

TULLIN TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMA
VUOSILLE 2005 - 2008



12.12.2003

1. ALUKSI

Tullin toiminta- ja taloussuunnitelma vuosille 2005 - 2008 on laadittu valtiovarainministeriön määräyksen TM 0301 24.4.2003 mukaisesti ja se sisältää perussuunnitelman ja peruslaskelman tullin talousarviomomenteista 28.40.21 Tullin toimintamenot ja 28.40.70 Kaluston hankinta sekä kehys-ehdotuksen vuosille 2005 - 2008.

Toiminta- ja taloussuunnitelma on jäsennetty siten, että ensin on esitetty ennakoitavat muutokset toimintaympäristössä. Sen jälkeen on esitetty Tullin toiminnan suuntaviivat eli Tullin toiminta-ajatus, strategiset tavoitteet ja keskeisimmät kehityshankkeet suunnittelukaudella. Sitten on esitetty perussuunnitelma ja sen jälkeen kehys-ehdotus. Lopuksi on esitetty talousarviokehyslaskelmat ja muut liitteet.

2. TULLIN TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET

Toiminta- ja taloussuunnitelman laadintahetkellä kansainvälinen talous näyttäisi lähteneen kasvuun, joskin eri tahdissa eri alueilla. Yhdysvalloissa toteutetut raha- ja finanssipoliittiset toimet pitävät yksityisen kulutuksen kasvun nopeana, ja myös Japanissa suhdannekuva on muuttunut myönteiseksi. Sen sijaan euroalueella kotimainen kysyntä on ollut laimeaa ja euron vahvistuminen haittaa vientiä. (VM suhdannekatsaus 4/2003).

Suomessa tuotanto on toipunut alkuvuoden heikkoudesta, mutta viennin ja etenkin investointien kehitys on silti ollut heikkoa. Viennin määrän kasvu jäänee tänä vuonna 1,5 %:iin sillä viennin kannalta keskeisellä euroalueella kysynnän kasvu on laimeaa; kun kuitenkin vientihintataso jää toisaalta 3,5% viimevuotista alemmaksi, viennin arvo supistuu. Teollisuuden tuotantonäkymät ovat yhä vaatimattomia ja kokonaistuotannon ennakoitu 1,4 % kasvu perustuukin lähinnä paranevan ostovoiman tukemalle yksityiselle kulutukselle. Tuonnin määrä lisääntyy tänä vuonna 1,5% ja tuontia on kasvatettu ennen muuta vilkas henkilöautojen kysyntä. Ensi vuonna Suomen viennin kasvun arvioidaan nopeutuvan 5 %:iin kansainvälisen talouskasvun piristymisen myötä. Tuonnin arvioidaan puolestaan lisääntyvän ensi vuonna 4 % teollisuuden tuotannon ja kulutustavaruusarvion kasvun myötä. (VM suhdannekatsaus 4/2003)

Tullin tullaustilastojen mukaan vientitullausten määrä on laskenut 8,2 % lokakuun 2003 loppuun mennessä verrattuna edelliseen vuoteen ja samana aikana vientitullauksen nimikerivien määrä on laskenut 9,9 %. Tuonnin osalta samana aikana tuontitullausten määrä on kasvanut 2,2 % ja tuontitullausten nimikemäärä on laskenut 1,5 %. Samalla aikavälillä sisäkaupan puolella viennin tilastoilmoitusten määrä on kasvanut 1,3% mutta nimikerivien määrä on kasvanut 2,1 %. Tuonnin tilastoilmoitusten määrä on kasvanut 0,8 % ja nimikerivien määrä on kasvanut 9,4 %.

Viimeaikaisten talousennusteiden pohjalta on arvioitavissa, että suunnittelukauden alkaessa maailman kaupan kehityksessä on tapahtunut käänne ylöspäin. Tosin EU:n laajeneminen vaikuttanee ulkomaankaupan suuntautumiseen ja sen vaikutukset suunnittelukaudelle jäävät nähtäviksi laajenemisen toteuduttua. Venäjän ulkomaankaupan kehityksen ennakoitaan olevan nopeaa myös tulevina vuosina, vaikka Venäjän ulkomaankauppaan vaikuttaa paljon Venäjän yhteiskunnallisten olojen sekä elinkeinoelämän ja sitä sääntelevän lainsäädännön vakiintuminen. Suomen maantieteellisestä sijainnista ja ulkomaankaupan toimijoiden ja yhteiskuntarakenteiden hyvästä tasosta johtuen Venäjän ulkomaankaupan kehittyminen tulee oletettavasti lisäämään Suomen ja Venäjän välistä suoraa ulkomaankauppaa; sen sijaan Venäjälle menevien ja sieltä tulevien kauttakuluttavien kulkureittien muutoksiin EU:n tulevalle laajentumisella voi olla tässä vaiheessa vaikeasti ennakoitava vaikutus.

Euroopan unionin laajentuminen 10 uudella jäsenvaltiolla tapahtuu 1.5.2004 ja mahdollisesti vuonna 2007 mukaan tullevat myös Bulgaria ja Romania. Suomeen vaikuttaa eniten Baltian maiden ja Puolan jäsenyys, joka muuttaa Suomen ja näiden maiden välisen kaupan sisäkaupaksi ja vaikuttanee myös Suomen asemaan kauttakulkumaana Venäjälle. EU:n laajentumisen johdosta Tullin

tekemien kolmansien maiden tullausten määrän on arvoitu karkeasti ottaen vähenevän neljänneksellä vastaavan tuonnin ja viennin siirtyessä sisäkaupaksi.

Fiskaalisella tehtäväalueella vuoden 2004 alusta poistuvat matkustajatuomisten siirtymäsäännökset ja Baltian maiden keväällä 2004 toteutuva EU-jäsenyys ovat aiheuttaneet alkoholituotteiden valmisteverotason laskemisen maaliskuun 2004 alusta. Sen sijaan tupakkatuotteiden matkustajatuontirajoitukset säilyvät entisellään osaksi vuoden 2008 ja osaksi 2009 loppuun saakka. EU:n uusi energiaverodirektiivi astuu voimaan 1.1.2004 ja siitä johtuvat kansalliset lainmuutokset viimeistään vuoden 2005 alussa. Samalla tarkistetaan kansallisesti erityisesti nestemäisiä polttoaineita koskevaa lainsäädäntöä. Vuoden 2005 alusta alkaa myös ns. päästökauppa, joka kuitenkin vaikuttaa energiaverotukseen vain välillisesti. Autoverotuksen osalta muuttunut autoverolaki on lisännyt sekä uusien että käytettyjen autojen tuontimääriä, joista jälkimmäinen on aiheuttanut resurssipaineita autoverotuksen hoitamisessa. Vaiheittain käyttöön vuodesta 2005 alkaen otettava moottoriajoneuvojen uusi verotusjärjestelmä (MOVE) helpottaa kuitenkin autoverotuksen toimittamista. Maailmankaupan vapautumisneuvottelujen vaikutuksia tullienkantoon on tässä vaiheessa melko mahdotonta ennakoida, mutta jos neuvotteluissa saavutetaan tuloksia, ne vaikuttanevat ulkomaankauppaan vasta suunnittelukauden loppupuolella.

