkiyrityksen toiminnassa havaitut puutteet löytyivät lähes poikkeuksetta myös hakuvaiheen yleisimpien poikkeamien tai kehityskohteiden listalta. Huomattavin eroavaisuus tutkimustulosten ja ennakko-odotusten välillä oli se, että esimerkkiyrityksessä ei noussut esiin puutteita tietojen arkistointiin liittyen.

Tulosten pohjalta on selvää, että esimerkkiyrityksessä käytössä olevien toimintatapojen pirstaleisuus muodostaa merkittävimmän haasteen sekä AEO-todistuksen haku- että ylläpitoprosessille.

Yhteisten toimintamallien puuttuminen vaikeuttaa olennaisesti AEO-toimijan aseman ylläpitovaiheessa tehtävää sisäistä seurantaa sekä korjaustoimenpiteiden määrittelyä ja koordinoitua.

9.6. Huomiot itsearviointiprosessista

Itsearvioinnin yhteydessä havaittiin konkreettisesti yrityksen ylimmän johdon sitouttamisen tärkeys AEO-hakuprosessin läpiviennille. Aineiston kerääminen on olennaisesti sujuvampaa, mikäli hankkeella on aidosti toimivan johdon tuki takanaan.

AEO-hakuvaatimusten laaja-alaisuus ja ennen kaikkea itsearvioinnin seikkaperäisyys vaatii huomattavaa työpanosta suurelta joukolta ihmisiä, ja tällöin on tärkeää, että projekti on priorisoitu riittävän korkealle, jotta se saadaan vietyä tehokkaasti läpi yrityksessä.

Esimerkkiyrityksessä johdon sitouttamisen suhteen ei onnistuttu parhaalla mahdollisella tavalla. Seurauksena aineiston keräysvaihe venyi varsin pitkäksi, kun AEO-hanke jäi prioriteettilistalla muiden töiden varjoon.

Tilanne olisi parantunut huomattavasti, mikäli esimerkiksi projektin viestintä olisi kulkenut ylemmän hierarkiaportaan kautta. Ideaalitalanteessa myös projektin koordinoivastuu olisi ollut yrityksen ylimmän johdon edustajalla.

Itsearviointivaiheen läpivientiaikaa olisi voinut lyhentää myös aktiivisemmalla fasilitoinnilla. Mikäli ohjausryhmä olisi haastatellut jokaisen liiketoimintayksikön edustajat yksitellen, olisi selvitysvaihe saatu todennäköisesti suoritettua nyt toteutettua kyselytutkimusta nopeammin ja oletettavasti myös vastausten laatu olisi ollut parempi.

10. TOIMENPIDE- JA KEHITYSEHDOTUKSET

Valtuutetun taloudellisen toimijan aseman saavuttaminen ja ylläpitäminen vaatii yritykseltä resursseja ja kilpailukyvyn kannalta onkin olennaista, että resurssitarve kyetään pitämään mahdollisimman pienenä. Vaadittavan turvallisuustason ylläpito on täten syytä toteuttaa tehokkaalla ja mahdollisimman laajasti jo olemassa olevia rakenteita soveltavalla tavalla.

Itsearviointivaiheessa havaittujen ongelmakohtien korjaamiseksi sekä AEO-toimijan aseman saavuttamiseksi ja ylläpitämiseksi esimerkkiyrityksen tulee

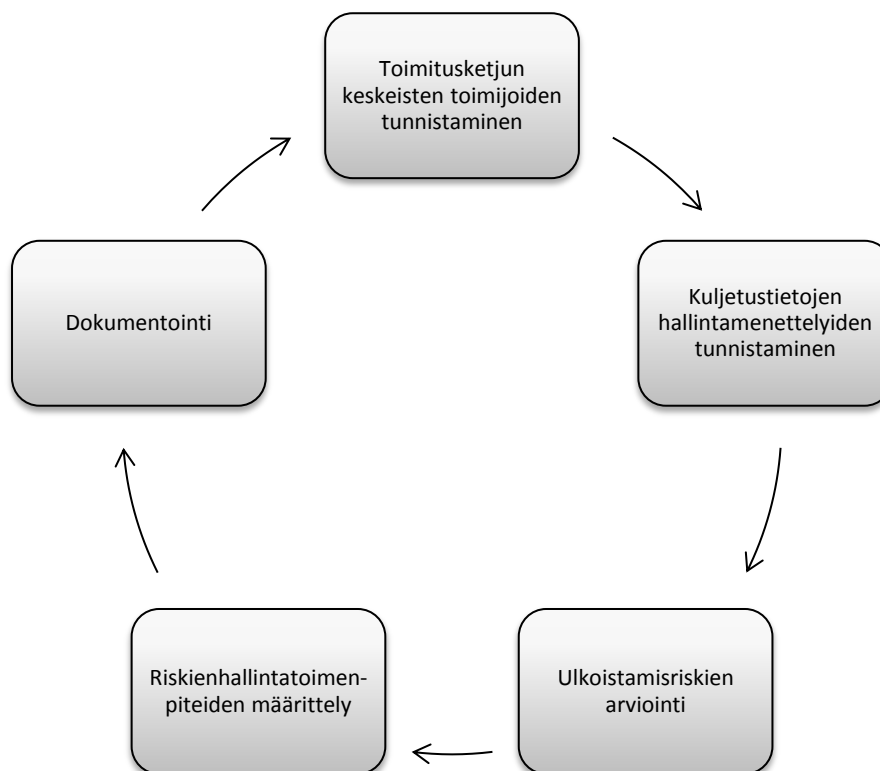
1. määritellä toimitusketjun turvallisuus yhdeksi turvallisuusjohtamisen painopistealueeksi,
2. määritellä ja ottaa käyttöön AEO-hallintajärjestelmä,
3. yhtenäistää toimitusketjun turvallisuuteen liittyviä toimintatapoja yli liiketoimintayksikkörajojen,
4. määritellä periaatteet toimintatapojen dokumentointiin sekä
5. laatia toimintasuunnitelma itsearviointivaiheessa havaittujen ongelmien korjaamiseksi.

10.1. Turvallisuusjohtaminen

Valtuutetun taloudellisen toimijan aseman saavuttaminen ja ylläpitäminen edellyttää, että yrityksen turvallisuusjohtamisessa huomioidaan kansainvälisen toimitusketjun kannalta olennaiset riskit. AEO-toimijan riskienhallinnan tulee kattaa taloudelliset sekä toimitiloihin ja tavaroihin liittyvät riskit, tullauskäytännöt, logistiikka, jäljitysketju, petosten ja virheiden torjunta sekä toimitusketjuun liittyvät alihankkijat. (Euroopan komissio 2012: 64–65; Hyytiäinen 2013.)

Esimerkkiyrityksen tulee ottaa toimitusketjun turvallisuus yhdeksi pääpainopistealueeksi riskienhallinnassaan.

Toimitusketjun riskienhallintaprosessi on esitetty kuvassa 24.



Kuva 24. Toimitusketjun riskienhallintaprosessi (Hyytiäinen 2013).

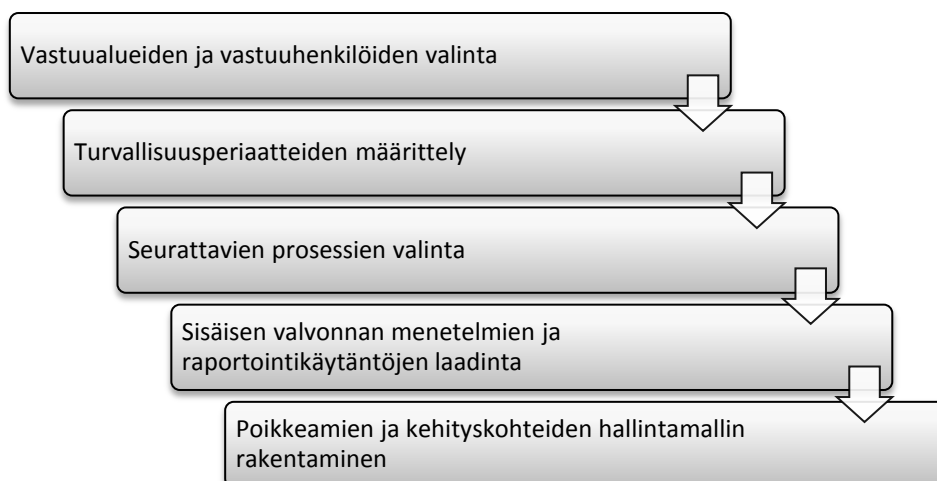
Yrityksen on tunnistettava kansainvälisen toimitusketjun keskeiset toimijat ja kuljetustietojen hallintamenettelyt, arvioitava toimintojen ulkoistamisen riskit, toteutettava tarvittavat toimenpiteet riskien hallitsemiseksi sekä dokumentoitava koko prosessi (Hyytiäinen 2013).

Tärkeä osa turvallisuusjohtamista on myös toiminnan säännöllisyys. Yrityksessä tulee olla selkeät toimintatavat miten ja milloin riskiarvioita päivitetään ja miten niistä tiedotetaan sekä yrityksen sisäisesti että ulkoisesti.

10.2. AEO-hallintajärjestelmä

Organisaatiolta vaaditaan pitkäjänteistä työtä ja sitoutumista AEO-toimijan aseman saavuttamiseksi ja ennen kaikkea aseman ylläpitämiseksi. Hankkeessa määriteltyjen vaatimusten noudattamista on seurattava jatkuvasti ja ryhdyttävä tarvittaessa korjaustoimenpiteisiin. (Tulli 2013b; Euroopan komissio 2012; Ahokas ym. 2010: 61–68.)

Asetettujen vaatimusten täyttymistä ja korjaustoimenpiteiden ohjaamista varten yrityksen tulee rakentaa AEO-hankkeen eri osa-alueet huomioiva hallintajärjestelmä (Hyytiäinen 2013; Hyytiäinen & Syri 2012). Kuvassa 25 on esitetty järjestelmän luonnin yhteydessä tehtävät olennaiset toimenpiteet.



