

Sisekaitseakadeemia

Finantskolledž

Hanna-Liisa Aasmaa

**MAKSU- JA TOLLIAMETI TOLLIAMETNIKE
DOKUMENTIDE KONTROLLI ALASED TEADMISED
LENNUJAAMA REISITERMINALI- JA REISISADAMA
PIIRIPUNKTI NÄITEL**

Lõputöö

Juhendaja:
Piret Teppan, MA
Kaasjuhendaja:
Priit Paakspuu

Tallinn 2019

SISEKAITSEAKADEEMIA LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

Kolledž: Finantskolledž	Kaitsmise kuu ja aasta: juuni 2019
Töö pealkiri eesti keeles: Maksu- ja Tolliameti tolliametnike dokumentide kontrolli alased teadmised Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunkti näitel	
Töö pealkiri võõrkeeles: Tax and Customs Board customs officers knowledge of document inspection based on Airport passenger terminal and Passenger port customs offices	
<p><i>Lühikokkuvõte:</i> Lõputöö on kirjutatud eesti keeles ja koosneb 35 leheküljest põhiosast, sealhulgas 9 joonisest, 11 tabelist ja 6 lisast. Töös on kasutatud 28 allikat, millele on viidatud. Võõrkeelne kokkuvõte on kirjutatud inglise keeles.</p> <p>Lõputöö eesmärgiks on välja selgitada dokumentide kontrolli alase täiendkoolituse vajalikkus Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunktis töötavatele tolliametnikele. Uuringu läbiviimiseks ning ettepanekute tegemiseks intervjuerib autor Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunkti juhtivinspektoreid. Lisaks viib autor läbi ankeetküsitluse eelnevalt nimetatud piiripunktides töötavate tolliametnike seas.</p> <p>Lõputöö eesmärgi saavutamiseks on püstitatud järgnevad uurimisküsimused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Milliseid dokumendi kontrolli alaseid koolitusi on tolliametnikud läbinud? 2. Kuidas hindavad tolliametnikud oma teadmisi dokumendi kontrollist? 3. Kas dokumendi kontrolli alane täiendkoolitus on tolliametnikele vajalik? <p>Intervjuu käigus tõid juhtivinspektori välja probleemi, tõdedes, et Lennujaama reisiterminali- kui ka Reisisadama piiripunkti tolliametnikud pole saanud dokumendi kontrolli alaseid koolitusi. Täiendkoolituse vajadust väljendas ka Reisisadama juhtivinspektor.</p> <p>Kokkuvõtvalt järeldab autor tulemustest, et tolliametnike hinnang enda teadmiste dokumentide kontrollist ja võltsingute tuvastamisest on madalal tasemel. Ametnikud on kindlal seisukohal, et dokumendi kontrolli alane täiendkoolitus on vajalik. Selle tulemusena on autor iseseisvalt koostanud analüüsi tulemustest tulenevalt algse täiendkoolituskava Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunktis töötavatele tolliametnikele. Koolituskava on lisaväärtuseks lõputöö juures.</p> <p>Autoripoolne soovitus teema edasiseks arenduseks on täiendkoolituskava detailsema ülesehituse väljatöötamine ning koolituskava sisu kooskõlastamine vastvalt vajadusele koolituse läbiviijaga.</p>	
Võtmesõnad: Maksu- ja Tolliamet, toll, tollikontroll, tolliametnik, Lennujaama reisiterminal, Reisisadam, dokumendi kontroll	
Võõrkeelsed võtmesõnad: Tax and Customs Board, customs, customs control, customs officer, Airport passenger terminal, Passenger port, document inspection	
Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu	
Töö autor: Hanna-Liisa Aasmaa	
<p>Olen koostanud lõputöö iseseisvalt. Kõik lõputöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, seisukohad, kirjalikest allikatest ja mujalt allikatest saadud info on nõuetekohaselt viidatud. Olen nõus oma lõputöö avaldamisega elektroonilises keskkonnas.</p> <p>Allkiri:</p>	
Vastab lõputöö nõuetele	
Juhendaja: Piret Teppan	Allkiri:
Vastab lõputöö nõuetele	
Kaasjuhendaja: Priit Paakspuu	Allkiri:
Kaitsmisele lubatud	
Kolledži direktor: Kerly Randlane	Allkiri:

SISUKORD

SISSEJUHATUS	4
1. ÜLEVAADE MAKSU- JA TOLLIAMETI PÕHIÜLESANNETEST, TOLLIASUTUSE TEGEVUSTEST NING PEAMISTEST TOLLIS KONTROLLITAVATEST DOKUMENTIDEST	7
1.1 Ülevaade Eesti Maksu- ja Tolliameti ülesannetest ning tolliasutuste tegevustest.....	7
1.2 Ülevaade tollikontrollist piiripunktides ja peamistest tolliametnike poolt kontrollitavatest dokumentidest.....	10
1.3 Maksu- ja Tolliameti tolliametnike koolitamisvõimalused.....	15
2. TOLLIAMETNIKE HINNANG ENDA TEADMISTELE DOKUMENTIDE KONTROLLIST LENNUJAAMA REISITERMINALI- JA REISISADAMA PIIRIPUNKTIDES	18
2.1 Uurimismetoodika kirjeldus	18
2.2 Valimi kirjeldus ja põhjendus	19
2.3 Uuringu tulemuste analüüs	19
2.4 Järeldused ja ettepanekud	35
KOKKUVÕTE	38
SUMMARY	40
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU	41
JOONISTE JA TABELITE LOETELU	44
Lisa 1. Ankeetküsitlus.....	46
Lisa 2. Intervjuu küsimused Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunktide juhtivinspektoritele	50
Lisa 3. Intervjuu Lennujaama reisiterminali piiripunkti juhtivinspektoriga	51
Lisa 4. Intervjuu Reisisadama piiripunkti juhtivinspektoriga	53
Lisa 5. Intervjuu Maksu- ja Tolliameti teabeosakonna valdkonna juhiga	55
Lisa 6. Dokumendi kontrolli alane täiendkoolituskava Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunkti tolliametnikele.....	57

SISSEJUHATUS

Eesti maksuhaldur on Maksu- ja Tolliamet, tegutsedes Rahandusministeeriumi haldusalas. Maksu- ja Tolliameti tegevusvaldkondadeks on hallata riigitulusid; rakendada maksu- ja tollipoliitikat; kaitsta ühiskonda ning majandust; vähendada maksupettusi ja salakaubitsemist; kaitsta ettevõtjaid ebaausa konkurentsi eest ning abistada inimesi nende maksukohustuste ja tolliformaalsuste täitmisel. (Maksu- ja Tolliamet, 2017)

Maksu- ja Tolliameti üheks põhieesmärgiks tollipoliitika rakendamisel on kaitsta ühiskonda, tagada tollieeskirjade täitmine, koguda kokku impordimaksud ning edendada seaduslikku kaubandust (Maksu- ja Tolliamet, 2017). Tolliametnikel on töö käigus kohustus kontrollida, kas neile esitatud dokumendid, näiteks kaubadokumendid, veoload, deklaratsioonid, ID-kaardid, elamisload jm on ikka originaalid või püütakse toiminguid teha võltsitud dokumentidega.

Lõputöö teemaks on „Maksu- ja Tolliameti tolliametnike dokumentide kontrolli alased teadmised Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunkti näitel“. Lõputöö teemaalal on aktuaalne, kuna tolli üks põhieesmärke on kaitsta siseturgu ja ühiskonda, et riiki ei satuks salakaupa ning inimesi, kelle eesmärgiks võib olla ebaseaduslikult riiki siseneda keelatud kaubaga või tollimaksu maksjastaatusest vabaneda, kasutades selleks võltsitud isiku- või tollidokumente. 2018.aastal võrreldes 2017.aastaga kasvas Euroopa Liidu siseselt võltsitud dokumentide avastamise hulk 42% võrra (Frontex, 2019). Intervjuu käigus Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunkti juhtivinspektorid tõid välja aktuaalse probleemi, tõdedes, et tolliametnikud pole saanud dokumendi kontrolli alaseid koolitusi. Vajadust täiendkoolituse vastu väljendas Reisisadama juhtivinspektor.

