



LAUREA
AMMATTIKORKEAKOULU

Uuden edellä

AREX-ilmoitusjärjestelmän toimintakuvaus vastuullisen ilmoittajan näkökulmasta

Telepneva, Elena

2013 Laurea Kerava

Laurea-ammattikorkeakoulu
Laurea Kerava

AREX-ilmoitusjärjestelmän toimintakuvaus vastuullisen
ilmoittajan näkökulmasta

Elena Telepneva
Liiketalouden koulutusohjelma
Opinnäytetyö
Toukokuu, 2013

Sisällys

| | | |
|---|--|----|
| 1 | Johdanto..... | 7 |
| 2 | Aiheen rajaus | 8 |
| 3 | SA-TU Logistics Oy lyhyesti | 9 |
| | 3.1 SA-TU Logistics Oy tullin asiakkaana..... | 10 |
| | 3.2 SA-TU Logistics Oy AREX-palvelujen tuottajana | 10 |
| 4 | Huolinta..... | 10 |
| | 4.1 Määritelmä | 11 |
| | 4.2 Pohjoismaisen Speditööriiton yleiset määräykset 2000..... | 11 |
| | 4.3 Huolintapalvelut..... | 13 |
| | 4.3.1 Materiaalivirta | 14 |
| | 4.3.2 Informaatiovirta | 14 |
| | 4.3.3 Rahavirta..... | 15 |
| | 4.4 Huolitsijan velvollisuudet ja tehtävät | 15 |
| 5 | Ulkomaankaupan valvonta..... | 16 |
| 6 | Tuonti- ja vientihuolinta..... | 17 |
| | 6.1 Sähköinen asiointi | 17 |
| | 6.2 AEO-ohjelma | 18 |
| | 6.3 Tuontitullaus | 19 |
| | 6.3.1 ITU-tullaus eli luovutus vapaaseen liikkeeseen | 20 |
| | 6.3.2 Tullaamattoman tavarán passitus | 22 |
| | 6.3.3 Tullivarastointi..... | 22 |
| | 6.4 Vientitullaus..... | 22 |
| | 6.5 Tullin tietojärjestelmät | 23 |
| | 6.5.1 ITU - Integroitu tullausjärjestelmä..... | 23 |
| | 6.5.2 ELEX-vientijärjestelmä | 24 |
| | 6.5.3 NCTS-passitusjärjestelmä..... | 24 |
| | 6.5.4 AREX - Tavaroiden saapumisen ja poistumisen ilmoitusjärjestelmä | 25 |
| 7 | AREX-ilmoitusjärjestelmä | 26 |
| | 7.1 AREX-hankkeen kuvaus ja käyttöönotto..... | 26 |
| | 7.2 AREX:n käyttötarkoitus..... | 27 |
| | 7.3 Ilmoitusmenettely..... | 27 |
| | 7.4 Saapuvien tavaroiden ilmoittamisen periaatteet | 29 |
| | 7.4.1 Saapumisen yleisilmoitus | 30 |
| | 7.4.2 Yleisilmoitus väliaikaista varastointia varten | 32 |
| | 7.4.3 Ilmoitus kuljetusvälineen saapumisesta | 33 |
| | 7.4.4 Saapumisen esittämisilmoitus..... | 33 |
| | 7.4.5 Ilmoitus diversiosta | 34 |

| | | |
|-------|---|----|
| 7.5 | AREX-ilmoitukset väliaikaisessa varastoinnissa | 34 |
| 7.6 | Poistuvien tavaroiden ilmoittamisen periaatteet | 35 |
| 7.6.1 | Saapuminen poistumispaikalle | 36 |
| 7.6.2 | Poistumisen yleisilmoitus | 37 |
| 7.6.3 | Poistumisen esittämisilmoitus | 38 |
| 7.6.4 | Poistumisilmoitus..... | 38 |
| 7.7 | Varamenettely | 39 |
| 7.7.1 | Saapuvien tavaroiden ilmoittamisen varamenettely..... | 39 |
| 7.7.2 | Poistuvien tavaroiden ilmoittamisen varamenettely..... | 40 |
| 7.8 | AREX-ilmoitusten arkistointi | 40 |
| 7.9 | Järjestelmien yhteinen toimivuus..... | 40 |
| 8 | Tutkimuksen tavoitteet | 43 |
| 8.1 | Tutkimusmenetelmän valinta | 43 |
| 8.2 | Tutkimuksen toteuttaminen..... | 43 |
| 8.3 | Tutkimuksen tulokset..... | 44 |
| 9 | Yhteenveto | 45 |
| | Lähteet | 47 |
| | Kuvat | 50 |
| | Kaaviot..... | 50 |
| | Kuviot | 50 |
| | Liite 1. EAD vienti-ilmoitus..... | 51 |
| | Liite 2. Saapumisen yleisilmoitus. Varamenettelylomake..... | 52 |
| | Liite 3. Strukturoimattoman haastattelun kysymyslista. | 53 |

Elena Telepneva

AREX-ilmoitusjärjestelmän toimintakuvaus vastuullisen ilmoittajan näkökulmasta

| | | | |
|-------|------|-----------|----|
| Vuosi | 2013 | Sivumäärä | 53 |
|-------|------|-----------|----|

Opinnäytetyön tarkoituksena oli esittää AREX-tavaroiden saapumisen ja poistumisen järjestelmän toimintatarkoitus ja käyttöperiaatteet AREX-ilmoitusten tekijän näkökulmasta. AREX-järjestelmä kehitettiin osana Euroopan unionin tullikoodeksin turvauudistusta. Vuodesta 2011 järjestelmään annetaan niin sanotut turvatiedot, joihin yhteisön tavaraliikenteen valvonnan riskianalyysit perustuvat. Tehtävänä oli luoda yksinkertaistettu opas turvatietojen ilmoittamisesta Tulliin.

Opinnäytetyön alussa oli esitetty SA-TU Logistics Oy, huolintayritys, jonka toimeksiannosta tutkimusaiheeseen oli päädytty. Seuraavaksi oli selvitetty huolinta-alan keskeisimmät tehtäväalueet ja käsitteet. Työssä oli kuvattu tullaustoiminnot ja -menettelyt, jotka edeltävät tai menevät rinnakkain turvatietojen ilmoittamisen kanssa. Tutkimuksen näkökulmasta oli tärkeää perehtyä myös muiden Tullin tietojärjestelmien toimintaan, jotta voi tarkastella niiden yhteistä toimivuutta huolitsijan näkökannalta.

Lähteinä oli käytetty lukuisia Tullin julkistamia virallisia tiedotteita ja ohjeita, Kauppakamarin aineistoa sekä huolintaan liittyvää painokirjallisuutta.

Tutkimusmenetelmäksi oli valittu laadullinen tutkimus, joka toteutettiin vapaamuotoisen teemahaastattelun muodossa.

Elena Telepneva

Description of the AREX summary declaration system from the declarant's point of view

| Year | 2013 | Pages | 53 |
|------|------|-------|----|
|------|------|-------|----|

The purpose of the thesis has been to present the main functions of AREX summary declaration system and the main principles of using it from the declarant's perspective. The new data system AREX was implemented in Finland according to requirement of the partial amendment to the Community Customs Code which is called security amendment. The meaning of the project was to improve the efficiency of customs control of goods traffic in the Community area. For that purpose since 2011 Finnish Customs requires so-called safe and security data to be submitted to AREX systems for all goods entering or leaving the country. This information is given as a part of pre-arrival or pre-departure declarations and customs uses it as a basis for electronic risk analysis.

The aim of the thesis has been to create a simplified message transmitting guidelines. The assignment was given from the logistics company called SA-TU Logistics Oy. The company is introduced in the beginning of the thesis. Further study is focused on considering the main functions and terms of freight forwarding scope. Security data transmitting is implemented in different customs procedures that are also described in this thesis, as well as other customs electronic systems linked to AREX system. Interaction of these systems is shown from the point of view of declarant.

As the primary source of information lots of Customs guidelines and working documents were used during the study. An individual interview with Customs senior inspector completed the research.

The research can be used as a guide in learning main principles and processes of transmitting advance cargo information to Custom's systems and understanding the consequence of the new obligations.

Keywords: Forwarding, Customs clearance, AREX, Safe and security data, Risk analysis

1 Johdanto

Tämän opinnäytetyön idea syntyi keväällä 2012 henkilökohtaisesta tarpeestani perehtyä syvemmin turvatietojen ilmoittamisen toimintamalleihin ja sen kautta syventää työtehtävieni edellyttämät tulliosaamiset. Aloittaessani työurani huolintayrityksessä SA-TU Logistics Oy:ssä minun oli erityisen tärkeää kehittää tulliasioiden osaamistani. Erilaisten tulli- ja verotusmenetelmien vahva tuntemus on huolinta-alan toimijan ehdoton vaatimus ja menestystekijä, joten tavoitteenani oli saada mahdollisimman paljon tietoa tullilainsäädännöstä ja tullipalveluista. Tämän opinnäytetyön kirjoittaessa olen tutkinut lukuisia Tullihallituksen määräyksiä, tiedotteita ja ohjeita saadakseni ymmärryksen siitä, mitä varten ja millä periaatteilla tullisäännöt sovelletaan toimitusketjussa.

Työpaikallani oli suhtauduttu aiheeseen myönteisesti, koska AREX-ilmoittamiseen liittyville palveluille ennakoitiin kysynnän kasvua. Toisaalta AREX-järjestelmän käyttö oli silloin yrityksessä vasta testausvaiheessa. Näin ollen tämä opinnäytetyö tehtiin Sa-Tu Logistics Oy:n toimeksiannosta ja lopputuloksena se voi toimia tiivistyneenä AREX-järjestelmän käytön oppaana aloittavalle ilmoittajalle.

AREX-hanke toteutetaan osana Euroopan unionin tullikoodeksin turvauudistusta, joka on tullut voimaan 2009. Turvauudistuksen tärkeimpänä tavoitteena tehostaa terrorismin torjuntaa estämällä ja paljastamalla vaarallisten tavaroiden kuljetuksia. Vuodesta 2011 niin sanottujen turvatietojen ilmoittaminen Tullin AREX-järjestelmään on tullut pakolliseksi Suomessa. Suomessa AREX-tavaroiden saapumisen ja poistumisen ilmoitusjärjestelmä on turvauudistuksen keskeinen työkalu. Järjestelmän tietosisältö ja sanomaliikenne perustuvat Euroopan unionin ECS (Export Control System)- ja ICS (Import Control System)-järjestelmiin, mutta niitä on kehitetty kansallisten turvallisuustarpeiden mukaisesti. Rajojen yli kuljetettavista tavaroista turvatiedot ilmoitetaan välittömästi AREX-järjestelmään sekä muihin Tullin järjestelmiin osana tulli-ilmoituksia. Turvatiedot sisältävien tulli-ilmoitusten perusteella tehdään sähköiset riskianalyysit ja tiedot vaihdetaan kansallisten ja kansainvälisten tietojärjestelmien välillä.

Ollessani tullitietojärjestelmien kanssa tekemisissä päivittäin minua kiinnostaa niiden yhteinen toimivuus. Näin ollen opinnäytteen tutkimuskysymyksenä on muun muassa, miten näiden järjestelmien integroinnin rajapinnat toimivat eli miten järjestelmät keskustelevat keskenään. Tämä vuorostaan johtaa toiseen kysymykseen, miten järjestelmien integroinnista hyötyvät viranomaiset ja toimitusketjun toimijat lähinnä Tullin asiakkaat.

2 Aiheen rajaus

Opinnäytetyössä on pyritty tarkastelemaan AREX -tavaroiden saapumisen ja poistumisen ilmoitusjärjestelmän toimintaa ilmoitusten tekijän näkökulmasta. Aihe on rajattu siten, että AREX-järjestelmän kuvauksen kohdalla asiaa on käsitelty ilmoittajan näkökannalta ja ilmoittajaa varten. Eli työssä on kuvattu tullijärjestelmän toimintaperiaatteita ja ilmoitusten antamisen menettelyä, jotka huolitsijan on ymmärrettävä ja osattava perehtyessään AREX-ilmoittamiseen. Samalla periaatteella on kuvattu AREX:n ja muiden tietojärjestelmien integrointi. Työ keskittyy yleisiin tiedonvaihtoon liittyviin asioihin, jotka ovat olennaisia ilmoitusten tekijälle. Työ ei käsittele tietoteknisiä yksityiskohtia tietojärjestelmien toiminnasta.

Tutkimusongelmaan päästäkseen työn alkuosassa on käsitelty yleisimpiä ja keskeisimpiä huollinta- ja tullaustoimintaan liittyviä käsitteitä. Tullaustoiminta on sinänsä hyvin laaja aihepiiri, joten tarkoituksena oli avata vain ne käsitteet ja faktat, jotka välittömästi tai välillisesti liittyvät AREX-järjestelmän toimintaan.

AREX-ilmoitukset annetaan Tulliin sähköisesti sanomamuotoisina tai Internetin välityksellä. Nettiasiointi on kuitenkin rajattu kokonaan pois tästä opinnäytetyöstä, koska toimeksiantajan kannalta oli tärkeää tarkastella turvatietojen ilmoittamisen periaatteita ensinnä omien sovelusten käytön näkökulmasta.

”Turvatiedot - pakolliset tiedot, jotka on lisätty tulli-ilmoitusten tietosisältöön kansainvälisen terrorismin ja rikollisuuden torjumiseksi. Nämä turvatiedot ovat vientikuljetuksen reititimaat, YK:n vaarallisten aineiden koodi ja rahdinmaksutapa.” (Tullihallitus 2011^b.)

3 SA-TU Logistics Oy lyhyesti

SA-TU Logistics Oy on suomalainen yksityinen logistiikkayritys. Yrityksen nimi muodostuu sanoista ”satama” ja ”tullaus”. SA-TU Logistics tuottaa asiakkailleen logistiikan monipuolisia palveluja kuten huolintaa, tullausta, kuljetus- ja tavarankäsittelypalveluja. Yrityksen tytäryhtiönä toimii Logistico Oy, jonka päätoimiala on logistiikan henkilöstöpalvelut. Sa-Tu Logistics Oy:n toimipisteet sijaitsevat Helsingissä Vuosaaren sataman alueella sekä vuodesta 2012 myös Kotkassa Mussalon satamassa. Yrityksen toimitusjohtajana toimii Niko Plith ja varatoimitusjohtajana Tero Melasniemi. (Holopainen 2012.)

SA-TU Logistics Oy huolintatoimintojen tehtävänä on tuottaa asiakkailleen tulli- ja muihin viranomaisiin liittyviä ilmoituksia, sekä kuljetuksiin tai varastointiin liittyviä asiakirjoja. Yrityksessä on käytössä ITU-, NCTS-, ELEX- ja AREX-järjestelmät, joiden välityksellä tulli-ilmoitussanomien lähetetään Tulliin. Tiedot välitetään sähköisen sanoma-asioinnin kautta ja manuaalisia ilmoituksia käytetään ainoastaan poikkeustilanteissa. (Holopainen 2013.)

Huolintapalveluihin kuuluvat siis tuonti- ja vientihuollinnan monenlaiset palvelut kuten tuontitullaukset, sähköiset tullaamattoman tavarantoimitukset, tulli-asiakirjojen täyttö, Intrastat-ilmoitustointi, vientiselvittäminen ja AREX-ilmoitussanomien tekeminen (SA-TU Logistics Oy 2013).

Vuosaaren logistiikka-alueella sijaitsevan SA-TU:n terminaalilla puolella tehdään kaikki mahdolliset tavarantoimitukset ja varastointiin liittyvät toiminnot mukaan lukien esimerkiksi siirto-kuormaukset sekä erikoispurku- ja lastaustyöt. Terminaalilla on sekä väliaikaisen varaston, että tullivaraston statukset, mikä mahdollistaa tullivalvonnassa olevien tavaroiden vastaanottamista ja säilyttämistä. Valtuutetun lähettäjän ja -vastaanottajan asema antaa yritykselle erilaiset edut ja oikeudet tulliasioinnin suhteen.

SA-TU:lla on laaja ja luotettava alihankkijaverkosto, jota hyödynnetään monityyppisten kuljetusten järjestämisessä kuljetuspalvelujen osastolla. Asiakkaiden tarpeiden mukaan SA-TU suorittaa kontinvedot, kappale-tavarankuljetukset sekä erikoiskuljetukset kaikista Suomen satamista asiakkaille tai asiakkailta satamiin. (SA-TU Logistics Oy, 2013.)

SA-TU:n Venäjän osasto, jossa toimin huolitsijana, on erikoistunut Venäjän vientiin ja Venäjältä tuontiin liittyviin operaatioihin sekä liikenteen hoitoon. Yhteistyössä monien luotettavien yhteistyökumppanien ja agenttien kanssa pystymme tarjoamaan monipuoliset logistiset ratkaisut Venäjän bisneksen eri tilanteisiin.

SA-TU Logistics Oy on AEO-toimija (Authorised Economic Operator eli valtuutettu talouden toimija), joka tarkoittaa, että Tullihallitus on myöntänyt tälle yritykselle turvallisuustodistuksen tullaus- ja logistiikkatoiminnoilleen ja sen vuoksi SA-TU on oikeutettu etuihin koko EU:n alueella. Tarkemmin AEO-asetuksesta on kerrottu luvussa 6.2.

3.1 SA-TU Logistics Oy tullin asiakkaana

Tulli luokittelee asiakkaitaan niiden asiointitiheyden ja tullipalvelutarpeiden mukaan pienasiakkaaksi, avainasiakkaaksi ja kumppanuusasiakkaaksi. Ensimmäiseen ryhmään kuuluvat yritykset ja yksityishenkilöt, jotka käyttävät Tullin palveluja satunnaisesti. Asiakkaat jotka asioivat Tullissa jatkuvasti ja käyttävät sen palveluja monipuolisesti ovat Tullin kumppanuusasiakkaita. SA-TU Logistics Oy vuorostaan kuuluu avainasiakkaiden ryhmään. Avainasiakkaat ovat säännöllisesti asioivia lupa-asiakkaita.

Avainasiakkaana SA-TU Logistics Oy hyötyy monenlaisista lupapalveluista eli luvanvaraisista ja yksinkertaistetuista menettelyistä. Yksinkertaistetulla menettelyllä tarkoitetaan EU:n lain-säädännön mahdollistamia helpotuksia. Ollessa Tulliin rekisteröidy asiakas, SA-TU Logistics Oy käyttää täyspainoisesti sähköistä asiointia. (Tullihallitus 2013^a.)

