EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 13.7.2026
COM(2026) 362 final

KOMISSION KERTOMUS EUROOPAN PARLAMENTILLE JA NEUVOSTOLLE

unionin tullikoodeksin 278 a artiklan nojalla edistymisestä koodeksissa säädettyjen sähköisten järjestelmien kehittämisessä

{SWD(2026) 180 final}

Sisällysluettelo

1. Johdanto 2
2. Tiivistelmä 4
3. Kertomuksen sisältö 6
4. UTK:n digitaalista täytäntöönpanoa koskevat velvollisuudet 7
5. Yleiskatsaus UTK:n sähköisten järjestelmien käyttöönoton edistymisestä 7
5.1 ENNEN VUOTTA 2025 VALMISTUNEET HANKKEET 7
5.2 HANKKEIDEN EDISTYMINEN VUONNA 2025 8
5.3 RISKIT JA LIEVENTÄVÄT TOIMENPITEET 18

1. JOHDANTO

Tämä asiakirja on unionin tullikoodeksin[1], jäljempänä 'UTK', digitaalista täytäntöönpanoa koskeva vuoden 2025 vuotuinen edistymiskertomus. Se on **seitsemäs ja viimeinen** komission UTK:n 278 a artiklan mukaisesti laatima kertomus[2] sähköisten järjestelmien kehittämisen edistymisestä.

UTK tuli voimaan 1. toukokuuta 2016. Vuonna 2019 tehtyjen muutosten[3] jälkeen siinä vahvistetaan, että digitaalista siirtymää koskevat hankkeet ja UTK:n täytäntöönpano on saatava asteittain päätökseen joko vuonna 2020, 2022 tai 2025. Siirtymäkauden aikana tullimuodollisuuksien suorittamiseen voidaan käyttää olemassa olevia sähköisiä ja paperiasiakirjoihin perustuvia järjestelmiä (niin sanotut siirtymätoimenpiteet) siihen asti, kun UTK:ssa säädetyt uudet tai päivitetyt sähköiset järjestelmät ovat toiminnassa.

Tässä yhteydessä UTK:n työohjelmaa[4] ja sähköisiä järjestelmiä koskevista teknisistä järjestelyistä annettua täytäntöönpanoasetusta[5] (IRTA) on luettava yhdessä UTK:n ja sen delegoitujen säädösten ja täytäntöönpanosäädösten kanssa.

UTK:n työohjelma on oikeudellinen väline, jolla ohjataan asteittaista ja monimutkaista kolmiulotteista siirtymistä kohti täysin digitaalista tulliympäristöä ottaen huomioon järjestelmien keskinäiset riippuvuussuhteet ja todellisen kehityksen tilanne. Se on väline, jolla sidosryhmiä (jäsenvaltiot, komissio ja talouden toimijat) ohjataan hankkeiden toteuttamiseen yhtenäisellä ja toteuttamiskelpoisella tavalla 31. joulukuuta 2025 saakka, joka on digitaalisen siirtymän viimeinen päättymispäivä. Sähköisiä järjestelmiä koskevista teknisistä järjestelyistä annetussa täytäntöönpanoasetuksessa määritellään kunkin järjestelmän tekniset järjestelyt eli komponentit, vastuut, tietojen saatavuus ja tekninen siirtymä.

Tässä kertomuksessa tukeudutaan UTK:n työohjelmaan, jonka komissio hyväksyi 15. joulukuuta 2023 ja joka muodostaa perustan edistymisestä raportoinnille. Ohjelman ja hankkeiden hallinnointiin liittyvät näkökohdat määritellään tullin monivuotisessa strategisessa suunnitelmassa. **Tässä kertomuksessa käsitellään Euroopan unionin vuosien mittaan saavuttamaa edistystä täysin digitaaliseen tulliin siirtymiseksi vuonna 2025 eli UTK:n täytäntöönpanon viimeisenä vuotena**.

UTK:lla luodaan oikeusperusta täysin digitaaliselle ja yhdenmukaistetulle tullikehykselle kaikkialla Euroopan unionissa ja sen ulkorajoilla, mutta lisäksi sen kokonaisvaltainen ja yhdenmukainen täytäntöönpano kaikilla tullialoilla ja kaikissa jäsenvaltioissa on **hyvin toimivan tulliliiton ennakkoedellytys ja tarjoaa perustan tulliuudistuksen seuraavalle vaiheelle**. Sen vuoksi on olennaisen tärkeää, että kaikki jäsenvaltiot saavat oman osuutensa nykyisen UTK:n täytäntöönpanosta päätökseen sen varmistamiseksi, että talouden ja kaupan alan toimijat saavat täyden hyödyn täytäntöönpanosta, ennen kuin ne siirtyvät EU:n tulliuudistuksen piiriin. Komissio hyväksyi

[1] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 952/2013, annettu 9 päivänä lokakuuta 2013, unionin tullikoodeksista (EUVL L 269, 10.10.2013, s. 1).

[2] Komission kertomukset Euroopan parlamentille ja neuvostolle:
2019: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/ALL/?uri=CELEX%3A52019SC0434;
2020: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0339;
2021: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021SC0382;
2022: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52023SC0029;
2023: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=COM:2024:395:FIN;
2024: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=celex:52025DC0579.

[3] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/632, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, asetuksen (EU) N:o 952/2013 muuttamisesta muita menetelmiä kuin unionin tullikoodeksissa säädettyjä sähköisiä tietojenkäsittelymenetelmiä koskevan siirtymäkauden pidentämiseksi (EUVL L 111, 25.4.2019, s. 54).

[4] Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2023/2879, annettu 15 päivänä joulukuuta 2023, unionin tullikoodeksissa säädettyjen sähköisten järjestelmien kehittämistä ja käyttöönottoa koskevan työohjelman vahvistamisesta (EUVL L, 2023/2879, 22.12.2023, s. 1, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302879).

[5] Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2025/512, annettu 13 päivänä maaliskuuta 2025, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013 mukaisten tietojen vaihtamiseen ja tallentamiseen tarkoitettujen sähköisten järjestelmien kehittämistä, ylläpitämistä ja käyttämistä koskevista teknisistä järjestelyistä (EUVL L, 2025/512, 20.3.2025, s. 1, https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2025/512/oj/fin).

17. toukokuuta 2023 ehdotuksen[6] tulliliiton kattavaksi uudistamiseksi, mukaan lukien uusi UTK, mikä merkitsee merkittävää muutosta EU:n tullikehykseen. Euroopan parlamentti ja neuvosto pääsivät 26. maaliskuuta 2026 kolmikantaneuvotteluissa poliittiseen yhteisymmärrykseen komission ehdotuksesta EU:n tullisääntöjen uudistukseksi, joka on kunnianhimoisin uudistus sitten vuoden 1968. Oikeudellisten ja lingvististen asiantuntijoiden on nyt määrä tarkistaa luonnosteksti, jonka neuvosto ja Euroopan parlamentti hyväksyvät julkaistavaksi *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* viimeistään marraskuussa 2026.

Tulliuudistus perustuu kolmeen pääpilariin:

1) **älykkäämpi riskienhallinta ja tullivalvonta uuden EU:n tulliviranomaisen ja EU:n tullidatakeskuksen kautta**: menettelyjen digitalisointi ja yksinkertaistaminen, alhaisemmat kustannukset ja vähemmän byrokratiaa, yhtenäisemmän lähestymistavan edistäminen ulkorajoilla ja sisämarkkinoiden suojelu entistä vahvempien, datavetoisempien riskinhallinnan ja täytäntöönpanon avulla
2) **kaupan toimijoiden kanssa solmittava uusi kumppanuus**: uusi kumppanuus perustuu läpinäkyviin prosesseihin, joiden avulla vaatimustenmukaiset kauppavirrat voivat toimia ilman virallista vuorovaikutusta tullin kanssa ja jotka keventävät asiaan liittyvää hallinnollista taakkaa
3) **nykyaikainen sähköisen kaupankäynnin kehys**: räätälöity sähköisen kaupankäynnin tullijärjestelmä, jonka ansiosta verkkoalustat ovat keskeisiä toimijoita sen varmistamisessa, että verkossa suoraan kuluttajille EU:ssa myytävät tavarat täyttävät kaikki tullivelvoitteet.

Tulli on tärkeä osa sisämarkkinoiden ja EU:n kansalaisten turvallisuuden varmistamisessa. Tulliuudistuksen myötä eurooppalaiset tulliviranomaiset pystyvät mukautumaan nopeasti muuttuvaan kansainvälisen kaupan toimintaympäristöön. Uudistuksella otetaan käyttöön useita kohdennettuja toimenpiteitä sähköisen kaupankäynnin nopeaan kasvuun vastaamiseksi. Komissio ja jäsenvaltiot sopivat **tilapäisenä ratkaisuna** marraskuussa 2025 poistavansa siihen asti voimassa olleen alle 150 euron arvoisten pakettien tullivapautuksen ja määräävänsä tällaisille paketeille 3 euron tullin 1. heinäkuuta 2026 alkaen. Kynnysarvon poistamisella pyritään tasapuolistamaan sähköisen kaupankäynnin ja perinteisen vähittäiskaupan toimintaedellytyksiä, palauttamaan kaupankäynnin oikeudenmukaisuus ja varmistamaan kuluttajien valinnanvara. Lisäksi 26. maaliskuuta tehdyllä kolmikantasopimuksella otetaan käyttöön EU:hun tuotavien arvoltaan vähäisten tavaroiden **käsittelymaksu** tulliviranomaisille aiheutuvien kasvavien kustannusten kompensoimiseksi. Maksu otetaan käyttöön viimeistään 1. marraskuuta 2026. Kun EU:n tullidatakeskus on täysin toiminnassa, tavaraan sovelletaan tavanomaisia tulleja.

On huomattava, että tässä vaiheessa **on vaarana, että UTK:n digitaalisen täytäntöönpanon viivästykset ohitetaan yksinkertaisina teknisinä viivästyksinä**, vaikka niiden systeemiset seuraukset voivat olla vakavia EU:lle. Vialliset tai vain osittain käyttöön otetut vienti-/tuontijärjestelmät voivat aiheuttaa ruuhkautumista tärkeissä poistumis- tai saapumispaikoissa, mikä voi johtaa mielenosoituksiin, valvonnan laiminlyöntiin ja toimitusketjun viivästyksiin. Lisäksi väärin kohdistetut tiedot voivat johtaa suuririskisten tavaroiden (kaksikäyttötuotteiden, pakotteiden alaisten tavaroiden ja aliarvostetun tuonnin) luovuttamiseen liikkeeseen ennen kuin täydellistä riskianalyysiä on tehty, mikä saattaa esimerkiksi haitata komission kykyä havaita ongelmia ja laatia reagointistrategia ajoissa.

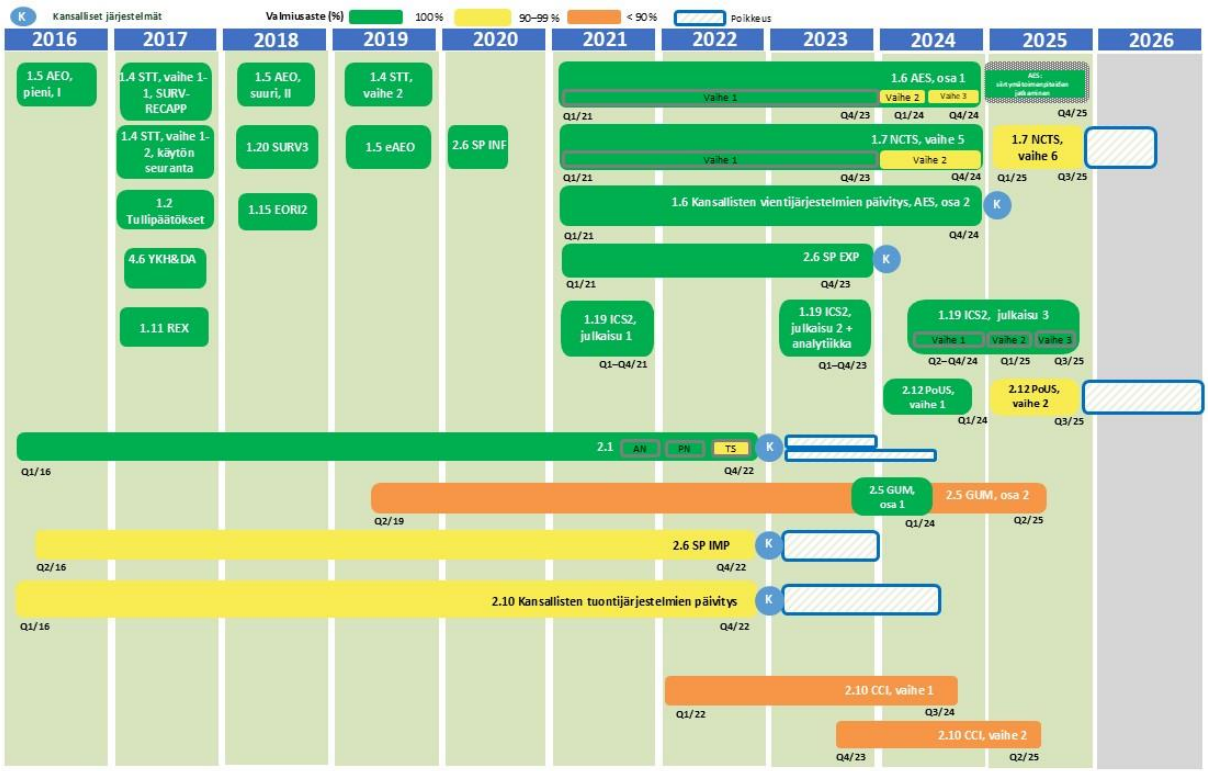
UTK:n digitaaliohjelman oikea-aikainen saattaminen päätökseen on erittäin tärkeä tavoite, jotta UTK:n hyödyt kaupan alan toimijoille toteutuisivat. Hyötyjä saadaan aikaan muun muassa yhdenmukaistamalla menettelyjä edelleen, tekemällä digitaalisuudesta suunnittelun lähtökohta, jota tuetaan kansainvälisesti yhdenmukaistetulla ja yhdennetyllä EU:n tullitietomallilla, sekä ottamalla käyttöön pitkälle meneviä yksinkertaistuksia luotettaville kaupan alan toimijoille. UTK:n digitaalisen täytäntöönpanon loppuun saattaminen on tässä mielessä ratkaisevan tärkeää, jotta voidaan tukea ja edistää tulliuudistusta ja tulevan EU:n tullidatakeskuksen kehittämistä sekä varmistaa, että

[6] Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin tullikoodeksista, Euroopan unionin tulliviranomaisen perustamisesta ja asetuksen (EU) N:o 952/2013 kumoamisesta (COM(2023) 258 final).

tulliuudistuksen luvatuilla merkittävillä yksinkertaistamisilla on vahva yhdenmukaistamiseen ja digitalisaatioon pohjaava perusta.