Lõputöö teema on uudne, kuna autorile teadaolevalt ei ole eelnevalt uuritud Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunktides töötavate tolliametnike hinnangut enda teadmiste dokumentide kontrollist.

Lõputöö uurimisprobleemiks on esitatud küsimus: milline on tolliametnike hinnang enda teadmiste dokumentide kontrollist? Uurimisprobleemist lähtuvalt on püstitatud uurimisküsimused:

1. Milliseid dokumendi kontrolli alaseid koolitusi on tolliametnikud läbinud?

2. Kuidas hindavad tolliametnikud oma teadmisi dokumendi kontrollist?
3. Kas dokumendi kontrolli alane täiendkoolitus on tolliametnikele vajalik?

Lõputöö eesmärgiks on välja selgitada dokumentide kontrolli alase täiendkoolituse vajalikkus Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunktis töötavatele tolliametnikele. Lõputöö eesmärgi saavutamiseks püstitab autor järgnevad uurimisülesanded:

1. Anda ülevaade Eesti Maksu- ja Tolliameti põhiülesannetest ning tolliasutuse tegevustest.
2. Anda ülevaade tolli põhitegevustest Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunktides ning peamistest tolli poolt kontrollitavatest dokumentidest.
3. Anda ülevaade tolliametnike koolitamisvõimalustest.
4. Analüüsida Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunkti tolliametnike hinnangut enda teadmistele dokumentide kontrollist.
5. Analüüsida uuringu tulemusi ning teha järeldusi ja ettepanekuid tolliametnikele dokumentide kontrolli alaste teadmiste tõstmiseks.

Lõputöös kasutatakse kvalitatiivset uurimismetoodikat. Uuringu läbiviimiseks ning ettepanekute tegemiseks intervjuerib autor Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunkti juhtivinspektoreid ning Maksu- ja Tolliameti teabeosakonna valdkonna juhti. Lisaks viib autor läbi ankeetküsitluse Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunktides töötavate tolliametnike seas.

Lõputöö koosneb kahest peatükist, mis omakorda jagunevad alapeatükkideks. Esimeses peatükis annab autor teoreetilise ülevaate Maksu- ja Tolliameti põhiülesannetest, tolliasutuste tegevustest ning peamistest tollis kontrollitavatest dokumentidest. Lisaks annab autor ülevaate tollikontrollist piiripunktides ning mõtestatakse lahti peamised tolli poolt kontrollitavad dokumendid. Samuti selgitatakse, millised võimalused on tolliametnike koolitamiseks. Esimeses alapeatükis mõtestatakse lahti Maksu- ja Tolliameti põhiülesanded ja tolliasutuste tegevused. Teises alapeatükis annab autor ülevaate tollikontrollist piiripunktides ja peamistest tolli poolt kontrollitavatest dokumentidest. Kolmandas alapeatükis antakse ülevaade tolliametnike koolitamisvõimalustest Sisekaitseakadeemias ning Maksu- ja Tolliametis. Lõputöö teine peatükk hõlmab empiirilist osa, kus autor analüüsib Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunktides töötavate tolliametnike hinnangut enda teadmistele dokumentide

kontrollist. Lisaks autor analüüsib uuringu tulemusi ning teeb järeldusi ja ettepanekuid tolliametnikele dokumentide kontrolli alaste teadmiste tõstmiseks.

Lõputöö koostamisel kasutab autor teemakohaseid teadusallikaid, õigusakte ning täiendkoolitus õppekavasid.

1. ÜLEVAADE MAKSU- JA TOLLIAMETI PÕHIÜLESANNETEST, TOLLIASUTUSE TEGEVUSTEST NING PEAMISTEST TOLLIS KONTROLLITAVATEST DOKUMENTIDEST

1.1 Ülevaade Eesti Maksu- ja Tolliameti ülesannetest ning tolliasutuste tegevustest

Tänapäeva maailmamajanduse globaliseerumine ja riikidevaheline kaubandus mõjutab iga riigi majandust ning rahvusvahelise kauplemise mõju riigi majandusele on kasvava tähtsusega (Rudzītis & Čevers, 2015, p. 23). Riikliku majanduspoliitika eesmärkide alla kuulub kauplemise kasvatamine, mis toob kaasa siseriikliku majanduse kasvu. Tolli roll on pakkuda õigeaegset ja tõhusat kaupade kontrolli ning sujuvat läbivoolu tollikontrollist. (Cedilnik, 2013, p. 14)

Tänapäeval on tolliasutuste tegevus suuresti mõjutatud rahvusvahelistest majanduslikest liitudest, mille üheks näiteks on Euroopa Liit (edaspidi EL). Liiduga ühinedes on riikidel kohustus kohandada riiklik tollipoliitika EL tollipoliitikaga. (Rudzītis & Čevers, 2015, p. 23)

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse nr 952/2013 artikli 5 lõike 1 järgi on toll liikmesriikide tolliasutus, kes vastutab tollialaste õigusaktide kohaldamise eest. Artikli 3 järgi on tolli missiooniks vastutada liidu rahvusvahelise kaubanduse järelevalve eest, mis edendab õiglase ja avatud kaubanduse arendamist, ühise kaubanduspoliitika rakendamist ning tarneahela turvalisuse tagamist. (Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus nr 952/2013)

Tollitöö positiivseteks näitajateks on protseduuride lihtsus ja mugavus, piiride avatus ning kaupade liikumine. Ümberpääsmatud on ka negatiivsed näitajad nagu piiriületuslikud kuriteod, salakaubitsemine, pettused ja muud ohud ühiskonnale. Tolli töös esineb fiskaalne ehk rahaline funktsioon, siseturu kaitsmine, piiratud kauba ja salakaubaveo takistamine. (Rudzītis & Čevers, 2015, p. 24)

Maksude kogumine on riikliku fiskaalpoliitika elluviimisel üks peamiseid majanduslikke ülesandeid. Tolliasutused on autoriseeritud riiklikult koguma imporditud kaupadele kehtestatud kaudseid makse, milleks on tollimaks ja aktsiisid. (Rudzītis & Čevers, 2015, p. 23) Tollimaks

on EL-i õigusaktidega kehtestatud riiklik maks. Seda peab isik või äriühing maksma, kui imporditakse kaupa kolmandatest riikidest EL (imporditollimaks) või ekspordib EL-st kolmandatesse riikidesse (eksporditollimaks). (Maksu- ja Tolliamet, 2018b) Põhiliselt maksustatakse aktsiisikaupu, milleks on tubakatooted, alkohol, kütus ja elektrienergia.

2006. aastal ilmunud Majanduskoostöö ja Arengu Organisatsiooni (OECD) raporti põhjal uuriti aja mõju ekspordile ja impordile. Raporti tulemuste põhjal leiti, et tollis kuluv aeg kaupadele mitte ainult ei mõjuta kaubanduse mahtu, vaid ka ettevõtete sisenemist ekspordi turule. (Nordas, H. K., 2006)

Kaupade kohalejõudmise kestvus on Eesti tollipoliitikas EL-i siseselt üks parimaid. Seda tõestab 2012. aastal viidi läbi uuring, kus katsetati kaupade kohale jõudmise kestvust kõikidesse EL riikidesse. Impordi protseduuride kestvuse analüüsist järeldus, et Eesti tollis võttis kaupade liikumine aega 5 päeva, et läbida kõik vajalikud tolliprotseduurid. Kõige aeglasemaks osutusid Kreeka, Poola ja Slovakkia, kus ajakulu ulatus 25 päevani. (Bourdet, Y. & Persson, M., 2012)

Cristiano Morini uuringust 2014.aastal selgus, et toll on justkui rahvusvahelise kaubaveo pudelikaelaks. Rahvusvahelises kaubanduses suurendavad ettevõtja kulusid pikaajalised viivitused piiripunktides, tollialaste dokumentide keeruline vormistus, kontrollimine ning aeganõudvad ja täpsed protseduurid. Tolliametnike tööd edendavad elektroonsete andmebaaside kasutamine, mis tagab kiirema informatsiooni vahetuse, vähendab ametnikel tollidokumentide kontrollimiseks ja vormistamiseks kuluvat aega. (Morini, 2015, pp. 341-352) Tollikontroll on rahvusvahelise kaubanduse lahutamatu osa ekspordi ja impordi toimimisel.

