



**TULLIN TOIMINTA- JA TALOUSSUUNNITELMA VUOSILLE 2009–2012**

**Hyväksytty 1.11.2007**

1	TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET TTS-KAUDELLA 2009–2012	3
1.1	Tullikoodeksi uudistus ja e-tulli	3
1.2	Fiskaalinen tehtäväalue	4
1.3	Ulkomaankaupan sujuvuus	5
1.4	Yhteiskunnan suojaaminen	6
1.5	Tukitoiminnot	8
2	TOIMINNAN STRATEGISET SUUNTAVIIVAT	9
2.1	Strateginen tahtotila ja kytkeytyminen hallinnonalan yhteiseen strategiaan	9
2.2	Toiminnan painopisteet ja päämäärät TTS-kaudella	10
2.2.1	Fiskaalinen tehtäväalue	10
2.2.2	Ulkomaankaupan sujuvuus	10
2.2.3	Yhteiskunnan suojaaminen	11
2.2.4	Tukitoiminnot	12
3	VAIKUTTAVUUS, TOIMINNALLINEN TULOKSELLISUUS SEKÄ HENKILÖSTÖVOIMAVAROJEN HALLINTA JA KEHITTÄMINEN	14
3.1	Peruslaskelma	14
3.1.1	Voimassa olevan kehyspäättöksen 2008–2011 mukaiset määrärahat	14
3.1.2	Fiskaalinen tehtäväalue	15
3.1.3	Ulkomaankaupan sujuvuus	16
3.1.4	Yhteiskunnan suojaaminen	17
3.1.5	Tukitoiminnot	18
3.2	Kehittämissuunnitelma	19
3.2.1	Transitoliikenne Venäjälle	19
3.2.2	Merkittävät infrastruktuurijärjestelyt	22
3.2.3	Säteilyvalvonta ja ajoneuvojen kuntoisuusvalvonta	23
3.2.4	Liikkuvien ryhmien toimintamallin kehittäminen	24
4	KEHYSEHDOTUS	26
4.1	Toimintamenomomentti 28.10.02	26
4.2	Kalustomomentti 28.10.70	27

# 1 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET TTS-KAUDELLA 2009–2012

## 1.1 Tullikoodeksi uudistus ja e-tulli

Tullikoodeksin uudistustyö tuo uusia tehtäviä ja vaatimuksia Tullin kaikille tehtäväalueille: fiskaalisuuteen, ulkomaankaupan sujuvuuteen ja yhteiskunnan suojaamiseen. Samoin valmistettava sähköistä tullia (e-tulli) koskeva päätös, jonka tarkoitus on yksinkertaistaa säännöstöä ja tehdä sähköisestä ilmoittamisesta ja tiedon käsittelystä pääsääntö, vaikuttaa merkittävästi työmalleihin ja tietojärjestelmiin Tullin eri tehtäväalueilla.

Tullikoodeksin uudistustyö on edennyt EU:ssa parlamenttikäsittelyyn ja tullikoodeksin soveltamisasetuksen uudistustyö jatkuu parhaillaan komissiossa. Uusi lainsäädäntö astuu voimaan todennäköisesti aikaisintaan vuonna 2010.

Uudistuksen mukanaan tuoma keskitetty tullaus mahdollistaa tulliselvityksen toimittamisen keskitetysti tavaroiden sijainnista riippumatta. Keskitetty tullaus edellyttäne merkittäviä muutoksia niin tulliverotusta kuin maahantuonnin arvonlisäverotusta koskeviin menettelyihin ja lainsäädäntöön. Muutoksilla on huomattavia vaikutuksia siihen, mikä jäsenvaltio on toimivaltainen suorittamaan maahantuontiin liittyvän verotuksen, ja muutoksilla saattaa olla merkitystä myös Suomen kantopalkkiokertymään. Tullauksen kansallisella keskittämisellä saattaa suunnittelukaudella olla myös vaikutuksia tullausasioiden käsittelyyn tullipiireissä. Lisäksi tullikoodeksia yksinkertaistetaan ja tullimenettelyihin liittyvät verotussäännökset uudistetaan.

WCO:n SAFE-standardi (Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade) ja sitä noudattavat EU:n tullilainsäädännön turvalisäykset asettavat uudenlaisia vaatimuksia Tullille. Tavaroiden toimitus- ja kuljetusketjun turvallisuuteen on kiinnitettävä entistä enemmän huomiota. Kansallinen ja kansainvälinen yhteistyö niin muiden valvontaviranomaisten kuin yritysmaailman kanssa tulee entistä tärkeämmäksi, jotta Tulli suoriutuu sille asetetuista tavoitteista.

Laadunvarmistuksen näkökulmasta tämä kehitys merkitsee painopisteen siirtymistä toimintojen ja järjestelmien tarkastukseen tapahtumakohtaisten tarkastusten kuitenkin säilyessä niiltä osin, joihin ne soveltuvat hyvin. Suunnittelukauden alkupuolella korostuvat laadunvarmistusmallien systemaattinen käyttö avainasiakkaiden tarkastustoiminnan ohjauksessa, kumppaniasiakkaiden valvonta laatutarkastusten avulla, yhteisöluopien valvonta ja uusien valvontajärjestelmien käyttöönotto tulli- ja valmisteverosektoreilla.

Yhteisön tullilainsäädäntöä uudistettaessa on riskienhallinnan merkitys kasvanut, kun lainsäädäntöön on sisällytetty mukaan myös riskienhallintaa koskevia määräyksiä. Yhteisötasosta riskienhallintaa toteutetaan välittämällä riskitietoa jäsenmaiden ja komission välillä, sopimalla yhteisistä tarkastusten painopistealueista ja yhteisistä riskienarviointiperusteista. Kansallisesti yhteisötason riskienhallintaa toteutetaan kehittämällä riskienhallintatoimintaa ja sitä tukeva tietojärjestelmä, joka integroidaan Tullin operatiivisiin järjestelmiin. Tullitoiminnasta pyritään saamaan mahdollisimman sujuvaa samalla takaamalla sen oikeellisuus ja yhdenmukaisuus sekä suojaamalla yhteiskuntaa ja torjumalla tullirikollisuutta. Tehokkaan riskienhallinnan avulla tarkastusresurssit voidaan kohdistaa sinne, missä suurimmat riskit esiintyvät.

Tullikoodeksin osittaismuutoksen yhteydessä tullilainsäädäntöön lisättiin uusi vaatimus ulkoliikenteen ennakoilmoitusmenettelystä. Ennakoilmoitus on tehtävä määrämuotoisena kaikesta yhteisöön saapuvasta ja yhteisöstä poistuvasta tavaraliikenteestä kuljetettavaan tavaraan liittyvien turvallisuusriskien paljastamiseksi. Tullikoodeksi edellyttää jäsenvaltioilta myös sähköisen riskianalyysin tekemistä ennakoilmoitustiedoille: tullikoodeksin muutos velvoittaa Tullin suorittamaan uutta tehtävää, joka johtaa samalla laajaan toimintaprosessien

uudelleenarviointiin. Samalla sähköisen riskianalyysin piiriin sisällytetään kaikki Tullin saamat ilmoitustiedot ja muut Tullin itse hankkimat tiedot - tällaisella kaikki Tullin toimintasektorit kattavalla riskianalyysitoiminnalla Tullin tarkastuskapasiteetti on mahdollista kohdistaa keskeisimmille riskialueille.

Ennakoilmoitusmenettely ja riskienhallinnan automatisointi edellyttävät Tullin rikostorjunnan ja tarkastustoiminnan tiivistä yhteistyötä ja uusien yhteistyömuotojen kehittämistä laadukkaiden tarkastuskohteiden löytämiseksi sekä kattavan ja ajantasaisen riskianalyysitoiminnan ylläpitämiseksi. Lisäksi keskeisenä yhteistyömuotona rikostorjunnan ja tullivalvonnan välillä on alustavien rikostorjuntatoimenpiteiden ja tarvittaessa suppean esitutkinnan suorittaminen tullivalvonnan henkilöstön toimesta, kun taas rikostorjunnan henkilöstö huolehtii muusta tavanomaisten rikosten päivittäistutkinnasta sekä projektimuotoisesta rikostorjunnasta.

## 1.2 Fiskaalinen tehtäväalue

Tulli on tehnyt valtiovarainministeriölle esityksen autoverolain muuttoajoneuvojen veronalennuksen edellytyksiä ja luovutusrajoitusajan kulumista sekä ajoneuvon väliaikaista verotonta käyttöä koskevien säännösten muuttamiseksi. Muutoksilla pyritään selkiyttämään säännösten soveltamista. Mahdollinen lainmuutos aiheuttaa koulutus- ja ohjaustarpeita. Lainmuutoksen voimaantuloajankohdasta ei ole tarkkaa tietoa.

Hallitus on antamassa esityksen myös autoverolain muutoksenhakusäännösten muuttamiseksi. Esityksen mukaan autoverotukseen liitetään pakollinen oikaisuvaihe ja oikaisupäätöksestä pitää hakea erikseen muutosta valittamalla hallinto-oikeudelta. Lisäksi autoverotusta koskevien valitusten käsittely hajautetaan kaikkien hallinto-oikeuksien kesken siten, että toimivaltainen tuomioistuin määrääytyy verovelvollisen kotipaikan mukaan. Lainmuutoksen jälkeen Tullin oikaisupäätökset on perusteltava nykyistä laajemmin, mikä lisää oikaisuhenkilöstön koulutus- ja ohjaustarvetta. Muutos saattaa tulla voimaan jo vuoden 2008 alusta lukien. Muutosta on tarkoitus laajentaa myöhemmin myös muihin välillisiin veroihin.

Tulli on yhdessä valtiovarainministeriön kanssa selvittänyt mahdollisuutta ottaa käyttöön vientipalautus sitä koskevien yhteisöoikeudellisten vaatimusten takia. Kun ajoneuvo vietäisiin ulkomaille, ajoneuvon vientihetken yleiseen kotimaiseen vähittäismyyntiarvoon sisältyvä autovero palautettaisiin viejälle. Palautettavan jäännösveron määrä laskettaisiin samojen perusteiden mukaan kuin laskettaessa veroa käytetyille tuontiajoneuvoille, jolloin tuonnin ja viennin verokohtelu olisivat pitkälti toistensa peilikuvia.

Helsingin hallinto-oikeudessa on vireillä autoverotusta koskeva valitus, jolla saattaa olla huomattava merkitys autoverotuksen toimittamiseen. Asia koskee käytetyn auton arvonmääritystä. Asiassa tullaan todennäköisesti hakemaan valituslupaa myös korkeimmalta hallinto-oikeudelta. Korkein hallinto-oikeus on antanut joulukuussa 2006 samaa tapausta koskevan ratkaisun, jonka seurauksena Tullille on tehty noin 8000 - 9000 muutoksenhakua ratkaisun antamisen jälkeen. Tuomioistuinten ratkaisusta riippuen muutoksenhakujen määrä voi kasvaa edelleen huomattavasti tai vakiintua niin sanotulle normaalitasolle.

Valmisteverotuksen järjestelmädirektiivi 92/12/ETY sekä sen soveltamisasetus ovat kokonaisuudessaan uudistettavina. Uudistukset koskevat muun ohessa EMCS-järjestelmän (Excise Movement and Control System) käyttöönoton edellyttämiä säännöksiä, jotka olennaisesti muuttavat valmisteveronalaisten tuotteiden kuljetus- ja valvontamenettelyjä. EMCS-järjestelmän käyttöönotto-aikataulusta johtuen järjestelmädirektiivin sekä soveltamisasetusten muutokset tulee olla implementoitu kansalliseen lainsäädäntöön vuoden 2009 alkupuolella.

EU:n neuvostossa on lisäksi käsiteltyssä komission ehdotus järjestelmädirektiivin 7-10 artikloiden muuttamisesta. Nämä säännökset koskevat mm. matkustajatuontia, kaukomyyntiä ja muita

tilanteita, joissa tuotteita, joista valmistevero on maksettu yhteen jäsenmaahan, siirretään kulutettavaksi toiseen jäsenvaltioon. Järjestelmädirektiivin aiheuttamien muutostarpeiden lisäksi valmisteverotuslain kansalliset verotusmenettelyt tullevat uudistettavaksi: Selvitettäväksi tulee mm. valmisteverojen ilmoittamiseen ja maksamiseen liittyvien menettelyjen uudistaminen.

Jäteverotuksen kokonaisuudistus aloitettaneen vuoden 2007 aikana. Mahdolliset lainmuutokset tulisivat voimaan aikaisintaan vuoden 2009 alussa. Vuonna 2008 alkaa tupakkaverodirektiivin muutosehdotuksen käsittely, joka voi johtaa TTS-kauden aikana tupakkaverotuksen rakenteen muutoksiin.