Laillisen **ulkomaankaupan sujuvuuden edistämisen** tehtäväalueella jo osin ennen suunnittelukautta käyttöön tulevat uudet tulliselvityksen tietojärjestelmät vaikuttavat tulliselvityksen toimintamalleihin merkittävästi osana yleisempääkin sähköisen asioinnin kehittämissuunnitelmia. Toisaalta tietojärjestelmät helpottavat asiakkaiden ja Tullin välistä asiointia ja samalla parantavat Tullin mahdollisuuksia hallita asiakkaitaan ja heidän tavaravirtaansa nykyistä paremmin. Toisaalta on ennakoitavissa, että uusien tietojärjestelmien mahdollistama toimintamallien sujuvoittaminen ja etenkin sähköisen asioinnin lisääntyminen aiheuttaa muutoksia Tullin tulliselvitystoiminnan rakenteisiin, missä suhteessa vaikutusta on myös EU:n tulevalla laajenemisella, joka vähentää tulliselvityksen resurssitarvetta noin neljänneksen.

Yhteiskunnan suojaamistehtävän alueella toimintaympäristö muuttuu merkittävästi jo ennen suunnittelukauden alkua. Tullin kannalta tavaroiden ja ihmisten aikaisempaa vapaampi liikkuminen EU:n sisällä saattaa johtaa siihen, että järjestäytyneet rikollisuus käyttäjäryhmät hyökkäävät maiden välisiä laillisia tavaravirtoja ja soluttautuu lailliseen yritystoimintaan. Tämän vuoksi huumausaineiden, alkoholin, tupakan ja muiden korkeasti verotettujen tuotteiden salakuljetus sekä siihen liittyvä rahanpesu ja tuoteväärengokset tullevat lisääntymään merkittävästi EU:n laajentumisen tapahduttua; uhkana ovat myös doping- ja lääkeaineet sekä terrorismi, aseet, radioaktiiviset aineet, varastetut ajoneuvot ja lapsiporno. Lisäksi voidaan arvioida, että EU:n laajentumisen myötä laittomat tavaravirrat pääsevät EU-alueelle ja Suomeen entistä helpommin EU:n uusien ulkorajojen kautta. Samanaikaisesti mahdollisuudet puuttua laittomiin tavaravirtoihin muuttuvat, sillä niihin kohdistuvan rikostorjunnan tulee perustua kerättyihin ennakkotietoihin samalla kun nykyisenkaltainen ennakkotieto maahan saapuvasta ja maasta lähtevästä henkilö- ja tavaraliikenteestä vähentyy huomattavasti Baltian maiden liikenteen muuttuessa sisäliikenteeksi: Muuttunut tilanne edellyttääkin toimintamallien päivittämistä.

Salakuljetuksen ja valmisteveron alaisten tuotteiden laittoman tuonnin osalta merkityksellisin on Viron jäsenyys, koska maidemme välinen liikenne on ollut viime vuosina tärkein huumausaineiden ja myös valmisteveronalaisten tavaroiden salakuljetusreitti eikä liikenteen muuttuminen sisäliikenteeksi ainakaan vähennä tätä laitonta toimintaa.

Suomen sekä muiden EU-maiden ja Venäjän välinen kauppa ja liikenne tulevat määrällisesti kasvamaan ja osana tätä kehitystä EU ja Venäjä pyrkivät harmonisoimaan ja nopeuttamaan Venäjälle suuntautuvien kuljetusten rajanylityspaikalla ja määräpaikassa tapahtuvia tulliselvityksiä. Vaarana on, että järjestäytyneet rikollisuus käyttäjäryhmät käyttävät uutta tilaisuutta hyväkseen soluttautumalla EU:n ja Venäjän välisen kaupan rakenteisiin ja käyttämällä laillisen yritystoiminnan liikennevirtoja salakuljetukseen.

Liitteenä 1 on esitetty lukuja, jotka havainnollistavat Tullin toiminnan yhteiskunnallista vaikuttavuutta ja hyvän toimintakyvyn merkitystä sekä suomalaiselle yhteiskunnalle että osaltaan myös EU:n jäsenmaiden muodostamalle yhteisölle.

3. TULLIN TOIMINNAN SUUNTAVIIVAT

3.1 Tullin toiminta-ajatus ja strategiset tavoitteet

Tullin toiminta-ajatus

Suomen Tulli on palvelu- ja lainvalvontaorganisaatio, joka valvoo laillisia ja paljastaa laittomia tavaravirtoja ja kohdistaa niihin kansallisten ja kansainvälisten säädösten edellyttämiä toimenpiteitä. Tässä tarkoituksessa Tulli

- suojaa sisämarkkinoiden toimintaa ja tukee kansallista finanssipolitiikkaa kantamalla tullit, tuonti-, ajoneuvo- ja valmisteverot sekä keräämällä lähinnä ympäristöperusteisia maksuja,
- edistää laillisen ulkomaankaupan sujuvuutta ja varmistaa voimassa olevien säädösten noudattamisen ja
- suojaa yhteiskuntaa huumaus- ja muiden vaarallisten aineiden salakuljetukselta sekä talousrikollisuudelta.

Suomen Tulli on osa Euroopan Unionin tullijärjestelmää ja toimii yhteistyössä elinkeinoelämän sekä kotimaisten ja ulkomaisten viranomaisten kanssa.

Tullin toiminta-ajatuksesta johdetut strategiset tavoitteet ovat seuraavat:

Fiskaalisissa tehtävissään Tulli pyrkii

- määräämään tullit, verot ja maksut oikein ja yhdenmukaisesti,
- parantamaan asiakaspalvelua ja kehittämään toimintamalleja niin, että fiskaalisten tehtävien toimittaminen ja seuranta tapahtuu tehokkaasti ja hyödyntämällä enenevässä määrin automaattisia menettelyjä.

Ulkomaankaupan edistämistehtävissään Tulli pyrkii

- edistämään ulkomaankaupan sujuvuutta ja parantamaan asiakaspalvelua automatisoimalla tullimenettelyjä kansallisessa ja kansainvälisessä kehitystyössä sekä määrittelemällä ja toteuttamalla asiakasstrategian,
- edistämään tullisuvjuvuutta Venäjän federaation kanssa,
- tyydyttämään yhteiskunnan ja unionin tietotarpeet tuottamalla luotettavia, monipuolisia ja ajantasaisia ulko- ja sisäkaupan tilastoja sekä tekemällä asiakaslähtöistä tietopalvelua elinkeinoelämän, kansalaisten, kansainvälisten järjestöjen, viranomaisten ja muiden yhteisöjen tarpeisiin.

Yhteiskunnan suojaamistehtävissään Tulli pyrkii

- torjumaan korkeasti verotettuihin tuotteisiin kohdistuvia yhteisö- ja veropetoksia sekä muuta talousrikollisuutta harmaan talouden ja talousrikosten torjuntaohjelman tavoitteiden ja menettelytapojen mukaisesti,
- suojaamaan yhteiskuntaa keskittämällä voimavaroja erityisesti huumeiden, aseiden, ydinainesten ja muiden radioaktiivisten aineiden sekä ympäristölle vaarallisten tuotteiden maahantuonnin estämiseen ja
- huolehtimaan maahantuontiin liittyvistä kuluttajansuojelun tarpeista ja
- toimeenpanemaan terrorismin vastaisia toimenpiteitä EU:ssa yhteisesti päätettävien suuntaviivojen ja toimien mukaisesti

3.2 Tullin keskeisimmät näköpiirissä olevat kehityshankkeet suunnittelukaudella

Keskeisimmät Tullin toiminta-ajatukseen ja strategiaan tavoitteisiin sekä EU:n Tulli 2007 -ohjelmaan nivoutuvat kehityshankkeet ovat seuraavat:

Valmistautuminen tulevaan EU:n laajentumiseen siten, että Tullin toimintaprosessit ja rakenteet pystytään mukauttamaan erityisesti Baltian maiden ja Puolan EU-jäsenyyden tuomiin muutoksiin sekä tulliselvityksen että yhteiskunnan suojaamisen tehtäväalueella.

