



Connecting Authorities for Safer Heavy Goods Traffic in the Baltic Sea Region

VIRANOMAISYHTEISTYÖ RASKAASSA TAVARALIIKENTEESSÄ KAAKKOIS-SUOMESSA

Havaintoja Liikkuvan poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen yhteistyöstä

**Lea Hannola
Ekaterina Myller
Etelä-Karjalan liitto
Kymenlaakson liitto
Lappeenrannan teknillinen yliopisto**



Julkaisu
15:2012

VIRANOMAISYHTEISTYÖ RASKAASSA TAVARALIIKENTEESSÄ KAAKKOIS-SUOMESSA

Havaintoja Liikkuvan poliisin, Tullin ja
Rajavartiolaitoksen yhteistyöstä

Lea Hannola
Ekaterina Myller
Etelä-Karjalan liitto
Kymenlaakson liitto
Lappeenrannan teknillinen yliopisto

© Lea Hannola
© Ekaterina Myller
© Etelä-Karjalan liitto
© Kymenlaakson liitto
© Lappeenrannan teknillinen yliopisto

Julkaisija
C.A.S.H.
Turun yliopiston kauppakorkeakoulu
FI-20014 Turun yliopisto, Finland
www.cash-project.eu

Kaikki oikeudet pidätetään. Tätä julkaisua tai mitään sen osaa ei saa jäljentää, tallentaa hakujärjestelmään tai siirtää missään muodossa tai millään keinolla – sähköisesti, mekaanisesti, kopioimalla, tallentamalla tai muuten – ilman julkaisijan ennalta antamaa kirjallista lupaa. Vaikka julkaisun tietojen täsmällisyys on pyritty varmistamaan asiaankuuluvalla huolella, julkaisija ei ole vastuussa mahdollisista virheistä tai puutteista.

Julkaisu on tuotettu Euroopan unionin tuella. Julkaisun sisällöstä vastaa yksinomaan tekijät, eikä sen voida katsoa kuvastan Euroopan unionin näkemyksiä.

ISBN 978-952-249-219-7 (PDF)
ISBN 978-952-249-218-0 (PRINT)

656.1

TIIVISTELMÄ

Tämän tutkimuksen tarkoituksena on kuvailla Suomen viranomaisten eli liikkuvan poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen nykyisiä toimintatapoja ja yhteistyötä Kaakkois-Suomessa sekä erityisesti Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson alueilla. Tavoitteena on kuvata, miten kyseisten viranomaisten yhteistyö on toteutettu raskaan tavaraliikenteen osalta ja mitä hyötyjä ja haasteita yhteistyöhön liittyy. Lisäksi tavoitteena on selvittää, mitä hyötyjä ja haasteita liittyy Suomen rajat ylittävään, esimerkiksi Suomen ja Venäjän raja-asemien tullien väliseen yhteistyöhön.

Tiedot on kerätty haastattelemalla Suomen viranomaisia. Haastattelut toteutettiin kolmella Kaakkois-Suomen rajanylityspaikalla Imatralla, Vaalimaalla ja Nuijamaalla sekä viranomaisten toimipaikoilla Kotkassa, Kouvolassa ja Imatralla. Haastatteluja varten tutkijat seurasivat raskasta tavarankuljetusliikennettä esimerkiksi Saksasta HaminaKotkan sataman ja kaakkoisen rajanylityspaikan kautta Venäjälle ja takaisin. Tavoitteena oli selvittää, miten viranomaisten nykyiset yhteistyömenettelyt toimivat ja millaisia haasteita ja yhteistyön muotoja tällä Euroopan unionin ulkorajalla esiintyy.

Tulosten perusteella voidaan todeta, että liikkuvan poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen välinen yhteistyö Kaakkois-Suomessa toimii hyvin. Jokaisella toimijalla on omat vastualueensa, tiedonvaihto on sujuvaa, ja apua tarjotaan aina tarvittaessa. Yhteistyöstä saatavia hyötyjä ovat muun muassa viranomaisten välinen tiedonvaihto, yhteiset koulutukset, yhdenmukaiset toimintatavat ja menetelmät sekä yhteiset teknologiat. Yhteistyössä on myös haasteita, esimerkiksi resurssipula, mikä näkyy yhteisten koulutusten vähentämisenä. Suomalaisten ja venäläisten viranomaisten välisen yhteistyön hyötyjä ovat esimerkiksi tiedonvaihto

sekä Venäjän lainsäädännön tuntemus. Haasteita aiheuttavat erilaiset työskentelykulttuurit, kielimuuri ja Venäjän nopeasti muuttuva lainsäädäntö.

SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ	5
SISÄLLYSLUETTELO	7
KUVIOLUETTELO	9
TAULUKKOLUETTELO	11
1 JOHDANTO	13
1.1 C.A.S.H.-hanke	13
1.2 Tutkimuksen tavoitteet	13
2 SUOMEN LIIKENNE	15
2.1 Suomen kautta kulkeva transitoliikenne	15
2.2 Rajanylityspaikat Kaakkois-Suomessa	18
3 SUOMEN VIRANOMAISET	21
3.1 Poliisi	21
3.2 Rajavartiolaitos	22
3.3 Tulli	23
3.4 Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen yhteistyö	25
4 TUTKIMUSPROSESSI	27
5 TULOKSET	29
5.1 Nuijamaan rajanylityspaikka	29
5.1.1 Tullin ja rajavartijoiden tehtävät	30
5.1.2 Viranomaisten välinen yhteistyö	31
5.2 Imatran rajanylityspaikka	32
5.2.1 Tullin ja rajavartijoiden tehtävät	33
5.2.2 Viranomaisten välinen yhteistyö	34
5.3 Vaalimaan rajanylityspaikka	35
5.3.1 Tullin ja rajavartijoiden tehtävät	35
5.3.2 Viranomaisten välinen yhteistyö	36
5.4 HaminaKotkan sataman tulli	37
5.4.1 Tullin tehtävät	38
5.4.2 Viranomaisten välinen yhteistyö	39
5.5 Liikkuva poliisi	40
5.5.1 Kouvolan ja Imatran toimipaikat	40

5.5.2	Viranomaisten välinen yhteistyö	42
5.6	Viranomaisyhteistyö Suomessa.....	43
5.6.1	Kansallisen yhteistyön hyödyt	43
5.6.2	Kansallisen yhteistyön haasteet	44
5.7	Kansainvälinen viranomaisyhteistyö.....	45
5.7.1	Kansainvälisen yhteistyön hyödyt.....	45
5.7.2	Kansainvälisen yhteistyön haasteet	46
6	LOPUKSI	47
	LÄHTEET.....	49
	LIITE	53

KUVIOLUETTELO

Kuvio 1. Kaakkois-Suomi (ELY-keskus et al. 2011).....	14
Kuvio 2. Itään suuntautunut maantietransito neljännesvuosittain vuosina 2007–2012 (1000 tonnia) (Tullihallitus 2012a).	16
Kuvio 3. Itään suuntautunut maantietransito neljännesvuosittain vuosina 2007–2012 (miljardia euroa) (Tullihallitus 2012a). .	17
Kuvio 4. Kaakkois-Suomen keskeiset rajanylityspaikat ja -reitit (ELY-keskus et al. 2011).....	18
Kuvio 5. Raskas liikenne Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoilla vuosina 1992–2010 ja ennuste vuodelle 2020 (ELY-keskus et al. 2011).	19
Kuvio 6. Nuijamaan rajanylityspaikka (ELY-keskus et al. 2011).....	29
Kuvio 7. Imatran rajanylityspaikka (ELY-keskus et al. 2011).....	33
Kuvio 8. Vaalimaan rajanylityspaikka (ELY-keskus et al. 2011).....	35
Kuvio 9. HaminaKotkan Mussalon satama (Steveco 2012).	38

TAULUKKOLUETTELO

Taulukko 1. Suomesta Venäjälle suuntautunut raskas liikenne tärkeimmillä rajanylityspaikoilla vuosina 2005–2011; rekkojen määrä pyöristetty lähimpään sataan (Tullihallitus 2012b).	20
Taulukko 2. Suomalaisviranomaisten haastattelut, lokakuu 2011–maaliskuu 2012.	27
Taulukko 3. Tullin ja Rajavartiolaitoksen tehtävät Nuijamaan raja-asemalla.	31
Taulukko 4. Taulukko Tullin ja Rajavartiolaitoksen tehtävät Imatran raja-asemalla.	34
Taulukko 5. Taulukko Tullin ja Rajavartiolaitoksen tehtävät Vaalimaan raja-asemalla.	36
Taulukko 6. Kotkan tullin tehtävät.	39
Taulukko 7. Liikkuvan poliisin raskaaseen tavaraliikenteeseen liittyvät tehtävät Kouvolassa ja Imatralla.	41

1 JOHDANTO

1.1 C.A.S.H.-hanke

Tämä tutkimus on osa C.A.S.H.-hanketta (Connecting Authorities for Safer Heavy Goods Traffic in the Baltic Sea Region). Hankkeen tavoitteena on kehittää käytännön ratkaisuja, joilla Itämeren alueen kansainvälisistä maantiekuljetuksista saadaan turvallisempia, ennakoitavampia ja kannattavampia. Hankkeen päämäärä pyritään saavuttamaan

- kehittämällä viranomaisyhteistyötä
- yhdenmukaistamalla valvovien viranomaisten koulutusta
- testaamalla viranomaisten käyttämiä turvallisuusvälineitä ja tietojärjestelmiä.

Hanke kokoaa yhteen poliisiviranomaisia ja muita raskasta tavarankuljetusliikennettä valvovia viranomaisia Itämeren alueella. Sen lisäksi että yhdenmukaistetuista toimintatavoista on hyötyä viranomaisille, hankkeesta on etua koko logistiikka-alalle. Hankkeen koordinointiin osallistuu Turun yliopiston kauppakorkeakoulu. C.A.S.H.-hankkeen rahoittamisessa on mukana Euroopan unioni (Euroopan aluekehitysrahasto) Baltic Sea Region Programme 2007–2013 -ohjelman kautta. (C.A.S.H. 2011.)

1.2 Tutkimuksen tavoitteet

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää ja kehittää viranomaisten välisiä nykyisiä yhteistyömuotoja maantiekuljetusten osalta. Tutkimus on sidoksissa C.A.S.H.-hankkeen keskeiseen päämäärään *edistää parempaa yhteistyötä liikennettä valvovien ja rajaviranomaisten välillä*

niiden kokemusten pohjalta, joita on saatu Suomen poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen välisestä, yli 10 vuotta jatkuneesta yhteistoiminnasta.