2. TIIVISTELMÄ

UTK:n täytäntöönpano on edennyt viimeiseen ja ratkaisevaan vuoteensa. Sen jälkeen, kun UTK:n työohjelma hyväksyttiin vuonna 2014, komissio, jäsenvaltiot ja talouden toimijat ovat yhdessä kehittäneet täysin digitaalista tulliympäristöä. Digitaalisesta työohjelmasta oli vuoden 2025 alkuun mennessä saatu valmiiksi 70 prosenttia. Vuoden 2025 aikana täytäntöönpanoprosessissa edistyttiin merkittävästi ja sekä Euroopan laajuisissa että kansallisissa järjestelmissä saavutettiin useita tärkeitä virstanpylväitä, mikä näkyy tasaisena siirtymänä kohti suurelta osin ”vihreää” täytäntöönpanoympäristöä kaikissa jäsenvaltioissa. Tämä kertomus osoittaa, että **UTK:n digitaalinen täytäntöönpano oli lähes valmis vuoden 2025 loppuun mennessä**. Täytäntöönpanon edistyminen on esitetty kaaviossa 1. Vihreällä merkityt hankkeet oli saatettu päätökseen. Oranssilla merkityt hankkeet osoittavat ne osa-alueet, joilla oli valmista alle 90 prosentilla jäsenvaltioista, ja keltaisella merkityt kohdat osoittavat hankkeet, joiden osalta 90–99 prosenttia jäsenvaltioista oli valmiita.



Kaavio 1: Yleiskatsaus aikataulusta

UTK:n digitaalinen täytäntöönpano on nyt siis **pääosin saatettu päätökseen**. Suurin osa UTK:n järjestelmistä on otettu käyttöön, ja jäsenvaltiot työskentelevät täysin integroidussa UTK:n digitaalisessa ympäristössä. **Kaikista kansallisista järjestelmistä 96 prosenttia ja kaikista keskitetyistä Euroopan laajuisista järjestelmistä 100 prosenttia oli otettu käyttöön vuoden 2025 loppuun mennessä**. **Jäljellä olevat haasteet ovat vähäisiä ja maa- ja hankekohtaisia**. Nämä eivät enää ole UTK:n yleiseen rakenteeseen liittyviä haasteita vaan jäännösviipeitä tai siirtymävaiheen ongelmia, joita esiintyy vain muutamassa jäsenvaltiossa. Kaikkein kriittisin on tuonnin keskitettyä tulliselvitystä koskeva hanke.

Muut erityisiä jatkotoimia tietyissä jäsenvaltioissa edellyttävät hankkeet ovat seuraavat: väliaikaista varastointia koskevan kansallisen järjestelmän ja kansallisen tuontijärjestelmän käyttöönotto sekä myös vakuuksien hallintajärjestelmän (GUM) kansallisen osan, automaattisen vientijärjestelmän (AES) (muu kuin ydintoiminto), uuden tietokoneavusteisen passitusjärjestelmän (NCTS) vaiheen 5 (muu kuin ydintoiminto) ja vaiheen 6 (poikkeus 31. toukokuuta 2026 asti) ja unioniaseman selvityksen (PoUS) vaiheen 2 (poikkeus 1. maaliskuuta 2027 asti) käyttöönotto.

Vielä toteuttamattomat toimet koskevat pääasiassa joidenkin jäsenvaltioiden viimeisten päivitysten valmiiksi saattamista, testausta tai käyttöönottoa edeltävää järjestelmän validointia, talouden toimijoiden siirtymistä hiljattain käyttöön otettuihin järjestelmiin sekä järjestelmien välisiä yhteenliitäntöjä. Komissio teki vuonna 2025 kolme poikkeusta koskevaa päätöstä oikeusvarmuuden ja liiketoiminnan jatkuvuuden takaamiseksi. Päätöksillä tuetaan ensisijaisesti talouden toimijoiden siirtymistä järjestelmään, jossa niiden on osoitettava EU:n rajaturvallisuusvaatimusten täyttyminen passituksen yhteydessä (ICS2, julkaisu 3 ja NCTS, vaihe 6) sekä esitettävä tullikäyttöön tarkoitettu tavaraluettelo selvityksenä unioniasemasta (PoUS, vaihe 2). Päätösten soveltamisalaa ja aikataulun pidentämistä on rajoitettu, ja komissio on ottanut käyttöön yksityiskohtaisia seurantamekanismeja, joilla se valvoo hankkeiden edistymistä tiiviisti, kunnes ne on saatettu loppuun.

Lisäksi **komissio päätti vuonna 2025 ryhtyä oikeustoimiin 14:ää jäsenvaltiota vastaan**, koska ne eivät olleet täyttäneet UTK:n ja sen täytäntöönpanosäädösten mukaisia velvoitteitaan. Oikeustoimet koskevat kahta pääasiallista vaatimustenvastaisuuksien tyyppiä: Toinen niistä liittyy digitaalisten tullijärjestelmien käyttöönottoon (esimerkiksi lentoliikenteen väliaikainen varastointijärjestelmä, kansallinen tuontijärjestelmä tai automaattinen vientijärjestelmä), johon sisältyy talouden toimijoiden järjestelmien operatiivisen valmiuden ja siirtymän varmistaminen. Nämä oikeustoimet koskevat kymmentä jäsenvaltiota. Toinen vaatimustenvastaisuuksien tyyppi puolestaan koskee kaikkien 57 vakioidun tullitietoelementin toimittamista vaaditussa muodossa valvontajärjestelmän kautta, joka on olennaista EU:n tullitietojen keräämisen, seurannan ja riskinhallinnan kannalta. Nämä toisen tyypin oikeustoimet koskevat yhteensä 13:a jäsenvaltiota.

Komission toimet suunnittelun, koordinoinnin, tietyille jäsenvaltioille annettavan tuen, seurannan ja täytäntöönpanon yhdistämiseksi ovat osoittautuneet tehokkaiksi.

Vuoden 2025 loppuun mennessä suurin osa asianomaisista jäsenvaltioista oli onnistunut korjaamaan viivästykset asianmukaisesti. Vain muutamissa jäsenvaltioissa käyttöönotto viivästyy vuoteen 2026, muutamissa erityistapauksissa vuoteen 2027. Jäljellä olevat puutteet on selvästi tunnistettu, ne ovat aikasidonnaisia ja niitä seurataan tiiviisti. Niihin sovelletaan joko poikkeuksia koskevia päätöksiä ja/tai tehostettua seurantaa ja tarvittaessa tehostettuja täytäntöönpanon valvontatoimenpiteitä. Samaan aikaan jäsenvaltioiden vaikeudet kriittisten hankkeiden, erityisesti kansallisten järjestelmien ja osien, täytäntöönpanossa ovat kuitenkin korostaneet **sellaisten monimutkaisten digitaalisen siirtymän yhteishankkeiden haavoittuvuutta, joissa komissio, 27 jäsenvaltiota ja tuhannet talouden toimijat pyrkivät ottamaan digitaaliset järjestelmät käyttöön sovitussa laajuudessa tiettyyn valmistumisajankohtaan mennessä**. Digitaalinen siirtymä edellyttää uusien järjestelmien integrointia olemassa oleviin järjestelmiin sekä yhteentoimivuutta eri osa-alueiden, kuten viennin ja sitä seuraavan passitusmenettelyn, välillä. Monimutkaisuus kasvaa entisestään, kun järjestelmiltä edellytetään yhteentoimivuutta myös muiden kuin tullialan digitaalisten siirtymäohjelmien, kuten eurooppalaisen merenkulkualan yhdennetyn palveluympäristön, kanssa.

Tarkasteltaessa yleisiä kokemuksia UTK:n digitaalisesta muutoksesta ja UTK:n työohjelman täytäntöönpanosta kymmenen vuoden ajalta havaittiin selvää säännönmukaisuutta. Jäsenvaltiot korostivat, että suurimmat vaikeudet hankkeiden loppuun saattamiselle onnistuneesti liittyvät 1) hallintorakenteisiin, jotka mahdollistavat oikea-aikaisen päätöksenteon, 2) sidosryhmien jatkuvaan osallistamiseen sekä 3) selkeän soveltamisalan määrittämiseen ja säilyttämiseen.

Kaiken kaikkiaan UTK:n digitaalinen täytäntöönpano päätettiin muodollisesti vuoden 2025 lopussa. UTK:n keskeiset digitaaliset puitteet ovat nyt käytössä EU:n tasolla. Tämä on merkittävä saavutus, joka vahvistaa EU:n ulkorajojen ja kauppavirtojen valvontaa aikana, jolloin

kansainvälinen tilanne on geopoliittisesti ja geotaloudellisesti erittäin epävakaa. Tulliliitto voi nyt edetä siirtymä- ja toteutusvaiheesta lujittamis- ja vakauttamisvaiheeseen UTK:n tarjotessa tulevalle tulliuudistukselle vankan ja uskottavan perustan.

3. KERTOMUKSEN SISÄLTÖ

UTK:n työohjelmassa luetellut hankkeet voidaan jakaa IRTA:n[7] määritelmien perusteella kolmeen järjestelmäluokkaan:

i) **Euroopan laajuiset keskitetyt järjestelmät**, joita komissio kehittää tai päivittää (edellyttävät usein myös kansallisten järjestelmien kehittämistä tai päivittämistä jäsenvaltioilta)
ii) **Euroopan laajuiset hajautetut järjestelmät**, joita komission on kehitettävä tai päivitettävä mutta joissa on merkittävä kansallinen osa, joka jäsenvaltioiden on pantava täytäntöön
iii) **kansalliset järjestelmät**, joita jäsenvaltioiden on kehitettävä tai päivitettävä itse.

Tässä kertomuksessa selitetään ensin kertomuksen laatimismenetelmä ja käytetyt lähteet (2 jakso), minkä jälkeen siinä käsitellään lyhyesti UTK:n sähköisiin järjestelmiin liittyviä vastuita (4 jakso). Lisäksi kertomus sisältää yleiskatsauksen eri hankkeista ja niiden edistymisestä (5 jakso), ja siinä kuvataan myös riskit ja lieventävät toimenpiteet (6 jakso).

Tähän kertomukseen **liittyy komission yksiköiden valmisteluasiakirja**[8], joka julkaistaan tämän yhteydessä viimeistään kesäkuun 2025 lopussa ja joka sisältää yksityiskohtaisia tietoja jäsenvaltioiden raportoimien hankkeiden suunnittelusta ja edistymisestä. Tätä työtä tuki ulkopuolinen toimeksisaaja. Kertomuksessa käsitellään pääasiassa jäsenvaltioiden viimeisimpiä päivityksiä.

Kertomus ja komission yksiköiden valmisteluasiakirja perustuvat seuraavista **lähteistä** kerättyihin tietoihin:

1) Kansalliset hankesuunnitelmat, jotka jäsenvaltioiden on toimitettava kahdesti vuodessa (tammikuussa ja kesäkuussa) ja jotka pyydettiin päivittämään jälleen vuoden 2025 lopulla.

Kustakin hankkeesta kerättyihin tietoihin sisältyvät tarkat päivämäärät, tilanne ja edistyminen kunkin UTK:n työohjelmassa asetetun välitavoitteen osalta.

2) Jäsenvaltioille suunnattu **kysely**.

Tietoihin sisältyivät riskien, viivästysten ja viivästysten syiden arviointi sekä hankkeisiin liittyvät suunnitellut ja/tai toteutetut korjaavat toimenpiteet. Lisäksi jäsenvaltiot toimittivat vuonna 2023 omaksutun lähestymistavan mukaisesti tietoja myös hankkeiden kehittämisen aikana saaduista kokemuksista ja mahdollisesti tarvittavasta lisätuesta.

3) Kahdenväliset korkean tason kokoukset jäsenvaltioiden kanssa.

Kahdenvälisissä kokouksissa jäsenvaltioilta saadaan kattava ja tarkka käsitys kunkin UTK-hankkeen tilanteesta, myös niiden kohtaamista ongelmista, ja ehdotuksia ongelmatilanteiden ratkaisemiseksi.

4) Euroopan laajuisten koordinointi- ja seurantaohjelmien tuotokset.

Tämä kertomus sisältää myös analyysin, joka perustuu yksityiskohtaisempiin tietoihin, jotka komission verotuksen ja tulliliiton pääosaston hankepäälliköt ovat toimittaneet ja jotka jäsenvaltiot ovat raportoineet vuodesta 2020 lähtien käytössä olleiden Euroopan laajuisten järjestelmien koordinointiohjelmien puitteissa.

---

[7] Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2025/512, annettu 13 päivänä maaliskuuta 2025, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013 mukaisten tietojen vaihtamiseen ja tallentamiseen tarkoitettujen sähköisten järjestelmien kehittämistä, ylläpitämistä ja käyttämistä koskevista teknisistä järjestelyistä (EUVL L, 2025/512, 20.3.2025, s. 1, https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2025/512/oj/fin).

[8] Komission Euroopan parlamentille ja neuvostolle antamaan kertomukseen unionin tullikoodeksin 278 a artiklan nojalla edistymisestä koodeksissa säädettyjen sähköisten järjestelmien kehittämisessä liittyvä komission yksiköiden valmisteluasiakirja (SWD(2026) 180 final).