Tulliyhteistyön kehittäminen Venäjän kanssa lähivuosina siten, että lainkuuliaisten yritysten ulkomaankaupan sujuvuus turvataan Venäjällä sekä raja- että määrätullissa. Tämä tapahtuu pääasiassa bilateraalisisissa ja EU-tason yhteistyöhankkeissa, jotka koskevat mm. Venäjän tullilainsäädännön uudistamista, liikenteen sujuvuutta ja yksinkertaistettujen ja elektronisten tulliselvitysmenettelyjen käyttöä, sähköistä ilmoittamista, ulkomaisia investointeja edistäviä sujuvia jalostusmenettelyjä, puukauppaa, tullikoulutusta, rikostorjuntayhteistyötä ja rajainfrastruktuurin parantamista.

Tullin toiminnan kehittäminen siten, että Tullin sidosryhmien on mahdollista hyödyntää Tullin palveluita sähköisen asioinnin keinoin. Tämä tapahtuu sekä tietojärjestelmien että toimintaprosessien kehittämisen, yhteistyökumppaneiden kanssa tapahtuvan verkottumisen ja tullilaitoksen sisäisten ja ulkoisten tietojen hyödyntämisen sekä asiakashallinnan ja riskianalyysin kehittämisen kautta. Merkittäviä tietojärjestelmähankeita on vireillä tulliselvityksen ja -verotuksen, valmisteverotuksen, autoverotuksen, tullirikostorjunnan ja tukitoimintojen tehtäväalueilla ja kaikilla niillä on vaikutus Tullin sisäisiin sekä Tullin ja sen sidosryhmien välisiin toimintatapoihin.

Kaikkia edellä luetellut hankkeet nivoutuvat yhteen modernin informaatioteknologian tuomien mahdollisuuksien hyödyntämisen kanssa, millä pyritään huolehtimaan siitä, että tullilaitos kykenee vastaamaan eri sidosryhmiensä asettamiin haasteisiin tehokkaasti ja asetetut vaatimukset täyttävällä tavalla.

4. TULLILAITOKSEN PERUSSUUNNITELMA SUUNNITTELUKAUDELLE 2005 - 2008

4.1 Toimintamallit laajentuneessa EU:ssa

4.1.1 Tulliselvitys ja verotus

EU:n laajentuminen ja erityisesti Baltian maiden kuuluminen tähän joukkoon merkitsee Tullin tehtävien uudelleenarviointia tulliselvityksen osalta. Arviolta 25% tullauksista poistuu ja samalla ne muuttuvat sisäkaupaksi; merkittävä osa näistä toimituksista lisää valmisteverotuksen tehtäviä ja ne kaikki kuuluvat sisäkaupan tilastoinnin piiriin.

EU:n laajentumisen seurauksena EU:n tulliyhteistyö syvenee, mikä merkitsee ohjaavan normiston tarpeen ja valvonnan merkityksen kasvua, jossa tietotekniikan ja kehittyneen teknologian merkitys korostuu edelleen; tarve toimintojen harmonisointiin on olennainen kehitystä eteenpäinvievä voima.

Osana asiakasstrategisia valintojaan Tullin on harkittava palvelujen saatavuuden ja sisällön kehittämistä sekä sähköisten palveluiden luomista kustannustehokkuuden kasvattamiseksi. Tulli-ilmoitusten tietosisältö tulee samanlaistumaan ja menettelysäännökset yksinkertaistumaan. Osin tämän kehityksen ja osin tietojärjestelmien tuomien mahdollisuuksien avulla asiakkaiden tarvetta asioida fyysisesti Tullissa pyritään vähentämään ja tuonnin ohella myös viennin, kauttakulun ja valmisteverotuksen valvonta tehostuvat.

Tullin asiakaskunta on muotoutunut ja muotoutuu edelleen sekä logistiikan toiminnoiltaan että volyymiltaan erilaisiin ryhmiin, joilla on myös asiakkaina erilaisia tarpeita ja odotuksia Tullin suuntaan. Merkittävä kehityssuunta ja samalla strateginen valinta on keskeisten asiakkaiden ja Tullin yhteistyön syventäminen kumppanuudeksi, joka hyödyntää molempia osapuolia. Osana asiakasstrategiaansa Tullin on huolehdittava siitä, että eri asiakasryhmien tarpeista huolehditaan koko maassa yhdenmukaisesti. Asiakkaiden ryhmittelyssä ja eri ryhmille tarjottavien palvelujen kehittämisessä hyödynnetään tietopohjaa asiakastaustoista mahdollisten riskien tunnistamiseksi

EU:n pyrkimykset lisätä harmonointia eri osa-alueilla saattavat vaikuttaa myös Suomen kansallisen päätöksenteon piiriin kuuluviin verotusmuotoihin. Verotusmenettelyn harmonisoinnilla halutaan estää epätasapainoinen kysynnän keskittyminen alueille, jotka pyrkivät käymään verokilpailua poikkeavilla veroperusteilla ja verotuskäytännöillä

Valmisteverotuksen osalta Suomen liittymissopimuksessaan saama oikeus rajoittaa toisista jäsenvaltioista tapahtuvaa alkoholin ja savukkeiden matkustajatuontia päättyy vuoden 2003 loppuessa. Ensi vuoden alusta lähtien matkustaja saa tuoda mukanaan toisesta jäsenvaltiosta alkoholijuomia omaan käyttöönsä ilman määrällisiä rajoituksia. Savukkeiden tuonti uusista jäsenvaltioista säilyy sitä vastoin rajoitusten alaisena siihen saakka, kunnes kyseiset valtiot nostavat tupakkaveronsa yhteisölaainsäädännön edellyttämälle minimitasolle, minkä on tapahduttava - valtiosta riippuen - pääsääntöisesti viimeistään vuoden 2008 tai 2009 loppuun mennessä. Haasteena Tullille on valmisteverotukseen liittyvän rikollisuuden torjunta: Valmisteverotuksen alaisten tuotteiden siirtojärjestelmän avulla voidaan seurata valmisteverotuksen piiriin kuuluvien tuotteiden kulkua ja ehkäistä petollista toimintaa.

Autoverolakia (1482/1994) muutettiin vuonna 2003 lailla 266/2003. Keskeinen osa lainmuutosta on käytetyn ajoneuvon verotus, joka on muuttunut aiempaa monivaiheisemmaksi ja siten työläemmäksi. Lainmuutosta hyväksyessään eduskunta edellytti, että hallitus valmistelee muutto-, museo- ja harrasteajoneuvoja koskevan esityksen mahdollisimman pian. Tullihallitus osallistuu valmistelutyöhön tarvittaessa. Autoverolain muutos on aiheuttanut vilkasta keskustelua siitä, mille pohjalle verotuksen tulisi perustua ja on mahdollista, että autoverotus muuttaa muotoaan uudestaan vielä suunnittelukauden aikana. Autoverotuksen muutos on kasvattanut voimakkaasti sekä uusien että käytettyjen autojen tuontia, mutta tilanteen oletetaan tasaantuvan jossain määrin jo ensi vuonna.