Verotilihanke esitettäneen vahvistettavaksi eduskunnalle syksyllä 2007 ja tulisi voimaan 2010 alusta. Tässä yhteydessä myös arvonlisäverotuksen toimittamiseen on suunniteltu muutoksia, jotka edellyttävät asian seuraamista.

### 1.3 Ulkomaankaupan sujuvuus

Toimitusketjujen turvallisuusvaatimukset, joiden taustalla ovat sekä USA:han että Eurooppaan kohdistuneet terrori-iskut, ovat johtaneet tai johtamassa tullialalla uusiin menettelyihin, joita on valmisteltu sekä WCO:n että EU:n piirissä. Yhteisössä on jo hyväksytty tullikoodeksin uudistus, joka sisältää vaatimuksen ennakoilmoittamisesta sekä yhteisöön saapuvista että yhteisöstä lähtevistä lasteista. Uusi menettely tulee voimaan vuoden 2009 kesällä. Ilmoitusten tietosisältö on vahvistettu ja muut toiminnan toteuttamisen kannalta tarvittavat järjestelyt on määrittelyvaiheessa. Menettely on toteutettava yhteisön laajuisesti sähköisessä toimintaympäristössä kolmen vuoden kuluessa tullikoodeksin kokonaisuudistuksen hyväksymisestä. Ennakoilmoittamisessa on kyse sekä taloudellisten toimijoiden että EU:n tullien kannalta uudesta työtehtävästä.

Sähköisen toimintaympäristön kehittäminen on EU:n keskeinen suunnittelukaudelle ja sen ylikin vaikuttava tavoite. EU:ssa valmistellaan tullikoodeksin kokonaisuudistusta ja siihen liittyvää sähköistä tullia koskevaa päätöstä, jonka tarkoitus on yksinkertaistaa säännöstöä ja tehdä sähköisestä ilmoittamisesta ja tiedon käsittelystä pääsääntö. Uudistukseen sisältyy mm. EU-alueella keskitetyn tullauksen mahdollisuus sekä hyväksytyyn taloudellisen toimijan konsepti, johon sisältyy mahdollisuus yksinkertaistuksiin menettelyissä ja/tai helpotukset turvallisuuteen liittyvissä ilmoitusasioissa. Uudistuksilla on vaikutusta työmalleihin ja tietojärjestelmiin myös Suomen tullissa. Sähköisen tullin alueella tapahtuva kehitystyö vaikuttaa suuresti myös riskienhallintaan lähivuosina: Suunnittelukauden aikana Tullissa tullaan ottamaan käyttöön uusia operatiivisia järjestelmiä, joissa riskienhallinnalla on merkittävä rooli.

Venäjä on jo noussut Suomen suurimmaksi kauppakumppaniksi ja kaupan arvioidaan edelleen kasvavan. Transitoliikenne suomen kautta Venäjälle on arvomääräisesti moninkertainen verrattuna Suomen vientiin Venäjälle. Suunnittelukaudella transiton arvioidaan edelleen kasvavan: Suomen asema transitoväylänä on säilyttänyt suhteellisen kilpailukykyä EU:n laajenemisen jälkeenkin ja kilpailukykyä arvioidaan säilyvän suunnittelukauden ajan.

Tullin asiakaskunnan toimintaympäristössä on tunnistettavissa seuraavat muutostekijät, joilla on vaikutusta Tullin ulkomaankaupan ja asiakashallinnan toimintaprosessien kehittämiseen:

- 1) Asiakasyritykset erikoistuvat ja toimintaprosessit kansainvälistyvät, yritysten toiminta keskittyy suurempiin yksiköihin yli kansallisten rajojen ja samalla omistajuus kansainvälistyy. Markkina- ja toiminta-alueet laajenevat ja tuotantotoimintaa keskitetään lähelle asiakkaita kustannusperusteisesti. Toisaalta ulkomaankaupan parissa toimii edelleen varsin vakiintuneita Pk-yrityksiä. Oman ryhmänsä muodostavat matkustajat ja muuhun kuin kaupalliseen tarkoitukseen tavaroita ulkomailta hankkivat henkilöt ja matkustajat.

- 2) Asiakaslähtöisyyden ja kysyntälähtöinen tuotanto luovat uusia haasteita ja vaatimuksia tavaravirtojen hallintaan.

Järjestelmäuudistusten yhteydessä tietojärjestelmiin joudutaan toteuttamaan piirteitä, jotka ottavat huomioon asiakaskunnan tarpeet.

Ulkomankaupan tilastoinnin ja muun tietopohjan kannalta toimintaympäristön keskeinen muutos on EU-alueen tapahtunut ja tuleva laajeneminen ja taloudellisen integraation syveneminen EU-alueella. Yhä suurempi osa Suomen ulkomaankaupasta tapahtuu muiden jäsenmaiden kanssa; jatkossa haasteena on järjestää EU-kaupan tavaravirtojen seuranta siten, että kansallisessa päätöksenteossa tarvittava ulkomaankauppaan liittyvä tietopohja voidaan säilyttää riittävässä laajuudessa. EU:n ja kansallisessa tilastokeskustelussa painopiste on yhä enemmän yrityksille tilastoinnista aiheutuvan tiedonantorasituksen vähentäminen.

Suomen asema logistisena linkkinä Venäjälle suuntautuvassa tavaravirrassa asettaa omat haasteensa tilastollisen tietopohjan laadulle. Tavaroiden kauttakulkuun ja jakeluun liittyvät järjestelyt ovat muuttumassa yhä monimuotoisemmiksi ja tavaravirran mielekäs tilastointi muuttuu yhä haasteellisemmaksi.

Kolmas ympäristömuutos tilastotiedon tuottamisessa on koko EU:n kattavien keskitettyjen tullaus- ja mahdollisesti myös ALV-järjestelmien kehitys jo suunnittelukaudella: Käytännössä kaikilla EU:n tullausjärjestelmien muutoksilla on seurauksia myös ulkomaankauppaan liittyvän tiedon tuotannolle.

## 1.4 Yhteiskunnan suojaaminen

Suomeen kohdistuva vakava rikollisuus ammattimaistuu edelleen, mikä heijastuu viranomaistoimintaan ammattitaidon laajentamis- ja syventämisvaatimuksena, vaativien rikostorjuntamenetelmien jatkuvana kehittämisenä sekä yksittäisten rikostorjuntaoperaatioiden vaatimien resurssipanostusten lisääntymisenä ja ajallisen keston pitkittymisenä. Ammattimaistuminen ilmenee erityisesti siinä, että rikolliset toimijat pystyvät käyttämään entistä paremmin toiminnassaan uusia kaupankäyntitapoja, uutta viestintäteknologiaa ja muita moderneja teknisiä ratkaisuja, joita käytetään myös viranomaistoimintaan kohdistuvassa vastatiedustelussa. Lisäksi ammattimaistumista kuvaa Tullin tehtäväalueella kehittyneiden menetelmien ja erityisasiantuntijoiden käyttö entistä enemmän perinteisen salakuljetusrikollisuuden ulkopuolellakin, laillisen liiketoiminnan muodossa tapahtuvassa rikollisessa toiminnassa.

Suunnittelukauden aikana on käynnissä useita lainvalvontaviranomaisten toimivaltuuksiin kohdistuvia muutoshankkeita, jotka vaikuttavat myös Tullin rikostorjunnan rakenteeseen, toimintamahdollisuuksiin ja toimintamalleihin. Erityisen tärkeä Tullin rikostorjunnan kannalta on tullilain kokonaisuudistus, jonka keskeisenä tavoitteena on paitsi lain systematiikan selkeyttäminen myös rikostorjunnan toimivaltuuksien ja henkilötietojen käsittelyä koskevien säännösten päivittäminen vastaamaan nykylainsäädännön vaatimuksia ja muiden esitutkintaviranomaisten vaataavia säännöksiä. Toinen Tullin rikostorjunnan kannalta erittäin keskeinen lakiuudistus on uusi ns. PTR-laki (Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen yhteistyö), joka tulee edellyttämään myös Tullin rikostorjunnalta entistä laaja-alaisempaa ammattiosaamista, kun tietyissä tilanteissa tullirikostorjunnan henkilöstön on pystyttävä osallistumaan myös muiden kuin tullirikosten torjuntaan. Lisäksi käynnissä oleva esitutkinta- ja pakkokeinolain uudistamistyö tuo uusia haasteita esitutkintaviranomaisten nykymuotoiselle roolille esitutkinnassa; mahdollinen syyttäjien roolin vahventaminen jo esitutkintavaiheessa asettanee esitutkintaviranomaisten rikostorjuntatyölle ja -organisaatioille muutosvaatimuksia.

Tullihallitus teki oikeusministeriölle vuonna 2005 aloitteen erityisen tulliselvitysrikoksen säätämiseksi rikoslakiin. Lain tavoitteena olisi turvata mahdollisuus puuttua ulkomaankaupan

erilaisiin ilmoitusmenettelyihin liittyvään rikollisen toimintaan entistä tehokkaammin: Ulkomaankauppaan liittyy erittäin suuria taloudellisia intressejä, joita on kaupan volyymin johdosta helppo hyödyntää rikollisessa toiminnassa – lisäksi viimeaikainen oikeuskäytäntö ja muu laintulkinta on osoittanut nykyisen lainsäädännön puutteelliseksi. Lakiesitys on pysähtynyt toistaiseksi oikeusministeriöön, koska muutama keskeinen lausujataho vastusti esitystä. Nyt lakiesitys on jälleen noussut esille vilkkaassa yhteiskunnallisessa keskustelussa. Mikäli tulliselvitysrikos säädettäisiin osaksi rikoslakia, olisi odotettavissa sekä tavanomaisten rikosten päivittäistutkinnan vilkastuvan merkittävästi että organisoidun ja ammattimaisen rikollisuuden projektimuotoisen rikostorjunnan saavan tosiasiallisia keinoja puuttua ulkomaankauppaan rakenteellisesti kytkeytyvään rikolliseen toimintaan.

Alkoholiveron alentaminen vuoden 2004 alussa ja valmisteveron alaisten tuotteiden matkustajatuonnin määrällisten rajoitusten poistaminen EU-jäsenvaltioiden välillä johti Suomeen laittomasti tuodun alkoholin määrän merkittävään laskuun. Toisaalta Viron liittyminen 01.05.2004 EU:hun vaikeutti olennaisesti laittomien matkustajatuomisten (Suomeen myytäväksi tapahtuva alkoholin matkustajatuonti) valvontaa – vastaava tilanne on edessä savukkeiden kohdalla 01.01.2009 alkaen. Edellä kuvailtujen muutosten johdosta perinteinen salakuljetusrikollisuus on viime vuosina siirtynyt alkoholista, erityisesti pirtusta, parempien myyntikatteiden perässä hyvin voimakkaasti savukkeiden salakuljetukseen. Alkoholiveron korottaminen vuoden 2008 alussa ja mahdollisesti tulevinakin vuosina saattaa lisätä kiinnostusta alkoholin salakuljetukseen veroerojen kasvaessa suhteessa naapurivaltioihin, ja mahdollinen tuleva tupakkaveron nosto puolestaan lisännee kiinnostusta savukkeiden salakuljetukseen.

Schengen-alue laajenee vuoden 2008 alussa kattamaan myös Baltian maat, jolloin kaikki rajamuodollisuudet mukaan lukien rajatarkastukset poistuvat Suomen ja Baltian maiden välisestä henkilöliikenteestä. Virosta johdettu organisoitu rikollisuus on useiden viimeisten vuosien ajan hallinnut Suomeen kohdistuvaa huumeiden salakuljetusta – rajatarkastusten poistuminen helpottaa tavallisten kansalaisten lisäksi myös rikollisten toimijoiden liikkumista ja siten vaikeuttaa viranomaisten toimenpiteiden kohdentamista ja rikostiedustelutoimia.

Venäjän transito on viimeiset viisi vuotta kasvanut voimakkaasti eikä kasvun taantumista ole näkyvissä. Tämä kehitys on samalla johtanut siihen, että Venäjän kaupan logistiikkaketju on tietyiltä osin lähes täysin sellaisten (lähinnä ulkomaalaisten) tahojen hallinnassa, joiden riskittömyyden luotettavaan selvittämiseen Tullilla ei ole mahdollisuuksia. Venäjän tavaraliikenteen kasvu asettaa uusia vaatimuksia Tullin rikostorjunnalle sekä Tullin koko valvontasektorille.

