

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Kansainvälinen kauppa /Venäjän kauppaan koulutusohjelma

Julia Pirozhkova

REKKAJONOT ITÄRAJALLA

Opinnäytetyö 2013

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Kansainvälisen kaupan koulutusohjelma

PIROZHKOVA, JULIA

Rekkajonot itärajalla

Opinnäytetyö

33 sivua + 1 liitesivua

Työn ohjaaja

Lehtori Soili Lehto-Kylmänen

Huhtikuu 2013

Avainsanat

Sähköinen tullaus, rekkajonot, tulli, TIR-menettely

Työssä selvitetään rekkajonojen syntymisen syitä ja sähköisen tullauksen merkitystä rekkajonojen purkajana. Tutkimustavoitteena on selvittää muita mahdollisia ratkaisuja tähän ongelmaan. Työssä selvitetään myös, miten Venäjän sähköinen tullaus edistyy, ja tutkitaan minkälaisia keinoja jonojen poistamiseksi on suunniteltu sekä Suomen että Venäjän puolella.

Tutkimus koostuu neljästä osasta, joista ensimmäinen käsittelee Venäjän kaupan kehitystä, Venäjän vienti- ja tuontimääriä ja Venäjän maantieliikenneinfrastruktuuria. Toisessa osassa katsotaan, miten Suomen puolelta tulkitaan tätä ongelmaa.

Kolmas osaa käsittelee käytäntöä ja sitä, mitkä todellisuudessa tapahtuu Venäjän rajatullissa kuorma-auton selvityksessä. Viimeisessä osassa on kerätty materiaalia Venäjän sähköisen tullauksen menettelystä.

Tutkimuksessa käytettiin aiheeseen liittyvää kirjallisuutta, aikaisempia selvityksiä, lehtiartikkeleita ja haastattelua.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

International Trade

PIROZHKOVA, JULIA

Bachelor`s thesis

Supervisor

April 2013

Keywords

Queues of Trucks on the Finnish-Russian Border

33 pages + 1 page of appendix

Soili Lehto-Kylmänen, Senior Lecturer

Trucks queue, customs, electronic declaration,
TIR procedure.

The aim of this thesis was to investigate the traffic jam problem at the Finnish-Russian border, and the help of the electronic declaration on the Russian customs. Also, it was attempted to search for a solution to help the trucks travelling from Finland to Russia.

The research consist of four parts; the first part of thesis explains the development of Russian trade in the last years. The second part presents the Finnish point of view to the trucks queue. In the third part the procedure of the border crossing by truck is described. In the last part the principle of electronic customs clearing in Russia is described. This thesis will also analyze the impact of the Russian membership in WTO.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1 JOHDANTO	5
2 VENÄJÄN KAUPAN KEHITYS JA SEN ONGELMAT	6
2.1 Venäjän tuonti ja vienti	8
2.2 Venäjän maantieliikenneinfrastruktuuri	10
3 ONGELMAN SYYT SUOMALAISTEN SILMISSÄ	11
3.1 Suomi – silta EU:n ja Venäjän välillä	12
3.2 Sähköinen asiointi Suomessa	12
3.3 Jonojen syyt	13
3.4 Tulevaisuuden näkymät: Venäjä ja WTO	14
4 KUORMA-AUTOLLA KOHTI VENÄJÄÄ	15
4.1 TIR-carnet	15
4.2 Rajan ylittäminen kuorma-autolla – kuljettajan haastattelu	16
4.3 Kirje Venäjän Federation presidentille V.V. Putinille	18
4.4 Venäjän Federaation liikenneministerin projekti	20
5 SÄHKÖINEN ASIOINTI VENÄJÄLLÄ	24
5.1 ED:n historia Venäjällä	24
5.1.1 Sähköisen tullauksen toimintaperiaate Venäjällä	25
5.1.2 Sähköisen ilmoittamisen menettely	26
5.1.3 Pakollinen sähköinen ennakoilmoittaminen Venäjän tullille saapuvista TIR-kuormista 17.6.2012 alkaen	27
5.2 Sähköinen tullaus on ainoa ratkaisu pienentämään rekkajonoja	27
6 JOHTOPÄÄTÖKSET	28
LÄHTEET	30
LIITTEET	34

1 JOHDANTO

Jonot rajatullissa hidastavat kaupallista tavarankiertoa Suomen ja Venäjän välillä. Työssä tutkitaan syitä, joiden seurauksena syntyy kilometrien jonoja Suomi–Venäjä-rajanylityspaikoissa.

Sähköinen tullaus helpottaa tullin muodollisuuksia Suomessa, mutta rekkaongelmaa ei ole saatu ratkaistua kokonaan. Kauppa maiden välillä kasvaa nopeasti, ja se tuo uusia ongelmia. Yksi niistä ongelmista on pitkät tavararekkajonot Haminasta Vaalimaalle. Tässä työssä tutustutaan siihen, miten rajanylitys kuorma-autolla tapahtuu, ja TIR-menettelyn hyödyllisyyteen teoriassa. Aiheen kiinnostusta lisää Venäjän liittyminen WTO:hon.

Kiinnostavaa on, kuinka WTO:n jäsenys voisi vaikuttaa rajatilanteeseen. Tutkimuksen aiheeksi valittu teema on ajankohtainen ja mielenkiintoinen, koska Venäjän liittyminen WTO:on velvoittaa Venäjän noudattamaan General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) sääntöjä, joiden mukaan pelaavat kaikki liiton jäsenet. Tutkimuksessa käydään läpi sähköistä tullausprosessia Venäjällä ja sitä, miten tämä prosessi voi vaikuttaa tilanteen ratkaisuun rajalla. Tämän opinnäytetyön päätutkimusongelma on, miksi kuorma-autojen jonot Suomen ja Venäjän rajatullitoimipaikoissa muodostuvat. Opinnäytetyö on hyödyllinen sekä kuljetus- että logistiikka alan yritykselle, jotka vievät tavaraa Venäjälle. Työn tarkoituksena on antaa kuvausta Itärajalla tapahtuvasta rajanylitys prosessista ja suunniteltavista toimenpiteistä, joiden avulla tätä prosessia voisi nopeuttaa. Tutkimuksessa käsitellään uudistuksia ja projekteja, jotka voivat tulla avuksi tässä ongelmassa.

Venäjän tuontitullaus on monimutkainen prosessi. Melkein kaikki kuorma-autot, jotka seisovat rajalla, tuovat tavaraa Venäjälle, ja niille on tehtävä tullaus. Vaikka tuontitullaus tehdään määrätulliterminaalissa, rajatullissa on monta asiaa, jotka pitäisi hoitaa sitä ennen kuin kuorma-auto päästetään Venäjän alueelle.

Tällä hetkellä rajalla on valtava määrä tavararekkoja, jotka ovat menossa Venäjälle. Kuorma-autot muodostavat pitkiä jonoja rajatullitoimipaikoissa. Joskus jonot Kotkasta Vaalimaalle (esim. tammikuussa 2012) ovat 40 kilometrin pituisia.

Tämän tutkimuksen menetelmäksi valitsin kvalitatiivisen tutkimusmenetelmän. Tavoitteena tutkimuksessa on ongelman kuvaus ja ongelman syntymisen syyt, joiden takia teen kvalitatiivisen tutkimuksen:

Lähtökohtana kvalitatiivisessa eli laadullisessa tutkimuksessa on todellisen elämän kuvaaminen. Tähän sisältyy ajatus, että todellisuus on moninainen. Tutkimuksessa on kuitenkin otettava huomioon, että todellisuutta ei voi pirstoa mielivaltaisesti osiin. Tapahtumat muovaavat samanaikaisesti toinen toistaan, ja onkin mahdollista löytää monensuuntaisia suhteita. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa pyritään tutkimaan kohdetta mahdollisimman kokonaisvaltaisesti. Tutkija ei voi myöskään sanoutua irti arvolähtökohdista, sillä arvot muovaavat sitä, mitä ja miten pyrimme ymmärtämään tutkimiamme ilmiöitä. Objektiivisuuttakaan ei ole mahdollista saavuttaa perinteisessä mielessä, sillä tietäjä (tutkija) ja se, mitä tiedetään, kietoutuvat saumattomasti toisiinsa. Voimme saada tulokseksi vain ehdollisia selityksiä johonkin aikaan ja paikkaan rajoittuen. Yleisesti todetaan, että kvalitatiivisessa tutkimuksessa on pyrkimyksenä pikemmin löytää tai paljastaa tosiasioita kuin todentaa ja olemassa olevia (totuus) väittämiä (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2007, 152.)

2 VENÄJÄN KAUPAN KEHITYS JA SEN ONGELMAT

Venäjän maan talous kasvoi 2000-luvulla 5—10 prosentilla vuodessa. Tämä johtuu siitä, että raakaöljy ja metallin hinnat maailman markkinoilla ovat kasvaneet (Suomalais-Venäläinen kauppakamari 2012a.)

Venäjällä myy maailman markkinoinnille öljytuotteita, maakaasua, kemiatuotteita, metallia ja terästuotteita, malmeja, mineraaleja, koneita ja laitteita, maataloustuotteita, mineraalilannoitteita (Suomalais-Venäläinen kauppakamari 2012a.)

Venäjä ostaa maailman markkinoilta: koneita ja laitteita, rautametalleja, kulutustavaroita, henkilöautoja, elintarvikkeita, lääkkeitä, vaatteita, kenkiä ja huonekaluja (Suomalais-Venäläinen kauppakamari 2012a.)

Viime vuonna Venäjän talous oli kasvanut 3,4 prosentilla. BOFIT:n ennusteen mukaan Venäjän BKT kasvaa tänä ja ensi vuonna 3,4 prosentilla, ja vuonna 2015 ennustettu kasvun hidastaminen, koska öljyn hinta ei tule nousemaan. Ennusteen mukaan vuonna 2013 tuonti prosentti alkaa laskea viidellä prosentilla vuodessa ja tämän jälkeen taas alkaa kasvaa. Vuoteen 2015 vientimäärät Venäjälle kasvavat hieman, mutta ei huomattavasti (BOFIT 2013.)