3.2 SA-TU Logistics Oy AREX-palvelujen tuottajana

Vuodesta 2010 yritys on aloittanut AREX-järjestelmän testaukset omilla sovelluksilla ja lyhyellä aikavälillä kehittänyt siitä uuden palvelukokonaisuuden, jolle huolintamarkkinoilla on ollut kysyntää. Suomessa saapuvien ja lähtevien tavaroiden ilmoittamisesta huolehtivat pääsääntöisesti kuljetusyhtiöt, koska vastuu tietojen oikeellisuudesta ja ilmoitusten teosta ylipäättänsä on viimekädessä niillä. SA-TU Logistics Oy on ollut yksi Suomen ensimmäisistä huolintaliikkeistä, joka on tarjonnut asiakkaalleen kyseessä olevien palvelujen ulkoistamismahdollisuutta. Asiakkaidemme edustajana lähetämme Tulliin AREX-ilmoitukset, jotka koskevat kolmansista maista saapuvia tavaroita, varastointiin liittyvät ilmoitukset sekä huolehdimme vientitavaroiden ilmoittamisesta. Olen ylpeä siitä, että osallistuin välillisesti ja välittömästi tämän hankkeen toteuttamiseen alusta alkaen.

4 Huolinta

Huolinnalla on merkittävä rooli kansainvälisessä kaupankäynnissä. Monipuolisista huolintapalveluista muodostuu tärkeä osa kokonaisuutta. Suomessa huolinnalla on erityisen suuri merkitys tilaus-toimitusketjussa osana kansainvälistä kilpailukykyä.

4.1 Määritelmä

Huolinta-alan maailman kattojärjestön FIATA:n ja Suomessa toimivan kansallisen kattojärjestön Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry:n hyväksymä huolintapalvelujen määritelmä on seuraava:

”Huolinta- ja logistiikkapalveluilla tarkoitetaan kaikenlaisia joko yhdellä kuljetusvälineellä tai multimodaalikuljetuksena toteuttavia tavarankuljetukseen, yhteislastaukseen, varastointiin, käsittelyyn, pakkaamiseen tai jakeluun liittyviä palveluja sekä näihin liittyviä lisä- ja neuvontapalveluja. Lisä- ja neuvontapalveluja ovat esimerkiksi tullaukseen ja verotukseen liittyvät palvelut, tavaraa koskevien virallisten ilmoitusten antaminen, vakuutusten merkitseminen tavaralle sekä tavarankuljetukseen liittyvien asiakirjojen laatiminen, kerääminen tai maksaminen.

Huolintapalveluihin sisältyvät myös tavarankuljetukseen, käsittelyyn tai varastointiin liittyvät nykyaikaista tieto- ja viestintätekniikkaa hyödyntävät logistiikkapalvelut sekä toimitusketjun tosiasiallinen hallinta kokonaisuudessaan. Nämä palvelut voidaan mukauttaa tarjottavien palvelujen joustavaan soveltamiseen.” (Ritvanen, Inkiläinen, Bell & Santala 2011, 122.)

Huolitsija, eli speditööri on itsenäinen yrittäjä, joka toimii omissa nimissään päämiehensä lukuun. Huolitsija työskentelee oman alan asiantuntijana ja huolehtii viejän tai tuojan puolesta sellaisista tehtävistä, joihin näiden resurssit tai asiantuntemus eivät riitä (Kirsti 2011, 232).

Ensimmäinen huolitsija oli kauppias itse, joka toimitti tavaransa määräpaikkaan ja huolehti toimitusten järjestämisestä kokonaan itsenäisesti. Keskiajan lopulla tapahtuneen ulkomaankaupan kehityksen ja laajennuksen myötä luottamusmiesten ulkomailla käyttö on tullut välttämättömäksi ja ainoaksi keinoksi varmistaa tavaroiden perille saapuminen. Tuontiin ja vientiin liittyvät prosessit vaativat toimijalta ammattilaista tuntemusta ja perehtymistä lainsäädäntöön, alan määräyksiin ja muodollisuuksiin, jotka poikkeavat toisistaan huomattavasti eri maissa. Kuljetusajoneuvojen ja liikenneyhteyksien nopean kasvun sekä kansainvälistymisen kautta huolitsija on kehittynyt varsinaiseksi ammattilaiseksi. (Kirsti 2011, 232.)

4.2 Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset 2000

Huolinta ei ole määritelty toimialana monen maan lainsäädännössä mukaan lukien Suomessa. Yhteisten pelisääntöjen luomiseksi neljän Pohjoismaan (Suomi, Ruotsi, Norja ja Tanska) huolintaliitot kehittivät Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset (PSYM). Määräykset määrittelevät huolitsijan ja toimeksiantajan oikeudet ja velvollisuudet sekä sisältävät määräykset huolitsijan vastuusta rahdinkuljettajana, välittäjänä sekä varastointipalvelujen tarjoajana. Ensimmäiset Pohjoismaiset speditööriehtot laadittiin jo vuonna 1919 ja uusittiin sen jälkeen vuosina 1959, 1974, 1985 ja 1998. (Hörkkö, ym. 2010, 32.)

PSYM -ehdot ovat helposti löydettävissä esimerkiksi Huolintaliiton nettisivuilla. Määräykset on julkaistu suomen, englannin, ruotsin, saksan, venäjän sekä ranskan kielillä. Nämä määräykset soveltuvat kaikkiin toimeksiantoihin, joita Speditööriin jäsenet hoitavat ellei ole toisin sovittu. Suomessa yksittäisessä huolintasopimuksessa PSYM-ehtoihin kannattaa aina viitata esimerkiksi tarjousta tehdessä. Määräysten soveltamisesta voidaan myös sopia pitkäaikaisen toimittajan välisen kumppanuussuhteen luomisen yhteydessä. Vastapuolelle on annettava mahdollisuus tutustua vakioehtojen sisältöön. (PSYM 2000.)

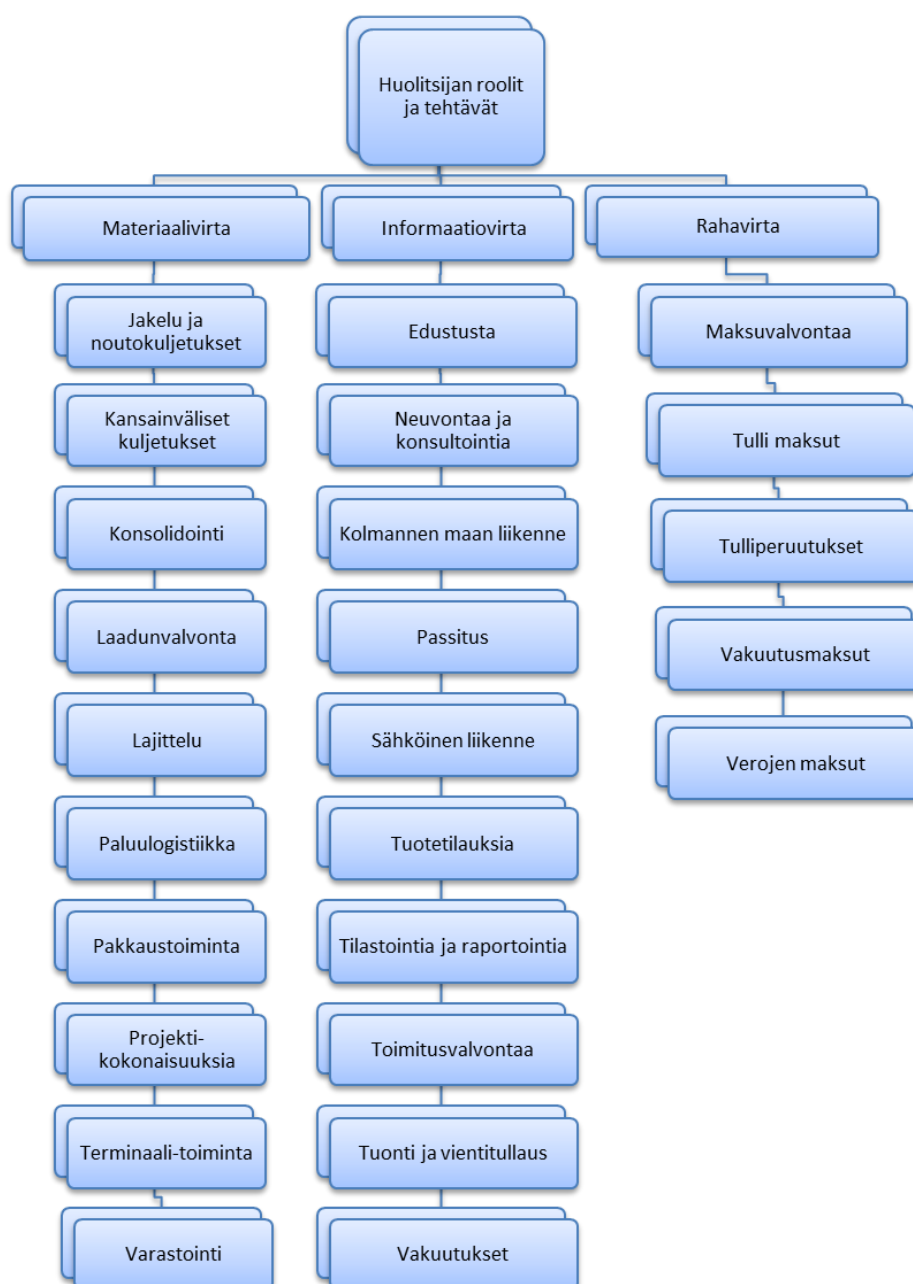
SA-TU Logistics Oy:n toimintaperiaatteet perustuvat PSYM-ehtoihin. Määräyksiin on viitattu muun muassa yrityksen nettisivuillaan. Pääsääntönä on se, että mikä tahansa PSYM-ehto voidaan huolintatarjousta laatiessa rajata pois. Mikäli määräysten soveltamisalaa halutaan joidenkin velvollisuuksien ja vastuiden osalta supistaa, kyseiset pykälät tulee mainita sopimuksessa. PSYM ei kuitenkaan määrää, miten toimeksiannot tulee suorittaa. SA-TU huolintapalvelujen tarjoajana pyrkii optimaalisten kumppanuussuhteiden luomiseen, joten toiminnan pelisäännöt sovitaan asiakaskohtaisesti ja toimitaan hyvän tavan mukaan.

Asiakkaalta edellytetään aina kaikkien tarpeellisten tietojen ja mahdollisten erikoisten ohjeiden antamista tehtävän suorittamiseksi. Huolitsija on vuorostaan velvollinen hoitamaan toimeksiannon huolellisesti päämiehelle tarpeettomia kustannuksia aiheuttamatta. Hänen on käytettävä yleisesti käytettyjä resursseja, kuten kuljetusvälineitä ja huolehdittava päämiehen eduista. (PSYM 2000.)

Jatkuvan ja tehokkaan toiminnan takaamiseksi SA-TU:n ja toimeksiantajan välillä solmitaan vuosisopimukset, joissa luodaan yhteiset toimintatavat ja menetelmät. Perusohjeet ja määräykset keikan eli toimeksiannon suorittamiseksi annetaan ensimmäisen tilauksen yhteydessä ja jatkotilaukset voidaan tehdä nopeasti sähköpostitse tai puhelimitse ennalta sovittua kaavaa noudattaen. Tämä säästää asiakkaamme resursseja, lähinnä aikaa, ja auttaa välttämään väärinkäsityksiä sekä rakentamaan yhteisiä toimintamalleja. SA-TU vuorostaan tuntee päämiehensä tarpeet paremmin ja pystyy tarjoamaan tehokkaampia ja edullisempia huolintaratkaisuja. Laskutuksenkin kannalta toistuvia toimeksiantoja on huomattavasti helpompi ja nopeampi käsitellä.

4.3 Huolintapalvelut

Nykyään huolintayritykset tarjoavat nykyään asiakkailleen laajan palvelukokonaisuuden, joka muodostuu monenlaisista logistiikkatoiminnoista. Nykyaikainen huolintayhtiö pystyy tavalla tai toisella hallitsemaan kaikkia kolmea tilaus-toimitusketjun virtaa eli materiaali-, informaatio- ja rahavirtaa. Tästä näkökulmasta Siv Relander Logistiikan ja toimitusketjun hallinnan perusteet -teoksessa luokittelee huolintapalvelut näiden kolmen tilaus-toimitusketjun komponentin mukaan. (Ritvanen ym. 2011, 123.)



Kaavio 1. Huolitsijan roolit ja tehtävät kansainvälisessä kaupassa (Ritvanen ym. 2011,123).

4.3.1 Materiaalivirta

Merkitsevimmät materiaalivirtaan liittyvät huolitsijan toiminnot ovat muun muassa kansainvälisten kuljetusten järjestelyt ja toteuttaminen, jakelu- ja noutokuljetusten toteuttaminen, konsolidointi eli yhteislastaukset sekä terminaalipalvelut kuten varastointi ja pakkaustoiminta. Huolinta-agentit järjestävät kuljetukset käyttämällä kaikkia saatavilla olevia kuljetusmuotoja kuten maantie-, rautatie-, meri- ja lentoliikenne. Kuljetukset toteutetaan joko omalla kalustolla tai alihankkijoiden kalustoa käyttäen. Huolintayritykset hyödyntävät alihankkijaverkostot hyvin laajamittaisesti. Tämä on erittäin toimiva tapa optimoida tavaraliikenteeseen liittyvät prosessit, lisätä juostavuutta laajentamalla kuljetusverkostoa ja näin tarjota asiakkaille edulliset ratkaisut. (Ritvanen ym. 2011, 124.)

Kansainvälisten kuljetusten suunnittelu on olennainen ja mielestäni mielekkäinkin osa Venäjän osaston toimintaa. Osastossa järjestetään tavarantoimitukset Euroopasta tai Euroopan ulkopuoleltakin Suomen kautta Venäjälle, Venäjään sijoittuneille asiakkaille. Tämän tyyppinen projekti vaatii huolitsijalta kuljetuksen kokonaisvaltaista hallintaa alusta loppuun mikä edellyttää jatkuvaa tiivistä yhteistyötä ja tiedonvaihtoa partnereiden kanssa. Yleensä kansainvälisen kuljetuksen toteuttamisessa on mukana hyvin monet eri osapuolet kuten esimerkiksi toimijat tavarantoimituksessa, meri- tai lentoagentit, alihankkijat Suomessa, Tulli, terminaali ja niin edelleen unohtamatta yhteistyökumppaneita Venäjällä, lähinnä brokereita ja kuljetusyhtiöitä. Huolitsijan haasteina on aina tiukat aikarajat. Alihankkijoiden valinnassa hinnallakin on suurta merkitystä, koska huolinnan perustehtävänä on toimia mahdollisimman kustannustehokkaasti voidakseen tarjota asiakkaalle palveluja kilpailukykyiseen hintaan ja saada sopivan suruinen kate keikasta.

4.3.2 Informaatiovirta

Huolitsijalla on tärkeä rooli ulkomaankaupan informaatiovirtojen hallinnassa. Huolintayhtiö toimii usein edustajana ja konsulttina, se ylläpitää sähköistä liikennettä, hoitaa passitukset, vakuutukset sekä tuonti- ja vientitullaukset, tilastoi ja raportoi, valvoo lähetysten toimitukset määränpäähän ja niin edelleen. Huolintayhtiö on keskellä valtavaa informaatiovirtaa ja toimii siinä ohjauspisteenä, jonka kautta liikkuu paljon tietoa toimijoiden välillä sähköisesti ja dokumentteina. Huolitsija koordinoi ja optimoi nämä virrat ja välittää informaatiota oikeaan paikkaan, kuten tulliin, viranomaisille, asiakkaalle tai kuljetusyhtiölle. (Ritvanen ym. 2011, 126.)

Tilaus-toimitusketjussa huolitsija on usein ainoa osapuoli, jolla on kaikki toimeksiantajan tavaraan ja sen kulkuun liittyvät tiedot. Näin olleen raportoinnista ja tilastoinnista on tullut merkitsevä osa huolitsijan tarjoamaa palvelukokonaisuutta. Huolitsija voi raportoida asiak-

kaalleen sovitulla tavalla tämän materiaalivirran kehityksestä, jotta asiakas pystyy tuottamaan itselleen oman liiketoimintaansa liittyviä analyyseja. Ulkomaankauppatilastojen tiedot Suomen ja EU-maiden välisestä kaupasta kerätään Intrastat-järjestelmällä. Huolintayritysten tietojärjestelmistä tilastointitiedot säännöllisesti välitetään suoraan Tullihallitukselle Edifact-sanomina. (Kirsti 2011, 244; Ritvanen ym. 2011, 126.)

SA-TU Logistics Oy:llä on erittäin hyvä ja luotettava maine logistiikkayritysten sekä viranomaisten keskuudessa. Yritys toimii pienten ja suurienkin vientiyritysten edustajana tulliasiointiin liittyvissä kysymyksissä. Lisäksi alihankkijana SA-TU ottaa vastaan muidenkin huolintayritysten toimeksiantoja ja hoitaa niitä kyseessä olevien yritysten lukuun.

4.3.3 Rahavirta

Huolinta-agentti valvoo, että kaikki asiakkaan ja tämän sopimuskumppanin väliset maksuveloitteet on hoidettu asianmukaisesti, eikä tavaraa ennen sitä yleensä luovuteta. Huolintaliike suorittaa tarvittaessa päämiehensä puolesta tullimaksut, vakuutusmaksut sekä verojen maksut jotka liittyvät esimerkiksi tuontitullaukseen. Kolmansien osapuolten palveluista aiheutuneista kuluista toimeksiantajaa veloitetaan laskutuksen yhteydessä. (Ritvanen ym. 2011, 126.)

Huolintaliikkeen ja asiakkaan välille syntyvät sopimukset ovat usein hyvin tapauskohtaisia ja jossain määrin perustuvat toimijoiden väliseen luottamukseen. Suomessa tämä luottamustaso on mielestäni hyvin korkeassa asemassa verrattuna monien muiden maiden liiketoiminnan tapoihin, joissa useimmiten mitään ei laiteta liikkeelle eikä luovuteta ennen kuin maksutositteet on saatu.

4.4 Huolitsijan velvollisuudet ja tehtävät

Huolitsijan tärkeimmät velvollisuudet ovat:

- toimimisvelvollisuus
- tarkasteluvelvollisuus
- toimintaohjeiden noudattamisvelvollisuus
- lojaliteettivelvollisuus
- tilitysvelvollisuus (Kirsti 2011, 235; Hörkkö ym. 2010, 26).