Tullin sisäisistä toimintaympäristön muutoksista yhteiskunnan suojaamistoiminnon kannalta keskeisimmät tulossuunnittelukaudella ovat Tullin (automatisoidun) riskianalyysoiminnan aloittaminen ja Tullin kaiken valvontatoiminnan (tarkastustoimenpiteiden suorittaminen) keskittäminen yhtenäiseksi toiminnoksi. Automatisoidun riskianalyysin operatiivinen toiminta alkaa suunnitelmien mukaan viimeistään 01.07.2009 kohdistuen EU:n ulkokauppaan ja siinä erityisesti uuteen ennakoilmoitusmenettelyyn. Suunnittelukauden aikana riskianalyysin piiriin on tarkoitus saada myös muut EU-ulkokaupan ilmoitusmuodot sekä sisäkauppa, ja lisäksi automatisoidun riskianalyysin kohdistaminen myös matkustajaliikenteeseen tulee ajankohtaiseksi kauden lopulla.

Aasian kaupan lisääntymisen myötä markkinoille tulee yhä enemmän terveydelle ja turvallisuudelle vaarallisia tuotteita sekä tuotevääreännöksiä. Tullilaboratorion, riskianalyysoiminnon ja tullivalvonnan rooli kasvaa tällä alueella. Tuoteturvallisuusvalvonnan (ei eläinperäiset elintarvikkeet ja kulutustavarat) painopisteissä ei ole odotettavissa oleellisia muutoksia, vaikkakin valmiuksia sektorin kansainvälisten kriisitilanteiden hallintaan on kehitettävä. Valvonnassa kriittinen tekijä tulee olemaan toiminnan nopeus. Tullilaboratorion asema EU:n kansallisena vertailulaboratoriona useilla elintarvikevalvonnan osa-alueilla asettaa Tullilaboratoriolle joitakin uusia velvoitteita, ja samoin neuvoston asetus virallisesta rehu- ja elintarvikevalvonnasta (EY

882/2004) sekä sen muutokset raportoinnissa ja auditoinnissa edellyttävät mm. tietojärjestelmien edelleen kehittämistä.

REACH-asetuksen voimaantulo vuonna 2008 ja siihen liittyvä (kemiallisten) aineiden maahantuontiin liittyvän valvonnan järjestäminen antaa merkittäviä tehtäviä Tullille.

## 1.5 Tukitoiminnot

Tulli ja koko valtionhallinto ja sen toimintaympäristö muuttuvat voimakkaasti suunnittelukauden aikana. Muutoksessa on mukana koko Tullin henkilöstö sekä muutoksen kohteena että muutosten toteuttajana – tiedossa olevat muutokset lisäävät Tullin tehtävien vaativuutta ja edellyttävät entistä osaavampaa henkilöstöä ja erityisesti asiakaspalvelua, yhteiskunnan suojaamista sekä hyvän hallinnon oikeudenmukaisuutta ja luotettavuutta koskevat vaatimukset kasvavat.

Työmarkkinoilla kilpailu työvoimasta lisääntyy yhä enemmän ja pula osaavasta työvoimasta uhkaa jo lähivuosina. Lisäksi Tulli joutuu selviytymään tehtävistään tulevaisuudessa tuottavuusohjelman mukaisesti niukkenevilla resursseilla. Eläköitymisen ja muun vaihtuvuuden seurauksena tullilaitoksessa on lähivuosina suuri vaihtuvuus – arviolta 270 henkilöä jää eläkkeelle suunnittelukaudella – mikä asettaa haasteita osaamisen varmistamiselle ja kehittämiselle.

Tietohallinnon toimintaympäristössä tapahtuvat muutokset voidaan jakaa karkeasti sisäisten ja ulkoisten asiakkaiden tarpeiden muutoksiin, teknologisiin muutoksiin, yhteistyöverkostossa tapahtuviin muutoksiin ja työvoimaympäristön muutoksiin. Tullin toiminnot tarvitsevat suunnittelukauden aikana useita suuria järjestelmiä toimintansa tueksi ja useat niistä ovat yhteydessä asiakkaiden tietojärjestelmiin. Uudet toimintatavat edellyttävät myös ympärivuorokautista järjestelmähallintapalvelua. Vaadittavat teknologiamuutokset osuvat samaan ajanjaksoon kuin toiminnan edellyttämät lukuisat uudet tietojärjestelmät. Tullin asiakkaat edellyttävät, että Tulli voi tarjota esimerkiksi tiedonvälitykseen uusia teknisiä ratkaisuja raskaan EDI-teknologian lisäksi. Tullin toiminta edellyttää myös mobiilipalveluita, joita nyt ei ole tarjolla. Tullin yhteistyökumppaneista erityisesti EU, PTR ja ValtIt tuovat sekä haasteita että mahdollisuuksia. ValtIt:ltä odotetaan mm. infrastruktuuriin ja dokumentinhallintaan liittyviä yhteisiä palveluja. EU lainsäädäntö tuo erityisesti aikatauluhaasteita EU:n laajuisten tietojärjestelmien rakentamisessa. PTR-yhteistyön puolelta haasteita tuo erityisesti uusi HALTIK ja sen mahdolliset kustannusvaikutukset Tullin valvonnan tietojärjestelmien ylläpitoon – toisaalta tiivistyvän yhteistyön mahdollistamat synergiaedut luovat mahdollisuuksia.

Tullin tietohallinnon toiminnan muutokset edellyttävät henkilöstön osaamisrakenteen muutosta. Osaavista, ostopalvelun, johtamisen ja toiminnan linjauksien taitavista ICT-resursseista oletetaan olevan pulaa koko suunnittelukauden ajan.

Taloushallinnossa palvelukeskushanke muuttaa merkittävästi taloushallinnon rutiineja, mm. työketjuja, ihmisten toimenkuvia, osaamisvaatimuksia ja organisointia. Mahdollinen henkilöstön uudelleen kohdentaminen toteutetaan Tullin henkilöstöstrategian ja henkilöstöpolitiikan periaatteita sekä arvoja noudattaen.



## 2 TOIMINNAN STRATEGISET SUUNTAVIIVAT

### 2.1 Strateginen tahtotila ja kytkeytyminen hallinnonalan yhteiseen strategiaan

Tullin strategiat ja tavoitteet ovat linjassa hallinnonalan strategioiden ja tavoitteiden kanssa. Hallinnonalan strategisista tavoitteista on taulukkoon poimittu ne kohdat, joiden katsotaan erityisesti linkittyvän tullin strategiaan tavoitteisiin. Tullin perusstrategiat eli asiakasstrategia ja valvontastrategia nivoutuvat Tullin päätehtäviin siten, että ulkomaankaupan sujuvuuden edistämässä painottuu keskeisimpänä asiakasstrategia, yhteiskunnan suojaamisessa valvontastrategia ja fiskaalisissa tehtävissä sekä asiakas- että valvontastrategia ohjaavat keskeisesti toimintaa EU:n sekä kansallisen tulli- ja verolainsäädännön mukaisesti. Resurssi-strategia yhdistyy asiakas- ja valvontastrategiaan määrittämällä voimavarat ja keinot päätehtävien hoitamiseen.

<b>Hallinnonalan strategiset päämäärät ja tavoitteet</b>		
<b>Yritykset ja yksityiset</b>		
* Hallinnon tehokkuus, hyvä hallintotapa ja korkea laatu; mahdollisimman pieni hallinnollinen rasite velvoitteiden hoitamisesta		
* Hyvä palvelu; Tulli asiakaslähtöisten tulli- ja veropalvelujen tuottajana; sujuvat asiakas-kokemukset valtiovarainhallinnon vastuulla olevien henkilöstöratkaisujen, työympäristöratkaisujen sekä IT- ja muiden tukipalvelujen mahdollistamina		
* Yhdenvertainen kohtelu ja markkinoiden häiriötön toiminta		
* Ennakoitavuus ja tuki päätöksen teolle		
* Julkisen taloudellisen toiminnan läpinäkyvyys		
<b>Valtionhallinto</b>		
* Laadukas julkisen toiminnan ja talouden kokonaisohjaus; tukee vahvaan analyttiseen näkemykseen perustuvaa päätöksentekoa		
* Ydintoiminnan mahdollistavat tehokkaat konsernipalvelut		
<b>Euroopan unioni</b>		
* Yhteisötason lainsäädännön ja linjausten toteuttaminen kansallisella tasolla		
* Tehokkuutta valmisteluun, hallinnon prosesseihin ja menettelyihin		
<b>Tullin strategiset tavoitteet</b>		
<b>Asiakasstrategia</b>	<b>Valvontastrategia</b>	<b>Resurssi-strategia</b>
Tavoitteena on tarjota eri asiakasryhmille parhaiten sopivat tavat hoitaa tulliasiointiin liittyvät ilmoitukset ja muut muodollisuudet kustannustehokkaasti sähköisiä palveluratkaisuja hyödyntämällä.	Tulli suojaa tehokkaasti yhteiskuntaa ja turvaa verotuksen valvonnan avulla todennetuilla riskialueilla. Tulli on tehokas toimija yhteiskunnalliselta vaikuttavuudeltaan merkittävimmän ja tasapuolisen kilpailun vaarantavan tullirikollisuuden torjunnassa sekä tullivarmuuden ylläpitämisessä osana sisäistä turvallisuutta.	Parannetaan Tullin kilpailukykyä työnantajana. Henkilöstö-resurssit mitoitetaan tehtäviin nähden oikein. Tullilla on käytössään osaava ja motivoitunut henkilöstö. Tullilla on tehtäviin nähden oikein mitoitettut toimitilat ja tarvittavat laitteet.
Asiakasyhteistyön tavoitteena on saada asiakkaat mukaan vuorovaikutteiseen Tullin toiminnan ja tullipalvelujen kehittämiseen.	Tullilla on kaupallisen liikenteen ja tavaravirtojen paras asiantuntemus, mikä tuo lisäarvoa vakiintuneeseen kotimaiseen viranomaisyhteistyöhön.	Tietohallinto tukee Tullin toiminnan laatua ja tehokkuutta sekä mahdollistaa uudet ja integroidut toimintamallit, joilla toimitaan asiakkaiden ja muiden yhteistyökumppaneiden kanssa.

Sisäisenä tavoitteena on parantaa tullitoiminnan oikeellisuutta, yhdenmukaisuutta, kustannustehokkuutta ja riskien hallintaa sekä asiakastyytyvyyttä.	Suomen Tullin ja Venäjän Tullin yhteistyössä käytettävät keskeiset keinot ja menettelytavat saadaan EU:n ulkorajavalvonnan yleisiksi toimintamalleiksi.	Tullin toiminnot tehdään viestinnän avulla tutuiksi kansalaisille, sidosryhmille ja omalle henkilöstölle.
---	---	---

## 2.2 Toiminnan painopisteet ja päämäärät TTS-kaudella

### 2.2.1 Fiskaalinen tehtäväalue

Tullissa varmistetaan korkeatasoinen ja palveluhenkinen verotustoimi, joka suorittaa kaikki verotustehtävänsä lainmukaisesti ja tehokkaasti, soveltaa sujuvia ja kaikille osapuolille kustannuksiltaan edullisia menettelyjä sekä varmistaa veronsaajien, verovelvollisten ja muiden asiakkaiden tasapuolisen kohtelun.

Palvelutoiminnan kannalta keskeisiä asiakaslähtöisiä sähköisiä ja vuorovaikutteisia palveluja ja niiden hallinta kehitetään. Tavoitteena on myös helpottaa ja yksinkertaistaa veroilmoittamista ja muuta asiointia sekä tehostaa ja kehittää asiakasyhteistyötä sekä asiakaspalvelua ja ohjeistusta.

Tulli toimii yhteistyössä asiakkaiden kanssa ja tarjoaa parempaa asiakaspalvelua joustavasti eri asiakasryhmien tarpeiden mukaan. Asiakasstrategian toimeenpanossa huomioidaan kunkin verotustoiminnon ja asiakkaiden liiketoimintojen erityispiirteet sekä vaatimukset.

Tullille tullausta ja verotusta varten annettujen tietojen paikkansapitävyys varmistetaan asiakasstrategian mukaisesti asiakasryhmäkohtaisten laadunvarmistusmallien avulla. Tarkastustyötä tukevien tietojärjestelmien ja tekniikoiden avulla nopeutetaan päätöksentekoa ja parannetaan oikeusvarmuutta.

Verojen ja tullien kertyminen varmistetaan yhtenäisesti ja joustavasti toimivan verotusorganisaation avulla.

Huolehditaan verotushenkilöstön erityisosaamisesta ja sen kehittamisestä.

### 2.2.2 Ulkomaankaupan sujuvuus

Tulli on ulkomaankaupan edistäjä, joka turvaa yritysten ulkomaankaupan sujuvuutta, kumppanuuteen perustuvalla asiakasyhteistyöllä ja tukeutumalla sähköiseen tiedonsiirtoon logististen toimitusketjujen hallinnassa.

Asiakasstrategia saatetaan käytännön toiminnaksi kehittämällä tullipalveluja ja palveluprosesseja asiakkaiden tarpeiden mukaan asiakasryhmittäin. Asiakkaille annettava palvelu ja vaatimukset määritetään ja palvelu toteutetaan asiakassegmenteittäin yhdenmukaisesti koko maassa. Asiakastietojen käytettävyyttä kehitetään palvelemaan parempaa asiakassuhteiden hallintaa ja hoitamista, Tullin resurssien kohdentamista sekä valvonnan tietotarpeita.