Suomen logistiikkasektorille Venäjän talouden kasvu on erittäin positiivinen asia. Jos Venäjän talous kasvaa samalla vauhdilla, Suomellakin on mahdollisuus saada viennin kasvua Venäjälle 10 prosentilla vuodessa (Hernesniemi, Auvinen & Dubarev 2005, 1–2.)

Vuonna 2006 oli tehty tutkimus, mikä nimi on ”Suomen ja Venäjän välinen kuljetuslogistiikka”, jossa oli haastateltu yrityksiä ja viranomaisia, jotka harjoittavat Venäjän kauppaa. Tutkimuksessa tulee esille se, että rajanylitys on valtava ongelma Venäjälle vievälle yritykselle. Pitkojen jonojen takia oli tehty päätös muuttamaan E-18-tien osuus Loviisa-Vaalimaa kokonaan moottoritieksi. Suunnitelmaan mukaan tämä muutos tuo helpotusta tiellä liikkuville ajoneuvoille, erityisesti kuorma-autolle (Ruutikainen, Inkinen & Tapaninen 2006.)

Tutkimuksen tulokset osoittavat, että Suomesta Venäjälle ajava rekka joutuu pysähtymään rajanylityspaikolla vähintään kahdeksan kertaa. Viranomaiset käsittelevät lastin liittyviä asiakirjoja yhteensä 57 kertaa, niistä viisi kerta tarkastavat Suomen puolella ja 52 kertaa Venäjän puolella. Parhaimmillaan rajan saa ylittyä 1,5 tunnissa ja pahimmillaan 16 tunnissa (Ruutikainen, Inkinen & Tapaninen 2006.)

Syksyllä 2012 Venäjän-kaupan barometrin tulokset osoittavat, että tullausmenettely Venäjällä pidetty ykköshaasteena yritykselle, jotka vievät tavaraa Venäjälle. Toisena haasteena oli mainittu byrokraattiset esteet, jotka hidastavat tavarankaupan (Suomalais-Venäläinen kauppakamari 2012b.)

2.1 Venäjän tuonti ja vienti

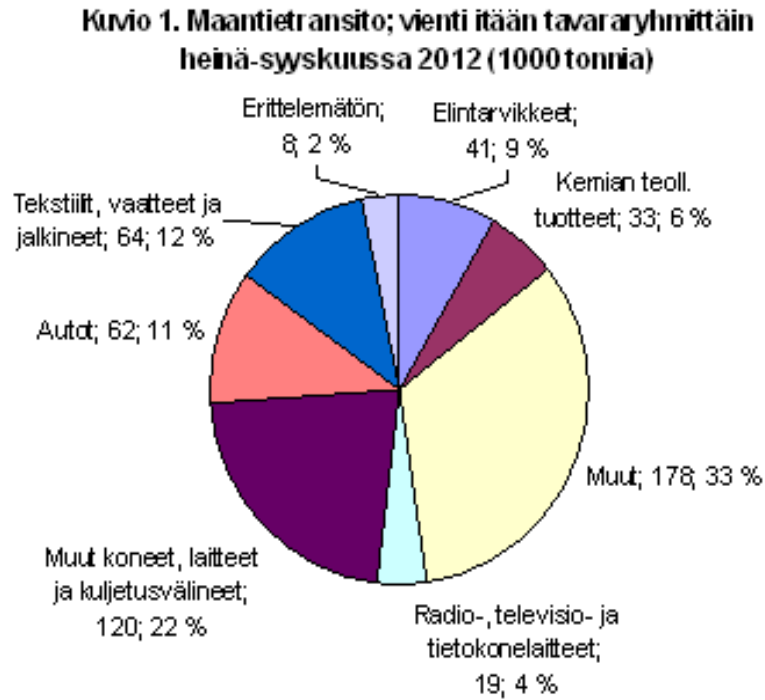
Suomi on riippuvaisessa suhteessa Venäjän talouden kehityksestä. Silloin kun Venäjän talous on kasvun puolella, niin Venäjän ostomahdollisuus kasvaa. Suomen talouden kehitys määrittää tuonnin osuus Venäjältä. Jos maassa on riittävä rahanvaraus, niin sillä on isompi ostotahto. (Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisuja 2013.)

Venäjän ulkomaan kauppa Milj. tonnia/a	2000	2011
Vienti		
Suomi	21	24
Euroopan Unioni pl. Suomi	181	293
Muu maailma	125	256
Vienti yhteensä	327	573
Indeksi	57	100
Tuonti		
Suomi	1	3
Euroopan Unioni pl. Suomi	9	25
Muu maailma	24	38
Tuonti yhteensä	34	66
Indeksi	52	100

Taulukko 1. Venäjän vienti- ja tuontimäärät 2000 ja 2011 (Liikenne- ja viestintäministeriö 2013.)

Tullin tilastojen mukaan vuonna 2012 kesä-syksyaikana transitona oli viety Venäjälle 543 miljoonaa kiloa tavaraa. Vastaavaisesti vuonna 2011 oli viety Venäjän puolelle yhdellä prosentilla enempään kun vuonna 2012. Suurin osa

transitotavarasta ovat: koneet ja laitteet, radio- televisio- ja tietokonelaitteet, lääkekemikaalit, vaatteet, tekstiilit, jalkineet (Tulli myös tilastoi 2012.)



Kuva 1. Maantietransito: vienti itään tavararyhmittäin heinä-syyskuussa 2012 (Tullitilastot 2012.)

Vaalimaan kautta tapahtuva tavaravienti on kasvanut edellisvuonna verrattuna 20 prosentilla. Nuijamaan kautta tavaravienti on myös kasvanut 9 prosentilla. Imatran kautta tavaravienti laskenut 3 prosentilla. Nuijamaan kautta ajava kuorma-autojen määrä oli kasvanut kolmella prosentilla. Imatran kautta ajavat kuorma-autojen määrä on laskenut 17 prosentilla ja Vaalimaan kautta laskenut 3 prosentilla (Itään suuntautuva maantietransito heinä-syyskuussa 2012.)

2.2 Venäjän maantieliikenneinfrastruktuuri

Venäjän valtio omistaa kaikki maantiet ja siihen kuluvat infrastruktuurit. On suunnittelussa monta erilaista projektia, joiden avulla liikenneinfrastruktuuria voisi parantaa, mutta byrokraattiset esteet ja lainsäädännön monimutkaisuus

eivät teke mahdolliseksi siirtämään näitä tietä yksityisomaisuuttaneen (Hernesniemi, Auvinen & Dubarev 2005,124.)

Neuvostoliitolta on peritty nykyinen infrastruktuuri, mutta rahojen puuttuessa aika monta projekteja, jotka voisi parantaa infrastruktuuria, vuodelle 1970-1980 oli jäähdetty. Näitä projektit oli käynnistyy uudelleen vasta 2000-luvulla (Hernesniemi, Auvinen & Dubarev 2005,124.)

Venäjällä on 753 000 kilometriä kestopäällysteitä teitä, niistä 573 000 kilometriä ovat julkisessa käytössä. Teitä on noin 32 kilometriä 1000 km²:llä. Teiden liittyvät infrastruktuuri (huoltoasemat, terminaalit) on heikko (Hernesniemi, Auvinen & Dubarev 2005, 129–130.)

Lähitulevaisuudessa on suunniteltu uudistaa tärkeimmät maantieväylät Luoteis-Venäjällä (mm. tiet Moskova–Pietari, Pietari–Helsinki, Pietari–Tallinna, Pietari–Murmansk ym.) Tavoitteena on nostaa maanteiden laatua kansainväliseen tasoon. Suunnittelussa on rakentaa yksityistietä, mutta tällä hetkellä ei ole tehty muutoksia lainsäädöksissä, jotka sali yksityisteiden rakentamista (Hernesniemi, Auvinen & Dubarev 2005, 136–137.)

Vuoteen 2025 Venäjällä on liikennestrategia, jonka mukaan pitäisi toteuttaa seuraavat parannukset varsille (Hernesniemi, Auvinen & Dubarev 2005, 136-137.):

- a) kehittää ja rakentaa kehätiet, jotka johtavat suurkaupunkeihin
- b) integroida Venäjän tieverkostot Euroopan ja Asian kansainvälisiin tieverkostoihin
- c) tulliterminaalien rakentaminen kansainvälisten liikenneväylän läheisyydessä
- d) Vuoteen 2010 mennessä rakentaa ja kehittää sähköiset järjestelmät rajanylityspaikoille. Niiden avulla valvotaan ja seurataan kuorma-autojen liikkuminen rajan yli (Hernesniemi, Auvinen & Dubarev 2005, 136–137.)

3 ONGELMAN SYYT SUOMALAISIN SILMIIN

Ainakin neljä Suomessa oleva rajanylityspaikkoja vaativat kehittämistoimenpiteitä ja uudistamista, nämä paikat ovat: Vaalimaa, Nuijamaa, Imatra ja Niirala. Näiden rajanylityspaikkojen kautta kulkevat yli 90 prosenttia tavara- ja henkilöliikenteestä. Näillä tiedoilla on syytä välttää että tavaraliikenne kasvaa lähituulevaisuudessa. Itärajan infrastruktuurin on kehitettävä valtion rahastolla. Erityisesti tämä investointia vaativat maantiet, jotka johtavat rajanylityspaikkoihin. Maantienkunto vastaa liikennemääriä. Ensisijaisena parannustoimenpiteitä vaati Vaalimaan rajanylityspaikka, jonka varustusta pitäisi kehittää. Imatran ja Nuijamaan raja-aseman alueita täytyy laajentaa. Haminasta Vaalimaalle johtuva tie on muutettava kokonaan moottoritieksi. Moottoritien käynnistäminen on suunniteltu tekemään vuoteen 2014 mennessä. Tämän projektin jälkeen Hamina–Vaalimaa-moottoritietä on osa yhtenäistä moottoritietä E18. Ylämainitut toimenpiteet parantavat Suomen ja Venäjän välisen kaupan tehokuutta ja tuovat turvallisuutta kansainväliseen liikenteeseen. Vaalimaan rekkaparkin odotusalueetta laajennetaan, ja siihen tulee parkkipaikat 500 kuorma-autolle. Uuteen parkkialueelle on tulossa peruspalvelu (suihku, WC), valaistus, liikenteenohjausjärjestelmä. Tämän hankkeen tarkoitus on lyhentää rekka-jonot 15 kilometrillä (Liikenne- ja viestintäministeriö 2007.)