4. UTK:N DIGITAALISTA TÄYTÄNTÖÖNPANOA KOSKEVAT VELVOLLISUUDET

Jäsenvaltiot ja komissio sopivat kunkin järjestelmän (keskitetty, hajautettu tai kansallinen) arkkitehtuurista, jonka perusteella määritellään **tehtävien jako** UTK:n digitaaliseen täytäntöönpanoon liittyvien järjestelmien kehittämiseen, käyttöönottoon, toimintaan ja ylläpitoon liittyvien **vastuiden** osalta. Tästä säädetään IRTA:ssa, jossa kuvaillaan, mitä osia kyseisissä järjestelmissä on oltava, sekä se, ovatko ne kansallisia (kehitetty kansallisella tasolla) vai yhteisiä (kehitetty EU:n tasolla). Arkkitehtuurin osalta keskitetyt järjestelmät ja hajautetut järjestelmät ovat luonteeltaan Euroopan laajuisia ja sisältävät oletusarvoisesti yhteisiä osia, jotka toisinaan yhdistyvät kansallisiin osiin, kun taas kansalliset järjestelmät koostuvat ainoastaan kansallisista osista.

IRTA:n 103 artiklan mukaisesti komissio kehittää ja testaa **yhteisiä osia** sekä ottaa ne käyttöön ja hallinnoi niitä, ja jäsenvaltiot voivat testata niitä. Jäsenvaltiot kehittävät ja testaavat **kansallisia osia** sekä ottavat ne käyttöön ja hallinnoivat niitä.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kansalliset osat ovat yhteentoimivia yhteisten osien kanssa. Komissio laatii ja ylläpitää hajautettuja järjestelmiä koskevia yhteisiä eritelmiä tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa. Jäsenvaltioiden on kehitettävä, käytettävä ja ylläpidettävä rajapintoja sellaisten hajautettujen järjestelmien toimivuuden varmistamiseksi, joita tarvitaan vaihdettaessa tietoja talouden toimijoiden ja muiden henkilöiden kanssa kansallisten osien ja rajapintojen kautta sekä muiden jäsenvaltioiden kanssa yhteisten osien kautta.

5. YLEISKATSAUS UTK:N SÄHKÖISTEN JÄRJESTELMIEN KÄYTTÖÖNOTON EDISTYMISESTÄ

UTK:n työohjelma sisältää 17 hanketta, jotka johtavat vaadittavien sähköisten järjestelmien käyttöönottoon. Niistä 14 on **Euroopan laajuisia hankkeita**, joista komissio on vastuussa yhdessä jäsenvaltioiden kanssa (ja jotka johtavat keskitettyihin ja hajautettuihin järjestelmiin). Jäsenvaltiot vastaavat yksin kolmesta **kansallisesta hankkeesta** (jotka johtavat kansallisiin järjestelmiin).

5.1 ENNEN VUOTTA 2025 VALMISTUNEET HANKKEET

Komissio on toteuttanut kaikki vastuullaan olevat digitaaliset hankkeet. Jäsenvaltiot ovat edistyneet järjestelmiensä ja osiensa käyttöönotossa. Kuten aiemmissa kertomuksissa on kuvattu, seuraavat 12 **uutta järjestelmää tai päivitystä** on otettu onnistuneesti käyttöön:

- UTK – Rekisteröidyn viejän järjestelmä – *REX* (uusi): otettiin käyttöön vuonna 2017
- UTK – Tullauspäätösjärjestelmä – *CDS* (uusi): otettiin käyttöön vuonna 2017
- UTK – Kaupan alan toimijoiden suora pääsy Euroopan tietojärjestelmiin – *YKH&DA* (yhtenäinen käyttäjien hallintajärjestelmä ja digitaalinen allekirjoitus) (uusi): otettiin käyttöön vuonna 2017
- UTK – Talouden toimijoiden rekisteröinti- ja tunnistejärjestelmä 2 – *EORI2* (päivitys): otettiin käyttöön vuonna 2018
- UTK – Surveillance 3 – *SURV3* (päivitys): otettiin käyttöön vuonna 2018[9]
- UTK – Sitovat tariffitiedot – *STT* (päivitys): otettiin käyttöön vuonna 2019
- UTK – Valtuutetut talouden toimijat – *AEO* (päivitys): otettiin käyttöön vuonna 2019
- UTK – Vakioitu tietojenvaihto erityismenettelyjä varten – *INF* (uusi): otettiin käyttöön vuonna 2020

[9] Jäsenvaltioiden tietojen toimittamiseen liittyy kuitenkin edelleen haasteita.

- UTK – Tuontivalvontajärjestelmä 2 – julkaisu 1 & 2 – *ICS2 – julkaisu 1 & 2* (päivitys): julkaisu 1 otettiin käyttöön vuonna 2021 ja julkaisu 2 vuonna 2023.
- UTK – Vakuuksien hallinta – osa 1 – *GUM-järjestelmän osa 1* otettiin käyttöön vuonna 2024
- UTK – Unioniaseman selvitys – vaihe 1 – *PoUS* otettiin käyttöön vuonna 2024
- UTK – Uusi tietokoneavusteinen passitusjärjestelmä – vaihe 5 – *NCTS-järjestelmän vaihe 5* otettiin käyttöön vuonna 2024.

5.2 HANKKEIDEN EDISTYMINEN VUONNA 2025

Tässä kertomuksessa tuodaan esiin käynnissä olevien komission ja jäsenvaltioiden hankkeiden toteuttamisessa vuonna 2025 aikaansaatuja saavutuksia, tapahtunutta edistymistä ja kohdattuja haasteita.

5.2.1 Euroopan laajuiset hankkeet

Euroopan laajuisilla hankkeilla on erityinen rakenne, sillä ne joko koostuvat ainoastaan keskitetystä järjestelmästä tai sisältävät sekä keskitettyjä että kansallisia osia. Kuten UTK:n 278 artiklan 3 kohdassa todetaan, niiden oli oltava toiminnassa viimeistään 31. joulukuuta 2025. Seuraavassa esitetään kunkin hankkeen lyhyt kuvaus ja edistyminen. Lisätietoja on tämän kertomuksen liitteenä olevan komission yksiköiden valmisteluasiakirjan 3 ja 4 jaksossa.

1) **UTK – Vakuuksien hallinta** – GUM (uusi): Hankkeen tarkoituksena on varmistaa erityyppisten vakuuksien tehokas ja vaikuttava hallinnointi kaikkialla EU:ssa. Tavoitteena on erityisesti parantaa vakuuksien käsittelynopeutta, jäljitettävyyttä ja valvontaa tullitoimipaikkojen välillä. Vakuuksien hallintaa tehdään kahdella tasolla. Yleisvakuuksia koskevien lupien hallintaan (mukaan lukien viitemäärän rekisteröinti sekä jako tullimenettelyjen ja asianomaisten jäsenvaltioiden mukaisesti) käytetään GUM-järjestelmän keskitettyä osaa (osa 1), kun taas yleisvakuuksien rekisteröinti ja hallinta sekä niihin liittyvien viitemäärien seuranta toteutetaan kansallisella tasolla UTK:n mukaisessa, kansallisesti kehitetyssä vakuuksien hallintaa koskevassa osassa (osa 2), johon sisältyy myös muuntyyppisten vakuuksien rekisteröinti ja hallinta.

Edistyminen: *GUM-järjestelmän osa 1*, joka hallinnoi keskitetysti vakuuksia, joita voidaan käyttää useissa jäsenvaltioissa, otettiin käyttöön 11. maaliskuuta 2024 tullauspäätösjärjestelmässä. Kun otetaan huomioon GUM-järjestelmän kahden osan yhteenliitäntä, vaatimustenmukaisuustestaukseen liittyvät toimet ovat edelleen käytettävissä, kunnes jäsenvaltiot ottavat käyttöön *GUM-järjestelmän osan 2* järjestelmänsä.

Kansallisen osan eli *GUM-järjestelmän osan 2* suhteen jäsenvaltioiden oli määrä luoda toimivat yhteydet keskitettyyn osaan 11. maaliskuuta 2024 ja 2. kesäkuuta 2025 välisenä aikana. Kymmenen jäsenvaltiota on varmistanut ottaneensa kansallisen osansa oikea-aikaisesti käyttöön.

Vuoden 2025 loppuun mennessä *GUM-järjestelmän osan 2* oli ottanut käyttöön 21 jäsenvaltiota, joten **valmistumisaste oli 78 prosenttia**. Loput kuusi jäsenvaltiota (DK, FR, GR, HR, CY ja IT) olivat suunnitelleet ottavansa osan käyttöön vuoden 2026 alussa.[10]

2) **UTK – Tuontivalvontajärjestelmä 2** – *ICS2* (päivitys): Hankkeen tarkoituksena on lisätä toimitusketjun turvallisuutta parantamalla lastin ennakkoilmoituksissa olevien tietojen laatua, rekisteröintiä, saatavuutta ja jakamista.

Edistyminen: *ICS2-järjestelmän julkaisussa 3* laajennetaan soveltamisalaa lentoliikenteestä meri- ja sisävesiliikenteeseen, maantieliikenteeseen ja rautatieliikenteeseen. Julkaisut 1 ja 2 on otettu kaikilta osin käyttöön ICS2-hankkeessa, ja julkaisua 3 koskevaa työtä on jatkettu. Talouden toimijat suunnittelivat ottavansa ICS2-järjestelmän julkaisun 3 käyttöön kolmessa vaiheessa:

[10] Viimeisimpien kansallisten hankesuunnittelutietojen perusteella Kroatia otti käyttöön GUM-järjestelmän kansalliset osansa 1. maaliskuuta 2026. Muut (IT, CY, DK ja FR) ottavat kansalliset osansa käyttöön 1. heinäkuuta 2026 mennessä ja Kreikka viimeistään joulukuussa 2026.

meri- ja sisävesiliikenteen harjoittajat viimeistään 4. joulukuuta 2024 (vaihe 1), meri- ja sisävesiliikenne viimeistään 1. huhtikuuta 2025 (vaihe 2) ja maantie- ja rautatieliikenteen harjoittajat, mukaan lukien näissä liikennevälineissä kuljetettaviin postilähetyksiin sisältyvät tavarat, viimeistään 1. syyskuuta 2025 (vaihe 3).

Koska kyse on keskitetystä järjestelmästä, tätä julkaisua koskevat vaatimustenmukaisuustestaukseen liittyvät toimet ovat yksinomaan talouden toimijoiden toteuttamia. Joissakin jäsenvaltioissa ilmeni vuoden 2025 puolivälissä hälyttäviä merkkejä talouden toimijoiden valmiudesta ICS2-järjestelmän julkaisun 3 käyttöönoton vaiheeseen 3.

Tarve integroida ICS2-järjestelmä älykkäisiin rajajärjestelmiin, niiden talouden toimijoiden suuri määrä, joiden on vaikea saada jäsenvaltiolta rekisteröinti tietojärjestelmiin liittymistä varten, ICS2-järjestelmän käyttöönoton vaativuus, resurssit, joita yhteentoimivuus kansallisten järjestelmien ja rajapintojen kanssa edellyttää niin jäsenvaltioilta kuin talouden toimijoilta, sekä niiden liikennejärjestelmien erityinen ja monimutkainen luonne, joihin tämä käyttöönotto vaikuttaa, multimodaaliset muodot mukaan luettuina, vaikuttavat jäsenvaltioihin epäsuhtaisesti ja joihinkin talouden toimijoihin enemmän kuin toisiin. Oikeusvarmuuden, liiketoiminnan jatkuvuuden ja sujuvan siirtymän varmistamiseksi ICS2-järjestelmän julkaisun 3 käyttöönoton vaiheen 3 vaatimusten täyttämiseen komissio myönsi tiettyjen jäsenvaltioiden (IE, GR, ES, FR, IT, LT, HU ja FI) ja Yhdistyneen kuningaskunnan (Pohjois-Irlannin osalta) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013 nojalla pyytämän poikkeuksen tuontivalvontajärjestelmän 2 julkaisua 3 varten 31. joulukuuta 2025 asti.

Vuoden 2025 lopussa ICS2-järjestelmä oli käytössä kaikissa jäsenvaltioissa ilmoitettuun määräaikaan mennessä, mikä tarkoittaa **100 prosentin valmistumisastetta**. Tämä on toinen merkittävä vuonna 2025 saavutettu välitavoite.

3) **UTK – Unioniaseman selvitys** – *PoUS* (uusi): Hankkeen tarkoituksena on tallentaa, hallinnoida ja poimia kaikki selvitykset, jotka kaupan alan toimijat antavat todistaakseen tavaroidensa unioniaseman. Hanke on riippuvainen UTK:n tullikäyttöön tarkoitetusta tavaraluettelosta ja eurooppalaisesta merenkulkualan yhdennetystä palveluympäristöstä (EMSWe), joten se toteutetaan kahdessa eri vaiheessa epäjohdonmukaisuuksien ja riskien minimoimiseksi.

Edistyminen: *PoUS-järjestelmän vaihe 1* otettiin käyttöön suunnitelmien mukaisesti 1. maaliskuuta 2024.

Komissio saattoi *PoUS-järjestelmän vaiheen 2* tekniset eritelmät päätökseen vuonna 2023, ja yhdenmukaisuustestaukseen liittyvät toimet saatiin päätökseen vuonna 2025. Komissio varmisti, että keskusjärjestelmä oli toiminnassa 15. elokuuta 2025 eli UTK:n työohjelmassa tarkoitettuun määräaikaan mennessä. Muutamat jäsenvaltiot päättivät käyttää kansallista järjestelmäänsä ja liittää sen keskusjärjestelmään (hybridimalli). Komission ja jäsenvaltioiden tulliviranomaiset varmistivat hankkeen oikea-aikaisen toteuttamisen säädettyyn määräaikaan mennessä. Jäsenvaltioiden merenkulkuviranomaisten oli määrä liittää PoUS-järjestelmä yhteen eurooppalaisen merenkulkualan yhdennetyn palveluympäristön kanssa kaupan alan toimijoiden toiminnan helpottamiseksi ja jotta nämä voivat toimittaa kaikki tiedot (mukaan lukien tulliluettelotiedot) uuden kansallisen merenkulkualan alustan kautta. Tätä varten molempia EU:n lainsäädännössä säädettyjä käyttöönottopäiviä yhdenmukaistettiin.