Toimimisvelvollisuus alkaa huolitsijan ja toimeksiantajan yhteistyösopimuksesta. Kun huolitsija vastaanottaa toimeksiannon, on hän velvollinen hoitamaan päämiehen kanssa sovitut tehtävät ja huolehtimaan toimeksiantajan eduista. Tarkasteluvelvollisuudella tarkoitetaan siitä,

että huolitsijan tulee aina tarkastaa kuljetettavan tavarän määrä, pakkauksen kunto, sekä asiakirjoissa ilmoitettujen tietojen täsmällisyys. Huolitsija on velvollinen toimimaan toimeksiantajan antamien ohjeiden mukaisesti ja välittämään toimintaohjeet yhteistyökumppaneille, jotka ovat mukana kyseisen toimeksiannon suorittamisessa. Lojaliteettivelvollisuudella tarkoitetaan huolitsijan sitoutumista tiedottaa osapuolia kaikista tavarän kuljetukseen liittyvistä merkittävistä asioista ja valvoa toimeksiantajan etuja. Huolitsija huolehtii tavarälähe-tyksistä ja niihin liittyvistä toimenpiteistä omista nimissään toimeksiantajansa lukuun vasti-ketta vastaan ja on velvollinen tekemään tilityksen toimistaan päämiehelleen kun tehtävä on suoritettu. (Kirsti 2011, 235.)

5 Ulkomaankaupan valvonta

”Kolmansien maiden kaupalla tarkoitetaan tavaröiden ostamista ja myyntiä, joka tapahtuu selläisten maiden välillä, joista kumpikaan tai molemmat eivät ole Euroopan unionin jäsen-maita tai jotka eivät kuulu Euroopan unionin yhtenäiseen veroalueeseen” (Kauppakamari 2008, E,1).

Euroopan yhteisön ja tiettyjen kolmansien maiden välisessä kaupassa sovelletaan yhteistä kauppapolitiikkaa, johon liittyvät muun muassa tuonnin ja viennin valvonta ja sitä koskevat rajoitukset, säännökset, tullimaksut ja niin edelleen. Tuonnin ja viennin valvonnasta vastaa Tulli. EU:ssa noudatetaan yhteistä tullilainsäädäntöä. Sen lisäksi jäsenmailla on voimassa kan-sallisia tullisäädöksiä. Suomessa tärkeinä tullisäädöksenä pidetään tullilaki, joka täydentää yhteisön tullilainsäädäntöä. Suomen tullilaki sisältää tulliverotusta ja -valvontaa, tullin henki-lörekistereitä, tietojen salassapitoa ja luovuttamista, tietojensaantia eräistä rekistereistä, ulko- ja sisäkaupan tilastoinnit sekä tullirikostutkintaa. (Hörkkö ym. 2010, 106.)

Tuonnin ja viennin valvonnan tarkoituksena on suojata yhteiskuntaa kontrolloimalla maahan tulevien ja maasta lähtevien tavaravirtojen liikkumista ja estämällä huumeaineiden, ampu-ma-aseiden ja -tarvikkeiden, vaarallisten teräaseiden, uhanalaisten eläin- ja kasvilajien sekä niistä saatavien tuotteiden tuonti, eläin- ja kasvitautien leviäminen, kansallisten kulttuuriaar-teiden vienti ja rikollisen rahan pesu. Tulli valvoo asiakkaidensa ilmoitusten ja menettelyjen oikeellisuutta käyttäen asiakasryhmäkohtaisia laadunvarmistusmalleja sekä yritys-, varasto- ja tavarantarkastuksia. (Tullihallitus 2013^a.)

Suomen Tullin valvontastrategialla on määritelty kaksi päälinjaa: tarkastus ja rikostorjunta. Tarkastus kohdistuu sekä tavaravirtoihin että ulkomaankaupan toimijoihin. Nykyaikainen val-vonta- ja tarkastustekniikka mahdollistaa tavara- ja matkustajaliikenteen tarkastukset Euroo-pan ulko- ja sisärajoilla sekä sisämaassa. Tarkastuksissa hyödynnetään kansallista ja EU- riskianalyysiä sekä kansainvälistä tiedonvaihtoa ja yhteistyötä. Rikostorjunnan tehtävänä on

ensisijaisesti rikollisten toimijoiden tunnistaminen. Tulli yhteistyössä Poliisin ja Rajalaitosten kanssa kerää tiedot organisaatioista, henkilöistä, tavaroista ja kuljetusvälineistä. Tietotekniikka mahdollistaa etukäteistietojen saannin ja tehokkaan analysoinnin. Vuonna 2009 tullut voimaan Euroopan unionin tulli-ilmoittamisen turvauudistus on tehostanut tuonnin ja viennin turvallisuutta ja on hyvä esimerkki siitä, miten valvontastrategioita sovelletaan käytännössä. (Tullihallitus 2013^a.)

Suomen Tulli osallistuu Maailman tullijärjestön (WCO - World Customs Organization) sekä EU:n komission ja neuvoston toimintaan. Tämä yhteistyö on elintärkeää muun muassa tullivalvonnan ja tullirikostorjunnan näkökulmasta. Sillä valmistellaan lainsäädäntöä ja päätöksiä ja sitä kautta saadaan yhdenmukaiset toimintatavat yhteisön alueella aikaan.

6 Tuonti- ja vientihuolinta

Tuonti- ja vientihuolinta muodostuu erilaisista toimenpiteistä ja menettelyistä, jotka on suoritettava tavaroiden yhteisöön tuonnissa tai yhteisöstä viennissä. Tullivalvonta ja tulliverotus ovat kaksi tullauksen primaaritehtävää. Yhteinen tullilainsäädäntö sekä kansalliset tullisäädökset määräävät ulkomaankaupan toimijoille ne menettelytavat ja toimenpiteet, jotka tulee suorittaa ennen tuontitavaran luovutusta sen haltijalle tai ennen tavaroiden vientiä yhteisön ulkopuolelle.

6.1 Sähköinen asiointi

Viime vuosikymmenen aikana koko EU:n tullitoimintaa uudistettiin. Yhteisön toteuttama tullikoodeksin ja siihen liittyvä eCustoms-hanke (eTulli) on määrittänyt jäsenvaltioille kokonaisvaltaista toimintamallien muutosta ja siirtymistä sähköiseen toimintaympäristöön.

Suomessa tulliasioinnin sähköistämisen myötä koko tullaustoiminnan kuvaus on muuttunut radikaalisesti. Vuodesta 2004 on lähdetty tehostamaan ja parantamaan tulliselvitys- ja verotusprosessia tietotekniikkaa kehittämällä. Muutoksia toteutettiin vaiheittain, uusien järjestelmien testaukset ja käyttöönotot kestivät vuosia ja täyssähköiseen toimintaympäristöön siirytään jo lähitulevaisuudessa Tullilaitoksen ennusteiden mukaan. Perinteisistä SAD-lomakkeista (Single Administration document) on luovuttu melkein kokonaan ja pääsääntöisesti tullilmoitukset annetaan Tullin tietojärjestelmiin sähköisesti Internetin välityksellä tai sanomamuotoisina. Vuoden 2011 alussa sähköiset kesukset yhdistettiin Tullihallituksen alaiseksi sähköiseksi palvelukesukseksi (Spake), joka vastaa valtakunnallisesti sähköisten tuonti-, vienti-, passitusilmoitusten sekä uusien turvatietoilmoitusten käsittelystä. (Tullilaitos 2011, 6.)

Sähköinen asiointi on tuonut monenlaisia hyötyjä sekä viranomaisten että kaupallisten toimijoiden näkökulmista. Uudet toimintatavat ovat mahdollistaneet entistä nopeampaa ja sujuvampaa tullausasioiden hoitamista, mikä on puolestaan myötävaikuttanut yleisellä tasolla tilaus- toimitusketjun prosesseihin ulkomaankaupassa. Esimerkiksi merkittävä osa tulliasiakkaiden antamia tulli-ilmoituksia käsitellään automaattisesti ilman tullikäsittelijöiden puuttumista, eli virka-ajasta riippumatta ja monia inhimillisiä virheitä välttäen. Tulliselvitysmenettelyjen automatisointi on luonut uudet mahdollisuudet tullirikostorjunnan menetelmien kehittämiseksi. Tulli jatkuvasti tähtää entistä tehokkaampaan kansallisen ja kansainvälisen rikollisuuden torjuntaan ja teknisten työkalujen kehityksellä on siinä avainrooli.

Sähköinen asiointi toteutetaan Internetin välityksellä tai sanomapohjoista asiointia käyttäen. Internet-pohjainen asiointi edellyttää toimijalta vain tietokonetta ja verkkoyhteyttä ja näin olleen mahdollistaa suurimman osan Tulli-ilmoituksia tekoa ajasta ja paikasta riippumalta.

Sanomapohjainen asiointi on vuorostaan luvanvaraista ja edellyttää toimijoilta tietoliikenneyhteyksiä, järjestelmäkohtaisia ohjelmistoja sekä järjestelmäkohtaisia testauksia Tullin kanssa. Sanomapohjainen asiointi on tarkoitettu palvelutarpeeltaan suurille toimijoille. (Tullihallitus 2013^b.)

6.2 AEO-ohjelma

”Maailmanlaajuisesti tullihallintojen AEO-ohjelmilla tähdätään toimitusketjujen turvallisuuteen ja samalla sujuvampiin kansainvälisiin tavaravirtoihin” (Tullilaitos 2009, 7).

Valtuutettu talouden toimija (Authorised Economic Operator) on toimija, jonka katsotaan olevan luotettava tulliin liittyvissä toiminnoissa ja joka on näin olleen oikeutettu saamaan etuuksia koko EU:ssa. AEO-todistukset oikeuttavat yhteisöön sijoittautuneita talouden toimijoita käyttämään tullilainsäädännössä säädettyjä erilaisia yksinkertaistettuja tullimenettelyjä. Tärkeimpiä edellytyksiä AEO-asemaksi ovat tullivaatimusten noudattaminen, riittävät hallintajärjestelmät, taloudellinen vakavaraisuus sekä vaarattomuutta ja turvallisuutta koskevien normien soveltaminen yrityksen tasolla. (Euroopan komissio 2012. 7.)

AEO-toimijoina valmistajat, viejät, huolintaliikkeet, varastonpitäjät, tulliasioitsijat, kuljetusliikkeet ja tuojat hyötyvät muun muassa tullivalvontaan liittyvien tarkastusten helpotuksista koko EU:n alueella, Tullin turvallisuusarvioijien asiantuntemuksesta prosessin aikana, toimitusketjun turvallisuuden paranemisesta sekä luotettavan toimijan maineesta. AEO-toimijoilla on oikeus käyttää alla esitettyä AEO-logoa omilla Internetsivulla. (Tullihallitus 2012^a.)

Ensimmäiset AEO-todistukset Suomessa myönnettiin huhtikuussa 2008 kahdelle huolintayritykselle, joista yksi oli SA-TU Logistics Oy. Yritys osoitti viranomaisten vaatimusten täyttämisen ja sai AEO-aseman ensimmäisten joukossa koko Euroopassa. (Tullihallitus 2008, 10.)



Kuva 1. AEO logo (Euroopan komissio 2012).

6.3 Tuontitullaus

Kolmansista maista yhteisön tullialueelle tuodut tavarat ovat tullivalvonnassa. Tavarahan saapussa tullialueen ulkopuolelta on se esitettävä Tullille. AREX:iin tai muuhun Tullin järjestelmään ennakkoon saatujen turvatietojen ja esitettyjen kuljetukseen liittyvien asiakirjojen perusteella Tulli päättää mahdollisesta tavarahan tarkastuksesta. Tämän jälkeen tavaralle voidaan osoittaa tulliselvitysmuoto tai se voidaan vaihtoehtoisesti kuljettaa varastoitavaksi tullilaitoksen hyväksymään väliaikaiseen varastoon (niin sanottuun tulliterminaliin). (Kauppakamari 2012, 1.)

Mahdolliset tulliselvitysmuodot kolmansista maista tuonnissa ovat:

- tavaroiden asettaminen tullimenettelyyn (tavanomaisimmista tullimenettelyistä kerrotaan kappaleessa 6.3)
- tavaroiden siirtäminen vapaavarastoon (Suomessa suurin osa entisistä vapaavarastoista on muutettu tullivarastoiksi)
- tavaroiden jälleenvienti (edellyttää vientiä koskevien muodollisuuksien soveltamista mukaan lukien kauppapoliittiset toimenpiteet)
- tavaroiden hävittäminen (mahdollisesti syntyville jätteille ja romulle on esitettävä asianmukainen tulliselvitysmuoto)
- tavaroiden luovuttaminen valtiolle (esimerkiksi Suomen Tulli myy tavarat huutokaupalla) (Kauppakamari 2012, 2-3.)

Kolmansien maiden tavaroille voidaan soveltaa seuraavat tullimenettelyt:

- luovutus vapaaseen liikkeeseen, eli perinteinen tuontitullaus (niin sanottu ITU-tullaus)
- tavaroiden passitus ja toimittaminen eteenpäin toiseen osoitteeseen Euroopan unionissa T1-tullipassituksella
- tullivarastointimenettelyyn asettaminen myöhempää verotustapahtumaa tai muita vastaavia tarpeita varten
- luovutus sisäiseen jalostukseen valmistamista, korjausta tai jälleenvientiä varten
- tullivalvonnassa tapahtuvaan jalostukseen (yhteisön markkinoille tarkoitettut tavarat voidaan joissakin tapauksissa jatkojalostaa valmiiksi tuotteeksi, jolla on edullisempi tullikohtelu, ei edellytä jälleenvientiä)
- väliaikainen maahantuonti, esimerkiksi näyttelyihin ja messuille. (Kauppakamari 2012, 3.)

Opinnäytetyön aiheen kannalta on tärkeää tarkastella kuitenkin vain kolmea ensimmäistä tuonnin tullimenettelyä, eli luovutus vapaaseen liikkeeseen, passitus ja väliaikainen varastointi. Näitä menettelyjä tutkittaessa voidaan arvioida turvauudistuksen käytännön vaikutuksia tullaustoimintaan ja tarkastella miten Tullin integroidut tietojärjestelmät jakavat tietoja keskenään.

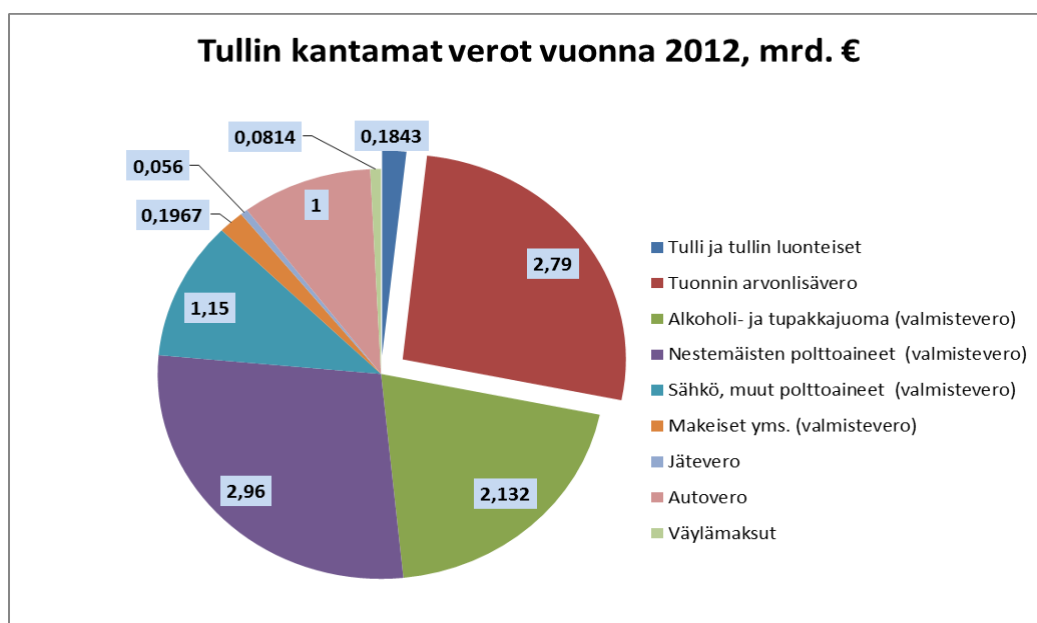
6.3.1 ITU-tullaus eli luovutus vapaaseen liikkeeseen

Luovutus vapaaseen liikkeeseen tarkoittaa normaalia tavarantoiminnan vapauttamista Euroopan unionin sisäiseen vapaaseen liikkeeseen, tavarantoiminnan perinteistä tuontitullaamista eli tuontiselvitystä. Toisin sanoen maahantuonnin yhteydessä ennen tavarantoiminnan vapauttamista pääsääntöisesti niistä on kannettava verot, jotka ovat tavallisimmin kolmansien maiden tulli ja arvonlisävero. Tullit ovat yleensä arvotulleja eli ne lasketaan prosenttimääränä tullausarvosta. Tullausarvo perustuu yleensä tavarasta maksettavaan hintaan. Siihen sisällytetään myös kuljetuskustannukset ensimmäiselle tulopaikalle EU:ssa. (Tullihallitus 2013^d.)

Kolmansien maiden tullen tarkoituksena on rajoittaa EU:n tuotantonsa kanssa kilpailevaa tuontia. Tullitasot määräytyvät mm. tavarantoiminnan alkuperän mukaan ja näin tasoittavat kehitysmaissa valmistettujen hyödykkeiden suhteellisen alhaisia ostohintoja. Tullitasolla voidaan joissakin tapauksissa vaikuttaa jopa muiden maiden tuotantoprosesseihin ja työolosuhteisiin. Esimerkiksi jos tiedetään, että tietyssä tuotantolaitoksessa käytetään lapsityövoimaa, voidaan siinä valmistettujen tuotteiden tullit korottaa tai määrätä rangaistustullit rajoittaen ko. tuotantolaitoksen vientiä. (Hörkkö ym. 2010, 106.)

Maahantuonnissa arvonlisäveron perusteena on eräitä poikkeuksia lukuun ottamatta tavarantullausarvo eli tavarasta maksettu hinta, johon lisätään kuljetus-, lastaus-, purkaus- ja vakuutuskustannukset sekä muut maahantuontiin liittyvät kustannukset kuljetussopimuksen mukaiseen ensimmäiseen Suomessa olevaan määräpaikkaan tai muuhun EU:n alueella sijaitsevaan määräpaikkaan saakka. Niihin lisätään vielä maahantuonnista tullauksen yhteydessä valtiolle tai yhteisölle maksettavat muut verot, tullit ja muut mahdolliset maksut. Myös Suomen ulkopuolella maksettavat verot ja muut maksut sisällytetään veron perusteeseen. (Tullihallitus 2013^c.)

Oheinen piirakkakuvio 1 osoittaa, että kyseiset maksut muodostavat merkittävän osan kaikista valtiolle kannetuista veroista, joita Tulli kerää. Vuonna 2012 Tulli kantoi valtiolle noin 10,6 miljardia euroa, josta 28 % muodostui tullin ja tullin luonteisista veroista (184,3 miljoonaa euroa) sekä tuonnin arvonlisäverosta (2,79 miljardia euroa). Alkoholien, tupakan, makeisten yms. valmisteverojen sekä polttoaineiden valmisteverojen osuus oli 61 % eli noin 6,5 miljardia euroa. Autoveroja kannettiin miljardi euroa eli noin 10 % kaikista Tullin kantamista veroista valtiolle. (Tullihallitus 2013^c.)



