

18.10.2022

Valtiovarainministeriö

Tullin kehusehdotus vuosille 2024 - 2027

Tulli toimittaa ohessa ehdotuksensa vuosien 2024 – 2027 määrärahaehdoksista. Ehdotus on valtiovarainministeriön ohjeen (VN/17591/2022 16.6.2022) mukaisesti jaettu peruslaskelmaan ja kehittämisehdotuksiin.

1. Peruslaskelma

Peruslaskelma on valtiovarainministeriön ohjeen mukaisesti laadittu valtioneuvoston 22.4.2022 vahvistaman vuosien 2023 – 2026 julkisen talouden suunnitelman mukaisesti.

Peruslaskelma 2024 - 2027	TAE 2023	JTS 2024	JTS 2025	JTS 2026	JTS 2027
Edellinen kehyspäätös 12.5.2021	181 442 000	178 705 000	175 324 000	175 324 000	
Salassa pidettävien tietojen turvallinen käsittely	4 100 000	4 100 000	4 100 000	4 100 000	
Tietojärjestelmien yhteentoimivuusasetuksen muutokset	175 000				
Tulliselvitysjärjestelmien rahoitus				-8 663 000	
Tehokkaan rahanpesun estämisen valvonnan ja täytäntöönpanon varmistaminen (RRF pilari2)		750 000			
Viranomaisten yhteisen kenttäjohtojärjestelmän (KEJO) kulut	155 000	155 000	155 000	155 000	
Toimitilasäästö	-73 000	-73 000	-73 000	-73 000	
Uudelleenkohdennus	-442 000	-442 000	-442 000	-442 000	
Palkkausten tarkistukset	2 280 000	2 280 000	2 280 000	2 280 000	
Kehyspäätös 22.4.2022	187 637 000	185 475 000	181 344 000	172 681 000	172 681 000
TAE 2023 Julkisen hallinnon automaattinen päätöksenteko	370 000				
TAE 2023 Toiminnan tuloksellisuuden ja vaikuttavuuden turvaaminen	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000	4 000 000
TAE 2023 Tullien tehtävienhallinnan kehittäminen	1 350 000	1 600 000			
TAE 2023 Matkustussäästö	-442 000	-442 000	-442 000	-442 000	-442 000
TAE 2023 Muut muutokset yhteensä	481 000				
Peruslaskelma ottaen huomioon TAE 2023 muutokset	193 396 000	190 633 000	184 902 000	176 239 000	176 239 000

Valtioneuvoston talousarvioesityksessä vuodelle 2023 Tullin toimintamenomäärärahaksi esitetään 193 396 000 euroa, jonka keskeisimpinä muutoksina viime kevään kehyspäätökseen nähden on 1 350 000 euroa tehtävienhallinnan kehittämiseen siirtona momentilta 28.70.20 Tuottavuuden edistäminen ja 4 000 000 euroa toiminnan tuloksellisuuden ja vaikuttavuuden turvaamiseen. Lisäksi tulliselvitysjärjestelmien

kokonaisuudistuksen vuosittainen rahoitus laskee ensi vuonna 14 208 000 euroon tämän vuotisesta 19 545 000 eurosta. Koronaviruksen aikana lisääntyneen etätyön myötä vähentyneen matkustamisen tuomina pysyvinä säästöinä Tullille on kohdistettu 442 000 euron säästö.

Tullin edelliseltä vuodelta siirtyneet määrärahat olivat 28.9 miljoonaa euroa vuoden 2020 lopulla. Tästä summasta noin puolet oli tulliselvitysjärjestelmien kokonaisuudistuksesta, itärajan rajanylityspaikoilla käynnissä olevista ENI-hankkeista ja muista jo sidotuista investoinneista eteenpäin siirtyneitä määrärahoja. Siirtyvät määrärahat kuluvat loppuun tulevan kehyskauden alkupuolen aikana.