Kuva 25. AEO-hallintajärjestelmän rakentaminen (Hyytiäinen 2013; Hyytiäinen & Syri 2012).

Järjestelmän luonnin yhteydessä nimetään AEO-vastuuhenkilöt ja määritellään heidän vastualueet, linjataan toimitusketjun turvallisuuteen liittyvät turvallisuusperiaatteet, valitaan keskeiset seurattavat prosessit, määritellään sisäisen valvonnan menetelmät ja raportointikäytännöt sekä rakennetaan toiminnassa havaittujen poikkeamien ja kehityskohteiden hallintamalli. (Hyytiäinen 2013; Hyytiäinen & Syri 2012.)

Sisäisessä valvonnassa erityishuomio tulee kohdistaa toimitusketjun osapuolina oleviin alihankkijoihin ja niiden toimittamiin palveluihin (Hyytiäinen 2013).

AEO-hallintajärjestelmää rakennettaessa on syytä huomioida AEO-hankkeen moniulotteisuus sekä yrityksen sisäinen hallintomalli ja turvallisuusjohtamisen käytännöt.

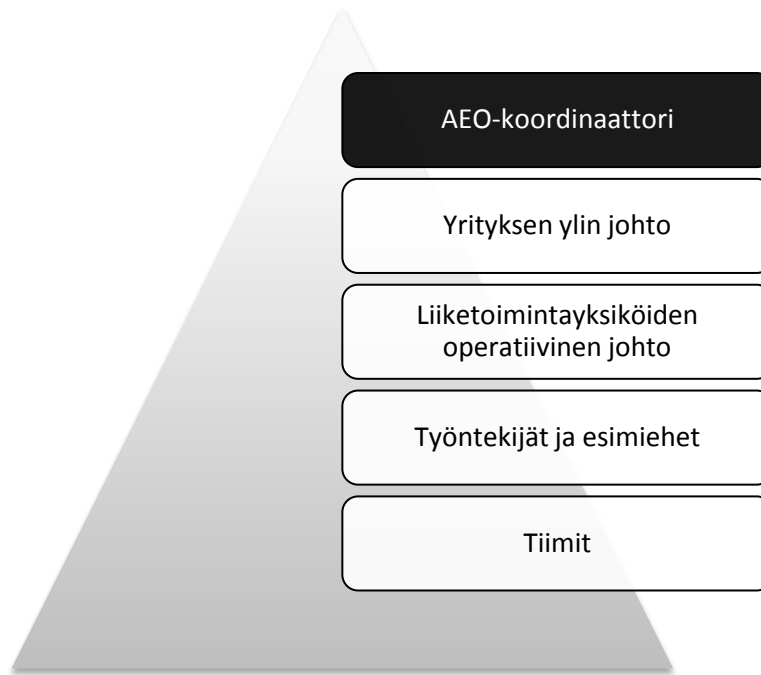
Esimerkkiyrityksen sisäisen rakenteen pirstaleisuus asettaa omia erityisvaatimuksia AEO-hallintajärjestelmän rakentamiselle. Järjestelmän toimivuuden kannalta on keskeistä, että

- seurattavien prosessien valinta on tehty huolella,
- turvallisuusperiaatteet ovat läpinäkyviä ja niiden noudattaminen on helppo todentaa,
- sisäisen valvonnan menetelmät ovat selkeitä ja tehokkaita,
- poikkeamien ja kehityskohteiden hallintamalli on suoraviivainen,
- yrityksen sisäinen tiedonkulku on sujuvaa sekä
- eri tahojen vastuualueet on määritelty yksiselitteisesti.

Käyttöön otettavien menetelmien kannalta on oleellista, että ne myös toimivat käytännössä. Mikäli toimivuus jää teoreettiselle tasolle, menetelmillä ei ole organisaatiolle lisäarvoa. Pahimmillaan seurauksena voi olla jopa todellisen turvallisuustason laskeminen näennäisen turvallisuuden tunteen myötä.

Lisäksi hallintajärjestelmän toimivuuden kannalta on tärkeää, että yrityksen ylin johto on sitoutunut AEO-hankkeeseen (Ahokas ym. 2010: 61). Esimerkkiyrityksen kohdalla avainasemassa on myös liiketoimintayksiköiden ylimmän johdon tuen saavuttaminen.

AEO-hallintajärjestelmän sisäiseksi rakenteeksi Ahokas ja Hintsa (2010: 62–63) ehdottavat viisiosaista mallia, jossa toiminnan koordinoivastuu on yksittäisellä organisaation ulkopuolisella AEO-asiantuntijalla. Malli on esitetty kuvassa 26.



Kuva 26. AEO-hallintajärjestelmän sisäinen rakenne (Ahokas & Hintsu 2010: 62).

Mallin ylimmällä tasolla on AEO-koordinaattori, jonka tehtävänä on AEO-prosessin koordinointi sekä tiedon jalostaminen, kyseenalaistaminen ja välittäminen organisaation sisällä. Koordinaattori toimii lisäksi organisaation sisäisenä AEO-asiantuntijana. (Ahokas ym. 2010: 62–63.)

Ahokkaan ja Hintsan mukaan (2010: 62–63) koordinaattorin on suotavaa olla organisaation ulkopuolinen puolueeton toimija.

Mallin toisella tasolla on yrityksen ylin johto, jonka roolina on lähtötavoitteiden määrittely (Ahokas ym. 2010: 62).

Mallin kolmannella tasolla on liiketoimintayksiköiden operatiivinen johto, jonka roolina on suunnitella miten ylätason tavoitteet voidaan toteuttaa omassa organisaatiossa. Operatiivisesta johdosta on edustettuna logistiikasta, tuotannosta, laadusta, toimittajasuhteista, henkilöstöhallinnosta, asiakassuhteista, tietohallinnosta ja lakiasioista vastaavat johtajat. (Ahokas ym. 2010: 62–63.)

Mallin neljännellä tasolla ovat organisaation päivittäisestä toiminnasta vastaavat työntekijät ja heidän esimiehet. Neljäs taso on mallissa ryhmitelty vastuualueiden pohjalta tiimeiksi, joiden tehtävänä on toteuttaa ylemmillä tasoilla asetetut tavoitteet käytännössä. (Ahokas ym. 2010: 63.)

Ahokkaan ja Hintsan esittämä malli on sovellettavissa tarkasteltuun yritykseen muutoksin.

Esimerkkiyrityksessä koordinoituvastuu on luontevinta sijoittaa organisaationäkökulmasta yrityksen laatujohtamisesta vastaavan yksikön tehtäväksi, koska

- yksikkö on AEO-näkökulmasta neutraali, sillä se ei ole suoraan tekemisissä AEO-hankkeeseen kuuluvien osa-alueiden kanssa,
- yksikön erikoisosaamisalueena on laatujohtamisen, jollaiseksi myös AEO-järjestelmä voidaan luokitella, ylläpito ja
- liiketoiminnan kannalta kriittinen tieto halutaan pitää yrityksen sisäisenä.

Koordinoituvastuuhenkilön valinnan lisäksi yrityksen on syytä perustaa pysyvä AEO-koordinoitiryhmä, jossa on edustettuna operatiivisella tasolla eri liiketoimintayksiköt sekä keskitetyistä toiminnoista logistiikka, hankinta, tietohallinto, henkilöstöhallinto, riskienhallinta sekä kiinteistöpalvelut.

Koordinoitiryhmän toimivuuden kannalta on olennaista, että ryhmän jäsenillä on riittävät valtuudet viedä muutoksia eteenpäin edustamissaan toiminnoissa ja yksiköissä.

Koordinaattorin ja koordinoitiryhmän avuksi voidaan tarvittaessa perustaa väliaikaisia yksittäiseen osa-alueeseen keskittyneitä asiantuntijatason työryhmiä. Työryhmät voivat olla liiketoimintayksikön sisäisiä tai niiden välisiä. Työryhmien vetovastuu on lähtökohtaisesti AEO-koordinaattorilla.

10.3. Yhtenäiset toimintatavat

AEO-toimijan aseman ylläpidon ja resurssien tehokkaan käytön kannalta on tärkeää, että yrityksen sisäiset toimintatavat ovat mahdollisimman yhdenmukaisia eri liiketoimintayksiköiden välillä.

Tarkastellussa yrityksessä olisi erittäin suositeltavaa korvata yksikkökohtaisia AEO-hankkeen piiriin kuuluvia toimintatapoja yhtenäisillä toimintamalleilla. Liiketoimintayksiköiden luonne-eroista johtuen hyvä lähestymistapa voisi olla se, että nykyisten toimintatapojen ja AEO-vaatimusten pohjalta määritellään prosesseille yhteinen runko, joka otetaan käyttöön kaikissa yksiköissä.

Itsearviointin perusteella kriittisimmät yhteisiä toimintatapoja vaativat osa-alueet ovat tavaroiden vastaanotto, varastointi ja lastaus sekä rahtiyksiköiden tarkastaminen, alihankkijoiden valvonta ja tullauskäytännöt.

Tullauskäytäntöjen osalta esimerkkiyrityksen tulee määritellä yhteiset menetelmät muun muassa tulli-ilmoitusten laadintaan, tavaroiden tariffiin luokitteluun, tullausarvon määrittelyyn ja alkuperämaan ilmoittamiseen.

Lisäksi menettelyissä olisi huomioitava laadunvarmistustoimenpiteet, joiden avulla tietojen oikeellisuus voidaan varmistaa myös tapauksissa, joissa tullaustoiminnot on ulkoistettu ulkopuoliselle toimijalle.

10.4. Toimintatapojen dokumentointi

Yhteisiin menettelyihin liittyen esimerkkiyrityksen on syytä kiinnittää huomiota toimitusketjun turvallisuuteen ja tullauskäytäntöihin liittyvien toimintatapojen dokumentointiin.