3.1 Suomi – silta EU:n ja Venäjän välillä

Euroopan unionin tullit rakentaa yhteistyösillan Venäjälle. Suomen tullit on mukana parantamaan ja tehostamaan EU:n ja Venäjän kansainvälistä yhteistyötä, mutta silti Suomen tullille yhteistyötä Venäläistulliviranomaisten kanssa on iso haaste. Tullin päätehtävä on varmistaa kansainvälisten kaupan sujuvuutta ja lainmukaisuutta. Euroopan unionin tullilainsäädäntö on samanlainen kaikille EU:n unioniin kuluville jäsenille, mikä helpottaa tullin toimivuutta ja tehokuutta Euroopan unionin sisällä. Venäjän tullilainsäädäntö

on täysin erilainen kun EU:n tullin lainsäädäntö, ja lainsäädännön erilaisuus tuo esteitä tullien yhteistyötoiminnassa (Suomen tulli rakentaa siltaa 2010.)

Tapani Erling mukaan (Tapani Erling, tullin pääjohtaja 1998–2012) Suomen tullin vahvuus on se, että tulli pystyy tekemään tuloksellista yhteistyötä sekä EU:n että Venäjän kanssa. Venäjän viranomaiset luottavat Suomen tullin ammattitaitoon. Suomen ja Venäjän tullin välillä tällä hetkellä on kaksi keskeistä ongelma: logistiikka- ja rajanylitysongelmat. Suomen ja Venäjän maanjohto koko ajan yrittävät etsiä toimivia ratkaisuja näissä ongelmissa. Suomi kehittää sähköinen tullauksen toiminta ja yhteistyö Venäjän tullin kanssa sähköisessä asiointissa (Suomen tulli rakentaa siltaa 2010.)

3.2 Sähköinen asiointi Suomessa

Suomen tulliviranomaisten haastattelusta on todettu että on-line-tietoja raja-asemille kulkee melkein hyvin mutta ei aina. Tietojen sähköistäminen Suomen puolella ei lyhentää rekkajonoja, koska yhtenäinen sähköinen tullauksen periaate ei toimi Venäjän puolella. Suomen tulli yrittää koko ajan edistää yhteistyötä Venäjän kanssa, mutta sähköisten tietojen siirto ei toimi niin kun piti (Ruutikainen, Inkinen & Tapanen 2006.)

Tullilaitos kontrolloi tavaraa joka tulee maahan ja maasta lähtee, muuten tavarankauppa ei suju lainsäädöksen mukaisesti (Karhunen & Hokkanen 2007.)

Internetbuumi alkaa 90-luvulta ja samalla tavalla tullin toiminta alkaa luopua paperiasioinnista. Paperityön sijaan on tullut sähköinen tullaus. Tällä hetkellä kaikilla EU:n jäsenvaltiolla on otettu käyttöön samanlaiset sähköisten tullauskäytännöt. Suomen ja EU:n kilpailukeino muihin talousalueisiin verrattuna on logistisen keljun sujuvuus. Ulkomaankaupan harjoittavat yritykset hyötyvät sähköisen tullauksen periaatteen edut (Tullaustoiminta sähköistyy 2010.)

Jarmo Räikkän (Jarmo Räikkä, tullausjohtaja, Tullihallitus) mukaan tällä hetkellä EU:ssa vientimenettely ja passitusmenettely toteutuvat sähköisessä muodossa. Tullilaitos koko ajan kehittää omat järjestelmät ja tietokannat.

Turvailmoitusten antaminen tullille tavaraerälle, joka tulee Suomeen ja joka lähtee Suomesta tuovat lisätyötä logistiikka-alalla työskentelevälle. Sähköinen TIR-ilmoitus lisää huolitsijan työtä, koska samat tiedot pitää syötää TIR-paperiversioon ja sähköiseen versioon. Lähitulevaisuuden tavoitteena on löytää yhtenäisen toimintatapa Venäjän, USA:n ja Japanin tulliviranomaisten kanssa, jotta tavaravirrat sujuvat nopeampaa rajanylityksissä. Räikän mielessä tulisi käyttää AEO:n (AEO-valtuutettu taloudellinen toimija) ja C-TPAT:n (C-TPAT-Customs-Trade Partnership Against terrorism) ominaisuudet kansainvälisen kaupan toiminnassa (Tullaustoiminta sähköistyy 2010.)

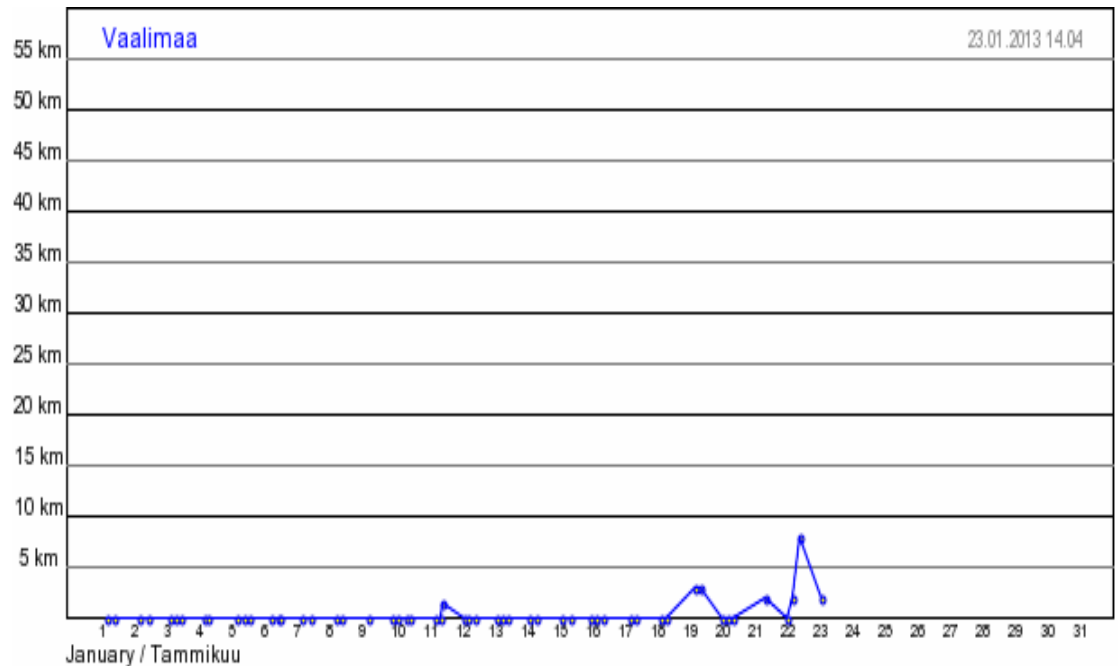
3.3 Jonojen syyt

Joulun aikana vuonna 2012 jonot rajalla olivat kymmenien kilometrien pitkiä. Tilannetta pahentaa lumimäärän volyyymi. Vaalimaan tullin päällikkö Mika Poutiaisen totesi, että ennen joulua tulli alueelle oli perustettu rekkapäivystysrinki, jonka avulla tulli yritti jakaa jonon tasaisesti rajanylityspaikoille. Sinä aikana seitsemän tullintyöntekijää Vaalimaan, Nuijamaan ja Imatran rajanylityspaikoilta ovat päivystäneet rekkajonotilannetta. He ottivat yhteyttä poliisiin ja satamiin ja yrittävät ennakoita jonotilanteen tuntia eteenpäin. Valtava lumimäärä, huono ajokieli ja liikenneonnettomuudet voisivat vielä pahentaa tilannetta sekä tiellä että rajalla (Tullimiesten rekkarinki ohjaa itärajan liikennettä 2012.)

Poutiaisen mukaan itärajalla rekkajonot venyvät eri syystä. Yksi niistä syistä on se, että Venäjän kauppoihin ennen uutta vuotta viety paljon tavaraa myyntiä varten. Toinen syy on se, että joulun aikana Suomen satamien toimintaa hiljentyy juhlien takia, ja kaikki haluaisivat viedä lastit pois ennen uutta vuotta. Poutiainen huomaisi, että Venäjän tullin toimintaa ennen joulua on hidastanut, koska parhaimmillaan vuorokaudessa 500 kuorma-autoa on päästettävä rajan yli ja näillä päivillä vain 200 kuorma-autoa on pääsynnyt rajan yli vuorokaudessa (Tullimiesten rekkarinki ohjaa itärajan liikennettä 2012.)

Helsingin sanomien mukaan Haminan ja Venäjän välillä, valtiolla 7 tilanne on ollut todella paha, siellä rekkajono on venynyt jopa 14-kilometriseksi.

Tieliikennekeskus oli ilmoittanut, että rekkajonojen syyt ei johtanut Suomesta, vain Venäjän puolelta. Järkevä selvitystä siihen ei osaa antaa kukaan (Vaalimaalla on 14 kilometrin rekkajono 2013.)



Kuva 2. Jonotilanne Vaalimaalla 2013. Rajaliikenne.

3.4 Tulevaisuuden näkymät: Venäjä ja WTO

Tulevaisuuden tavoitteet on luoda keskitetty tullauskeskus, jonka avulla yritykset, jotka sijaitsevat eri EU:n maan alueelle voisivat vaivattomasti syötää tietoja vain kerran, mutta tämä idea on liian kallis, koska se vaatii investointeja ja hyviä teknisiä järjestelmiä. Myös tullin lainsäädäntö pitäisi muuta (Tullaustoiminta sähköistyy 2010.)