2. Kehittämissuunnitelma

Tullin toiminnan turvaaminen

Tullin kroonisena pulmana toimintansa suunnittelemisessa on ollut määrärahojen niukkuus. Tullille myönnetyt lisämäärärahat ovat pääsääntönä liittyneet yksittäisiin Tullin tehtäviin vaikuttaneisiin lakisääteisiin muutoksiin, joita ovat olleet viime vuosina mm. tulliselvitysjärjestelmien kokonaisuudistus, arvonlisäverodirektiivin muutos, Iso-Britannian EU-eron vaikutukset tullitoimintaan, viidennen rahanpesudirektiivin mukaisen pankki- ja maksutilien rekisterin perustaminen ja afrikkalaisen sikaruton torjunta. Tulli on siis saanut rahaa näistä muutoksista aiheutuneisiin pakollisiin lisäkustannuksiin.

Viimeisimpänä Tullille myönnettiin lisärahoitus tiedonhallintalain vaatimiin kehittämismenoihin minimitason saavuttamiseksi salassa pidettävien tietojen turvalliseksi käsittelemiseksi viime syksynä neljännessä lisätalousarviossa; samasta syystä johtuvien vuonna 2023 alkavien vuotuisten juoksevien ylläpitomenojen määrä 4,1 m€ on mukana hallituksen talousarvioesityksessä vuodelle 2023. Lisäksi valtiovarainministeriö, sen vero-osasto ja Tulli solmivat yhteistoimintasopimuksen viime keväänä Tullin valvontasektorin tehtävienhallinnan kehittämiseksi tuottavuusrahoista maksettavana hankkeena vuosien 2022 – 2024 aikana. Tehtävienhallinnan avulla on mahdollista hallinnoida, seurata ja kehittää toiminta- ja sen ohjausprosessia ja parantaa toiminnan tuloksellisuutta ja vaikuttavuutta eli luoda kyvykkyys, joka Tullilta on puuttunut suhteessa muihin vastaaviin toimijoihin.

Hallituksen vuoden 2023 talousarvioesityksessä on mukana pitkstä aikaa 4 000 000 euron suuruinen määrärahalisäys, joka ei kohdistu johonkin yksittäiseen lakisääteiseen muutokseen tai tietojärjestelmähankkeeseen. Määrärahalisäys tulee todelliseen tarpeeseen, sillä Tullin perusrahoitus on kaventunut vuosi vuodelta erilaisten säästötoimien ja kompensoimattoman kustannustason nousun vuoksi. Ilman tätä määrärahalisäystä Tulli mitä todennäköisimmin joutuisi vähentämään henkilökuntansa määrää merkittävästi jo ensi vuonna. Tullin vuodelle 2023 esittämä lisätarve nykytason säilyttämiseksi tosin oli useita miljoonia euroja suurempi, joten ensi vuosi tulee olemaan hallituksen talousarvioesityksessä mukana olevasta lisäyksestä huolimatta taloudellisesti tiukka eikä määrärahataso mahdollista edelleenkään riittävää vastaamista kumuloituneisiin henkilöstö-, tietojärjestelmä- ja välinetarpeisiin.

Erityisesti Tullin ict-menoihin kohdistuu suuria kasvupaineita. Tullissa on ollut käynnissä vuodesta 2015 lähtien mittava EU-lainsäädäntöön perustuva tulliselvityksen tietojärjestelmien uudistaminen sidostajärjestelmien. Uudistuksen aikataulut ovat EU-päätöksin venyneet alkuperäisestä 5 vuodella vuoden 2025 loppuun saakka ja samalla ovat kasvaneet merkittävästi hankekustannuksetkin, joihin Tulli on saanut erillisrahoituksen. Vanhojen tietojärjestelmien käyttämisen siirtymäkaudet ovat samassa yhteydessä pidentyneet jopa vuoden 2025 loppuun, mikä on luonut tilanteen, jossa Tullille koituu päällekkäisiä vuosittaisia ICT-toimittajille maksettavia menoja ja lisähenkilöstön tarvetta vanhoista yhä kustannuksia aiheuttavista palveluista samalla, kun uusien palvelujen aiempaa korkeammat vuosittaiset ylläpitokustannukset tulevat niiden rinnalle. Tullin ict-menojen määrä pois lukien tulliselvitysjärjestelmien uudistamisen lisärahoitus on kasvanut viime vuosina voimakkaasti aiempien vuosien noin 24 – 26 miljoonasta eurosta vuodessa viime vuoden reiluun 34