AEO-hankkeen kannalta merkitykselliselle dokumentaatiolle tulee luoda oma sähköinen arkisto sekä määritellä muoto- ja ylläpitovaatimukset, joita noudatetaan sekä yhteisten että liiketoimintakohtaisten menetelmien dokumentoinnissa.

Yhtenäisellä dokumentointikäytännöllä pyritään varmistamaan AEO-toimijan aseman kannalta olennaisen tiedon saatavuus ja ajantasaisuus. Merkittävä tavoiteltava hyöty on myös prosessien lisääntynyt läpinäkyvyys.

10.5. Toimintasuunnitelma ongelmakohtien korjaamiseksi

Esimerkkiyrityksen tulee laatia toimintasuunnitelma itsearviointivaiheessa havaittujen potentiaalisten poikkeamien ja kehityskohteiden korjaamiseksi. Osa puutteista voidaan korjata ohjeistusta ja toimintatapoja muuttamalla kun taas osa vaatii selkeästi enemmän suunnittelua ja taloudellista panostusta.

Yhteistä ohjeistusta muuttamalla on mahdollista korjata kriittiseksi arvioitu vieraiden vastaanottokäytäntöön ja työntekijöiden rekrytointiprosessiin liittynyt puute. Havaittu ongelma korjaantuu kirjaamalla ohjeistukseen vaatimus tuntemattomien henkilöiden henkilöllisyyden tarkastamisesta. Lisäksi ohjeistusta täydentämällä voidaan korjata turvallisuusohjeistuksessa havaitut vaillinaisuudet.

Yhteisiin ohjeisiin tehtävien korjausten lisäksi liiketoimintayksiköiden on tehtävä omiin sisäisiin ohjeisiinsa ja toimintatapoihinsa joitakin tarkennuksia.

Kriittisin korjausta vaativa osa-alue on tavaroiden lastausta käsittelevä kirjallinen ohjeistus, jonka havaittiin puuttuvan joistakin liiketoimintayksiköistä kokonaan.

Muina jatkokehitystä kaipaavina yksikkökohtaisina osa-alueina tunnistettiin lastausprosessin ja alihankkijoiden valvonta, saapuvien tavaroiden vaarattomuuden ja turvallisuuden tarkastaminen, rahtiyksiköiden kunnan ja turvallisuuden tarkastaminen sekä tullauskäytännöt.

Lisäksi on syytä huomioida se, että ohjeistuksen päivityksen lisäksi asianomaisia tahoja on informoitava muutoksista ja tarvittaessa järjestettävä täydentävää koulutusta, jotta muutokset saadaan vietyä käytäntöön.

Laajempaa suunnittelua ja resursointia vaativa kehityskohde on yksittäistapauksena esiin noussut puutteellisesti suojattu ulkovarasto. Varastoalue on nykyisin kameroin valvottua aluetta, mutta tulevaisuudessa se olisi syytä eristää aidoin ja portein muusta tehdasalueesta.

11. YHTEENVETO

Tutkimusaiheena olevan Euroopan unionin Authorised Economic Operator (AEO) -hankkeen tavoitteena on edistää kansainvälistä kaupankäyntiä tavaravirtoja sujuvoittamalla sekä varmistaa kansainvälisen toimitusketjun turvallisuus estämällä luvaton pääsy tavaraan ja siihen liittyvään tietoon.

Hankkeessa määritellään yhteisöön sijoittautuneille kansainvälisessä toimitusketjussa toimiville yrityksille tarkoitettu valtuutetun taloudellisen toimijan asema, joka myönnetään erillisen hakemuksen perusteella AEO-todistuksen arviointiperusteet täyttävälle toimijalle.

AEO-toimijan asema parantaa yrityksen kilpailukykyä muun muassa sujuvampien tullauskäytäntöjen muodossa. Lisäksi todistus osoittaa yrityksen olevan luotettava toimija kansainvälisessä toimitusketjussa.

Tutkimuksessa keskityttiin AEO-todistuksen haku- ja ylläpitoprosessien tarkasteluun. Ensin mainitussa prosessissa pääpaino on hakijan omien käytänteiden dokumentoinnissa. Ylläpitoprosessissa sen sijaan tavoitteena on toimitusketjun turvallisuuden jatkuva parantaminen.

Tutkimustyössä päätavoitteena oli arvioida täyttääkö tapaustutkimuksen kohteena oleva kansainvälisessä toimitusketjussa toimiva esimerkkiyritys Euroopan komission asettamat AEO-todistuksen myöntämisperusteet.

Toissijaisena tavoitteena oli määritellä toimenpiteet, joiden avulla yrityksen toiminnassa mahdollisesti havaittavat puutteet voidaan korjata. Toimenpideehdotusten laadinnassa oli huomioitava niiden käyttökelpoisuus AEO-hakuprosessin johtamisessa sekä AEO-toimijan aseman ylläpitokäytänteiden suunnittelussa.

Asetettujen tavoitteiden saavuttaminen vaati esimerkkiyrityksen nykytilan laaja-alaista kartoittamista, vertailua AEO-todistuksen hakuvaatimukseen sekä AEO-todistuksen hakuprosessin yleisimpiin ongelma-kohtiin perehtymistä.

Yrityksen nykytilaa ja sen käyttämiä toimintatapoja selvitettiin tutkimuksessa kysely- ja haastattelututkimuksena toteutetun itsearvioinnin avulla.

Kyselytutkimuksessa käytettiin Euroopan komission laatiman AEO-itsearviointilomakkeen pohjalta luotuja räätälöityjä kyselylomakkeita.

AEO-todistuksen hakuprosessiin liittyviä yleisiä puutteita tarkasteltiin tutustumalla Tullin AEO-arviointivaiheessa kirjaamiin poikkeamiin ja kehityskohteisiin.

Suoritetun itsearvioinnin perusteella esimerkkiyritys täytti pääosin yrityksen tavoitteena olevan AEO Full (AEOF) -todistuksen hakuvaatimukset.

Yrityksen toiminnassa havaittiin kuitenkin joitakin huomattaviksi arvioituja puutteita, jotka tulee korjata ennen kuin todistus voidaan myöntää. Lisäksi tutkimuksessa tunnistettiin muutamia jatkokehitystä tarvitsevia osa-alueita.

Merkittävin esimerkkiyrityksessä havaittu ongelma oli se, että tuntemattomien henkilöiden henkilöllisyyttä ei varmistettu asianmukaisesti. Ongelma esiintyi sekä vieraiden vastaanottokäytännössä että työntekijöiden rekrytointimenetelmässä.

Havaittujen ongelmien korjaamiseksi sekä AEO-toimijan aseman saavuttamiseksi ja ylläpitämiseksi esimerkkiyrityksen tulee

1. määritellä toimitusketjun turvallisuus yhdeksi turvallisuusjohtamisen painopistealueeksi,
2. määritellä ja ottaa käyttöön AEO-hallintajärjestelmä,
3. yhtenäistää toimitusketjun turvallisuuteen liittyviä toimintatapoja yli liiketoimintayksikkörajojen,
4. määritellä periaatteet toimintatapojen dokumentointiin sekä

5. laatia toimintasuunnitelma itsearviointivaiheessa havaittujen ongelmien korjaamiseksi.

Määritellyt toimenpiteet täyttävät niille asetetut tavoitteet ainakin teoriassa niiltä osin kuin niiden toimivuutta voidaan saatavilla olevan tiedon perusteella arvioida. Toimenpiteiden käytännön toimivuutta ei tutkimuksessa testattu aikataulullisista rajoitteista johtuen.

LÄHDELUETTELO

- Ahokas, Juha & Juha Hintsa (2010). *Assuring Supply Chain Continuity in Industrial Supply Chains and Complying with Authorised Economical Operator AEO Europe*. BIT Research Centre. 103 s. Aalto-yliopisto.
- Aigner, Susanne (2010). Mutual Recognition of Authorised Economic Operators and Security Measure. *World Customs Journal* 4:1, 47–54. ISSN 1834-6707.
- Altemöller, Frank (2011). Towards an International Regime of Supply Chain Security: An International Relations Perspective. *World Customs Journal* 5:2, 21–33. ISSN 1834-6707.
- Annala, Emma (2012). *Yrityksen logistiikka- ja tullaustoimintojen yritysturvallisuussertifikaatti AEO*. Metropolia Ammattikorkeakoulu. 40 s. Opinnäytetyö.
- Closs, David J. & Edmund F. McGarrell (2004). *Enhancing Security Throughout the Supply Chain*. IBM Center for The Business Government. 52 s. Saatavana World Wide Webistä: <URL: [https://www-304.ibm.com/jct03001c/procurement/proweb.nsf/objectdocswebview/filesupply+chain+security+white+paper+and+assessment+guide+april+2004/\\$file/supply+chain+security+white+paper+and+assessment+guide+april+2004.pdf](https://www-304.ibm.com/jct03001c/procurement/proweb.nsf/objectdocswebview/filesupply+chain+security+white+paper+and+assessment+guide+april+2004/$file/supply+chain+security+white+paper+and+assessment+guide+april+2004.pdf)>.
- Donner, Michel & Cornelis Kruk (2009). *Supply Chain Security Guide*. Washington: The World Bank. 90 s.
- Eriksson, Päivi & Anne Kovalainen (2008). *Qualitative Methods in Business Research*. 2. painos. London: Sage. 352 s. ISBN 978-1-4129-0317-2.
- Esimerkkiyritys (2014a). Esimerkkiyrityksen Internet-sivut [siteerattu 9.2.2014].

Esimerkkiyrittäjä (2014b). Esimerkkiyrittäjän Suomen yksikön Internet-sivut [siteerattu 9.2.2014].

Euroopan komissio (2014). Economic Operator Systems [online]. Euroopan komission EOS-tietokanta [siteerattu 4.3.2014]. Saatavana World Wide Webistä: <URL: http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/eos/eos_home.jsp>.