Eestis on Rahandusministeeriumi hallata Maksu- ja Tolliamet (edaspidi MTA), mis koosneb üheteistkümnest erineva funktsiooniga struktuuriüksusest. Autor keskendub käesolevas lõputöös ainult tolliosakonnale.

Tolliseaduse §4 järgi tollialaste õigusaktide rakendamisel on MTA ülesanne Eestis kaitsta ühiskonda ja majandust maksupettuste ja salakaubaveo tõkestamisega, koguda kauba impordimakse ning hõlbustada Eesti ja liiduväliste riikide vahelist seaduslikku kaubandust. Tolliseaduse §1 lõige 2 sätestab, et kui seadusega või liidu õigusaktidega on MTA-le pandud keeldude ja piirangutega seotud kaupade üle järelevalve teostamise kohustus, kohaldab amet järelevalve teostamisel tollijärelevalve meetmeid. (Tolliseadus, 2017)

Riiklikud tolliasutused, olenevalt asukohast on kehtestanud erinevad protseduurid, et kontrollida võltsitud kaubamärkide piiriületuslikku vedu, kultuuriliste ja kunstiliste väärtustega kaupade importi ja eksporti, taimede ja metsikute loomade rahvusvahelist kaubitsemist. Siseriikliku turvalisuse säilitamiseks on tollis keelatud kaupadele kehtestatud piirangud. Lisaks on piiratud ka strateegilise väärtusega kaubamärkide sissevedu. Seaduspärase kauplemise haldamiseks on seatud eesmärgiks tollikontrolli meetodite pidev uuendamine. Legaalse kauplemise hõlbustamiseks toimub pidev areng meetmetes, mis võimaldaksid ettevõtjatel säästa aega ja raha legaalse kauba üle piiri toomisega. See muudab siseturu atraktiivsemaks. Tolliasutuse eesmärk on hinnata siseturu turvalisust ning töötada välja riiklik kaubapoliitika. (Rudzītis & Čeveris, 2015, pp. 24-25) Tolliprotseduuride tulemusel kindlustatakse, et üle piiri veetakse ohutu ja seaduslik kaup.

Järelevalve teostamine on väga tihedalt seotud erinevate dokumentide õigsuse kontrollimise ning isiku tuvastamisega. Sellele viitab ka Korrakaitseseadus §32 lõige 1, mis sätestab, et korrakaitseorgan võib isiku teadmisel kehtiva isikut tõendava dokumendi alusel tuvastada isikusamasuse ehk teha kindlaks isiku nime ja isikukoodi, tutvuda dokumendiga, võrrelda fotot ja teisi dokumendile kantud biomeetrilisi andmeid isikuga ning kontrollida dokumendi ehtsust. (Korrakaitseseadus, 2011)

Lisaks jõustus 2014. aasta lõpus Riigipiiri seaduse muudatus, millega tollile laienevad isikute ja transpordivahendite riigipiiri ületamise kontrollimisega seotud politsei õigused ja kohustused (Riigipiiriseadus, 1994). Välispiiril on Narva maantee piiripunktis töötavate tolliametnike tööülesanne kontrollida põhjalikult raskeveokeid, isikuid ja kaupa, mis sisenevad ja väljuvad riigist. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus sätestab, et Schengeni piirieskirjadest tulenevalt peavad kõik liikmesriigid tagama, et piirikontrolli teostavad ametnikud on saanud spetsiaalse ettevalmistuse ja nõuetekohase väljaõppe (Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus nr 2016/399).

Kokkuvõtvalt võib öelda, et riigi majanduslikku olukorda mõjutab toimiv rahvusvaheline kaubandus, kus riigid suhtlevad omavahel ja toimub ladus piiripunkti ületus. Euroopa Liit moodustati ühisturu eesmärgil ning seal toimub nii kaupade kui ka inimeste liikumine. Toll täidab riigis kaitsvat funktsiooni ehk tagab ühiskonna kui ka siseturu kaitsmist, sealhulgas kogub kokku impordimakse ning võitleb salakaubitsemise vastu. Lisaks on tollile laienenud nii isikute kui transpordivahendite riigipiiri ületamisega seotud politsei kohustused ja õigused,

mille tulemusel said tolliametnikud õiguse teostada välispiiri ületavate isikute, kaupade ja transpordivahendite dokumentide kontrolli.

1.2 Ülevaade tollikontrollist piiripunktides ja peamistest tolliametnike poolt kontrollitavatest dokumentidest

MTA tolliosakonnas on 12 tollipunkti, mis töötavad erinevates Eesti piirkondades. Üks tollipunktides on Põhja tollipunkti, mis MTA põhimääruse järgi täidab ülesandeid Muuga-, Paldiski-, Posti-, Sillamäe-, Lennujaama-, Lennujaama Reisiterminali- kui ka Reisisadama piiripunktides ning vajadusel sadamates ja lennujaamades. (Maksu- ja Tolliamet, 2018a) Lõputöös käsitletakse Tallinna piiripunkte, kuhu kuuluvad Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunkt.

Piiripunktides teostatakse tollikontrolli, mis hõlmab järelevalvet keelatud kaupade maale toomise üle ning pistelist kontrolli keelatud ainete ja kaupade leidmiseks. Tollieeskirjad EL liikmesriikides liikuvatele reisijatele ja nendele reisijatele, kes saavad liikmesriikidesse väljastpoolt EL-i, on erinevad. (Tallinna Lennujaam, 2018)

Pistelise- ja põhjalikuma kontrolli aluseks on tolliametnikel riskianalüüs, mille alusel pööratakse tähelepanu reisi marsruudile, kauba päritolumaale, kauba saatjale ning saajale, kauba kogusele ja hinnale, kauba nimetusele ning koodile, deklaratsioonandmete kokkulangemisele jne (Maksu- ja Tolliamet, 2014).

Järgnevalt annab autor ülevaate peamistest dokumentidest, mille õigsust kontrollivad piiripunktis töötavad tolliametnikud. Peamised tollis kontrollitavad dokumendid on:

- **Kaubaarve** täidab eksportija kaupade saadavuse korral, mis kohustab ostjat kaupade eest maksma ning see on tõendusmaterjaliks eksportija ja importija vahelisest tehingust. Arve sisaldab ostu-müügi informatsiooni ning on kohustuslik tolli läbimisel. Kaubaarve on koostatud eksportija poolt, lähtudes tavastandarditele konkreetsetes müügivaldkonnas ning see lisatakse kaubale koos vähemalt ühe koopiaga. Kaubaarvel puudub kindel vorm ning see võib olla koostatud igas keeles. (European Commission, 2019)
- **Sisenemise ülddeklaratsioon** on toiming, millega isik teatab ette nähtud vormis ja kindlaks määratud tähtaja jooksul tollile, et kaup tuuakse liidu tolliterritooriumile. Seevastu **väljumise ülddeklaratsioon** on toiming, millega isik teatab ette nähtud

vormis ja kindlaks määratud tähtaja jooksul tollile, et kaup viiakse liidu tolliterritooriumilt välja. (Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus nr 952/2013)