miljoonaan euroon ja kuluvana vuonna ylitettäneen 40 miljoonan euron raja sisältäen tiedonhallintalain vaatimat kertaluontoiset kehittämismenot.

Tulli katsoo myös, että Tullin valvontateknologian kehittämisen ja ylläpitämisen merkitys yhteiskunnan ja kansalaisten turvallisuudelle ja myös laillisen ulkomaankaupan tavaravirtojen häiriöttömälle liikkumiselle tulisi nähdä samalla tavoin tärkeäksi kuin muiden turvallisuusviranomaisten teknologian. Näin ei ole tähän mennessä tehty, mikä heijastuu resurssien niukkuutena ja vakavina teknologisina puutteina, joita muilla turvallisuusviranomaisilla ei ole samassa laajuudessa.

Turvallisuusympäristön vakava heikentyminen on johtanut mittaviin määrärahalisäyksiin turvallisuusviranomaisille kuten esim. Rajavartiolaitokselle. Tulli toimii myös kaikissa rajatoimipisteissä viranomaisena ja kohtaa turvallisuusympäristön muutokset työssään uusina vakavina haasteina. Huomiota tulee kiinnittää erityisesti siihen, että ulkorajan ylityspaikkojen ohella (joilla siis myös Rajavartiolaitos on läsnä) Tulli hoitaa ainoana valvontaviranomaisena koko hallinnon puolesta valvontatyön myös sisärajoilla (satamat, lentokentät sekä Ruotsin ja Norjan rajat). On selvää, että tulevaisuuden logistisissa ratkaisuisissa ja toimitusketjuissa sisärajan kuljetusten merkitys Suomelle ja erityisesti Suomen huoltovarmuudelle tulee korostumaan, koska Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyssodan vuoksi Venäjän kauppa on jo nyt tyrehtynyt lähes olemattomiin eikä Venäjän kauppa tule palautumaan arvioiden mukaan entiselleen pitkiin aikoihin. Sisärajoilla tapahtuvan valvonnan tehostaminen on nyt ajankohtaisempaa kuin koskaan.

Digitaalisen infrastruktuurin ja teknologian kehitys on monimuotoistanut kansainvälisen kaupan globaaliksi markkina-alueeksi, ja yhä useammalla toimijalla on mahdollisuus sijaintiriippumattomana hyödyntää ylikansallisia (alusta)palveluja tarjotessaan tai ostaessaan palveluita ja tuotteita tai näiden yhdistelmiä. Lisääntyvää dataa hyödyntäen Tulli pystyy kohdistamaan tehokkaasti kontrolli- ja valvontatoimiaan laittomaan liikenteeseen ja samalla fasilitoimaan laillista liikennettä sekä turvaamaan toimitusketjujen eheyden ja häiriöttömyyden.

Samalla tulee kiinnittää huomiota siihen, että EU-jäsenvaltioiden välisessä liikenteessä tavarat ovat ns. vapaassa liikenteessä, jolloin ne eivät kolmasmaakaupan tavoin ole tullille tehtävien tietosisältövaatimusten täyttävien ja määrämuotoisten ilmoitusmenettelyjen piirissä. Tällöin Tullin tietotarpeet analyysitoiminnalle tavaraturvallisuuden varmistamiseksi sekä rajat ylittävään liikenteeseen kytkeytyvän rikollisuuden paljastamiseksi kootaan erilaisista tietolähteistä. Tulli pitää kattavaa tietojen keruuta ja analysointia sekä turvallista tiedonhallintaa ja tietojenvaihtoa keskeisenä elementtinä kokonaisturvallisuutta painottavien strategisten tavoitteiden toteuttamiseksi.