Tullin olemassa olevia ja uusia tietojärjestelmiä kehitetään vastaamaan yhä nopeamman logistiikan vaatimuksiin unohtamatta kuitenkaan turvallisuusvaatimuksia tai verotuksen oikeellisuutta. EU:n sähköisessä tullihankkeessa kehitettävät toiminnot ja vaatimukset integroidaan jo olemassa oleviin tai varta vasten luotaviin kansallisiin järjestelmiin. Nykyistä integroidumpia tulliselvitysjärjestelmiä, joissa kerran tullille lähetetyt tiedot käytetään e-tulli -päätöksen mukaan uudelleen, tarvitaan ulkomaankaupan tavaravirtojen hallitsemiseksi koko tulliselvitysketjun ajan ja tulliasioinnin sovittamiseksi yritysten logistiikkaketjuihin. Sähköisiä ilmoitusmenettelyjä kehitetään myös pienasiakkaiden tarpeisiin hyödyntäen yleisesti käytettävissä jo olevia web-selaimen

perustuvia asiointiteknologioita.

Vihreästä linjasta saadut kokemukset pyritään siirtämään osaksi EU:n ja Venäjän välillä tapahtuvaa tullimenettelyjen kehitystyötä Venäjän ja EU:n välillä tehdyn sopimuksen tarjoamassa kehyksessä (Common Economic Space). Keskeisenä tavoitteena on lisätä sähköisten ilmoitusten käyttöä, mutta myös muut yhteistyössä Venäjän tullin kanssa toteutettavat tullilainsäädännön puitteissa tapahtuvat yksinkertaistukset ja sovitut käytännöt kuuluvat EU-Venäjä yhteistyön piiriin. Tulli toteuttaa edelleen Vihreää linjaa mahdollisuuksien mukaan bilateraalisesti. Tulli on aktiivisena toimijana mukana myös Barentsin euroarktisen neuvoston ja Itämerineuvoston työssä sekä hankkeissa, joissa kartoitetaan rajanylityksen pullonkauloja ja pyritään vaikuttamaan ongelmien ratkaisuun tullia koskevissa kysymyksissä.

### **2.2.3 Yhteiskunnan suojaaminen**

Liiketoiminnan yhteydessä tapahtuvan rikollisen toiminnan torjuntaa kehitetään yhteistyössä Tullin tarkastustoiminnon sekä poliisin ja verohallinnon kanssa talousrikollisuuden ja harmaan talouden vähentämistä koskevan periaatepäätöksen (talousrikosohjelma) mukaisesti. Tavoitteena on, että Tulli on omalla tehtäväalueellaan johtava toimija talousrikostorjunnassa, erityisesti liiketoiminnan yhteydessä tapahtuvien rikosten torjunnassa

Vakavan ja järjestäytyneen rikollisuuden torjuntaa kehitetään yhteistyössä muiden PTR-viranomaisten kanssa sisäisen turvallisuuden ohjelman, huumausainepoliittisen periaatepäätöksen ja PTR-viranomaisten yhteisen vakavan rikollisuuden torjuntasuunnitelman mukaisesti. Tavoitteena on, että Tulli on merkittävä toimija rajat ylittävän järjestäytyneen rikollisuuden torjunnassa – Tullin rikostorjunta tuottaa selkeätä lisäarvoa kansalliselle JR-rikostorjunnalle

Etukäteistiedot Suomen rajan ylittävästä tavaraj- ja matkustajaliikenteestä turvataan laajentamalla ja tiivistämällä MOU-yhteistyötä elinkeinoelämän ja kaupallisten toimijoiden kanssa. Tavoitteena on, että kaikki ulkomaankaupan toimijat toimittavat etukäteistiedot oma-aloitteisesti tai tarjoavat teknisen käyttöyhteyden tietojärjestelmiinsä kattavan etukäteistiedon saamiseksi.

Kansainvälistä yhteistyötä kehitetään rajat ylittävän tullirikollisuuden torjunnan tehostamiseksi. Tavoitteena on, että Tullilla on laaja verkosto toimivia operatiivisia yhteistyösuhteita muiden valtioiden lainvalvontaviranomaisten kanssa. Tullin ulkomaille sijoitetut yhdysmiehet tuottavat rikostiedustelutietoa kotimaahan ja toimivat välittäjinä kansainvälisissä oikeus- ja virka-apuasioissa.

Rikostorjunnan ja tullivalvonnan kansallisia ja kansainvälisiä tietojärjestelmiä sekä tiedonhankintaan liittyvää teknistä välineistöä kehitetään ja otetaan käyttöön sekä järjestelmien ja välineistön käyttöä tehostetaan paitsi Tullin sisäisesti myös PTR-yhteistyössä. Tavoitteena on, että Tullilla on käytössään käyttäjätarpeita palvelevat perustietojärjestelmät, jotka on täysin integroitu kaikkiin tarvittaviin tietolähteisiin kattavien hakujen tekemiseksi ja tietolähteissä olevien tietojen analysoimiseksi (ml. visualisointi). Tullilla on käytössään nykyaikaiset tekniset tiedonhankintamenetelmät, ja tullipiirien operatiivisella erityishenkilöstöllä on kattava koulutus vaativimman teknologian tehokkaan käytön varmistamiseksi. Tullin käytössä olevat tekniset ratkaisut ovat PTR-yhteensopivia.

Tullivalvonnan tärkeimmät tehtävät ovat luonteeltaan tullirikostorjuntaa ja tullimenettelyjä tukevia, täydentäviä ja varmistavia ja ne liittyvät paitsi tavaroiden tuloon tullialueelle ja lähtöön tullialueelta sekä tavarantoimitusvaiheeseen Tullille myös EU:n sisäliikenteeseen. Tullivalvonta on erityisesti liikennevirtoihin kohdistuvaa toimintaa ja tullivalvonnan toimenpiteillä maahantulopaikoilla ehkäistään ja paljastetaan tullirikoksia. Yhteiskunnan suojaamistehtävä edellyttää voimavarojen keskittämistä huumausainien, aseiden, ydinainien ja muiden säteilyvaaran aiheuttavien aineiden sekä ihmisille ja ympäristölle vaarallisten tuotteiden maahantuonnin estämiseksi.

Tuoteturvallisuusvalvonnassa Tulli syventää yhteistyötä EVIRAN ja Kuluttajaviraston kanssa. Käyttö- ja kulutustavaravalvonnan kiertämisen estämiseksi tavoitteena on Tullin valvontaroolin palauttaminen sisämarkkinakulutustarvikkeiden tuoteturvallisuusvalvonnassa: Asiaa koskevan lakimuutoksen valmistelemiseksi on asetettu työryhmä. Osana riskianalyysiä Tulli hyödyntää entistä paremmin EU:n hälytysjärjestelmää vaarallisista elintarvikkeista ja kulutustavaroista. Tullin ja Tullilaboratorion tietojärjestelmiä kehitetään tuoteturvallisuusvalvontaan liittyvien tietojen ja tutkimustulosten hyödyntämiseksi riskianalyysissä ja raportoinnissa (mitä edellyttää mm. asetus EY 882/2004) sekä uusissa valvontatehtävissä (mm. REACH). Laboratoriotutkimuksissa kehitetään edelleen automaatiota ja pidetään yllä kansallisesti tärkeitä tutkimusedellytyksiä.

Liikkuvilla ryhmillä tehostetaan tullivalvontaa. Kohteellisuus on lähtökohtana sisäliikenteen valvonnassa, mutta myös kolmansien maiden liikenteen valvonnassa kustannustehokkuus edellyttää kohteellisuutta: Tullivalvonnan tulee kuitenkin olla toimivaltuuksiltaan ja toimintaedellytyksiltään mahdollista koko maassa valvontariskien ja kustannustehokkuusvaatimuksen edellyttämällä kattavuudella.

## 2.2.4 Tukitoiminnot

Lähtökohtana on, että Tullin arvot määrittävät toimintatavat kaikilla organisaatiotasolla. Tullin henkilöstöstrategiassa ja -ohjelmassa on määritetty yhdenmukaiset toimintatavat Tullihallituksessa, tullipiireissä ja Tullilaboratoriossa, millä tuetaan Tullin päätehtävien strategioiden ja tavoitteiden toteutumista.

Henkilöstöhallinnon tavoitteena on, että Tulli on tulevaisuudessakin kilpailukykyinen työnantaja, jonka sitoutunut, motivoitunut ja ammattitaitoinen palvelujen kysynnän ja valvonnallisen tarpeen mukaan oikein kohdennettu henkilöstö hoitaa tehtävänsä kustannustehokkaasti ja laadukkaasti. Toiminta rakennetaan vakinaisen ja pitkäaikaisen henkilöstön varaan. Tullin ulkoista kuvaa ja näkyvyyttä terävöitetään ja rekrytointi on suunniteltua, ennakoivaa ja ammattimaista.

Tietohallinnon keskeisenä tavoitteena on huolehtia järjestelmien toiminnasta ja käytettävyydestä toiminnan edellyttämällä tasolla ja palveluaikana. Järjestelmien käytettävyyden varmistaminen on ensisijainen painopiste suunnittelukaudella. Käytännössä tämä tarkoittaa tietoliikenteen uusimista, vanhojen VAX-järjestelmien korvaamista uusilla ja tuotantoympäristön palvelun laadun ja palveluajan parantamista.

Lainsäädäntö edellyttää tietojärjestelmämuutoksia ja uusien järjestelmien kehittämistä, jotka on kuvattu erikseen fiskaalisen, ulkomaankaupan ja yhteiskunnan suojaamisen sekä tukitoimintojen osalta. Painopiste on fiskaalisten järjestelmien ja lainsäädännön edellyttämien järjestelmien kehittämisessä. Suuntauksena on jatkossa yhä enemmän palveluiden ostaminen ja ostetun palvelun johtaminen kuin tekeminen itse. Tämä edellyttää suurta muutosta henkilöstön osaamisrakenteessa muutoksenhallinnassa ja johtamisessa.

Peruseriaatteena tietohallinnon toiminnassa on, että

- 1) hyödynnetään ValtIT:n tuomat mahdollisuudet
- 2) tehdään yhteistyötä klustereissa
- 3) ostetaan valmiita ratkaisuja aina kun se on mahdollista
- 4) pidetään arkkitehtuuri- ja teknologiaratkaisut sekä määrittelyt itsellä
- 5) ostetaan toteutusta ja palveluja yhteistyökumppaneilta
- 6) tehdään puitesopimuksia.

Taloushallinnossa suunnittelukaudella keskeisenä tavoitteena on taloushallinnon menettelytapojen kehittäminen, yhdenmukaistaminen ja modernisoiminen sekä palvelukeskusasiakkuuden myötä myös tuottavuushyötyjen saavuttaminen. Toisena teemana on talousarviolain ja -asetuksen muutoksessa tulleen tilivelvollisuus uudistuksen käytännön soveltaminen.

Koulutuksessa tavoitteena on kehittää moderni, strategialähtöisesti osaamisen kehittämistä koko tullilaitoksessa palveleva koulutusjärjestelmä. Sähköisissä oppimisympäristössä säännöllisesti päivitettävä tullitieto mahdollistaa tulitiedon tehokkaan jakelun Tullin henkilöstön lisäksi asiakkaille ja muille sidosryhmille. Rakenteilla oleva ammattitutkinto mahdollistaa tutkinnon suorittaneiden työntekijöiden jatko-opintokelpoisuuden ja tukee elinikäistä oppimista.

Materiaalihallinnossa päämääränä on, että oikeanlaiset hankinnat voidaan toteuttaa oikea-aikaisesti. Hanselin kilpailuttamia palveluita hyödynnetään täysimääräisesti suunnittelukaudella valtiovarainministeriön päätöksien mukaisesti. Lisäksi pyritään toteuttamaan verkostoitumista erityisesti muiden turvaviranomaisten kanssa sellaisten hankintojen toteuttamiseksi joita Hansel ei hoida. Toimitilahankkeissa tavoitteena on Valtion toimitilastrategian mukaisesti hankkia toiminnan vaatimuksien mukaisia, viihtyisiä ja kustannustehokkaita toimitiloja sekä kehittää ja ohjeistaa toiminnan vaatimien tilojen mitoitusta, hankesuunnittelua ja suunnittelun ohjausta.

Viestintä- ja tietopalvelu kehittää sellaisia puhelin- ja muita palveluja, jotka antavat pohjan sähköiselle asioinnille sekä parantavat asiakaspalvelua ja henkilöiden tavoitettavuutta.