Tullin kannalta katsoen muuttunut autoverolaki on aiheuttanut resurssiongelman, sillä muutoksen aiheuttamiin lisätöihin on myönnetty varat lisäbudjettien kautta kertaluontoisina määrärahoina

vuosina 2002 ja 2003 ja vain 1 miljoona euroa on lisätty talousarviokehukseen vuodelle 2004. Osa työ määrän lisäyksestä on kuitenkin pysyvää johtuen aikaisempaa haastavammasta verotusmenettelystä ja kasvaneista tuontimääristä, ja kertyneiden oikaisuruuhkien purkaminen jatkuu vielä ainakin vuoden 2004 ajan. Myöskään uusi moottoriajoneuvon verotusjärjestelmä (MOVE) ei ehdi vähentää resurssitarpeita vielä vuoden 2005 aikana. - Joka tapauksessa on otettava huomioon, että tarkastamiseen, oikaisuihin ja siirtolupien myöntämiseen sitoutuu resursseja enemmän kuin aikaisempina vuosina.

4.1.2 Valvonta

Tullin omien uhkakuva-analyysien, PTR-yhteistyönä syntyneiden analyysien samoin kuin EU:n puitteissa (Europol) tehtyjen selvitysten perusteella on tiedossa, että Suomeen suuntautuvaa järjestäytyntä rikollisuutta johdetaan virolaisten ja Viron venäläisten rikollisryhmien toimesta. Tullin osalta uhkana on tavaroiden ja ihmisten aikaisempaa vapaampi liikkuminen EU:n sisällä, mikä johtaa siihen, että järjestäytyntä rikollisuus käyttää hyväkseen maiden välisiä laillisia tavaravirtoja ja soluttautuu lailliseen yritystoimintaan. Erityisen uhan muodostavat huumausaineiden, alkoholin, tupakan ja muiden korkeasti verotettavien tuotteiden sekä doping- ja lääkeaineiden salakuljetus samoin kuin salakuljetukseen liittyvä rahanpesu ja tuoteväärennökset. Lisäksi merkittäviä uhkia ovat terrorismi, aseet, radioaktiiviset aineet, varastetut ajoneuvot ja lapsiporno. On myös pelättävissä, että EU:n laajentumisen myötä laittomat tavaravirrat pääsevät EU-alueelle ja Suomeen entistä helpommin EU:n uusien ulkorajojen kautta. Tullin toimintaympäristö ja siinä tapahtuvat muutokset edellyttävät, että järjestäytyntä rikollisuuden torjuntaa suoritetaan ulko- ja sisärajojen lisäksi myös sisämaassa. EU:n laajentumiseen liittyvien uhkakuvien perusteella on välttämätöntä, että Tullilla on riittävät valmiudet rikostorjuntaan kaikilla edellä mainituilla alueilla.

Muun kuin järjestäytyntä rikollisuuden osalta suurin muutos tulee tapahtumaan matkustajaliikenteen tuomien valvonnan järjestämisessä määrällisten tuontirajoitusten poistussa. Kansainvälisten kokemusten perusteella on todennäköistä, että matkustajat tulevat hyödyntämään uutta tilannetta ja tuovat mukanaan alkoholi- ja tupakkatuotteita myös kaupallisiin tarkoituksiin. Tullilla on jo tälläkin hetkellä valtuudet suorittaa tarkastuksia sisärajoilla perustellusta syystä. Tilanne ei siis lähtökohtaisesti tule tältä osin muuttumaan. Tästä huolimatta on edellä kuvattuun muutokseen liittyen tehty tullilakiin ja valmisteverolakiin tarkennuksia, jotka turvaavat valvonnan suorittamisen.

Tullilaitoksen (tullilaboratorion) rooli elintarvike-, kulutustavara- ja ympäristösuojelutehtävissä on merkittävä. Valmius sisärajavaltvontaan on säilytettävä EU:n laajentuessa myös edellä mainituissa tehtävissä. Nykyisessäkin EU:ssa on tarvittu yhteiskunnan suojaamistoimenpiteitä sisärajoilla esim. suu- ja sorkkatauti-epidemian aikana sekä kasvinsuojelullisista syistä.

Kaksi toimintokokonaisuutta - tullirikostorjunnan ja perusvalvonnan - käsittävän **valvontastrategian** avulla pyritään vastaamaan tuleviin haasteisiin yhteiskunnan suojaamistehtävän alueella. Perusvalvonta on liikennevirtoihin kohdistettavaa toimintaa kuten matkustaja- ja liikennevalvonta: Perusvalvonnalla tarkoitetaan niitä tullilainsäädännön mukaisia valvontatoimenpiteitä, jotka edeltävät tavaroiden siirtämistä tullimenettelyjen piiriin sekä niitä non-fiskaalisia valvontatehtäviä, joita lainsäädännössä on tulliviranomaisen tehtäväksi määrätty. Perusvalvonnan tärkeimmät tehtävät ovat luonteeltaan tullimenettelyjä tukevia, täydentäviä ja varmistavia ja ne liittyvät tavaroiden tuloon tullialueelle ja lähtöön tullialueelta sekä tavaroiden esittämisvaiheeseen Tullille. Rikostorjunta puolestaan lähtee tekijäkeskeisestä toimintamallista - sen kohteena ovat rikolliset ja näiden muodostamat organisaatiot ja sen päämääränä on rikollisen toiminnan paljastaminen ja selvittäminen, ei yksittäisten tekojen selvittäminen. Rikostorjunnan (entinen tiedustelu, rikosvalvonta ja tutkinta) henkilöstöllä on erikoiskoulutus, joka poikkeaa monelta osin perusvalvontahenkilökunnan koulutuksesta. Teknisiä apuvälineitä käytetään eri tarkoituksessa kuin perusvalvonnassa ja niiden käyttöä määrittelee myös osaltaan esitutkintalainsäädännöstä johdettavat toimivaltuudet eikä pelkästään tullilaki. Perusvalvonnan keskittyessä selkeästi rajatoimipaikoille rikostorjunta tapahtuu siellä, missä rikolliset toimivat eli koko maan alueella.

EU:n laajentumisen myötä muodostuu myös Suomen ja Viron välille sisäraja, jonka valvonta ei enää perustu pistokokeisiin, mikä rajoittaa perusvalvonnan toimintamahdollisuuksia. Tämän johdosta tullivalvonnassa on painopistettä siirrettävä rikostorjunnan puolelle kuten tehtiin Suomen liittyttyä EU:in vuonna 1995. Tekijälähtöinen rikostorjunta tulee jatkossakin nojautumaan sekä maalitoimintaan että muuhun tekijälähtöiseen toimintaan, ja rikoshyödyn jäljittämisen sekä poissaamisella tulee olemaan nykyistä suurempi merkitys

4.1.3 EU:n laajentumisen vaikutukset henkilökunnan määrään, sijoittumiseen, rakenteeseen ja laatuun

Tuonti- ja vientitullausten määrä tulee laskemaan arviolta noin neljänneksen, minkä arvioidaan vapauttavan kaikkiaan noin 140 henkilön työpanoksen tulliselvityksestä. Samanaikaisesti tullivalvonnassa syntyy tarve sekä lisähenkilöstölle että kehittyneille teknisille apuvälineille. Alueellisesti katsoen tullausten väheneminen keskittyy olennaisesti Eteläisen ja Läntisen tullipiirien alueille kun taas Itäisen tullipiirin alueella on tarve lisähenkilöstölle voimakkaasti kasvaneiden Venäjälle menevien ja sieltä tulevien tavara- ja henkilövirtojen ja infrastruktuurijärjestelyjen myötä.