Euroopan komissio (2013a). *Authorised Economic Operator (AEO)* [online]. Euroopan komission Internet-sivut [siteerattu 17.10.2013]. Saatavana World Wide Webistä: <URL: http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/policy_issues/customs_security/aeo/>.

Euroopan komissio (2013b). *Tullialan riskienhallinta ja toimitusketjun turvallisuus*: Euroopan komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, ja Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle 8.1.2013. Bryssel: Euroopan komissio. 15 s. COM(2012) 793 final.

Euroopan komissio (2012). *Valtuutetut talouden toimijat: suuntaviivat*. Bryssel: Euroopan komissio. 81 s. TAXUD/B2/047/2011-Rev. 3.

EY 648/2005. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) numero 648/2005 yhteisön tullikoodeksista 13.4.2005. Strasbourg: Euroopan parlamentti ja Euroopan neuvosto.

EY 1875/2006. Euroopan komission asetus (EY) numero 1875/2006 yhteisön tullikoodeksin soveltamisesta 18.12.2006. Bryssel: Euroopan komissio.

Ferm, Tom (2013). *Valtuutetun talouden toimijan (AEOS/F) haasteet ja mahdollisuudet Suomessa*. Helsinki: Aalto-yliopisto. 36 s. Opinnäytetyö.

Fletcher, Theo (2007). *Authorised Economic Operator (AEO) Programs: IBM's Perspective*. *World Customs Journal* 1:2, 61–65. ISSN 1834-6707.

- Haastattelu (2013). Haastattelutilaisuus esimerkkiyrityksen logistiikkapäällikön kanssa 18.12.2013.
- Harrison, Andrew (2010). *Business Environment in a Global Context*. New York: Oxford University Press. 394 s. ISBN 978-0-19-921400-6.
- Hirsjärvi, Sirkka, Pirkko Remes & Paula Sajavaara (2009). *Tutki ja kirjoita*. 15. painos. Helsinki: Tammi. 464 s. ISBN 978-951-31-4836-2.
- Hirsjärvi, Sirkka & Helena Hurme (2008). *Tutkimushaastattelu: teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. Helsinki: Gaudeamus Helsinki University Press. 213 s. ISBN 978-952-495-073-2.
- Hyytiäinen, Sami (2013). *Toimitusketjujen uhkien analysointi ja riskienhallinta yhteistyössä sopimuskumppanien kanssa*. Tulli. 21 s. Tullin AEO-toimijapäivä 12.3.2013. Saatavana World Wide Webistä: <URL: http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/AEO/AEO-asiakastilaisuuksien_aineistot/12032013_AEO_riskienhallinta_ja_alihankinta.pdf>.
- Hyytiäinen, Sami & Minna Syri (2012). *Toimitusketjujen riskien analysointi ja hallinta yhteistyössä sopimuskumppanien kanssa*. Tulli. 26 s. Tullin AEO-infotilaisuus 24.5.2012. Saatavana World Wide Webistä: <URL: http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/AEO/AEO-asiakastilaisuuksien_aineistot/24052012_toimitusketjujen_riskit.pdf>.
- Hyytiäinen, Sami & Sari Lempiäinen (2013). *Poimintoja viimeisimmistä turvallisuus osa-alueen arvioinneista*. Tulli. 25 s. Tullin AEO-toimijapäivä 23.4.2013. Saatavana World Wide Webistä: <URL: http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/AEO/AEO-asiakastilaisuuksien_aineistot/4_Turvallisuuden_osa_alueet.pdf>.

- Logisec (2012). *Suomi - Kuljetusturvallisuuden takapajula?* Logisec Oy. 2 s. Saatavana World Wide Webistä: <URL: http://www.logisec.fi/files/Suomi_kuljetusturvallisuuden%20takapajula_AEO.pdf>.
- Mikuriya, Kunio (2007). Supply Chain Security: The Customs Community's Response. *World Customs Journal* 1:2, 51–59. ISSN 1834-6707.
- Määttä, Jaana (2012). *AEO-todistuksen hyöty suomalaiselle vienti- ja tuontiyritykselle*. Satakunnan ammattikorkeakoulu. 60 s. Opinnäytetyö.
- Olkkonen, Tauno (1993). *Johdatus teollisuustalouden tutkimustyöhön*. 2. painos. Otaniemi: Teknillinen korkeakoulu. 143 s. ISBN 951-22-1774-0.
- Papa, Paola (2013). US and EU Strategies for Maritime Transport Security: A Comparative Perspective. *Transport Policy* 28, 75–85. ISSN 0967-070X.
- Salmela, Hannu, Sirra Toivonen & Johan Scholliers (2010). Enhancing Supply Chain Security with Vulnerability Management and New Technology. *IET Intelligent Transport Systems* 4:4, 307–317. ISSN 1751-956X.
- Sheffi, Yossi (2001). Supply Chain Management Under the Threat of International Terrorism. *The International Journal of Logistics Management* 12:2, 1–11. ISSN 0957-4093.
- Tulli (2013a). *AEO-valtuutettu taloudellinen toimija* [online]. Tullin Internet-sivut [siteerattu 14.10.2013]. Saatavana World Wide Webistä: <URL: http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/AEO/>.
- Tulli (2013b). *Authorised Economic Operator: tavoitteena toimitusketjujen turvallisuus ja kansainvälisen kaupan edistäminen*: Tullin AEO-asiakasneuvonta 11.3.2013. Tulli. 50 s.

- Tulli (2012). *Tilastotietoa AEO:sta EU:sta ja Suomesta: Tullin AEO-toimijapäivä 24.5.2012*. Tulli. 13 s. Saatavana World Wide Webistä: <URL: http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/AEO/AEO-asiakastilaisuuksien_aineistot/24052012_tilastotietoa.pdf>.
- Urciuoli, Luca & Daniel Ekwall (2012). Possible Impacts of Supply Chain Security on Efficiency: A Survey Study about the Possible Impacts of AEO Security Certifications on Supply Chain Efficiency. *24th NOFOMA Conference* 782–798. Saatavana World Wide Webistä: <URL: <http://hdl.handle.net/2320/11303/>>.
- Waters, Donald (2007). *Global Logistics: New Directions in Supply Chain Management*. 5. painos. London: Kogan Page. 436 s. ISBN 978-0-7494-4813-4.
- WCO (2013). *World Customs Organization* [online]. Maailman tullijärjestön WCO:n Internet-sivut [siteerattu 7.10.2013]. Saatavana World Wide Webistä: <URL: <http://www.wcoomd.org/en.aspx>>.
- WCO (2012). *SAFE Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade*. Bryssel: World Customs Organization. 35 s.

LIITTEET

LIITE 1. Itsearviointikysely

0.1	On suositeltavaa, että luette ennen AEO-aseman hakemista Euroopan komission laatimat valtuutettua talouden toimijaa koskevat suuntaviivat (TAXUD/B2/0472011- Rev.3), jotka ovat saatavilla Euroopan komission Europa-palvelimella.
0.2	Mitkä osastot yrityksessänne, mukaan lukien yritysjohtonne, osallistuvat AEO-hakemuksen valmisteluun?
1.	Yrityksen tiedot
1.1.	Yleiset yritystiedot
1.1.1.	Ilmoittakaa hakijayrityksen nimi, osoite, perustamispäivä ja oikeudellinen muoto. Ilmoittakaa myös yrityksenne verkkosivuston URL-osoite, jos sellainen on. Jos yrityksenne on osa konsernia, ilmoittakaa, ovatko muut konsernin yritykset: a) saaneet AEO-todistuksen; tai b) hakeneet AEO-asemaa ja tekeekö kansallinen tulliviranomainen parhaillaan niille AEO-tarkastusta.
1.1.2.	Antakaa seuraavat tiedot (soveltuvin osin yrityksenne oikeudellisesta muodosta riippuen): a) Yksityiskohtaiset tiedot tärkeimmistä osakkeenomistajista ja osakkuuksien prosentuaalinen osuus b) Yksityiskohtaiset tiedot toimivan johdon jäsenistä ja/tai johtajista c) Yksityiskohtaiset tiedot hallintoneuvostosta, jos sellainen on, ja yrityksen hallituksesta. Mainitkaa täydellinen nimi ja osoite, syntymäaika ja henkilötunnus (esim. kansallisen henkilötodistuksen numero tai sosiaaliturvatunnus).
1.1.3	Ilmoittakaa sen henkilön nimi, joka vastaa tulliasioista yrityksessänne. Mainitkaa täydellinen nimi ja osoite, syntymäaika ja henkilötunnus (esim. kansallisen henkilötodistuksen numero tai sosiaaliturvatunnus)
1.1.4.	Kuvailkaa kaupallinen toimintanne / liiketoimintanne lyhyesti. Ilmoittakaa tehtävänne kansainvälisessä toimitusketjussa: tavaroiden valmistaja, viejä, huolitsija, varastonpitäjä, tulliasioitsija, liikenteenharjoittaja, tuoja, yhteisrahtilähetysten kokoaja, terminaalinpitäjä, muu.