Kuvio 1. Tullin kantamat verot vuonna 2012.

Näin ollen tuontitullaus edellyttää tullille annettavaa maksua (suoraan tai huolitsijan edustusta käyttäen) tullivelan ja maahantuonnin arvonlisäveron maksamiseen. Maksu voidaan antaa Tullille suoraan täysmääräisenä, jolloin kyseessä on suora edustus. Säännöllisesti tuontia harrastavat yritykset useimmiten käyttävät huolitsijan tullauspalveluja ja niin sanottua välillistä edustusta, jolloin sekä loppuasiakas että huolitsija ovat vastuussa tullivelasta yhteisvastuullisesti. SA-TU Logistics Oy ja jotkut muut yritykset tarjoavat asiakkaille niin kutsuttua suoraa edustusta takaaajan vastuulla, jolloin huolintayritys kantaa asiakkaansa puolesta Tullin vaati-

mat maksut käyttäen vakuuksiaan, mutta jälkikannosta vastaa loppuasiakas. (Logistiikan maailma.)

6.3.2 Tullaamattoman tavarän passitus

Passitus on tullivalvonnan alaisuudessa tapahtuva tullaamattoman tavarän siirto yhden maan sisällä tai toisessa maassa tapahtuvaa tullausta varten tai siirto sellaiseen paikkaan, josta tavarat viedään EU:n alueelta tullaamatta niitä. Toisin sanoen passitusmenettely mahdollistaa kolmansista maista tulleiden tavaröiden kuljettamisen alueiden läpi maksamatta veroja ja muita tuontiin liittyviä maksuja, jotka ovat pakollisia kyseisellä alueella. Tämä menettely edellyttää kuitenkin mahdollisten tullien ja verojen määrän kattavan vakuuden. Passitusmenettelyä voidaan käyttää Euroopan yhteisön sekä sopijamaiden alueilla. (Tullihallitus 2013^e.)

Yhteisön passituksessa on kaksi erilaista menettelyä. Yhteisön ulkoinen passitus eli T1-menettely pätee kun passitetaan muut kuin yhteisötavarat. Yhteisön sisäinen passitus eli T2-menettely tai T2F-passitus sovelletaan yhteisötavaröiden kauttakulkukuljetuksiin erilaisiin sopimusmaihiin, kuten Sveitsiin, Norjaan jne. Tilanteissa kun sekä tullaamatonta että yhteisötavaraa kuljetetaan EU:n ulkopuolelle käytettään kolmannelta passitusmenettelylajia - TIR-carnet'ta. (Euroopan komissio 2004, 32.)

6.3.3 Tullivarastointi

Jos kolmannen maan tuontitavarasta ei haluta maksaa tuontiveroja heti tulliselvitysajan määräaikojen puitteissa tai kun on tarkoitus viedä tavarat eteenpäin yhteisöstä, voidaan ne asettaa tullivarastoinnin menettelyyn ja siirtää tullivarastoon odottamaan tarvittavia toimenpiteitä. Tullivarastoinnin menettely mahdollistaa tuontitavaröiden pysymistä tullivalvonnassa ilman mitään rajoitettua säilyttämisen määräaikaä. Tullivaraston perustaminen on luvanvaraisista ja edellyttää kaikilta toimijoilta rekisteröitymistä tullilaitoksen asiakkaaksi, vakuuksien antamista sekä tullin hyväksymää turvallista tilaa. (Kauppakamari 2012, 10.)

6.4 Vientitullaus

Kun yhteisötavara viedään yhteisön ulkopuolelle, kyseessä on viennin tullimenettely. Viejänä pidetään henkilöä, joka on tavaränhaltija eli tekeeulli-ilmoituksen omissa nimissään tai jonka nimissä ilmoitus tehdään ja joka on tavaröiden omistaja ilmoituksen vastaanottamishetkellä. Viejän vastuulla on viennin rajoitusten, kieltojen ja muiden määräysten noudattaminen, samoin on tiedettävä kohdemaan tavaralle tai asiakirjoille asettamat vaatimukset. (Hörkkö ym. 2010, 186 -189.)

6.5 Tullin tietojärjestelmät

Mittavat Tullin tietojärjestelmien uudistamishankkeet aloitettiin Suomessa vuonna 2006. Sähköistämisen vuoksi ulkomaankaupan toimijoiden oli suhtauduttava uudistuksiin ja järjestettävä toimintansa uusien toimintatapojen mukaisesti. Muutokset vaativat toimijoilta uusien tietojärjestelmien hankkimista ja käyttöönottoa, jotka mahdollistavat suoraa tiedonsiirtoa tullijärjestelmien ja omien sovellusten välillä. Ehdotonta se oli ensinnäkin yrityksille, jotka käyttävät tullipalveluja säännöllisesti. Sanomapohjainen asiointi yrityksen ja Tullin välillä tarkoittaa sähköistä tiedonsiirtoa määrämuotoisilla sanomilla (Electronic Data Interchange, EDI). Asiamies, joka antaa omia (tavaranhaltija) tai päämiehensä tull ilmoituksia sanomaoperaattoria tai suoraa sanoma-asiointia käyttäen kutsutaan EDI-lähtäjäksi. (Tullihallitus 2013^f.)

Tullin tietojärjestelmien käyttö on huolitsijalle arkea. Edellä kuvatut tullimenettelyt suoritetaan neljän tärkeimmän tietojärjestelmän välityksellä: ITU, ELEX, NCTS ja AREX. Kaikilla näillä on omat tarkoituksensa ja soveltamisperiaatteensa, mutta olennaista on se, miten nämä järjestelmät ovat integroitu toisiinsa ja millaisia vaikutuksia on sillä integroinnilla EDI-lähtäjälle. Seuraavissa kappaleissa tullijärjestelmät ja ilmoittelumenettelyt tarkastetaan lähinnä EDI-lähtäjän näkökulmasta ja näin ollen Internet-pohjainen asiointi jää työn ulkopuolelle.

6.5.1 ITU - Integroitu tullausjärjestelmä

Integroitu tullausjärjestelmä ITU on tarkoitettu tuontitavaroiden tulliselvittämiseen. EDI-lähtäjät jättävät järjestelmään tull ilmoitukset, jotka koskevat luovutusta vapaaseen liikkeeseen, sisäistä jalostusta, tullivalvonnassa tapahtuvaa valmistusta, väliaikaista maahan tuontia ja tuontia ulkoisen jalostuksen jälkeen. (Tullihallitus 2012^b.)

Järjestelmä oli kehitteillä jo vuodesta 2000 ja se on vaiheittain otettu käyttöön vuonna 2004. Vuonna 2009 tehtyjen merkittävien muutosten jälkeen tuontitullaukset alettiin tehdä jopa ennakkoon, ennen fyysistä tavarantoimitusta tullauspaikalle. Tämä olennainen muutos johtui turvauudistuksista. Yhteisöön saapuvasta tavarasta voidaan ilmoittaa tullitoimipaikalle AREX-järjestelmään ennakkoon. Tuontitulli-ilmoituksessa tässä tapauksessa viitataan AREX-ilmoitukseen ja ITU hakee lähetystä koskevat tiedot suoraan AREX-järjestelmästä ja varmistaa, että riskianalyysi on tehty ja tavarantoimitus tuodaan maahan. Ongelmattomien ja riskittömien tavaroiden tuonti-ilmoitukset käsitellään automaattisesti ilman inhimillistä käsittelyä. Näin ollen sähköinen ITU-tullaaminen on toimijoille käytettävissä virka-ajasta riippumatta koko vuorokauden aikana. (Hörkkö ym. 2010, 174.)

ITU:n ja muiden tullijärjestelmien rajapinnat ja integraatiot ovat mahdollistaneet entistä nopeampaa, helpompaa ja varmempaa tuontitullausten hoitamista.

6.5.2 ELEX-vientijärjestelmä

Vuodesta 2009 viennin tulli-ilmoitukset on pääsääntöisesti käsitelty ELEX -tietojärjestelmässä. EDI-lähtettäjä lähettää tavaratiedot ja toimijoiden tiedot sisältävän ilmoituksen sanomamuotoisena ELEX-järjestelmään ja mikäli Tulli käsittelee sen hyväksytyksi saa tavaran luovutettua vientimenettelyyn. Ilmoituksen saa lähettää Tulliin hyvissä ajoin ennen tavaran kuljettamista pois yhteisöstä. EDI-lähtettäjä tulostaa omasta järjestelmästä Tullin lähettämät päätösdokumentit: luovutus päätöksen vientimenettelyyn ja saateasiakirjan (EAD - Export Accompanying Document), joka kulkee tavaran kanssa sen kuljettamisessa yhteisön ulkopuolelle. Tavaran poistuessa saatekirja esitetään poistumistullipaikalla (maantiekuljetuksissa) ja Tullin järjestelmä lähettää asiakkaansa järjestelmään poistumisvahvistuksen, jonka mahdollisten tarkastusten yhteydessä esitetään myöhemmin verottajalle perusteena arvonalisäverottomaan myyntiin.

Viejän on selvitettävä vientituotteiden tullinimikkeet sekä niitä koskevat vientirajoitukset ja -luvat. Viejä on aina vastuussa ilmoituksella annettavien tietojen oikeellisuudesta riippumatta siitä, käyttääkö viejä edustajaa esimerkiksi huolitsijaa vai antaako ilmoituksen itse. Vuodesta 2011 kaikkien vienti-ilmoitusten on sisällettävä myös turvatiedot. (Tullihallitus 2013^g.)

Meri-, ilma- ja rautateitse lähtevistä tavaroiden on annettava saateasiakirjan viitenumeron sisältävä ilmoitus AREX-järjestelmään, josta tieto tavaran lastauksesta ja myöhemmin fyysisestä poistumisestakin välittyy ELEX:iin. Tämän jälkeen vientimenettely päättyy.

6.5.3 NCTS-passitusjärjestelmä

Yhteisön passitusjärjestelmä on sähköistetty NCTS-järjestelmässä (New Computerised Transit System). NCTS perustuu nykyaikaisten tietojärjestelmien täysipainoiseen käyttöön ja sähköiseen tiedonsiirtoon. Tiedot välitetään toimijan ja tullin välillä joko sähköisesti EDI-sanomalla tai Internetin välityksellä web-ilmoituksena. NCTS:n käyttöönotto on merkittävästi tehostanut passitusjärjestelmän toimintaa ja luonut nopeamman ja turvallisemman passitusmenetelmän. Tulli saa tiedon saapuvista passituskuljetuksista etukäteen mikä parantaa niiden kontrollointia ja mahdollistaa riskien analysointia. Tämä analysointi perustuu muun muassa osana passitusilmoitusta annettuihin turvatietoihin sekä turvatiedot sisältäviin AREX-ilmoituksiin, joihin passitusmenettelyssä aina viitataan.

Pääsääntönä on, ettei mikään kolmansista maista tuotu tavara voida luovuttaa passitusmenetelyyn ilman, että siitä olisi annettu turvatiedot Tulliin. Käytännössä se tapahtuu niin, että esimerkiksi lentoyhtiö on velvollinen lähettämään kaikista rahtia kuljettavista lennoista saapumisen yleisilmoitukset AREX-järjestelmään, jotka toimivat myöhemmin passitusilmoitusten edeltävinä asiakirjoina. Passitusilmoituksessa näin ollen viitataan aiemmin annettuun turvatietoilmoitukseen ja sen perusteella Tulli arvioi lähetyksen turvallisuutta ja kontrollitoimenpiteiden tarvetta. Sama periaate pätee myös meri- ja maanteitse kuljetettavien tavaroiden osalta. (Penninkilampi 2012, 14.)

Jos tavarahan passittaessa halutaan varmistua siitä, että turvatiedot on annettu ja oikein, ne voidaan ilmoittaa osana passitusilmoitusta NCTS:äänkin. Sen lisäksi Tulli voi seurata asiakkaidensa vakuuksien olemassaoloa ja riittävyyttä NCTS:n avulla. Järjestelmän tärkeimmät hyödyt Tullin asiakkaalle ovat passituskuljetusten parempi seuranta, vakuuksien nopeampi vapauttaminen ja työmenetelmien yhdenmukaistuminen passitusalueen (Eurooppa ja EFTA-maat sekä eräät sopijamaat) maissa. Kaikki passituksia hoitavat toimipaikat ovat siirtyneet NCTS:ään. (Tullihallitus 2011^a,4.)

NCTS-järjestelmä ei toistaiseksi koske yksinkertaistettuja menettelyjä, joissa tavaroita kuljetetaan rauta-, ilma-, meriteitse tai putkijohdoissa ja jotka useimmiten perustuvat kuljetusyrityksen omiin asiakirjoihin. (Euroopan komissio 2004, 33.)

6.5.4 AREX - Tavaroiden saapumisen ja poistumisen ilmoitusjärjestelmä

AREX-järjestelmä on edellä kuvattujen järjestelmien rinnalla uusi ja sen tarkoitus on Tullin ja asiakkaiden välisen turvatietojen välittäminen. Järjestelmän nimi muodostuu sanoista ”arrival” (saapuminen) ja ”exit” (poistuminen) ja se käsittelee EU:hun saapuvien ja EU:sta poistuvien tavaroiden turvatietoja. Opinnäytteen kohteen AREX-järjestelmä on työn näkökulmasta eniten kiinnostava, joten sen toiminannon tärkeimmät periaatteet ja tavoitteet esittelen seuraavassa luvussa 6. Kuten edellä mainittu, turvatiedot yhteisöön saapuvista ja yhteisöstä lähtevistä tavaroista lähetetään myös muihin Tullin tietojärjestelmiin, eli ITU-, ELEX- ja NCTS-passitusjärjestelmiin. Näiden järjestelmien integrointi ja yhteinen toimivuus on yksi tämän opinnäytetyön tutkimuskysymyksistä. AREX-järjestelmä on Suomen tullin kansallinen turvatietoja käsittelevä tietojärjestelmä, joka keskustelee Euroopan yhteisön muiden jäsenvaltioiden kansallisten ennakkotietojärjestelmien kanssa. Tämä tiedonvaihto mahdollistaa EU:n yhteisen vaarattomuuteen ja turvallisuuteen kohdistuvan riskianalyysin, jonka avulla laittomat kuljetukset paljastetaan. (Tullihallitus 2011^c, 4.)

Seuraavassa olevassa taulukossa 1 on esitetty erilaisten tulli-ilmoitusten määrät, mitkä annettiin Tulliin tietojärjestelmiin vuonna 2011.

Vuonna 2011 Suomessa annettiin

| | |
|---------------------------------|-------------|
| Tuontitullausilmoituksia | 613 932 kpl |
| Vientitullausilmoituksia | 770 000 kpl |
| Turvatietoilmoituksia tuonnissa | 399 416 kpl |
| Turvatietoilmoituksia viennissä | 131 017 kpl |
| NCTS-passitusilmoituksia | 148 978 kpl |

Taulukko 1. Sähköisten ilmoitusten teko Suomessa vuonna 2011 (Tullin viestintä 2011, 6).

7 AREX-ilmoitusjärjestelmä

Euroopan yhteisön komission Brysselissä 18. päivänä joulukuuta 2006 annetun asetuksen (EY) N:o 1875/2006 3. artiklan 3. kohdan mukaan taloudellinen toimija on velvollinen esittämään tulliviranomaisille saapumista ja poistumista edeltävät tiedot (turvatiedot) kaikista yhteisön tullialueelle saapuvista tai sieltä poistuvista tavaroista. Tämän asetuksen säännökset on sovellettava 1. heinäkuuta 2009 lähtien. Turvallisuus uudistus edellyttää, että turvatiedot annetaan sähköisesti AREX-järjestelmään, joka on osa EU:n tullikoodeksin uudistukseen tähtäävää kehitystyötä Suomessa. (Euroopan unionin virallinen lehti, 2006, 1.)

7.1 AREX-hankkeen kuvaus ja käyttöönotto

AREX-hanke on saanut alkunsa vuonna 2009 ja sen tavoitteena oli kehittää yhteisön turvallisuuden ja riskien hallinnan menetelmiä estämällä ja paljastamalla luvattomat vaarallisten tavaroiden kuljetukset. Suomessa hanke toteutetaan vaiheittain ottamalla käyttöön uusi tietojärjestelmä AREX, johon annetaan sähköiset ilmoitukset kaikista Suomeen saapuvista kolmansien maiden ja yhteisötavaroista sekä Suomesta poistuvista yhteisötavaroista ja uudelleen lastattavista kolmansien maiden tavaroista. AREX-järjestelmään annettujen tietojen perusteella analysoidaan tuontiin liittyvät riskit ja näin tehostetaan Tullin toimintaa. Tullikoodeksin turvauudistuksen ensisijainen tavoite on varmistaa, että tavarat on esitetty Tullille ennen tulliselvitysmuodon osoittamista ja että tavarat saa tuoda yhteisöalueelle tai viedä yhteisöalueelta. (Tullihallitus 2011^c, 18.)

AREX:n käyttöönotto on tapahtunut vähitellen viime vuosien aikana ja muutoksia järjestelmään tulee edelleen. Käyttäjien eli taloudellisten toimijoiden kannalta tarve tehdä niin merkittäviä muutoksia jo olemassa oleviin tietojärjestelmiin tuottaisi yrityksille suuria vaikeuksia, joten toteutukselle annettiin siirtymäaika, niin sanottu grace period 1.7.2009 - 31.12.2010.

Tämän periodin aikana saapumisen ja poistumisen ilmoitusten antaminen ei ollut pakollista, mutta suositeltavaa. Ilmoittamisvelvollisuus on alkanut 1.1.2011. Jäsenmaiden sopimuksen mukaan ilmoituksen puuttumista ei ollut sanktioitu 30.6.2011 saakka saapumisen yleisilmoituksen osalta ja 31.12.2011 saakka poistumisen yleisilmoituksen osalta. Siihen päättyi grace period ja yleisilmoitusten antaminen sähköisesti tuli pakolliseksi. (Tullihallitus 2011^c, 17.)

7.2 AREX:n käyttötarkoitus

Uuden yleisilmoitusjärjestelmän tärkeimmät tehtävät ovat turvallisuusudistukseen liittyvien ilmoitusten käsittely, tavaroiden kuljettamiseen liittyvät tietojen, joita ei käsitellä passitus-, tuonti- ja vientijärjestelmissä, hallinta, väliaikaisen varastoinnin valvonta, sekä kontrolli siitä, että tavaroille osoitetaan tulliselvitysmuoto määräajassa (Tullihallitus 2011^c, 19).