- **Tollideklaratsioon** on toiming, millega isik avaldab ettenähtud vormis ja viisil soovi suunata kaup teatavale tolliprotseduurile, vajaduse korral koos viitega mis tahes erikorra kohaldamiseks (Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus nr 952/2013).
- **Lastimise dokument** ehk *bill of lading* (BoL või B/L) on veetranspordifirma poolt väljastatav dokument kaubasaatjale, mis kinnitab kauba jõudmist laevale. Lastimise dokument on kauba kättesaamistõestus, mis kohustab kaubavedajal toimetada kaup saajale. Dokument sisaldab kauba, laeva ja sihtkoha sadama informatsiooni ning võib olla mitut erinevat tüüpi. „Puhas“ lastimise dokument tähendab, et kaup on kätte saadud heas konditsioonis. Termin „mitte-puhas“ tähendab, et kaup on kätte saadud katkisenä või kahjustatult. (European Commission, 2019)
- **Rahvusvahelise autoveo saateleht** ehk *Road Waybill* (CMR) sisaldab rahvusvahelise autoveo detaile ning sätestab transpordilepingu kauba saatja ja transpordifirma vahel. Kui kaupa transporditakse erinevate sõidukitega, on rahvusvahelise autoveo saateleht väljastatud igale sõidukile eraldi. (European Commission, 2019)
- **Lennusaatedokument** ehk *Air Waybill* (AWB) sätestab transpordilepingu kauba saatja ja transpordifirma vahel ning mis on väljastatud transpordifirma poolt. Ametlik lennusaatedokument võib olla kasutatav mitme kaubaveo jaoks, kui see sisaldab kolme originaaldokumendi ja mitmeid koopiaid. Üks originaaldokument on kõikidel kaubatehingul ja transpordilepingu osapooltel ehk kauba saatjal, transpordifirmal ja kauba saajal. Dokumendi koopiad on vajalikud lähtelennujaamal ning saabuval lennujaamal. (European Commission, 2019)
- **ATA-märkmik** ehk *Admission Temporary Admission (ATA Carnet)* on ajutise impordi või ekspordi tollidokument. Dokumenti on võimalik taotleda üheks aastaks ning juurde pole vaja teisi tollivormistusi. (European Commission, 2019)
- **TIR-märkmik** ehk *Transport Internationaux Routier (TIR Carnet)* on tolli- ja garantiidokument, mis on vajalik rahvusvahelisel kaubaveol (Maksu- ja Tolliamet, 2019).
- **Veoleping** on dokument, mille alusel kompenseeritakse kaubale tekitatud kahju veolepingus sätestatu alusel. Veoleping on vajalik kaupade transpordi korral, sest kahjude tekkimise risk kauba käitlemise, ladustamise, peale- ja mahalaadimise ajal on kõrge. Veolepingutes võib olla lisatud ka vähem tõenäolisi riske nagu mässud, streigid

ja terrorism. Olenevalt transpordimeetmest sõltub kindlustussumma kauba kaalust ja kauba väärtusest. Kindlustussumma väljastatakse vaid juhul, kui kauba transportija on vastutav tekitatud kahjude eest. EL puudub ühtne standard kindlustatud summade sätestamiseks. Üldjuhul on lepingus sätestatud kindlustatud summa ühe kilogrammi kauba kohta. Veoleping on tolli läbimiseks vajalik vaid juhul, kui andmed kauba kindlustuse kohta ei ole märgitud kaubaarvel. (European Commission, 2019)

- **Kaubanimekiri** on kaubaarvele ning transpordidokumentidele lisanduv dokument, mis edastab andmeid imporditud kauba ja selle pakenduse kohta. Selleks on kauba kaal, pakendi mõõtmed, paki käitlemise juhend jne. Kaubanimekiri on tollis vajalik, sest see annab ülevaate kogu kauba inventuuri kohta. Sarnaselt kaubaarvele, ei ole kaubanimekirja koostamisel kindlat vormi. Selle koostab kauba saatja, lähtudes tavastandardites konkreetsetes müügivaldkonnas. (European Commission, 2019)

Peamised deklareeritavad andmed on:

- äritehingu osapoolte andmed (eksportija, importija, vahendaja jne);
- tolliprotseduur (vabasse ringlusesse lubamine, ajutine import, transiit jne);
- kaubaandmed (kood, kaal, kogus), asukoht, pakendiandmed;
- transpordiandmed;
- kauba lähte- ja sihtkoha andmed;
- kommerts- ja finantsandmed (kauba kommertseesmärk, kauba väärtus, väärtuse valuuta, valuuta kurss, kindlustus jne);
- ülddeklaratsiooniga kaasas käivate dokumentide nimekiri (impordi litsents, inspeksioonide tunnistused, kaubaarved, transpordidokumendid jne);
- impordimaksude deklaratsioon ning maksmise meetod.

Kõige tavalisemaks reisimise dokumendiks on pass, aga kasutatakse ka riiklikku isikutunnistust või kolmandate riikide kodanike elamislubasid. EL kodanikud saavad siseneda ja lahkuda EL-st, Schengeni alast ja teatud EL-i mittekuuluvatest riikidest liikmesriikides välja antud riikliku isikutunnistuse alusel. (Euroopa Komisjon, 2016)

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse artikkel 46 sätestab, et tollikontroll kujutab endast kauba läbivaatamist, vajadusel proovide võtmist, tollidokumendi autentsuse, õigsuse, kehtivuse kontrollimist ja läbivaatamist, veovahendite läbivaatust, isiku ning kaasaskantava pagasi läbivaatamist (Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus nr 952/2013).

Toll võib tollikontrolli eesmärgil kontrollida deklaratsioonides esitatud teabe õigsust ja täielikkust. Lisaks kontrollida mis tahes lisadokumentide olemasolu, autentsust, õigsust ja kehtivust ning kontrollida muid dokumente, mis on seotud kaubaga tehtavate toimingutega. (Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus nr 952/2013)

Tollikontroll põhineb peamiselt elektrooniliste andmebaaside abil läbi viidud riskianalüüsidel, mille eesmärk on hinnata ja kindlaks määrata ohtusid ning edendada EL, siseriiklikul või ka rahvusvahelisel tasandil vastumeetmeid (Euroopa Parlament, 2006). Tolliametnike põhitegevuste hulka kuulub ka reisijate pisteline kontroll, mille eesmärgiks on ennetada piiratud kauba suures mahus ning keelatud kauba ringlusesse sattumist.

Tolliametnike poolt läbiviidud kontrollid toimuvad riskijuhtimise raamistikus. Tollikontroll põhineb ametite riskialase teabe vahetusel ning riskianalüüsi tulemustel, millega määratakse kindlaks ühesugused riski- ja kontrollimeetmed. Tolliasutuse hinnangul on riskid olulised ning tollikontroll vajalik. (Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus nr 952/2013)

Riskiteguritele on antud positiivne või negatiivne väärtus, mille alusel hinnatakse riskigrupi kuuluvust. Riskiteguri positiivne väärtus tõstab reisija riskitaset. Allolevas tabelis 1 on autor välja toonud täpsemalt risikiteguri positiivsed ja negatiivsed omadused. Millest lähtub, et suurema riskigrupi kuuluvad kolmandatest riikidest saabuvad 20-40 aastased meessoost isikud, kes reisivad vähese pagasiga ehk ainult ühe väiksema kohvri või kotiga. Riietus on pigem tavaline ning püüab vältida tolliametnikega silmsideme loomist.

Tabel 1. Riskitegurite omadused (Pachur, T. & Marinello, G., 2013)

Riskitegur	Positiivne omadus	Negatiivne omadus
Reisi lähtekoht	Kolmandad riigid	Euroopa
Sugu	Mees	Naine
Rahvus	Riigi rahvusest	Välisrahvusest
Vanus	20-40	40-70
Pagasi kogus	Üksik kohver/kott	Mitu kohvrit/kotti
Silmside tolliametnikuga	Puudub	Esineb
Riietus	Tavaline	Viisakas
Liikumine	Kiirustatud	Tavaline

Riskiteguritele on iseloomustatud ka positiivne ja negatiivne omadus, kus positiivne omadus tõstab reisija riskitaset. Riskitegurid on toodud Tabelis 1. Tollikontrolli riskiteguriteks on (Pachur, T. & Marinello, G., 2013):

- reisi lähtekoht;
- sugu;
- rahvus;
- vanus;
- pagasi kogus;
- silmside tolliametnikuga;
- riietus;
- liikumine.