- 1.1.5. Ilmoittakaa yhteyspisteiden sijaintipaikat, osoitteet, nimet, puhelinnumerot ja sähköpostiosoitteet sekä kuvaillkaa lyhyesti seuraavissa paikoissa toteutettavat toimet: (myös muut jäsenvaltiot ja kolmannet maat)
 a) yksittäiset paikat, jossa yrityksenne harjoittaa toimintaa oikeudellisenä henkilönä (ilmoittakaa kunkin osaston työntekijöiden summittainen lukumäärä); ja
 b) paikat, joissa kolmas osapuoli harjoittaa yrityksenne ulkoistamia toimia.
- 1.1.6. Ostatteko sellaisilta yrityksiltä tai myytekö sellaisille yrityksille, joihin olette etuyhteydessä?
 Kyllä/Ei.
- 1.1.7. Kuvaillkaa yrityksenne sisäinen organisaatorakenne ja kunkin osaston tehtävät/vastualueet.
- 1.1.8. Ilmoittakaa yrityksenne ylemmän johdon jäsenten nimet (johtajat, osastopäälliköt, pääkirjanpitäjä, tulliosaston päällikkö jne.) ja kuvaillkaa sijaisuusjärjestelyt lyhyesti.
- 1.1.9. Kuinka monta työntekijää yrityksessänne on?
- 1.1.10. a) Ilmoittakaa sellaisten henkilöiden nimet ja asema yrityksessänne, joilla on erityistä tullialan tuntemusta.
 b) Kuvaillkaa lyhyesti, kuinka hyvin nämä henkilöt osaavat käyttää tietotekniikkaa tulli- ja kaupallisissa prosesseissa sekä yleisissä kaupallisissa asioissa.
- 1.1.11. Annan suostumukseni siihen, että AEO-todistuksen sisältämät tiedot julkaistaan tullikoodeksin soveltamisasetuksen 14 x artiklan 4 kohdassa tarkoitettussa valtuutettujen talouden toimijoiden luettelossa. Kyllä/Ei.

 Jos kyllä:
 Allekirjoitus _____
 Allekirjoittajan asema _____
 (Johtajan/toimitusjohtajan/liikkeenharjoittajan on allekirjoitettava täytetty kyselylomake, mutta suosituksena on, että tämän suostumuksen antaa henkilö, jolla on virallinen nimenkirjoitusoikeus)
 Päiväys: _____
- 1.1.12. Annan suostumukseni AEO-todistuksen sisältämien tietojen välitykseen, jotta voidaan varmistaa valtuutetun talouden toimijan vastavuoroisesta tunnustamisesta kolmansien maiden kanssa tehtyjen kansainvälisten sopimusten ja turvallisuuden liittyvien toimenpiteiden täytäntöönpano: Kyllä/Ei.

 Jos kyllä:
 Allekirjoitus _____
 Allekirjoittajan asema _____
 (Johtajan/toimitusjohtajan/liikkeenharjoittajan on allekirjoitettava täytetty kyselylomake, mutta suosituksena on, että tämän suostumuksen antaa henkilö, jolla on virallinen nimenkirjoitusoikeus)
 Päiväys: _____
- 1.1.13. Jos olette antaneet suostumuksenne vastavuoroiseen tunnustamiseen kohdassa 1.1.12, teidän tulee antaa myös seuraavat tiedot:

 AEO-toimijan translitteroitu (yksinkertaiseen aakkostoon muunnettu) nimi: _____
 Translitteroitu katuosoite: _____
 Translitteroitu postinumero ja paikkakunta: _____

 Tiedoissa on käytettävä vain yksinkertaisen 26-kirjaimisen aakkoston merkkejä:
<http://www.unicode.org/charts/PDF/U0000.pdf>

1.2.	Liiketoiminnan laajuus
------	-------------------------------

- 1.2.1. a) Ilmoittakaa vuotuinen liikevaihto kolmella viimeisimmällä päättyneellä tilikaudella. Jos kyseessä on uusi yritys, merkitkää "N/A".
b) Ilmoittakaa vuotuinen nettovoitto tai -tappio kolmella viimeisimmällä päättyneellä tilikaudella. Jos kyseessä on uusi yritys, merkitkää "N/A".
- 1.2.2. Jos käytätte varastotiloja, jotka eivät ole omistuksessanne, ilmoittakaa, keneltä vuokraatte/liisaatte nämä tilat.
- 1.2.3. Arvioikaa, kuinka monta seuraavaa ilmoitusta olette laatineet kunkin viimeisen kolmen vuoden aikana ja niiden arvo. Jos kyseessä on uusi yritys, merkitkää "N/A".
- Tuonti
 - Vienti/Jälleenvienti
 - Passitus
- 1.2.4. Arvioikaa, kuinka paljon olette maksaneet yhteensä seuraavia tulleja ja veroja kunkin viimeisen kolmen vuoden aikana. Jos kyseessä on uusi yritys, merkitkää "N/A".
- Tullit
 - Valmisteverot
 - Tuonnissa maksettavat arvonlisäverot
- 1.2.5. a) Uskotteko, että yrityksenne rakenteessa tapahtuu muutoksia seuraavien kahden vuoden aikana? Kyllä/Ei. Jos kyllä, kuvaile muutokset lyhyesti.
b) Uskotteko, että yrityksenne toimitusketjussa tapahtuu merkittäviä muutoksia seuraavien kahden vuoden aikana? Kyllä/Ei. Jos kyllä, kuvaile muutokset lyhyesti.

1.3. Tullitiedot ja -tilastot
(Suuntaviivojen liitteessä 2 oleva 2.6 kohta)

- 1.3.1. Vastatkaa seuraaviin kysymyksiin:
- a) Suoritatteko tullimuodollisuudet omista nimissänne ja omaan lukuunne?
b) Käytättekö tullimuodollisuuksissa edustajaa? Jos kyllä, ilmoittakaa, kuka kyseinen edustaja on ja kuinka edustus tapahtuu (suoraan vai välillisesti). Mainitkaa edustajan nimi, osoite ja EORI-numero.
c) Toimitteko muiden henkilöiden edustajana tullimuodollisuuksissa? Jos kyllä, ilmoittakaa, kenelle ja kuinka edustus tapahtuu (suoraan vai välillisesti). (Nimetkää merkittävimmät yritykset.)
- 1.3.2. a) Kuinka päätös tavaroiden luokittelusta tarifiin tehdään ja kuka tämän päätöksen tekee?
b) Millaisilla laadunvarmistustoimenpiteillä varmistatte, että luokittelu on oikein (esim. tarkastukset, todennäköisyystarkastukset, sisäiset toimintaohjeet, säännöllinen koulutus)?
c) Pidättekö kirjaa näistä laadunvarmistustoimenpiteistä?
d) Seuraatteko säännöllisesti laadunvarmistustoimenpiteidenne tehokkuutta?
e) Mitä resursseja käytätte luokittelussa (esim. tavaroiden kantatiedostot)?
- 1.3.3. a) Kuinka tullausarvo määritetään ja kuka sen tekee?
b) Millaisilla laadunvarmistustoimenpiteillä varmistatte, että tullausarvo on oikein (esim. tarkastukset, todennäköisyystarkastukset, sisäiset toimintaohjeet, säännöllinen koulutus, muut toimenpiteet)?
c) Seuraatteko säännöllisesti laadunvarmistustoimenpiteidenne tehokkuutta?
d) Pidättekö kirjaa näistä laadunvarmistustoimenpiteistä?

- 1.3.4. a) Antakaa yleiskatsaus tuontitavaroiden etuuskohteluun oikeuttavasta tai oikeuttamattomasta alkuperästä.
b) Mitä sisäisiä toimia olette toteuttaneet varmentaaksenne, että tuontitavaroiden alkuperämaa on ilmoitettu oikein?
c) Kuvailkaa, miten annatte etuuskohtelu- ja alkuperäselvityksiä viennissä.

- 1.3.5. Käyttekö kauppaa polkumyynti- tai tasaustullien alaisilla tavaroilla? Kyllä/Ei.

Jos kyllä, antakaa tiedot valmistajista tai EU:n ulkopuolisista maista, joiden tavaroihin sovelletaan edellä mainittuja tulleja.

2. Osoitus tullivaatimusten noudattamisesta
(Tullikoodeksin 5 a artikla; tullikoodeksin soveltamisasetuksen 14 h artikla; selittävien huomautusten liite 1 (tullikoodeksin soveltamisasetuksen liite 1 c); (Tullikoodeksin 5 a artikla, tullikoodeksin soveltamisasetuksen 14 i artikla; suuntaviivojen 2 osan 2.2 kohta, liite 2)

- 2.1. a) Onko yrityksessänne havaittu tullisäännösten rikkomista tai ovatko tulliviranomaiset havainneet tällaisia rikkomisia viimeisten kolmen vuoden aikana? Jos kyseessä on uusi yritys, merkitkää "N/A".
Jos on, kuvailkaa rikkomiset lyhyesti.
b) Kuinka olette ilmoittaneet rikkomisista asiaankuuluville viranomaisille ja millaisia laadunvarmistustoimenpiteitä on toteutettu tällaisten rikkomisten estämiseksi tulevaisuudessa? Pidätekö kirjaa tällaisista laadunvarmistustoimenpiteistä?

- 2.2. Onko yhtään lupa-/todistushakemusta hylätty tai onko myönnettyjä lupia peruttu väliaikaisesti tai kumottu tullisäännösten rikkomisen vuoksi viimeisten kolmen vuoden aikana? Kyllä/Ei. Jos kyseessä on uusi yritys, merkitkää "N/A".
Jos on, ilmoittakaa rikkomisten lukumäärä ja syyt.

3. Kirjanpito- ja logistiikkajärjestelmä
(Tullikoodeksin 5 a artikla, tullikoodeksin soveltamisasetuksen 14 i artikla; suuntaviivojen 2 osan 2.2 kohta, liite 2)

- 3.1. **Jäljitysketju**
(Suuntaviivojen liitteessä 2 oleva 2.2 kohta)

- 3.1.1. Mahdollistaako kirjanpitojärjestelmänsä täyden jäljitysketjun tullitoiminnastanne, verojen kannalta merkittävistä tavaroiden siirroista tai kirjanpitomerkinnoista?
Jos kyllä, kuvailkaa tämän jäljitysketjun olennaiset piirteet.

3.2. Kirjanpitojärjestelmä
(Suuntaviivojen liitteessä 2 oleva 2.1 kohta)

- 3.2.1. Millaista tietokonejärjestelmää (atk-laitteisto/-ohjelmisto) käytätte yleensä liiketoiminnassanne ja erityisesti tullitoiminnassa?
Antakaa seuraavat tiedot:
- tehtäväjako kehityksen, testauksen ja toimintojen välillä
- tehtäväjako käyttäjien välillä
- pääsynvalvonta (mitkä/kenelle)
- liiketoiminta- ja ilmoitusjärjestelmän välinen jäljitettävyyys.