Tehtäväalueittain katsottuna Tullin pyrkimyksenä on siirtää tulliselvityksestä vapautuvia resursseja ennen kaikkea tullivalvontaan ja alueellisesti katsottuna Tullin pyrkimyksenä on siirtää resursseja Eteläisestä ja Läntisestä tullipiiristä Itärajalle. Alueelliset siirrot toteutetaan vuosina 2004 - 2006 käyttäen hyväksi eläköitymisen ja muun poistuman kautta vapautuvia virkoja, jotka siirretään "tyhjinä henkilötyövuosina" Itärajalle; oletettavasti ei ole tarvetta ryhtyä erityisjärjestelyihin, joilla virkamiehiä yritettäisiin houkuttaa siirtymään tullipiiristä toiseen. Siirtyminen tehtävästä toiseen voi tapahtua joko henkilösiirtona tai poistuman kautta vapautuneiden virkojen siirtona ja siinä pyritään aikatauluun 2004 - 2005.

Tullivalvonnan ja tullirikostorjunnan tehtäviin siirtyvän henkilöstön osalta Tulli joutuu panostamaan vahvasti koulutukseen, koska tulliselvitystehtävissä toimineiden henkilöiden osaamisalue ei joka tapauksessa käsitä niitä valmiuksia, joita etenkin tullirikostorjunnan tehtävien menestyksekkäs hoitaminen edellyttää. Siirtymäsuunnitelma tehdään yksilötasolla, millä pyritään varmistamaan sekä yksittäisten virkamiesten osaamisen taso että kuhunkin tehtävään siirtyvän henkilön sopivuus nimenomaan siihen tehtävään.

4.2 Venäjän kauppa

4.2.1. Venäjän kaupan kehitys

Ennusteiden mukaan EU:n ja Venäjän taloudet tulevat integroitumaan nykyistä selvemmin lähivuosien kuluessa ja Venäjästä tulee suunnitelukaudella WTO:n jäsen. EU:n ja Venäjän välinen kauppa ja liikenne tulevat määrällisesti kasvamaan, mikä voi luoda tarpeen lisätä kansainvälisten tulli- ja raja-asemien määrää myös Suomen itärajalla ja muuttaa aukioloaikoja ympärivuorokautisiksi. EU ja Venäjä pyrkivät harmonisoimaan ja nopeuttamaan Venäjälle suuntautuvien kuljetusten rajanylityspaikalla ja määräpaikassa tapahtuvia tulliselvityksiä.

Venäjä on tällä hetkellä Suomen viidenneksi suurin kauppakumppani. Koko 90-luvun kauppavaihto on kasvanut ja kasvaa edelleen, vaikka transitoliikenne Suomen kautta Venäjälle onkin arvomääräisesti noin nelinkertainen verrattuna Suomen vientiin Venäjälle. Venäjän tullilainsäädäntö ja menettelyt ovat toistaiseksi kehittymättömiä, mikä aiheuttaa suomalaisille yrityksille merkittävää haittaa Venäjän -kaupassa. Suomen Tullin asiantuntemus ja pitkäaikainen ja toimiva yhteistyö sekä Venäjän Tullin että Venäjän -kauppaa harjoittavien yritysten kanssa muodostaa pohjan, jolle sujuvuuden edistäminen voidaan rakentaa ja johon on tarpeen edelleen panostaa. Pyrkimykset kehittää Venäjän kaupan välisiä menettelyjä bilateraalisisissa ja EU-tason yhteistyöhankkeissa ovat tärkeitä Tullille, Suomelle ja EU:lle.

Venäjän kaupan kehityksellä on olennaisia vaikutuksia myös yhteiskunnan suojaamisen tehtäväalueella. Vaarana näet on, että järjestäytynyt rikollisuus käyttää uutta tilaisuutta hyväkseen soluttautumalla EU:n ja Venäjän välisen kaupan rakenteisiin ja käyttämällä laillisen yritystoiminnan

liikennevirtoja salakuljetukseen. Tullin haasteena on pyrkiä estämään tätä kehitystä käytettävissä olevin keinoin.

4.2.2. Rajanylityspaikkojen kehitys

Suomen ja Venäjän välisen rajan keskeisimmät rajanylityspaikat ovat Vaalimaa ja Nuijamaa, joista kumpikin on käynyt ahtaaksi kasvaneen liikenteen vuoksi. Nuijamaan osalta on käynnistetty uuden raja-aseman suunnittelu ja siihen liittyvät sopimukset Suomen ja Venäjän välillä ovat allekirjoitusvaiheessa. Tämänhetkisten suunnitelmien mukaan Nuijamaan uusi rajanylityspaikka voidaan ottaa käyttöön kesällä 2005. Vaalimaan rajanylityspaikan uudistus tapahtuu Nuijamaan valmistumisen jälkeen. Uudet asemat sujuvoittavat tulliselvitystä ja rajamuodollisuuksia sekä asiakkaiden että siellä toimivien viranomaisten kannalta verrattuna nykyisen pieneksi jääneiden ja osin myös infrastruktuuriltaan vanhentuneiden raja-asemien tuomaan jäykkyyteen; on tosin huomattava, että liikenteen sujuvuus edellyttää sekä Suomen että Venäjän viranomaisten panostusta toimintamallien kehittämiseen, yksin suomalaisten viranomaisten toimet eivät poista kaikkia vaikeuksia.

Toiveita aukioloaikojen jatkamiselle on esitetty erityisesti Niirala-Värtsilän, Imatra-Svetogorskin ja Kouvolan osalta. Toistaiseksi näihin toiveisiin on suhtauduttu varauksellisesti, koska suomalaisen elinkeinoelämän kannalta aukioloajan laajennuksille ei ole nähty olevan olennaista tarvetta. Kehitystä kuitenkin seurataan ja tarvittaessa siihen reagoidaan tilanteen vaatimalla tavalla ottaen huomioon Tullin taloudellinen liikkumavara.

Resurssimielessä rajanylityspaikkojen uudistaminen ja aukioloaikojen mahdollinen laajentaminen vaatii henkilöstölisäyksiä sekä aiheuttaa kertaluonteisia investointeja ja lisäystä vuokramenoissa. Tarvittavat henkilöstölisäykset pyritään järjestämään pääosin EU:n laajentumisen vapauttamien resurssien uudelleenkohdistamisen ja myöhemmin suunnittelukaudella myös uusien tietojärjestelmien käyttöönoton myötä syntyneen toiminnan tehostumisen kautta. Kertaluonteisten investointien ja vuokramenojen kasvun osalta rahoitusjärjestelyt esitetään myöhemmin lukujen ja mahdollisten rahoitusmuotojen täsmennyttä.