Saapumisen osalta AREX on integroitu ITU-tuonti-ilmoitusjärjestelmään ja passitusjärjestelmään, jotka tarkistavat AREX-järjestelmästä, että saapuva tavara on esitetty Tullille, mahdolliset kontrollitoimet (tavara- ja varastotarkastukset, kauttakuluttavarakastukset, tuoteturvallisuusvalvonta ja niin edelleen.) on suoritettu ja tavaralla saa tuoda yhteisöalueelle. Poistumisen osalta AREX tutkii poistumisen esittämisilmoituksessa ilmoitettujen passitus- ja vienti-ilmoitusten tilan ja välittää ELEX-vientijärjestelmään tiedon tavaralla poistumisesta yhteisöalueelta. (Tullihallitus 2011^c, 21.)

AREX tukee jäsenvaltioiden Tullien yhteistä riskienhallintatoimintaa, esimerkiksi edesauttaa riskianalyysejä yhteisöön saapuvien tavaroiden osalta. Riskien minimointi ja terrorismin torjunta ovat turvallisuusudistuksen perustehtävät. Sähköinen riskianalyysi perustuu muun muassa turvatietoihin, jotka annetaan osana Tullin määräysten mukaisia ilmoituksia kehitettävään AREX-järjestelmään. Nämä ilmoitukset ovat kuvattu myöhemmissä luvuissa. Ilmoituksissa olevien tietojen perusteella tulliviranomaiset päättävät tarkastustoimenpiteistä.

7.3 Ilmoitusmenettely

AREX:iin liittyvät ilmoitukset on annettava noudattaen Tullin määräyksiä sähköisesti sanomamuotoisina tai Tullin nettipalvelua käyttäen. Sanoma-asioinnissa ilmoituksen tekijältä edellytetään tullin myöntämää EDI-lähetysoikeutta. AREX-järjestelmään ilmoitettujen tietojen totuudenmukaisuus ja ilmoituksen liiteasiakirjojen oikeellisuus on ehdoton vaatimus. Ilmoituksen tekijä saa täydelliset kuljetusta koskevat tiedot toimeksiantajalta, eikä varmista niiden oikeellisuutta erikseen ilman erikoista syytä. Tekemällä AREX-ilmoituksen toimija sitoutuu toimimaan tavaroiden saapumisen ja poistumisen periaatteiden mukaisesti. (Tullihallitus 2011^c, 47.)

Tullin toteuttamat riskianalyysit perustuvat kansallisiin ja kansainvälisiin rekistereihin. EORI - talouden toimijoiden rekisteröinti- ja tunnistejärjestelmä (Economic Operator Identification and Registration) on olennainen tietolähde, josta toimijoiden tiedot haetaan ja verrataan AREX-ilmoituksessa oleviin. Siksi AREX-ilmoitusten lähettäjällä tulee olla voimassa oleva EORI-numero. Toimija on velvollinen antamaan tiedot oikein ja käytännössä siihen luotetaan. Viranomaisten mukaan virheelliset tiedot annetaan järjestelmään silti, mikä johtaa lisäkyselyihin, huomautuksiin ja sanktiointiinkin. (Ukko 2013.)

Pääsääntönä on, että kaikista suoraan kolmansista maista yhteisöalueelle saapuvista ja yhteisöalueelta poistuvista tavaroista on annettava turvatiedot Tulliin. Myös yhteisötavaroista, jotka ovat menossa toiseen EU-maahan, tulee tehdä ilmoitukset, jos ne on lastattu kuljetusvälineeseen, joka matkallaan poikkeaa kolmannessa maassa. (Tullihallitus 2011^c, 22.)

Ennakoilmoitusvelvollisuuden ulkopuolella ovat tavarat, jotka liikkuvat tullialueella meritse tai ilmaitse pysähtymättä yhteisöalueella. Niiden lisäksi turvatiedot ei tarvitse antaa kun EU-maihin tuodaan:

- a) sähköenergia ja putkijohdoissa tuottavat tuotteet
- b) kirjeet, postikortit ja painotuotteet, sekä enintään 22 euron arvoisen lähetyksen tavarat, jos tulli suostuu tekemään riskianalyysin käyttäen taloudelliselta toimijalta saatuja tietoja.
- c) maailman postiliiton yleissopimuksen sääntöjen mukaisesti tuotavat tavarat (postilähetyksellä tarkoitetaan tässä yhteydessä enintään 50 kg painavaa yksittäistä lähetystä)
- d) muulla toimella tehtävien tulli-ilmoitusten kattamat tavarat ja tavarat, joiden osalta hyväksytään suullinen ilmoitus, lukuun ottamatta kuljetussopimuksen perusteella kuljetettavia muuttotavaroita, kuormalavoja, kontteja ja kuljetusvälineitä
- e) matkustajien henkilökohtaisiin matkatavaroihin sisältyvät tavarat
- f) ATA- ja CPD-carnet'illa tuotavat tavarat
- g) ns. NATO-sopimuslomakkeella tuotavat tavarat
- h) yhteisön satamien tai lentoasemien välillä kulkevilla aluksissa tuotavat tavarat edellyttäen että kuljetusväline ei matkallaan poikkeaa EU:n ulkopuoliseen satamaan tai lentokentälle
- i) diplomaattitavarat
- j) aseet ja puolustustarvikkeet, jotka jäsenvaltion sotilaallisesta puolustuksesta vastaavat viranomaiset tuovat yhteisön tullialueelle sotilaskuljetuksena tai pelkästään sotilasviranomaisten käyttöön

- k) yhteisöön sijoittautuneen henkilön operoimilta poraus- tai tuotantolautoilta tai tuuli-voimaloista suoraan yhteisöön tuotavat tavarat
- l) verorajan ulkopuolelta tuotavat tavarat ja tavarat, jotka tuodaan yhteisön tullialueelle Helgolandista, San Marinon tasavallasta tai Vatikaanivaltiota. (Tullihallitus 2011^c, 22-23.)

Kaikista yllä mainituista tavaroista ei tarvitse antaa turvatietoja AREX-järjestelmään etenkin silloin, kun ne viedään EU:n ulkopuolisiin maihin.

7.4 Saapuvien tavaroiden ilmoittamisen periaatteet

EU:n ulkopuolelta saapuvista tavaroista on lähetettävä Tulliin saapumisen yleisilmoituksia, yleisilmoituksia tavaroiden väliaikaista varastointia varten, saapumisilmoituksia, saapumisen esittämisilmoituksia sekä joissakin tilanteissa diversioilmoituksia. Jollakin sanomalla on omat käyttötarkoitukset, ominaisuudet, järjestelmäkoodit ja niitä on käsitelty myöhemmissä kappaleissa.

Yleissääntönä on se, että saapumisen sanomat välitetään Tulliin ennen tavaroiden fyysistä saapumista yhteisöalueelle Tullin säädettyjen määräaikojen puitteissa. Kaikista kaupallisella laivalla tai ilma-aluksella yhteisöön kuljetettavista tavaroista on jätettävä saapumisen yleisilmoitus ensimmäiseen yhteisöalueella sijaitsevaan saapumiskohtaan. Tämä pätee myös silloin, kun laiva tai ilma-alus jatkaa tavaroineen muihin yhteisön satamiin tai lentoasemiin. Tässä tilanteessa matkaa jatkavista tavaroista tulee antaa yleisilmoitus väliaikaista varastointia varten seuraaviin tullitoimipaikkoihin, mutta vain niiden tavaroiden osalta, jotka sinne puretaan. (Tullihallitus 2011^c, 23.)

Saapumisen yleisilmoituksen ja muiden ilmoitusten jättämisen velvollisuus on henkilöllä, joka tuo tavarat tai joka järjestää kuljetuksen yhteisön tullialueelle tai hänen valtuutetulla edustajallaan. Tällaisena edustajana voi toimia esimerkiksi tavarat vastaanottavan väliaikaisen varaston pitäjä. Euroopan yhteisön komission asetuksen (EY) N:o 1875/2006 183 artiklan b kohdassa on sanottu, että kun kyseessä on yhdistetty kuljetus, jossa yhteisön tullialueelle saapuvalla aktiivisella kuljetusvälineellä kuljetetaan toista aktiivista kuljetusvälinettä, tämän toisen kuljetusvälineen käyttäjä on velvollinen antamaan saapumisen yleisilmoituksen. Saman artiklan c kohdassa on sanottu lisäksi, että kun meri- tai ilmaliikenteessä sovelletaan lastitilan jakamista koskevaa järjestelyä tai sopimusjärjestelyä, henkilö, joka on tehnyt sopimuksen ja laatinut konossementin tai lentorahtikirjan tavaroiden kuljettamiseksi laivalla tai ilma-aluksella kyseessä olevan järjestelyn mukaisesti, on velvollinen antamaan saapumisen yleisilmoituksen. Sekä ilmoitusten tekijällä että kuljetusyhtiöllä tulee olla voimassa oleva EORI-tunnus. (Euroopan unionin virallinen lehti 2006, 15.)

7.4.1 Saapumisen yleisilmoitus

Saapumisen yleisilmoitus (Entry Summary Declaration) on annettava kaikista yhteisön tullialueelle tuottavista tavaroista, vaikka jos tavaroita ei aiota purkaa yhteisöalueelle. Ilmoitus on tehtävä ensimmäisen yhteisön saapumistoimipaikkaan sähköisesti ja määräajassa ennen tavaroiden saapumista yhteisöalueelle. Tammikuusta 2011 lähtien ilmoitus on annettava myös tyhjistä kuljetusvälineistä ja konteista, kun ne tuodaan tai palautetaan yhteisön alueelle. (Tullihallitus 2011^c, 11.)

Ilmoituksen tarkoituksena on tiedottaa Tullille yhteisöön saapuvista tavaroista ja ilmoittaa niiden turvatiedot.

Ilmoitus sisältää

- tavaroiden lastaus- ja purkauspaikka,
- lähetyksen ainutkertainen viitenumero
- kuljetusasiakirjan numero tai konossementin/lentorahtikirjan viite,
- konttinumero, jos konttikuljetus kyseessä
- ilmoittajan (eli asiamiehen) tiedot
- yhteisön tullialueelle saapuvan aktiivisen kuljetusvälineen tunnistetiedot eli ajoneuvo-rekisteritunnus sekä laivan IMO-numero tai lento-aluksen rekisteröintinumero (Euroopan unionin virallinen lehti 2006, 15.)

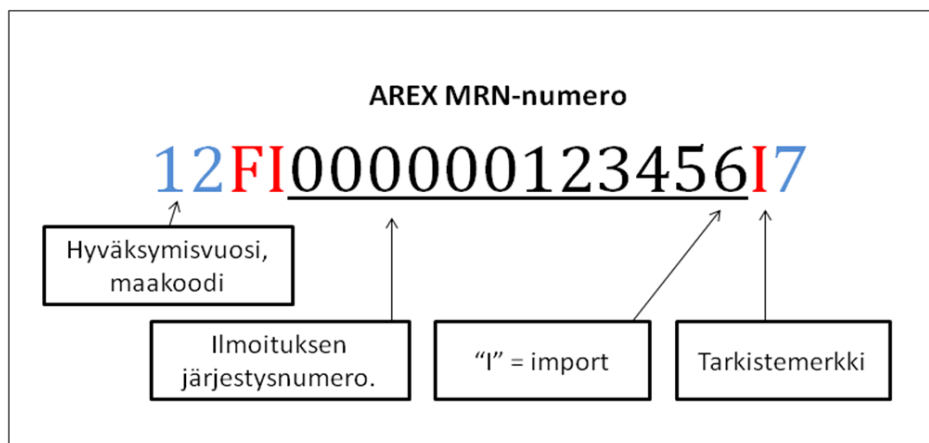
Määräajat ilmoituksen antamiselle vaihtelevat riippuen tavaroiden kuljetusmuodosta:

- meritse ja rautateitse kuljetettavista kaksi tuntia ennen laivan saapumista määräsatamalle
- valtamerikuljetusten osalta 24 tuntia ennen lähtösatamasta tapahtuvaa lastausta
- maantiekuljetuksissa yksi tunti ennen ajoneuvon saapumista saapumistoimipaikalle (Tullihallitus 2011^c, 48.)

Sanoman järjestelmäkoodi on IE 315.

Saapumisen yleisilmoitusta ei tarvitse antaa, jos tavara kuljetetaan EU:n ulkopuolelta passitusmenettelyssä ja sähköisellä passitusilmoituksella on jo annettu turvatiedot. Nykyään turvatietojen ilmoittaminen passituksessa on pakollista. Norjasta ja Sveitsistä tulleista tuontitavaroista ei anneta saapumisen yleisilmoitusta. (Turvatietojen asiakasprojekti 2012, 4).

Tullin hyväksytyä saapumisen yleisilmoitus, sanomalle syntyy tapahtumatunnus ja ainutkertainen viitenumero eli MRN-numero (Movement Registration Number). MRN-numero on aina 18 merkkiä pitkä ja se muodostuu neljästä osasta seuraavan kuvan 2 mukaisesti.



Kuva 2. AREX MRN-numeron muodostuminen.

Ilmoituksen tekijän tulee välittää MRN-numero ja siihen liittyvä tavaraerän järjestysnumero (1-999) huolitsijalle tulliselvitystä varten tai väliaikaisen varaston pitäjälle. Esimerkiksi merikuljetuksissa useamman kontin lähetykselle voidaan antaa yksi MRN-numero, eli yksi Saapumisen yleisilmoitus ja tavaraeränumerot konttikohteisesti, jos konteissa kuljetetaan samaa tavaraa, samalta lähettäjältä, samalle vastaanottajalle. Toisaalta mikään ei estä konttikohtaista ilmoittamista, jolloin saapumisen yleisilmoitus (ja oma MRN-numero) annetaan jokaiselle kontille erikseen (Tullihallitus 2011^c, 77.)

Saapumisen yleisilmoitus on ehkä yleisin AREX-ilmoitus, joka yrityksessämme tehdään asiakkaamme toimeksiannosta. Esimerkiksi Venäjältä maanteitse saapuvat tuontitavarat ilmoitetaan AREX-järjestelmään myöhempää tulliselvitystä tai tullivalvontaan asettamista varten. Toimeksiantajalta ajoissa lähetettyjen asiakirjojen kopioiden perusteella annetaan järjestelmään kuljetusta ja tavaraa koskevat tiedot. Järjestelmästä saatu MRN-numero lähetetään toimeksiantajalle, joka välittää sen kuljettajalle rajanylityspaikalla esittämistä varten.

AREX-ilmoittaminen ei normaalisti edellytä dokumenttimuotoisen ilmoituksen olemassaoloa eikä esittämistä, paitsi tilanteet, jolloin tietoja ei saa välittää AREX-järjestelmään sähköisesti Tullin tai asiakkaan sovellusten katkon takia. Tässä tilanteessa toimijan on siirryttävä varamenettelyyn ja tehtävä ilmoituksen Tullin määräysten mukaista lomaketta käyttäen. Liite 2 on esimerkki siitä, miten Saapumisen yleisilmoitus tehdään varamenettelyssä. Kyseinen esimerkki on tehty kontille, joka purettiin Venäjällä ja palautetaan Helsingin Vuosaareen.

Normaalitilanteessa, kun järjestelmät toimivat kummallakin osapuolella, sama ilmoitus voidaan tulostaa viivakoodia (Kuva 3). Rajalla tullikäsittelijä skannaa kuljettajan esittämän tyhjän palautettavan kontin viivakoodin, mikä nopeuttaa ja helpottaa sen esittämisen sujuvuutta rajatullipaikalla huomattavasti.

AREX BAR CODE



Printed 13.05.2013 at: 15:48 Page 1 of 1

MRN



13FI00000045795818

Container(s) EGSU9037795

Truck: B 536 KY 98 / BA 2795 78

Internal ID: 4 795

Internal Ref: SATU-00896

Kuva 3. Viivakoodimuotoinen saapumisen yleisilmoitus. (SA-TU Logistics Oy, 2013.)

7.4.2 Yleisilmoitus väliaikaista varastointia varten

Yleisilmoituksella ilmoitetaan toimipaikkaan purettavaksi aiotut tavarat (Summary declaration for temporary storage).

Ilmoituksen tarkoituksena on varmistaa, että kaikille tuoduille tavaroille osoitetaan tulliselvitysmuoto määräajassa. Ilmoitus perustuu EU:n ulkopuolelta saapuvan kuljetusvälineen saapumisen yleisilmoitukseen, jonka tiedot muuttuvat AREX-sovelluksessa yleisilmoitukseksi automaattisesti esittämisen jälkeen.

Määräaika ilmoitukselle: ilmoitus annetaan tavarantoimituksen esittämishetkellä tai viimeistään klo 12 seuraavana päivänä. Mikäli kuljetusväline saapuu Suomeen ennen klo 14, ilmoitus on tehtävä samana päivänä. (Tullihallitus 2011^c, 49.) Järjestelmän koodi on IE344.

Yhteisön satamien ja lentoasemien välillä liikkuvista tavaroista tulee antaa Tullille yleisilmoitus ja näin osoittaa tavarantoimituksen yhteisöasema tuonnissa. Yleisilmoitus on kansallisesti määritetty ilmoitus ja sen antaminen on pakollista tällä hetkellä vain Suomessa. Saapumisen yleisilmoituksen ja yleisilmoituksen perusteella Suomen Tulli päättää, saako tavarat tuoda yhteisöalueelle ja määrittää tarvittaessa kontrollitoimenpiteet. Tullille esittämisen jälkeen kuljetusvälineestä puretuilla tavaroilla on väliaikaisesti varastoitujen tavaroiden asema. (Tullihallitus 2011^c, 25-26.)

Väliaikaista varastointia koskeva ilmoitusmenettely käsitellään luvussa 7.5.

7.4.3 Ilmoitus kuljetusvälineen saapumisesta

Saapumisilmoituksella ilmoitetaan Suomeen kolmansista maista meritse, lentäen tai rautateitse saapuvan kuljetusvälineen saapumisesta. Kuljetusvälineen saapumisilmoitusta (Arrival notification) edeltää aina yksi tai useampi saapumisen yleisilmoitus.

Tarkoituksena on antaa Tullille sellaiset tiedot, joiden avulla Tulli etsii tietojärjestelmästäan kaikki kyseistä kuljetustapahtumaa koskevat saapumisen yleisilmoitukset. Ilmoitus kuljetusvälineen saapumisesta on kansallisesti määritelty.

Ilmoitus sisältää joko Saapumisen yleisilmoitusten MRN-luettelo tai niin sanotut Entry key-tiedot eli

- kuljetusmuoto rajalla,
- kuljetusvälineen tunnus rajalla (merikuljetuksissa) tai kuljetuksen viitenumero (lento-
kuljetuksissa)
- arvioitu saapumispäivä- ja aika

Määräajat ilmoittamisessa: Meriliikenteessä ilmoitus on annettava aikaisintaan, kun alus on saapunut satama-alueelle ja viimeistään puolituntia sen jälkeen, kun köydet on kiinnitetty maihin. Lentoliikenteen osalta sanoma on tehtävä ilma-aluksen laskeuduttua. (Tullihallitus 2011^c, 50.) Järjestelmän koodi on IE3470.