Tutkimuksessa kuvaillaan Suomen viranomaisten eli liikkuvan poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen yhteistyötä Kaakkois-Suomessa sekä erityisesti Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson alueilla (kuvio 1). Tavoitteena on kuvata, miten kyseisten viranomaisten yhteistyö on toteutettu ja mitä hyötyjä ja haasteita yhteistyöhön liittyy. Lisäksi tutkimuksen tavoitteena on selvittää, mitä hyötyjä ja haasteita liittyy Suomen rajat ylittävään, esimerkiksi Suomen ja Venäjän raja-asemien tullien väliseen yhteistyöhön.



Kuvio 1. Kaakkois-Suomi (ELY-keskus et al. 2011).

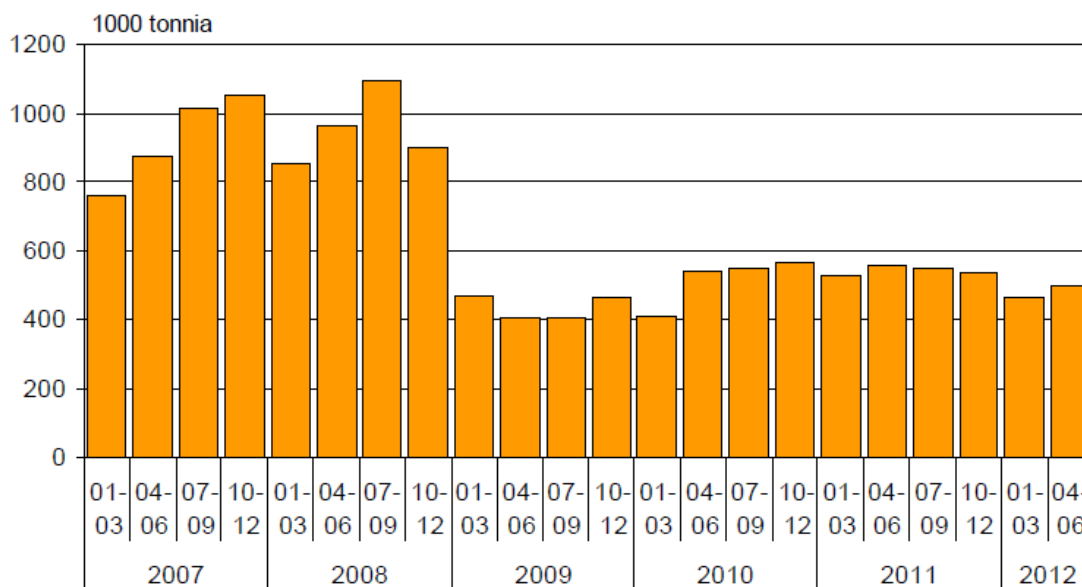
2 SUOMEN LIIKENNE

2.1 Suomen kautta kulkeva transitoliikenne

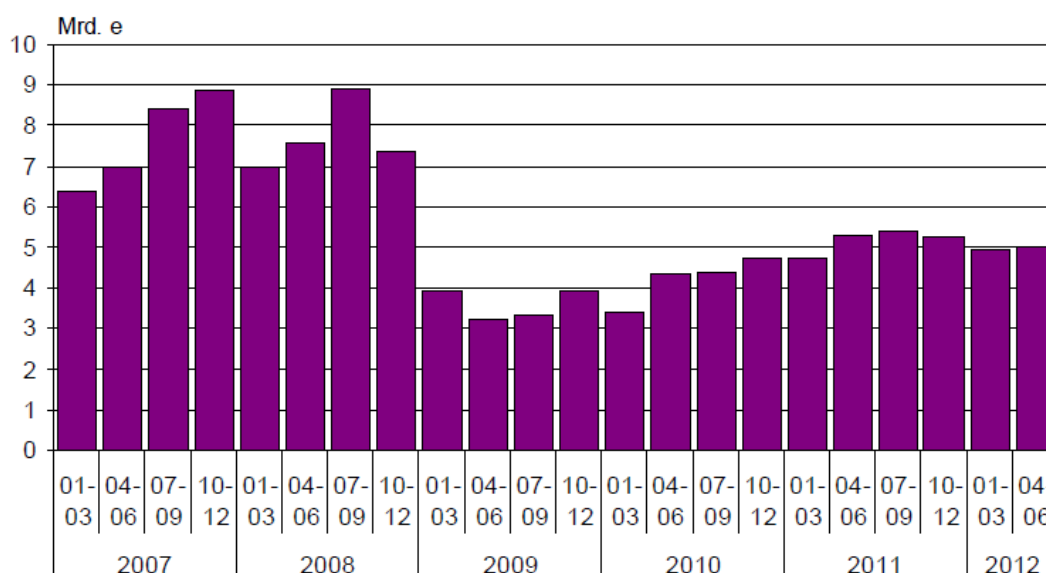
Venäjän talouden nopea ja vahva kasvu on vaikuttanut merkittävästi Suomen kautta Venäjälle suuntautuvan transitoliikenteen kehittymiseen. Transitoliikenne on erityisen tärkeää etenkin Kaakkois-Suomelle. Ruutikaisen ja Tapanisen (2009) mukaan pääasiallinen arvotavaroiden kuljetusreitti EU:sta Venäjälle kulkee Suomen kautta. Vuonna 2008 noin 13 prosenttia Venäjälle suuntautuneen viennin kokonaisarvosta kulki Suomen kautta (ibid.). *Suomen satamien* (Kotka, Hamina, Hanko, Turku ja Helsinki) kautta kulkeva ja niistä *maanteitse* jatkuva kuljetusreitti on muodostunut tärkeimmäksi Suomen kautta itään kulkevaksi reitiksi (Posti et al. 2009). Inkisen et al. (2009) mukaan *rautateitse* itään suuntautuvat transitokuljetukset ovat verrattain vähäisiä pääasiassa tullimaksujen ja niihin liittyvien ongelmien vuoksi. Posti et al. (2009) nostaa lisäksi esille puutteita, jotka liittyvät erityisesti rautatiekuljetuspalvelujen integrointiin. Tavarointa kuljetetaan jossain määrin myös *ilmateitse* Suomeen ja sitten *maakuljetuksina* Venäjälle (Posti et al. 2009).

Itään suuntautuvan maantietransiton kehitys vuoden 2007 ja vuoden 2012 toisen neljänneksen välisenä aikana on esitetty kuvioissa 2 ja 3 sekä tonneina että euroina. Tullihallituksen tilastojen (2012a) mukaan itään suuntautunut maantietransito väheni huomattavasti tammikuussa 2009 sekä tonneissa että euroissa mitattuna. Vuoden 2010 ensimmäisen neljänneksen aikana itään suuntautui 409 miljoonaa tonnia transitotavaraa, mikä on lähes 13 prosenttia vähemmän kuin vuoden 2009 ensimmäisellä neljänneksellä. Transitotavaran arvo oli 3,4 miljardia euroa vuoden 2010 ensimmäisellä neljänneksellä; laskua

oli hieman yli 13 prosenttia vuoden 2009 ensimmäiseen neljännekseen verrattuna. Itään suuntautuneiden transitokuljetusten arvo kasvoi kuitenkin 35 prosenttia vuoden 2010 toisella neljänneksellä verrattuna edeltävän vuoden samaan ajankohtaan ja eritoten koneiden, laitteiden ja autojen osuus kuljetuksista suureni. Huhtikuussa 2010 transitokuljetuksia tehtiin poikkeuksellisen paljon, koska satamatyöntekijät olivat lakossa maaliskuussa 2010 (Tullihallitus 2010). Vuoden 2010 toisesta neljänneksestä vuoden 2011 loppuun itään suuntautunut maantietransito pysyi melko vakaana. Vuoden 2012 alussa transitoliikenteen määrä väheni hieman pääosin automäärän laskun vuoksi (Tullihallitus 2012a).



Kuvio 2. Itään suuntautunut maantietransito neljännesvuosittain vuosina 2007–2012 (1000 tonnia) (Tullihallitus 2012a).

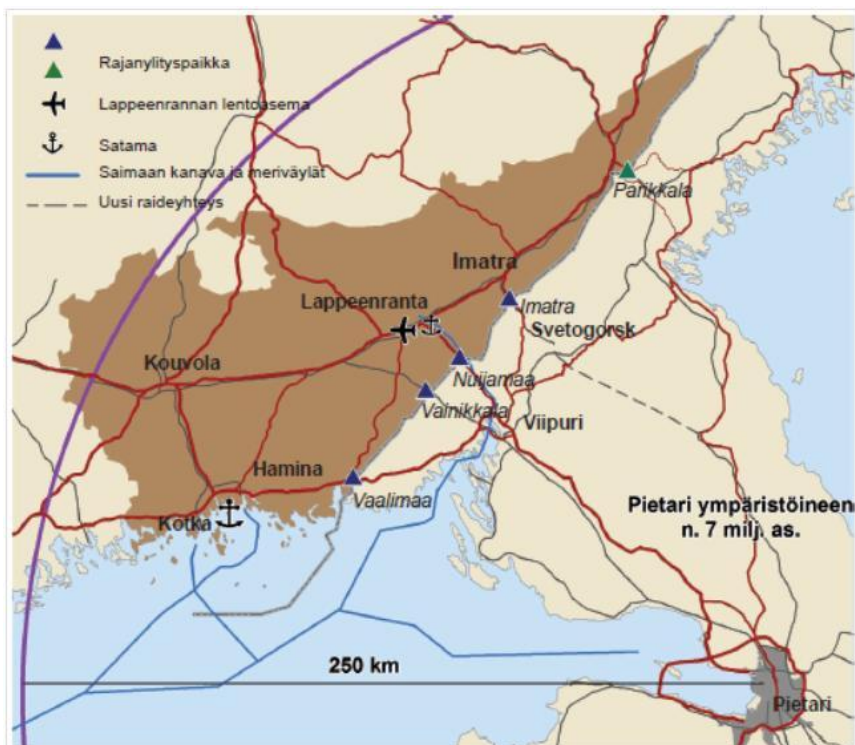


Kuvio 3. Itään suuntautunut maantietransito neljännesvuosittain vuosina 2007–2012 (miljardia euroa) (Tullihallitus 2012a).

