



Hannu Mäkinen on ollut neljä vuotta Tullin pääjohtajana. Sitä ennen hän oli valtiovarainministeriössä budjettipäällikkönä.

Tullin pääjohtaja **Hannu Mäkinen** totesi Ajolinjalle, että Suomi on tullivalvonnassa kunnianhimoisempi kuin monet muut EU-maat. Parhaan tuloksen saavuttamiseen tarvittaisiin uusinta teknologiaa. Ukrainan sodan takia Euroopan Unioni on määrännyt pakotteita Venäjälle jo useaan otteeseen. Vientimäärät Venäjälle laskivatkin selvästi viime vuonna. Transitoliikenne eli kauttakululiikenne Suomen kautta Venäjälle kasvoi vuonna 2022 kuitenkin 0,7 %. Elintarvikkeita kulki transitona peräti 135 % aikaisempaa enemmän.

Transitokuljetettujen tonnimäärien kasvu on tapahtunut vain Nuijamaan raja-asemalla, jossa nousua on ollut hurjat 167 prosenttia. Vaalimaalla ja Imatralla laskua on ollut 7-8 prosenttia.

- Osa on sitä tavaraa, joka menee Venäjän kautta muihin maihin. Se on ainakin hyvin merkittävä selitys, ovathan kuljetukset lisääntyneet moninkertaisesti kolmansiin maihin, toteaa Tullin pääjohtaja Hannu Mäkinen Ajolinjalle Tullimuseon kesäkauden avajaisissa Helsingin Suomenlinnassa.

Idän kolmansiin maihin eli mm. Kazakstaniin, Kirgisiaan ja Armeniaan tarkoitettua tavaraa ohjautuu kuitenkin Venäjälle. Tämän on Tullikin huomannut.

- Käytännössä olemme havainneet, että jotkut pakotevalvonnan piiriin kuuluvat tuotteet on tarkoitettukin Venäjälle, on ollut esimerkiksi kahdet rahtikirjat. Pelkästään luulojen perusteella asiaan on kuitenkin vaikea puuttua, Mäkinen toteaa.

EU:n kymmenes pakotepaketti puuttui osaksi ongelmaan kieltämällä ns. kaksikäyttötuotteiden, ampumatarvikkeiden ja -aseiden viennin kolmansiin maihin. Kaksikäyttötuotteet ovat sellaisia, joita voidaan käyttää siviili- ja sotilastarkoituksiin.

Transitoliikenteen kasvuun voi Mäkisen mukaan olla osin luonnollinenkin selitys.

- Jotkut maat ovat tukkineet sodan takia kuljetusreitit kolmansiiin maihin ja siksi tavara kulkee Suomen ja Venäjän kautta. Luvallinen kuljetus saattaa kulkea siis eri reittiä kuin ennen.

Maantiekuljetuksissa on ollut käytäntönä, että rekkavetureita vaihdetaan itärajalla, mutta kuorman sisältävät perävaunut jatkavat matkaa.

SISÄRAJAVALVONNAN MERKITYS KASVAA

Tulli ei tee valvontaa suinkaan yksin, vaan yhdessä poliisin ja rajavartioston kanssa. Tätä kutsutaan PTR-yhteistyöksi.

- Sitä tehdään kaikilla tasoilla. Olen siitä kuullut Tullissa vain hyvää. PTR-yhteistyö toimii Tullin näkökulmasta hyvin, Hannu Mäkinen kertoo.

Tullivalvontaan on kiinteiden läpivalaisulaitteiden lisäksi kaksi läpivalaisuautoa. Ne liikkuvat yllätyksellisesti ympäri Suomea eri rajanylityspaikoissa. Ajolinja seurasi jokunen vuosi sitten Tornion ja Haaparannan rajalla läpivalaisuauton toimintaa. Tuolloin kiikarissa oli erityisesti nuuskan mahdollinen salakuljetus.

- Meillä on hyvät kokemukset näiden autojen käytöstä. Tekniikka kehittyi tietysti koko ajan, Hannu Mäkinen toteaa.

Meritse tulee 95 % tavaravirrasta, pääosin merikonteissa. Koronapandemia ja Ukrainan sota ovat entisestään lisänneet Tullin mukaan merireitin merkitystä.

- Lentoreitit suoraan Aasiasta Suomeen siirtyivät kulkemaan Euroopan hubeihin ja sieltä tavara tulee meritse Suomeen. Tämän takia EU:n sisärajojen kautta saattaa tulla Suomeen

vakavankin rikollisuuden sisältämää tavaraa, Mäkinen kertoo.

Pääjohtaja muistuttaa, että EU:n sisärajavalvonnan merkitys on kasvanut, kun ulkorajaliikenne on vähentynyt. Suomi on EU:n ulkorajana Venäjän suuntaan, mutta lentoreittien osalta erityisesti Aasiaan.

- Joudumme entistä enemmän seuraamaan sisärajan meriliikennettä. Valvontaa tehdään tietysti yhteistyössä eurooppalaisten viranomaisten kanssa. Valvonta on erityisen vaativaa, kun sisärajatarkastukseen pitää olla vahva epäily ja perusteltu syy. Tämä on myös juridinen haaste.

Pitäisikö tullitarkastuksen raja olla alempana?

- Ainakin sitä olisi hyvä arvioida. Mutta se on EU:n laajuinen kysymys ja sitä ei Suomi voi tietenkään yksin päättää. Mäkinen korostaa EU:n ulkorajavalvonnan merkitystä.

- Ne, jotka ottavat tavarat ensin vastaan, niillä tulisi olla asianmukaiset järjestelmät ja yhtä kova kunnianhimo valvonnassa kuin mitä itse pidämme. Jos muualla olisi samantasoinen valvontajärjestelmä kuin Suomessa, silloinhan meillä ei olisi tämänkaltaista sisärajaongelmaa.

Näet siis, että tullivalvonta ei ole muualla yhtä tehokasta kuin Suomessa?

- Jos tavara pääsee sisään jossain helpommin, se on tietysti ongelma niille, jotka haluavat pitää tiukempaa kontrollia, Mäkinen vastaa.

Pääjohtaja nostaa esiin huumeet, jotka käyttävät hyväkseen helppoja sisääntuloreittejä.

- Suurimmat volyymit tulevat kaupallisen liikenteen kautta, käytännössä meritse esim. konteissa. Kappalemäärällisesti eniten tulee henkilöliikenteen kautta.

Tekoälyllä nopeutta ja tarkkuutta

Kirjoittanut Ajolinja
20.06.2023 00:00



Aluevalvoja Titta Viikari tarkastaa VW Kleinbussia Helsinkiä 70-luvun
ALUEVALVOJATILAA AJOLINJAT