Selleks, et tulla toime kaubavahetuse mahu kasvuga ja jälgida tarneahelat, kasutavad tolliasutused riskianalüüsi, et tagada tulemuslik ja tõhus kontroll, vältida põhjendamatuid häireid seaduslikus äritegevuses ja kasutada ressursse tõhusalt. Kontrollimeetmed võimaldavad keskenduda mahuka ja tõsise riskiga valdkondadele ning teostada vajalikke kontrole õigel ajal ja õiges kohas. (Rein Talvik, 1998, lk 9)

Tolliasutused vahetavad riskialast teavet ja riskianalüüside tulemusi mitmel erineval põhjusel. Seda tehakse näiteks siis, kui tolliasutuse hinnangul on tollikontroll hädavajalik, riskid on väga olulised ning kontrolli tulemused näitavad, et riski tekitav sündmus on aset leidnud. Samuti vahetatakse riskialast teavet ja analüüside tulemusi, kui kontrolli tulemused ei kajasta, et riski põhjustav sündmus oleks aset leidnud, kuid tolliasutuse hinnangul on olemas suur oht liidule. (Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus nr 952/2013)

Kokkuvõtvalt on tollikontroll tolliasutuse toiming, mis kujutab endast kauba läbivaatamist, vajadusel proovide võtmist, tollidokumendi ja deklaratsioonide autentsuse, õigsuse, kehtivuse kontrollimist ja läbivaatamist, veovahendite läbivaatust, isiku ning kaasaskantava pagasi läbivaatamist. Peamised dokumendid, mida autor lõputöös kajastab on kaubaarve, isikudokumendid, deklaratsioonid, veodokumendid. Tollikontroll põhineb ametite riskialase teabe vahetusel ning riskianalüüsi tulemustel, millega määratakse kindlaks ühesugused riski- ja kontrollimeetmed. Tolliasutuse hinnangul on riskid olulised ning tollikontroll vajalik.

1.3 Maksu- ja Tolliameti tolliametnike koolitamisvõimalused

MTA-sse tööle kandideerija peab läbima avaliku konkursi, omama vähemalt keskharidust, olema laitmatu taustaga ning kui emakeel pole eesti keel, peab kandideerijal olema C1 eesti keele tase. Iga isik, vastates eelnimetatud kandideerija kriteeriumitele, võib kandideerida MTA töökohale. Eelduseks on avaliku konkursi läbimine ning saada valituks sobivale töökohale. Töötaja vastutab oma arengu eest ning MTA pakub selleks võimalust ning tuge erinevate koolituste ja arenguprogrammide abil. Korra aastas läbivad töötajad koos juhiga arengu- ja hindamisvestluse, kus arutatakse arengu edendamise võimalustest. (Maksu- ja Tolliamet, 2018c) Eelistatult võetakse tööle Sisekaitseakadeemia (edaspidi SKA) finantskolledži lõpetanud üliõpilasi, kes on saanud koolis vastava hariduse.

SKA finantskolledžis kestab õppeaeg 3 aastat, mille vältel omandavad üliõpilased erialaseid teadmiseid. Alates 2015. aastast lahkes õppekava kahte süvaõppesuunda: tolli- ja maksunduse õppesuund. SKA üliõpilase õppesuuna valik toimub teisel aastal, arvestades kadeti õppeedukust ja soove.

Tolli ja maksunduse eriala eesmärk on anda üliõpilastele vajalikud teadmised ja oskused, et tulla toime rahanduse- ja finantsalasel tööl ning toetada üliõpilaste kujunemist lojaalseks, oma eriala väärtustavaks ja kliendikeskseks finants-, maksu- ja/või tolliametnikuks. Kadetid saavad finantskolledžist kaasa universaalsed ja laialdased teadmised ning kooli lõpetanud saavad asuda tööle ametnikuna finantsvaldkonnas nii avalikus sektoris (näiteks MTA-s) kui ka erasektoris. (Sisekaitseakadeemia, 2019)

Tolli eriala suunas pööratakse eelkõige rõhku tollitööd puudutavatele teemadele ning tolli mooduli eesmärk on anda üliõpilasele laialdased erialased teadmised tollivaldkonnas. Tolli ainet moodul kohaldati alates 2016/2017.õppeaastast SKA-s vastuvõetud üliõpilastele. Tänase hetkeni on õppemoodul kestnud 3 aastat. Allolevas tabelis 2 toob autor välja, mida õpetatakse tolli moodulis.

Tabel 2. Tolli eriala ainete moodul 2016/2017 (Sisekaitseakadeemia, 2016)

Mooduli/aine nimetus	EAP
TOLLI AINETE MOODUL	50,0
Tutvumispraktika	3,0
Tollipoliitika	3,0
Logistika ja rahvusvahelised kaubaveod	3,0
Tollikäitlusviisid	4,0
Ühine tollitariifistik	4,0
Keeldude ja piirangutega kaubad	3,0
Tollikontroll ja riskide hindamine	5,0
Turvataktika ja erivahendite kasutamine	3,0
Tööpraktika	22,0

Tolli ainete mooduli läbimisel üliõpilane (Sisekaitseakadeemia, 2016):

- mõistab tollipoliitika eesmärke;
- teab tollipoliitika mõju majandusele ja ühiskonnale;
- mõistab väliskaubanduse ja rahvusvaheliste kaubavedude põhimõtteid;
- tunneb rahvusvahelisi tarnetingimusi;
- oskab rakendada tollikäitlusviise;
- oskab rakendada ühist tollitariifistikku;
- oskab tuvastada keelatud ja piirangutega kaupa;
- teab tollikontrolli läbiviimise protseduure.

Kuna tolli eriala lõpetanud üliõpilased puutuvad tulevase töö raames kokku erinevate tolli-, kauba-, isikut- ja kodakondsust tõendavate dokumentidega, lisati vajadusest tollikontrolli ja riskide hindamise õppeainesse dokumentide kontrolli teemat 34 tunni ulatuses.

Kokkuvõtvalt, iga isik, vastates kandideerija kriteeriumitele, võib kandideerida MTA töökohale. Eelduseks on avaliku konkursi läbimine ning saada väljavalituks sobivale töökohale. MTA pakub võimalust areneda töökohal ning läbida erinevaid koolitusprogramme. Eelistatult võetakse tööle SKA vastava hariduse saanud finantskolledži lõpetanud üliõpilasi. SKA-s jaguneb õppesuund kaheks: tolli- ja maksunduse õppesuund, millest lõputöö keskendub esimesele.

2. TOLLIAMETNIKE HINNANG ENDA TEADMISTELE DOKUMENTIDE KONTROLLIST LENNUJAAMA REISITERMINALI- JA REISISADAMA PIIRIPUNKTIDES

Teises peatükis annab autor ülevaate Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunktides läbi viidud ankeetküsitluse lähtekohtadest, metoodikast ja uuringu tulemustest. Lõputöö autor uurib tolliametnikelt, kas ametnikud on tuvastanud töö käigus võltsitud dokumente. Lisaks uurib autor tolliametnike enda hinnangut teadmiste erinevate isiku- ja tollidokumentide õigsuse kontrollist ja võltsingutest. Detailsem ülevaade küsimustikule on välja toodud lisa 1. Eeltoodule annab lõputöö autor ülevaate uurimismetoodika kirjelduses läbi viidud lisateabe uurimisest tolliametnike koolitamisvõimaluste kohta.

2.1 Uurimismetoodika kirjeldus

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks viis töö autor läbi uuringu, kasutades kombineeritult kvantitatiivset ja kvalitatiivset uurimismetoodikat. Andmete kogumiseks kasutati ankeetküsitlust, mis andis võimaluse lühikese aja jooksul koguda vastuseid suuremalt hulgalt tolliametnikelt, seehulgas tagades vastajate anonüümsuse. Ankeetküsitlus koostati *Google Docs* keskkonnas ning tolliametnikega kontakteeruti e-maili teel. Küsitlus koosnes 21-st küsimusest, nendest 14 olid valikvastustega ning 7 avatud küsimused. Küsimused hõlmasid vastaja töökohta ning tööstaazi. Lisaks oli küsimusi võltsitud dokumentide kohta, uuriti vastaja hinnangut enda teadmiste kohta erinevate isiku- ja tollidokumentide kontrollist (vt lisa 1).

Autor uuris MTA koolitusspetsialisti Katre Helmi käest lisateavet tolliametnike koolitamisvõimaluste ning läbi viidud dokumendi kontrolli alase täiendkoolituse kohta. Koostöös juhendajaga, sai autor koolitusspetsialistilt ligipääsu ja nõusoleku kasutada lõputöö raames Narva maantee piiripunkti MTA ametnike täiendkoolituse “Piirikontrolli teostamine” õppekava. Lisaks sai lõputöö autor juhendajalt SKA põhjal loodud täiendkoolituse õppekava, mille alusel sai autor ülevaate, kuidas koostada iseseisvalt algne koolituskava.