Alexander Stubbin (Alexander Stubb-Eurooppa- ja Ulkomaankauppaministeri) mukaan vuoden 2009 talouskriisin jälkeen Venäjä ymmärsi sen, että se tarvitsee kansainvälistä kauppaa ja WTO-jäsen edut antavat Venäjälle kasvu ja kehitys mahdollisuudet. Suomikin saa hyötyä Venäjän WTO-jäsenyydestä, koska näillä näkemyksillä Suomen vienti Venäjälle kasvaa tullialennusten kautta. Venäjä WTO:n jäsenenä on sitoutunut noudattamaan velvoitteet, näitä velvoitteet koskee tullausmaksuja ja asiakirjojen läpinäkyvyyttä. Monelle

suomalaisille yritykselle Venäjän WTO-jäsennys tuo hyötyjä, koska Venäjä on rikas maa ja sen markkinointialue on kiinnostava sekä Suomelle että EU:lle (Venäjän WTO-jäsennys ja Suomen vientikauppa 2012.)

WTO:n jäsenenä Venäjän on poistettava WTO:n vastaiset määräykset. Tullausmenettelyt tulevat selkeämmäksi ja monimutkaisia asiakirjoja tulisi yksinkertaistaa. Tällä hetkellä Venäjällä hallinnolliset määräykset tulevat niin äkillisesti ja niiden tulkinta on vaikeaa, että tämä käytäntö tuo ongelmia kansainvälistä kauppaa harjoittaville yrityksille. GATT:n säännökset minimoistavat ja yksinkertastavat vientiin liittyvät maksut ja asiakirjojen vaatimukset. Näin ollen tullaustoiminta helpottuu ja nopeutuu ja kauppa maiden välillä sujuu hyvin (Venäjästä WTO:n jäsen kesällä-mikä muuttuu? 2012.)

4 KUORMA-AUTOLLA KOHTII VENÄJÄÄ

4.1 TIR-carnet

TIR-carnet järjestelmä oli otettu käyttöön, koska se helpottaa maantiekuljetustoimintaan ja säästää aika rajojen ylittäessä. TIR-menettely on luotu helpottamaan tullimuodollisuuksia kansainvälisissä kuljetuksissa. Yksinkertaisesti voidaan sanoa, että TIR-menettelyssä ajava kuorma-auto ajaa lähtötullitoimipaikasta määrätullitoimipaikkaan kansainvälisiin rajojen yli ilman viivästystä ja kuormatilan tarkastusta. Kerran kuormatilan tarkastaa lähtötullitoimipaikan tulli ja toisen kerran määrätullitoimipaikkaan tulli. TIR-carnet-kuljetussopimusjärjestelmä alkoi toimia vuodesta 1975 (Convention TIR, Convention douaniere relative au transport international demerchandises sous le couvert de Carnets TIR). International Road Transport Union (IRU) oli järjestänyt takuujärjestelmään, jonka mukaan TIR sopimus toimii (Karhunen & Hokkanen 2007.)

Tulliviranomaisen hyväksymä yhdistys takaa kaikki tulli ja veromaksut, jotka mahdolliseksi tulee maksaa, jos jostain syystä syntyy sääntöjenvastaisuudet TIR-passitusmenetelmään aikana. Oman maan takaajayhdistys takaa verojen

ja maksojen maksut maalle, jossa erehdys on tapahtunut (Karhunen & Hokkanen 2007.)

Suomessa takaaja yhdistyksenä toimii Suomen Kuljetus- ja Logistiikka ry eli SKAL. SKALiin jäsenlistaan kuulu runsaasti 6200 kuljetus- ja logistiikka- alan yritystä (SKAL 2013.)

Association of International Road Carriers eli ASMAP on Venäjällä toimiva takaajayhdistys. ASMAPin jäsenet ovat yritykset, jotka harjoittavat kansainvälistä kuljetustoimintaa. ASMAP:n perustehtävään kuulu kuljetusyrityksien etujen puolustaminen (Liikenne- ja Viestintäministeriö 2007.)

TIR-kuljetusten etuna on se että kuorma-auto aja valtakunnallisten rajojen yli ilman ylimääräistä tarkastusta. Kukin maan tulliviranomaiset hyväksyvät TIR-menettelyn kaikissa kauttakuljetusmaissa. TIR-menettelyssä ajava kuorma-auto voisi aja rajan muutamaan valtakunnallisten rajojen yli yhdellä kuljetusasiakirjalla. Jos tulliviranomaisten puolelta on syitä epäillä sääntöjenvastaisuutta. Näin he voivat poistaa sinetit ja tarkastaa kuorma-tilat ja jopa pysähtyä kuljetus kokonaan (Tullihallitus 2006, 4–5.)

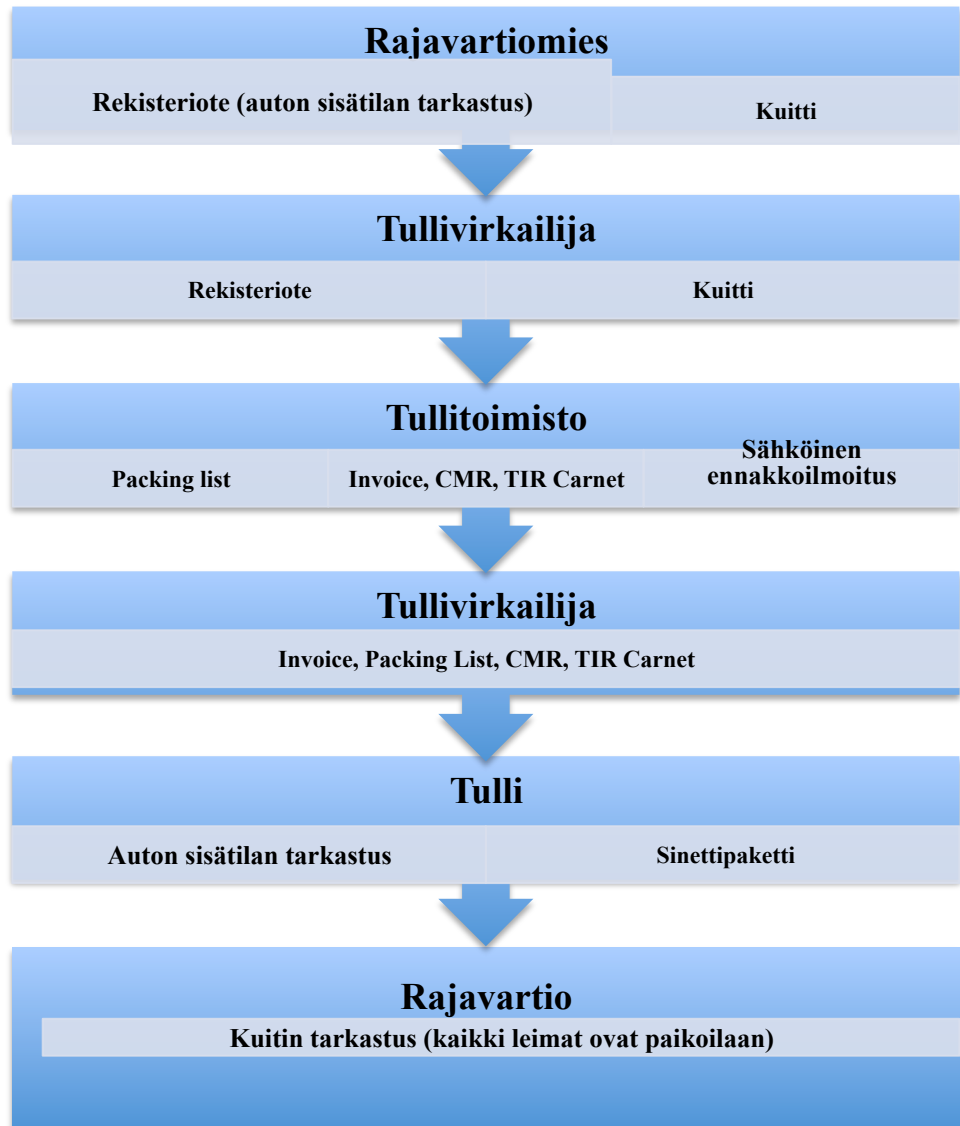
4.2 Rajan ylittäminen kuorma-autolla – kuljettajan haastattelu

Aleksey Kuzin on kuljettaja, joka työskentelee suomalaisessa yrityksessä ja tekee ajomatkoja kuorma-autolla Suomesta Venäjälle viikoittain. Aleksey Kuzin mielestä Venäjän tullissa rajantarkastus on monimutkaisempaa kuin Suomessa ja se voidaan jakaa 6 osaan. (Kaava 3.) Ensiksi rajavartiomies tarkastaa kuorma-auton rekisteriotteen. Sen jälkeen hän laittaa leiman passiin ja kysyy, minkälainen lasti kuormassa on. Hän tarkastaa veto-auton sisätilan, hansikaslokeron ja sinettien kunnon. Rajavartiomies antaa kuitin, joka pitää säilyttää koko matkaan aikana ja laittaa siihen oma leima. Tämän jälkeen ajetaan punnituspaikkaan, jonne on aina jonoa, annetaan tullivirkailijalle kuitti ja rekisteriote. Kun auto on punnittu, tullivirkailija tulostaa kuitin, jossa on auton rekisteri numero ja paino. Sen jälkeen ajetaan parkkialueelle, jonka

lähellä on tullitoimisto, jossa tullivirkailijat tarkastavat paperit kuormalle: pakkausluettelon, laskun, TIR-carnet'n, rahtikirjan ja sähköisen ennakoilmoituksen, jos sähköistä ilmoitusta ei ole tehty sen saa tehdä lähellä olevassa Severo-Zapadny Tamozhennii Logisticheskii Servis SZTLS (Luoteis-Venäjän Tulli- ja Logistiikkapalvelun yritys) toimistossa. Tämä käytäntö on ollut ennen 17.6.2012, tällä hetkellä SZTLS ei virallisesti voi tarjota tätä palvelua Venäjän alueella. Kesäkuun 2012 jälkeen sähköisten ennakoilmoittamisen hoitaa joko kuljetusliike itse tai suomen puolella toimiva yritys Customs Declaration Service Oy CDS .