- 3.2.2. Voidaanko kirjanpitojärjestelmissänne erottaa yhteisötavarat muista tavaroista? Kyllä/Ei.

Jos kyllä, antakaa lisätietoja.

- 3.2.3. a) Missä paikassa tietotekniset toiminnotne suoritetaan?
b) Onko atk-sovellukset ulkoistettu? Jos on, ilmoittakaa mihin yritykseen ne on ulkoistettu ja miten hoidatte ulkoistettujen sovellusten pääsynvalvonnan.

3.3. Sisäisen valvonnan järjestelmä
(Suuntaviivojen liitteessä 2 oleva 2.5 kohta)

- 3.3.1. Onko teillä yrityksen omaan käyttöön laadittuja ohjeita sisäistä valvontajärjestelmää varten kirjanpito-, osto-, myynti-, tulli-, tuotanto-, materiaali- ja tavarahallinto- sekä logistiikkaosastossa? Kyllä/Ei.

Jos on, kuvaillakaa ne lyhyesti ja ilmoittakaa, kuinka ne pidetään ajan tasalla. Esim. työhön opastuksen, henkilöstökoulutuksen, virheiden havaitsemiseksi käytettävien ohjeiden sekä oikolukumekanismien kaltaiset toimet.

- 3.3.2. Onko sisäisen valvonnan prosesseillenne tehty sisäistä/ulkoista tarkastusta? Kyllä/Ei.
Kuuluuko siihen tullauskäytäntöjenne tarkastaminen? Kyllä/Ei.

Jos kyllä, liittäkää mukaan kopio uusimmasta tarkastuskertomuksesta.

- 3.3.3. Kuvaillakaa lyhyesti tiedostojenne (pysyvät tiedot tai kantatiedostot) tarkastusmenettelyt. Kuinka näissä menettelyissä on teidän kannaltanne otettu huomioon seuraavat riskit:

- a) liiketoimet on syötetty kirjanpitojärjestelmään väärin ja/tai puutteellisesti;
b) pysyvät tiedot ovat väärää tai vanhentuneita (esim. tuotenumeroit ja tullinimikkeet);
c) hakijayrityksen liiketoimintaprosessien valvonta on puutteellista.

3.4. Tavaravirrat
(Suuntaviivojen liitteessä 2 oleva 2.5 kohta)

- 3.4.1. Kuvaillakaa lyhyesti tavaravirtojen rekisteröintimenettely (fyysinen rekisteröinti ja kirjanpito) tavaroiden saapumisesta ja varastoinnista alkaen aina valmistukseen ja lähetykseen saakka. Kuka hoitaa kirjanpidon ja missä sitä säilytetään?

- 3.4.2. Kuvaillakaa lyhyesti varastomäärien tarkastusmenettelyt. Kuinka usein tarkastuksia tehdään ja kuinka eroavuudet käsitellään (esim. inventointi)?

3.5. Tullauskäytännöt
(Suuntaviivojen liitteessä 2 oleva 2.6 kohta)

- 3.5.1. Onko teillä asiakirjoihin perustuvia menettelyjä tulli-ilmoitusten (myös esim. tulliasioitsijan tai huolitsijan puolestanne antamien tulli-ilmoitusten) paikkansapitävyyden varmentamiseksi? Kyllä/Ei.

Jos on, kuvaillakaa menettelyt lyhyesti.

Jos ei ole, ilmoittakaa, varmennatteko tulli-ilmoitusten paikkansapitävyyden? Kyllä/Ei. Jos kyllä, ilmoittakaa, millä tavalla.

- 3.5.2. a) Onko yrityksellänne ohjeita tai suuntaviivoja sääntöjenvastaisuuksien ilmoittamisesta toimivaltaisille viranomaisille (esim. kun epäillään tullimenettelyjen alaisiin tavarihin kohdistunutta varkautta, murtoa tai salakuljetusta)? Onko nämä ohjeet laadittu kirjallisesti (esim. toimintaohjeet, käyttöohjeet, muut asiakirjat)?
b) Oletteko havainneet sääntöjenvastaisuuksia (tai epäilleet niiden tapahtuneen) viime vuoden aikana ja ilmoittaneet niistä toimivaltaisille viranomaisille? Kyllä/Ei.

- 3.5.3. Käyttekö kauppaa tavaroilla (esim. tekstiileillä, maataloustuotteilla), jotka edellyttävät kauppalupaa? Kyllä/Ei.

Jos kyllä, kuvaillkaa lyhyesti menettelyt, joilla näiden tavaroiden tuontiin ja/tai vientiin liittyviä lupia hallinnoidaan.

3.6. Varmuuskopiointiin, tietojen palautukseen sekä varautumiseen ja arkistointivaihtoehtoihin liittyvät menettelyt (Suuntaviivojen liitteessä 2 oleva 2.7 kohta)

- 3.6.1. Kuvaillkaa lyhyesti yrityksenne kirjanpidon varmuuskopiointiin, tietojen palautukseen ja varmistukseen sekä arkistointiin liittyvät menettelyt.

- 3.6.2. Kuinka pitkäksi ajaksi tiedot tallennetaan tuotantojärjestelmään ja arkistoidaan?

- 3.6.3. Onko yrityksellänne valmiussuunnitelmaa järjestelmähäiriöitä ja -vikoja varten? Kyllä/Ei.

3.7. Tietokonejärjestelmien suojaaminen (Suuntaviivojen liitteessä 2 oleva 2.8 kohta)

- 3.7.1. a) Kuvaillkaa lyhyesti toimet, joita olette toteuttaneet atk-järjestelmänne suojaamiseksi luvattonta tunkeutumista vastaan (palomuuuri, virustentorjuntaohjelmat, salasanasuojaus jne.)?
b) Onko tunkeutumistestejä tehty? Mitkä olivat niiden tulokset ja toteutettiin korjaavia toimenpiteitä?

- 3.7.2. a) Kuvaillkaa lyhyesti, kuinka pääsyoikeus atk-järjestelmäänne myönnetään.
b) Kuka vastaa atk-järjestelmän käytöstä ja suojaamisesta?

- 3.7.3. a) Missä pääpalvelimenne sijaitsee?
b) Ilmoittakaa, kuinka pääpalvelimenne on suojattu.

3.8. Asiakirjojen turvaaminen (Suuntaviivojen liitteessä 2 oleva 2.9 kohta)

- 3.8.1. Kuvaillkaa lyhyesti, mitä toimia on toteutettu tietojen/asiakirjojen suojaamiseksi luvattomalta pääsylvältä, väärinkäytöksiltä sekä tahalliselta tuhoamiselta ja häviämiseltä (esim. rajoitetut pääsyoikeudet, sähköiset varmuuskopiot)?

- 3.8.2. Havaittiinko viime vuonna tapauksia, joissa asiakirjat oli saatu haltuun luvattomasti? Jos kyllä, ilmoittakaa, mitä toimenpiteitä on toteutettu toistumisen estämiseksi?

- 3.8.3. Vastatkaa lyhyesti seuraaviin kysymyksiin:
a) Millä henkilöstöryhmillä on oikeus saada yksityiskohtaiset tiedot tavaravirroista?
b) Millä henkilöstöryhmillä on lupa muuttaa näitä tietoja?
Onko muutokset dokumentoitu kattavasti?

3.8.4. Kuvaillaa lyhyesti, millaisia vaarattomuus- ja turvallisuusvaatimuksia olette asettaneet kauppakumppaneillenne ja muille yhteyshenkilöille tietojen väärinkäytöksen estämiseksi (esim. toimitusketju vaarantuu lähetystietojen luvattoman siirron vuoksi)?

4. Taloudellinen vakavaraisuus
(Tullikoodeksin 5 a artikla; tullikoodeksin soveltamisasetuksen 14 j artikla; suuntaviivojen 2 osan 2.3 kohta, liitteessä 2 oleva 3 kohta)

4.1. Onko yritystänne vastaan aloitettu maksukyvyttömyysmenettelyjä viimeisten kolmen vuoden aikana? Kyllä/Ei.
Jos on, antakaa yksityiskohtaiset tiedot.

4.2. Onko yrityksenne taloudellinen tilanne jatkuvasti moitteeton soveltamissäännösten 14 j artiklassa tarkoitettulla tavalla, ja onko yrityksenne selviytynyt rahoituksellisista sitoumuksistaan viimeisten kolmen vuoden aikana? Jos on, liittäkää mukaan tilintarkastajienne laatima kirje, tilintarkastuslausunto, jäljennös tilinpäätöksestä (jos tiliänne ei ole tarkastettu) taikka pankkinne tai rahoituslaitoksenne antama muu todiste. Jos ei, antakaa yksityiskohtaiset tiedot.

4.3. Jos yrityksenne on uusi, antakaa kaikki taloudellista tilannettanne koskevat asiakirjat ja tiedot (esim. viimeisimmät tiedot kassavirrasta ja taseesta sekä yritysjohdon/kumppaneiden/liikkeenharjoittajan hyväksymät tulosenusteet).

4.4. Onko tiedossanne jotakin, joka voi vaikuttaa taloudelliseen vakavaraisuuteen lähitulevaisuudessa? Kyllä/Ei.
Jos on, antakaa yksityiskohtaiset tiedot.

5. Vaarattomuutta ja turvallisuutta koskevat vaatimukset
(Tullikoodeksin 5 a artikla; tullikoodeksin soveltamisasetuksen 14 k artikla; suuntaviivojen 2 osan 2.4 kohta)

5.1. Itsearviointi
(Suuntaviivojen liitteessä 2 oleva 4.1 kohta)

5.1.1. a) Oletteko tehneet riski- ja uhka-arvion yrityksessänne? Kyllä/Ei.
b) Onko kutakin toimipaikkaa (soveltuvin osin) varten turvasuunnitelma? Kyllä/Ei.
Kuinka usein kyseisiä asiakirjoja tarkastellaan ja päivitetään?