Tulli suorittaa rikosten esitutkinnan yhteydessä telepäätelaitteisiin, tietokoneisiin sekä muihin digitaalista aineistoa sisältäviin laitteisiin ja tietojärjestelmiin tutkintaa sekä sähköisen todistusaineiston hankintaa. Yhteiskunnan ja erityisesti viestinnän digitalisoituessa päätelaitteiden tutkinnalla on aiempaa suurempi merkitys tuloksellisen rikostutkinnan kannalta, ja muutos jatkuu tulevaisuudessa saman suuntaisena. Samalla viestiliikenteen ja päätelaitteiden salaukset kehittyvät jatkuvasti, minkä johdosta salauksen purusta on tulossa rikostutkinnan kannalta kriittinen menestystekijä. Digitaalisen toimintaympäristön merkityksen kasvaminen myös laittomassa toiminnassa johtaa samalla myös vaatimuksiin entistä suurempien datamassojen tutkintaan.

Tullivalvontatyön operatiivisessa toiminnassa yhtenä keskeisenä tekijänä on resurssien tehokkaan hyödyntämisen näkökulmasta joustavan liikkuvuuden mahdollistava toiminta ja keskeisessä asemassa ovat ajoneuvot ja venekalusto. Tullin ajoneuvokaluston uudistamisen on oltava jatkuvaa toimintaa, minkä lisäksi on tullut ajankohtaiseksi korvata yksi Tullin partioveneistä uudella (sijoituspaikkana Helsinki), jotta merellisen tullivalvonnan ja muiden viranomaistehtävien sekä Tullin meripelastustehtävän jatkuvuus pystytään varmistamaan jatkossakin.

Tullin tehtävä on tunnistaa pakotteiden alaiset tavarat ulkomaankaupan tavaravirroista ja puuttua niihin ottamalla tavarat Tullin haltuun ja käynnistämällä niiden osalta tarvittavat viranomaisprosessit. Lisäksi Tulli tukee muita toimivaltaisia viranomaisia pakotteiden alaisten tavaroiden ja toimijoiden tunnistamisessa. Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyssodan johdosta asetettujen pakotteiden täytäntöönpanon osalta (myös) Tulliin on kohdistunut ennakoimaton uusi työpaine. Lisätyötä on kohdistunut heti alkuvaiheissa erityisesti tiedusteluun ja riskianalyyysiin ja tullivalvontaan sekä sittemmin yritystarkastukseen ja nyt prosessin viimeisimmässä vaiheessa esitutkintaan. Pakotteiden aiheuttama lisäpaine on johtanut muun normaaliajan tehtävien karsimiseen ja johtanut tiedonhankinnan ja analysoinnin heikentymiseen tilanteessa, jossa jokaisen turvallisuusviranomaisen tulee kyetä huolehtimaan oman tehtäväalueensa osalta yhteiskunnan kriittisten toimintojen suojaamiseksi tarpeellisesta tiedonhankinnasta ja analysoinnista. Vastaavasti paljastettujen säännöstelyrikosten aiheuttama lisätyö tarkastuksissa ja esitutkinnassa aiheuttaa merkittävää haittaa muiden (erityisesti) harmaan talouden ja talousrikollisuuden selvittämiseen.

Uusien tutkimustarpeiden ja säädösten kiristyneiden vaatimusten myötä on tarve korottaa Tullilaboratorion mittalaitteikannan tasoa ja ottaa myös käyttöön uudempaa teknologiaa työn tehostamiseksi. Tullilaboratorion mittalaitteiden päivitys ja uudistaminen on välttämätöntä Tullin, yhteistyöviranomaisten ja kaupantoimijoiden toiminnan turvaamiseksi myös tulevaisuudessa, jotta voidaan varmistaa viranomaistoiminnan ja elinkeinoelämän toimivuuden kannalta sujuva ja luotettava kyvykkyys torjua erilaisia yhteiskuntaan, ympäristöön ja kansalaisiin kohdistuvia uhkia monipuolisesti ja laaja-alaisesti.