Tullivirkailijat vertailevat sen, että tiedot sähköisessä ilmoituksessa ja laskussa ovat samoja ja vahvistavat paperit omalla leimallaan. Jos tullivirkailijalla on epäilyksiä, hän voi lähettää auton toiseen kertaan punnitukselle ja läpivalaisuun. Sen jälkeen, tullivirkailija laittaa TIR-carnet'n saateasiakirjan sinettipakettiin, jossa TIR-carnet kulkee ehjänä kuljettajan kanssa määrätullitoimipaikkaan.

Seuraavana on taas tullivirkailija, joka tarkistaa vielä kerran kaiken: laskun, pakkausluettelon, TIR-carnet'n, rahtikirjan, ja laittaa oman leimansa kuittiin. Tämä tullivirkailija vahvistaa omalla leimallaan sen, että kaikki tiedot oikein ilmoitettu. Ajetaan pressun alle olevalle paikalle jossa tarkastetaan hansikaslokero, veto-auton sisätila, rahtikirja ja TIR-carnet'n sinettipaketti, tullivirkailija laittaa oman leimansa kuittiin ja nostaa puomin. Viimeisenä ajetaan rajavartiomiehen luo, luovutetaan hänelle kuitti, jossa on useampia leimoja, hän tarkastaa leimat ja päästää auton Venäjän Federaation alueelle (Kuzin 2012.)



Kuva 3.

4.3 Kirje Venäjän presidentille V.V Putinille

Kuorma-auton kuljettajat, jotka seisovat rajalla jonossa, ovat kirjoittaneet kirjeen presidentille Vladimir Vladimirovich Putinille (V. V Putin - Venäjän Federaation presidentti 2000–2008, 2012 alkaen) siitä, että he joutuvat seisomaan useita päiviä jonossa epäinhimillisissä olosuhteissa. He ovat pyytäneet ryhtymistä toimenpiteisiin, joiden avulla voidaan poistaa tämän ongelma osittain tai kokonaan. Vaalimaan tulli tekee kaiken siitä riippuvan

rekkajonon ongelman ratkaisemiseksi. Tulliviranomaiset ilmoittavat, että tilanne on stabiili. Kuorma-auton kuljettajat eivät ole samaa mieltä. Kuljettajat joutuvat odottamaan rajalla silloinkin, kun on -20 astetta pakkasta. Heillä ei ole edes mahdollisuutta käydä suihkussa ja vessassa. Ei ole paikkaa, jossa he voivat syödä kunnolla. Polttoaineita on vähän. Viimeisten tietojen mukaan (talvella 2012) noin 500 kuorma-autoa odotti Suomen rajatullissa. Kuorma-autot olivat seisoneet tien reunaa pitkin, sen takia, että tullin parkkipaikalle ei mahdu niin paljon autoja. Kotkasta Pietariin on vain 200 kilometriä matkaa. Pääosin lastit menevät Pietariin. Jonojen takia kuormat joutuvat taittamaan tämän 200 kilometrin matkan parhaimmillaan kolmessa päivässä. Kuljettajat ymmärtävät, että tulliviranomaiset miettivät tämän ongelman ratkaisua ja ovat ryhtyneet tiettyihin toimiin, mutta realistisia tuloksia ei ole nähtävissä vielääkään. Rekkajonojen syntymisen syy on se, että Venäjän tullilla on henkilökunnan puute. On puhuttu myös siitä, että Venäjällä oli uudenvuoden juhlat ja monet tullityöntekijät pitävät silloin lomansa, mutta tammikuun jälkeen tilanne ei ollut parantanut. Luoteispiirin tullin tilastojen mukaan rajanläpikäsi on pienentynyt 1,5–2 kertaa. Jos loka–marraskuussa vuorokaudessa oli käsitelty 2000–2500 kuorma-autoa (molempiin suuntiin), nyt se on vain 1400–1700 kuorma-autoa vuorokaudessa. Toinen syy jonojen muodostumiseen talviaikana on lumisade. Venäjän tullin työntekijät eivät ole poistaneet lunta rajaseuduntieltä ja parkkipaikoilta. Sen lisäksi Venäjän rekkajonoparkkipaikka oli ajoittain suljettu, ja tullimiehet eivät ottaneet vastaan kuorma-autoja käsittelyyn. Tämän tuloksena syntyi 40 kilometrin rekkajono rajalle, joka kulki valtatieä 7 pitkin. Venäjän Association of International Road Carriers (ASMAP) on huomannut sen, että parhaat kuljettajat ovat vaihtaneet työpaikkaa. Tällä hetkellä he ajavat muita kuljetusreittejä. Nämä kuljettajat muodostavat eliittiryhmän. Käytännössä se tarkoittaa sitä, että kansainvälisen reitin kuljettaja osaa puhua vierailta kielillä, tuntee vieraiden maan lainsäädännön ja on tietoinen kuorma-auton teknisistä ominaisuuksista. Rekkajonon seurauksena on myös se, että tavaraliikenne pysähtyy. Tavaraliikenteen pysähdys tuo vaikeuksia maan taloudellisille tuloksille ja on haitallista Venäjän imagolle (Dalnoboishiki merznut na Rossisko-Finljandskoi granice 2012.)

4.4 Venäjän Federaation liikenneministeriön projekti

Helmikuussa 2012 Venäjän Federaation varaliikenteen ministeri oli vahvistanut pöytäkirjan, joka koske toimenpiteitä Suomi-Venäjän rajatullitoimipaikoilla. Kokoukseen oli kutsuttu Leningradin alueen hallituksen virkamiehiä, rajatullitoimipaikan edustajia ja ASMAP:in edustajia. Tämän kokouksen tarkoituksena oli tavata Venäjän ASMAP:n puheenjohtaja Evgenii Sergeevich Moskvichev (E. S Moskvichev, ASMAP:n puheenjohtaja 2009 alkaen) . Kokouksessa käsiteltiin pääkysymys: pitkät jonot rajatullitoimipaikoilla Torjfajanovka , Brusnichnoe ja Svetogorsk. Varaliikenneministeri Asaul Nikolai Anatolievich (N. A. Asaul, Venäjän varaliikenneministeri 2010 alkaen) oli kiittänyt Venäjän tullinjohtoa siitä, että työntekijöiden määrää on lisätty rajantullitoimipaikoilla. Asaul N. A oli itse käynyt Torfanovka-rajatullitoimipaikalla 4.2.212. Asaulin mielestään Severo-Zapadnoe Tamozhennoe Upravlenie (Luoteinen Tullihallinto) tekee kaikkensa parantaakseen tilannetta rajalla, mutta Asaul N. A. mainitsi myös sen, että rajantullitoimipaikalla lunta ei ole ajoissa poistettu, erityisesti parkkipaikka-alueelta. Kokouksessa tuli esille muutamia ehdotuksia liikenneministeriön (Mintrans) edustajilta:

1. Järjestää yhteistyötä kansainvälisten kuljetusliikkeiden kanssa ja nostaa sähköisten-ilmoitusten laatua ja määrää. Aleksander Makarovich Dacyk (ASMAP Luoteis-Venäjän osaston puheenjohtaja 2010 alkaen) A.M Dacykille oli annettu ohjeet siitä, että hänen pitää tehdä aikataulu, jossa näkyy, miten sähköisten ilmoitusten määrä on kasvanut puolenvuoden aikana.
2. Järjestää sähköinen jono samalla tavalla kuin oli tehty Virossa. Etukäteen ilmoitetaan auton rekisterinumero ja saadaan kuitti jossa lukee arvioitu aika, milloin voidaan mennä ylittämään rajan.
3. Määrätään kuorma-autoille rajatullitoimipaikka, jonka kautta kuljettajan on ajettava. Tämän toimenpiteen avulla voidaan säännöstellä ajoneuvojen virtaa.

4. Antaa ASMAP:n jäsenille tehdä tullaus TLT:n (tulliterminaali) terminaaleissa, jotka sijaitsevat rajan lähialueella (Liikenneministeriö Mintrans 2012.)

Sen sijaan Luoteispiirin kuljetusliikkeet ovat huolestuneet siitä, että viime vuosina tilanne Torfjanovka rajatullitoimipaikalla ei ole muuttunut mitenkään. Pitkät jonot menosuuntaan sekä paluusuuntaan eivät ole poistuneet. Kuljetusliikkeiden mielestä yllämainitut keinot eivät ole ratkaisseet tätä ongelmaa. Kuljetusliikkeiden edustajien mielestä sataprosenttisen sähköisen tullauksen käyttö, ei nopeuttasi rajatullitoimintaa, koska tarkastavien määrää sähköisissä ilmoituksissa on tiukasti rajattu. Tässä tapauksessa ei ole otettu huomioon sitä, onko tulli-ilmoitus tehty etukäteen vai vasta silloin, kun ajoneuvo on saapunut rajalle. Kaikki kuljettajat menevät kuitenkin samaan jonoon: ne joilla on etukäteen tehty ilmoitus ja ne joilla etukäteen ei tehty ilmoitusta. He kaikki menevät samaan ikkunaan, jossa istuu tulli-ilmoituksen laatija. Tullausprosessin nopeuttaminen tulee mahdolliseksi vasta silloin, kun ennakko lähetetyt tulli-ilmoitukset käsitellään etukäteen ja lastin luovutus vapaaseen liikkeeseen annetaan siitä ennen kun kuorma saapuu tulliterminaaliin. Tullaus pitäisi tehdä etukäteen. Tällä hetkellä tämä menettely ei ole käytössä. Sähköinen jono ei ratkaise kokonaan rekkajonon ongelmaa, sillä se järjestää vain vähän jonoa. Toisin sanoen sähköinen jono ei poista varsinaista jonoa ollenkaan. Rekkajononongelmaa saa ratkaista vain keinoilla, joiden avulla voidaan parantaa tullijärjestelmää, kehittää tullitoimintaa, soveltaa uusia teknologioita ja järjestää hyvin tullin valvontaa. Ei ole mahdollista etukäteen tietää, missä rajatullitoimipaikassa ei ole jonoja. Tämän takia kuorma-autoa ei saa määrätä ajamaan tiettyyn rajatulliin. Rajantullitoimiaikojen ruuhkautuminen riippuu aina kauden huipusta, toisin sanoen suomalaisten satamien aukioloajoista. Kuljetusliikkeiden edustajat ovat myös huomanneet sen, että 4.2.2012 – sinä päivänä kun N. A. Asaul oli käynyt Torfjanovka rajatullitoimipaikassa – rajalla ei ollut ollenkaan jonoa, koska Svetogorskin rajatullitoimipaikalta oli kutsuttu Torfjanovkaan tullitarkastajia. Tullin toiminta Torfjanovkassa 4.2.2012 näytti loistavalta, mutta Svetogorskin rajatullitoimipaikalla tuolloin muodostui pitkä jono, koska sieltä tullitarkastajat oli siirretty Torfjanovkalle, eli 4.2.2012 tehtiin kaikki