### 3 VAIKUTTAVUUS, TOIMINNALLINEN TULOKSELLISUUS SEKÄ HENKILÖSTÖVOIMAVAROJEN HALLINTA JA KEHITTÄMINEN

#### 3.1 Peruslaskelma

##### 3.1.1 Voimassa olevan kehyspäättöksen 2008–2011 mukaiset määrärahat

Valtioneuvoston toukokuussa 2007 vahvistama Tullin talousarviokehys suunnittelukaudelle 2008 - 2011 on seuraava:

Momentti	2008	2009	2010	2011
28.10.02 (28.40.21)	148 980 000	148 381 000	146 254 000	140 669 000
28.10.70 (28.40.70)	6 281 000	1 807 000	3 004	0

Liitteenä 1 oleva peruslaskelma on laadittu valtiovarainministeriön määräyksen mukaisesti voimassa olevan kehyspäättöksen pohjalta. Laskelmassa HTV-määrä supistuu valtionhallinnon tuottavuusohjelman mukaisesti 2 445 HTV:hen vuoteen 2011 mennessä:

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
HTV-määrä	2 583	2 603	2 583	2 562	2 510	2 445	2 445

Tuottavuusohjelmassa Tullille asetettiin 170 HTV:n säästämisvelvoite vuoteen 2011 mennessä. Yllä olevassa peruslaskelman mukaisessa HTV-taulukossa on otettu huomioon Imatran rajanylityspaikan ympärivuotisen aukioloajan vaatima 12 HTV:n lisäys vuonna 2007 (nettovähennys on 158 HTV). Taulukossa ei ole sen sijaan otettu huomioon Venäjän transitoliikenteen kasvun aiheuttamia HTV-paineita (ks. kehittämissuunnitelma luku 3.2).

Tullin tuottavuusohjelma perustuu sähköisten asiointimallien kehittämiseen ja manuaalisen työn vähentämiseen. Näiden toimintamallien ja niitä tukevien tietojärjestelmien rakentaminen on ehtona tuottavuusohjelman mukaisten HTV-määrien saavuttamiselle.

Lisäksi Tullin toimintaympäristön kehitys vaikuttaa merkittävästi mahdollisuuksiin toteuttaa tuottavuusohjelman vaatimat henkilövähennykset samanaikaisesti palvelutason kehittämisen kanssa. Mikäli ulkomaankauppa ja erityisesti Venäjän transitoliikenne jatkavat kasvuaan ennakoidulla tavalla (ks. kehittämissuunnitelma luku 3.2), annettujen määräraha-kehysten puitteissa tuskin kyetään turvaamaan asiakkaiden tarpeet täyttävää ja samalla tullivarmuuden turvaavaa palvelutasoa – näin etenkin, jos sähköiset ilmoitusmenettelyt eivät yleisty Venäjän transitoliikenteessä. Jo nykyisellä transitoliikenteen volyymitasolla Tullilla on vaikeuksia järjestää tarvittavat resurssit Itärajan ja Suomenlahden toimipaikoille. Jos liikennemäärät kasvavat ennakoidusti, joko määrärahoja on tarkistettava tai Tullin palveluille ja niiden saatavuudelle asetettavat tavoitteet on arvioitava uudestaan.

Merkittävä epävarmuustekijä toimintaympäristössä on myös EU:sta tulevien vaatimusten sisältö ja ajoitus erityisesti EU:n laajuisten tietojärjestelmien kehittämisessä, mikä voi aiheuttaa muutoksia Tullin tietohallinnon kehittämissuunnitelman toteuttamiseen sekä aikataulujen että kustannusten osalta. Kansallisesti verotilin käyttöönotto verohallinnossa voi ulottaa vaikutuksensa myös Tullin tietojärjestelmiin ja toimintamalleihin.

On selvää, että jo annetuilla määräraha-kehityksillä Tulli ei pysty huolehtimaan toimintakykyisen ja sisäisen turvallisuuden kannalta riittävän kattavan teknisen valvontalaitteiston hankkimisesta ja ylläpidosta. Tulli onkin käynnistänyt selvitykset säteilyvalvonnan ja ajoneuvojen kuntoisuusvalvonnan mahdollistavien laitteiden tavoitetasosta ja rahoituksesta yhdessä vastuuviranomaisten ja valtiovarainministeriön kanssa (ks. kehittämissuunnitelma luku 3.2).

Autoverolain vuonna 2003 tapahtuneen muutoksen tuomiin lisätehtäviin Tullin määräraha-kehitykseen on myönnetty 1 000 000 euron pysyvä lisäys ja muilta osin määrärahat on osoitettu Tullille lisätalousarvioissa, joista viimeisin on vuoden 2007 III LTA, jossa autoverotukseen tultaneen osoittamaan 2 000 000 euroa kattaen myös vuoden 2008. Tietohallinnon kehittämissuunnitelman rahoitus kattaa myös autoverotuksen tietojärjestelmien kehittämisen ja ylläpidon. Autoverotuksen henkilötarve on osoittautunut suuremmaksi kuin alun perin on arvioitu – maahantuotujen käytettyjen ajoneuvojen ja oikaisun volyymit eivät ole laskeneet odotetulla tavalla – joten peruslaskelmassa autoverotusta rahoitetaan kohdistamalla siihen resursseja muista tehtävistä.

Alla olevissa taulukoissa on selvitetty päätehtävittäin TTS-kauden keskeisimmät vaikuttavuus ja tuloksellisuustavoitteet pohjautuen peruslaskelman resursseihin.

### 3.1.2 Fiskaalinen tehtäväalue

TTS-kaudelle asetettu tavoite	TTS-kaudelle esitettävä määräraha	Toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi	Tulosprisman osa-alue	Tunnusluku ja sille asetettava tavoitearvo vuodelle 2012
1. Verotulot kerätään oikea-aikaisesti ja oikeamääräisesti.	Fiskaalinen tehtäväalue yhteensä 49 444 000 euroa.	Verotusjärjestelmien toimivuutta kehitetään ja ylläpidetään.	Palvelukyky ja laatu.	Tietojärjestelmät otetaan käyttöön hyväksytyjen projektisuunnitelmien mukaisesti. Tietojärjestelmien käytettävyys virka-aikana on yli 99 %. Käytettyjen autojen veroilmoitusten käsittelyaikojen mediaani on 5 pv ja keskiarvo 10 pv.
2. Verotus on yhdenmukaista ja oikeaa.		Kehitetään verotuksen oikeellisuuden ja kustannustehokkuuden takaavia verotusmenettelyjä.	Vaikuttavuus, tuottavuus ja taloudellisuus.	Muutettujen verotusten määrä on alle 2,5 % verotuspäätöksistä.
3. Verotus on sujuvaa		Asiakaspalvelua kehitetään asiakaslähtöisesti.	Vaikuttavuus, palvelukyky ja laatu.	Asiakastyytyväisyys auto- ja valmisteverotuksessa on vähintään 3,8 (asteikolla 1-5). Autoverotuksen kustannus / verotuotto on alle 0,32 % ja valmisteverotuksen alle 0,1 %.

### 3.1.3 Ulkomaankaupan sujuvuus

TTS-kaudelle asetettu tavoite	TTS-kaudelle esitettävä määräraha	Toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi	Tulosprisman osa-alue	Tunnusluku ja sille asetettava tavoitearvo vuodelle 2012
1. Tullimenettelyjen ja -verotuksen oikeellisuus ja yhdenmukaisuus varmistetaan kehittämällä asiakasstrategian mukaisia asiakastarpeet huomioivia kustannustehokkaita sähköisiä asiointipalveluita.	Ulkomaankaupan sujuvuus yhteensä 183 049 000 euroa.	Palveluiden saatavuutta ja saavutettavuutta parannetaan sähköiseen asiointiin perustuvia palvelukanavia lisäämällä, mikä edellyttää sekä tietojärjestelmien että palveluprosessien kehittämistä.	Tuottavuus ja taloudellisuus, palvelukyky ja laatu.	Mittareita kehitetään parhaillaan: – Asiakastyytyväisyys on vähintään 8,2 (asteikolla 4 – 10). – Tietojärjestelmien käytettävyys virka-aikana on yli 99 %. – Sähköisen asioinnin kattavuus – Tietojärjestelmät otetaan käyttöön hyväksytyjen projektisuunnitelmien mukaisesti.
		Resurssit mitoitetaan asiakaskunnan tarpeiden mukaan alueellisesti ja ajallisesti ja tulliselvitystä keskitetään.	Tuottavuus ja taloudellisuus, palvelukyky ja laatu.	Mittareita kehitetään parhaillaan: – Odotusaika palvelupisteissä on enintään 15 minuuttia. – Käytetty HTV toimipaikoittain.
		Tullitoiminnan oikeellisuutta hallitaan asiakasryhmäkohtaisesti laadittujen laadunvarmistusmallien ja automatisoidun riskienhallinnan avulla.	Vaikuttavuus.	Mittareita kehitetään parhaillaan: – Laadunvarmistuksen kattavuus tulli-ilmoituksista – Tulli-ilmoitusten laatututkimus satunnaisotannalla.
2. Toteutetaan EU:n tullikoodeksi uudistukseen liittyvät e-tullin vaatimukset ja tullimenettelyjen uudistukset.		Osallistutaan uudistuksen valmistelutyöhön ja toteutetaan uudistuksen vaatimat tietojärjestelmä- ja prosessimuutokset.	Vaikuttavuus, palvelukyky ja laatu.	Tietojärjestelmät ja toimintamallit otetaan käyttöön määritetyssä aikataulussa.
		Kehitetään valtuutetun taloudellisen toimijan (AEO) toimintamalli, joka turvaa asiakkaiden ja tullivalvonnan tarpeet.	Vaikuttavuus, palvelukyky ja laatu.	AEO-status myönnetään määräaikaisten puitteissa. Valvontamallit on kehitetty.
3. Edistetään Venäjän kaupan tullisujuvuutta.		Lisätään sähköisen ilmoittamisen käyttöä (Vihreä linja).	Vaikuttavuus, palvelukyky ja laatu.	Sähköisten ilmoitusten kattavuus.



### 3.1.4 Yhteiskunnan suojaaminen

TTS-kaudelle asetettu tavoite	TTS-kaudelle esitettävä määräraha	Toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi	Tulosprisman osa-alue	Tunnusluku ja sille asetettava tavoitearvo vuodelle 2012
1. Tulli on vahva toimija vakavan ja järjestäytyneen rikollisuuden ja liiketoiminnan yhteydessä tapahtuvan rikollisuuden torjunnassa.	Yhteiskunnan suojaaminen yhteensä 236 038 000 euroa.	Tulli kehittää ja ylläpitää teknistä rikostorjuntavälineistöä ja rikostorjunnan tietojärjestelmiä (tekninen seuranta, katselu ja kuuntelu), jotka mahdollistavat tehokkaat ja tulokselliset toimintamallit.	Vaikuttavuus	Tullirikostorjunnan vaikuttavuus, rikosten selvittämisaste ja takaisin saatu rikoshyöty ovat vähintään vuosien 2001 – 2007 keskiarvotasolla.
		Tulli vaikuttaa lainsäädännön kehittämiseen tullirikostorjunnan riittävien toimintaedellytysten turvaamiseksi.	Vaikuttavuus.	Lainsäädäntö mahdollistaa tullirikostorjunnan toimintaedellytykset.
		Liiketoiminnan yhteydessä tapahtuvan rikollisuuden torjumiseksi tehdään kehittämissuunnitelma, joka toteutetaan suunnittelukauden aikana.	Vaikuttavuus.	Kehittämissuunnitelma on toteutettu.
		Varmistetaan kattava sähköinen etukäteistieto rajat ylittävistä liikenteistä kehittämällä yhteistyötä yksityissektorin kanssa.	Vaikuttavuus, tuottavuus ja taloudellisuus	Etukäteistieto saadaan vähintään 95 %:lle henkilöliikenteestä ja 70 %:lle tavaraliikenteestä.
2. Tullivalvonta toimii tehokkaasti ja kohdehakuisesti toteuttaen sisäisen turvallisuuden ja EU:n tullien turvallisuusohjelmaa.		Rajanylityspaikat varustetaan riittävillä teknisillä valvontalaitteilla (määrärahojen mahdollistamissa puitteissa).	Vaikuttavuus, taloudellisuus ja tuottavuus, palvelukyky ja laatu.	Keskeisillä rajanylityspaikoilla on toimintakykyiset laitteet hahmontunnistukseen, säteilyvalvontaan, ajoneuvojen kuntoisuusvalvontaan, läpivalaisuun ja kameravalvontaan. Laitteiden käyttövarmuus on vähintään 95 % toiminta-ajasta.
		Tullivarmuus varmistetaan sisäisen turvallisuuden ohjelman mukaisesti.	Vaikuttavuus	Tarkastusten määrä ja vaikuttavuus ovat sisäisen turvallisuuden ohjelman mukaisia.
		Kehitetään tullivalvonnan liikkuva toimintamalli.	Vaikuttavuus, tuottavuus ja taloudellisuus.	Toimintamalli on otettu käyttöön