Tulli ei ole saanut muita turvallisuusviranomaisia vastaavia määrärahalisäyksiä toiminnan ja välineistön kehittämiseen. Jos Tulli saisi lisää rahaa, se mm. hankkisi valvontateknologiaa ja ajantasaistaisi valvontakyvykkyytään rajoilla sekä pyrki nopeuttamaan konkreettista valvontatyötä tukevan automaation käyttöönottoa.

Yhteenvedona on todettava, että Tullin rahoituskriisi realisoituu kehyskauden alussa. Näin tapahtuu jo pelkästään arvioidun pakollisen menopaineen ja käytettävissä olevan määrärahatason (ml. siirtyvät erät) suuren epäsuhteen vuoksi. Tullin käytössä olevat edellisiltä vuosilta siirtyneet määrärahat ovat viime vuosina mahdollistaneet vuosittaisten määrärahojen lisänä toiminnan jatkuvuuden, mutta niiden luoma puskuri loppuu kehyskauden alussa. Samalla edellä mainitut pakolliset ict:n ylläpitokustannukset kasvavat uudelle tasolle. Tällöin Tullin viimeinen käytännön mahdollisuus olisi hakea säästöjä henkilöstövähennysten kautta, mikä olisi lyhytnäköistä ja vahingollista ottaen huomioon, että vuonna 2006 alkaneen henkilöstön supistamisen jälkeen vasta pari vuotta sitten pystyttiin pitkästä ajasta pysäyttämään henkilöstömäärän väheneminen ja rekrytoimaan lisää henkilöstöä Brexitin ja arvonnäködirektiivin manuaalista työtä lisäävien vaikutusten vaatimien lisämäärärahojen turvin muuallekin kuin ict-kehittämiseen.

Tulli ehdottaa, että Tullin toiminnan tuloksellisuuden ja vaikuttavuuden turvaamiseksi jatkossakin Tullille myönnetään 6 000 000 euron lisärahoitus alkaen vuodesta 2024. Lisärahoitus täydentäisi vuodelle 2023 myönnettyä 4 000 000 euroa, jonka Tulli lisäsi peruslaskelmaan vuodesta 2024 alkaen.

3. Muita määrärahoihin vaikuttavia näköpiirissä olevia muutoksia

Inflaation vaikutus

Merkittävä epävarmuustekijä ensi vuotta ja lähivuosia ajatellen on voimakkaasti kasvaneen inflaation vaikutus kustannustasoon. Tullille kuten muille virastoille on lisätty vuosittain määrärahoihin valtionhallinnon palkkatarkistusten aiheuttama palkkausmenojen kasvu, mutta sen sijaan muiden menojen kustannustason nousua ei ole kompensoitu ainakaan Tullille. Toimittajien kanssa solmituissa sopimuksissa on pääsääntönä esimerkiksi kuluttajahintaindeksiin sidottu indeksiehto, joten jos inflaatioprosentti pysyy korkeana voi edessä olla merkittäviä korotuksia palvelujen ja tavaroiden hankintahintoihin. Tullin viime

vuoden toteutuneista bruttomenoista 81,5 miljoonaa euroa kohdistui muihin kuin palkkausmenoihin, joten jokaisen prosenttiyksikön tuoma menonlisäys on reilu 800 000 euroa ja elokuun 2022 inflaatioprosentin 7,6 % vaikutus olisi jo 6,2 miljoonaa euroa, jos kaikki hankintahinnat kohoaisivat sen mukaisesti. Pahimmillaan voi käydä niin, että voimakkaana jatkuva inflaatio aiheuttaa Tullille kuten muillekin virastoille merkittäviä vaikeuksia rahoittaa edes perustoimintaansa, ellei kustannustason nousua kompensoida lainkaan määrärahoihin.