Länteen suuntautuvat transitokuljetukset sisältävät lähinnä massatuotteita ja alhaisen jalostusasteen tuotteita. Koska itään suuntautuva transito on arvoltaan suurempaa kuin länsitransito, myös sen merkitys koko logistiikka-alalle Suomessa on suurempi (Inkinen et al. 2009). Suomen kautta länteen suuntautuvat transitokuljetukset tapahtuvat pääasiassa rautateitse Venäjällä sijaitsevista tuotantopaikoista Suomen satamiin, mistä tavara kuljetetaan meriteitse muualle maailmaan (Ruutikainen ja Tapaninen 2009). Toisin kuin itätransitossa taloudellisella taantumalla ei havaittu olleen mitään vaikutusta länsitransitoon vuonna 2009. Suurimman osan länsitransitosta muodostavat malmit, konsentraatit ja kemikaalit, joiden yhteinen arvo on noin 3,9 miljardia euroa eli 87 prosenttia koko länteen suuntautuvan transiton arvosta. Öljytuotteiden ja yksittäisten tavaraerien määrät ovat vähentyneet vuodesta 2003.

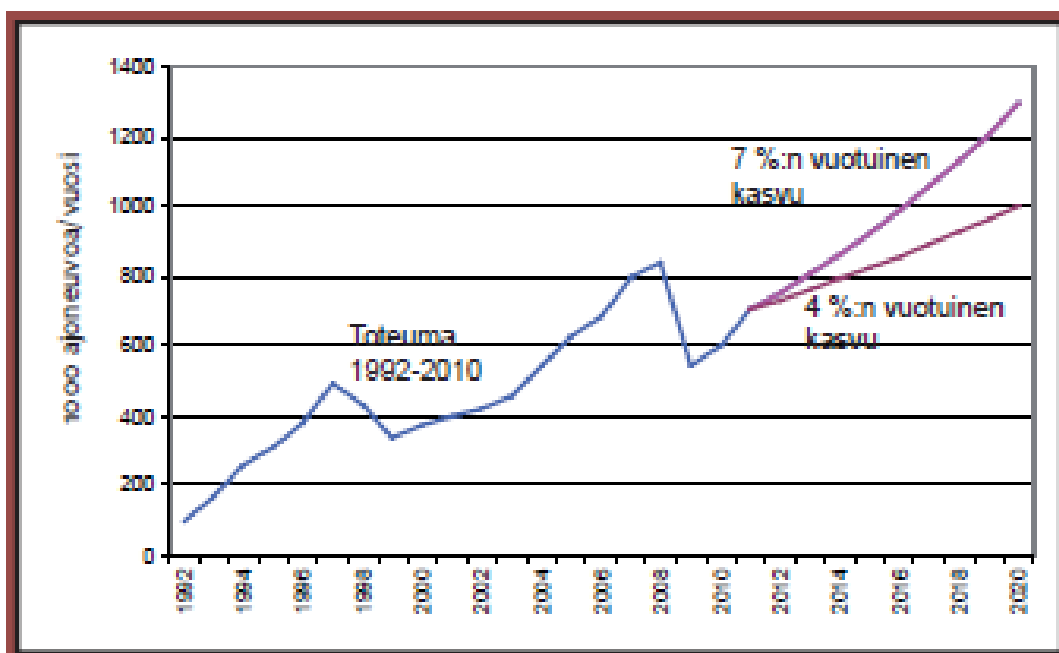
2.2 Rajanylityspaikat Kaakkois-Suomessa

Kaakkois-Suomen pääasialliset rajanylityspaikat ovat Imatran, Nuijamaan, Vainikkalan ja Vaalimaan rajanylityspaikat, kuten kuviosta 4 käy ilmi. Vaalimaa on tärkein Euroopan unionin ja Venäjän välinen tulli ja raja-asema (Vaalimaa 2012). Vuonna 2009 yli 70 prosenttia Suomen kautta itään suuntautuneesta transitotavarasta ylitti rajan Vaalimaalla, jonka kautta kuljetettiin yhteensä 1,3 miljardia tonnia transitotavaraa. Vuoteen 2008 verrattuna transitokuljetukset vähenivät vuonna 2009 Vaalimaalla 43 prosenttia, Nuijamaalla 68 prosenttia ja Imatralla 75 prosenttia (Tullihallitus 2010). Liikenne on kuitenkin lisääntymässä rajaliikenteen pääasiallisilla valtateilla. Suomen kautta kulkeneen transitoviennin arvo vuonna 2010 oli noin 17 miljardia euroa, mikä tarkoittaa 19 prosentin kasvua vuodesta 2009 (ELY-keskus et al. 2011). Vuonna 2011 Venäjälle suuntautuneiden transitokuljetusten arvo oli 20,7 miljardia euroa (Tullihallitus 2012b).



Kuvio 4. Kaakkois-Suomen keskeiset rajanylityspaikat ja -reitit (ELY-keskus et al. 2011).

Kuviossa 5 esitetään raskaan liikenteen kehitys Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoilla vuosien 1992 ja 2010 välisenä aikana. Lisäksi siinä ovat mukana vuosille 2011–2012 laaditut ennusteet 4 ja 7 prosentin vuotuisen kasvun mukaisesti. Myös ajoneuvoliikenteen ennustetaan lisääntyvän lähitulevaisuudessa (ELY-keskus et al. 2011). Taulukossa 1 on esitetty Venäjälle suuntautuneen raskaan transitoliikenteen määrä Kaakkois-Suomen tärkeimmillä rajanylityspaikoilla vuosina 2005–2011. Taulukosta voi havaita, että raskas liikenne lisääntyi vuonna 2011 Imatralla 17 prosenttia, kun taas Niiralassa se väheni 5 prosenttia edeltävään vuoteen verrattuna (Tullihallitus 2012b).



Kuvio 5. Raskas liikenne Kaakkois-Suomen rajanylityspaikoilla vuosina 1992–2010 ja ennuste vuodelle 2020 (ELY-keskus et al. 2011).

Taulukko 1. Suomesta Venäjälle suuntautunut raskas liikenne tärkeimmillä rajanylityspaikoilla vuosina 2005–2011; rekkojen määrä pyöristetty lähimpään sataan (Tullihallitus 2012b).

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Lukumäärän muutos (%) 2010-2011
Imatra	52 900	64 700	101 300	110 200	42 500	56 900	66 800	17
Nuijamaa	118 000	118 600	137 500	153 500	68 200	91 900	91 600	0
Vaalimaa	177 200	238 000	221 700	230 200	175 500	161 100	172 900	7
Niirala	32 900	30 700	24 500	26 400	23 000	23 900	22 800	-5
Yhteensä	381 000	452 000	485 000	520 300	309 200	333 800	354 100	6

* Taulukon luvut ovat sadan kuorma-auton tarkkuudella.

3 SUOMEN VIRANOMAISET

3.1 Poliisi

Poliisin toimintaa ohjaa ja valvoo sisäasiainministeriö. Poliisin organisaatio on kaksiportainen. Sisäasiainministeriön alainen Poliisihallitus johtaa ja ohjaa operatiivista poliisitoimintaa. Sen suorassa alaisuudessa toimivat poliisilaitokset, poliisin valtakunnalliset yksiköt sekä Poliisiammattikorkeakoulu ja Poliisin tekniikkakeskus. Poliisihallitus vastaa kyseisten yksikköjen tulosohtauksesta. Poliisin valtakunnallisia yksiköitä ovat keskusrikospoliisi, Liikkuva poliisi ja suojelupoliisi. (Poliisi 2012.)

Keskusrikospoliisi on erikoistunut järjestäytyneen ja ammattimaisen rikollisuuden torjuntaan, suojelupoliisi valtion sisäistä ja ulkoista turvallisuutta vaarantavien hankkeiden ja rikosten torjuntaan ja Liikkuva poliisi liikenteen valvontaan. Liikkuva poliisi on liikennevalvontaan erikoistunut poliisin valtakunnallinen yksikkö. Se edistää liikenneturvallisuutta valvomalla liikennettä erityisesti pääteillä sekä huolehtimalla Euroopan unionin asettamista valvontavelvoitteista. (Poliisi 2012.)

Poliisiammattikorkeakoulu vastaa poliisikoulutukseen rekrytoinnista ja opiskelijavalinnoista, poliisin tutkintokoulutuksesta, johtamiskoulutuksesta, täydennyskoulutuksesta sekä poliisialan tutkimus- ja kehittämistoiminnasta. Poliisin tekniikkakeskus on erikoistunut poliisin kaluston ja välineiden hankintaan. Paikallispoliisi koostuu 24 poliisilaitoksesta, joista jokaiseen sisältyy pääpoliisiasema, vähintään yksi poliisiasema sekä poliisin palvelupisteitä ja yhteispalvelupisteitä. Poliisi työllistää noin 10 900 henkilöä, joista 7 800

on poliiseja. Se tarkoittaa yhtä poliisia 681:tä suomalaista kohti. (Poliisi 2012.)

3.2 Rajavartiolaitos

Rajavartiolaitos on sisäasiainministeriön alaisuudessa toimiva nykyaikainen valtion viranomaisena, joka on saanut toiminnastaan kansainvälistä tunnustusta. Rajavartiolaitoksen ydintoimintoja ovat rajojen valvonta, rajatarkastukset, rikostorjunta, merialueiden turvallisuus, kansainvälinen yhteistyö ja maanpuolustus. (Rajavartiolaitos 2012.)

Rajojen valvonnan tarkoituksena on ylläpitää rajajärjestystä ja -turvallisuutta sekä ehkäistä ja selvittää luvattomia rajanylityksiä. Valvonta kohdistetaan etenkin Schengen-alueen ulkorajalle, jotta voitaisiin estää sen ylittäminen luvatta rajanylityspaikkojen välisellä alueella. Rajavartiolaitos vastaa myös henkilöiden rajatarkastuksista rajanylityspaikoilla. Rajatarkastusten tarkoitus on ylläpitää rajaturvallisuutta. Ne ovat rajanylityksen tai sen aikomuksen perusteella toteutettavia henkilön sekä hänen tavaroidensa ja kulkuneuvonsa tarkastamista ja henkilöiden kuulemista. (Rajavartiolaitos 2012.)

Rajavartiolaitoksen ydintoimintoihin lukeutuu rajat ylittävän rikollisuuden torjunta. Vakavimpia rajat ylittävän rikollisuuden muotoja ovat ihmiskuljetus ja -kauppa sekä laittoman maahantulon järjestäminen. Rajavartiolaitos on lisäksi johtava meripelastusviranomaisena, ja sillä on erilaisia tehtäviä myös merialueen lainvalvontaviranomaisena ominaisuudessa. Maanpuolustus on aina ollut Rajavartiolaitoksen keskeinen tehtävä, joka hoidetaan yhteistoiminnassa puolustusvoimien kanssa. Rajavalvonta eli partiointi maastorajalla ja merialueella on samalla alueellisen koskemattomuuden valvontaa. (Rajavartiolaitos 2012.)