3. Tullin tuoteturval- lisuusvalvonta on kohdehakuista, vaikuttavaa ja nopeaa.		Kehitetään riskianalyysi- järjestelmiä, tutkimus- laitteistoja ja automaa- tiosoa sekä viran- omaisyhteistyötä.  Vaikutetaan lainsäädäntöön.	Vaikuttavuus	Tutkituista elintarvike- kulutuseristä löydetyt määräystenvastaisuudet ovat vähintään vuosien 2006 – 2007 tasoa (15%).  Tutkimusaika on 1 – 2 vuorokautta lyhyempi kuin vuosina 2006 – 2007.
---	--	---	--------------	--

### 3.1.5 Tukitoiminnot

TTS-kaudelle asetettu tavoite	TTS-kaudelle esitettävä määräraha	Toimenpiteet tavoitteen saavuttamiseksi	Tulosprisman osa-alue	Tunnusluku ja sille asetettava tavoitearvo vuodelle 2012
1. Kehitetään Tullin työnantajakuvaa ja kilpailukykyä työnantajana.	Tukitoiminnot yhteensä 114 256 000 euroa	Kehitetään palkkausjärjestelmää ottaen huomioon toimenkuvien muutokset.	Henkisten voimavarojen hallinta.	Tullin palkkausjärjestelmä on kilpailukykyinen ja toimenkuvia vastaava.
		Kehitetään tullin sisäistä ja ulkoista viestintää.	Henkisten voimavarojen hallinta, palvelukyky ja laatu	Työtyytyväisyyskyselyssä sisäisen viestinnän arvosana on vähintään viiteryhmän keskiarvo.
		Kehitetään Tullin esimiestyötä valmentavaksi ja kannustavaksi.	Henkisten voimavarojen hallinta.	Työtyytyväisyyskyselyssä esimiestyön arvosana on vähintään viiteryhmän keskiarvo.
2. Varmistetaan henkilöstön osaaminen.		Perus- ja täydentävää koulutusta ja sen saatavuutta kehitetään eri tehtävissä toimivan henkilöstön ammattitaidon varmistamiseksi.	Henkisten voimavarojen hallinta.	Sähköiset koulutusmenetelmät on luotu ja koulutuksen kattavuus ja laatu on riittävä.
3. Tullin toiminta on tuottavaa ja taloudellista.		Valtionhallinnon tuottavuusohjelma toteutetaan valtiokonsernin päättösten mukaan.	Tuottavuus ja taloudellisuus.	Asetetut tavoitteet on saavutettu.
		Henkilöresurssit ja toimipaikkaverkosto mitoitetaan palveluiden kysynnän ja valvonnallisten tarpeiden mukaan ottaen huomioon valtiokonsernin asettamat vaatimukset.	Palvelukyky ja laatu, tuottavuus ja taloudellisuus.	Tullin henkilöresurssit ja palveluiden kysyntä sekä valvonnalliset tarpeet kohtaavat toisensa.
		Tulli siirtyy taloushallinnon palvelukeskuksen käyttäjäksi sovitussa aikataulussa ja	Taloudellisuus ja tuottavuus.	Asetetut tavoitteet on saavutettu.

		laajuudessa.		
		Materiaalihallinnossa varmistetaan hankintalainsäädännön noudattaminen ja valtiolle edulliset hankinnat.	Taloudellisuus ja tuottavuus.	Materiaalihallinnon toimintamallit ovat yhtenäiset koko maassa. Hankintalainsäädäntöä ei ole rikottu.
4. Tullin tietohallinto tukee Tullin toiminnan laatua ja tehokkuutta.		Tullin palveluiden häiriöttömyys ja käytettävyys turvataan toteuttamalla infrastruktuurin kehittämishankkeet.	Palvelukyky ja laatu.	Hankkeet on toteutettu. Järjestelmien käyttövarmuus on vähintään 99 %.
		Yhteisiä alustapalveluita kehitetään e-palvelujen pohjaksi.	Palvelukyky ja laatu, tuottavuus ja taloudellisuus.	Tarvittavat alustapalvelut on luotu.
		Tietohallinto tukee Tullin uusien operatiivisten järjestelmien uusimista ja ylläpitämistä.	Palvelukyky ja laatu, tuottavuus ja taloudellisuus.	Tietojärjestelmähankkeet on toteutettu hyväksytyjen projektisuunnitelmien mukaisesti.

## 3.2 Kehittämissuunnitelma

### 3.2.1 Transitoliikenne Venäjälle

Venäjän talouskasvu on viime vuosina ollut seitsemän prosentin luokkaa. Suomen Pankin siirtymätalouden Instituutti ennustaa kasvun tasaantuvan vuosina 2008 - 2009 kuuden prosentin tuntumaan. Talouskasvun jatkumista melko nopeana tukee öljyn hinnan nousu ja pysyminen korkealla tasolla. Vaikka talouskasvun takana on yhä kulutuksen nopea kasvu, myös investointien merkitys on lisääntynyt.

Venäjän tuonti kasvaa Suomen Pankin ennusteen mukaan kolme kertaa nopeammin kuin talouskasvu eli reaalin kasvu on ollut ja tulisi olemaan lähivuosina keskimäärin 20 prosenttia vuosittain. Tuontikysyntä on kohdistunut ja kohdistuu jatkossakin pääasiassa kulutus- ja investointihyödykkeisiin, joiden vahvasti lisääntyvää kysyntää ei ole pysytty tyydyttämään kotimaisen tuotannon avulla. Tuonnin kasvua tukee myös ruplan reaalin valuuttakurssin vahvistuminen. Tuonnin odotetaan lisääntyvän edelleen hyvin nopeasti kulutuksen ja investointien kasvun myötä<sup>1</sup>.

Liikenneministeriön mukaan Suomeen saapuvasta laivarahdista jatkoi vuonna 2006 noin kolme miljoonaa tonnia, arvoltaan noin 24,7 miljardia euroa, rekoilla edelleen transitona Venäjälle, mikä vastaa 40 prosenttia Venäjän koko tuonnin arvosta ja noin 15 prosenttia Venäjälle tuotavien lastiyksiköiden (konttien) määrästä. Etelä-Suomen halki Pietariin ja Moskovaan johtava logistiikkaväylä on tosiasiallisesti yksi Venäjän tärkeimmistä valtasuonista. Venäjälle suuntautuva kauttakululiikenne on myös Suomessa merkittävä työllistäjä, vaikka venäläiset kuljetusyhtiöt hoitavat valtaosin rekkakuljetukset. On arvioitu<sup>2</sup>, että kauttakululiikenne tuottaa tällä hetkellä noin

<sup>1</sup> Suomen Pankin BOFIT Venäjä-ennuste 2007 - 2009, 13.9.2007

<sup>2</sup> Kansliapäällikkö Harri Pursiainen, Liikenne- ja viestintäministeriö, artikkeli Helsingin seudun kauppakamarin fi.logistics 2007 -julkaisussa

puolen miljardin euron tulot ja pitää yllä noin 4 000 työpaikkaa rahdin ja huolinnan alalla.

Venäjän omien Pietarin alueen tuontisatamien infrastruktuuri ja läpäisykyky käsitellä tuontikontteja on tällä hetkellä lähes täyskäytössä (1,4 miljoonaa TEUta vuonna 2006; 1 TEU = 1 kpl 20 jalan kontti). Ust Lugan satama lähellä Viron rajaa on vasta suunnitteilla ja tulee helpottamaan tilannetta vasta ensi vuosikymmenellä. Viron ja Latvian satamien käsittelykapasiteetti on tällä hetkellä pieni verrattuna Suomen satamiin eikä niiden ennusteta kasvavan kovin paljon. Helsingin, Kotkan ja Haminan satamien konttikapasiteetti on tällä hetkellä yhteensä 1,3 miljoonaa TEUta, mikä on lähes täyskäytössä. Vuosaaren uusi satama lisää Helsingin sataman kapasiteetin vuonna 2010:een mennessä noin 1 miljoonaan TEUhun ja Kotkassa sataman laajennukset lisäävät kapasiteetin myös 1 miljoonan TEUn paikkeille. Haminan sataman kapasiteetti nousee nykyisestä 0,2 miljoonasta TEUsta 0,4 miljoonaan TEUhun.

Suomen viennin, välivarastoinnin ja suoran transiton on arvioitu säilyttävän nykyisen 15 prosentin osuutensa Venäjän suuntaan menevien lastiyksikköjen määrästä: Tällöin Venäjän tuonnin kaksinkertaistuminen viidessä vuodessa merkitsisi samalla myös Suomen kautta tapahtuvan välivarastoinnin ja transiton Venäjälle kaksinkertaistuvan. Edes pitkät rekkajonot eivät hillinne kasvua, koska Venäjän satamissa konttien ja Baltian rajoilla rekkojen odotusajat jonoissa ovat vielä pitemmät kuin Suomessa.

### **3.2.1.1 Ennustetun kasvun vaikutukset tulliselvitykseen**

Ennustettu Venäjän liikenteen kehitys tarkoittaisi tullivarastoinnin ja TIR-passitusten avaamisten ja päättämisten kaksinkertaistumista lähtötullitoimipaikoissa ja itärajan tullitoimipaikoissa suunnittelukaudella 2008 – 2012, mikä merkitsisi vähintään 2 500 rekkakuljetusta ja TIR-passitusta joka päivä nykyisen 1200-1 300:n sijasta. Vaalimaan, Nuijamaan ja Imatran rajanylityspaikkojen teiden ja tullien lisäksi ruuhkautuisivat myös Kotkan, Helsingin Vuosaaren, Hangon ja Haminan satamat ja satamatullit. Välivarastoinnin kasvu lisäisi sisämaan tullitoimipaikkojen työmäärää TIR-passitusten avaamisessa erityisesti Eteläisessä tullipiirissä Maatullin alueella ja Vuosaaren sataman logistiikkakeskuksessa sekä Itäisessä tullipiirissä Kouvolan ja Lappeenrannan tulleissa.

Venäjän Suomenlahden satamien kapasiteettiongelmiensa takia Kotkan sataman välivarastoinnin ja transiton kasvu saattaa lähestyä 100 % vuosina 2008 - 2012. Kotkan satama ja siellä toimivat yritykset ovat varautuneet kasvuun, mikä vaatii myös tulliselvityspalvelujen kaksinkertaistamista. Venäjän satamien pullonkaulat lisännevät välivarastointia ja suoraa transitoa myös Helsingin uudessa Vuosaaren satamassa vuoteen 2012 mennessä noin 0,3 - 0,4 miljoonaa TEUta, mikä merkitsee 100 000 kpl 40 jalan konttia vuodessa. Lisäksi Vuosaaren sataman kautta alkaisi mahdollisesti kulkea Venäjälle vähintään 30 - 40 000 kpl reefer-lämpökontillista elintarvikkeita muun transiton päälle jo vuonna 2009.

Venäjälle suuntautuvan henkilöautotransiton määrä tänä vuonna ylittää noin 750 000 autoon, josta Hangon ja Kotkan kautta kulkee lähes puolet ja Turun ja Haminan kautta kulkee pienempi määrä. Hangon sataman nykyinen laiturikapasiteetti mahdollistaa noin 500 - 600 000 transitoautoa. Kotkan sataman henkilöautotransito ohittaa Hangon ja voi kasvaa lähivuosina vielä ripeästi. Miljoonan transitohenkilöauton raja voi ylittyä jo vuonna 2009 ja vuonna 2012 määrä voi olla jo huimat 1,5 miljoonaa autoa, vaikka Venäjän oma autotuotanto kasvaisi: Länsimaiset autonvalmistajat tuovat Venäjän autotehtailla koottavat auton osat, mm. moottorit, akselistot ja rungon, ainakin osaksi Suomen satamien kautta Venäjälle.

TIR-passitusmenettely ei yksinkertaistu vielä useaan vuoteen, joten tulliselvityksen työmäärä kasvaa melko suorassa suhteessa liikennemääriin. Yhden TIR-passituksen avaus lähtötullitoimipaikassa vie 20 - 30 minuuttia sinetöintineen riippuen lastista ja edeltävistä tullimenettelyistä sekä tehtävistä tulivalvontatoimenpiteistä (mm. rekan ja lastiyskikön

kuntoisuustarkastus). Ainoastaan henkilöautorekkojen TIR-passitusten avaaminen on nopeampaa, koska autorekkoja ei sinetöidä. TIR-passituksen päättäminen itärajalta vie vastaavasti 5-10 minuuttia riippuen lastista. Koko EU:ssa käyttöön otettava TIR Carnet'n sähköinen ilmoittaminen (NCTS-TIR) otetaan Suomessa käyttöön ennen 1.7.2008, mutta se ei yksinkertaista TIR-passitusta vaan tuo itse asiassa yhden työvaiheen lisää, koska TIR-passitusasiakirjanippu on jatkossakin menettelyn juridisena perustana tullileimoineen ja tullivirkamiehen allekirjoituksineen. Paperiton eTIR ei puolestaan valmistune suunnittelukauden aikana. Mikäli ennustettu kehitys toteutuu, Itäisen ja Eteläisen tullipiirin passituskäsittelijöiden tarve tulee lähes kaksinkertaistumaan vuonna 2012 nykyiseen verrattuna. Itäisessä tullipiirissä passituksen HTV-ennuste vuonna 2007 on 65 ja Eteläisessä tullipiirissä 36 HTV (luvut on poimittu työaikaseurantajärjestelmästä, palkallinen poissaolo on mukana HTV-luvussa).