5.1.2. Kuvaillaa lyhyesti, millaisia turvariskejä olette havainneet (yrityksessänne tai liiketoiminnassanne asiakkaiden, toimittajien ja ulkoisten palveluntarjoajien kanssa) AEO-turvallisuusvaatimuksissa?

5.1.3. Kuinka turvatoimenpiteet pannaan täytäntöön yrityksessänne ja miten niitä koordinoidaan? Kuka on niistä vastuussa?

5.1.4. Jos yrityksellänne on useita toimiloja, ovatko turvatoimenpiteet yhdenmukaiset niissä kaikissa? Kyllä/Ei.

5.1.5. a) Onko teillä turvaohjeita? Miten henkilöstönne ja yrityksenne tiloissa vierailevat saavat niistä tiedon?
b) Onko ne laadittu kirjallisesti (käyttöohjeet, toimintaohjeet, tiedotteet tms.)?

5.1.6. a) Onko yrityksenne turvallisuus ollut uhattuna viimeisen vuoden aikana? Kyllä/Ei.
Jos on, kuvaillaa tapahtumat lyhyesti ja ilmoittakaa, mitä toimenpiteitä on toteutettu toistumisen estämiseksi?
b) Pidätkö kirjaa tällaisista tapahtumista ja toteutetuista toimenpiteistä? Kyllä/Ei

5.1.7. a) Onko jokin julkinen laitos tai viranomainen jo antanut yrityksellenne (kuljetusten) turvallisuutta koskevan todistuksen? Kyllä/Ei.
Jos on, oheistakaa jäljennös todistuksesta ja antakaa yksityiskohtaiset tiedot tiloista/paikoista, jotka todistus kattaa.
b) Antakaa luettelo kaikista riippumattomasti vahvistetuista normeista/lisensseistä/luvista, joita noudatatte, ja ilmoittakaa, miten nämä normit tarkastetaan.

5.1.8. Sovelletaanko tuomiinne/viemiinne tavaroihin erityisiä vaarattomuus- ja turvallisuusvaatimuksia?

5.1.9. a) Käytättekö turvallisuusalan yrityksen palveluja? Jos kyllä, minkä yrityksen palveluja käytätte?
b) Onko kyseinen yritys tehnyt uhka-arvion yrityksessänne? Jos on, kuvaillakaa lyhyesti, mitä turvariskejä havaittiin AEO-turvallisuusvaatimusten suhteen?

5.1.10. Asettavatko asiakkaanne tai vakuutusyhtiö yrityksellenne vaarattomuus- ja turvallisuusvaatimuksia? Kyllä/Ei.

Jos kyllä, antakaa yksityiskohtaiset tiedot.

5.2. Yrityksen tiloihin pääsy
(Suuntaviivojen liitteessä 2 oleva 4.2 kohta)

5.2.1. a) Kuvaillakaa lyhyesti, miten henkilöstön, vierailijoiden, muiden henkilöiden ja tavaroiden pääsy yrityksenne tiloihin (rakennukset, tuotantoalueet, varastot jne.) järjestetään?
b) Kuka tarkastaa, että määrättyjä menettelyjä noudatetaan?

5.2.2. a) Miten toimitte, jos henkilö/ajoneuvo on saapunut luvatta yrityksenne tiloihin (yrityksenne alueelle tai rakennuksiin)?
b) Kuinka näistä toimista on tiedotettu henkilöstölle (esim. toimintasuunnitelma, ohjesäännöt, toimintaohjeet, koulutus)?

5.2.3. Esittäkää soveltuvin osin kaikista tullialan toimiin osallistuvista yrityksenne toimitiloista kartta (esim. pohjapiirros, luonnos), josta näkyvät rakennusten rajat, sisäänkäyntireitit ja sijainti.

5.2.4. Nimetkää soveltuvin osin yritykset (esim. ulkopuoliset yritykset, ulkoistetut yrityksen osat), joilla on tiloja kussakin toimitilassanne.

5.3. Fyysinen turvallisuus
(Suuntaviivojen liitteessä 2 oleva 4.3 kohta)

5.3.1. a) Kuvaillakaa lyhyesti, miten yrityksenne toimitilojen ulkorajat on suojattu. Kuinka näiden menettelyjen noudattaminen tarkastetaan?
b) Kuinka ja miten usein aidat ja rakennukset tarkastetaan ja kuka tekee tarkastuksen? Kuinka nämä tarkastukset ja niiden tulokset kirjataan ylös?
c) Miten turvallisuutta uhanneet tilanteet raportoidaan ja käsitellään?

5.3.2. Vastakaa seuraaviin kysymyksiin:
a) Miten yrityksenne tiloihin päästään sisälle?
b) Kuinka sisäänkäyntejä valvotaan?
Onko kullakin sisäänkäynnillä rajoitetut aukioloajat?

5.3.3. Ovatko toimitilat riittävän valaistut (esim. jatkuva valaistus, liikeilmalampit, hämäräkytkimet)?

5.3.4. Miten avainten käyttö on järjestetty yrityksessänne (esim. niiden sijainti, käyttöoikeus, luovutuksen/palauttamisen kirjaaminen)?
Onko tästä kirjallisia ohjeita? Kyllä/Ei.

5.3.5. Vastatkaa seuraaviin kysymyksiin:
a) Onko yksityisajoneuvojen pysäköinti sallittua yrityksenne alueella?
b) Jos on, kenelle tämä on sallittua?
c) Kuka antaa luvan?
d) Tarkastetaanko ajoneuvot (yrityksen tilojen tai pysäköintialueen sisäänkäynnillä)?
Onko tästä kirjallisia ohjeita? Kyllä/Ei.

5.4. Rahtiyksiköt (kontit, vaihtokorit, kuljetuslaatikot)
(Suuntaviivojen liitteessä 2 oleva 4.4 kohta)

5.4.1. Sovelletaanko rahtiyksikköihin pääsyyn sääntöjä/rajoituksia? Kyllä/Ei.

Jos kyllä, miten tällaiset rajoitukset pannaan täytäntöön?

5.4.2. Kuvailkaa lyhyesti, miten luvaton pääsy rahtiyksikköihin ja niiden väärinkäyttö estetään (erityisesti avoimilla varastoalueille) (esim. jatkuva valvonta, henkilöstön koulutus ja riskeistä tiedottaminen, sinetöinti, ohjeet luvattoman pääsyn osalta noudatettavasta menettelystä).

5.4.3. a) Käytättekö sinettejä tavaroiden väärinkäytön estämiseksi? Jos kyllä, millaisia sinettejä käytätte?
Ovatko sinetit tiettyjen normien mukaiset (esim. ISO-standardit)?
b) Kuinka varmistatte, että tavaroita ei ole väärinkäytetty, jos ette käytä sinettejä?

5.4.4. Miten tarkastatte rahtiyksiköt (esim. seitsenvaiheinen tarkastusprosessi: etuseinä, vasen puoli, oikea puoli, lattia, sisä-/ulkokatto, sisä-/ulko-ovet, ulkopuoli/alusta)?

5.4.5. Vastatkaa seuraaviin kysymyksiin:
a) Kuka on rahtiyksikköjen omistaja/toimija?
b) Kuka huoltaa/korjaa rahtiyksiköt?
c) Onko käytössä säännöllistä huoltoa koskevia suunnitelmia?
Tarkastetaanko yrityksen ulkopuolella tehdyt huoltotyöt?

5.5. Logistiikka
(Suuntaviivojen liitteessä 2 oleva 4.5 kohta)

5.5.1. a) Mitä kuljetusvälineitä yrityksessänne tavallisesti käytetään?
b) Hoitaako yrityksenne itse kaikki kuljetukset vai käytättekö myös ulkoisia palveluntarjoajia (esim. huolitsijoita/liikenteenharjoittajia)?
c) Kuinka varmennatte, että huolitsija/liikenteenharjoittaja täyttää turvallisuusvaatimukset (esim. turvatodistuksilla, -ilmoituksilla tai -sopimuksilla)?
d) Toteutatteko ulkoistettujen kuljetustoimien osalta muita toimenpiteitä turvallisuusvaatimusten täyttämiseksi?
Kuvailkaa tältä osin mahdollisesti toteuttamienne toimenpiteiden luonne ja laajuus.

5.6. Muut kuin verotukselliset vaatimukset
(Suuntaviivojen liitteessä 2 oleva 4.6 kohta)

- 5.6.1. a) Käyttökö kauppa kaksikäyttötavaroilla ja/tai muilla tavaroilla, joista vaaditaan tuontiluvat tai joihin sovelletaan vientirajoituksia, tuontikieltoa tai muita ei-verotuksellisia vaatimuksia? Jos kyllä, kuvaillaa lyhyesti, millä menettelyillä varmistatte, että näitä tavaroita koskevat asiaankuuluvat määräykset täyttyvät (lisenssien tai lupien hallinnointi, erityiset vastuualueet, henkilöstön erityiskoulutus jne.)?
b) Onko yrityksessänne tällaisia tavaroita koskevia erityisiä toimintaohjeita, käyttöohjeita tai muita ohjeita? Kyllä/Ei.