3.3 Tulli

Suomen tulli on osa Euroopan unionin tullijärjestelmää. Tulli on valtiovarainministeriön alainen keskusvirasto, jonka tulosohtajauksesta ministeriö vastaa. Tulli toimii yhteistyössä elinkeinoelämän sekä kotimaisten ja ulkomaisten viranomaisten kanssa. Tulli työllistää noin 2 370 henkilöä. (Tulli 2011.)

Tulli on palvelu- ja lainvalvontaviranomainen, joka

- turvaa osaltaan EU:n sisämarkkinoiden häiriöttömän toiminnan
- edistää kansainvälisen tavarakaupan sujuvuutta ja varmistaa, että säännöksiä noudatetaan
- kantaa ulkomaankauppaan ja tavaroiden valmistukseen liittyvät tullit, verot ja maksut asianmukaisesti
- torjuu terveyteen ja turvallisuuteen sekä Suomen ja EU:n taloudellisiin etuihin kohdistuvia uhkia ja tullirikollisuutta.

(Tulli 2011.)

Tullin velvoitteet viranomaisena ulottuvat valtiovarainministeriön ohella monien muidenkin ministeriöiden toimikenttään. Toisin sanoen:

- EU:n kauppapolitiikan hoitamisessa Tulli on ulkoasiainministeriötä avustava yhteistyökumppani, ja sillä on tässä tehtävässä kiinteät yhteydet myös työ- ja elinkeinoministeriöön, maa- ja metsätalousministeriöön sekä elinkeinoelämän etujärjestöihin.
- Ympäristöministeriölle Tulli kerää öljysuojamaksuja.
- Merenkululaitokselle Tulli kerää vuosittain kymmeniä miljoonia euroja väylämaksuja ja saman verran huoltovarmuusmaksuja Huoltovarmuuskeskukselle.
- Maa- ja metsätalousministeriön kanssa Tullilla on monitasoista yhteistyötä muun muassa maataloustuotteiden vientiin liittyvissä tietopalveluissa sekä EU:n vientisäännösten valvonnassa.

- Tullilla on monenlaista yhteistyötä myös liikenne- ja viestintäministeriön kanssa, ja se esimerkiksi tarkastaa raskaan liikenteen kaluston kunnan maan itärajalta.
- Tullilla on keskeinen rooli niin kutsutussa **PTR- eli poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen välisessä yhteistyössä**.
- Tulli toteuttaa sisäisen turvallisuuden ohjelmaa yhteistyössä sisäasiainministeriön kanssa.
- Lisäksi se toteuttaa sisäisen turvallisuuden ohjelmaa yhteistyössä Säteilyturvakeskuksen (STUK) kanssa. (Tulli 2011.)

Suomen tulli osallistuu Euroopan komission sekä Euroopan unionin neuvoston alaisten komiteoiden ja työryhmien kokouksiin. Niissä valmistellaan lainsäädäntöä ja päätöksiä, jotka takaavat, että tullitoimenpiteet ovat mahdollisimman yhdenmukaisia EU:n alueella, sekä sovitaan tulliyhteistyöoperaatioista. Päätökset koskevat esimerkiksi sitä, mitä nimikettä tietyn tavaran tullauksessa on sovellettava. Nimike taas määrää tavarasta kannettavan tullin sekä mahdolliset verot ja tuontirajoitukset. (Tulli 2011.)

Tulli osallistuu myös Maailman tullijärjestön (WCO) työhön. Järjestö pyrkii yhtenäistämään hallinnoimiensa sopimusten soveltamista ja yksinkertaistamaan tullimenettelyjä kaikkialla maailmassa. Suomella on myös kahdenvälisiä tulliyhteistyösopimuksia eri maiden kanssa. Sopimukset mahdollistavat kansainvälisen yhteistyön muun muassa tullivalvonnassa ja tullirikostorjunnassa. Myös pohjoismainen tulliyhteistyö on tiivistä ja tehokasta. Suomella on Ruotsin ja Norjan kanssa yhteisiä toimipaikkoja, joissa työskentelee kummankin maan tullivirkailijoita. Erittäin merkittävää on myös hallinnollinen yhteistyö muiden lähialueiden eli Venäjän ja Baltian maiden kanssa. (Tulli 2011.)

3.4 Poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen yhteistyö

Suomen viranomaisten välisestä yhteistyöstä säädetään valtioneuvoston asetuksessa poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen yhteistoiminnasta (1126/2009), joka astui voimaan 1. tammikuuta 2010. Asetuksen ensimmäisessä pykälässä säädetään, että poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen valtakunnallisen yhteistoiminnan (PTR-yhteistyö) johtamista varten on valtakunnallinen PTR-johtoryhmä, johon kuuluvat poliisiylijohtaja, Tullihallituksen pääjohtaja ja Rajavartiolaitoksen päällikkö sekä muut yhteistyöjäsenet. Valtakunnallisessa PTR-johtoryhmässä poliisiylijohtaja, Tullihallituksen pääjohtaja sekä Rajavartiolaitoksen päällikkö sopivat yhteisistä toimintalinjoista ja yhteistyön yleisistä perusteista, tehtävien yhteensovittamisesta ja ohjaamisesta, yhteistoiminnan keskeisistä muodoista ja rakenteista sekä muista yhteistoiminnan kannalta merkittävistä asioista. (Finlex 2009.)

PTR-viranomaisten alueellisen yhteistoiminnan järjestämistä varten on alueellisia PTR-johtoryhmiä. Niiden määrästä, kokoonpanosta ja puheenjohtajista päättävät poliisiylijohtaja, Tullihallituksen pääjohtaja ja Rajavartiolaitoksen päällikkö. Alueellisten PTR-johtoryhmien tehtäviä ovat valtakunnallisen PTR-johtoryhmän päätösten toimeenpano, yhteistoimintaa koskevien alueellisten asioiden käsitteleminen ja tarpeellisten esitysten tekeminen valtakunnalliselle PTR-johtoryhmälle, alueellisen yhteistoiminnan seuranta ja siitä raportointi valtakunnalliselle PTR-johtoryhmälle sekä yhteistoiminta-asioista päättäminen yhdessä valtakunnallisen PTR-johtoryhmän kanssa. (Finlex 2009.)

Suomalainen poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen (PTR) välinen yhteistyö on kansainvälisesti ainutlaatuinen yhteistyön muoto. Yhteistyötä on tehty vuosia, mutta viimeisten kymmenen vuoden aikana se on laajentunut myös rikostiedusteluun. PTR-yhteistyönä tehtävä rikostiedustelu painottuu vakavaan ja rajat ylittävään

rikollisuuteen. PTR-yhteistyön tavoitteena on edistää viranomaisten välistä yhteistyötä, jotta sisäiseen turvallisuuteen liittyvät tehtävät voidaan hoitaa tehokkaasti ja joustavasti. (Rajavartiolaitos 2012.)

Valtioneuvoston asetuksessa poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen yhteistoiminnasta säädetään, että valtakunnallinen PTR-johtoryhmä päättää PTR-rikostiedusteluyksiköiden perustamisesta ja lakkauttamisesta. Rikostorjuntatoimenpiteiden suorittamisesta vastuussa olevien PTR-yksiköiden päälliköt päättävät yhteisen tiedonhankinta- ja tutkintaryhmän perustamisesta ja lakkauttamisesta. (Finlex 2009.)

4 TUTKIMUSPROSESSI

Tutkimuksen materiaali kerättiin haastattelemalla Suomen viranomaisia eli liikkuvaa poliisia, Rajavartiolaitosta ja Tullia. Haastattelut toteutettiin kolmella Kaakkois-Suomen rajanylityspaikalla Imatralla, Nuijamaalla ja Vaalimaalla sekä viranomaisten toimipaikoilla Kotkassa, Kouvolassa ja Imatralla. Kaikkiaan haastateltavia oli 13, kuten taulukosta 2 käy ilmi. Tullin ja Rajavartiolaitoksen haastattelut toteutettiin Imatran, Nuijamaan ja Vaalimaan raja-asemilla lukuun ottamatta yhtä haastattelua, joka tehtiin HaminaKotkan sataman tullin tiloissa. Liikkuvan poliisin virkamiehiä haastateltiin heidän toimipaikoillaan Kouvolassa ja Imatralla. Haastattelut toteutettiin lokakuun 2011 ja maaliskuun 2012 välisenä aikana. Haastattelukysymykset ovat tämän raportin liitteenä. Kaikki haastattelut äänitettiin ja litteroitiin.

Taulukko 2. Suomalaisviranomaisten haastattelut, lokakuu 2011–maaliskuu 2012.

	Imatra	Nuijamaa	Vaalimaa	Kotka	Kouvola
Tulli	1 henkilö	3 henkilöä	1 henkilö	1 henkilö	
Rajavartiolaitos	1 henkilö	1 henkilö	2 henkilöä		
Liikkuva poliisi	2 henkilöä				1 henkilö

Tutkimuksessa seurattiin raskaita maantiekuljetuksia esimerkiksi Saksasta HaminaKotkan sataman ja kaakkoisen rajanylityspaikan kautta Venäjälle ja takaisin. Tavoitteena oli selvittää, miten viranomaisten nykyiset yhteistyömenettelyt toimivat ja millaisia haasteita ja yhteistyön muotoja tällä Euroopan unionin ulkorajalla esiintyy. Haastateltavat valittiin sen perusteella, olivatko he työnsä

puolesta tekemisissä maantiekuljetusten sekä vaarallisten aineiden ja tavaroiden kuljetusten kanssa. Haastateltavat työskentelivät kyseisellä reitillä, ja/tai heillä oli päätösvaltaa raskaisiin tavarakuljetuksiin ja niiden valvontaan.

5 TULOKSET

5.1 Nuijamaan rajanylityspaikka

Nuijamaa on kansainvälinen raja-asema Lappeenrannassa Nuijamaan taajamassa. Nuijamaa sijaitsee Lappeenrannan ja Viipurin välissä Saimaan kanavan välittömässä läheisyydessä. Nuijamaan rajanylityspaikalta on 25 kilometriä Lappeenrannan keskustaan, 32 kilometriä Viipuriin, 250 kilometriä Helsinkiin ja 175 kilometriä Pietariin. Raja-asemalle pääsee Valtatie 13:a pitkin. (Rajaliikenne 2012.) Raja-asema on kuvattuna kuviossa 6.



Kuvio 6. Nuijamaan rajanylityspaikka (ELY-keskus et al. 2011).