mahdollinen, jotta voitaisiin näyttää N. A. Asaul:lle, että Luoteis-Venäjän tullin toiminta on kunnossa. Varaministeri N. A. Asaul totesi puolestaan, että rekkajonojen ongelma on poistettu ja rajatulli pärjää hyvin. ASMAP:in edustajat ovat huomanneet, että sähköisten tulli-ilmoitusten määrä on kasvussa: ennen 1. heinäkuuta 2012 80 % kuljetusliikemäärästä ryhtyivät tekemään sähköisiä tulli-ilmoituksia Federalnaja Tamozhennaja Sluzhba (Venäjän Federatiivisen Tullilaitos FTS) internettieportaalin kautta. Kuljetusliikkeiden edustajat pitävät välttämättömänä saavuttaa läpipääsy 1300 kuorma-autolle sekä paluu- että menosuuntaan. Tämä määrä oli suunnittelussa silloin, kun suunniteltiin rajatullitoimipaikan rakennuksen rakentamista. Vaalimaan tullin tilastotietojen mukaan nykyään jokainen tullivirkailija tekee papereita 20:lle kuorma-autolle. Tulli toimii kahdessa vuorossa, jossa on 18 henkilöä per vuoro. Jos jokainen tullivirkailija tekee paperit 20:lle kuorma-autolle, siitä tulee 720–760 kuorma-autoa vuorokaudessa. Riittämätön henkilökunnanmäärä rajatullitoimipaikoissa on suuri ongelma Luoteis-Venäjän tullipiirissä. Sen lisäksi tullaus ja lastien rekisteröintiprosessi on hidas, koska tiedotusjärjestelmä rajatullitoimipaikoissa ei toimi. Tietojen välitys osastosta osastolle rajatullitoimipaikoissa ei kulje ajan tasalla. Jokainen tullivirkailija toistaa kollegojensa työt, vaikka työ olisikin jo tehty. Jokainen tullivirkailija tallensi samat tiedot eri ohjelmiin muutamia kertoja. Myös tulliopeeraatiot eivät ole täydellisiä. Rajatullitoimipaikoissa ei ole tietojärjestelmää, jonka kautta voisi etsiä auton rekisterinumeron perustella auton tekniset tiedot punnituspisteeltä ja antaa ne suoraan tullitarkastajalle. Tammikuussa 2012 Torfyanovkassa jonotusaika oli 4 vuorokautta ja ulkona oli tällöin 20 astetta pakkasta. Silloinen 40 kilometrinpituisen jono oli venynyt valtatieä 7 pitkin. Tällaisten tilanteiden torjumiseksi oli ehdotettu seuraavia toimenpiteitä (Liikenneministeriö Mintrans 2012):

- Muutettaisiin olennaisesti kuorma-autolla kuljettavien tavaroiden valvontaperiaatetta. Siirrettäisiin kaikki tarkastukseen liittyvät toimenpiteet rajatullitoimipaikoilta määrätullitoimipaikkaan (paikkaan, jossa tavarat tullataan). Määrätullitoimipaikat on paremmin mukautettu näihin toimenpiteisiin. Kuorman tarkastus täytyisi suorittaa

määrätullitoimipaikassa, eikä rajanylityspaikassa, koska se vie liian paljon aikaa.

- Pitäisi asettaa määräajat, joiden mukaan kuorma-auton on mentävä rajan yli kolmessa tunnissa. Siihen aikaan sisältyisi odotusaika rajalla.
- Tulisi poistaa vaatimus täyttää tulli-ilmoitus tyhjille kuormille, koska se on turha muodollisuus, jonka takia muodostuu kohtuuttomaan pitkä jono tyhjästä kuorma-autoista Venäjältä Suomeen.
- Kuljetuksille, joille on tehty etukäteen sähköinen tulli-ilmoitus, pitäisi antaa käyttöön päätös tavarantoimituksesta vapaaseen liikkeeseen etukäteen. Pitäisi käsitellä auton paperit ennen auton varsinaista saapumista rajatullitoimipaikalle. Ennakkoilmoitetuille kuljetuksille pitää varata rajanylitysaikaan yksi tunti.
- Pitäisi vähentää kuorma-autojen tarkastustapauksia, joissa käytetään läpivalaisuskannerilaitetta. Sen käyttö voi sallia vain tapauksissa, jossa on uhkaa yleiselle turvallisuudelle. Laitetta ei pitäisi käyttää siihen, jos kuljetusasiakirjoista löytyy tekninen virhe. Jos asiakirjoissa tulee esille tekninen virhe, siinä tapauksessa tulisi lähettää sinetöity kuorma määrätullitoimipaikalle syvään tarkastukseen.
- Pitäisi poistaa laitonta menettelyä, jossa tullivirkailija päättää TIR menettely rajatullitoimipaikoissa.
- Pitäisi tehdä muutoksia Venäjän Federaation hallintolakikoodeksiin, jonka mukaan vastuu hallinnollisesta rikkomuksesta ei tulisi kuljetusliikkeille niissä tapauksissa, jossa asiakirjoihin oli laitettu virheellisiä tietoja merikonteissa olevasta tavarasta.
- Pitäisi parantaa FTS:n sivuston toimintaa. Tulisi tehdä muutoksia, jossa olisi mahdollista tulostaa kaikki sivut tulli-ilmoituksesta ja tallentaa sähköiseen tulli-ilmoitukseen, jossa on yli 100 tavara nimikettä.
- Tulisi automatisoida punnitus tulosten välitys tullitarkastajalle, joka istuu toisessa rakennuksessa ja käsittelee kuorma-autojen papereita.
- Tulisi nimittää vastuuhenkilö jokaiselle rajatullitoimipaikalle, joka on vastuussa:
 - a) Kuorma-autojen läpipääsystä rajan yli tietyssä määräajassa.

b) Vastuuhenkilö koordinoi kuorma-autojen viipymistä rajantullitoimipaikassa.

- Taata läpipääsy rajan yli yhdessä vuorokaudessa 1300 kuorma-autolle. (Liikenneministeriö Mintrans 2012.)

Ylämainittujen tietojen perustella tulee esille kaksi tärkeintä ongelmaa, jonka takia jonot muodostuu. Ensimmäinen on se, että rajalla on henkilökunnan puute, ja pitäisi palkitta vähintään puoli, siitä määrästä mikä on tällä hetkellä työskentele. Toinen ongelma on tietojärjestelmien huono toiminta. Työn tietoteknologiaan osuus on liian pieni. Pitää varustaa toimipaikat teknisesti ottamalla käyttöön uusi sähköinen teknologia.

5 SÄHKÖINEN ASIOINTI VENÄJÄLLÄ

5.1 ED:n historia Venäjällä

Elektronnoe Deklarirovanie (ED sähköinen tullaus). ED:n historia Venäjällä on alkanut vuonna 2002, silloin astui voimaan laki sähköisestä allekirjoituksesta. Tämän jälkeen sähköinen allekirjoitus on samassa arvossa kuin henkilökohtainen allekirjoitus. Marraskuussa 2002 Moskovassa Kashirskii-tulliterminaalissa Moskovon Eteläisessä Tullipiirissä oli tehty ensimmäinen sähköinen ilmoitus. Heinäkuussa 2004 Chertanovskii tulliterminaalissa Moskovassa oli otettu käyttöön automaattinen sähköisen ilmoituksen järjestelmä. Sen jälkeen tämä käytäntö oli levinnyt koko Venäjän Federaation alueelle. Tuolloin se ei ole suosittu, koska sen hankintahinta oli kallis. Vuonna 2008 FTS antaman asetuksen mukaan FTS RF No 52 24.01.2008 alkaen, oli annettu lupa lähettää sähköiset ilmoitukset tullille Internetin kautta. FTS oli antanut myös ohjeet siitä, miten pitäisi täyttää nämä ilmoitukset. Turvallisuussyistä johtuen tämän palvelun käyttölupa piti saada Venäjän Federation tullin IT-keskuksesta. Syksyllä 2008 tehtiin ensimmäiset sähköiset ilmoitukset ED-2-kaavaan mukaan. Lokakuussa 2010 kaikki Venäjän Federation tullitoimipaikat olivat teknisesti valmiit käyttämään sähköisiä ilmoituksia. Kesäkuussa 2011 tilastojen mukaan 61 % tulli-ilmoituksista oli

täytetty sähköisessä muodossa. Uuden lain mukaan (27.11.2010 No 311-Φ3) Venäjän Federaation tullimääräyksistä annettu laki piti ehdottomana siirtyä sähköiseen tullaukseen vuoteen 2014 mennessä. Kaikki ilmoituksen antajat ja tullitoimipaikat olisivat velvollisia käyttämään ilmoitusta sähköiseksi. Sitä ennen sai käyttää sekä paperilliset tulli-ilmoituksia, että sähköiset ilmoitukset (Bezbumazhnie tehnologii elektronogo deklarirovanija cherez internet 2010.)