Eurooppalaisen merenkulkualan yhdennetyn palveluympäristön myöhäisen täytäntöönpanon seurauksena meriliikenteen harjoittajat kohtaavat kuitenkin merkittäviä esteitä, jos ne käyttävät PoUS-järjestelmää ilman eurooppalaisen merenkulkualan yhdennetyn palveluympäristön mukaisia merenkulkualan kansallisia keskitettyjä palvelupisteitä. Sen vuoksi komissio myönsi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013 nojalla tietyille jäsenvaltioille (BE, BG, CY, DE, DK, EE, IE, FI, FR, HR, IT, LV, NL, PL, PT, SE ja SI) poikkeuksen PoUS-järjestelmän vaihetta 2 varten 1. maaliskuuta 2027 asti.

4) **UTK – Keskitetty tulliselvitys tuonnissa** – Uusi Euroopan laajuinen *CCI-järjestelmä* varmistaa keskitetyn tulliselvitysprosessin digitalisoinnin Euroopan tasolla UTK:ssa määritellyllä tavalla. Sen ansiosta luotetut kaupan alan toimijat voivat antaa tulli-ilmoituksen

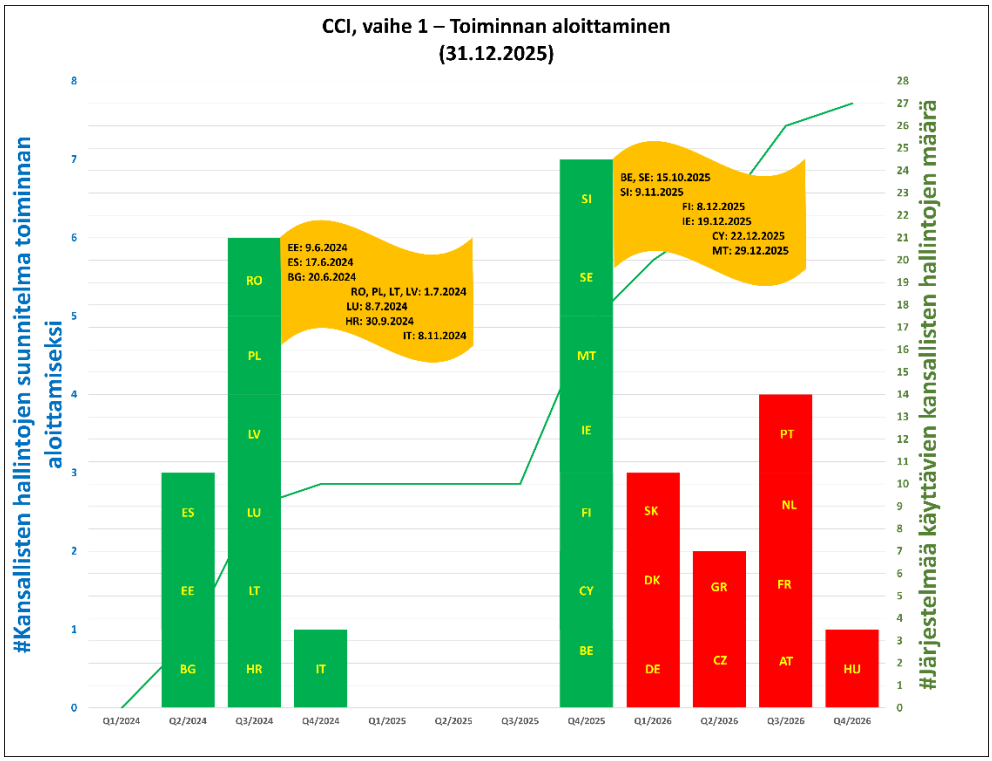
sijoittautumisjäsenvaltionsa valvovassa tullitoimipaikassa tavaroista, jotka esitetään fyysisesti tullitoimipaikassa missä tahansa muussa jäsenvaltiossa, mikä mahdollistaa tulli-ilmoitusten käsittelyn ja tavaroiden fyysisen luovutuksen digitaalisella, tehokkaalla, ennakoitavalla ja koordinoidulla tavalla eri jäsenvaltioissa sijaitsevien tullitoimipaikkojen välillä. CCI-järjestelmä toteutetaan kahdessa vaiheessa.

CCI-järjestelmän vaihe 1 mahdollistaa vakiomuotoisen ja yksinkertaistetun ilmoituksen, mukaan lukien ennakkoon annettu tulli-ilmoitus, automatisoidun käsittelyn sekä luonteeltaan jaksottaisen tai yleisen täydentävän ilmoituksen tavaroiden saattamiseksi vapaaseen liikkeeseen, tullivarastointiin, sisäiseen jalostukseen ja loppukäyttöön.

CCI-järjestelmän vaihe 2 perustuu vaiheeseen 1 ja laajentaa soveltamisalaa kaikkiin jäljellä oleviin CCI-skenaarioihin, mukaan lukien monimutkaisemmat ilmoitustyypit ja prosessivirrat. Sen tavoitteena on saattaa päätökseen tuonnin keskitetyn tulliselvityksen digitaalinen integrointi ja toimivuus kaikkialla EU:ssa. Vaiheet liittyvät toisiinsa, ja jotkin jäsenvaltiot ovat päättäneet toteuttaa molemmat vaiheet samanaikaisesti kansallisten toimiensa yksinkertaistamiseksi.

Edistyminen: *CCI-järjestelmän vaiheen 1* täytäntöönpano alkoi 1. heinäkuuta 2024, kun yhteiset osat ja jotkin kansalliset osat olivat valmiita. Järjestelmä oli 2. kesäkuuta 2025 mennessä eurooppalaisten yritysten käytettävissä kymmenessä jäsenvaltiossa (BG, EE, ES, LU, LT, LV, PL, RO, HR ja IT). Lokakuuhun 2025 mennessä CCI-järjestelmään liittyi vielä kaksi muuta jäsenvaltiota (Belgia ja Ruotsi).

Kuten kaaviosta 2 käy ilmi, vuoden 2025 loppuun mennessä 17 jäsenvaltiota (BE, BG, HR, CY, EE, FI, IE, IT, LV, LT, LU, MT, PL, RO, SI, ES ja SE) oli ottanut käyttöön CCI-järjestelmän vaiheen 1, mikä tarkoittaa **63 prosentin valmistumisastetta**. Loppujen kymmenen jäsenvaltion (AT, CZ, DE, DK, FR, GR, HU, NL, PT ja SK) on tarkoitus ottaa järjestelmä käyttöön vuonna 2026.[11]



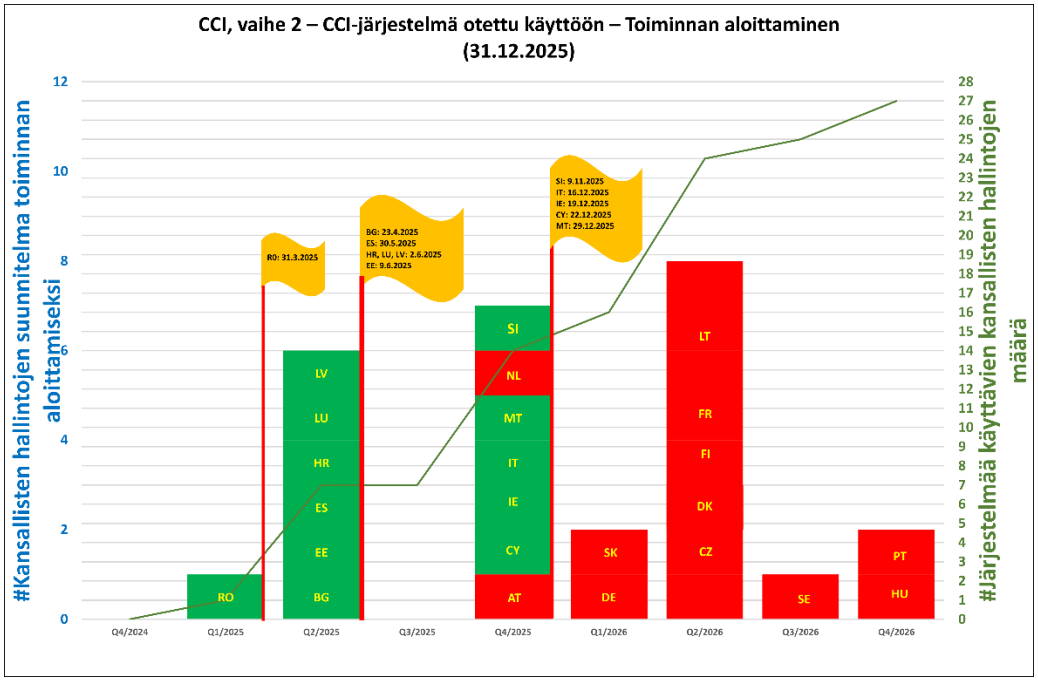
Kaavio 2: Jäsenvaltiot, jotka ovat ottaneet CCI-järjestelmän vaiheen 1 käyttöön (*tilanne 31. joulukuuta 2025*)

[11] Slovakia otti järjestelmän käyttöön 14. helmikuuta 2026 ja Tanska 19. maaliskuuta 2026.

Komissio viimeisteli *CCI-järjestelmän vaiheen 2* tekniset eritelmät vuonna 2022. Auttaakseen jäsenvaltioita ja kaupan alan toimijoita panemaan täytäntöön kaikki CCI-järjestelmän skenaariot ja prosessit komissio laati kattavan teknisten eritelmien paketin, johon on koottu molempien vaiheiden eritelmät, sekä oppaan. Vuoden 2025 puolivälissä tehty arviointi osoitti, että vaikka useimmat jäsenvaltiot olivat edistyneet käyttöönotossa, huomattava osa jäsenvaltioista ei ollut saavuttanut käyttöönoton lopullista välitavoitetta 2. kesäkuuta 2025 mennessä.

Kuten kaaviosta 3 käy ilmi, vuoden 2025 loppuun mennessä CCI-järjestelmän käyttöönoton **valmistumisaste oli 44 prosenttia** (12 jäsenvaltiota). Päivitettyjen kansallisten hankesuunnitelmien perusteella suurin osa lopuista jäsenvaltioista aikoo saattaa vaatimustenmukaisuuden testauksen päätökseen vuoden 2026 ensimmäisellä neljänneksellä ja ottaa CCI-järjestelmän käyttöön kaikilta osin tämän jälkeen. Tšekin, Tanskan, Saksan, Kreikan ja Slovakian on määrä ottaa CCI-järjestelmä käyttöön vuoden 2026 ensimmäisellä puoliskolla[12] ja Ranskan, Unkarin, Alankomaiden, Itävallan ja Portugalin vuoden 2026 jälkimmäisellä puoliskolla.

Komissio jatkaa neljännesvuosittaista seurantaohjelmaansa, kunnes CCI-järjestelmän käyttöönotto on saatu päätökseen.



Kaavio 3: Jäsenvaltiot, jotka ovat ottaneet CCI-järjestelmän vaiheen 2 käyttöön (*tilanne 31. joulukuuta 2025*)

5) **UTK – Uusi tietokoneavusteinen passitusjärjestelmä** – *NCTS (päivitys)*: Hankkeen tarkoituksena on saattaa nykyinen unionin passitusjärjestelmä ja yhteinen passitusjärjestelmä vastaamaan UTK:n säännöksiä, kuten UTK:n datavaatimuksia ja muiden järjestelmien kanssa yhteisiä rajapintoja.

Edistyminen: *NCTS-järjestelmän vaihe 5* otettiin käyttöön 2. joulukuuta 2024, ja siirtymätoimenpiteet lopetettiin 21. tammikuuta 2025. Kaikki jäsenvaltiot käyttävät tällä hetkellä onnistuneesti NCTS-järjestelmän vaihetta 5. Joidenkin jäsenvaltioiden on vielä viimeisteltävä järjestelmän muiden kuin ydintoimintojen käyttöönotto.

[12] Slovakia otti käyttöön koko CCI-järjestelmän (vaiheet 1 ja 2) 14. helmikuuta 2026, Tanska 19. maaliskuuta 2026 ja Tšekki 18. toukokuuta 2026.

Uutta tietokoneavusteista passitusjärjestelmää (NCTS) kehitetään edelleen osana tulliprosessien laajempaa nykyaikaistamistyötä kaikkialla EU:ssa ja yhteistä passitusmenettelyä koskevaa yleissopimusta soveltavissa maissa. Kaikki jäsenvaltiot ottivat NCTS-järjestelmän vaiheen 5 käyttöön 21. tammikuuta 2025 mennessä, ja yhteensä 41 maassa sovelletaan nyt unionin/yhteistä passitusta ja NCTS-järjestelmää. Huomio onkin jo siirtynyt NCTS-järjestelmän seuraavaan vaiheeseen.

NCTS-järjestelmän vaiheessa 6 on kaksi vaihtoehtoa, ja jäsenvaltiot voivat valita, kumpaa ne toteuttavat:

- mahdollisuus kieltäytyä: passitusilmoituksessa ei ole saapumisen yleisilmoituksen tietoja ja saapumisen yleisilmoitukset toimitetaan suoraan ICS2-järjestelmään
- mahdollisuus osallistua: saapumisen yleisilmoituksen tiedot sisällytetään passitusilmoitukseen ja NCTS-järjestelmän vaihe 6 liitetään ICS2-järjestelmään sen varmistamiseksi, että myös liiketoimintaprosesseja (kuten riskianalyysi, tarkastussuositukset ja päätökset) koskevat ICS2-järjestelmän vaatimukset täyttyvät.