Merkittävää on se, että Entry key -tiedot ovat saapumisen yleisilmoituksella ja saapumisilmoituksella täsmälleen samanlaiset, muuten saapumisilmoitus hylätään. Aktiivisen kuljetusvälineen käyttäjän vastuulla ilmoittaa nämä tiedot muille toimijoille siinä muodossa, jossa aikoo ne itse myöhemmin ilmoittaa. Ilmoitus on annettava kaikista aluksessa olevista tavaroista, myös niistä, jotka kuljetetaan johonkin seuraavan EU-maahan. Saapumisilmoitus toimii purkauslupapyyntönä niiden tavaroiden osalta, jotka aiotaan purkaa ensimmäiseen saapumistoi-
mipaikkaan. Purettavat tavarat on esitettävä Tullille erillisellä esittämisilmoituksella, joka on kuvattu seuraavassa luvussa. (Tullihallitus 2011^c, 59.)

7.4.4 Saapumisen esittämisilmoitus

Saapumisen esittämisilmoitus (Arrival notification and presentation) on yhteisötasolla määritelty ja toimii samalla kuljetusvälineen saapumisilmoituksena (IE3470).

Ilmoituksen tarkoituksena on vahvistaa tavaroiden todellinen saapuminen maahan. Saapumisen esittämisilmoituksen teko on pakollista, vaikka ensin olisikin annettu erillinen saapumisilmoitus.

Ilmoitus sisältää aiemman saapumisen yleisilmoituksen tai yleisilmoituksen MRN-numeron ja tavaraerätiedot.

Kun esittämisilmoitus toimii saapumisilmoituksena, se on annettava kuljetusvälineen saapumisilmoituksen määräaikoja noudattaen. Kun kyse on kolmansista maista tuoduista tavaroista ja ensimmäinen saapumispaikka on Suomi, niiden saapumisen yleisilmoitus muuttuu yleisilmoitukseksi tavaroiden esittämisen jälkeen. Siinä tapauksessa tieto purettavista tavaroista yhdistetään esittämisilmoitukseen, joka on lähetettävä Tulliin yleisilmoituksen määräaikoja noudattaen. Vastuu esittämisilmoituksen jättämisestä on toimijalla, joka on tehnyt (saapumisen) yleisilmoituksen tai hänen edustajallaan. Järjestelmän koodi on IE347. (Tullihallitus 2011^c, 52.)

7.4.5 Ilmoitus diversiosta

Jos kuljetusvälineen reittisuunnitelmat muuttuvat ja alus ei saavu yhteisöön aiemmin ilmoitettujen toimipaikkojen kautta, vaan jonkun muun jäsenmaan toimipaikan kautta, tulee reittisuunnitelman poikkeamisesta tehdä sähköisesti ilmoitus alkuperäiseen aiottuun saapumistoimipaikkaan. Tätä kutsutaan ilmoitukseksi diversiosta (Diversion Request Import).

Ilmoituksen tarkoituksena on välttää uusien saapumisen yleisilmoitusten laadintaa. Ilmoitus diversiosta sisältää tiedot sekä aiotusta että uudesta todellisesta saapumistoimipaikasta.

Ilmoitus sisältää kaikkien saapumisen yleisilmoitusten MRN-numerot tai entry key -tiedot, mutta vain meri- ja lentokuljetuksissa.

Yleisilmoitus tavaroiden väliaikaista varastointia varten (Suomessa) sekä esittämisilmoitus on myös lähetettävä uuteen saapumistoimipaikkaan. Järjestelmäkoodi on IE323 (Tullihallitus 2011^c, 24, 49.)

7.5 AREX-ilmoitukset väliaikaisessa varastoinnissa

Kolmansista maista tavarain saapuessa on ne siirrettävä viipymättä väliaikaiseen varastoon tai muuhun tulliviranomaisen hyväksymään paikkaan. Tullille esittämisen jälkeen tavarat saavat väliaikaisesti varastoitujen tavaroiden tullioikeudellisen aseman. Väliaikaiseen varastoon purettu tavarat on merkittävä väliaikaisen varaston kirjanpitoon. Tavaroiden esittäjän on toimitettava väliaikaisen varaston pitäjälle tavaraita koskevat tiedot, eli saapumisen yleisilmoituksen tai yleisilmoituksen MRN-numero ja siihen liittyvä tavaratieto. Tulli suosittelee, että AREX-järjestelmästä saatu MRN-numero ja tavaratnumero käytettäisi väliaikaisen varaston tulonumeroina. Tämä menettely mahdollistaa tavaroiden liikkeen seuranta, koska Tullin AREX-järjestelmän antama MRN- ja tavaratnumero toimivat yhdistävänä linkkinä seurata tavarain jäljitysketjua. Näihin tietoihin tulee viitata myöhemmin passitusilmoituksessa, mikäli

tavarat kuljetetaan eteenpäin tai tulli-ilmoituksessa vapaaseen liikkeeseen luovuttamisen yhteydessä. (Tullihallitus^c 2011, 28.)

Kun saapumisen esittämisilmoituksella ilmoitetut tavarat on purettu ja merkitty väliaikaisen varaston kirjanpitoon, lähettää varastonpitäjä Tullille tavaroita koskevan sähköisen purkaustulosilmoituksen (IE 044) AREX-järjestelmään (Tullihallitus 2012^c).

7.6 Poistuvien tavaroiden ilmoittamisen periaatteet

Lähtökohtana on se, että määräajassa ennen vientikuljetusten alkamista viejän tai tämän asiamiehen (huolitsija) on annettava Tullin ELEX-vientijärjestelmään vienti-ilmoitussanoma (Export declaration, IE 515). Tämän sanoman perusteella ilmoittaja saa lähetykselle Tullilta vastaussanomana luovutus päätöksen sekä viennin EAD (Export Accompanying Document) saateasiakirjan (liite 1). Molemmissa dokumenteissa on ainutlaatuinen kuljetuksen viitenumero eli MRN-numero sekä tapahtumatunnus, joka toimii samalla tullausnumerona. EAD on vietävän tavarain saateasiakirja ja kulkee vientikuljetuksen mukana. Maantiekuljetuksissa EAD on esitettävä poistumispaikalla tavaroiden esittämisen yhteydessä, jolloin Tulli päättää esitettävän tavarain tarkastuksen tarpeesta. Tällöin maanteitse poistuvista tavaroista ei anneta turvatietoja erikseen AREX-järjestelmään. Lento-, meri- ja rautatiekuljetuksissa poistuvat tavarat tulee esittää Tullille sähköisesti antamalla sähköisiä AREX-ilmoituksia:

- Saapuminen poistumispaikalle
- Poistumisen yleisilmoitus
- Poistumisen esittämisilmoitus sekä
- Poistumisilmoitus

Näiden ilmoitusten lähettäminen on tullut pakolliseksi Suomessa vuodesta 2012 lähtien. Tällä menetelmällä ensinnäkin varmistetaan, että vietävästä tavarasta on annettu turvatiedot sisällytynyt tulli-ilmoitus. Sanomien perusteella Tulli päättää tavaroiden, erityisesti konteissa kuljettavien tavaroiden tarkastuksen tarpeesta poistumispaikalla. Kolmivaiheinen sähköinen ilmoittaminen on tärkeä osaa vientitavarain tulliselvitysketjun kokonaisuutta, joka alkaa vientimenettelyn aloittamisesta ja päättyy vientitavarain esittämiseen Tullille sen poistuessa EU:n tullialueelta. (Kirsti 2011, 277.)

Poistuvien tavaroiden AREX-ilmoitusten antamisesta on vastuussa kuljetusyhtiö, joka fyysisesti kuljettaa tavarat yhteisön ulkopuolelle tai tämän edustaja (lastauksesta vastaava tai muutoin sovittu osapuoli). Suomessa on yleistä, että varustamot ja lentoyhtiöt hoitavat AREX-ilmoittamista kokonaan itsenäisesti, mutta joissakin tapauksista kuljetusyhtiöt voivat kääntyä huolitsijan puoleen.

7.6.1 Saapuminen poistumispaikalle

Vientimenettelyssä olevan tavaran saapuessa suomalaiselle poistumispaikalle (satamaan, lentokentälle tai vientiterminaaliin junaan lastausta varten) on annettava Tullin vientijärjestelmään (ELEX) ilmoitus siitä, että tavarat ovat saapuneet poistumispaikalle osoitteeseen X.

Saapuminen poistumispaikalle (Arrival at exit) -ilmoituksen tarkoituksena on esittää tavarat poistumispaikalla ja samalla pyytää lastauslupa. Tullin vastaus tähän ilmoitukseen on lastauslupa tai -kielto.

Ilmoitus sisältää vienti-ilmoituksen MRN-numeron, jonka perusteella Tullin järjestelmä hakee kyseisen vientierän tiedot ja päättää kontrollitoimenpiteistä poistumispaikalla. (Tullihallitus 2011^c, 34-35.)

Ilmoituksen määräajat: annetaan tavaran saavuttua poistumispaikalle, mutta kuitenkin ennen lastausta kuljetusvälineeseen, jolla tavara poistuu yhteisön alueelta.

- Kontissa kuljettavista tavaroista ilmoitus on jätettävä viimeistään 24 tuntia ennen lastausta alukseen.
- Valtameren kappaletavaraeristä on ilmoitettava neljä tuntia ennen laivan poistumista satamasta.
- Grönlannin, Färsaarten, Ceutan, Melillan, Norjan, Islannin, Itämeren, Pohjanmeren, Mustameren ja Välimeren satamista lähtevistä vientieristä ilmoitetaan kaksi tuntia ennen yhteisön tullialueelta lähtemistä.
- Rautatie- ja sisävesikuljetuksissa ilmoitus tehdään kaksi tuntia ennen lähtöä. (Tullihallitus 2011^c, 53).

Järjestelmäkoodi on IE507.

Voimassaolevan lainsäädännön mukaisesti viejällä on vastuu siitä, että saapuminen poistumispaikalle -ilmoitus annetaan. Muullakin toimijalla joka osallistuu, suoraan tai välillisesti kyseisten tavaroiden kuljettamiseen, on oikeus antaa Saapuminen poistumispaikalle -ilmoitus, mikäli Tulli on myöntänyt siihen luvan. Lupa edellyttää, että hakija on Tulliin rekisteröity vientiasiakas. (Tullihallitus 2010^b.)

Tilanteessa, jossa vienti-ilmoitus tehdään vasta siinä vaiheessa kun vientierä on jo poistumispaikalla (tämä on Tullin luvanvaraista menettelyä), IE507 -sanomaa ei tarvitse erikseen antaa. Silloin vienti-ilmoituksessa on käytettävä tiettyä lisäkoodia ja on ilmoitettava täsmällisesti tavaran sijainti kyseisessä poistumispaikassa. Tämä menettely ei kuitenkaan estä saapuminen poistumispaikalle -ilmoituksen tekoa, jos toimija haluaa esimerkiksi varmistua tavaran lastausluvasta. (Tullihallitus 2011^c, 35.)

7.6.2 Poistumisen yleisilmoitus

Jos poistuva tavara on muussa kuin vientimenettelyssä, eikä siitä oli tehty turvatiedot sisältävää passitusilmoitusta, toimija on velvollinen tiedottamaan lähetyksen poistumispaikan Tullille poistumisen yleisilmoituksella (Exit Summary Declaration). Ilmoitus annetaan muun muassa transitotavaroista, jotka ovat väliaikaisessa varastoinnissa yli 14 vuorokautta ja poistuvat kolmanteen maahan ilman turvatiedot sisältävää passitusilmoitusta. Ilmoitus annetaan myös tyhjästä kuljetusvälineistä, esimerkiksi konteista, jotka kuljetussopimuksen perusteella kuljetaan purettavaksi EU:n ulkopuolella. Ilmoitus vaaditaan myös tilanteessa, jossa yhteisötavaran kuljetus poikkeaa kolmannen maan alueella. Kyse on kokonaan uudesta tulleesta ilmoitusvelvollisuudesta, joka on osana turvauudistusta. (Tullihallitus 2011^b, 37,53.)

Ilmoituksen tarkoituksena on antaa Tullille lähetystä koskevat turvatiedot. Järjestelmäkoodi IE615.

Ilmoitus sisältää varsinaisten turvatietojen lisäksi;

- Tiedot tavarán lähettäjástá, vastaanottajasta sekä ilmoituksen antajasta
- Lähetyksen lastaus- ja purkauspaikasta
- Tarkat tavara- ja kuljetusvälineetiedot
- Ilmoitusta edeltävän asiakirjan MRN-numero

Ilmoituksen määrääjat: annettava 7.6.1 luvussa kuvattuja aikarajoja noudattaen.

Hyväksytty ilmoitus saa Tullilta tapahtumatunnuksen ja viitenumeron (MRN) tavaraerán järjestysnumeroineen, jotka ilmoitetaan myöhemmillä sähköisillä poistumisen ilmoituksilla. Maantiekuljetuksissa poistumisen yleisilmoitus esitetään poistumispaikalla ja Tulli päättää sen ARES-järjestelmään manuaalisesti. (Tullihallitus 2011^c.)

Poistumisen yleisilmoituksen tulee viitata sitä edeltävän passituksen, saapumisen yleisilmoituksen (IE315) tai yleisilmoituksen (IE344) MRN-numeroon. Tämä menettely mahdollistaa, että Tulli voi seurata tavaraerán liikkuvuutta sen yhteisöön saapumisesta alkaen.

Poistumisen yleisilmoitus toimii lastauslupapyyntönä, mikäli tavarat ovat olleet väliaikaisessa varastossa yli 14 vuorokautta, mutta niistä ei ole annettu turvatiedot sisältävää passitusilmoitusta. Lisäksi kyseisellä ilmoituksella voidaan päättää väliaikainen varastointi. Turvatietojen antaminen ei ole pakollista enintään 14 vuorokautta kestäneen varastoinnin jälkeen. (Tullihallitus 2011^c.)

7.6.3 Poistumisen esittämisilmoitus

Edellä kuvatut saapuminen poistumispaikalle -ilmoitus ja Poistumisen yleisilmoitus edeltävät Poistumisen esittämisilmoitusta (Exit manifest presentation).

Ilmoituksen tarkoituksena on varmistaa, että kaikki yhteisön alueelta vietävät tavarat on tulliselvitetty ja niistä on siten samalla ilmoitettu Tullille turvatiedot. Näin ollen hyväksytysti käsitelty poistumisen esittämisilmoitus toimii lähtölupana. Toisena tarkoituksena on tiedottaa tavaroiden poistumisesta Tullille. Ilmoitettujen MRN-numeroiden takana olevat ilmoitukset jäävät tosin vielä odottamaan varmistavaa tietoa tavaroiden poistumisesta (poistumisilmoitus). (Tullihallitus 2011^c, 36-37.)

Ilmoituksen määraajat: Tilanteissa, kun tavarat ovat matkalla toiseen yhteisön toimipaikkaan, jossa suoritetaan siirtolastaus ja vasta sen jälkeen viedään lopullisesti pois yhteisöstä, poistumisen esittämisilmoitus voidaan tehdä lastaamisen yhteydessä tai viimeistään aluksen lähtöä seuraavana kolmantena arkipäivänä. (Tullihallitus 2011^c, 37.)

Ilmoitus sisältää aiemmin annettujen saapuminen poistumispaikalle - tai poistumisen yleisilmoituksen MRN-numeron sekä tavarat sijaintipaikka, jossa tullitarkastus voidaan suorittaa tarvittaessa.

Jos vientimenettelyyn luovutettu erä jaetaan osiin ja viedään eri kuljetuksilla, poistumisen esittämisilmoituksella ilmoitetaan, että kyseessä on vientierän osan lastaus. Tässä tapauksessa AREX-järjestelmä jää odottamaan seuraavia eriä. Kun viimeinen erä ilmoitetaan, annetaan ilmoituksella tieto ”final”, jolloin AREX-järjestelmään tallentuu tieto koko erän lastauksesta. (Tullihallitus 2011^c, 37.) Järjestelmäkoodi on IE547.

7.6.4 Poistumisilmoitus

Poistumisilmoituksen (Exit notification) teko on viimeinen vaihe vientitavaran tulliselvityksessä. Ilmoituksen tarkoituksena tiedottaa Tullille tavaroiden fyysisestä poistumisesta. (Tullihallitus 2011^c, 38.)

Ilmoituksen määraajat: annetaan AREX-järjestelmään kun laiva, lentokone tai juna on poistunut Suomen alueelta (kuitenkin viimeistään seuraavana kolmantena arkipäivänä). Järjestelmäkoodi on IE590.

Tieto tavarat todellisesta poistumisesta välitetään ELEX-järjestelmään yhteisötavaroiden osalta ja NCTS-järjestelmään passitusmenettelyssä olevien tavaroiden osalta. Järjestelmä kuitaa tavarat poistuneeksi ja tässä vaiheessa valvonnassa olevan tavarat seuranta päättyy.

ELEX-järjestelmä vuorostaan päättää vientimenettelyn ja toimija saa poistumisvahvistettu luovutus päätös -asiakirjan, jota säilytetään viejän kirjanpidossa ja esitetään viranomaisille mahdollisten tarkastuksien puitteissa.

7.7 Varamenettely

Tilanteissa, kun Tullin tai asiakkaan järjestelmät eivät toimi syystä tai toisesta, turvatiedot yhteisöön saapuvista tavaroista sekä tavaroiden poistumisvaiheen ilmoitukset on annettava Tullin varamenettelyohjeita noudattaen. Varamenettelyyn voidaan siirtyä ainoastaan Tullista annetulla luvalla. Tullin järjestelmien käyttökatkoista tiedotetaan aina sekä sanomailmoittajille sähköpostitse että AREX netti-ilmoittamisen käyttöliittymän etusivulla. Jos tekniset ongelmat ilmestyvät asiakkaan tietojärjestelmään, joitakin AREX-ilmoituksia voidaan antaa Tullin Internet-palvelua käyttäen ilman erillistä lupaa. Tullin kannalta kyseessä on tällöin normaali ilmoitusprosessi.

7.7.1 Saapuvien tavaroiden ilmoittamisen varamenettely

Tavaran saapuesssa järjestelmien käyttökatkon aikana varamenettelyohjeita sovelletaan seuraavien ilmoitusten osalta:

- saapumisen yleisilmoitus
- yleisilmoitus
- saapumisilmoitus
- saapumisen esittämisilmoitus
- varastonpitäjän vastaanottoilmoitus
- varastonpitäjän purkausilmoitus
- diversioilmoitus (Tullihallitus 2010^a, 1.)