2.2 Valimi kirjeldus ja põhjendus

Kvalitatiivsetes uuringutes tegeletakse inimeste isikliku ja sotsiaalse kogemuse uurimise, kirjeldamise ja tõlgendamise ning püütakse mõista pigem väikesema arvu osalejate vaadet (Laherand, 2008, lk 13). Lõputöö valim on valitud eesmärgipäraselt. Uurimisülesannete eesmärgist lähtuvalt valis töö autor valimiks Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunkti tolliametnikud. Autor edastas ankeetküsitluse lingi nii Lennujaama reisiterminali- kui Reisisadama piiripunkti juhtivinspektorile, kes omakorda edastasid küsitluses uuritavate piiripunktide tolliametnikele. Sealhulgas vajab välja toomist asjaolu, et Lennujaama reisiterminali juhtivinspektor saatis omal käel küsimustiku lingi edasi ka Lennujaama piiripunktis töötavatele tolliametnikele. Juhtivinspektor põhjendas seda sellega, et küsimustikus on esindatud ka dokumente, millega puutuvad kokku Lennujaama piiripunktis töötavad tolliametnikud. Seega kokkuvõtvalt saadeti küsimustik 58-le tolliametnikule, kellest Reisisadama piiripunkti kuulus 30 ametnikku, Lennujaama reisiterminali kuulus 11 ametnikku ja Lennujaama piiripunkti kuulus 17 ametnikku. Autorist mitteolenevatel põhjustel laekusid vastused 26-lt tolliametnikult 58-st, mis moodustab ligikaudu 45% kogu uuritavatest tolliametnikest.

2.3 Uuringu tulemuste analüüs

Autor viis lõputöö raames läbi intervjuu Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunkti juhtivinspektoritega, et saada selgem ülevaade tolliametnike tööülesannetest ning tegevustest erinevates piiripunktides. Intervjuudest saadud infot kasutati ankeetküsitluse loomisel.

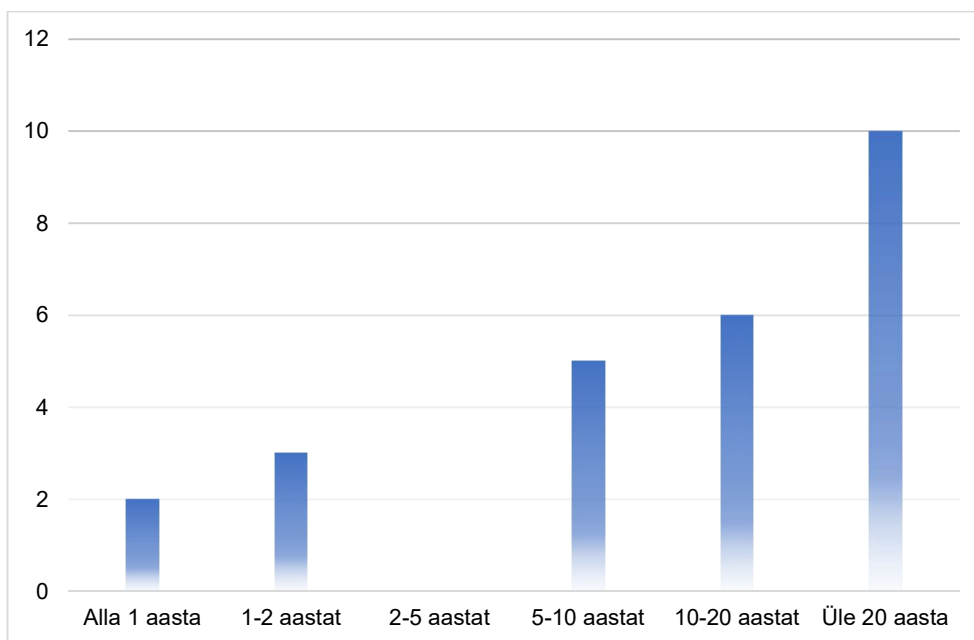
Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunkti tolliametnikel esineb tööülesannetes erinevusi. Need on eelkõige tingitud reisijate saabumise riigist ning olenevalt sellest, millist transpordivahendit kasutatakse piiripunkti läbides.

Tallinna Lennujaama reisiterminali piiripunktis töötavate tolliametnike peamiseks tööülesanneteks on kontrollida isikuid ja nendega kaasaskantavat pagasit. Kui reisija saabub kolmandast riigist, pööratakse tähelepanu reisiteekonnale ning teostatakse põhjalikum tollikontroll. Vajadusel viiakse läbi reisijale ning temaga kaasas olevale pagasile täiendkontroll. Paraleelselt kontrollitakse isiku- ja reisidokumente, hoolimata sellest, et isikudokumentide

kontrolli viib lennujaama reisiterminalis läbi Politsei- ja Piirivalve (edaspidi PPA) ametnikud. Seega on tolliametnikel teadmised ja oskused ka dokumendivõltsingute tuvastamiseks olulised. (Kahn, 2019)

Reisisadama piiripunktis keskenduvad tolliametnikud samuti reisijate ning kaupade kontrollile. Lisaks pööratakse tähelepanu ka transpordivahendis oleva kauba kontrollimisele ning vajadusel suunatakse transpordivahendid täiendkontrolli. Tollikontrolli teostades kontrollivad tolliametnikud paralleelselt isiku ID-kaarti või passi, vajadusel teisi tolli- kui ka isikudokumente. Seega on oluline, et tolliametnik suudaks tuvastada esmasel vaatlusel dokumendivõltsinguid. (Ränk, 2019)

Järgnevalt on välja toodud ankeetküsitlusel saadud tulemused, mille analüüsiks koostati vastuste põhjal selgitavad graafikud ja tabelid, mis on esitatud edaspidi. Kokku vastas küsimustikule 26 ametnikku, kellest 14 kuulusi Reisisadama piiripunkti tolliametnike koosseisu ning 12 Lennujaama reisiterminali piiripunkti tolliametnike koosseisu.



Joonis 1. Vastanute tööstaaž (autori koostatud)

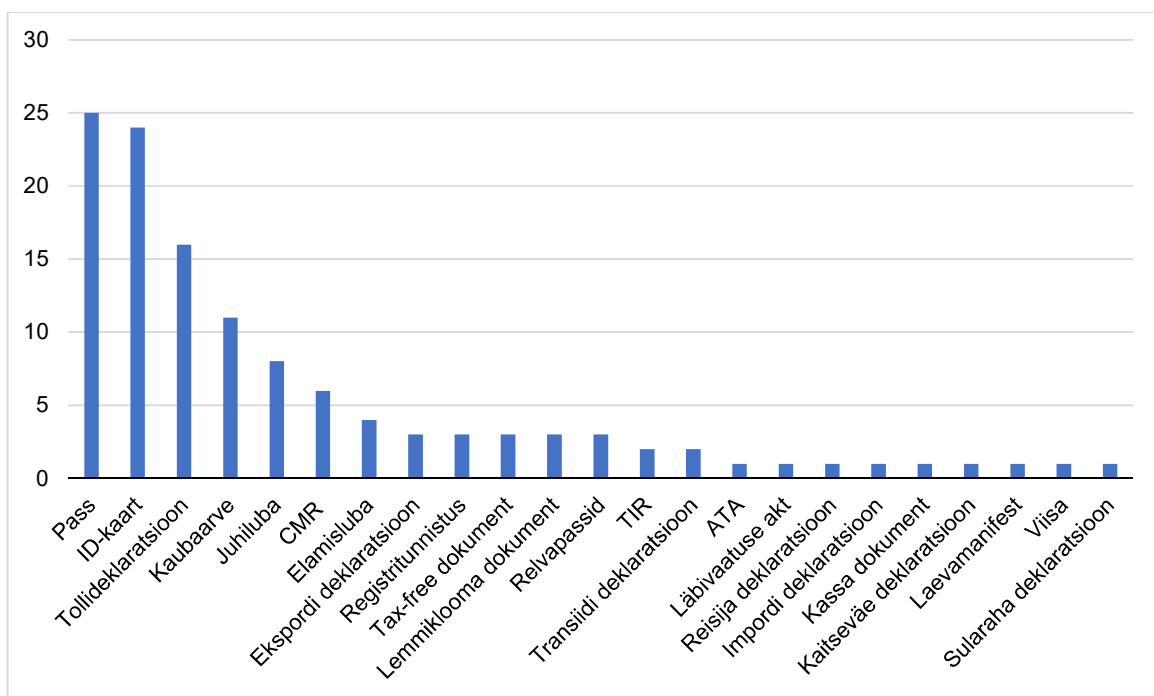
Kõige rohkem vastanutest omasid tööstaaži üle 20 aasta, neid oli kokku 10 inimest. Kõige vähem vastanutest omasid tööstaaži alla 1 aasta, kokku 2 inimest. 2-5 aastat tööstaaži ei omanud mitte ühtegi tolliametnikku (vt joonis 1). Sellest järeldab autor, et küsimustele vastasid

suuremal hulgal tolliametnikud, kellel on pikaegne ja suur kogemus erinevate dokumentide kontrollimiseks.