4.3 Tietojärjestelmähankkeet ja niiden vaikutukset Tullin toimintaan

4.3.1 Tulliselvityksen, verotuksen ja veronkannon tietojärjestelmät

Tullin tavoitteena on tehokkaiden ja oikeiden ilmoitustapojen ja verotuspäätöstoimintamallien kehittäminen, jossa tehokkuus ja oikeellisuus ovat vaatimuksina kokonaisprosessille, joka muodostuu sekä asiakkaiden että Tullin omista prosesseista. Keskeisenä kehittämislinjana on automatisoida mahdollisimman pitkälti ilmoitusketjuja sekä varmistaa säännösten ja määräysten noudattaminen yhä enemmän asiakkaiden kanssa sovituin, yhteisesti toteutetuin varmistuksin. Tämä toimintamalli koskee suurasiakkaita, joitten tulliasioiden hoitamisessa tavoitteena on kumppanuus. Toisena kehittämislinjana on ns pienasiakkaiden ilmoitusmenettelyjen yksinkertaistaminen. Valittu kehittämislinja tarkoittaa merkittävää panostamista tietotekniikkaan ja sen käytön suunnitteluun. Tavoitteena on kustannustehokkuus.

Tullissa on menossa tulliselvitysjärjestelmien ja niiden tarvitsevien tukijärjestelmien kokonaisuudistus. Osana sitä tuontitullausjärjestelmää pilototoitiin tuotantokäytössä marraskuun 2002 ja kesäkuun 2003 välisen ajan ja samanaikaisesti pilotoitiin myös veroreskontraa. Keväällä 2003 aloitettiin passitusjärjestelmän ja uusi veroreskontra korvasi vanhan järjestelmän. Vuoden 2004 alussa tuontitullausjärjestelmän tuotannon on määrä käynnistyä ensin EDI-tullauksella ja sen jälkeen myöhemmin manuaali- ja käteistullausosioiden on tarkoitus tulla käyttöön. Tuontitullausjärjestelmän vaatiman muutosjärjestelmien käyttöönotto tapahtunee viimeistään suunnittelukauden alkupuolella. Vientitullausjärjestelmän suunnittelu on käynnistymässä ja sen täysi käyttöönotto lienee toteutunut suunnittelukauden loppupuolella. Muista tulliselvityksen tietojärjestelmähankkeista mainittakoon kontrollia tukevat järjestelmät, joiden tehtävänä on avustaa mm. fyysisten ja jälkitarkastusten suorittamista tarjoamalla tietotekniikan tuomat nykyaikaiset apuvälineet toiminnan tueksi.

Verotuksen osalta uuden valmisteverojärjestelmän tuotantokäyttö alkoi keväällä 2003. Järjestelmän kehittäminen jatkuu edelleen ja työn alla on vielä mm. muutosjärjestelmän kehittäminen ja tilastointi.

Valmisteveron alaisten tuotteiden siirtojen seurantajärjestelmän tietokoneistamishanke (EMCS) käynnistyy vuoden 2004 alusta. Vuonna 2004 laaditaan järjestelmän toiminnalliset ja tekniset määrittelyt sekä otetaan käyttöön uudistetut verifiointi (MVS) ja ennakkovaroitusjärjestelmät (EWSE) sekä vuoden 2005 alusta väliaikainen uudistettu SEED-rekisteri. EMCS suunnittelu ja rakentaminen tehdään vuosina 2005-2007, pilotointi alkuvuodesta 2008. Järjestelmä on Euroopan Parlamentin ja Neuvoston päätöksen mukaan otettava käyttöön viimeistään 1.7.2008.

Autoverotuksen tarpeisiin tulevan uuden autoverojärjestelmän kehittäminen on alkanut ja uusi järjestelmä otetaan käyttöön vaiheittain vuodesta 2005 alkaen.

4.3.2 Tullirikostorjunnan tietojärjestelmät

Tullirikostorjuntajärjestelmän kehittämistarpeet ovat lisääntyneet viime vuosina rikollisuuden muuttuessa selvästi ammattimaisemmaksi ja järjestäytyneeksi. Järjestäytynyt rikollisuus on monialaista ylittäen viranomaisten toimialueet sekä maiden rajat. Samat tahot syyllistyvät esimerkiksi salakuljetukseen, huumausainerikoksiin ja laittomaan maahantuloon liittyviin rikoksiin. Järjestäytyneen rikollisuuden torjumiseksi lainavaltaviranomaiset ovat tiivistäneet yhteistyötään muun muassa kehittämällä yhteisiä tietojärjestelmiä ja ottamalla käyttöön rikostorjuntatyötä tukevia ohjelmistoja sekä muita teknisiä järjestelmiä. Tullilaitoksen strategioihin perustuvien tullirikostorjunnan tavoitteiden toteuttaminen edellyttää tuekseen oikein mitoitettua ja suunniteltua atk-infrastruktuuria. Rikostorjuntajärjestelmän kehittämistarpeet perustuvat EU:ssa sekä kansallisella tasolla sovittuihin toimintaperiaatteisiin, periaatepäätöksiin ja ohjelmiin, joihin tulli on sitoutunut.

Tullilaitoksessa tullaan suunnittelukaudella toteuttamaan kokonaisvaltainen rikostorjunnan atk-hanke. Hanke käsittää olemmassa olevien järjestelmien ja rekistereiden käyttökelpoisuuden tehostamisen, uusien järjestelmien sekä yhteyksien käyttöönoton ja sekä luotettavien ja riittävien tukitoimintojen suunnittelemisen. Hankkeella pyritään tullirikostorjunnan tuloksellisuuden parantamiseen tuottamalla tullirikoksista ja niiden torjunnasta täsmällisempää, luotettavampaa ja monipuolisempaa tietoa entistä nopeammin. Järjestelmän kehittämisellä parannetaan tiedonhankintamenetelmien lisäksi rikostorjunnan valmiuksia tietojen käsittelyyn, analysointiin sekä jakeluun tullin sisällä ja ulkoisille sidosryhmille. Järjestelmä tuottaa käyttökelpoista ja jalostettua tietoa myös muiden toimintojen kuten verotuksen, tullauksen ja luotonhallinnan käyttöön.

4.3.3 Muut tietojärjestelmät

Kuluneina vuosina Tulli on keskittynyt tulliselvityksen, verotuksen ja veronkannon sekä valvontatoiminnan tietojärjestelmiin ja muut tietojärjestelmähankkeet ovat pääosin väistyneet niiden tieltä. Tämä on ollut järkevää siinä mielessä, että niukat resurssit on kannattanut kohdistaa kiireellisimpiin ja tärkeimpiin tarpeisiin. Tämä on kuitenkin johtanut siihen, että tietyiltä osin tukipalveluja tarjoavat tietojärjestelmät ovat vanhentuneet sekä teknisesti että ennen kaikkea toiminnallisesti.

Henkilöstöhallinnon, palkanlaskennan ja työvuorosunnittelun ja -seurannan tietojärjestelmien elinkaari on päättymässä ja niiden toimittajat ovat jo osin ilmoittaneet nykyisten järjestelmien ylläpidon lakkaamisesta. Näiden tietojärjestelmien uusiminen on käynnistettävä vähintään ulkopuolisten toimittajien asettamien aikataulujen puitteissa. Lisäksi taloushallinnon tietojärjestelmän, jolla hoidetaan kirjanpito ja osto- ja myyntireskontra, uusiminen suunnittelukaudella tulee vähintäänkin harkittavaksi; sen kohdalla on tapahtunut omistajavaihdos eikä ole varmuutta siitä, kuinka kauan nykyinen omistaja katsoo järkeväksi jatkaa Tullin tarvitseman valtion kirjanpito-ominaisuuden ylläpitoa. Yhteinen nimittäjä näille kaikille järjestelmille on kuitenkin se, että niihin on tarjolla valmisohjelmistoja, joista saadaan räätälöimällä Tullin tarpeet täyttävät tietojärjestelmät, eikä niitä tarvitse siten suunnitella ja toteuttaa alusta loppuun saakka.