NCTS-järjestelmän vaiheen 6 aikataulu synkronoitiin ICS2-järjestelmän aikataulun kanssa.[13] Vuoden 2025 ensimmäisellä puoliskolla jäsenvaltiot ilmoittivat edistyneensä hyvin, vaikka useat ilmoittivatkin, että oikea-aikainen käyttöönotto viimeistään 1. syyskuuta 2025 on kohtalaisen tai erittäin epävarmaa.

Koska jäsenvaltiot eivät onnistuneet korjaamaan käyttöönoton viivästymisen riskiä vuoden 2025 aikana, NCTS-järjestelmän vaiheen 6 käyttöönotto ei ollut valmis 1. syyskuuta 2025 mennessä. Niiden jäsenvaltioiden osalta, jotka päättivät kieltäytyä tietojen jakamisesta, teknisellä tasolla käsiteltiin vain vähän siirtymävaiheen muutoksia. Niiden jäsenvaltioiden, jotka päättivät osallistua, käyttöönoton viivästykset vaikuttivat muihin jäsenvaltioihin ja talouden toimijoihin, sillä nämä eivät päässeet hyötymään yksinkertaisemmasta passitus- ja turvallisuustietojen toimitusjärjestelmästä. Jotta talouden toimijoille (myös naapurimaiden, kuten Ukrainan ja Turkin, toimijoille) ei aiheutuisi lisärasitetta, komissio myönsi kuudelle jäsenvaltiolle Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013 nojalla poikkeuksen uuden tietokoneavusteisen passitusjärjestelmän vaiheen 6 käyttöä varten 1. kesäkuuta 2026 saakka. Näiden poikkeusten nojalla maantie- ja rautatiekuljetuksia harjoittavat toimijat voivat muodostaa yhteyden ICS2-järjestelmään vuoden 2025 loppuun asti ja liitäntä ICS2-järjestelmän rajapinnassa toimivaan passitusjärjestelmään (NCTS-järjestelmän vaihe 6) on mahdollinen 31. toukokuuta 2026 asti. Lisäajan myöntäminen oli perusteltua, koska yhteenliitäntöjen edellyttämä kehitystyö ja testaaminen oli luultua monimutkaisempaa. Poikkeukseen sisältyy oikeudellisia velvoitteita, joiden mukaan jäsenvaltioiden on raportoitava edistymisestään komissiolle.

Vuoden 2025 loppuun mennessä kuudelle jäsenvaltiolle (BG, HR, LV, PL ja RO ja SK) oli myönnetty virallinen poikkeus ja 16 jäsenvaltiota (AT, BG, CY, CZ, DE, EE, ES, FI, IE, IT, LT, LU, LV, MT, PT ja SI) oli ottanut käyttöön NCTS-järjestelmän vaiheen 6. Kun otetaan huomioon myönnetyt poikkeukset, noudattamisaste oli 74 prosenttia. Tanska, Ranska, Unkari ja Ruotsi aikovat ottaa järjestelmän käyttöön ennen 1. maaliskuuta 2026. Loput seitsemän jäsenvaltiota (BE, GR, HR, NL, PL, RO ja SK) aikovat ottaa järjestelmänsä käyttöön viimeistään 1. kesäkuuta 2026 poikkeuksen lisäajan mukaisesti.

6) UTK – Automaattinen vientijärjestelmä – *AES (päivitys)*: Hankkeen tarkoituksena on panna täytäntöön tavaroiden vientiä ja poistumista koskevat UTK:n vaatimukset sekä kaupalle tarjotut UTK:n yksinkertaistukset.

Edistyminen: UTK:n vuoden 2023 työohjelman mukaan jäsenvaltiot voivat ottaa AES-järjestelmän käyttöön kolmessa vaiheessa: ydintoiminnot viimeistään 1. joulukuuta 2023, rajapinta valmisteveron alaisten tuotteiden siirtojen valvontajärjestelmän kanssa viimeistään 13. helmikuuta 2024 ja muut kuin ydintoiminnot viimeistään 2. joulukuuta 2024. Talouden

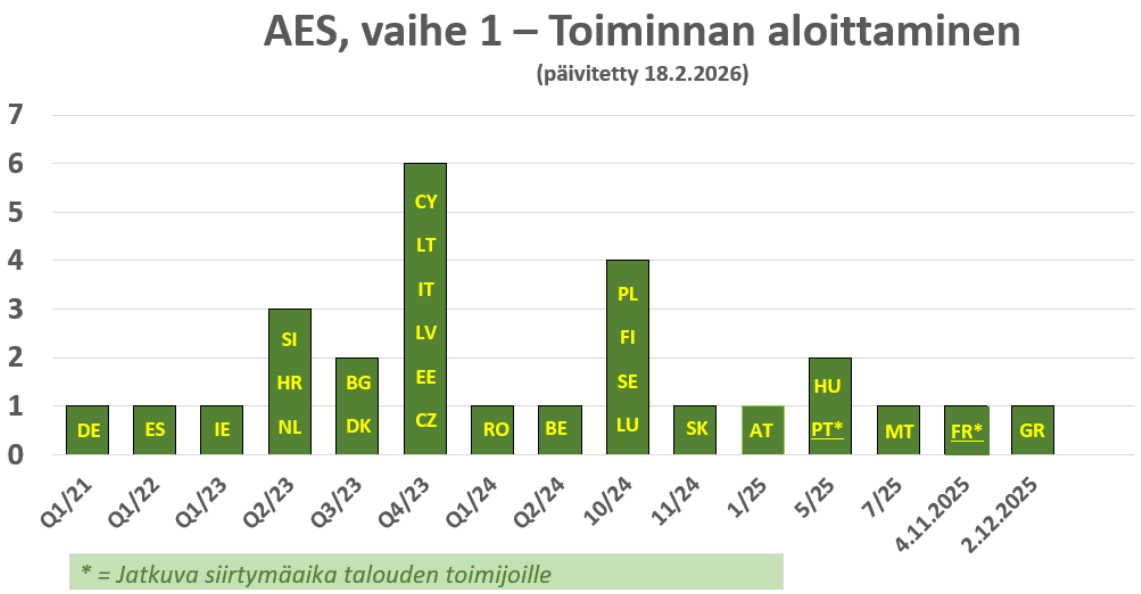
[13] Kuten UTK:n vuoden 2023 työohjelmassa todetaan, siirtymisen NCTS-järjestelmän vaiheesta 5 vaiheeseen 6 on tapahduttava 1. maaliskuuta 2025 ja 1. syyskuuta 2025 välisenä aikana. Saman ajanjakson aikana siirrytään ICS2-järjestelmän julkaisusta 2 julkaisuun 3, mikä mahdollistaa näiden järjestelmien välisen synkronoinnin.

toimijoiden siirtymäkautta jatkettiin 14. joulukuuta 2025 asti. Kuten edellisessä kertomuksessa todettiin, kaikkien jäsenvaltioiden kansallisten osien täysimittainen kehittäminen ei kuitenkaan ollut mahdollista, koska ne eivät pystyneet noudattamaan joulukuun 2. päiväksi 2024 asetettua määräaikaa eivätkä 11. helmikuuta 2025 päättyneen siirtymäkauden määräaikaa ja pyysivät siirtymätoimenpiteiden jatkamista. Tässä yhteydessä tullikoodeksikomiteassa 7. helmikuuta 2025 hyväksyttyyn ja 13. maaliskuuta 2025 annettuun teknisistä järjestelyistä annetun täytäntöönpanoasetuksen (IRTA) oikeudelliseen muutokseen sisällytettiin säännös siirtymäkauden pidentämisestä 14. joulukuuta 2025 asti.

Kuten kaaviosta 4 käy ilmi, 12 jäsenvaltiota aloitti ydintoiminnot viimeistään 1. joulukuuta 2023 ja muut jäsenvaltiot liittyivät järjestelmään vuosina 2024 ja 2025. Vuoden 2025 jälkipuoliskolla tilanne muuttui kuitenkin jälleen kriittiseksi, koska osa jäsenvaltioista (HU, PT, MT, FR ja GR) otti järjestelmän käyttöön myöhässä. Myöhästymisen seurauksena talouden toimijoille jäi melko tai erittäin vähän aikaa siirtyä uuteen AES-järjestelmään. Joissakin maissa, kuten Ranskassa, tämä aiheutti suuren pitkien kuorma-autojonojen muodostumisen riskin EU:n poistumispaikoille. Komission tehostetun seurannan ja tuen sekä jäsenvaltioiden ja talouden toimijoiden panoksen ansiosta **AES-järjestelmä saatiin otettua käyttöön kaikkialla EU:ssa 15. joulukuuta 2025**. AES-järjestelmän ja sen ydintoimintojen **täysimittainen käyttöönotto** oli merkittävä virstanpylväs UTK:n digitaalisen täytäntöönpanon kannalta.

Jotkin jäsenvaltiot ovat edelleen viivästyneet muiden kuin ydintoimintojen käyttöönotossa.

Useimmat jäsenvaltiot ovat kuitenkin ottaneet *AES-järjestelmän osan 2* käyttöön vuonna 2025.



Kaavio 4: AES-järjestelmän käyttöönotto jäsenvaltioissa

Yhteenvetona voidaan todeta, että edellä luetelluissa Euroopan laajuisissa hankkeissa komissio oli edelleen saavuttamassa UTK:ssa ja UTK:n työohjelmassa sovitut lakisääteiset määräajat. Vuonna 2025 jäsenvaltioissa havaittiin Euroopan laajuisten järjestelmien kansallisten osien käyttöönoton viivästymisen riskejä, jotka koskivat erityisesti *CCI-järjestelmän, NCTS-järjestelmän vaiheen 6, ICS2-järjestelmän rautatie- ja maantieliikennettä harjoittavia toimijoita koskevan vaiheen 3, PoUS-järjestelmän* ja *AES-järjestelmän* käyttöönottoa (ks. 5.3 jakso). Vuoden 2025 loppuun mennessä PoUS-järjestelmän vaiheeseen 2 liittyvä järjestelmä oli otettu käyttöön, AES-järjestelmä ja sen ydintoiminnot oli otettu käyttöön kaikissa jäsenvaltioissa ja ICS2-järjestelmä oli toiminnassa kaikkien liikennemuotojen osalta. Vuoden 2025 päätyttyä tietyt jäsenvaltiot eivät olleet ottaneet käyttöön kaikkia CCI- ja AES-järjestelmän muita kuin ydintoimintoja.

5.2.2 Kansalliset hankkeet

Jäsenvaltioiden oli määrä saattaa päätökseen järjestelmiensä päivitys **kolmen täysin kansallisen hankkeen** osalta 31. joulukuuta 2022 mennessä UTK:n 278 artiklan 2 kohdan mukaisesti.[14] Kaikkiaan 22 jäsenvaltiota ei kuitenkaan kyennyt noudattamaan tätä määräaikaa, ja niille oli myönnetty niiden pyynnöstä poikkeus, jolla käyttöönoton määräaikaa oli pidennetty 31. joulukuuta 2023 saakka.[15]

Viime vuoden kertomuksessa ilmeni joitakin lisäviivästyksiä pääasiassa kansallisessa tuontijärjestelmässä ja väliaikaisen varastoinnin järjestelmässä. Kunkin kansallisen hankkeen edistyminen vuonna 2025 esitetään seuraavissa kohdissa ja kaaviossa 5. Lisätietoja on tämän kertomuksen liitteenä olevan komission yksiköiden valmisteluasiakirjan 3 jaksossa.

1) **UTK – Saapumistiedonanto, esittämistiedonanto ja väliaikainen varastointi** (*AN, PN ja TS*) (päivitys): Hankkeen tarkoituksena on automatisoida kansalliset saapumisprosessit ja yhdenmukaistaa kaupan ja tullin välistä tiedonvaihtoa kaikissa jäsenvaltioissa.

Edistyminen: Edellisissä kertomuksissa todettiin, että kansallisten järjestelmien toteuttaminen aikataulun mukaisesti on epävarmaa, mutta vuoden 2025 aikana tapahtui huomattavaa edistystä. Joissakin jäsenvaltioissa väliaikaisen varastoinnin järjestelmän käyttöönotossa ja/tai talouden toimijoiden siirtymässä ilmeni vuonna 2025 edelleen viivästyksiä. Koska nämä viivästykset ylittivät selvästi lakisääteisen määräajan, komissio käynnisti rikkomusmenettelyn kahdeksaa jäsenvaltiota (AT, BE, CY, DK, GR, PT, RO ja SK) vastaan, jotka eivät olleet täysin noudattaneet oikeudellista velvoitettaan ottaa käyttöön lentoliikenteen väliaikainen varastointijärjestelmä.

Vuoden 2025 lopussa suurin osa käyttöönotossa viivästyneistä jäsenvaltioista oli ottanut järjestelmänsä käyttöön. Tämä vastaa **98 prosentin valmistumisastetta.**[16] Kuten kaaviosta 5 käy ilmi, kaikki jäsenvaltiot olivat saattaneet saapumistiedonantoa ja esittämistiedonantoa koskevat toimet päätökseen. Väliaikaisen varastoinnin osalta kolme jäsenvaltiota oli edelleen viivästynyt käyttöönotossa ja ilmoitti ottavansa järjestelmän käyttöön vuoden 2025 jälkeen. Itävallassa järjestelmä oli tarkoitus ottaa kaikilta osin käyttöön viimeistään huhtikuussa 2026,[17] kun taas Kreikka ja Slovakia panevat suunnitelmansa täytäntöön vuonna 2027. Koska komissio ei voi hyväksyä viivästyksiä, rikkomusmenettelyjä ei ole saatettu päätökseen.

2) **UTK – Kansalliset tuontijärjestelmät –** *NIS* (päivitys): Hankkeen tarkoituksena on panna täytäntöön kaikki UTK:ssa vahvistetut tavaroiden tuontiin liittyvät prosessi- ja datavaatimukset.

---

[14] Tämä aikataulu ei kuitenkaan koskenut kansallisten erityismenettelyjen järjestelmän vientiosaa, jonka toiminta ja suunnittelu liittyvät *AES-järjestelmään*.