Toimitilahankkeet

Tullilaboratorion toimitilojen uudistaminen

Tullilaboratorion nykyinen toimitilarakennus Otaniemessä on täydellisen peruskorjauksen tarpeessa. Rakennus on valmistunut vuonna 1979 ja sen huoneistoala on 4 240 neliometriä.

Tullilaboratorion tiloille on viime vuosina haettu ratkaisua mm. yhteishankkeena muiden laboratoriotiloja tarvitsevien viranomaisien kanssa, mutta järkevää ja kaikille toimijoille tarkoituksenmukaista ratkaisua ei ole löytynyt.

Senaatti-kiinteistön kanssa on tehty asiantuntijapalvelusopimus korvaavien tilojen hakemisesta ja työ on parhaillaan menossa. Tilasuunnittelussa on tavoitteena laboratoriotuomintaan soveltuvan tilaratkaisun löytäminen arvioidun tilatarpeen ollessa noin 3 000 neliometriä.

On selvää, että tilahankkeen investointikustannukset ovat merkittäviä ja samalla vuosittaiset toimitilamenot nousevat nykyisestä tasosta huolimatta tavoitellun pinta-alan vähenemisestä. Suunnitelmien, aikataulujen ja kustannusarvioiden tarkennuttua toimitilahankkeen hyväksymisprosessi voinee käynnistyä ensi keväänä ja siinä yhteydessä myös Tulli tulee esittämään määrärahoihinsa hankkeen toteuttamisen vaatimia lisämäärärahoja verrattuna nykyiseen Tullilaboratorion tilojen menotasoon.

Tullivalvontavälinerahaston omarahoitusosuudet

EU:n rahoituskauteen vuosille 2021 – 2027 sisältyy uutena rahoitusvälineenä tullivalvontavälinerahasto (CCEI). Rahastoon on varattu 1 006 miljoonaa euroa rahoituskaudelle 2021 – 2027. Rahaston tarkoituksena on tukea jäsenmaiden mahdollisuuksia hankkia tullivalvontaa mahdollistavia välineitä, joiden avulla tarkastuksia voidaan tehdä tehokkaasti ja tuloksetta. Tuen piiriin luetaan laitteita, jotka mahdollistavat ei-intrusiviset tarkastukset, kehoon kätkeytyneiden esineiden löytämisen, säteilevien aineiden valvonnan, laboratorioanalyysin, näytteiden kenttä-analyysin ja käsikäyttöiset laitteet.

Ensimmäinen hakukierros CCEI-rahoitusvälineessä päättyi viime talvena. Toukokuussa 2022 komissio ilmoitti, että Tullin hakemukset hyväksyttiin sellaisenaan. Tulli sai siis EU-rahoitusta tullivalvontavälineisiin rajanylityspaikoille 16,8 miljoonaa euroa ja tullilaboratoriolaitteisiin 1,6 miljoonaa euroa EU-rahoitusosuuden ollessa 80 %. Hankkeiden juoksuaika on käynnistynyt syyskuun 2022 alusta ja jatkuu 3 vuotta. Tulli tulee esittämään hankkeille kansallista 20 % rahoitusosuutta siinä kohtaa, kun on tiedossa, miten hankkeiden maksupostit tulevat ajoittumaan vuosille 2023 – 2025.

European Maritime Single Window

Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat hyväksyneet asetuksen (EU) 2019/1239 eurooppalaisen merenkulkualan yhdenmukaisen palveluympäristön perustamisesta ja direktiivin 2010/65/EU kumoamisesta. Asetuksen tavoite on vahvistaa yhdenmukaiset säännöt satamakäyntejä varten vaadittujen tietojen tarjoamiselle, erityisesti varmistamalla, että samat tiedot voidaan ilmoittaa kuhunkin merenkulkualan kansalliseen keskitettyyn palvelupisteeseen samalla tavalla. Asetuksella pyritään myös helpottamaan tiedonsiirtoa ilmoittajien,

asiaankuuluvien viranomaisten ja käyntisataman satamapalvelujen tarjoajien sekä muiden jäsenvaltioiden välillä. Asetusta sovelletaan alkaen 15.8.2025.