Suorite- ja tulosseurannan alueella suunnittelukaudella on tiedossa paineita toteuttaa ns. johdon tietojärjestelmä, ei vain Tullin omien tietotarpeiden vaan myös valtionhallinnossa tapahtuvan tulostulosohjauksen uudistamisen vuoksi. Johdon tietojärjestelmän merkitys korostuu myös Tullissa meneillään olevan strategiaproessin vuoksi, sillä sen implementointi edellyttää toimivaa ja ajantasaista seuranta, jota nykyiset toimintamallit ja seurantavälineet eivät turvaa.

Tullin ydintoimintojen kannalta vähäpätöiseltä kuulostava mutta käytännössä merkittävä tietojärjestelmä on toimistoautomaatiojärjestelmä. Nykyisen jo pitkään käytössä olleen toimistoautomaatiojärjestelmän ylläpidon on ilmoitettu päättyvän, joten se joudutaan uusimaan jo suunnittelukauden alussa. Tullissa on valittu teknologinen lähestymistapa, jossa henkilökohtaisten tietokoneiden sijasta käytetään keskitettyjä palvelimia ja niihin liitettyjä verkkopäätteitä, minkä vuoksi toimistojärjestelmän vaihtuminen edellyttää myös palvelinkannan uusimista; jotta muutos tapahtuisi toiminnallisesti joustavasti, se tulisi pystyä tekemään varsin lyhyen aikajakson sisällä, mutta tällöin valitusta toimistoautomaatiojärjestelmästä riippuen lyhyellä aikavälillä maksettavaksi tulevat kertakustannukset saattavat olla huomattavan suuret (arvioitu enimmillään jopa 3 miljoonaaksi euroksi), jolloin Tulli ei niitä pysty nykyisin siirtomäärärahoinsa rahoittamaan yhdellä kertaa. Tällä hetkellä kartoitetaan mahdollisia toimistoautomaatiojärjestelmävaihtoehtoja ja niiden vahvuuksia ja heikkouksia Tullin kohdalla, ja suunnitelmat täsmentynevät vuoden 2004 alussa, jolloin kilpailutusten jälkeen käyttöönotto voisi lähteä liikkeelle aikaisintaan vuoden 2004 lopussa.

4.4 Tullivalvonnan tekniset apuvälineet

Tullirikostorjunnan tuloksekkuus ja tehokkuus rakentuu osaavan henkilökunnan lisäksi myös nyky-aikaisen tekniikan käyttöön laittomien tavara- ja henkilövirtojen paljastamisessa. Keskeisimmät kaksi välineryhmää ovat rekisterikilpien ja konttien tunnistusjärjestelmä LIPRE ja läpivalaisulaitteet.

EU:n laajentumisesta aiheutuviin muutoksiin on Tullissa varauduttu laatimalla valvontastrategia, jota toteuttamalla Tulli pyrkii sopeuttamaan toimintaansa uutta toimintaympäristöä vastaavaksi. LIPRE-järjestelmällä on laaditun valvontastrategian mukaisessa toimintamallissa keskeinen rooli, sillä strategian mukaisesti Tullin rajalla tapahtuva valvonta muodostuu kolmesta toisiaan täydentävästä osasta: henkilö- ja tavaraliikennettä koskevien etukäteistietojen saannin varmistaminen MOU sopimuksin, saatuihin tietoihin perustuva analyysitoiminta sekä valittujen kohteiden löytäminen liikennevirrasta LIPRE:n avulla. EU:n laajentuessa 1.5.2004 Baltian maihin automaattisen valvonnan merkitys korostuu entisestään, sillä myös EU:n sisäliikenteessä se on tehokas keino havaita ja pysäyttää kohteet, joista on olemassa ennakkotietoa mahdollisista säännöstenvastaisuuksista. EU:n laajentumisella on vaikutuksensa LIPRE-järjestelmän aikatauluun: Erityisesti suurimmat Baltian maiden vastaisella merirajalla olevat satamat haluttaisiin saada LIPRE-järjestelmän piiriin mahdollisimman pian EU:n laajennuttua, jotta oletettavasti kasvavaa liikennevirtaa kyettäisiin seuraamaan automaattisesti ja poimimaan sieltä esille halutut kohteet.

Saatujen kokemusten perusteella LIPRE-järjestelmä esitettiin laajennettavaksi koko maan merkittävimpiin rajanylityspaikkoihin Vaalimaan ja Imatran, mihin tarkoitukseen Tullille myönnettiin 1 miljoonan euron määräraha kalustomomentille 28.40.70 vuoden 2003 toisessa lisäbudjetissa. Suunnittelu on käynnistynyt ja laitteiden hankinnat etenevät niiden mukaisesti. Kuitenkaan myönnetty määräraha ei riitä rahoittamaan kuin osan esitetyistä laitteistoista - Tullin esitys oli kokonaisuudessaan 2 030 000 euroa, jossa oletuksena oli, että puolet rahoituksesta saadaan EU:n komission petoksentorjuntatoimistolta OLAF:lta. OLAF:n rahoitus on epävarmaa johtuen EU:n tarpeista keskittämään voimavaroja uusien EU:n itärajoilla olevien jäsenmaiden infrastruktuurin kehittämiseen, mutta Tulli selvittää muita mahdollisuuksia EU-rahoituksen järjestämiseen samoin kuin muiden kotimaisten rajavalvontaviranomaisten kanssa tapahtuvaan yhteisrahoitukseen. Rahoitustavoista riippumatta tärkeimmät rajanylityspaikat kattavan verkon luominen vaatii lisää panostusta, jota Tulli esittääkin jäljempänä kohdassa kehusehdotus suunnittelukaudelle 2005 - 2008.

Vaalimalle on valmistunut vuosien 1999 ja 2000 vaihteessa kiinteästi sijoitettu läpivalaisulaite ja lisäksi Tullille on myönnetty määräraha liikuteltavien läpivalaisulaitteiden hankkimiseen vuosille

2003 ja 2005. Hankintaprosessi on edennyt valintavaiheeseen saakka ja päätös valittavista laitteista tehtäneen vuodenvaihteessa 2003 ja 2004. Ensimmäinen laite saataneen käyttöön kesällä tai syksyllä 2004.