### **3.2.1.2 Ennustetun kasvun vaikutukset tullivalvontaan ja tullirikostorjuntaan**

Venäjän viennin, välivarastoinnin ja transiton voimakas kasvu aiheuttaisi tulliselvityksen lisäksi haasteita myös tullivalvonnalle ja tullirikostutkinnalle. Kehitys on jo nyt johtanut siihen, että Venäjän kaupan logistiikkaketju on tietyiltä osin pitkälti sellaisten (lähinnä ulkomaalaisten) tahojen hallinnassa, joiden riskittömyyden luotettavaan selvittämiseen Tullilla ei ole ollut mahdollisuuksia.

Käsitys, että Venäjän transitoa ei tarvitse valvoa, koska tavarat eivät jää Suomeen vaan menevät Venäjälle, on Tullin näkökulmasta outo, sillä kehityksellä on heijastuksensa myös Suomeen ja EU:hun. Konkreettisenä uhkana Suomelle ja EU:lle on tullivarastoinnin epäselvyyksien vuoksi paikallisille markkinoille jäävät verottomat tavarat piraattituotteiden ja turvallisuudelle vaarallisten tuotteiden lisäksi. Lisäksi rekkojen kuntoisuusvalvonnan laiminlyönti voi johtaa liikenneturvallisuuden vaarantumiseen ja hyvinkin ikäviin yksittäisiin onnettomuuksiin. Periaatteellisena kysymyksenä on, voiko Tulli laiminlyödä transiton tullivalvonnan ja keskittää voimavaransa tulliselvityksen ruuhkien hoitamiseen – tällainen valinta jättäisi haitalliset seuraukset naapurivaltioiden kannettaviksi, mikä tuskin on yhteensopivaa kansainvälisten sopimusten ja EU:n lainsäädännön kanssa. Tullivalvontahenkilöstöä on joissakin toimipaikoissa käytetty jo nyt tulliselvityksen ruuhkien purkamiseen, minkä vaikutus näkyy tullirikostorjunnan tunnuslukujen heikentymisenä.

Tullin käsitys on, että toteutuessaan ennustettu Venäjän transiton kasvu vaatii lisäpanostusta myös tullivalvontaan ja tullirikostorjuntaan tulliselvityksen lisäksi.

### **3.2.1.3 Yhteenveto**

Valtiovarainministeriön hallinnonala koskevassa tuottavuusohjelmassa on mainittu, että Tullin resursseja mitoitettaessa on otettava huomioon myös ulkomaankaupan ja -liikenteen määrän kasvu. Venäjän viennin, välivarastoinnin ja transiton mahdollinen kaksinkertaistuminen on tällainen seikka: Jos kasvu suunnittelukaudella on niin voimakasta kuin on ennustettu eikä siitä aiheutuvaa palvelu- ja tullivalvontatarpeen kasvua oteta huomioon resurssien mitoittamisessa, Tullista uhkaa tulla myös Suomessa Venäjän viennin, välivarastoinnin ja transiton häiriötekijä, mikä on vastoin EU:n, Valtioneuvoston sekä liikenne- ja viestintäministeriön ja Tullihallituksen strategioita ja tavoitteita.

Suurimmillaan toimipaikkajärjestelyjen kanssa kyse on arviolta noin 100 HTV:n lisätyöpanoksesta suunnittelukauden lopulla. Jos Venäjän transiton kehitys on ennusteiden mukaista, joko tuottavuusohjelman toteuttamista on tarkistettava tai Tullin palveluille ja niiden saatavuudelle ja laadulle asetettavat tavoitteet on arvioitava uudestaan suhteessa käytettävissä oleviin määrärahoihin.

## **3.2.2 Merkittävät infrastruktuurijärjestelyt**

### **3.2.2.1 Vuosaaren satamahanke**

Vuosaaren satamahanke valmistunee aikataulun mukaisesti ja otetaan käyttöön viikolla 46 vuonna 2008. Samalla pääkaupunkiseudun logistiikkainfrastruktuuri muuttuu olennaisesti: Helsingin Sörnäisten sataman liikenne kokonaisuudessaan ja Länsisataman konttiliikenne ja Saksan lauttaliikenne siirtyvät Vuosaaren satamaan. Vuosaaren satamasta tulee Suomen automatisoiduin satama. Se on yksi Euroopan moderneimmista satamista, joka tulee toimimaan 24/7 periaatteella. Vuosaaren satama toimii nopean läpivirtaussataman periaatteella, jolloin ulkomaankaupan tavaravirtojen sujuvuus edellyttää, että satamatullin palveluiden ja tullivalvonnan läpivalaisutoimintoinen on oltava tehokasta. Vuosaaren sataman logistiikka-alue otetaan käyttöön sataman avautuessa ja koko 300 000 neliön varastokapasiteetti tulee täyskäyttöön suunnittelukauden aikana.

Suomen nykyaikaisin satama asettaa suuria haasteita Tullille ja toimijoille sujuvien tavaravirtojen läpivirtauksen suhteen, sillä talouskehitys ennakoi tavaramäärien nykyistä suurempaa kasvua vuoteen 2010. Jotta ennakoidut tavaramäärät on mahdollista käsitellä, se edellyttää Tullilta ympärivuorokautista toimintaa satamassa. Tulli tulee sijoittumaan Gatehouseiin, tarkastusalueelle (toimisto ja tarkastus/läpivalaisurakennus) ja Hansaterminaaliin. Logistiikka-alueella on toimipistevaraus vastaisuuden varalle. Venäjän transitoliikenne tulee heijastumaan myös Vuosaaren toimintaan nykyistä suurempina tavaravirtoina sekä logistiikka-alueelta että suoraan satamasta.

Kalustomomentille 28.10.70 on myönnetty määrärahoja Vuosaaren sataman laitehankintoihin 5 422 000 euroa vuodelle 2008 ja lisäksi vuoden 2007 II lisätalousarviossa 746 000 euroa, yhteensä 6 168 000 euroa. Vuoden 2008 talousarvioesityksessään Tulli arvioi, että toteutuva menotaso olisi 8 142 000 euroa; lopullinen menotaso selviää tosin vasta hankintojen kilpailutusten jälkeen. Tullin maksettavaksi tulevien Vuosaaren toimitilojen vuokrat kasvattavat jonkin verran myös Tullin vuotuisia toimitilamenoja.

### **3.2.2.2 Vaalimaan rajanylityspaikan tavara- ja henkilöliikenteen eriyttäminen**

Vaalimaan tulliaseman tavara- ja henkilöliikenteen eriyttäminen ajoittuu heti suunnittelukauden alkuun. Vaalimaa on transitotavaran yksi logistiikkaputken päätepisteistä Suomen puolella ja sen läpäisy- ja palvelukyvyyn sekä valvontatekniikan parantaminen on Tullin tavoitteena suunnittelukauden aikana.

Liikennemäärien kasvu on vuoden 2007 aikana jatkunut Vaalimaalla edelleen voimakkaana: Rekkaliikenteen (lähteneet ja saapuneet) ennustetaan kasvavan noin 10 %. Kasvanut rekkaliikenne ja siitä johtuva entisestään vaikeutunut Venäjän viranomaisten tehtävien yhteensovittaminen sekä Torfjanovkan kapasiteettiongelmat ovat olleet Vaalimaalla syntyneiden pitkien rekkajonojen keskeiset syyt.

Vaalimaan tullin päärakennuksen laajennus ja korjaustyöt valmistuivat kesäkuussa 2006. Hankkeen laajuutta ja toteutusta suunniteltaessa on otettu huomioon seuraavassa vaiheessa toteutettava henkilö- ja tavaraliikenteen eriyttäminen. Toimitilojen hankesuunnittelu ja liikennejärjestelyjen suunnittelu ovat meneillään ja liikennealueiden ja asemarakennusten rakennustöiden arvioidaan valmistuvan vuonna 2010. Valtioneuvoston talousarvioesityksessä vuodelle 2008 on mukana myös määrärahat rekkaparkin rakentamiselle Vaalimaan rekkajonojen helpottamiseksi.

Hankkeeseen kuuluu lisäksi läpivalaisuun ja tarkastustoimintaan liittyviä alueita sekä takavarikkoalue. Tielaitos on aikaisemmin toteuttanut nämä osana tiehankettaan, koska tielain mukaan ne toteutetaan tiealueelle. Tielaitos on kuitenkin esittänyt, että Tullin tulisi kantaa näiden

alueiden rakentamisesta aiheutuvat kustannukset. Tämän vuoksi hanketta ei ole vielä viety raha-asiaivaliokuntaan, mikä on viivästyttänyt hankkeen etenemistä. Tullin käsityksen mukaan olisi kokonaistaloudellisesti edullisinta pitää toteutus tiehallinnon vastuulla, jolloin samoja liikennealueita ei olisi toteuttamassa kahta eri organisaatiota ja yksikkökustannukset olisivat alhaisemmat kuin pilkotussa toteutusmallissa.

Vaalimaan hanke edellyttää laiteinvestointeja liikennealueille ja toimintoihin liittyviä investointeja. Kalustomomentille 28.10.70 on myönnetty Vaalimaan järjestelyihin 259 000 euroa vuodelle 2008 ja 857 000 euroa vuodelle 2009. Vaalimaan järjestelyt lisäävät myös vuokramenoja ja teialueen huoltokustannuksia.

### **3.2.2.3 Kotkan Palaslahden laajentaminen**

Kotkan Mussalon satamassa on kolme satamanosaa: nesteterminaali, syväsatama ja konttisatama ja satamaan kiinteästi liittyvä 150 hehtaarin logistiikka-alue. Vuonna 2006 Mussalosta tuli Suomen suurin konttisatama. Kasvu on vaatinut satamalta ja operaattoreilta jatkuvia laituri-, kenttä- ja nosturi-investointeja. Vuoteen 2010 ulottuvat Kotkan sataman ennusteet arvioivat kasvun olevan jopa noin 50 %, jolloin joka toisen kontin uskotaan olevan transitokontti. Elokuun 2007 liikennetilastossa konttiliikenteen kasvu on ollut jo 27,5%.

E erityisen huomionarvoista Kotkan sataman kehityksessä on ollut logististen lisäarvopalvelujen tarjonnan lisääntyminen. Tämä on näkynyt siinä, että Mussalossa ei ole juurikaan vapaita varastotontteja. Kotkan kaupunki on käynnistänyt ensimmäisen vaiheen Palaslahden logistiikka-alueen, yhteensä noin 150 hehtaarin, maankäytöstä eli Kotkan kaupunki jatkaa omaksumallaan linjalla ja kasvattaa koko ajan sataman toiminta-alueita. Palaslahden maa- ja kunnallistekniikkatyöt valmistuvat vuoden 2008 kesään mennessä, jolloin sieltä voidaan luovuttaa varastotontteja rakentamista varten.

Ensivaiheessa Palaslahden alueelle siirtyvät tyhjät ja pitkäaikaisvarastoinnissa olevat kontit, sillä konttiliikenteen kasvu nykyisissä konttiterminaaleissa vaatii jatkuvasti lisää toiminta-alueita ja sitä vapautuu vain siirtämällä kontit Palaslahden alueelle. VR -rata on myös rakentamassa Palaslahden käyttöön uutta ratapiha-alueita.

Palaslahden täyttäminen valmistuu vuoden 2007 aikana. Vastauksena palvelutarpeen lisääntymiseen Tulli on suunnitellut Palaslahden varastotoimintojen tullipalvelua varten omaa tullauskeskusta alueelle. Tullin on varauduttava käynnistämään Palaslahden tullauskeskuksen rakennusprojektin suunnittelu vuoden 2008 aikana ja rakentaminen ehkä jo seuraavan vuoden loppupuolella. Tulliselvityspisteen avaaminen Palaslahteen tarkoittaisi ainakin kahta työvuoroa, mikä merkitsisi 20–30 henkilön lisäystä.