Jos saapuvien tavaroiden turvatietoja ei ole mahdollista antaa sähköisesti, saapumisen yleisilmoitus ja yleisilmoitus annetaan Tullille dokumenttimuotoisina EU:n määräysten mukaisilla varamenettelylomakkeilla (liite 2) samojen aikarajojen puitteissa, jotka koskevat sähköistä ilmoittamista. Käyttökatkon päätyttyä kyseiset ilmoitukset tulee antaa myös sähköisesti AREX-järjestelmään käyttäen samaa viitetietoa, joka on ilmoitettu varamenettelylomakkeessa. (Tullihallitus 2010^a, 2.)

Saapumisilmoitus, saapumisen esittämisilmoitus ja varastonpitäjän ilmoitukset annetaan AREX-järjestelmään vasta käyttökatkon päätyttyä, eikä erillisiä paperimuotoisia ilmoituksia tarvitse antaa. Tavaralla saa kuitenkin purkaa satama-alueelle tai lentokentälle, kun varamenettelylupa on saatu. (Tullihallitus 2010^a, 2.)

Mikäli kolmannesta maasta saapuva alus poikkeaa aiemmin ilmoitetusta reitistä ja diversioilmoitusta ei voida antaa AREX-järjestelmään sähköisesti, tulee toimijan olla yhteydessä Tullin Sähköiseen keskukseseen sähköpostitse. Tulli tekee tarvittavat merkinnät virkatyöaikana, eikä erillistä diversioilmoitusta tarvitse antaa jälkikäteen. (Tullihallitus 2010^c, 5.)

7.7.2 Poistuvien tavaroiden ilmoittamisen varamenettely

Vientimenettelyyn asetetun tavaran turvatietoilmoitukset annetaan sähköisesti ELEX- ja AREX-järjestelmiin jälkikäteen, kun jälleen sovellukset toimivat. Tämä koskee saapumisen poistumispaikalle -ilmoitusta (annettava ELEX järjestelmään) sekä poistumisen esittämisilmoitusta ja poistumisilmoitusta (annettava AREX-järjestelmään). Mikäli viennin tullin ilmoitus on annettu varamenettelyohjeiden mukaisesti dokumenttimuotoisena ELEX-järjestelmän käyttökätkön aikana, mitään poistumisen ilmoituksia ei anneta sähköisesti, edes jälkikäteen. Silloin Tulli vahvistaa tavaroiden poistumisen niiden esittämisen yhteydessä poistumispaikalla. (Tullihallitus 2010^b,5.)

Mikäli muun kuin vientitavaran turvatietoja ei voida antaa sähköisesti Tullin tai asiakkaan sähköisen järjestelmän käyttökätkön takia, dokumenttimuotoiset ilmoitukset on jätettävä Tullille samojen aikarajojen puitteissa, jotka koskevat sähköistä ilmoittamista. Varamenettelylomakkeella annetuille turvatiedoille haetaan lastauslupaa manuaalisesti Sähköiseltä tullauskeskukselta. Tällöin poistuvasta tavarasta ei vaadita jälkikäteenkään sähköistä poistumisen yleisilmoitusta eikä poistumisen esittämisilmoitusta. (Tullihallitus 2010^b.)

7.8 AREX-ilmoitusten arkistointi

AREX-ilmoitusten laatija on velvollinen ylläpitämään sellaista lokia, josta lähetetyt ilmoitus-sanomat kokonaisuudessaan ovat luettavissa ja tarvittaessa tulostettavissa. Lokitiedot, sekä ilmoituksiin liittyvät dokumentit, joihin on ilmoituksissa viitattu, on säilytettävä jälkitullausajan, eli kuluvan vuoden ja seuraavan kolmen vuoden ajan. Samoin varamenettelyssä käytetyt asiakirjoja ja manifesteja tulee säilyttää jälkitullausajan. (Tullihallitus 2011^c.)

Netti-ilmoittajalla ei ole varsinaista netti-ilmoitusta koskevaa arkistointivelvoitetta. Ilmoituksen laatijan tulee kuitenkin säilyttää vastaavan ajan asiaan liittyviä asiakirjoja sekä sähköisiä tiedostoja, joihin on viitattu ilmoituksella pakollisina liiteasiakirjoina. (Tullihallitus 2011^c.)

7.9 Järjestelmien yhteinen toimivuus

Vaarattomuuteen ja turvallisuuteen kohdistuva ja turvatietoihin perustuva sähköinen riskianalyysoiminnan tärkeimpänä edellytyksenä on kansallisten ja kansainvälisten tullitietojärjes-

telmien, sekä Tullin järjestelmien ja asiakkaiden sovellusten välinen sujuva monisuuntainen tiedonvaihto. Kuten opinnäytteessä on kerrottu, tullipalveluiden sähköistymisen myötä tämä tiedonvaihto on tullut mahdolliseksi. Tullin keskeisten tietojärjestelmien (ITU, ELEX, NCTS ja AREX) integroinnilla on suuri rooli tavaraliikenteen turvallisuutta varmistamisessa yhteisön alueella. Tullin asiakkaiden näkökulmasta järjestelmien yhteinen toimivuus mahdollistaa entistä nopeamman ja helpomman tulliasioinnin sujumisen.

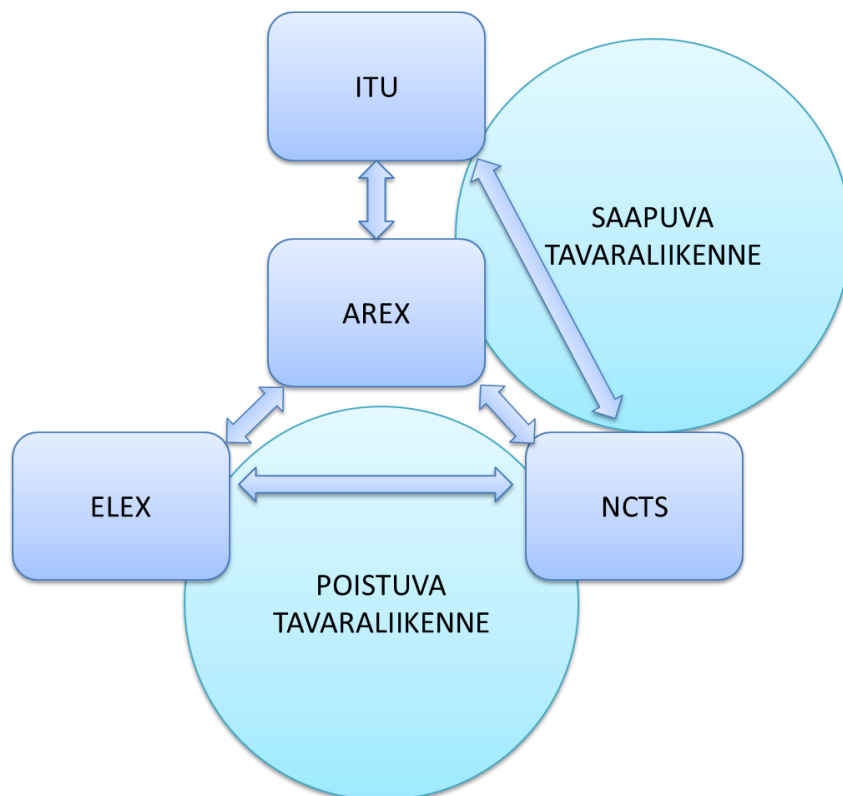
Seuraava kaavio 2 esittää järjestelmien rajapinnat ja tiedonvaihdon saapuvassa ja lähtevässä tavaraliikenteessä.

Kolmansien maiden tavaroiden saapuessa yhteisön alueelle tiedot välitetään AREX-, ITU- sekä NCTS-sovellusten kesken seuraavasti:

- tavaraa ja kuljetusta koskevat tiedot, mukaan lukien turvatiedot, ilmoitetaan AREX-järjestelmään
- ITU ja passitusjärjestelmä tarkistaa AREX-järjestelmästä (saapumisen) yleisilmoituksesta, että tavara on esitetty Tullille, että mahdolliset kontrollitoimet on suoritettu ja että tavaran saa tuoda yhteisöalueelle
- AREX-järjestelmään tallennetaan tieto siitä, millä tulli-ilmoituksella tavaralle on osoitettu tulliselvitysmuoto
- koska osa turvatiedoista annetaan passitusjärjestelmään, vastaavat linkitykset ovat tehty ITU- ja NCTS-järjestelmien välillä.

Kun yhteisötavarat viedään kolmansiin maihin tai passitusmenettelyssä olevat tuontitavarat kuljetetaan yhteisön ulkopuolelle, AREX hakee lähetystä koskevat tiedot ELEX- ja NCTS-järjestelmästä.

- AREX tutkii poistumisen esittämisilmoituksessa ilmoitettujen passitus- ja vienti-ilmoituksien tilan ja välittää ELEX:iin tiedon tavaran poistumisesta yhteisöalueelta (Tullihallitus 2011^c, 21.)



Kaavio 2. Tullijärjestelmien välinen tiedonvaihto.

AREX -järjestelmällä on liittymä useaan muuhun Tullin rekisteriin. Näitä rekistereitä käytetään muun muassa tietojen oikeellisuuden tarkistamiseen. Sen perusteella toteutetaan sähköinen riskianalyysi. Epäilyttävät tai ristiriitaiset ilmoitukset siirretään manuaaliseen käsittelyyn ja tarkastustoimet suoritetaan tarvittaessa. Inhimillinen käsittely voi tapahtua jälkikäteenkin, kun saapuneelle tavaralle on jo osoitettu tulliselvitysmuoto tai kun tavarat on vietty yhteisöstä. Riskianalysien tuloksia käytetään muun muassa laittoman maahantuonnin profiloinnin työkaluna. Suomen Tulli viranomaisyhteistyössä Poliisin ja Rajavartiolaitoksen, sekä EU:n komission ja jäsenvaltioiden viranomaisten kanssa huolehtivat tavaraliikenteen turvallisuudesta hyödyntämällä tietojärjestelmiensä yhteistä toimivuutta ja tiedonvaihtoa.

8 Tutkimuksen tavoitteet

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli tutkia ja kuvata AREX-ilmoittumisen prosessit ja periaatteet ilmoittajan näkökulmasta. Aihe oli valittu henkilökohtaisesta tarpeesta tutustua kyseiseen ilmoitusmenettelyyn ja sen kautta syventää muidenkin tulliasioiden osaamista, koska työtehtäväni sitä vaativat. Opinnäytettä kirjoittaessani olen pyrkinyt selvittämään AREX-järjestelmän käyttötarkoitukset ja kartoittamaan prosessit ja menetelmät, jotka AREX-ilmoituksen tekijän on ymmärrettävä. Tutkimuksen taustalla on yli vuoden mittainen AREX-järjestelmän käytön kokemus työtehtävissä. Oli erittäin mielenkiintoista yhdistää hankkimani teoriaa ja käytännön kokemusta ilmoitusmenettely kuvaamisessa saadakseni aikaan tiivis ja käytännönläheinen menettelyn kuvaus, jota muutkin alani toimijat voivat hyödyntää.

8.1 Tutkimusmenetelmän valinta

Opinnäytetyön luonteesta johtuen tutkimusmenetelmäksi on valittu kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa on tavoitteena ymmärtää tutkimuskohdetta, joka oli tämän tutkimuksen tapauksessa tullijärjestelmän toiminta ja käyttöperiaatteet käyttäjän näkökannasta. Laadullinen tutkimus edellyttää kokonaisvaltaista tiedonkeruuta. Primaariaineistona olen käyttänyt työssä hankittua kokemusta. Teoriaosuus perustuu pääosin virallisiin viranomaislähteisiin sekä alan kirjallisuuteen. Lähteiden käsittely ja analysointi johti päätelmiin ja olettamuksiin, jotka pääsin varmistamaan alan asiantuntijalta. Näin ollen tutkimuksen loppuosa perustuu vapamuotoiseen haastatteluun tullilylitarkastajan kanssa. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2008, 176,181.)

8.2 Tutkimuksen toteuttaminen

Haastattelu on kvalitatiivisen tutkimuksen yleisin menetelmä. Sen etuna muihin tiedonhankintamuotoihin verrattuna on, että tiedon keruuta voidaan säädellä tilanteen mukaan, esimerkiksi syventämällä tiettyjä kohtia lisäkysymyksiä käyttäen (Hirsjärvi ym. 2008, 202).

Päädyin avoimeen eli ei-johdettuun (strukturoidumattomaan) teemahaastatteluun, jonka pääkohdista olin sopinut kuitenkin ennakoon vastaajan kanssa. Haastattelu toteutettiin henkilökohtaisena yksilohaastatteluna. Haastattelutulokset jouduin keräämään manuaalisesti nauhurin sijaan, tekemällä muistiinpanoja vihkoon. Tämä vuorostaan saattoi heikentää tutkimuksen tulosten laadintaa haastattelutilanteessa.

Haastateltavanani oli tullilylitarkastaja Jouni Ukko. Haastattelupäiväksi oli sovittu keskiviikko 10. huhtikuuta. Haastattelutilaksi oli valittu neuvotteluhuone Helsingin Erottajankadulla 2

sijaitsevassa Tullihallituksen pääkonttorissa. Tullihallituksessa yli yhdeksän vuotta toiminut Ukko on ollut alusta alkaen mukana AREX-hankkeen toteuttamisessa AREX-sovellusvastaavana tietohallinnon puolella. Tavoitteenani oli selvittää muun muassa ovatko AREX-hankkeen tavoitteet toteutuneet hyvin tulliviranomaisen näkökulmasta. Ukko kertoi olevansa tyytyväinen hankkeen toteuttamiseen. Hänen mukaansa hanke toteutettiin Euroopan Komission asettamassa määräajassa ja ohjeistuksen mukaisesti. Vuonna 2009 aloitettu projekti on valmis Suomen ICS:n (Import Control System) osalta. Tullaustoiminnan jatkuvan kehityksen myötä, sekä muuttuvien määräysten johdosta, uusia ilmoittamisvelvoitteita tulee olemaan jatkossakin, muttei radikaalisia muutoksia ole tulossa, Ukko totesi.

Euroopan tullikoodeksin turvauudistuksen keskeisimpänä tehtävänä on toimia terrorismia vastaan estämällä ja paljastamalla luvattomat kuljetukset. Uudistuksella haluttiin kehittää tehokas EU:n yhteinen riskianalyysitoiminta ja Ukon mielestä tavoitteisiin on päästy. AREX-järjestelmän toiminta vastaa sille asetettuihin odotuksiin ja riskianalyysin työkaluna se palvelee viranomaisia tavaraliikkeen turvallisuuden ylläpitämisessä, erityisesti lento-, meri- ja rautatiekuljetusten osalta.

Kansallisten ja kansainvälisten tietojärjestelmien yhteinen toimivuus on ollut toisena tärkeänä kysymyksenä. Ukko totesi, että Tullin tietojärjestelmien rajapinnat toimivat moitteettomasti. Kansallisiin riskianalyysiin perustuen tiedot epäilyttävistä toimijoista tai laittomista kuljetuksista välitetään tarpeen mukaan muiden jäsenvaltioiden valvontajärjestelmiin. On olemassa selkeät komission määrittelyt, joiden mukaan tiedonvaihto AREX:in ja muiden kansainvälisten järjestelmien välillä tapahtuu.

AREX-järjestelmän käyttöönottoprosessi oli vaiheittainen ja sujui yleisesti hyvin. Uusi menettely on tuonut lisävelvoitteita sekä asiakkaille, että viranomaisillekin. Ukon mukaan se ei kuitenkaan tuonut minkälaisia vaikeuksia viranomaisten toimintaan, vaan luonnollisesti lisätyötä. Rajatarkastustoiminta on lisääntynyt, mutta toisaalta tehostunutkin.

8.3 Tutkimuksen tulokset

Tutkimukseni tavoitteena oli rakentaa teoreettinen perusta tulliasiointiin liittyville prosesseille, joita päivittäin hoidan, ja toiminnoille, joita työtehtävissäni suoritan. AREX-ilmoitusjärjestelmä on vain yksi Tullin käytössä olevista järjestelmistä, mutta uusin ja mielestäni erityisen mielekäs, johtuen sen käyttötarkoituksesta ja toimintakuvauksesta. Opinnäytteessä käsitellyt tuonti- ja vientihuolintaa koskevat asiat selittävät ulkopuoliselle lukijalle tärkeimmät huolinta-alan ja tulliselvittämisen käsitteet ja peruseriaatteet. Keskeisimmät asiat voivat olla apuna tälle alalle päätyneelle aloittajallekin perehtyessään työtehtäviinsä.

Aineiston tutkiminen oli minulle erittäin opettavaista. Olen tutkinut lukuisia Tullin asiakasohjeita ja määräyksiä ja täten niiden sisällön olen onnistunut tiivistämään tähän opinnäytteesseen. Olen tyytyväinen tehtyyn työhön ja työssäni esitetyt tiedot ovat luotettavia. Tutkimuksen aikana hankitut tiedot soveltuvat työtehtäviini erittäin hyvin. AREX-ilmoitusmenettelyosaamiseni on kehittynyt ja siitä on apua minulle ja kollegoilleni eräänlaisissa työtilanteissa.

Pohjautuen viranomaisten määräyksiin ja dokumentteihin, opinnäytetyöni aihe on vaatinut erityistä tarkkuutta prosessien kuvaamisessa ja käsitteiden avaamisessa. Lakitekstien tulkinta ja referointi on ollut haasteellista, mutta vaikeimpana vaiheena pidän haastattelutilannetta. Omalta osaltani oli riski ryhtyä avoimeen haastatteluun ilman varsinaista koulutusta tai aiempaa kokemusta haastattelujen pitämisestä. Keskustelumme Jouni Ukon kanssa kesti noin tunnin, mutta näin lyhyenä aikana sain selkeät ja kattavat vastaukset kysymyksiini. Kaikkiin haastattelussa esitettyihin kysymyksiin en pureutunut tässä opinnäytteessä. Näistä saaduista vastauksista kokosin itselleni kallisarvoisia lisätietoja työtehtäviini. Kuitenkin arvioin omaa onnistumistani melko heikoksi, koska keskustelun rakenne ei ollut osaltani tarpeeksi hyvin suunniteltu. Haastattelutilanne oli siitä huolimatta erittäin opettavainen ja toi minulle arvokasta kokemusta ja ymmärrystä siitä, miten haastattelut tulee suunnitella ja toteuttaa.