5.7. Saapuvat tavarat
(Suuntaviivojen liitteessä 2 oleva 4.7 kohta)

- 5.7.1. a) Kuvaillaa lyhyesti menettely, jolla varmistetaan saapuvien tavaroiden vaarattomuus ja turvallisuus?
b) Kuvaillaa lyhyesti, miten näiden menettelyjen noudattaminen tarkastetaan.
- 5.7.2. Onko henkilöstönne tietoinen toimittajien kanssa sovituista turvajärjestelyistä? Kuinka niiden noudattaminen varmistetaan?
- 5.7.3. a) Kuvaillaa lyhyesti, miten saapuvien tavaroiden sinettien koskemattomuus tarkastetaan.
b) Onko saapuvat tavarat sinetöity? Kyllä/Ei.
Jos kyllä, millaisia järjestelyjä/toimenpiteitä sovelletaan?
- 5.7.4. Merkitäänkö saapuvat tavarat yhdenmukaisesti tai varastoidaanko ne erillisellä alueella?
Kyllä/Ei.
Jos kyllä, kuinka ne merkitään / minne ne varastoidaan?
- 5.7.5. Kuvaillaa lyhyesti, miten saapuvat tavarat lasketaan ja punnitaan.
- 5.7.6. Kuvaillaa lyhyesti, miten ja milloin saapuvia tavaroita verrataan saateasiakirjoissa oleviin tietoihin ja miten ja milloin ne syötetään kirjanpitoon? Kuka suorittaa vertaamisen ja syöttämisen kirjanpitoon?
- 5.7.7. a) Ovatko tavaroiden ostamisesta, tavaroiden vastaanottamisesta ja yleishallinnosta vastaavat osastot selvästi erillään? Kyllä/Ei.
b) Onko näiden osastojen välillä sisäisiä valvontamekanismeja? Kyllä/Ei. Jos on, miten valvonta suoritetaan?

5.8. Tavaroiden varastointi
(Suuntaviivojen liitteessä 2 oleva 4.8 kohta)

- 5.8.1. Mihin toimitiloihinne olette varanneet varastointitilaa?
- 5.8.2. a) Kuvaillaa lyhyesti, miten saapuville tavaroille varataan varastointitilaa.
b) Onko teillä ulkona sijaitsevia varastotiloja? Kyllä/Ei. Jos on, kuvaillaa ne lyhyesti.
- 5.8.3. Onko teillä kirjallisia menettelyjä inventoinnille ja sille, miten inventoinnin aikana havaitut sääntöjenvastaisuudet käsitellään? Kyllä/Ei.
Jos on, kuvaillaa järjestelyenne lyhyesti.
- 5.8.4. Onko teillä erilliset varastot tavaroille, joiden riskin taso on eri? Kyllä/Ei.
a) Millä perusteilla tavarat varastoidaan erilleen (esim. vaaralliset tavarat, arvokkaat tavarat, kemialliset aineet, aseet).
b) Miten varmistatte, että tavarat merkitään välittömästi logistiikka-/varastokirjanpitoon?

5.8.5. a) Kuvailkaa lyhyesti, miten estetään se, että tavarat siirretään luvattomasti varastotiloihin?
b) Kuvailkaa lyhyesti, miten tällaisten menettelyjen noudattaminen tarkastetaan?

5.8.6. Jos tavaroiden varastointi on ulkoistettu kolmannelle osapuolelle / palveluntarjoajalle, kuvailkaa lyhyesti, miten ja minne tavarat varastoidaan ja millaisia valvontatoimenpiteitä toteutatte tavaroiden käsittelyn valvomiseksi.

5.9. Tavaroiden tuotanto
(Suuntaviivojen liitteessä 2 oleva 4.9 kohta)

5.9.1. a) Kuvailkaa lyhyesti, mitkä tilat/alueet on varattu tavaroiden tuotannolle.
b) Jos tuotannon suorittaa ulkoinen kumppani (esim. palkkatyö, suorat toimitukset), kuvailkaa lyhyesti, miten tavaroiden koskemattomuus varmistetaan (esim. sopimuksilla).

5.9.2. Estetäänkö tavaroiden luvaton siirto tuotantoalueelle turvallisuustoimenpiteillä? Kyllä/Ei.
Jos kyllä, kuvailkaa nämä toimenpiteet lyhyesti ja ilmoittakaa, ovatko ne saatavilla kirjallisesti.
Kuvailkaa lyhyesti, miten näiden menettelyjen noudattaminen tarkastetaan.

5.9.3. Kuvailkaa lyhyesti tuotteiden pakkaamisessa noudatettava menettelyt ja ilmoittakaa, ovatko ne saatavilla kirjallisesti.

5.9.4. Jos valmiiden tuotteiden pakkaaminen on ulkoistettu kolmannelle osapuolelle, kuvailkaa lyhyesti, miten tavaroiden koskemattomuus varmistetaan.

5.10. Tavaroiden lastaus
(Suuntaviivojen liitteessä 2 oleva 4.10 kohta)

5.10.1. a) Kuvailkaa lyhyesti, miten tavaroiden lastaus hoidetaan yrityksessänne (vastuun jakaminen, tavaroiden ja kuljetusvälineiden tarkastaminen, tulosten kirjaaminen, tietojen antaminen jne.)?
b) Onko prosessin organisoimisesta olemassa kirjallisia ohjeita? Kyllä/Ei.

5.10.2. a) Sinetöidäänkö poistuvat tavarat tai ajoneuvot? Kyllä/Ei.
Jos kyllä, kuka ne sinetöi ja millaisia sinettejä käytätte?
b) Mainitaanko sinettien numerot tavaroiden saateasiakirjoissa? Kyllä/Ei.
c) Miten sineteistä pidetään kirjaa?

5.10.3. Kuvailkaa lyhyesti, miten varmistatte, että lastausta koskevat asiakkaiden turvallisuusvaatimukset täyttyvät?

5.10.4. Kuvailkaa lyhyesti, miten lastattavien tavaroiden ja lastausprosessin valvonta varmistetaan.

5.10.5. Tarkastetaanko poistuvien tavaroiden täysilukuisuus (esim. tavaroiden laskeminen ja punnitseminen)? Kyllä/Ei.
Jos kyllä, miten tarkastus tehdään ja kuka sen tekee?

5.10.6. Kuvailkaa lyhyesti, miten ja milloin poistuvia tavaroita verrataan tilauksissa ja lastausluettelossa oleviin tietoihin ja miten ja milloin ne merkitään varastosta poistumista koskevaan kirjanpitoon sekä ilmoittakaa, kuka suorittaa tällaisen vertaamisen ja merkitsemisen kirjanpitoon.

5.10.7. Kuvailkaa lyhyesti yrityksessänne käytettävät valvontamekanismit, joilla tavaroiden lastausta koskevat sääntöjenvastaisuudet voidaan havaita.

5.11.	Kauppakumppaneita koskevat turvallisuusvaatimukset <i>(Suuntaviivojen liitteessä 2 oleva 4.11 kohta)</i>
5.11.1.	a) Kuvailkaa lyhyesti, mitä vaarattomuus- ja turvallisuusvaatimuksia noudatatte liikekumppanien valinnassa (esim. turvailmoitukset, sopimusveloitteet tai kauppakumppanit, joilla on oma AEO-asema)? b) Kuvailkaa lyhyesti, miten näiden menettelyjen noudattaminen tarkastetaan?
5.11.2.	Kuvailkaa lyhyesti, miten yrityksenne varmentaa kauppakumppanien identiteetin toimitusketjun turvaamiseksi (tiedonhaku ennen tilausten hyväksymistä tai tekemistä).
5.11.3.	Oletteko havainneet viimeisen vuoden aikana, että kumppanienne kanssa tehtyjä turvallisuus sopimuksia olisi rikottu? Kyllä/Ei. Jos kyllä, mitä toimenpiteitä olette toteuttaneet?
5.12.	Henkilöstön luotettavuus <i>(Suuntaviivojen liitteessä 2 oleva 4.12 kohta)</i>
5.12.1.	a) Kuvailkaa lyhyesti, miten otatte vaarattomuus- ja turvallisuusvaatimukset huomioon rekrytoinnissa? Kuka on tästä vastuussa? b) Ovatko turvamenettelyt saatavilla kirjallisina? Kyllä/Ei. c) Kuvailkaa lyhyesti, miten näiden menettelyjen noudattaminen tarkastetaan,
5.12.2.	Missä määrin seuraaville henkilöstöryhmille tehdään turvallisuustarkastukset (esim. poliisin tekemä tarkastus sen varmistamiseksi, että työntekijällä ei ole merkintää rikosrekisterissä): a) uudet työntekijät, jotka työskentelevät turvallisuuden kannalta arkaluontoisilla aloilla b) vanhat työntekijät, jotka siirretään turvallisuuden kannalta arkaluontoisille aloille. Kuinka varmistetaan, että henkilöstöllä, joka ei enää ole yrityksenne palveluksessa, ei ole fyysisistä eikä sähköistä pääsyä yrityksen tiloihin ja tietoihin?
5.12.3.	Annetaanko henkilöstölle vaarattomuus- ja turvallisuusnäkökohtiin liittyvää koulutusta? Kyllä/Ei. Jos kyllä: a) Kuinka usein koulutusta annetaan? b) Järjestetäänkö kertauskoulutusta vuosittain? Kyllä/Ei. c) Annetaanko koulutus yrityksen sisäisesti vai käytetäänkö ulkoista kouluttajaa? d) Onko koulutuksesta kirjallista materiaalia? Kyllä/Ei.
5.12.4.	Vastatkaa seuraaviin kysymyksiin: a) Millä aloilla käytätte tilapäistä työvoimaa? b) Tarkastetaanko säännöllisesti, että tilapäiset työntekijät täyttävät turvallisuusvaatimukset? Jos kyllä, miten tarkastus tehdään ja kuka sen tekee? Onko tällaisia työntekijöitä varten myös turvallisuusohjeita?
5.13.	Ulkoistetut palvelut <i>(Suuntaviivojen liitteessä 2 oleva 4.13 kohta)</i>
5.13.1.	Käytättekö sopimussuhteisia ulkoistettuja palveluita esim. kuljetusta, vartiointia, siivoamista, huoltoa varten? Kyllä/Ei. Jos kyllä: a) Kuvailkaa palvelut ja niiden laajuus lyhyesti (jos niitä ei ole jo kuvailtu edellä). b) Onko ulkoisten palveluntarjoajien kanssa tehty turvallisuusvaatimuksia sisältäviä kirjallisia sopimuksia? Kyllä/Ei. c) Kuvailkaa lyhyesti, miten näihin sopimuksiin sisältyvien menettelyjen noudattaminen tarkastetaan?