[15] Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2023/235, annettu 1 päivänä helmikuuta 2023, tiettyjen jäsenvaltioiden Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013 nojalla pyytämän poikkeuksen myöntämisestä muiden menetelmien kuin sähköisten tietojenkäsittelymenetelmien käyttämiseksi meri- tai ilma-aluksen saapumistiedonantoa koskevien tietojen vaihtamiseen ja tallentamiseen (EUVL L 32, 3.2.2023, s. 220);
komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2023/234, annettu 1 päivänä helmikuuta 2023, tiettyjen jäsenvaltioiden Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013 nojalla pyytämän poikkeuksen myöntämisestä muiden menetelmien kuin sähköisten tietojenkäsittelymenetelmien käyttämiseksi unionin tullialueelle tuotuihin tavaroihin liittyvää esittämistiedonantoa koskevien tietojen vaihtamiseen ja tallentamiseen (EUVL L 32, 3.2.2023, s. 217);
komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2023/236, annettu 1 päivänä helmikuuta 2023, tiettyjen jäsenvaltioiden Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013 nojalla pyytämän poikkeuksen myöntämisestä muiden menetelmien kuin sähköisten tietojenkäsittelymenetelmien käyttämiseksi tullille muista kuin unionitavaroista esitettävää väliaikaisen varastoinnin ilmoitusta koskevien tietojen vaihtamiseen ja tallentamiseen (EUVL L 32, 3.2.2023, s. 223);
komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2023/237, annettu 1 päivänä helmikuuta 2023, tiettyjen jäsenvaltioiden pyytämän poikkeuksen myöntämisestä muiden menetelmien kuin sähköisten tietojenkäsittelymenetelmien käyttämiseksi unionin tullikoodeksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 952/2013 158, 162, 163, 166, 167, 170–174, 201, 240, 250, 254 ja 256 artiklassa säädettyyn unionin tullialueelle tuotuja tavaroita koskevaan tulli-ilmoitukseen liittyvien tietojen vaihtamiseen ja tallentamiseen (EUVL L 32, 3.2.2023, s. 226).

[16] Meriliikenteeseen liittyvän väliaikaisen varastoinnin valmistumisaste on 96 prosenttia, ja muiden liikennemuotojen kuin ilmakuljetusten tai meriliikenteen osalta valmistumisaste on 89 prosenttia.

[17] Itävalta otti järjestelmän käyttöön 15. huhtikuuta 2026.

Edistyminen: Useat jäsenvaltiot ovat vuodesta 2022 alkaen ilmoittaneet, että hankkeen oikea-aikaiseen toteuttamiseen liittyy riskejä. Jäsenvaltioiden oli alun perin määrä ottaa NIS-järjestelmä käyttöön vuonna 2022. Vuoden 2025 alkupuoliskolla joissakin jäsenvaltioissa ilmeni edelleen viivästyksiä NIS-järjestelmän käyttöönotossa ja/tai niiden talouden toimijoiden siirtymässä. Tämän vuoksi komissio käynnisti rikkomusmenettelyn vuoden 2025 ensimmäisellä puoliskolla kahdeksaa jäsenvaltiota (AT, CZ, CY, DK, GR, FR, PT ja RO) vastaan, jotka eivät olleet täysin noudattaneet oikeudellista velvoitettaan ottaa käyttöön NIS-järjestelmä. Vuonna 2025 useimmat aikataulusta jäljessä olleet jäsenvaltiot (AT, CY, DK, MT, PL ja SK) kuitenkin ryhtyivät toimiin viivästysten korjaamiseksi ja saattoivat hankkeen päätökseen vuoden 2025 aikana.

Vuoden 2025 loppuun mennessä kaikki jäsenvaltiot yhtä lukuun ottamatta olivat ottaneet järjestelmän käyttöön, eli **valmistumisaste oli 96 prosenttia**. Tšekki suunnittelee ottavansa järjestelmän kaikilta osin käyttöön vuoden 2026 toisella neljänneksellä. Muutamissa jäsenvaltioissa järjestelmiin on vielä tehtävä tiettyjä päivityksiä, jotta täytäntöönpano olisi unionin tullikoodeksin ja EU:n tullitietomallin vaatimusten mukainen.

3) **UTK – Erityismenettelyt** – *SP* (päivitys): Hankkeen tarkoituksena on yhdenmukaistaa erityismenettelyjä (tullivarastointi, tietty käyttötarkoitus, väliaikainen maahantuonti sekä sisäinen ja ulkoinen jalostus).

Edistyminen: Kuten kaaviosta 5 käy ilmi, useimmat jäsenvaltiot ovat ottaneet *SP IMP -järjestelmän osan 2* käyttöön, jolloin **valmistumisaste on 96 prosenttia**. Tšekki ja Itävalta olivat viimeiset jäsenvaltiot, jotka ottivat järjestelmän käyttöön (vuoden 2026 toisella ja kolmannella neljänneksellä).[18] Useimmat jäsenvaltiot ottivat *SP EXP -järjestelmän osan 1* käyttöön viimeistään 2. joulukuuta 2024 huolimatta keskinäisistä riippuvuuksista *AES-järjestelmän* kanssa. Jotkin jäsenvaltiot (AT, FR, GR, HU, MT ja PT) ottivat järjestelmän käyttöön vuoden 2025 loppuun mennessä, mikä tarkoittaa **100 prosentin valmistumisastetta**. Joissakin jäsenvaltioissa talouden toimijoiden siirtyminen oli tuolloin tosin edelleen vielä käynnissä.

Yhteenvetona voidaan todeta, että jäsenvaltiot toteuttivat vuonna 2025 merkittäviä toimia, minkä ansiosta kansalliset järjestelmät ovat nyt toiminnassa. Vuoden 2025 jälkeen on ilmennyt vain vähän kriittisiä viivästyksiä, joiden vuoksi muutamat jäsenvaltiot eivät ole pystyneet noudattamaan vaatimuksia.

	AN	PN	TS	NIS	SP IMP
UTK:n työohjelman määräaika	31.12.2022 pidennetty 31.12.2023 saakka[1]			31.12.2022 pidennetty 31.12.2023 saakka[2]	
AT	1.7.2023	16.5.2023	**15.4.2026**	14.12.2025	**1.9.2026**
BE	30.6.2023	5.7.2023	29.11.2023	28.8.2024*	28.8.2024
BG	1.3.2023	10.11.2023	10.11.2023	10.11.2023	10.11.2023
CY	30.10.2024	30.10.2024	30.10.2024	19.5.2025	19.5.2025
CZ	5.12.2023	5.12.2023	5.12.2023	**18.5.2026**	**18.5.2026**
DE	Ei sovelleta	6.3.2021	6.3.2021	6.3.2021	6.3.2021
DK	6.11.2023	6.11.2023	7.6.2025	7.6.2025*	7.6.2025
EE	1.10.2023	15.3.2021	1.7.2021	1.7.2021	1.7.2021
ES	1.3.2023	1.1.2024	1.1.2024	5.9.2023	5.9.2023
FI	31.3.2023	31.3.2021	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2022
FR	30.6.2023	6.3.2024	6.3.2024	30.11.2024*	30.11.2024
GR	31.12.2023	31.12.2023	**31.12.2027**	6.8.2024*	6.8.2024
HR	1.7.2023	1.3.2023	17.4.2023	1.1.2023	1.1.2023

[18] Tšekki otti käyttöön NIS-järjestelmän, mihin sisältyi SP IMP -järjestelmän käyttöönotto, 18. toukokuuta 2026.

HU	2.4.2024	2.4.2024	2.4.2024	1.11.2023	1.11.2023
IE	1.7.2023	23.11.2020	23.11.2020	5.10.2021	23.11.2020
IT	13.12.2022	13.12.2022	13.12.2022	1.7.2021	1.7.2021
LT	1.3.2023	28.2.2023	31.10.2023	31.12.2023	31.12.2023
LU	1.3.2023	10.1.2023	10.1.2023	2.5.2023	2.5.2023
LV	24.9.2017	24.9.2017	24.9.2017	4.6.2018	4.6.2018
MT	24.3.2025	24.3.2025	24.3.2025	24.3.2025	24.3.2025
NL	30.6.2023	1.12.2023	1.12.2023	1.4.2022	1.4.2022
PL	1.7.2023	20.4.2025	20.4.2025*	20.4.2025*	1.7.2021
PT	30.9.2025	30.9.2025	30.9.2025	1.10.2025	30.9.2025
RO	1.5.2024	30.9.2024	30.8.2025	30.8.2025	30.8.2025
SE	1.3.2023	27.9.2023	2.12.2025	15.3.2022	23.2.2023
SI	1.3.2023	1.3.2023	1.3.2024	1.1.2022	1.1.2022
SK	1.3.2023	1.10.2023	**31.3.2027***	30.9.2025*	11.6.2016
Valmistumisaste vuonna 2025	**100 %**	**100 %**	**89 %**	**96 %**	**93 %**

Selite	
	Käyttöönotto valmis 31.12.2025 mennessä
	Järjestelmää ei otettu käyttöön 31.12.2025 mennessä
	Kansallisissa hankesuunnitelmissa ei ilmoitettu päivämääriä tai käyttöönotto ei sovellettavissa

Kaavio 5: Kansallisten saapumis- tai tuontijärjestelmien käyttöönoton aikataulu

[1] Määräaika päättyi 31. joulukuuta 2023 niiden jäsenvaltioiden osalta, joille oli myönnetty poikkeus.
[2] Määräaika päättyi 31. joulukuuta 2023 niiden jäsenvaltioiden osalta, joille oli myönnetty poikkeus, tai 1. heinäkuuta 2024, kun sovelletaan komission delegoidun asetuksen (EU) 2015/2446 2 artiklan 4 a kohtaa.
* Kansallinen järjestelmä päivitettiin ajoissa, mutta se on vielä mukautettava UTK:n ja EU:n tullitietomalliin, ja/tai talouden toimijoiden siirtyminen on edelleen käynnissä.

5.2.3 Valvontajärjestelmän tiedot

Tämän vuoden kertomuksessa komissio haluaa korostaa jäljellä olevia haasteita, jotka liittyvät tarvittavien tietojen siirtämiseen **Surveillance 3 -valvontajärjestelmään (SURV3)**. Komission valvontajärjestelmä on keskeisessä asemassa nykyisessä geotaloudellisessa ja geopoliittisessa tilanteessa. Järjestelmän ensisijaisena tavoitteena on luoda kattava valvontakehys, jolla seurataan kauppavirtoja, suojellaan unionin taloudellisia etuja ja suojataan sisämarkkinoita epäoikeudenmukaisilta tai sääntöjenvastaisilta käytännöiltä. Järjestelmä tarjoaa analyyttisen perustan kaupankäynnin poikkeavuuksien havaitsemiselle, petosten ehkäisemiselle ja reilun kilpailun varmistamiselle EU:n teollisuudelle. Surveillance 3 -järjestelmä toimii EU:n tullitietojen valvontarakenteen teknisenä selkärankana, ja sillä kerätään ja käsitellään jäsenvaltioiden tullihallinnoille toimitetuissa tulli-ilmoituksissa annettuja kauppatietoja. **NIS-järjestelmän kautta toimitettujen tietojen laatu ja saatavuus ovatkin ratkaisevan tärkeitä** Surveillance 3 -järjestelmän toiminnan kannalta.

Merkittävä osa jäsenvaltioista toimitti edelleen suurimman osan tuontitiedoistaan vanhoja järjestelmiä käyttäen. Jos vientitiedot otetaan huomioon, määrä on pienentynyt kahden jäsenvaltion (Ranska ja Itävalta) osalta.

Edellä esitetyn perusteella komissio käynnisti vuonna 2025 rikkomusmenettelyt 13:a jäsenvaltiota (AT, BE, CY, CZ, DK, FR, IE, IT, MT, PT, RO, SI ja SK) vastaan, koska ne eivät noudattaneet täysin SURV3-järjestelmää koskevia tiedonsiirtovelvoitteita, etenkään tietojen täydellisyyttä ja muotoa koskevia vaatimuksia.

Viisi jäsenvaltiota (BE, IT, MT, RO ja SI) pystyi toteuttamaan asianmukaiset toimet vuoden 2025 aikana, mutta kahdeksan jäsenvaltioista (AT, CY, CZ, DK, FR, IE, PT ja SK) ei toimittanut kaikkia tuontitietoja SURV3-järjestelmään vuoden 2025 loppuun mennessä.[19] Tämän katsotaan vastaavan **70 prosentin valmistumisastetta**.

5.2.4 Laajentumismaiden tilanne

EU:n laajentumismaiden ja muiden maiden, kuten yhteistä passitusmenettelyä koskevan yleissopimuksen sopimuspuolten, on otettava huomioon siirtyminen UTK:n parannettuihin sähköisiin järjestelmiin ja tulliuudistusehdotuksessa käyttöön otetut uudet digitaaliset lähestymistavat.

Komissio ei seuraa järjestelmällisesti näiden maiden edistymistä sähköisten järjestelmien käyttöönotossa osana UTK:n 278 a artiklan mukaista raportointivelvoitettaan. Osana laajentumisstrategiaa, myös EU:n kanssa tehtyjä assosiaatiosopimuksia, lainsäädännön yhdenmukaistamista EU:n tullilainsäädännön kanssa tukevan digitaalistrategian ja digitaalisen toimintaympäristön käyttöönotto on kuitenkin keskeinen tekijä EU:n säännöllisesti toteuttamissa arvioinneissa.

Ehdokasmaiden on liityttävä UTK:n järjestelmiin tai otettava ne käyttöön asteittain, jotta ne pystyvät liittymään EU:n tullialueeseen. Suunnitellusta liittymispäivästä riippuen maita voidaan myös vaatia toteuttamaan tulliuudistuspaketissa ehdotetut tulevan EU:n tullidatakeskuksen toiminnot.