Kansainvälinen liikenne Nuijamaalla avattiin 1.6.1975 Suomen ja silloisen Neuvostoliiton välillä. Poliisi suoritti rajatarkastukset vuoteen 1987 saakka vanhalla Viipuriin johtaneella tiellä. Nuijamaalle avattiin

raja-asema rajatarkastuksia varten 16.12.1987. Asema sijaitsi Nuijamaanjärven rannassa aivan Saimaan kanavan läheisyydessä noin kilometri itään nykyisestä asemasta, ja sitä varten rakennettiin uudet tiekaistat saapuvalle ja lähtevälle liikenteelle. Vastuu henkilöliikenteen rajatarkastuksista siirtyi Rajavartiolaitykselle vuoden 1991 alussa. (Rajaliikenne 2012.)

Vuonna 1990 rajan ylitti Nuijamaalla noin 200 000 matkustajaa, ja miljoonan matkustajan raja ylitettiin vuonna 1995. Koska liikenne kehittyi nopeasti 2000-luvulla, ei Nuijamaanjärven rannassa sijainnut vanha raja-asema ollut enää riittävä. Nykyinen rajanylityspaikka avattiin syyskuussa 2006. Vuonna 2008 rajanylittäjiä oli jo yli kaksi miljoonaa. (Rajaliikenne 2012.)

5.1.1 Tullin ja rajavartijoiden tehtävät

Taulukossa 3 esitellään haastatteluissa saatujen tietojen perusteella Nuijamaan tullin ja rajavartijoiden raskaaseen maantieliikenteeseen liittyviä tehtäviä. Siitä voidaan havaita, että vaikka tullivirkailijoiden ja rajavartijoiden tehtävät poikkeavat toisistaan joiltakin osin, ne sisältävät myös monia päällekkäisyyksiä. Käytännöllisesti katsoen kaikki työtehtävät tehdään rajanylityspaikalla. Poikkeuksen muodostavat PTR-valvontaiskut, joissa ajoneuvojen ja kuljettajien tarkastukset voidaan toteuttaa tien varressa.

Taulukko 3. Tullin ja Rajavartiolaitoksen tehtävät Nuijamaan raja-asemalla.

Nuijamaan tulli	Nuijamaan rajavartiolaitos
<ul style="list-style-type: none"> • Tavarankäytön tarkastus • Ajoneuvojen kuntoisuuden tarkastus • Passintarkastus (raskas liikenne) • Ajoneuvojen punnitukset ja korkeuden mittaukset, jarrujen tarkastus • Lastin tarkastus sisällön varmistamiseksi tullausta ja verotusta varten • Tyhjien ajoneuvojen tarkastus piilotetun tavarankäytön löytämiseksi • Asiakirjojen tarkastus (vakuutukset, rekisteriotteet, viisumit, ajo- ja lepoajat, ajokortti, matkalupa, poikkeusluvat) • Kuljettajien puhallutukset, ajokunnon tarkastus • Liikenteen valvontatehtävät (liikkuva poliisi) 	<ul style="list-style-type: none"> • Liikenteen valvonta (henkilö- ja linja-autot) • Viisumien/oleskelulupien tarkastus • Passintarkastus (henkilöliikenne) • Laiton maahantulo (piiloutuneiden etsintä rekkojen tavaratiloista, hyteistä tai rakenteista) • Ajoneuvokunnon tarkastus (yhteistyössä, päävastuu Tullilla) • Ajo- ja lepoajat (yhteistyössä, päävastuu Tullilla) • PTR-valvontapäivät (yhdessä katsastuskonttoreiden edustajien kanssa), esim. jarrujen tarkastukset • Tarkastukset koirien avulla

5.1.2 Viranomaisten välinen yhteistyö

Viranomaisten välinen yhteistyö Nuijamaan raja-asemalla toteutetaan pääasiassa niin kutsutun Nuija-hankkeen puitteissa. Hanke edustaa yhteistyömallia, jossa tullivirkailijat ja rajavartijat suorittavat tehtäviään ristiin; toisin sanoen rajavartijat tekevät tullivirkailijoiden tehtäviä ja päinvastoin. Liikenteen valvonta, tulli- ja rajatarkastukset ajokaistoilla, ajokorttien tarkastus ja passintarkastus sekä raskaan liikenteen valvonta ovat Nuija-hankeeseen sisältyviä tehtäviä, joita hoidetaan siis vuorotellen. Ajoneuvojen kuntoisuuden tarkastus on varsinaisesti tullivirkailijoiden tehtävä, mutta siitä huolehditaan tavallisesti yhteistyössä rajavartijoiden kanssa. Tarkastukset voi tehdä kumpi tahansa taho, vaikka päävastuu on tullivirkailijoilla. Tullin ja rajavartijoiden välistä yhteistyötä tehdään myös yhteisten

vuoronaloituspalaverien muodossa. Näissä palavereissa molemmille osapuolille annetaan samat tiedot ja vuoron aloitus suunnitellaan yhdessä. Myös Tullin, Rajavartiolaitoksen ja liikkuvan poliisin yhteiset tietokannat ja tietojärjestelmät ovat yksi yhteistyön muoto, sillä yhden osapuolen syöttämät tiedot ovat kaikkien viranomaisyhteistyöhön osallistuvien saatavilla. Lisäksi viranomaisten välinen puhelin- ja sähköpostiviestintä on tehokasta ja mahdollistaa päivittäisen yhteistyön.

Viranomaisten väliseen yhteistyöhön kuuluvat myös niin kutsutut PTR-valvontaiskut. Näihin valvontaiskuihin osallistuvat liikkuvan poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen viranomaiset, ja useimmiten läsnä on myös katsastuskonttoreiden edustajia. Valvontaiskupäivät suunnitellaan aina vuosittain vuodeksi eteenpäin. Nuijamaan raja-asemalla valvontaiskuja tehdään kolmen viikon välein. Valvontaiskujen lisäksi Liikkuva poliisi käy Nuijamaan raja-asemalla satunnaisesti tekemässä tarkastuksia yhteistyössä tullivirkailijoiden ja rajavartijoiden kanssa.

5.2 Imatran rajanylityspaikka

Imatran raja-asema avattiin vuonna 1972 Venäjän Svetogorskin rakennusteollisuuden tarpeisiin suuntautuneita kuljetuksia varten. Ensimmäiset turistimatkat järjestettiin vuonna 1990, ja vuonna 1995 matkustajamäärä kohosi noin 400 000:een. Nykyinen raja-asema otettiin käyttöön vuonna 1998, ja se avattiin kansainvälisille kuljetuksille vuonna 2002. Vuonna 2008 rajan ylitti Imatran raja-asemalla yli miljoona matkustajaa. (Rajaliikenne 2012.) Imatran rajanylityspaikka on kuvattuna kuviossa 7.



Kuvio 7. Imatran rajanylityspaikka (ELY-keskus et al. 2011).

5.2.1 Tullin ja rajavartijoiden tehtävät

Taulukossa 4 esitellään haastatteluissa saatujen tietojen perusteella Imatran tullin ja rajavartijoiden raskaaseen maantieliikenteeseen liittyviä tehtäviä. Tullin päävastuulla Imatralla ovat ajoneuvojen ja niiden kuntoisuuden tarkastukset. Tulli vastaa myös tulliselvityksestä sekä ajoneuvopaperien ja muiden kuljetusasiakirjojen tarkastuksesta. Rajavartijoiden päävastuulla Imatralla ovat kuljettajien ja heidän ajokuntoisuutensa tarkastukset. Rajavartijat tekevät tarvittaessa esimerkiksi puhallutuksia. Rajavartijat ovat vastuussa myös matkustusasiakirjojen tarkastuksesta (esimerkiksi passit ja viisumit) sekä ihmissalakuljetuksen paljastamisesta. Rajavartijat ohjaavat lisäksi Venäjälle lähtevää liikennettä; Venäjältä saapuvan liikenteen ohjauksesta vastaavat tullivirkailijat.

Taulukko 4. Taulukko Tullin ja Rajavartiolaitoksen tehtävät Imatran raja-
asemalla.

Imatran tulli	Imatran rajavartiolaitos
<ul style="list-style-type: none"> • Ajoneuvojen kuntoisuuden tarkastus • Kuormauksen ja sidonnan oikeellisuuden tarkastus • Tullivarmuuden valvominen • Salakuljetustapausten selvittäminen • Ajoneuvojen sinetöintikuntoisuuden valvominen • Tulliselvitys • Saapuvan liikenteen ohjaus • Asiakirjojen tarkastus (esim. ajokortti, työ- ja oleskeluluvat) 	<ul style="list-style-type: none"> • Matkustusasiakirjojen tarkastus (esim. passit, viisumit) • Kuljettajien ajokuntoisuuden tarkastus (esim. puhallutukset) • Ihmissalakuljetuksen paljastaminen (apuna esim. tekniset laitteet, koirat) • Lähtevän liikenteen ohjaus • Raskaan liikenteen tarkastukset (päävastuu Tullilla) • Resurssien jakaminen tilanteen mukaan myös raskaan liikenteen tarkastuksiin

5.2.2 Viranomaisten välinen yhteistyö

Tullin ja Rajavartiolaitoksen välinen yhteistyö Imatran rajanylityspaikalla perustuu pääasiassa parityöskentelyyn. Ajoneuvoja tarkastettaessa tullivirkailija vastaa ajoneuvon tarkastuksesta ja rajavartija kuljettajan tarkastuksesta. Rajavartijat myös huolehtivat turvallisuudesta ajoneuvoja tarkastettaessa. Viranomaisten välillä tehdään yhteistyötä tarpeen ja saatavilla olevien resurssien mukaan. Viranomaisyhteistyötä voidaan pitää vastavuoroisena, päivittäisenä auttamisena ja neuvomisena.

Tulli ja Rajavartiolaitos tekevät Imatralla läheistä yhteistyötä myös liikkuvan poliisin kanssa. Viranomaisilla on noin kerran vuodessa teemapäivä, jolloin ne tarkastavat ajoneuvoja E6-moottoritiellä. Niillä on myös yhteisiä raskaan tavaraliikenteen koulutuspäiviä, joita Tulli järjestää muutaman kerran vuodessa. Lisäksi Liikkuva poliisi ja Tulli tekevät yhteistyötä ajoneuvojen tarkastuksissa pääteillä ja rajanylityspaikoilla.

5.3 Vaalimaan rajanylityspaikka

Vaalimaan raja-asema avattiin vuonna 1958, ja se oli ensimmäinen maantieliikenteen rajanylityspaikka Suomen ja Neuvostoliiton välillä. Raskas tavaraliikenne Suomen ja Neuvostoliiton välillä Vaalimaan kautta alkoi toukokuussa 1961, ja kansainvälisille transitokuljetuksille rajanylityspaikka avautui heinäkuussa 1962. Nykyinen raja-asema rakennettiin vuonna 1996. Vaalimalla rajan ylittää noin 2,7 miljoonaa matkustajaa vuosittain. (Rajaliikenne 2012.) Vaalimaan rajanylityspaikka on kuvattuna kuviossa 8.