5.1.1 Sähköisen tullauksen toimintaperiaate Venäjällä

Ensin suunnitelmassa oli Elektronnoe Deklarirovanie – 1 (ED-1) -teknologia, jonka kautta pystyi lähettämään graafiset ja skannatut tiedostot. Tämä systeemi toimi vain tietokoneessa olleella erikoisohjelmistolla. Sen lisäksi tullaajan piti kytkeytyä erikoisverkkoon vain tietyllä verkkokanavalla. Kanavan asentaminen, käyttö ja ohjelmiston hankkiminen vaati huomattavia kustannuksia. Graafisten tiedostojen käyttö tässä ohjelmassa rajoittaa mahdollisuuksia valmistaa ja hallita tiedoston sisältöä. Loppujen lopuksi tämä ohjelma hidasti tullausprosessia. ED-2-ohjelmisto oli toisen sukupolven sähköinen tullaus, joka antoi mahdollisuuden lähettää tiedostot Internet verkon kautta. Yhteys oli mahdollista kytkentäkeskuksen tai operaattorin kautta. Tämän ohjelman kanssa oli helppo työskennellä, koska systeemi oli järjestetty hyvin. ED-2-ohjelmiston kautta ilmoittajalla yhteys suoraan tulliin järjestelmään. Tullin järjestelmään ilmoittaja voi lähettää tietoja, saada tullin järjestelmästä palautteita esim. virhepalautteet, hyväksymispalautteet ja luovutuspalautteet. Tiedostojen vastaanotto ja lähettäminen tapahtuu XML-muodossa yhden palvelukeskuksen kautta. Systeemi lähettää ja vastaanottaa palautteet viipymättä. ED-2-systeemin suurin etu on se, että ilmoittaja lähettää tiedostot suoraan tulliterminaaliin omasta tietokoneesta. Näin ollen ilmoittajan ei tarvitse käydä tullissa joka kerta. Kaikki korjaukset ja lisäykset tulli-ilmoituksessa tapahtuvat verkossa. Nykyään ilmoittaja täyttää sähköisen tulli-ilmoituksen 30 minuutissa. Tämä aika on pienempi kuin paperillisen version täyttäminen Gruzovaja Tamozhennaja Deklaracia (GTD). Sähköinen tullaus säästää aikaa sekä tullille että ilmoittajille (Elektronnoe deklarirovanie cherez internet 2012.)

5.1.2 Sähköisen ilmoittamisen menettely

Ensimmäisenä ilmoittaja lähettää ohjelmiston kautta tulliterminaaliin asiakirjojen peruspaketin XML- muodossa. Pakettiin kuulu pakkauslista, lasku ja asiakirjojen luettelo. Seuraavana tullivirkailija tarkastaa tulli-ilmoituksen. Jos ilmoituksessa ei ole virheitä, tullivirkailija rekisteröi tämän ilmoituksen tullijärjestelmässä, jonka jälkeen systeemi antaa ilmoitukselle oman viitenumeron. Tullivirkailija lähettää lisätietopyynnön tai korjauksenpyynnön ilmoittajalle, jos hän huomaa virheitä tai puutteita tulli- ilmoituksessa. Sen jälkeen kun ilmoittaja on korjannut virheet, hän voi uudelleen lähettää ilmoituksen tullijärjestelmään. Tässä menettelyssä tullivirkailija ja ilmoittaja ovat yhteistyössä seuraavissa asioissa:

a) Tullivirkailija lähettää lisäselvityspyyntöjä niistä asiakirjoista, jotka hän näkee asiakirjojen luettelossa. Kaikki kysymyksessä olevat asiakirjat ilmoittaja luo ja lähettää XML-muodossa tullivirkailijalle.

Jos ilmoittaja on saanut kyselyn tullausarvon täsmentämisestä Korrektirovka Tamozhennoi Stoimosti (KTS), hän korjaa tullausarvon ja lähettää korjatun version tulli- ilmoituksesta takaisin tullivirkailijalle.

b) Jos tullivirkailijan mielestä on tarpeellista tehdä tavarantarkastus, hän lähettää siitä tiedon ilmoittajalle. Ilmoittajan täyty vahvistaa, että hän on vastaanottanut tavarantarkastustiedon. Tavarantarkastuksen päättyessä tullivirkailija lähettää kopion tarkastustuloksesta. Tavarannuovutus vapaaseen liikkeeseen -palaute lähetetään vasta silloin, kun tulli-ilmoitus on tarkastettu ja kaikki tullimuodollisuudet on suoritettu. Tässä vaiheessa sähköinen tullausmenettely on päätetty (Scenarii obmena soobshenijami 2012.)

Andrei Yurevich Beljaninovin (A. Beljaninov Venäjän Tullihallinnon pääjohtaja 2006 alkaen) mukaan kaikki Venäjän tullitoimipaikat ovat valmiina käsittelemään sähköisiä tulli-ilmoituksia. Tällä hetkellä vain 36 prosenttia tulli-ilmoituksista on tehty sähköisesti. Tämä määrä ei ole riittävä. Joka päivä tullihallinto yrittää kehittää sähköisen tullausten toimintaa (Tamozhennie posti gotovy k rabote s elektronimi deklaracijami 2010.)

5.1.3 Pakollinen sähköinen ennakoilmoittaminen Venäjän tullille saapuvista TIR-kuormista 17.6.2012 alkaen

Venäjä, Valko-Venäjä ja Kazakhsstan ovat muodostaneet yhtenäisen tullialueen, kaikille kuorma-autoille, joka ajaa TIR-carnet'illa on toimitettava sähköinen ennakoilmoitus kaksi tuntia ennen kuorman saapumista rajalle. Tämä sääntö astuu voimaan 17.6.2012. Tästä päivästä lähtien tullivirkailijat eivät käsitteelle rajalla kuorma-auton asiakirjoja jos kuormalle ei ole tehty sähköinen ennakoilmoitus. Ilmoitus sähköisessä muodossa, myös tulostettuna versio on suositeltava, on toimitettava maan viranomaiselle. Esimerkiksi jos kuorma on menossa Venäjälle, Venäjän tullille pitäisi toimia ilmoitus. Ilmoituksen voi tekee joka kuljetusliike, huolintaliike tai muu vastaavaosapuoli. Suomessa SKAL tarjoa omille jäsenille internetin kautta toimiva selaimenpalvelun, jonka kautta saa läheta ennakoilmoitukset tullille. Internetinselaimen järjestelmän nimi on TIR EPD. (Ennakoilmoitusvelvoite Venäjälle voimaan 17. kesäkuuta 2012.)

5.2 Sähköinen tullaus on ainoa ratkaisu pienentämään rekkajonoja

Venäjän tullinlaitoksen päällikön mukaan vuodelta 2009 itärajaan tullin voisi siirtyä sähköiseen tullaukseen. Tullin ennusteen mukaan sähköinen tullaus vähentäisi rekkajonot itärajalla. Beljaninov on kyllästännyt siihen, että Venäjän rajatullin on syytetty kaikkiin ongelmiin, mikä on tapahtunut rajatullitoimipaikoissa. Hänen mukaansa vain 10-20 prosenttia ongelmista johtuu tullintoiminasta, ongelmat johtuvat siitä että rajalla on heikosti järjestetty yhteistyötä muiden viranomaislaitoksien kanssa. Venäjällä on astunut voimaan uusi laki, jonka nojalla rajalta poistetaan muita viranomaisia. Siihen jäi vain rajavartiosto. Suomen tullin ulkomaankauppaosaston johtajan Jarkko Saksan mielestä sähköinen tullaus ei poistaa kokonaan rekkajonoja, mutta lyhentää niitä huomattavasti. Hänen mukaansa tullissa on jo suunniteltu aikataulu milloin voisi alkaa toimimaan sähköinen järjestelmä, mutta sopimusta Venäjän tullin kanssa ei tehty vielä. Venäjän tullin mukaan raja-asemin kapasiteetti ei ole riittävä palvelemaan niin paljon kuorma-autoja, koska viime aikoina tavaravirrat on kasvanut huomattavasti. Viimeisien

tietojen mukaan tavarat, jotka viedään rajan yli oli kasvaneet 23 prosentilla (Sähköinen tullaus käyttöön reilun vuoden päästä 2007.)

6 JOHTOPÄÄTÖKSET

Työn tarkoituksena oli selvittää, minkä takia pitkiä rekkajonoja muodostuu Itärajalle ja miten sähköinen tullaus voi parantaa tilannetta. Opinnäytetyössä olen yrittänyt selvittää mitkä ovat jonon avainsyyt. Opinnäytetyöni tutkimuskysymys oli, mistä syistä jonot muodostuvat ja miten sähköinen tullaus voi olla tässä tapauksessa avuksi tai tuleeko se auttamaan ollenkaan. Teoriaosuudesta käsitelin TIR-menettelyn etuja ja sitä, kuinka nämä edut voisivat helpottaa rajan ylittämistä. Käytännön osassa on käytetty haastatteluja. Haastattelin kuljettajaa, joka kuljettaa tavaraa rajan yli viikoittain. Haastattelusta tuli esille se, että vaikka kuorma-auto ajaa TIR-carnet'illa rajan yli, silti rajatullissa olevat muodollisuudet kestävät pitkään. TIR-carnet-järjestelmä pyrkii helpottamaan tullimuodollisuuksia ja välttämään turhia tarkastuksia, mutta se ei silti toimi Venäjän rajalla näin yksinkertaisesti. Tällä hetkellä pääongelmana on Venäjän tullin henkilökunnan puute ja vähäinen tietotekniikan osuus rajatullitoiminnassa. Mielistäni lähitulevaisuudessa rekkajononongelma ei poistu kokonaan, vaikka käyttöön tulee pakollinen sähköinen tullaus. Tullaus tapahtuu määrätullitoimipaikoilla eikä rajatullissa. Venäjän pitää ottaa EU:n tullitoiminnasta mallia. Ensimmäinen asia, joka tulisi tehdä, on automatisoida Venäjän tullijärjestelmät. Pitäisi luoda ydin tullauskeskus, jossa sähköiset tiedot säilyvät ja tullivirkailijat voisivat saada tarvittavat tiedot vaivattomasti. Silloin ei tarvitsisi syöttää samoja tietoja monta kertaa. Priorisoinnissa tulisi olla tiukka yhteystyö ja tiedonvaihto EU:n ja Venäjän tullin välillä. Yhden askeleen eteenpäin tähän suuntaan Venäjä teki silloin, kun se liittyi WTO:hon.