### **3.2.2.4 Helsinki-Vantaan lentokentän laajentaminen**

Helsinki-Vantaan lentokenttää ollaan laajentamassa lähivuosina ennen kaikkea Aasian matkustaja- ja rahtiliikenteeseen panostamisen vuoksi. Tullin kannalta merkittävin hanke on Finnair Cargon tuleva uusi rahtiterminaali, johon Lentotulli myös muuttaa. Mikäli Finnairin Aasian liikenteeseen suunnitellut volyymit toteutuvat, ulkomaankauppa ja -liikenne saattaa jopa kaksinkertaistua viidessä vuodessa Helsinki-Vantaan lentokentällä. Toteutuessaan kasvu vaatii lisäresursointia Tulliltakin tulliselvitykseen ja myös tullivalvontaan.

### **3.2.3 Säteilyvalvonta ja ajoneuvojen kuntoisuusvalvonta**

Tulliselvityksen ja tullivalvonnan ohessa Tulli suorittaa tehtäviä, jotka kuuluvat jonkin toisen viranomaisen vastuualueelle. Perusteena tälle on, että valtiokonsernin on järkevää hyödyntää palvelutuotannossaan viranomaisia, jotka jo ovat paikalla sen sijaan että jokainen viranomainen

järjestää omat toimipisteensä eri puolille maata. Joillekin viranomaisille suoritettavien palveluiden määrärahat ovat Tullin kehyksessä (MMM ja AKE), mutta säteilyvalvonnassa ja ajoneuvojen kuntoisuusvalvonnassa näin ei ole.

Säteilyvalvonnasta ja ajoneuvojen kuntoisuusvalvonnasta aiheutuvat henkilöstöä vaativat tehtävät hoituvat normaalin tullivalvonnan ohessa. Ongelmaksi on sen sijaan muodostunut valvonnassa tarvittavien laitteiden hankinta ja ylläpito. Tulli on maksanut omista toimintamenoistaan hankintoja ja ylläpitomenoja, mutta viime vuosina näitä menoja on jouduttu karsimaan määrärahojen sitoutuessa Tullin omaan toimintaan. Uushankintoja on rajoitettu eikä rikkimenneitä laitteita ole aina korjattu. Tämän seurauksena valvontataso ei ole kattava – tullivirkailija ei havaitse silmämääräisesti ilman toimintakykyisiä laitteita, ovatko esimerkiksi rekan jarrut kunnossa tai ylittääkö lasti sallitun säteilytason. Säteilyvalvonnassa Suomea velvoittavat myös kansainväliset sitoumukset kansallisen intressin lisäksi.

Tullin näkökulmasta nykyinen tilanne on hankala – Tulli on joutunut huolehtimaan investoinneista ja ylläpitomenoista, vaikkei Tulli ole asiakokonaisuudesta vastaava viranomainen Suomessa.

Viranomaisten välinen kinastelu määrärahoista ei kuitenkaan paranna tilannetta, joten Tulli on selvittänyt säteily- ja ajoneuvojen kuntoisuusvalvonnan laitteidensa nykytilanteen ja käynnistänyt keskustelun tarvittavan valvonnan kattavuudesta ja tasosta Säteilyturvakeskuksen ja liikenne- ja viestintäministeriön kanssa. Valtiovarainministeriö on ollut keskusteluissa mukana. Säteilyturvakeskuksen kanssa on kartoitettu toimipaikkakohtaisesti liikennemäärien ja liikenteen laadun perusteella tarvittavia säteilymittauslaitteita ja niiden määrää. Liikenne- ja viestintäministeriön kanssa tehtävä kartoitus on vielä alkuvaiheissaan.

Tullin käsityksen mukaan olisi järkevää järjestää määrärahat säteily- ja ajoneuvojen kuntoisuusvalvonnan laitteiden hankintaan ja jatkuvaan ylläpitoon erilliselle kalustomomentille, millä turvattaisiin pitkäjänteinen ja suunnitelmallinen toiminta.

### **3.2.4 Liikkuvien ryhmien toimintamallin kehittäminen**

Tullivalvonta on nykyisin sijoitettu kiinteästi toimipisteisiinsä suorittamaan oman alueensa tullivalvontaa. Tullivalvonta on tullirikostorjunnan tavoin kohteellista, minkä vuoksi tehokkuuden lisäämiseksi tullivalvonta on tarkoituksenmukaista organisoida liikkuviksi ryhmiksi. Tällainen esitys on tehty myös Tullin resurssikartoitustyöryhmän toimesta. Liikkuvien ryhmien toimintamallin suunnittelussa on toki otettava huomioon myös muut kuin tullivalvonnan tehtävät ja tarpeet, esimerkiksi ulkomaankaupan sujuvuuteen liittyvät tehtävät.

Tullivalvonnan kohteellisuutta ja alueellista kattavuutta voidaan tehokkaimmin tukea liikkuvalla valvonnalla. Valvonnan kohde ja aika on tällöin Tullin päätettävissä ja toimintamalli mahdollistaa resurssien käytön riskien mukaisesti. Tämä malli sopii liikennevirtoihin kohdistuvaan, profilointiin perustuvaan valvontaan mukaan lukien matkustajavalvonta. Tullivalvonnan liikkuvuutta tukee myös tullikoodeksin mukaisten ennakkotietojen sähköinen käsittely riskianalyyssijärjestelmässä: riskianalyyssin tavoitteena on tuottaa liikkuville ryhmille laadukkaita tarkastuskohteita. Toisaalta LIPRE-järjestelmän hälytystoiminta tuottaa tullivalvonnan liikkuville ryhmille hälytyksiä, jotka edellyttävät kohdennettuja tarkastuksia.

Liikkuvilla ryhmillä Tulli pystyy vastaamaan resurssipaineisiin: Yksittäisille toimipaikoille sijoitetun henkilöstön sijasta liikkuviin ryhmiin organisointi tehostaa henkilöresurssien käyttöä mahdollistamalla niiden käytön siellä, missä milloinkin on suurin tarve. Tämä toimintamalli tukee myös toimipaikka- ja organisaatorakenteen järjestämistä Tullin toiminnan ja valtion prioriteettien mukaisesti.

Siirtyminen liikkuviin ryhmiin perustuvaan toimintamalliin vaatii riittävän ajoneuvokaluston



hankkimista ja sen tarkoituksenmukaista varustamista. Ajoneuvoissa tarvitaan työasema, jolta on langaton yhteys Tullin järjestelmiin, jotta ryhmät pystyvät liikkueessaan käyttämään tarvitsemiaan tietojärjestelmiä. Tulli käynnistää ajoneuvojen hankinnan jo vuonna 2008 – ajoneuvojen hankinnassa prioriteettina ovat sellaiset ajoneuvot, jotka soveltuvat liikkuvien ryhmien käyttöön.

## 4 KEHYSEHDOTUS

Tullin peruslaskelma ja kehittämisselma ovat liitteinä 1 ja 2. Peruslaskelma on laadittu Valtioneuvoston vahvistamien talousarviokehysten mukaisesti. Kehittämisselmaan sisältyy muutosehdotuksia, joita on käsitelty edellä ja joita koskevat luvut on koottu yhteen alla.

### 4.1 Toimintamenomomentti 28.10.02

Tullin näkemyksen mukaan tuottavuusohjelman ja Venäjän transitokehityksen yhteensovittamiseksi on järkevintä tehdä tarkastelu tarvittavista HTV-muutoksista vuosittain suunnittelukaudella 2009 - 2012; näin menetellen on mahdollista vähentää epävarmuutta tulevasta kehityksestä ja sovittaa tuottavuusohjelman toteuttaminen yhteen kunakin vuonna jo tapahtuneen kehityksen kanssa pelkkien ennusteiden sijasta. Siten tähän toiminta- ja taloussuunnitelmaan ei sisälly esitystä Venäjän transiton kasvun aiheuttamista henkilötarpeista.

Autoverotuksen osalta Tulli esittää, että vuonna 2004 tehdyn 1 miljoonan euron kehyskorotuksen lisäksi talousarviokehystä nostetaan 1 miljoonalla eurolla vuodesta 2009 alkaen, millä voisi rahoittaa noin 20 henkilön työskentelyn. Autoverotuksen henkilötarve on mitä ilmeisimmin kasvanut suunnittelukauden ajaksi pysyvästi suuremmaksi kuin mitä vuoden 2004 kehyskorotus mahdollistaa, joten Tullin näkökulmasta olisi tarkoituksenmukaista osoittaa Tullille määrärahat henkilöstön palkkaamiseen ilman, että tarvittavat varat on otettava muista kohteista.

Tulli esittää talousarviokehityksen nostoa toimitilamenojen kasvun vuoksi. Tullin toimitilamenot ovat olleet noin 11 miljoonaa euroa vuonna 2006 ja toteumaennuste vuodelle 2007 on runsaat 12,5 miljoonaa euroa; kasvua kuluvana vuonna on noin 1,5 miljoonaa euroa. Jatkossakin näyttäisi olevan paineita vuokramenojen kasvulle, sillä uusissa toimitiloissa neliöhinnat ovat aikaisempaa selvästi korkeampia. Tuottavuusohjelman mukainen HTV-määrän väheneminen ei näyttäisi vaikuttavan juurikaan toimitilamenoihin – HTV-vähennykset ovat yksittäisiä henkilöitä usein yhteiskäyttöisissä toimipaikoissa, jolloin toimitilarave ei vähene. Tulli on esittänyt joidenkin pienten muutaman henkilön toimipaikkojen lakkauttamista, mutta toteutuessaan esityksen vaikutus suunnittelukauden toimitilamenoihin lienee varsin lievä johtuen siitä, että vie aikansa ennen kuin vuokrasopimuksista päästään eroon ja toiseksi osa toimipaikoista jätettäneen tukikohdiksi liikkuville ryhmille.

Lisäksi Vaalimaan ja Vuosaaren toimitilahankkeet nostavat toimitilamenoja. Vaalimaalla on arvioitu aiheutuvan 529 000 euron toimitilamenojen kasvu vuodesta 2010 johtuen henkilö- ja tavaraliikenteen eriyttämisen vuoksi rakennettavasta uudesta rajanylityspaikasta. Vaalimaalla Tullin käyttöön tulevat tiealueet on oletettu tulevan toteutetuksi Tielaitoksen toimesta. Jos näin ei kuitenkaan tapahdu, tämänhetkisten arvioiden mukaan Tullille koitua vuotuinen meno olisi kokoluokkaa 147 000 euroa (alkaen vuonna 2010). Vuosaaren toimitilojen osalta kasvun verrattuna nykytasoon arvioidaan olevan kokoluokkaa 230 000 euroa vuodessa; toki Tullin käytöstä jää pois toimitiloja muista satamista, mutta nettovaikutus lisää Tullin toimitilamenoja.

Tulli esittääkin, että vuonna 2007 jo toteutunut 1,5 miljoonan euron ja jatkossa ennakoitu 440 000 euron (3,5% verrattuna vuoteen 2007) toimitilamenojen yleinen kasvu vuonna 2009 lisätään Tullin talousarviokehukseen, samoin kuin Vaalimaalta ja Vuosaaresta aiheutuvat lisämenot 529 000 ja 230 000 euroa.

<b>28.10.02</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
Autoverotus		1 000 000			
Vaalimaan rajanylityspaikkojen eriyttämisen aiheuttama toimitilamenojen kasvu			529 000		
Vuosaaren sataman aiheuttama toimitilamenojen kasvu		230 000			
Toimitilamenojen toteutunut kasvu kuluvana vuonna: Takautuva korotus		1 500 000			
Toimitilojen ennakoitu kasvu lähitulevaisuudessa (muut kuin Vaalimaa ja Vuosaari)		440 000			
Ehdotettu talousarviokehityksen muutos verrattuna voimassaolevaan talousarviokehitykseen		3 170 000	3 699 000	3 699 000	3 699 000
Voimassaoleva talousarviokehitys	148 980 000	148 381 000	146 254 000	140 669 000	
<b>Talousarviokehitysehdotus</b>		<b>151 551 000</b>	<b>149 953 000</b>	<b>144 368 000</b>	<b>144 368 000</b>

## 4.2 Kalustomomentti 28.10.70

Säteilyvalvontaan ja ajoneuvojen kuntoisuusvalvontaan liittyvät selvitykset, joita valmistellaan yhdessä vastuuviranomaisten kanssa, eivät valitettavasti ehtineet valmistua tämän toiminta- ja taloussuunnitelman määräpäivään mennessä. Sen vuoksi Tulli toimittaa selvitykset ja esitykset valtiovarainministeriölle niiden valmistuttua.

Kehyspäätöksessä 2008 – 2011 kalustomomentille on myönnetty 1 807 000 euroa vuodelle 2009 ja 3 004 000 euroa vuodelle 2010.

Liitteet      Liite 1 Peruslaskelma  
                   Liite 2 Kehittämislaskelma  
                   Liite 3 Tullin tietojärjestelmähankkeet (yli 1 me)