Kuvio 8. Vaalimaan rajanylityspaikka (ELY-keskus et al. 2011).

5.3.1 Tullin ja rajavartijoiden tehtävät

Taulukossa 5 esitellään haastatteluissa saatujen tietojen perusteella Vaalimaan tullin ja rajavartijoiden raskaaseen maantieliikenteeseen

liittyviä tehtäviä. Pääasialliset vastuut jakautuvat samalla tavalla kuin Imatran rajanylityspaikalla. Toisin sanoen Vaalimaan tulli vastaa ajoneuvojen ja niiden kuntoisuuden tarkastuksista, tulliselvitysmenettelystä sekä ajoneuvopaperien ja muiden kuljetusasiakirjojen tarkastuksesta. Rajavartijoiden päätehtäviä ovat puolestaan kuljettajien ja heidän ajokuntoisuutensa tarkastukset, matkustusasiakirjojen tarkastus sekä ihmissalakuljetuksen paljastaminen. Rajavartijat ohjaavat lisäksi Venäjälle lähtevää liikennettä; Venäjältä saapuvan liikenteen ohjauksesta vastaavat tullivirkailijat.

Taulukko 5. Taulukko Tullin ja Rajavartiolaitoksen tehtävät Vaalimaan raja-
asemalla.

Vaalimaan tulli	Vaalimaan rajavartiolaitos
<ul style="list-style-type: none"> • Ajoneuvojen kuntoisuuden tarkastus • Lastin tarkastus ja oikeellisuuden valvonta • Tulliselvitys • Tullivarmuuden valvominen • Tullien ja verojen kanto • Ajo- ja lepoaikojen seuranta • Ajoneuvojen punnitukset ja korkeuden mittaukset • ADR-luvat (yhteistyössä liikkuvan poliisin kanssa) • Saapuvan liikenteen ohjaus 	<ul style="list-style-type: none"> • Matkustusasiakirjojen tarkastus (esim. passit, viisumit) • Kuljettajien ajokuntoisuuden tarkastus (esim. puhallutukset) • Ihmissalakuljetuksen paljastaminen • Henkilöautojen tarkastus • Lähtevän liikenteen ohjaus

5.3.2 Viranomaisten välinen yhteistyö

Tullin ja rajavartijoiden välillä tehdään yhteistyötä Vaalimaan rajanylityspaikalla lähes kaikessa päivittäisessä toiminnassa aina tarpeen mukaan. Yhteistyö perustuu pääasiassa yhteistyöstä tehtyihin sopimuksiin (PTR-yhteistyö), kuten kaikilla muillakin Suomen

rajanylityspaikoilla. Myös Vaalimaalla tullivirkailijoilla ja rajavartijoilla on yhteiset vuoronaloituspalaverit, joissa heille annetaan samat tiedot ja joissa myös vuoron aloittaminen suunnitellaan yhdessä.

Tulli ja Liikkuva poliisi tarkastavat yhdessä ajoneuvojen kuntoisuutta. Näissä tarkastuksissa valvotaan muun muassa ajo- ja lepoaikoja, ajoneuvojen painoa ja korkeutta sekä ADR-lupia (vaarallisten tavaroiden kansainvälisistä tiekuljetuksista tehty eurooppalainen sopimus). PTR-yhteistyö näkyy Vaalimaalla myös esimerkiksi turvavöihin tai talvirenkaisiin liittyvinä tietokampanjoina. Poikkeustilanteissa, esimerkiksi vuodenvaihteessa tai pitkien jonojen muodostuessa, Vaalimaan viranomaisten ja liikkuvan poliisin välillä tehdään tavallista enemmän yhteistyötä.

5.4 HaminaKotkan sataman tulli

Haminan ja Kotkan alueella sijaitseva HaminaKotkan satama on erittäin tärkeä Kaakkois-Suomelle, sillä se on merkittävä Euroopan unionin ja Venäjän välisen liikenteen tulli ja rajanylityspaikka. Haminan ja Kotkan satamat olivat omia itsenäisiä yksikköjään ennen kuin ne yhdistyivät HaminaKotka Oy:ksi vuonna 2011. Suuria organisaatio- ja rakennemuutoksia läpikäynyt satama on toiminut nykyisessä muodossaan vuodesta 2011. (HaminaKotkan satama 2012.)

Suomen suurimpana täyden palvelun yleissatamana HaminaKotka palvelee kaikkia lastityyppejä: kontti, roro, nestebulk, kuivabulk, lolo, projektilastit, matkustajaliikenne sekä monipuoliset arvonlisäpalvelut. HaminaKotka sataman sijainnista hyötyvät Suomen vienti- ja tuontiliikenteen lisäksi myös Pietariin ja Moskovaan suuntautuva ja sieltä saapuva liikenne. Sataman alueelle keskittynyt logistiikka, ahtaustoiminta ja satamateollisuus ovat ainutlaatuisia Itämerellä. Yhteydet Suomen ja Venäjän tärkeimmille talousalueille sekä 15 metrin laivaväylä mahdollistavat erinomaiset yhteydet maailmalle. (HaminaKotkan satama 2012.)

Tullilla on toimipaikat sekä Kotkan että Haminan satamissa. Tutkimusta varten haastateltiin HaminaKotkan sataman edustajaa Kotkan Mussalossa. Kuviossa 9 on kuvattuna Mussalon satama HaminaKotkassa.



Kuvio 9. HaminaKotkan Mussalon satama (Steveco 2012).

5.4.1 Tullin tehtävät

Vaikka Mussalon satama Kotkassa on EU:n ja Venäjän välinen rajanylityspaikka, Rajavartiolaitoksella ei ole siellä toimintaa. Selityksenä on se, että kyseisessä satamassa ei ole toistaiseksi lainkaan matkustajaliikennettä. Taulukossa 6 esitellään haastatteluissa saatujen tietojen perusteella Mussalon sataman tullin raskaaseen maantieliikenteeseen liittyviä tehtäviä.

Taulukko 6. Kotkan tullin tehtävät.

Kotkan tulli
<ul style="list-style-type: none">• Ajoneuvojen tarkastus tullivarmuuden turvaamiseksi• Ajoneuvojen kuntoisuuden tarkastus• Kuljettajien ajokuntoisuuden tarkastus• Raskaan liikenteen valvontaiskut kuljettajien ajokuntoisuuden tarkastamiseksi• ADR-valvonta• Ajoneuvojen ja lastiyksiköiden sinetöinti

5.4.2 Viranomaisten välinen yhteistyö

PTR-yhteistyö Kotkan tullissa on vähäistä, koska matkustajaliikennettä ei ole lainkaan. Rajavartiolaitoksen kanssa ei näin ollen tehdä yhteistyötä. Kotkan tullilla on kuitenkin yhteistyötä Kotkan paikallispoliisin, Kouvolan liikkuvan poliisin ja katsastuskonttoreiden edustajien kanssa. Kotkan tulli ei tee kansainvälistä yhteistyötä.

Tulli tekee yhteistyötä paikallispoliisin kanssa pääasiassa kuljettajien ajokuntoisuuden tarkastuksissa. Yhteistyötä tehdään tavallisesti tarkastusiskujen muodossa noin kahdesti vuodessa. Iskut toteutetaan sataman alueella porttien sisäpuolella. Se on ainoa tapa tehdä tällaisia tarkastuksia, sillä satama-alueen ulkopuolella, esimerkiksi rekkojen parkkialueella, tarkastuksia pidettäisiin kuljettajan vapaa-ajan ja yksityisyyden häirintänä. Tarkastuksia tehdään satunnaisesti, eikä niitä aikatauluteta yleensä etukäteen.

Yhdessä liikkuvan poliisin ja katsastuskonttoreiden edustajien kanssa tehtävissä valvontaiskuissa tarkastetaan kuljettajien ajokuntoisuuden lisäksi myös ajoneuvojen kuntoisuus. Tarkastukset tehdään pääasiassa tarkastamalla jarrujen kunto erityisellä

jarrumittauslaitteella, jonka katsastuskonttoreiden edustajat tuovat mukanaan. Iskuja tehdään tavallisesti kahdesti vuodessa.

5.5 Liikkuva poliisi

Liikkuva poliisi on liikenteen valvontaan erikoistunut valtakunnallinen poliisiyksikkö. Se edistää liikenneturvallisuutta valvomalla liikennettä erityisesti pääteillä ja huolehtimalla Euroopan unionin asettamista valvontavelvoitteista. Liikkuva poliisi hoitaa myös kiireellisiä hälytystehtäviä sekä tukee paikallispoliisia järjestyksenpidossa ja rikosten torjunnassa. Myös raskaiden ajoneuvojen sekä maasto- ja vesiliikenteen valvonta kuuluu liikkuvan poliisin vastuualueisiin. Lisäksi Liikkuva poliisi kehittää liikennevalvontavälineitä ja menetelmiä sekä parantaa valvonnan laatua. (Poliisi 2012.)

Raskaan liikenteen valvontatarve on lisääntynyt viime vuosina tuntuvasti. Tärkeimpiä syitä tähän ovat itään suuntautuvan liikenteen sekä rekisteröityjen kuorma-autojen ja ajoneuvoyhdistelmien määrän kasvu. Lisäksi EU asettaa valvontavelvoitteita raskaalle liikenteelle. (Poliisi 2012.)

5.5.1 Kouvolan ja Imatran toimipaikat

Kouvolan liikkuvan poliisin toimipaikat Kaakkois-Suomessa sijaitsevat Kouvolaan ja Imatralla. Kouvolan toimipaikka vastaa pääasiassa Kymenlaakson alueesta ja Imatran toimipaikka Etelä-Karjalasta. Taulukossa 7 luetellaan liikkuvan poliisin raskaan maantiiliikenteen valvontaan liittyvät tehtävät Kouvolaan ja Imatralla. Liikkuvan poliisin perustehtäviin lukeutuu ajoneuvojen ja kuljettajien kuntoisuuden tarkastaminen. Se pitää sisällään kaikkien asiaankuuluvien asiakirjojen, kuten ajokortin ja toimintaluvan, sekä ajo- ja lepoaikojen tarkastuksen.

Lisäksi Liikkuva poliisi huolehtii muun muassa ylikuormien sekä kuormien sitomisen tarkastuksista.

Taulukko 7. Liikkuvan poliisin raskaaseen tavaraliikenteeseen liittyvät tehtävät Kouvolassa ja Imatralla.