Sähköinen tullausprosessi tapahtuu ilmoittajan ja tullivirkailijan välillä, sähköisten tietojen vaihdossa. Yleensä tullivirkailija, joka hoitaa tullausta istuu määrätullitoimipaikassa, jossa tullausprosessi tapahtuu. Jos kuvitellaan esimerkiksi, että samat tiedot saisi tullivirkailija rajatullitoimipaikalla, ja olisi olemassa yhtenäinen sähköinen tullauskeskus, syntyy kysymys, minne joutuu

rajavartiomies, joka kirjoittaa ylös auton ja puoliperävaunun numeron, laittaa oman leimansa ja kysyy ”Minkälainen lasti teillä on kuormassa?”. Minne joutuu jono punnituspaikalta rajalla? Jono siirtyisi tullivirkailijan ikkunaan. Minne joutuu toinen tullivirkailija, joka tarkistaa vielä kerran, että kaikki paperit ovat kunnossa? Minne joutuu kolmas tullivirkailija, joka tarkastaa veto-auton sisätilan, hansikaslokeron, CMR:n, TIR-sinettipaketin ja laittaa oman leimansa? Minne joutuu toinen rajavartijavirkailija, joka tarkastaa kuitin sekä sen, että kaikki leimat on olemassa? Tulisi tehdä niin, että tietotekniikan osuus Venäjän tullintoiminnassa olisi hallitseva. Työn valmistuttua ymmärsin paremmin, mihin EU ja Suomen tulli pyrkivät. Tulliviranomaiset pyrkivät luomaan yhtenäisen sähköisen tullijärjestelmän, jonka säännöt ovat selkeät kaikille osapuolille. Euroopan tullin kokemus sähköisessä asioinnissa tulee olemaan avuksi Venäjälle.

LÄHTEET

Kirjallisuus:

Hernesniemi H., Auvinen S. & Dubarev G., 2005. Suomen ja Venäjän logistinen kumppanuus. Helsinki: Yliopistopaino.

Hirsjärvi S., Remes P. & Sajavaara P., 2007. Tutki ja kirjoita. Helsinki: Tammi Oy.

Karhunen J. & Hokkanen S., 2007. Kansainväliset tavarakuljetukset. Jyväskylä: Gummerus Oy.

Kuzin, A. Haastattelu 12.6.2012. Hamina. Reliable Logistic Finland Oy.

SKAL. Tiedote 29.05.2012. Ennakkoilmoitusvelvoite Venäjälle voimaan 17. kesäkuuta 2012. [viitattu 8.4.2013].

Tullihallitus, 2006. TIR – käsikirja. Edita Publishing Oy.

Tullihallitus, 2010. Tullaustoiminta sähköistyy – olethan valmis! Tulliviesti 1/2010.

Tullihallitus, 2010. Suomen tulli rakentaa silta EU:n ja Venäjän välille. Tulliviesti 4/2010.

Tullihallitus, 2012. Venäjästä WTO:n jäsen kesällä – mikä muuttuu? Tulliviesti 2/2012.

Tullihallitus, 2012. Venäjän WTO-jäsenyys ja Suomen vientikauppa. Tulliviesti 2/2012.

Tullihallitus, 2012. Tulli myös tilastoi. Tulliviesti 3-4/2012.

Tullihallitus, 2012. Venäjän WTO – jäsenyys ja Suomen vientikauppa. Tulliviesti 2/2012.

Elektroniset lähteet:

Bezbumazhnie tehnologii elektronogo deklarirovanija cherez internet 2010. Virtualnaja tamozhnja. (käännös). Saatavissa: http://ya.vch.ru/hl/vch?url=webds/www.vch.ru/cgi-bin/guide.cgi%3Ftable_code%3D12%26action%3Dshow%26id%3D22145&mime=text/html&charset=windows-1251 [viitattu 3.4.2013].

BOFIT. 2013. Venäjä-ennuste 2013-2015, 1/2013. Suomen Pankin siirtymätalouksien tutkimuslaitos. Saatavissa: <http://www.suomenpankki.fi/bofit/seuranta/ennuste/Documents/bve113.pdf> [viitattu 3.4.2013].

Dalnoboishiki merznut na Rossisko-Finlandskoi granice. Online47. 1.2.2012. (käännös). Saatavissa: http://online47.ru/a/2012/02/01/Dalnobojskhiki_merznut_na/ [viitattu 20.9.2012].

Elektronnoe deklarirovanie cherez internet. TKS.ru.10.6.2012 (käännös). Saatavissa : <http://www.tks.ru/ed2prosto.shtml> [viitattu 31.1.2013].

Liikenne- ja viestintäministeriö. Suomen ja Venäjän välinen liikenne vuosina 2020 ja 2030. Ennuste talouden ja liikenteen kehityksestä. Julkaisuja 5/2013. Saatavissa: http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=2497123&name=DLFE-19241.pdf&title=Julkaisuja%205-2013 [viitattu 3.4.2013].

Liikenne- ja viestintäministeriö. Liikenneturvallisuuden parantaminen E18-tiellä ja siihen liittyvillä Suomen ja Venäjän välisillä liikenneyhteyksillä. Julkaisuja 22/2007. Saatavissa: http://www.lvm.fi/fileserver/LVM22_2007.pdf [viitattu 5.4.2013].

Rajaliikenne. Tilastot. Saatavissa: http://www.rajaliikenne.fi/fin/tietoa_rajaliikenteesta/tilastot/rajanylitykset.html [viitattu 23.1.2013].

Ruutikainen P., Inkinen T. & Tapaninen U. 2006. Suomen ja Venäjän välinen kuljetuslogistiikka. Saatavissa: <http://www.merikotka.fi/julkaisut/Kuljetuslogistiikka.pdf> [viitattu 24.1.2013].

Scenarii obmena soobshenijami. 2012. Customs.ru (käännös). Saatavissa: http://www.customs.ru/attachments/article/14243/pmi_1905_2.pdf [viitattu 5.11.2012].

SKAL pähkinänkuoressa. Saatavissa: http://www.skal.fi/tietoa_meista/skal_pahkinankuoressa [viitattu 5.4.2013].

Suomalais-Venäläinen kauppakamari. 2013a. Venäjän talous. Saatavissa: http://www.svkk.fi/tietoa_venajasta/talous [viitattu 8.4.2013].

Suomalais-Venäläinen kauppakamari. 2012. Venäjän-kaupan barometri, syksy 2012. Venäjä nousi Suomen toiseksi tärkeimmäksi vientimaaksi. Saatavissa: http://www.svkk.fi/tietoa_venajasta/suomen_ja_venajn_valinen_kauppa. [viitattu 23.1.2013].

Suomalais-Venäläinen kauppakamari. 2013b. Tullaus ja sertifiointi Venäjällä. Saatavissa: http://www.svkk.fi/tietoa_venajasta/tullaus_ja_sertifiointi [viitattu 8.4.2013].

Sähköinen tullaus käyttöön reilun vuoden päästä. 22.11.2007. Helsingin Sanomat 2007. Saatavissa: <http://www.hs.fi/kotimaa/artikkeli/S%C3%A4hk%C3%B6inen+tullaus+k%C3%A4ytt%C3%B6%C3%B6n+reilun+vuoden+p%C3%A4%C3%A4st%C3%A4/1135232142907> [viitattu 31.1.2013].

Tamozhennie posti gotovy k rabote s elektronnimi deklaracijami. Vesti.ru 25.10.2010 (käännös). Saatavissa : <http://www.vesti.ru/doc.html?id=402132>. [viitattu 31.01.2013].

Tullihallitus. Itään suuntautuva maantietransito heinä-syyskuussa 2012. Saatavissa: http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/tilastot/transito/trans12_3/ [viitattu 23.1.2013].

Tullimiesten rekkarinki ohjaa itärajan liikennettä. YLE uutiset 14.12.2012. Saatavissa: http://yle.fi/uutiset/tullimiesten_rekkarinki_ohjaa_itarajan_liikennetta/6416347 [viitattu 31.3.2013].

Vaalimaalla on 14 kilometrin rekkajono. Helsingin Sanomat, 2013. Saatavissa: <http://www.hs.fi/kotimaa/Vaalimaalla+on+14+kilometrin+rekkajono/a1364611232735> [viitattu 3.4.2013].

Venäjän Federaation liikenneministeriö 2012/2/4 (käännös).

Saatavissa: www.mintrans.ru/upload/iblock/da4/protokol_fin_04022012.doc [viitattu 30.11.2012].

Liite 1 SKAL Tiedote 29.05.2012

Helsinki 29.5.2012

Arvoisa TIR -käyttäjä:

Ennakoilmoitusvelvoite Venäjälle voimaan 17. kesäkuuta 2012

Venäjän, Valko-Venäjän ja Kazakstanin muodostaman tulliliiton alueelle saapuvista **TIR -kuormista on toimitettava 17.6.2012 lähtien ennakoilmoitus** sähköisessä muodossa kaksi tuntia ennen rajanylityspaikalle saapumista. Ilmoitus on tehtävä sen jäsenvaltion tulliviranomaiselle, jonka alueelle kuljetus saapuu.

Ennakkotietojen ilmoittamisvelvoitteen täyttämiseksi IRU on kehittänyt **TIR-EPD -järjestelmän**, jonka avulla ennakkotiedot voidaan lähettää s Venäjän ja Valko-Venäjän tulliille. Järjestelmä otettaneen lähiaikoina käyttöön myös Kazakstanissa.

Kyseinen järjestelmä toimii nettiselaimen avulla ja sen käyttöön vaadittavat tunnukset voitte tilata SKAL:sta. Suosittelemme tekemään tilauksen: alexander.tashtanbekov@skal.fi mahdollisimman pian, sillä tunnukset luodaan IRU:ssa ja niiden toimitus kestää jonkin aikaa. TIR EDP -järjestelmään kannattaa joka tapauksessa tutustua, koska sen ympärille pyritään jatkossa luomaan erilaisia TIR -toimijoita hyödyttäviä maksullisia lisäarvopalveluita.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
SKAL Kustannus Oy

Iiro Lehtonen
Toimitusjohtaja

Esa Näätänen
Laki- ja TIR -asiain päällikkö