Tulevaisuudessa onkin – valmisteltaessa laajentumista ehdokasmaiden osalta – toteutettava säännöllisesti useita keskeisiä toimia. Näitä ovat muun muassa raportointi digitaalisesta täytäntöönpanosta sekä osallistuminen vaatimustenmukaisuuden testaukseen ehdokasmaiden kansallisten järjestelmien ja jäsenvaltioiden ja EU:n järjestelmien yhteentoimivuuden varmistamiseksi. Lisäksi EU:n on arvioitava säännöllisesti järjestelmien suorituskykyä.

[19] Tanska, Ranska ja Slovakia toimittivat SURV3-tiedot vuoden 2026 ensimmäisen neljänneksen loppuun mennessä, ja Tšekki, Irlanti, Itävalta ja Portugali aikovat täyttää kaikki vaatimukset viimeistään vuoden 2026 toisella neljänneksellä.

5.3 RISKIT JA LIEVENTÄVÄT TOIMENPITEET

Tehtävänjako on määritelty ja siitä on sovittu kaikkien sidosryhmien kanssa alusta alkaen, ja sitä olisi myös noudatettava kaikissa hankkeiden elinkaaren vaiheissa. Keskusjärjestelmien ja niiden osien käyttöönotossa on saavutettu 100 prosentin valmistumisaste, ja jäsenvaltiot ovat saavuttaneet sekä korkean täytäntöönpanoasteen että digitaaliselle siirtymälle asetetun vuoden 2025 tavoitteen. **Riskit ja lieventävät toimenpiteet koskevatkin olennaisesti vain pientä osaa koko digitaalisesta täytäntöönpanosta**.

Kuten aiemmissa kertomuksissa on selitetty, **jäsenvaltioiden ilmoittamat viivästysten taustalla olevat syyt ovat moninaisia ja suurelta osin toistuvia**. Niitä ovat muun muassa taloudellisten ja henkilöresurssien puute, kilpailevat kansalliset tietotekniset prioriteetit sekä riippuvuudet muista hankkeista. Lisäksi jäsenvaltiot ovat tuoneet esiin joidenkin kansallisten tietoteknisten infrastruktuurien kyvyttömyyden vastata teknisiin vaatimuksiin, toimeksisaajien valmiuksiin liittyvät ongelmat sekä riippuvuudet ulkoisista sidosryhmistä. Muita viivästyksiin vaikuttavia tekijöitä ovat vaatimustenmukaisuuden testauksen pidentyminen, talouden toimijoiden valmiustasot, pitkät hankintamenettelyt, hallintoon liittyvät ongelmat ja uusien järjestelmien monimutkainen integrointi nykyisiin tietoteknisiin toimintaympäristöihin.

Jäsenvaltiot esittivät selvityksessä myös määrittämiänsä ja käyttöön ottamiansa lieventäviä toimenpiteitä havaittujen viivästysten korjaamiseksi. Näihin toimiin kuuluvat resurssien kohdentamisen optimointi, joustavien menetelmien käyttöönotto, integroitujen järjestelmäratkaisujen toteuttaminen sekä koordinoinnin vahvistaminen toimeksisaajien kanssa tehokkuuden parantamiseksi ja yhteistyön tehostamiseksi. Osa jäsenvaltioista taas toteuttaa toimia parantaakseen organisaatiorakenteitaan, virtaviivaistaa prosessejaan sekä hienosäätää suunnitteluaan projektinhallinnan ja päätöksenteon parantamiseksi. Näihin toimenpiteisiin viitattiin sekä kansallisten että Euroopan laajuisten hankkeiden kohdalla.

Kansallisten hankkeiden osalta vuoden 2025 lopussa kansalliset vienti- ja tuontijärjestelmät oli otettu käyttöön 96-prosenttisesti. Muutamien käyttöönotossa viivästyneiden jäsenvaltioiden lisäksi eräät muut jäsenvaltiot mahdollistavat talouden toimijoille sekä vanhan että uuden järjestelmän käytön ja/tai valmistelevat edelleen pieniä päivityksiä kansallisiin järjestelmiinsä varmistaakseen, että nämä ovat kaikilta osin unionin tullikoodeksin ja EU:n tullitietomallin vaatimusten mukaisia. Käyttöönoton saattaminen kokonaisuudessaan päätökseen on ratkaisevan tärkeää, sillä se vaikuttaa Euroopan laajuisiin järjestelmiin, kuten CCI-järjestelmään, sekä tietojen toimittamiseen valvontajärjestelmään. Jotta valvontajärjestelmä toimisi tarkoituksenmukaisesti, kaikkien jäsenvaltioiden on siirryttävä käyttämään uusia tietomuotoja mahdollisimman pian. Tämä parantaa tietojen saatavuutta ja laatua sekä vahvistaa järjestelmän kykyä seurata kauppavirtoja ja suojella EU:n taloudellisia etuja.

Komissio käynnisti vuonna 2025 oikeudellisia täytäntöönpanotoimenpiteitä sellaisia jäsenvaltioita vastaan, joiden kansallisten vienti- tai tuontijärjestelmien käyttöönotossa on ilmennyt viivästyksiä ja/tai jotka eivät ole toimittaneet vaadittuja tietoja valvontajärjestelmään ajoissa. Komissio aikoo toteuttaa vuonna 2026 lisää oikeudellisia toimenpiteitä jatkuvien tuki- ja seurantatoimien ohella.

Kuten jäljempänä kuvataan, kansallisia osia sisältävien Euroopan laajuisten hajautettujen järjestelmien tilanne on joidenkin hankkeiden osalta erittäin myönteinen mutta toisten hankkeiden osalta kriittinen.

Jäsenvaltiot ovat ottaneet vuoden 2024 kertomuksessa raportoidut riskit hyvin huomioon **NCTS-järjestelmän vaiheen 5 käyttöönotossa**, minkä ansiosta siirtymäkausi päättyi onnistuneesti 21. tammikuuta 2025. Myös **ICS2-järjestelmän julkaisun 3** osalta maantie- ja rautatieliikennettä harjoittavien talouden toimijoiden siirtymä päätettiin onnistuneesti 31. joulukuuta 2025. Tämä on jäsenvaltioiden ja talouden toimijoiden ponnistelujen ansiota, ja lisäksi komissio on tukenut jäsenvaltioita ja talouden toimijoita ICS2-järjestelmän julkaisuun 3 liittyvässä kehittämistoiminnassa useilla tavoilla. Se on muun muassa järjestänyt asiaan liittyviä verkkoseminaareja, antanut vastauksia usein kysyttyihin kysymyksiin sekä seurannut ja koordinoinut kokouksia sen varmistamiseksi, että hankesuunnitelmat ovat yhdenmukaisia komission tietotekniikan käyttöönoton välitavoitteiden kanssa.

Lisäksi komissio on asettanut viestintäkampanjoita, verkkokoulutuksia ja aineistoja julkisesti saataville CIRCABC-järjestelmään ja Europa-verkkosivustolle.

Edellisessä kertomuksessa todettiin, että muutamat jäsenvaltiot aikovat ottaa **AES-järjestelmän** käyttöön vuonna 2025 eli vasta UTK:n työohjelmassa vahvistetun alkuperäisen määräajan jälkeen[20]. Komissio mahdollisti näiden jäsenvaltioiden pyynnöstä ja kauppavirtojen häiriöiden välttämiseksi vientiä ja maasta poistumista koskevien siirtymätoimenpiteiden jatkamisen 14. joulukuuta 2025 saakka. Komissio jatkoi myös kansallisten hallintojen koordinointiohjelmaa, jolla tuetaan jäsenvaltioita kansallisten osien kehittämisessä ja käyttöönotossa. Tähän sisältyvät muun muassa oma tukipalvelu, virtuaalikokoukset jäsenvaltioiden kehittämistoimien viivästysten vähentämiseksi, päivitettyjen tietojen levittäminen kaupan alan toimijoille sekä säännöllinen raportointi sähköisen tullin koordinointiryhmälle ja tullipoliittiselle ryhmälle. Lisäksi komissio on vuoden 2021 ensimmäisestä neljänneksestä alkaen julkaissut neljännesvuosittain uusiin järjestelmiin siirtymistä koskevia konsolidoituja edistymiskertomuksia, jotka sisältävät ongelmien varhaiseen havaitsemiseen käytettäviä keskeisiä suorituskykyindikaattoreita. Verkko-opiskelumoduulit, ohjeasiakirjat ja muu tietoaineisto on asetettu jäsenvaltioiden ja talouden toimijoiden saataville. Kaikki jäsenvaltiot ottivat järjestelmiensä ydintoiminnot käyttöön viimeistään 15. joulukuuta 2025. Viimeisinä käyttöönoton tekivät Kreikka, Ranska ja Portugali. Tämä osoittaa, että vuoden 2024 lopussa sovitut lieventävät toimenpiteet, jotka koskivat siirtymän päättymispäivän muuttamista ja edistymisen tehostettua seurantaa, olivat oikea ratkaisu. Muutamissa jäsenvaltioissa vielä tehtävät toimet liittyvät muiden kuin ydintoimintojen toteuttamiseen. Toteuttamista tullaan seuraamaan vuoden 2026 ajan sen varmistamiseksi, että talouden toimijat pääsevät hyötymään kaikista UTK:n tarjoamista yksinkertaistuksista, kuten viennin keskitetystä tulliselvityksestä.

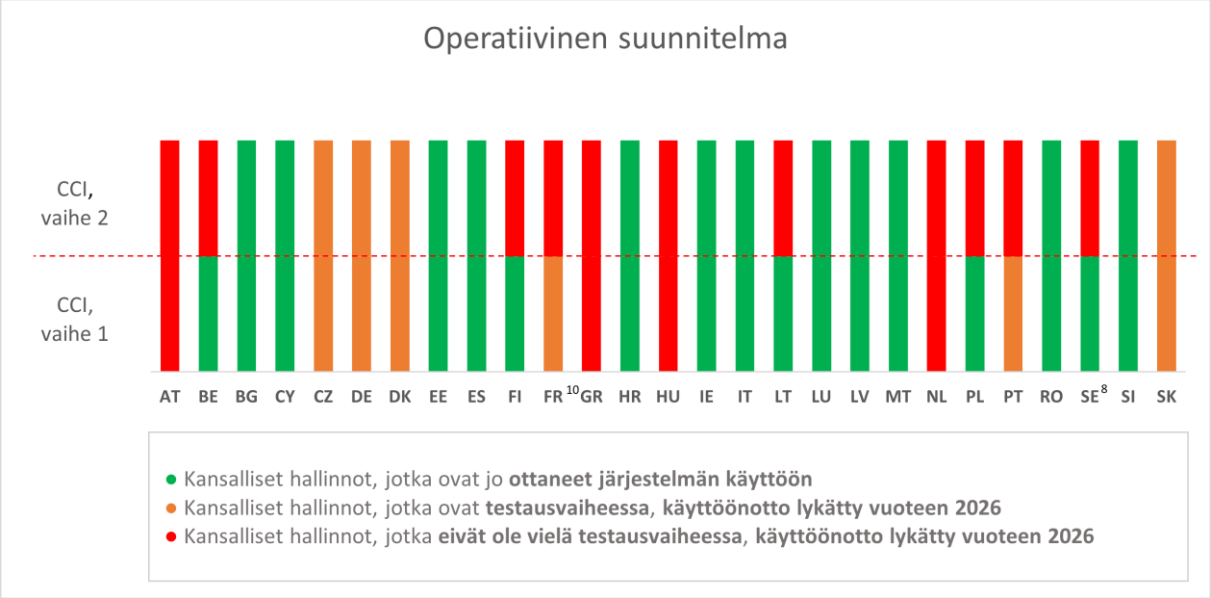
PoUS-järjestelmän vaiheen 2 hankkeessa sen keskeinen toiminta riippuu kansallisesta käyttöönotosta. Hanke on aikataulussa tullin näkökulmasta, mutta merenkulkualan kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden saatavuuteen liittyy merkittäviä viivästyksiä jäsenvaltioiden merenkulkuviranomaisten keskuudessa, kuten 22. lokakuuta 2024 annetussa komission tiedonannossa eurooppalaisen merenkulkualan yhdennetyn palveluympäristön perustamista koskevaan monivuotiseen täytäntöönpanosuunnitelmaan vuonna 2024 tehdyn päivityksen esittämisestä todetaan (C/2024/6300). Myönnetyn poikkeusta koskevan päätöksen mukaisesti jäsenvaltioiden on 15. elokuuta 2025 alkaen raportoitava neljän kuukauden välein edistymisestä täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2023/2879 tarkoitetun PoUS-järjestelmän ja asetuksessa (EU) 2019/1239 säädetyn merenkulkualan kansallisen keskitetyn palvelupisteen välisen rajapinnan tarjoamisessa aina neljännen kuukauden 15. päivään mennessä. Komissio on kääntynyt tullihallintojen puoleen sähköisen tullin koordinointiryhmän (ECCG) ja tullialan liiketoimintaryhmän (CBG) kokouksissa tehdäkseen tiivistä yhteistyötä merenkulkuviranomaisten kanssa niiden asiantuntemuksen hyödyntämiseksi täytäntöönpanossa.