Liikkuva poliisi
<ul style="list-style-type: none">• Ajoneuvojen kuntoisuuden tarkastus (esim. jarrut, paino, korkeus)• Kuljettajien ajokuntoisuuden tarkastus (esim. alkoholimittaus)• Ajo- ja lepoajat• Asiakirjojen tarkastus (ajokortti, luvat)• Ylikuormat, kuormanvarmistus• Kuorman sidonnan tarkastus• Erikoiskuljetusten valvonta• ADR-valvonta• Raskaan liikenteen valvontaiskut kuljettajien ajokuntoisuuden tarkastamiseksi

Liikkuva poliisi hoitaa näitä tehtäviä pääasiassa maanteillä. Imatralla tehtäviä suoritetaan kerran tai kahdesti viikossa myös raja-asemalla. Kerran kuukaudessa tai kahdessa kuukaudessa valvontaa tehdään rajanylityspaikalla yhteistyössä muiden PTR-viranomaisten ja katsastuskonttoreiden virkailijoiden kanssa. Liikkuvan poliisin tehtävät ovat luonteeltaan monialaisia, ja ne hoidetaan tilanteen ja velvollisuuksien mukaisesti. Esimerkiksi ajoneuvo voidaan tarkastaa yksityiskohtaisemmin, jos kyseessä on erikoinen raskas ajoneuvoyhdistelmä.

5.5.2 Viranomaisten välinen yhteistyö

Liikkuva poliisi tekee *Imatralla* yhteistyötä pääasiassa Pelkolan, Nuijamaan ja Parikkalan tullien kanssa. Tullin kanssa tehtävä yhteistyö liittyy suurimmaksi osaksi ajoneuvojen kuntoisuuden sekä kuormien ja niiden kelpoisuuden tarkastuksiin. Kuormia ei kuitenkaan tarkasteta teillä vaan rajanylityspaikalla yhdessä tullivirkailijoiden kanssa. Kuorman sidonnan tarkastus on helpompaa rajalla, koska alkuperäiset sinetit voidaan poistaa, kuorma tarkastaa ja tullivirkailijat voivat sitten sinetöidä kuorman uudelleen. Laitonta maahantuloa ja maastoliikennettä valvotaan yhteistyössä rajavartijoiden kanssa. Vesiliikenteen valvonta toteutetaan yhteistyössä tullivirkailijoiden kanssa.

Yhteiset valvontapäivät suunnitellaan yhteisissä kokouksissa, mutta jos Tulli tai Rajavartiolaitos tarvitsee liikkuvan poliisin neuvoa, mielipidettä tai läsnäoloa, se voi puhelimitse pyytää liikkuvaa poliisia tulemaan rajanylityspaikalle. Tällaiset toimet eivät vaadi virallista valtuutusta. Jos sen sijaan Liikkuva poliisi tarvitsee vastaavanlaista apua Tullilta tai Rajavartiolaitokselta, sille on saatava viranomaisten valtuutus.

Liikkuvan poliisin Tullin kanssa tekemä yhteistyö käsittää *Kouvolassa* pääasiassa yhteistyön Vaalimaan tullin, mutta myös Kouvolan, Kotkan ja Haminan tullien kanssa. Yhteistyö Tullin kanssa toimii erittäin hyvin, sillä esimerkiksi käyntejä Vaalimaan raja-asemalla tai muissa tulleissa ei tarvitse suunnitella etukäteen, vaan Liikkuva poliisi voi käydä niissä aina tarpeen mukaan.

Liikkuva poliisi tekee tiivistä yhteistyötä Tullin lisäksi myös Rajavartiolaitoksen kanssa Kaakkois-Suomessa. Etelä-Karjalassa PTR-viranomaisilla on paikallinen suunnitteluryhmä, joka kokoontuu kerran kolmessa viikossa suunnittelemaan esimerkiksi päiviä, jolloin Liikkuva poliisi tulee tekemään yhteistyötä raja-asemalle. PTR-yhteistyö liittyy tavallisesti ajoneuvojen ja kuljettajien kuntoisuuden

tarkastuksiin, maahantulon luvallisuuteen, polttoainetarkastuksiin, kuormien sidonnan tarkastukseen sekä ajoneuvojen sinetöintiin. Paikallisten PTR-kokousten lisäksi järjestetään kansallisia PTR-kokouksia. PTR-viranomaisilla on myös yhteisiä koulutuksia, joihin viranomaiset voivat osallistua.

Yleisesti ottaen PTR-yhteistyö sujuu hyvin ja erilaisia valvontaiskupäiviä on helppo järjestää. Esimerkiksi Kouvolan Liikkuva poliisi on koska tahansa tervetullut Vaalimaan raja-asemalle ilman etukäteissuunnittelua.

5.6 Viranomaisyhteistyö Suomessa

5.6.1 Kansallisen yhteistyön hyödyt

Kaikki haastatellut katsoivat, että PTR-yhteistyö helpottaa ja tehostaa työtehtävien hoitamista. Vaikka esimerkiksi ajoneuvojen tarkastuksista huolehtii Liikkuva poliisi, myös Tulli voi tehdä niitä.

Yksi yhteistyön suurimmista hyödyistä on tiedonvaihto. Yhteistyöhön osallistuvien tahojen välinen tehokas ja keskeytyksetön tiedonkulku mahdollistaa työtehtävien tehokkaamman ja huolellisemman hoitamisen. Myös yhteiset tietokannat, sovellukset ja tietojärjestelmät tukevat tiedonvaihtoa.

Yhteistyö ja työtehtävien vaihtelu laajentavat myös osapuolten osaamisalueita. Tämä puolestaan mahdollistaa yhdenmukaiset toimintatavat ja menetelmät. PTR-yhteistyön jäsenten osallistuminen yhteisiin koulutuksiin ja seminaareihin helpottaa myös toimintatapojen ja menetelmien yhdenmukaistamista. Useimmat vastaajista totesivat myös, että viranomaisten yhteistyö näkyy suoraan kustannussäästöinä.

Myös laitteiden yhteinen käyttö esimerkiksi ajoneuvojen kuntoisuuden tarkastamisessa tai jarrumittauksessa tuo kustannussäästöjä. Tiivistäen voidaan todeta, että PTR-yhteistyö

parantaa liikenneturvallisuutta, tehostaa työtehtävien hoitoa ja lisää kustannussäästöjä.

5.6.2 Kansallisen yhteistyön haasteet

Kaikella on kuitenkin kääntöpuolensa, ja myös viranomaisyhteistyössä on omat haasteensa. Joskus voi esimerkiksi käydä niin, että kun ajoneuvojen kuntoisuutta tarkastavat eri tahot, rikkomuksista määrättävät sanktiot voivat vaihdella viranomaisen mukaan.

Myös viranomaisten välinen fyysinen etäisyys voi johtaa haastaviin tilanteisiin. Tällaisia ovat esimerkiksi tapaukset, joihin tullivirkailijat haluaisivat poliisin mielipiteen, mutta poliisi ei ole paikan päällä raja-aseamalla. Tällöin tapauksesta otetaan valokuvia, jotka lähetetään poliisille arvioitaviksi.

Useimmat haastatellut katsoivat lisäksi, että yhteistyö olisi entistäkin parempaa ja tehokkaampaa, jos toteutettaisiin enemmän yhteisiä valvontaiskuja, joissa on mukana kaikkien PTR-viranomaisten edustajia. Se ei kuitenkaan ole toistaiseksi mahdollista resurssipulan vuoksi. Useita kertoja mainittiin myös, että toistaiseksi on verrattain vähän sellaisia yhteisiä koulutuksia ja seminaareja, joissa olisi läsnä kaikkien PTR-viranomaisten edustajia. Vastaajien yleinen näkemys kuitenkin on, että niitä tarvitaan.

Kuten millä tahansa organisaatiolla, myös liikkuvalla poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on oma kulttuurinsa, mikä saattaa joskus tehdä yhteistyön haasteelliseksi. Tämä ongelma nostettiin kuitenkin esiin vain kahdessa haastattelussa. Suurempi huolenaihe on alati kasvavat liikennemäärät ja resurssien väheneminen, mikä on haaste muuten hyvin toimivalle viranomaisyhteistyölle.

5.7 Kansainvälinen viranomaisyhteistyö

5.7.1 Kansainvälisen yhteistyön hyödyt

Kansainvälisen viranomaisyhteistyön eli tässä tapauksessa pääasiassa venäläisten viranomaisten kanssa tehtävän yhteistyön suurin hyöty on Venäjän tullin ja rajavartiolaitoksen asiantuntijuuden ja osaamisen hyödyntäminen. Venäjän viranomaisilla on esimerkiksi enemmän kokemusta väärennettyjen asiakirjojen tunnistamisesta, joten mikäli Suomessa epäillä jonkin asiakirjan aitoutta, asiassa tehdään yhteistyötä venäläisten viranomaisten kanssa.

Yhteisten tietojärjestelmien käyttö mahdollistaa puolestaan sähköisen tullauksen. Kuten suomalaisten viranomaisten välisessä yhteistyössä, myös Venäjän viranomaisten kanssa tehtävä yhteistyö lisää puhelimitse, henkilökohtaisesti, faksitse ja sähköpostitse tapahtuvaa tiedonvaihtoa, mikä puolestaan laajentaa osaamista ja sitä kautta tehostaa ongelmanratkaisua ja työtehtävien hoitoa. Suomen ja Venäjän viranomaisten välinen yhteistyö ja tiedonvaihto mahdollistavat myös yhteistyön talousrikosten selvittämisessä.

Yhteistyö lisää Venäjän lainsäädännön tuntemusta ja mahdollistaa sitä kautta jäsentyneemmän toiminnan tietyissä tapauksissa. Esimerkiksi tutkapaljastimen käyttö ajoneuvossa ei ole Venäjän lainsäädännön vastaista, mutta se on kielletty Suomessa. Tämän tiedon ansiosta Suomen viranomaiset voivat pyytää Venäjän viranomaisia ilmoittamaan kuljettajille jo Venäjän puolella raja-asemaa, että kyseiset laitteet ovat kiellettyjä Suomessa. Lisäksi yhteistyö tekee Venäjän byrokratian tutummaksi suomalaisviranomaisille, mistä on suurta hyötyä tietyissä tapauksissa. Tämä puolestaan säästää aikaa ja tehostaa toimintaa.

Koska molempien maiden viranomaiset valvovat maahan tulevien ajoneuvojen säteilypitoisuuksia, on EU:hun tulevien ja sieltä lähtevien ajoneuvojen säteilyvalvonta erittäin tehokasta. Lisäksi koska molemmat

osapuolet valvovat liikennettä rajalla, myös rajanylitys on järjestäytyntä ja jonojen muodostumista voidaan välttää. Sitä kautta myös liikenneturvallisuus paranee.