9 Yhteenveto

AREX-hankkeen toteutus on sujunut Suomessa suunnitelmien mukaisesti. AREX-järjestelmä vastaa sille asetettuihin vaatimuksiin ja odotuksiin. Tuloksista hyötyvät sekä viranomaiset, että toimitusketjun toimijat. Suomessa hanke toteutettiin Euroopan komission määräysten mukaisesti, mutta pyrittiin omalta osalta tehostamaan liikenteen turvallisuutta. Esimerkkinä siitä ovat vain Suomessa pakolliset esittämislmoitukset sekä se, että Suomen Tulli ei käytä hyväksi muiden valtioiden ennakoilmoituksia, vaan se vaatii omat. Näin ei tapahdu koko Euroopassa ja poikkeuksellisen menettelyn syynä on muun muassa Venäjän tavaraliikenteen valvonnan tarpeellisuus.

Vaikka AREX-ilmoittaminen ei ole taloudellisesti vaikuttava tullimenettely, saapumisen ja poistumisen ilmoitusten merkitystä ei saa aliarvioida. Viranomaisten rekistereihin pohjautuva, järjestelmään ilmoittama tieto toimii perustana valtakunnalliselle turvallisuuden valvonnalle ja terrorismintorjunnan työkaluna. Ennakoilmoittaminen ja siihen perustuvat sähköiset analyysit, sekä niistä johtuvat tarkastustoimet ovat tehokas keino rajoittaa kolmansista maista tulevien ei-toivottujen tavaroiden pääsyä yhteisön markkinoille. Tästäkin näkökulmasta Tullin järjestelmiin annettujen tietojen täsmällisyys ja oikeellisuus ovat ratkaisevia tekijöitä tavaroiden ennakoilmoittamisessa. Viranomaisten sähköiset analyysit ja tarkastustoimet tavaltaan perustuvat olettamukseen, että ilmoittajat antavat tiedot rehellisesti ja täydellisesti.

AREX-ilmoittamisella on suora vaikutus tulliselvittämiseen. Tullin järjestelmiin ennakkoon lähetetyt totuudenmukaiset tiedot mahdollistavat huomattavasti nopeamman käsittelyn, oli sitten kyseessä tuontitullaus tai muu tullimenettely.

Toisena järjestelmän tärkeimpänä ominaisuutena voidaan pitää sitä, että AREX-ilmoitukset linkittävät erilaiset tullimenettelyt toisiinsa ja tavara pysyy tullivalvonnan alaisuudessa alusta loppuun. AREX:n ja muiden Tullin järjestelmien välisen tiedonvaihdon myötä, Tulli voi seurata tavaran liikkuvuutta kaikissa vaiheissa, tuontihetkestä alkaen, kunnes se luovutetaan vapaaseen liikkeeseen tai viedään tullialueen ulkopuolelle. AREX-järjestelmällä on keskeinen rooli turvauudistuksen toteuttamisessa, erityisesti lentäen, meritse ja rautateitse saapuvien ja lähtevien tavaroiden osalta. Maanteitse kuljetettavia tavaroita vuorostaan valvotaan pääsääntöisesti NCTS- ja ITU-järjestelmiin antamien turvatiedot sisältävien ilmoitusten perusteella. Tullin tietojärjestelmien välinen integraatio on tehostanut ja nopeuttanut tulliasiointia. Järjestelmien rajapinnat toimivat viranomaisten mielestä moitteettomasti ja niiden yhteistä toimivuutta syvennetään yhä. Olettaessa huomioon toimintaympäristön jatkuvat muutokset ja maailmanlaajuisen yhteistoiminnan kehittymisen, on erittäin kiinnostava tarkastella, miten tulliselvittämiseen liittyvät prosessit yhdenmukaistuvat ajan myötä eri valtioilla. Esimerkiksi huolinta-alan keskuudessa puhutaan, että tulevaisuudessa tavaran lähtömaan AREX-ilmoitukset tulisivat mahdollisesti olemaan perusteina määräämaan tuonti-ilmoituksille. Tämä vaatisi nykyistä syvempää yhteistoimintaa ja yhtenäisempää tullipolitiikkaa Euroopan unionin ja kolmansien maiden kanssa.

AREX-ilmoittajana SA-TU Logistics Oy on sopeutunut uusiin ilmoitusvelvoitteisiin mainiosti ja lyhyellä aikavälilläkin ottanut uudet toimintamenetelmät haltuunsa. Työn kautta hankitun kokemuksen ja tutkittujen materiaalien perusteella tehty opinnäytetyö antaa kokonaiskuvan kyseisen järjestelmän käytöstä yrityksessämme, kuitenkin lukuun ottamatta yksityiskohtaisia toimintasalaisuuksia.

Tätä opinnäytettä oli ohjattu työpaikan puolelta. Työtä koskevat suulliset tiedonannot, kommentit sekä kehitysideat on saatu SA-TU Logistics Oy:n huolintajohtaja Esko Holopaiselta. Lisäksi Venäjän osaston johtaja Markus Haapanen on lukenut valmiin opinnäytetyön ja antanut kirjallisesti kiitettävän palautteen. Haapasen mielestään tämä opinnäytetyö on laaja ja selkeä, ja sitä on helppo ymmärtää. Työ on vahva näyttö osaamistani. (Haapanen 2013.)

Opinnäytteen kirjoittaminen on auttanut minua tulliselvitykseen liittyvien asioiden oppimisessa sekä niiden ymmärtämisessä. Työn tuloksena on ensinnäkin oma vahva tuntemus turvatietojen ilmoittamisen prosessista ja sen kautta tullijärjestelmien yhteisestä toimivuudesta. Opinnäytetyötäni voidaan käyttää oppaana AREX-ilmoitusten tekijän perehtyessä uuteen ilmoitusmenettelyyn.

Lähteet

Julkaistut lähteet

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2008. Tutki ja kirjoita. Keuruu: Otavan Kirjapaino Oy.

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

Penninkilampi, K. 2012. Asiakkaana Tullissa. Tulliviesti nro ¾, s. 15, 2012. Helsinki: Kopijyvä Oy.

Tullihallitus 2008. Ensimmäiset AEO-todistukset myönnetty. Tulliviesti 2/4 2008. Helsinki: Edita Prima Oy.

Ritvanen, I., Inkiläinen A., Bell, A., Santala, J. & Relander, S. 2011. Logistiikan ja toimitusketjun hallinnan perusteet. Saarijärvi: Saarijärven Offset Oy.

Tulli, Tullin viestintä. Vuosikertomus 2011. Helsinki: Kopijyvä Oy.

Sähköiset lähteet:

Euroopan komissio 2004. Passitusasiakirjaksi. Saatavilla PDF-muodossa:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/procedural_aspects/transit/common_community/transit_manual_fi.pdf>. Viitattu 31.1.2013.

Euroopan komissio 2012. Valtuutetut talouden toimijat. Suuntaviivat. Saatavilla PDF-muodossa:

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/AEO/kiinnostuitko/aeo_suuntaviivat_2012.pdf>. Viitattu 13.5.2013.

Euroopan Yhteisöjen Komissio 2006. Komission asetus (EY) N:o 1875/2006. Euroopan unionin virallinen lehti. Saatavilla PDF-muodossa: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:360:0064:0125:FI:PDF>>. Viitattu 12.5.2012.

European Commission 2010. Customs code committee. Guidelines on entry and summary declarations in the context of Regulation (EC) No 648/2005. Saatavilla PDF-muodossa: http://ec.europa.eu/ecip/documents/procedures/import_entry_guidelines_en.pdf>. Viitattu 24.5.2013.

Huolintaliikkeiden liitto. Pohjoismaisen speditööriliiton yleiset määräykset PSYM 2000. Saatavilla PDF-muodossa:

http://www.huolintaliitto.fi/huolintaliikkeidenliitto/fi/liitetiedostot/psym/PSYM_2000_netti.pdf>. Viitattu 12.5.2013.

Kauppakamarin onlinekansiot 2012. Ulkomaankaupan kuljetus, huolinta ja tullaus. Saatavilla PDF-muodossa. Tulostettu 13.3.2013.

Logistiikan maailma 2013. Huolitsija ja tullaustoiminta.

http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Huolitsija_ja_tullaustoiminta#.UVbVsRwqyCk>. Viitattu 13.5.2013.

Tullihallitus 2010, a. AREX-ilmoitusten asiakasohje 1. 14.4.2012. Saatavilla PDF-muodossa:

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/edi/varamenettelyohjeet/AREX_varamenettelyohjeet/varamenettelyohjeet/2010_01_vientitavaranoistumisvaiheen_varamenettely.pdf. Viitattu 6.4.2013.

Tullihallitus 2010, b. AREX-ilmoitusten asiakasohje 6. 29.12.2010. Saatavilla PDF-muodossa:

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/edi/varamenettelyohjeet/AREX_varamenettelyohjeet/varamenettelyohjeet/2010_06_EUsta_poistuvan_varamenettelyt_ei_vientitavaralle.pdf. Viitattu 6.4.2013.

Tullihallitus 2010, c. AREX-ilmoitusten asiakasohje 7.30.12.2010. Saatavilla PDF-muodossa:
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/edi/varamenettelyohjeet/AREX_varamenettelyohjeet/varamenettelyohjeet/2013_07_EUhun_saapuvan_tavaran_varamenettely.pdf. Viitattu 6.4.2013.

Tullihallitus 2011, a. Passituksen sanomaliikenneopas. Versio 1.2, 17.01.2011. Saatavilla PDF-muodossa:
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/edi/Sanomakuvaukset/NCTS/NCTS_sanomakuvaukset/sanomakuvaukset/2_NCTS_fi.pdf. Viitattu 4.2.13.

Tullihallitus 2011, b. AREX asiakasohje 15. Poistumisen yleisilmoitus. 29.12.2011. Saatavilla PDF-muodossa:
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/AREX_asiakasohjeet/asiakasohjeet/2011_15_arex_poistumisen_yleisilmoitus.pdf. Viitattu 6.4.2013.

Tullihallitus 2011, c. AREX-sanomaliikenneopas. Saatavilla PDF-muodossa:
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/edi/Sanomakuvaukset/AREX/AREX_sanomakuvaukset/sanomakuvaukset/2_AREX_fi.pdf. Viitattu 13.5.2013.

Tullihallitus 2012, a. AOE-valtuutettu taloudellinen toimija.
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/AEO/index.jsp. Viitattu 13.5.2013.

Tullihallitus 2012,b. Integroitun tullausjärjestelmän (ITU) tuonti-ilmoitussanomien ja Tullin vastaussanomien versio 1.4 muutos 3. Saatavilla PDF-muodossa:
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/edi/Sanomakuvaukset/ITU/ITU_sanomakuvaukset/sanomakuvaukset/01_1.pdf. Viitattu 15.5.2013.

Tullihallitus 2012, c. AREX asiakasohje 5. Purkaustulosilmoitus. Saatavilla PDF-muodossa:
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/AREX_asiakasohjeet/asiakasohjeet/2012_05_valiaika_ista_varastointia_koskeva_purkaustulosilmoitus.pdf. Viitattu 15.5.2013.

Tullihallitus 2013, a. Asiakkaana Tullissa. Julkaistu 13.8.2011.
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/index.jsp. Viitattu 13.5.2013.

Tullihallitus 2013, b. Valitse sopiva asiointitapa. Julkaistu 7.12.2012.
<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/asiointitapa/index.jsp>. Viitattu 13.5.2013.

Tullihallitus 2013, c. Tulli kantoi veroja valtiolle n. 10,6 miljardia euroa vuonna 2012.
http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/lehdistotiedotteet/0000_tiedotteet/tiedote_20130301_5/index.html?bc=3035. Viitattu 13.5.2013.

Tullihallitus 2013, d. Mitä tavarantoonti maksaa. Julkaistu 1.1.2013.
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/tuonti/mita_maksaa/. Viitattu 31.8.2013.

Tullihallitus 2013, e. Mitä on passitus? Julkaistu 8.5.2012.
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/muut_tullimenettelyt/passitus/index.jsp. Viitattu 13.5.2013.

Tullihallitus 2013, f. Sanomapohjainen asiointi. Julkaistu 2.5.2013.
<http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/edi/index.jsp>. Viitattu 13.5.2013.

Tullihallitus 2013, g. Viennin ELEX: asiakasohje 23. Sähköinen ilmoittaminen viennissä. Saatavilla PDF-muodossa:
http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/ELEX_asiakasohjeet/Viennin_elex_asiakasohjeet/2013_23_sahkoinen_ilmoittaminen_viennissa.pdf. Viitattu 15.5.2013.

Tullilaitos. Vuosikertomus 2009. Saatavilla PDF-muodossa:
http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/julkaisut_ja_esitteet/vuosikertomukset/Tullin_vuosikertomus_09.pdf. Viitattu 15.3.2013.

SA-TU Logistics Oy 2013. <http://www.sa-tu.com/fi>. Viitattu 13.5.2013.

Julkaisemattomat lähteet:

Haapanen, M. 2013. Opinnäytetyön arvistelu. SA-TU Logistics Oy. Helsinki. Sähköpostiviesti.

Holopainen, E. 2012. Huolintatoiminnot yleiskuvaus. SA-TU Logistics Oy. Helsinki. Toimintä-sikirja.

Ukko, J. 2013. Tulliylitarkastajan haastattelu. 10.4.2013. Tullihallitus. Helsinki.

Kuvat

| | |
|--|----|
| Kuva 1. AEO-logo..... | 19 |
| Kuva 2. AREX MRN-numeron muodostuminen..... | 30 |
| Kuva 3. Viivakoodimuotoinen saapumisen yleisilmoitus | 31 |

Kaaviot

| | |
|--|----|
| Kaavio 1. Huolitsijan roolit ja tehtävät kansainvälisessä kaupassa. | 13 |
| Kaavio 2. Tullijärjestelmien välinen tiedonvaihto. | 42 |


Kuviot

| | |
|---|----|
| Kuvio 1. Tullin kantamat verot vuonna 2012..... | 21 |
|---|----|

Taulukot

| | |
|--|----|
| Taulukko 1. Sähköisten ilmoitusten teko Suomessa vuonna 2011 | 24 |
|--|----|

Liite 1. EAD vienti-ilmoitus.

| EUROOPAN YHTEISÖ | | ILMOITUSTYYPPI (1) | | MRN |
|--|--|--|---|--|
| VIENTIÄ KOSKEVA SAA TEASIAKIRJA | Lähetäjä/Viejä (2) <input type="checkbox"/> Nro FI 1112223-4 CONSIGNOR Corporation FI 01530 Vantaa | | EX A --- Lomakkeet (3) Vaaratt. ilm. (S00) 1 5 S Tavarimäärä (5) Kollimäärä (6) 18 1 |  MRN 13FI000000377089E5 Annettu (pvm): 20130514 Tullitoimipaikka: FI002002 |
| | Vastaanottaja (8) Nro --- ZAO CONSIGNEE LENINA STR RU 190000 MOSCOW | | Viitenumero (7) REFERENCE NUMBER Kuljetuksen maksutavan koodi (S29) Lähetyksen viite (15) Määrämaan koodi (17) Z FI RU Kauttakulkumaiden koodit (S13) | |
| | Ilmoittaja/Asiamies (14) Nro FI0653287-6 SA-TU Logistics Oy Gatehouse, Komentosilta 1 FI 00980 Helsinki | | Yleisim. antavan henkilön asiamies (14b) Nro | |
| | Kuljetusvälineen tunnus ja kansallisuus lähettäjässä (18) A390TQ/HB5606 | | Bruttopaino (kg) (35) 186,991 | |
| | Kuljetusmuoto 3 rajalla (25) Poistumispaikka (29) FI542300 | Tavaran sijaintipaikka (30) POSTIOSOITE/VARASTON TUNNUS | Sinetin numero (S28) --- | |
| | Kollit ja tavarankuvaus (31) Merkki ja numerot - Kottien numerot - Lukumäärä ja laji | | | |
| | T. järj. nro (32) Kottien lukumäärä ja laji, kappalemäärä, kottien merkit ja numerot (31/1) | | Tavaran kuvaus (31/2) | |
| | Lähetäjä/Viejä (2) | | Vastaanottaja (8) | |
| | Kuljetusvälineen tunnus ja kansallisuus lähettäjässä (18) | | Tavaroiden koodi (33) | |
| | Lähetysainutentainen viitenumero (7) | | Yleisilmoitus/ Edeltävä asiakirja (40) | |
| Esitetyt asiakirjat/ todistukset (44/1) | | Kottien numerot (31/3) | | |
| Erityismaininnat (44/2) | | Sinetin numero (S28) | | |
| UNDG (44/4) | Kuljetuksen maksutavan koodi (S29) | Menettely (37) | Vientimaa (15a) Määrämaa (17a) Bruttopaino (kg) (35) Tilastoarvo (46) Nettopaino (kg) (36) | |
| 1 | 1 PK Pakkaus NM | Ilmoitustyyppi (1) | ROTATING SHAFT LIP | |
| FI0993793-2 | | --- | | |
| --- | | --- | | |
| --- | | 40168300 00 0000 0000 | | |
| --- | | --- | | |
| N380 Kauppalakku 11223344 13.05.2013 | | --- | | |
| FDXX Muu lisätieto 2 00014 13134 0034 00 | | 1000 999 --- --- | | |
| 30400 RET.EXP. Poistumisen vahvistus | | | | |
| FXFR Kauppalakun valuttua Muu | | | | |
| FXAN Taric-koodiin liittyvä ehtokoodi Y901 | | | | |
| --- | | 186,991 | | |
| --- | | 198,25 | | |
| --- | | 175,36 | | |
| E LÄHETYS-VIENTITOIMIPAIKAN TARKASTUS | | POISTUMISTOIMIPAIKAN TARKASTUS (K) | | |
| Tarkastuksen tulos: | | Saapumispäivä: | | |
| Kiinnitetyt sinetit: lukumäärä: | | Sinettien tarkastus: | | |
| tunnus: | | Huomautukset: | | |
| Määräaika (pöytäpäätös): 20130812 | | | | |

Liite 3. Strukturoimattoman haastattelun kysymyslista.

Keskustelun pääaiheina olivat seuraavat asiat:

- AREX-hankkeen toteuttaminen: tavoitteet, vaiheet, tuloksellisuus viranomaisten näkökulmasta.
- Järjestelmän hyödyt Tullin näkökulmasta.
- Uudet velvoitteet.
- Tarkastustoimien lisääntyminen rajanylityspaikoissa.
- Turvatiedot terrorismin torjunnan apuna.
- EORI-statusen merkitys turvauudistuksen kannalta.
- Tullin ja asiakkaiden järjestelmien yhteinen toimivuus.
- AREX-järjestelmän ja muiden kansallisten ja kansainvälisten järjestelmien integrointi.
- Tiedonvaihto järjestelmien kesken.
- Järjestelmien integraation tuomat hyödyt viranomaisten ja tullin asiakkaiden näkökulmista.
- Suomen asemointi hankkeen toteuttamisessa.
- Tulevaisuuden visiot.