Eurooppalaisella merenkulkualan yhdennetyllä palveluympäristöllä (European Maritime Single Window, EMSWe) tarkoitetaan oikeudellista ja teknistä kehystä, joka on luotu satamissa käyntejä unionissa koskeviin ilmoitusvelvoitteisiin liittyvien tietojen sähköistä siirtämistä varten, joka koostuu yhdenmukaistettuja ilmoituskäyttöliittymiä hyödyntävien merenkulkualan kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden verkostosta ja johon sisältyy tietojenvaihtoa SafeSeaNet-järjestelmän ja muiden asiaankuuluvien järjestelmien kautta sekä yhteisiä palveluja käyttäjärekisteriä ja pääsyn hallintaa, osoitusta, alusten tunnistamista, sijaintikoodeja sekä vaarallisia ja ympäristöä pilaavia aineita ja terveyttä koskevia tietoja varten.

Suomessa järjestelmästä vastaavana viranomaisena on liikenne- ja viestintävirasto Traficom, jonka kanssa Tulli tekee yhteistyötä, joka on jatkunut jo pitkään mm. nykyisen Portnet-järjestelmän osalta. Tullille on annettava tietyt saapumis- ja poistumisilmoitukset määräajassa ennen laivan saapumista ja ennen laivan lähtöä. Tietojen toimittajina on pääasiassa kuljetusliikkeet, satamaoperaattorit ja muut satamassa operoivat toimijat.

Tulli tulee esittämään tarvittavia määrärahoja tähän tarkoitukseen sen jälkeen, kun tarvittavat tietojärjestelmä- ja prosessimuutokset ovat tarkentuneet riittäväälle tasolla.

eFTI-asetuksen soveltamisen alkaminen – tietojärjestelmämuutokset ja integraatiot

EU:n eFTI (Electronic Freight Transport Information) asetuksella yhdistetään EUCDM (EU Customs Data Model) sekä EUTDM (EU Transport Data Model) tiedot yhteen kaiken kattavaan digitaaliseen tietomalliin. eFTI-asetus kattaa kaikki sisäliikenteen kuljetusmuodot. EU:n tulliviranomaiset veloitetaan hyväksymään eFTI:n tietomallien käyttö 2020-vuosikymmenen alkupuoliskolla Tullille annettavien ilmoitus toimituskanavana. eFTI-asetuksen soveltaminen alkaa 21.8.2024, mihin mennessä kansalliset ICT-ratkaisut tulee olla valmiina ja toiminnassa.

eFTI-täytäntöönpanosta vastaa Suomen osalta LVM ja sen johtamana Traficom. Kunkin hallinnonalan tulee toteuttaa itse omiin järjestelmiinsä eFTI-asetuksen edellyttämät muutokset. Tullin tulee eFTI-asetuksen täytäntöönpanon johdosta rakentaa tarvittavat tietojärjestelmät sekä siihen välittömästi liittyvät integraatiot tiedon hyväksikäytön varmistamiseksi seuraavien vuosien 2022-2024 aikana. Järjestelmien rakentamisen ja integraatioiden toteuttamisen kustannukset eivät ole vielä selvillä, vaan ne tarkentunevat syksyn 2022 aikana. Tulli tulee esittämään kustannuksien edellyttämiä määrärahoja myönnettäväksi myöhemmissä talousarvioesityksissä.

Hiilirajamekanismi

Hiilirajamekanismin (CBAM) tarkoituksena on ehkäistä hiilivuotoa eli tuotannon siirtymistä EU:n ulkopuolelle matalamman ympäristösääntelyn maihin. Sen avulla voidaan ohjata hiilen hinnoittelua, ja samalla vahvistetaan kolmansien maiden ilmastotoimia. Mekanismi täydentää EU:n nykyistä hiilen hinnoittelupolitiikkaa, erityisesti EU:n päästökauppajärjestelmää (EU ETS). Mekanismi koskisi EU:n ulkopuolelta tuotavaa viittä tuoteryhmää: sementtiä, terästä ja rautaa, alumiinia, lannoitteita sekä sähköä.