5.7.2 Kansainvälisen yhteistyön haasteet

Enemmistö vastaajista katsoi, että kielimuuri sekä erilainen toimintakulttuuri ovat keskeisiä tekijöitä, jotka vaikeuttavat Venäjän viranomaisten kanssa tehtävää yhteistyötä. Myös lainsäädännön eroavaisuuksia pidetään haasteellisina, vaikka onkin ymmärrettävää, että jokaisella maalla on oma lainsäädäntönsä. Venäjän lainsäädännön nopeaa muuttamista pidetään sitäkin ongelmallisempänä.

Yhteistyötä vaikeuttaa ajoittain se, että yhteistyö Venäjän viranomaisten kanssa on virallisempaa kuin suomalaisviranomaisten välinen yhteistyö ja että päätösten tekeminen paikallisella tasolla on vaikeaa ja joskus mahdotonta, kun lupa saatetaan tarvita Pietarista tai jopa Moskovasta.

Vastaajien mukaan myös henkilökohtaiset suhteet Venäjän viranomaisiin ovat joskus ratkaisevia ja rajoittavat siten yhteistyön kehittämistä tietyllä tasolla. Jos esimerkiksi tuntee henkilökohtaisesti Venäjän tullin ja rajavartiolaitoksen avainhenkilöitä, on helpompaa järjestää osaamisvierailuja Venäjälle sekä saada venäläisviranomaiset tutustumaan Suomen käytäntöihin.

Maiden viranomaisten väliseen yhteistyöhön tuo haastetta myös se, että Suomesta Venäjälle suuntautuvat rahtikuljetukset katsotaan Suomessa vienniksi tai transitoksi ja Venäjällä tuonniksi ja toisin päin, jolloin rajaviranomaisten lähtökohdat ovat erilaiset.

6 LOPUKSI

Tutkimuksen tulosten perusteella voidaan todeta, että liikkuvan poliisin, Tullin ja Rajavartiolaitoksen välinen yhteistyö Kaakkois-Suomessa toimii hyvin. Jokaisella toimijalla on omat vastualueensa, tiedonvaihto on sujuvaa, ja apua tarjotaan aina tarvittaessa. Yhteistyöstä saatavia hyötyjä ovat muun muassa viranomaisten välinen tiedonvaihto, yhteiset koulutukset, yhdenmukaiset toimintatavat ja menetelmät sekä yhteiset teknologiat. Yhteistyössä on kuitenkin myös haasteita, esimerkiksi resurssipula, mikä näkyy yhteisten koulutusten vähentämisenä. Suomalaisten ja venäläisten viranomaisten välisen yhteistyön hyötyihin lukeutuvat tiedonvaihto sekä Venäjän lainsäädännön tuntemus. Haasteita tuovat erilaiset työskentelykulttuurit, kielimuuri sekä Venäjän nopeasti muuttuva lainsäädäntö.

Tutkimuksen tulokset perustuvat haastateltujen henkilökohtaisiin näkemyksiin ja mielipiteisiin, eikä niitä voi sen vuoksi yleistää. Lisää tutkimusta on tehtävä erityisesti Suomen ja Venäjän välisestä kansainvälisestä yhteistyöstä, ja venäläisviranomaisia on tarpeen haastatella kansainvälisen yhteistyön eduista, haasteista ja kehitysalueista. Lisäksi muiden viranomaisten, esimerkiksi paikallispoliisin tai pelastustoimen, näkemykset viranomaisyhteistyöstä raskaan tavaraliikenteen osalta olisivat arvokkaita.

LÄHTEET

C.A.S.H. 2011, Connecting Authorities for Safer Heavy Goods Traffic in the Baltic Sea Region. Saatavissa hankkeen kotisivulla: <<http://cash-project.eu/en/>>. [Viittauspäivä 14.10.2011.]

Elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus, Kymenlaakson Liitto, Etelä-Karjalan liitto 2011, Border traffic in Southeast Finland the heaviest it has ever been – and strong growth continues. Saatavissa: <<http://194.251.35.222/Kiinteasivu.asp?KiinteasivuID=12592&NakymalD=93>>. [Viittauspäivä 24.5.2012.]

Finlex 2009, asetus 1126/2009, pykälät 1, 2 ja 4. Saatavissa: <<http://www.finlex.fi/en/laki/kaannokset/2009/en20091126>>. [Viittauspäivä 18.6.2012.]

Rajavartiolaitos 2012. Saatavissa: <<http://www.raja.fi/rvl/home.nsf/Pages/833CDD7A3B7BA966C225735B00464ABA>>. [Viittauspäivä 17.5.2012.]

Poliisi 2012. Saatavissa <<http://www.poliisi.fi/poliisi/lp/home.nsf/pages/indexeng>>. [Viittauspäivä 20.8.2012.]

Inkinen, T., Ruutikainen, P. ja Tapaninen, U. 2009, Development and future prospects of Finnish transit to Russia. Teoksessa: Hilmola, Olli-Pekka & Eugene Korovyakovsky (2009, toim.), North-European

Logistics in the Era of Global Economic Turmoil. Lappeenrannan teknillinen yliopisto, tuotantotalouden laitos, tutkimusraportti 213.

Tullihallitus 2012a, Itään suuntautuva maantietransito neljännesvuosittain 2007-2012. Saatavissa <http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/tilastot/transito/trans12_2/liitteet/2012_M16.pdf>. [Viittauspäivä 8.8.2012.]

Tullihallitus 2012b, Itään suuntautuva maantietransito vuonna 2011. Saatavissa: <<http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/tilastot/transito/trans2011/index.html?bc=1493>>. [Viittauspäivä 8.8.2012.]

Tulli 2011. Saatavissa: <http://www.tulli.fi/en/finnish_customs/index.jsp>. [Viittauspäivä 14.10.2011.]

Tullihallitus 2010, Itään suuntautuva maantietransito huhtikuussa 2010. Trade 2010, Helsinki.

HaminaKotkan satama 2012. Saatavissa: <<http://www.portofhamina.fi/en/sataman-osat>>. [Viittauspäivä 10.6.2012.]

Posti, A., Ruutikainen, P., Haapakangas, E-L. ja Tapaninen, U. 2009, Tralia – Transitoliikenteen lisäarvopalvelut. Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja B 164, 2009, Turun yliopisto.

Rajaliikenne 2012. Saatavissa: <http://www.rajaliikenne.fi/fin/tietoa_rajaliikenteesta/rajanylityspaikat.htm>. [Viittauspäivä 22.8.2012.]

Ruutikainen, P. ja Tapaninen, U. 2009, Development of Russian ports in the Gulf of Finland, Turun yliopiston Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskuksen julkaisuja A 51, 2009, Turun yliopisto.

Steveco 2012. Saatavissa: <www.steveco.fi>. [Viittauspäivä 10.6.2012.]

Vaalimaa 2012. Saatavissa: <<http://www.vaalimaa.fi/>>. [Viittauspäivä 22.8.2012.]

LIITE

C.A.S.H. projekti – Raskaan liikenteen viranomaisyhteistyö Kaakkois-Suomessa

Haastattelukysymyksiä:

Suomen tulli, Rajavartiolaitos ja Liikkuva poliisi

Tehtävät ja viranomaisyhteistyö:

1. Mitä tehtäviä liittyy raskaaseen maantieliikenteeseen?
2. Tehdäänkö yhteistyötä tullin/rajavartiolaitoksen/poliisin kanssa?
3. Missä tehtävissä yhteistyötä tehdään?
4. Mitkä ovat viranomaisyhteistyön muodot?

Puhelin? Sähköposti? Tietojärjestelmät? Yhteispalaverit?
Yhteiset yksiköt? Yhteiset palvelut? Muut?
5. Miten yhteistyö sujuu? Mikä toimii hyvin?
6. Mitä hyötyjä on viranomaisyhteistyöstä?
7. Mitä haasteita tai ongelmia liittyy viranomaisyhteistyöhön?
8. Missä asioissa toivoisitte parannusta yhteistyössä? Mitä tulisi kehittää?
9. Miten raskaan liikenteen kuljetusten sisältö vaikuttaa viranomaisyhteistyöhön? Esim. vaarallisten aineiden kuljetukset, arvotavara, bulkkitavara?

10. Miten kuljetusten suunta vaikuttaa yhteistyöhön? Onko yhteistyö erilaista riippuen siitä viedäänkö tavaraa Suomesta (Suomen kautta) Venäjälle tai Venäjältä Suomeen (Suomen kautta muualle EU:hun)? Miten?

Kansainvälinen yhteistyö:

1. Tehdäänkö yhteistyötä ulkomaalaisten viranomaisten kanssa? Keiden?

2. Missä tehtävissä yhteistyötä tehdään?

3. Mitkä ovat kansainvälisen viranomaisyhteistyön muodot?

Puhelin? Sähköposti? Tietojärjestelmät? Yhteispalaverit?
Yhteiset yksiköt? Yhteiset palvelut? Muut?

4. Miten yhteistyö ulkomaalaisten viranomaisten kanssa poikkeaa suomalaisten kanssa tehdystä viranomaisyhteistyöstä?

5. Miten yhteistyö sujuu? Mikä toimii hyvin?

6. Mitä hyötyjä on kansainvälisestä viranomaisyhteistyöstä?

7. Mitä haasteita tai ongelmia liittyy viranomaisyhteistyöhön ulkomaalaisten kanssa?

8. Missä asioissa toivoisitte parannusta yhteistyössä? Mitä tulisi kehittää?

9. Miten raskaan liikenteen kuljetusten sisältö vaikuttaa viranomaisyhteistyöhön? Esim. vaarallisten aineiden kuljetukset, arvotavara, bulkkitavara?

10. Miten kuljetusten suunta vaikuttaa yhteistyöhön? Onko yhteistyö erilaista riippuen siitä viedäänkö tavaraa Suomesta (Suomen kautta) Venäjälle tai Venäjältä Suomeen (Suomen kautta muualle EU:hun)? Miten?

This study is part of the C.A.S.H. project - Connecting Authorities for Safer Heavy Goods Traffic in the Baltic Sea Region - running from September 2009 to September 2012.

C.A.S.H. project aims to develop practical solutions to make international road freight transport safer, more predictable and affordable in the Baltic Sea region. The project intends to do this by:

- improving co-operation between authorities
- harmonising training of inspection officials
- testing safety equipment and IT systems to be used by relevant authorities

The project is part-financed by the European Union (European Regional Development Fund) through the Baltic Sea Region Programme 2007-2013.



Published by:

C.A.S.H.

Turku School of Economics, University of Turku

FI-20014 University of Turku, FINLAND

www.cash-project.eu