Tabel 3. Vastanute töökoht (autori koostatud)

Piiripunkt	Vastanute arv	Protsent (%)
Lennujaama- ja Lennujaama reisiterminali piiripunkt	12	46
Reisisadam piiripunkt	14	54

Lennujaama- ja Lennujaama reisiterminali piiripunktist tuli 12 vastust ning Reisisadama piiripunktist 14 vastust. Autor koondas töökohta valikuvariandiks Lennujaama- ja Lennujaama reisiterminali piiripunktid kokku.



Joonis 2. Vastused küsimusele: "Milliste dokumentidega (erinevate isiku- ja tollidokumentidega) Te oma töö käigus kokku puutute?" (autori koostatud)

Autor uuris, et milliste dokumentidega puutuvad tolliametnikud töö käigus kokku ning vastused on toodud välja Joonisel 2. Kõige rohkem puutuvad tolliametnikud oma töö käigus kokku passi,

ID-kaarti ja tollideklaratsioonidega, millele järgnevad kaubaarve ja juhiluba. Väiksemal määral puutuvad ametnikud kokku sularaha, laevamanifesti, impordi- ja reisija deklaratsioonidega, samuti viisa kontrollimisega. Sellest järeldab autor, et tolliametnikud peaksid olema teadlikud dokumentide turvaelementidest, kuna enim mainitakse kokkupuudet isikudokumentidega ning lisaks peaksid ametnikud oskama tuvastada esmasel vaatlusel tollidokumentide võltsinguid.

Tabel 4. Vastused küsimusele: "Kas Te olete tuvastanud töö käigus võltsitud dokumente?" (autori koostatud)

Vastus	Vastanute arv	Protsent (%)
Olen	10	38
Ei ole	16	62

Tabelis 4 on välja toodud tulemused võltsitud dokumentide avastamise kohta. Terviklikust valimist peaaegu kaks kolmandikku, täpsemalt 62% vastanutest, ei ole tolliametnikuna töötanud aja vältel tuvastanud töö käigus võltsitud dokumente.

Tabel 5. Töö käigus võltsitud dokumente avastanud tolliametnike jaotumine tööstaaži põhjal (autori koostatud)

Tööstaaž	„Olen“ vastanute arv	Protsent (%)
Alla 1 aastat	0	0
1-2 aastat	0	0
2-5 aastat	0	0
5-10 aastat	1	20
10-20 aastat	3	50
Üle 20 aasta	6	60

Analüüsidest võltsitud dokumentide avastamise protsenti tööstaaži gruppide lõikes on ilmne, et pikemaegse tööstaaži puhul on võltsitud dokumentide avastamine kasvava protsendiga, jõudes

60%-ni üle 20 aasta töötanud tolliametnike puhul (vt tabel 5). Antud tabeli puhul võib oletada, kuid ei saa anda hinnangut võltsitud dokumentide avastamisest tööstaaži põhjal, kuna uurimise aluseks puudub konkreetne periood.

Siin võib autor oletada, et tolliametnike hinnang enda teadmistele dokumentide kontrollist suurenevad tööstaaži kasvades. Samas muutuvad ajaga dokumentide võltsingud kvaliteetsemaks ning nende avastamine keerulisemaks. Olenemata perioodist, kuid kuni 5 aastase tööstaažiga tolliametnikud ei ole tuvastanud ühtegi võltsitud dokumenti, kas ei ole küsitlusele vastanud tolliametnikele võltsitud dokumente esitatud või tolliametnikud pole osanud võltsitud dokumente tuvastada. Tuginedes autori poolt läbi viidud intervjuudele Reisisadama- ja Lennujaama juhtivinspektoritega (vt lisa 3 ja lisa 4), pole eelnevalt korraldatud spetsiaalselt tolliametnikele dokumentide kontrolli alaseid koolitusi, mis võib ka olla üheks dokumendi võltsingute mitte avastamise põhjuseks.

Vastanutel paluti nimetada võltsitud dokumente, mida on avastatud. Kõige sagedamalt mainitud dokumendid olid:

- ID-kaart;
- pass;
- juhiluba;
- auto tehniline pass;
- võltsitud internetipoe tellimused;
- maksmist tõendavad dokumendid, arved;
- TIR-märkmik.

Autor uuris, et milles seisnes dokumentide võltsing. Vastused mida mainiti:

- teise isiku ID-kaardi kasutamine;
- reisijal leiti pagasist lisaks esitatud Eesti Vabariigi passile ka teine pass, kus sünnikuupäev oli erinev;
- auto tehnilisel passil puudusid templid ja muud turvaelemendid;
- kaupade lennutranspordil arved puuduvad või on võltsitud.

Tänapäeva dokumendid on muutunud turvalisemaks ning andmete vahetamine on erinevates dokumentides raskem. Sellest tulenevalt võib autor eeldada, et kõige levinum võltsinguliik on teisele isikule kuuluva dokumendi kuritarvitamine. Autori arvates on äärmiselt oluline, et

tolliametnikud oleksid teadlikud, mis põhimõtetega kontrollitakse isikusamasust ning kindlasti peavad nad ka selles vallas läbima täienduskoolitusi, et enda oskusi isiku tuvastamise vallas täiendada.

Edaspidi küsiti tolliametnikelt teadmisi konkreetsete dokumentide kohta, kus paluti iseloomustada oma teadmisi dokumentide õigsuse kontrollimisel numbrilisel skaalal 1 kuni 5. Küsimustikus on esindatud skaala 1-5, kus:

1- Teadmised puuduvad

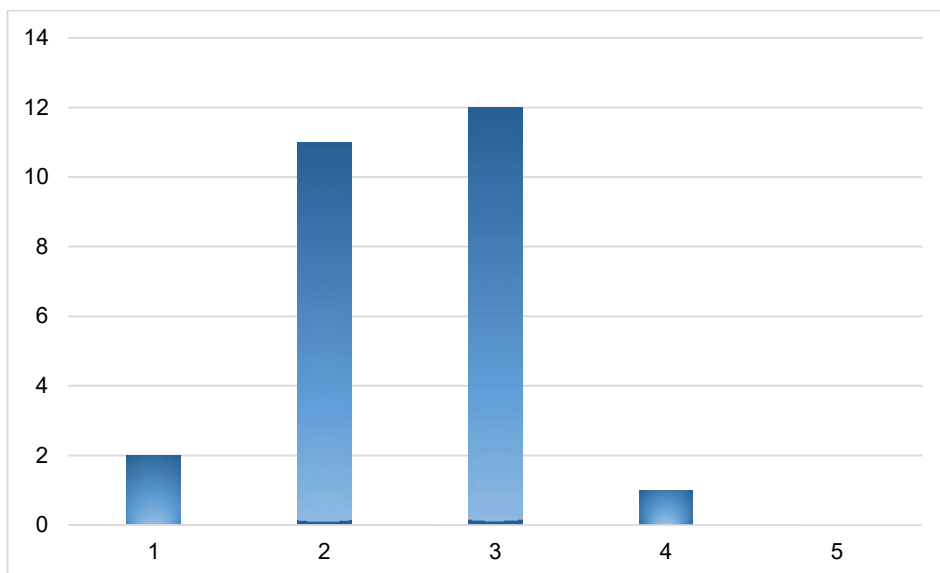
2- Halvad teadmised

3- Rahuldavad teadmised

4- Head teadmised

5- Väga teadlik

Autor uuris tolliametnike hinnangut enda teadmiste deklaratsiooni kontrolli kohta. Joonis 3 näitab, et enamik vastanutest valisid rahuldavad või halvad teadmised. Kõige rohkem vastanuid, täpsemalt 12 tolliametnikku vastas, et teadmised on rahuldavad. Ning kõige vähem vastanuid, täpsemalt 1 ametnik vastas, et teadmised on head. Ükski vastanutest ei vastanud, et teadmised on väga head.