EU-maiden talous- ja rahoitusasioiden neuvostossa (Ecofin) päästiin 15.3.2022 sopuun hiilirajamekanismin perustamisesta. Toistaiseksi hiilirajamekanismi on lainsäädäntöprosessissa (trilogi-vaihe) ja lopullinen hiilirajamekanismin sisältö ja aikataulu täsmentyvät prosessin tultua päätökseen. Neuvoston, parlamentin ja komission trilogeissa ratkaisua odotetaan ennen vuoden loppua. Vaikka ratkaisu saavutettaisiin ennen vuoden loppua, ei siirtymäkauden soveltamisen aloittaminen ole mahdollista vuoden 2023 alusta, vaan aloitus tapahtuisi myöhemmin vuoden 2023 aikana. Tällöin sanktioita pitäisi pystyä määräämään mahdollisista raportointivelvoitteiden laiminlyönneistä jo vuoden 2023 aikana.

Hiilirajamekanismin on tarkoitus täydentää EU:n päästökauppajärjestelmää, jossa yritykset joutuvat maksamaan EU:lle sen mukaan, kuinka saastuttavaa tavaraa ne tuottavat. Hiilirajamekanismissa EU:hun tavaraa tuovien täytyy hankkia päästöoikeussertifikaatteja, joilla katetaan tuotteiden päästöjä. Sertifikaattien maksut olisivat samaa luokkaa kuin EU:n päästökauppajärjestelmässä. Tuojien olisi kuitenkin mahdollista todentaa tuotannon alhaiset hiilipäästöt tai ilmoittaa kolmannessa valtiossa jo maksetusta päästömaksusta. Tämän perusteella tuojat voisivat hakea vähennystä päästöoikeussertifikaattien määrään.

Toimijoiden tulee ilmoittaa hiilirajamekanismin alaiset tuotteet Tullille maahantuonnin yhteydessä. Hiilirajamekanismin maksua ei kanneta tullauspäätöksellä, vaan se maksetaan jälkikäteen ostamalla tarvittava määrä sertifikaatteja. Poikkeuksena ovat enintään 150 euron arvoiset lähetykset, joista ei tarvitse maksaa ollenkaan maksua. Tuontiin tarvitaan lupa. Yrityksen pitää tehdä joka vuosi tuonneistaan ilmoitus, josta tarkistetaan muun muassa maahantuotujen tuotteiden päästöjen ja niiden kattamiseksi ostettujen sertifikaattien määrä.

EU-tason keskusteluissa tuleva hallintomalli on edelleen auki. Käsittelyssä on vieläkin kaikki vaihtoehtoiset hallintomallit: täysin keskitetty (EU-taso), jaettu (EU/kansallinen) ja täysin hajautettu (kansallinen), minkä johdosta CBAM-asetuksen muutosvaikutuksia Suomessa on vielä erittäin vaikea arvioida. Kansallisesti on keskusteltu siitä, että Tullista tulisi hiilirajamekanismin kansallinen hallintoviranomainen, jolta hankitaan mm. luvat ja sertifikaatit. Tulli on asettanut valinnan ehdoksi, että Tullille osoitetaan tehtävän hoitamiseen tarvittavat resurssit. Mikäli Tullista tulee hallintoviranomainen, Tulli tulee esittämään tehtävän hoitamiseksi tarvittavat resurssit. Tullille tulee uusia tehtäviä siinäkin tapauksessa, että jokin toinen viranomainen huolehtii hallintoviranomaisen tehtävistä, hiilirajamekanismin alaiset tuotteet tulee esittää Tullille ja ilmoittaa erikseen tulli-ilmoituksella, minkä lisäksi Tulli valvoo ilmoitusten oikeellisuutta ja jälkikäteen yritystarkastuksilla raportointivelvoitteiden toteuttamista.