Vuonna 2025 **NCTS-järjestelmän vaiheen 6** käyttöönoton odotettiin edistyvän, koska rautatie- ja maantieliikenteen harjoittajien oli määrä noudattaa uusia EU:n tulliturvallisuusvaatimuksia 1. syyskuuta 2025 alkaen. Kuten kohdissa 3.7.2, 4.2 ja 4.5.2 selitetään, NCTS-järjestelmän vaiheen 6 käyttöönoton määräaikaa on jatkettu 1. kesäkuuta 2026 saakka. NCTS-järjestelmän vaiheen 6 käyttöönottoa varten myönnetyn poikkeusta koskevan päätöksen mukaisesti jäsenvaltioiden on raportoitava kuukausittain Euroopan komissiolle edistymisestä, joka on saavutettu komission täytäntöönpanopäätöksessä (EU) 2023/2879 tarkoitetun yhteenliitännän kehittämisessä. NCTS-järjestelmän vaiheen 6 käyttöönotto on merkittävä askel kohti aiempaa yhdenmukaisempaa ja tietoperusteisempaa passitusympäristöä kaikkialla Euroopassa. Siirtymä on kuitenkin ollut epätasainen. Jotkin kaupan alan toimijat pääsevät hyötymään yksinkertaistetuista ilmoitusmenettelyistä nopeasti, kun taas toisten on edelleen käsiteltävä erillisiä passitusta ja turvallisuutta koskevia ilmoituksia. Siirtymäkauden aikana multimodaalisten tai usean valtion kautta kulkevien toimitusten ilmoitusten antamista koskevat säännöt voivat vaihdella lähtömaan, kauttakulkumaan ja määrämaan välillä. Siirtymäkauden on määrä päättyä vuoden 2026 puoliväliin mennessä, jolloin kaikki jäsenvaltiot ovat NCTS-järjestelmän vaiheessa 6. Samalla

[20] Vuoden 2023 UTK:n työohjelman mukaan järjestelmän ydintoimintojen käyttöönottoajan on tarkoitus päättyä 1. joulukuuta 2023, valmisteveron alaisten tuotteiden siirtojen valvontajärjestelmän (EMCS) yhdenmukaistetun rajapinnan kehittämisen 13. helmikuuta 2024 ja muiden toimintojen 2. joulukuuta 2024. Kaikkien jäsenvaltioiden ja kaupan alan toimijoiden olisi käytettävä *AES-järjestelmää* viimeistään 2. joulukuuta 2024. Siirtymäkausi päättyy 11. helmikuuta 2025.

jäsenvaltioiden ja talouden toimijoiden olisi valmistauduttava NCTS-järjestelmän vaiheen 6 käyttöönottoon ja varmistettava tekniset valmiutensa, jotta niillä on hyvät valmiudet varmistaa tavaroiden sujuva liikkuminen alati muuttuvassa kauttakulkuympäristössä. Komissio seuraa edistymistä hyvin tarkasti.

CCI-järjestelmän tilanteesta todettakoon, että 17 jäsenvaltiota ei ollut ottanut järjestelmän vaihetta 1 käyttöön UTK:n työohjelmassa[21] asetettuun määräaikaan eli 1. heinäkuuta 2024 mennessä. Lisäksi 19 jäsenvaltiota ei ollut ottanut CCI-järjestelmän vaihetta 2 käyttöön määräaikaan eli 2. kesäkuuta 2025 mennessä. Jäsenvaltioiden viivästykset ja CCI-järjestelmän asteittaista kehittämistä ja käyttöönottoa koskevat vaihtelevat toimintatavat (ks. operatiivista suunnittelua koskeva kaavio 6) aiheuttavat epävakautta jäsenvaltioiden CCI-järjestelmän täytäntöönpanon ja taloudellisten toimijoiden vaatimusten välillä.



Kaavio 6: Operatiivinen suunnittelu jäsenvaltioiden kansallisten hallintojen mukaan

Komissio on jatkanut toimiaan seuratakseen tiiviisti kansallisten osien kehityksen edistymistä jäsenvaltioissa **CCI-hankkeen osalta** ja laatinut neljännesvuosittaisia konsolidoituja edistymiskertomuksia vuoden 2024 ensimmäisestä neljänneksestä alkaen. Komission erityinen CCI-yritystyöryhmä on jatkanut pyrkimyksiään käsitellä tuontia koskevia jäsenvaltioiden kysymyksiä ja tuonnin yksinkertaistuksia, kuten keskitettyä tulliselvitystä. Lisäksi on järjestetty CCI-järjestelmää käsittelevän tullialan liiketoimintaryhmän kokouksia, joissa on muun muassa koordinoitu CCI-lupahakemuksia, säännöllisiä viikoittaisia ja kahden viikon välein pidettäviä teknisiä kokouksia sekä palautetilaisuuksia vaatimustenmukaisuustestauksesta.
Europa-verkkosivustolla on julkaistu verkko-opiskelumoduuleja ja viestintämateriaaleja uusiin järjestelmiin siirtymisen ja niiden käyttöönoton tueksi. Komissio on myös lähettänyt hallinnollisia kirjeitä jäsenvaltioille, jotka myöhästyivät CCI-hankkeen toteutukselle asetetusta lakisääteisestä määräajasta.

Jäsenvaltioiden viivästykset vaikuttavat Euroopan laajuisten järjestelmien käyttöönoton edistymiseen kokonaisuudessaan, mikä puolestaan **vaikuttaa komission toimiin**. Tämän vuoksi Euroopan laajuisissa hankkeissa on varattava enemmän investointiresursseja vaatimustenmukaisuustestaus-, koordinointi- ja tukitoimiin, ja keskeisiä osia on ylläpidettävä pidempään siirtymäkausien aikana. Lisäksi jäsenvaltioille on annettava enemmän tukea ja niiden edistymistä on seurattava.

[21] Vuoden 2023 UTK:n työohjelman mukaan käyttöönoton aikaväli päättyy 1. heinäkuuta 2024.

Yhteenvetona voidaan todeta, että **komissio** on toteuttanut vuoden 2025 aikana useita toimenpiteitä, jotka täydentävät jäsenvaltioiden yksilöimiä ja kansallisella tasolla toteuttamia toimenpiteitä.

Komissio on *ensinnäkin* **parantanut UTK:n digitaaliohjelman valvontaa ja seurantaa** lisäämällä edistymisraporttien toimittamistiheyttä ja järjestämällä kahdenvälisiä johtajatason kokouksia ja vierailuja kunkin jäsenvaltion kanssa. UTK:n työohjelman täytäntöönpanoa on käsitelty johdonmukaisesti kokouksissa ja pääjohtajan vierailujen aikana, korkean tason kokouksissa ja täysistunnoissa jäsenvaltioiden pääjohtajien kanssa, tullipoliittisessa ryhmässä sekä tietohallintojohtajien verkostossa jäsenvaltioiden tietohallintojohtajien kanssa. Jäsenvaltioita on kannustettu seuraamaan tiiviisti jäljellä olevien hankkeiden edistymistä ja toteuttamaan lieventäviä toimenpiteitä UTK:n digitaaliohjelman saattamiseksi päätökseen vuoden 2025 loppuun mennessä.

Komissio on edelleen käyttänyt tullin monivuotisen strategisen suunnitelman (MASP-C) raportointityökalua MASP-C:n vuoden 2023 tarkistuksen ja UTK:n vuoden 2023 työohjelman perusteella seuratakseen edistymistä ja hankkeiden tavoitteita sekä havaitakseen viivästymiset varhaisessa vaiheessa. Raportointityökalu esitetään neljännesvuosittain jäsenvaltioille sähköisen tullin koordinointiryhmässä, joka kokoontuu yhdessä kaupan alan toimijoiden kanssa.

Toiseksi komissio on jatkanut **jäsenvaltioille Euroopan laajuisiin järjestelmiin antamaansa** tehostettua **tukea** soveltamalla joustavaa ja vaiheittaista menetelmää sähköisten UTK-järjestelmien kehittämiseen ja käyttöönottoon. Menetelmä, johon sisältyvät prototyyppien kehittäminen, nopea ongelmanratkaisu sekä komission ja jäsenvaltioiden tasapuolinen työnjako, parantaa järjestelmän laatua ja auttaa saavuttamaan konkreettista edistymistä. Jäsenvaltiot ja kaupan alan toimijat ovat ottaneet tämän lähestymistavan vastaan hyvin.

Lisäksi komissio on perustanut sidosryhmien välisen **yhteistyömekanismin**, jota on käytetty hankkeiden alusta alkaen ja jonka tavoitteena on tehostaa valmistelutoimia, ehkäistä päätöksenteko-ongelmia ja varmistaa avoimuus antamalla säännöllisiä päivityksiä hankkeista.

Komissio on myös jatkanut kunkin Euroopan laajuisiin järjestelmiin (ICS2, NCTS, CCI ja AES) liittyvän käynnissä olevan hankkeen **koordinointi- ja seurantaohjelmia**.

Kolmanneksi komissio on toteuttanut muun muassa selvityksiä pyytääkseen jäsenvaltioilta tietoa ongelmista, joihin ne tarvitsevat tukea lieventääkseen riskejä. Jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet, että johtajatasolla järjestetyt kahdenväliset kokoukset sekä tekninen vuoropuhelu verotuksen ja tulliliiton pääosaston kanssa ovat olleet erittäin hyödyllisiä. Komissio on jatkanut toimiaan **saatujen kokemusten** ja **parhaiden käytäntöjen** keräämiseksi digitaalihankkeiden kehittämisestä. Niinpä vuonna 2025 toteutetussa kyselyssä kerättiin näitä tietoja, ja tulokset lisättiin tämän kertomuksen liitteenä olevan komission yksiköiden valmisteluasiakirjan 1 jaksoon. Lisäksi useat jäsenvaltiot jakoivat UTK:n digitaalista muutosta koskevia kokemuksiaan ja käytäntöjään korkean tason tullipoliittisen ryhmän kokouksessa heinä- ja joulukuussa 2025 ja tietohallintojohtajien verkoston kokouksessa marraskuussa 2025.

Neljänneksi komissio on **EU:n täytäntöönpanostrategian** mukaisesti käynyt virallista kirjeenvaihtoa niiden jäsenvaltioiden kanssa, joiden tietojärjestelmien täytäntöönpano on viivästynyt. Komissio on myös ryhtynyt oikeustoimiin niitä jäsenvaltioita vastaan, jotka eivät ole noudattaneet UTK:n ja UTK:n työohjelman mukaisia velvoitteitaan. Komissio käynnisti rikkomusmenettelyt 14:ää jäsenvaltiota (AT, BE, CZ, CY, DK, FR, GR, IE, IT, MT, SK, SI, PT ja RO) vastaan vuoden 2025 toukokuussa[22],

[22] Virallinen ilmoitus lähetettiin Tšekille (INFR(2025)2017), Tanskalle (INFR(2025)2018), Kreikalle (INFR(2025)2019), Itävallalle (INFR(2025)2015), Romanialle (INFR(2025)2020) ja Slovakialle (INFR(2025)2021), koska ne eivät olleet ottaneet käyttöön lentoliikenteen väliaikaisen varastoinnin sähköisiä järjestelmiä ja joissakin tapauksissa kansallisia tuontijärjestelmiä 31. joulukuuta 2023 mennessä. Lisäksi Tanskalle (INFR(2025)2011), Ranskalle (INFR(2025)2012), Kyprokselle (INFR(2025)2010), Itävallalle (INFR(2025)2007), Portugalille (INFR(2025)2013) ja Romanialle (INFR(2025)2014) lähetettiin virallinen ilmoitus, koska ne eivät olleet toimittaneet täydellisiä tullitietoja komissiolle SURV3-järjestelmän kautta (https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fi/inf_25_982).

kesäkuussa[23] ja heinäkuussa[24] , koska ne eivät olleet täyttäneet velvoitteitaan ottaa käyttöön lentoliikenteen väliaikainen varastointijärjestelmä (TS Air), kansallinen tuontijärjestelmä (NIS) ja automaattinen vientijärjestelmä (AES) ja koska ne eivät olleet täyttäneet velvoitteitaan, jotka koskivat tullitietojen toimittamista valvontajärjestelmään (SURV3).

Tarkasteltaessa UTK:n digitaalisesta muutoksesta ja täytäntöönpanosta kymmenen vuoden aikana saatuja yleisiä kokemuksia jäsenvaltioilta pyydettiin erityisessä tietohallintojohtajien kokouksessa palautetta suurimmista haasteista, joita ne ovat kohdanneet UTK:n digitaalisen täytäntöönpanon aikana. Vastauksissa oli havaittavissa selvä kaava: **kolme selvästi suurinta haastetta liittyvät 1) hallintorakenteisiin, jotka mahdollistavat oikea-aikaisen päätöksenteon, 2) sidosryhmien jatkuvaan osallistamiseen sekä 3) selkeän soveltamisalan määrittämiseen ja säilyttämiseen**. Kansallisten hallintojärjestelyjen monimutkaisuus on tietyissä tapauksissa johtanut vastuun hajauttamiseen. Laajoissa digitaalista muutosta koskevissa ohjelmissa, kuten UTK:ssa, epäselvä vastuunjako vaarantaa niiden toteutuksen. Komission kokemus on osoittanut, että toteutus nopeutuu vasta, kun kansallisella tasolla on varmistettu selkeä vastuunotto, ohjaus ja keskitetty koordinointi. Näissä olosuhteissa edistyminen on ollut huomattavasti aiempaa nopeampaa ja ennakoitavampaa.

[23] Belgiaa (INFR(2025)2016) ja Portugalia (INFR(2025)2064) vastaan käynnistettiin rikkomusmenettelyt, koska ne eivät olleet ottaneet käyttöön lentoliikenteen väliaikaista varastointijärjestelmää. Portugali ei ollut ottanut käyttöön myöskään kansallista tuontijärjestelmää. Lisäksi Belgialle lähetettiin virallinen ilmoitus (INFR(2025)2009), koska se ei ollut toimittanut täydellisiä tullitietoja komissiolle SURV3-järjestelmän kautta (https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fi/inf_25_1241).

[24] Komissio lähetti Ranskalle (INFR(2025)2060) ja Kyprokselle (INFR(2025)2061) virallisen ilmoituksen, koska ne eivät olleet ottaneet käyttöön väliaikaista varastointijärjestelmää eivätkä kansallista tuontijärjestelmää. Ranska ei ollut ottanut käyttöön myöskään automaattista vientijärjestelmää. Lisäksi Tšekille (INFR(2025)2054), Irlannille (INFR(2025)2055), Italialle (INFR(2025)2056), Maltalle (INFR(2025)2057), Slovenialle (INFR(2025)2059) ja Slovakialle (INFR(2025)2058) annettiin huomautus, koska ne eivät olleet toimittaneet täydellisiä tullitietoja komissiolle SURV3-järjestelmän kautta (https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fi/inf_25_1628).