4.5 Tullilain 20 §:n ilmaistilat sekä tiealueiden rakentamisesta aiheutuvien kustannusten mahdollinen siirto tilaavien viranomaisten maksettavaksi

Tullilain 20 § mukaan tulliviranomaisella on oikeus saada liikennepaikan omistajalta tai haltijalta käyttöönsä korvaukset kalusteineen sellaiset tarpeelliset valvontatilat, joita liikenteen määrä ja muut olosuhteet edellyttävät tullitoimenpiteiden suorittamiseksi. Tämän pykälän kumoamista on esitetty valtiovarainministeriölle ennen kaikkea kaupallisten toimijoiden taholta. Mikäli näin käy ja Tulli menettää ilmaistilat, Tulli joutuu vuokraamaan tilat itselleen. Tämän onnistumisen edellytyksenä on sekä rahoituksen järjestäminen Tullin talousarvikehykseen että sen varmistaminen, että Tullilla on sanansa sanottavana tarjottavien tilojen soveltuvuuden suhteen; Muutoin Tulli on vaikeuksissa, ei vain rahoituksellisesti vaan myös toiminnallisesti, sillä Tullin panostus ulkomaankaupan sujuvuuteen ja asiakasyhteistyöhön joutuu outoon valoon, jos Tulli joutuu lähtemään logistisesti hyvinkin keskeisistä tiloista lakimuutoksen vuoksi. Tässä vaiheessa ei ole varmuutta, onko lakimuutos tulossa ja mikä on sen sisältö ja ajoittuminen, ja samoin tilojen vuokratukustannuksista ei ole kuin karkeita arvioita, joten talousarviokehysmuutosta ei lakimuutoksen vuoksi tässä esitetä, mutta jos lakimuutos etenee, määrärahoihin on palattava asian ollessa ajankohtainen.

Toinen mahdollinen muutos tullitoimipaikkojen tilakustannusten osalta on tielaitoksen tilaneuvotteiluissa ilmoittama tiealueiden rakentamisesta aiheutuvien menojen siirto rakentamista pyytävän viranomaisen maksettavaksi. Tämänkään muutoksen toteutumisesta ei ole varmuutta, mutta jos se toteutuu, vastaavat rahat on osoitettava muille viranomaisille ja myös Tullille - nähtävästi tielaitoksen määrärahoista, koska niistä aiheutuvat menot on rahoitettu tielaitoksen toimesta tähän saakka. Tullin kohdalla tiealueiden ja toimipaikkoihin liittyvien odotus- ja tarkastusalueiden laajuus ja niistä aiheutuvat menot ovat niin suuria, ettei Tulli pysty niitä rahoittamaan omista toimintamenoistaan ilman merkittäviä kehysirtoja.

4.6. Vuosaaren satamahanke

Helsingin kaupunki on päättänyt uuden sataman perustamisesta ahtaaksi käyneiden ja muutenkin sijainniltaan ja liikennejärjestelyiltään hankalahkojen nykyisten satamiensa lisäksi. Sataman paikaksi on varmistunut Vuosaari pitkällisen valituskierron jälkeen. Nykyisen käsityksen mukaan satama voisi valmistua aikaisintaan aivan suunnittelukauden lopussa.

Vuosaaren satamaan tulisi ilmeisesti siirtymään rahtilaivaliikennettä, mutta sen sijaan sinne ei siirtyisi matkustaja-alusliikennettä. Nähtävästi Etelä- ja Länsisatamissa säilyisi edelleen matkustajaliikenne, mutta sen sijaan Sompasaaren sataman, jossa merkittävä osa liikenteestä on rahtiliikennettä, kohtalo olisi epävarmempi. Vuosaaren satamahankkeen osalta tämänhetkiset tiedot ovat kuitenkin sen verran epätasällisia, että vielä tässä toiminta- ja taloussuunnitelmassa ei kyetä esittämään siitä aiheutuvia vaikutuksia tullilaitoksen toimintaan ja resursseihin. Ne täsmennetään siinä vaiheessa, kun Vuosaaren satamahankkeen vaikutukset muihin Helsingin satamiin kyetään yksilöimään.

5. TULLIN KEHYSEHDOTUS SUUNNITTELUKAUDELLE 2005 - 2008

Perussuunnitelman mukainen talousarviokehys ehdotus vuosille 2005 - 2008 sisältää vain vähäisiä muutoksia verrattuna vuoteen 2004. Muutosehdotukset käsittävät LIPRE-hankinnoista ehdotettavan kertaluonteisen määrärahan kalustomomentille 28.40.70, aikaisemmin jo myönnetyn määrärahan liikuteltavien läpivalaisulaitteiden hankintaan vuodelle 2005 kalustomomentille 28.40.70. sekä esityksen uuden autoverolain tuomista pysyvistä tehtävälisäyksistä toimintamomentille 28.40.21.

Autoverotuksen hoitamista varten Tullille on vuosina 2002 ja 2003 myönnetty lisäbudjetteina kertaluonteisia määrärahoja 4 957 000 euroa, josta osa on esitetty tilapäisiin resurssitarpeisiin - lähinnä

oikaisupäätösten ja ruuhkautuneiden veroilmoitusten käsittelyyn ja tietojärjestelmähankintoihin - ja osa autoverolain tuomiin pysyviin resurssitarpeisiin, jotka johtuvat ennen kaikkea aikaisempaa haastavammasta verotusmenettelystä. Tullin talousarviokehukseen vuodelle 2004 on kuitenkin myönnetty vain 1 miljoona euroa; autoverotuksen jatkuvaluonteisen työmäärälisäyksen vuoksi talousarviokehukseen vuodelle 2005 esitetään 1 miljoonan euron lisäystä. Autoverolain muutoksen aiheuttamat vuoden 2004 resurssitarpeet esitetään vuoden 2004 lisäbudjettimenettelyssä.

Muiden edellä perussuunnitelmassa mainittujen epävarmojen ja mahdollisesti määräraha vaikutuksia aiheuttavien kohtien tilanne täsmentyy myöhemmin.

Tulli on esittänyt, että ne viranomaiset, joiden puolesta Tulli hoitaa valvontavälineistöä vaativia tehtäviä, osallistuisivat välineiden hankinnasta ja huollosta aiheutuviin menoihin. Nykytilanteessa Tulli joutuu rahoittamaan näiden viranomaisten tarpeita palvelevat laitteet omista määrärahoistaan, minkä vuoksi hankintoja ja huoltotöitä on jäänyt tekemättä määrärahojen kohdistuttua toisiin kohteisiin, mistä on ollut seurauksena valvonnan kattavuuden ja varmuuden heikkeneminen. Tämä ongelma koskee rajanylityspaikoilla tarvittavien säteilyvalvonnan ja raskaan liikenteen kunto- ja painovalvonnan edellyttämiä välineitä, joiden hankinta- ja huoltomenot ovat verraten suuria. Tulli esittää edelleen, että valtiovarainministeriö neuvottelisi asianomaisten ministeriöiden kanssa niiden osallistumisesta näiden menojen rahoittamiseen.

Kehysehdotus vuosille 2005 - 2008 käsittää siis seuraavat muutokset:

Investoinnit (tuhatta euroa)	2005	2006	2007	2008
Liikuteltava läpivalaisulaite mom. 28.40.70 (myönnetty aikaisemmin)	4 000			
LIPRE momentti 28.40.70	1 030			
Muut toimintamenot (tuhatta euroa)	2005	2006	2007	2008
Autoverotus momentti 28.40.21	1 000			

Näiden muutosten myötä Tullin perussuunnitelman mukainen talousarviokehys momentilla 28.40.21 olisi seuraava vuosille 2005 - 2008:

	2005	2006	2007	2008
Miljoonaa euroa	127,1	127,1	127,1	127,1

Tullin perussuunnitelman mukainen talousarviokehys momentilla 28.40.70 olisi puolestaan seuraava vuosille 2005 - 2008:

	2005	2006	2007	2008
Miljoonaa euroa	5 030			

- Liitteet**
- Liite 1 Tullilaitoksen toiminnan vaikuttavuutta kuvaavia tunnuslukuja
 - Liite 2 Tullilaitoksen peruslaskelma ja talousarviokehukset 2005 - 2008