Joonis 3. Vastused küsimusele: "Kui heaks peate oma deklaratsiooni õigsuse kontrollist, et tegemist poleks võltsinguga?" (autori koostatud)

Vastuste põhjal järeldab autor, et kogemuste ja tiheda kokkupuute puudumisel on tolliametnike teadmistepagas deklaratsioonide õigsuse kontrollist rahuldav, kaldudes puudulike teadmiste poole.

Tabel 6. Vastused küsimusele: "Kas peate vajalikuks deklaratsiooni kontrolli kaasamist täiendkoolitusse?" (autori koostatud)

	Vastanute arv	Protsent (%)
Jah	21	81
Ei	5	19

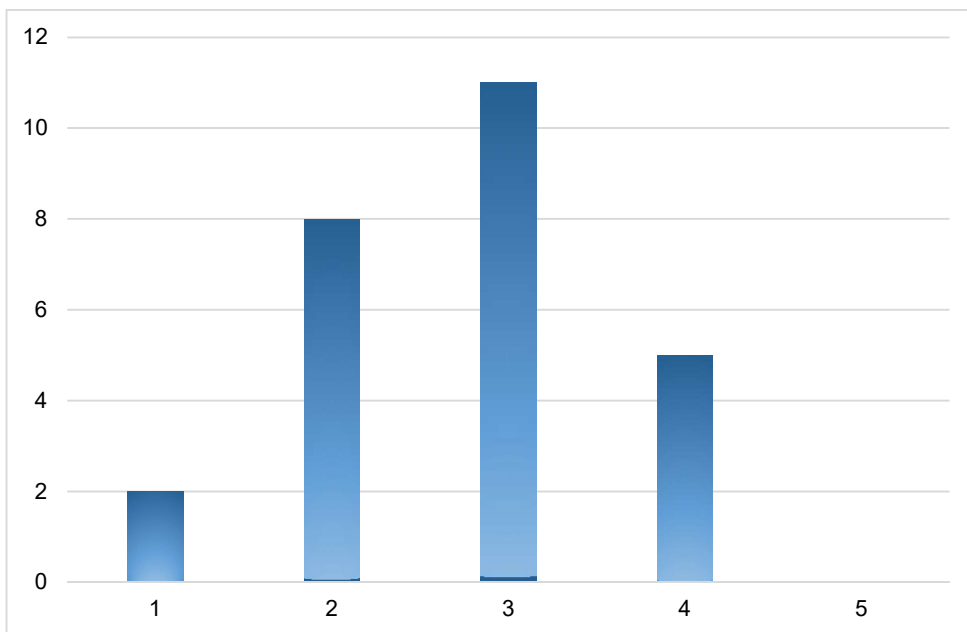
Tabelist 6 on näha, et 81% vastanutest pidasid deklaratsiooni kontrolli teema kaasamist täiendkoolitusse.

Uuriti ka meetodeid/tunnuseid deklaratsioonide võltsimiseks, mis on toodud järgnevalt:

- valed andmed;
- kauba vale väärtuse deklareerimine;
- allkirja ja muu käsitsi kirjutatava võltsimine;
- kauba kaalu alandamine;
- kauba valesti klassifitseerimine.

Deklaratsioonis välja toodud kauba väärtusega ja kogusega seotud võltsimiste eesmärgiks on impordimaksust pääsemine või selle vähendamine. Tolliametnikel on kohustus tuvastada lepingus esitatud kauba andmete vastavust saadetava kaubaga.

Autor uuris tolliametnike hinnangut enda teadmistele isikudokumentide (ID-kaart, pass, viisa, juhiluba, elamisluba) kontrolli kohta. Joonis 4 näitab seda, et enamus vastanutest valisid rahuldavad teadmised või halvad teadmised.



Joonis 4. Vastused küsimusele: "Kui heaks peate oma teadmisi isikudokumentide (ID-kaart, pass, viisa, juhiluba, elamisluba) õigsuse kontrollist, et tegemist poleks võltsinguga?" (autori koostatud)

Kõige rohkem vastanuid, täpsemalt 11 tolliametnikku vastas, et teadmised on rahuldavad. Ükski vastanutest ei vastanud, et teadmised on väga head, 2 tolliametnikku vastasid, et teadmised puuduvad. Vastuste põhjal järeldab autor, et tolliametnikel on puudulikud teadmised tuvastamiseks isikudokumentide võltsinguid. Tolliametnikud puutuvad kõige enam tollitöö käigus kokku passi ja ID-kaardiga (vt joonis 2) ning vajalik oleks tolliametnike dokumendi kontrolli alase teabe tõstmine, kuna joonise 4 vastustest selgus, et tolliametnike teadmised on pigem rahuldavad.

Tabel 7. Vastused küsimusele: "Kas peate vajalikuks isikudokumentide kontrolli kaasamist täiendkoolitusse?" (autori koostatud)

Vastus	Vastanute arv	Protsent (%)
Jah	24	92
Ei	2	8

Tabelist 7 on näha, et 92% vastanutest pidasid vajalikuks isikudokumentide kontrolli teema kaasamist täiendkoolitusse.

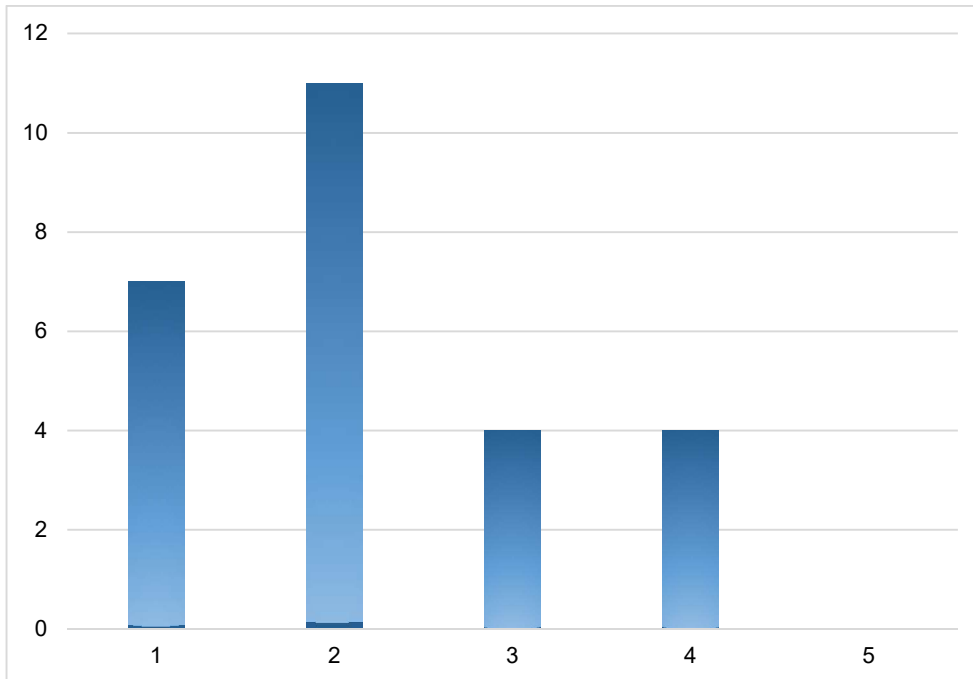
Uuriti ka meetodeid/tunnuseid isikudokumentide võltsimiseks, mis on toodud järgnevalt:

- vale nimi;
- vale pilt;
- vale paberimaterjal passis;
- vesimärgi ja muude turvaelementide puudumine;
- tavalise plastiku kasutamine ID-kaartis;
- kehtivuse kaotanud dokumendi kasutamine;
- võõra või tuttava dokumendi esitamine;
- pöördutakse PPA poole.

Igapäevases tollitöös puutuvad tolliametnikud suurel hulgal kokku isikudokumentidega. Tolliametnikul on võimalik isikudokumendi põhjaliku vaatlemisega tuvastada dokumendile iseäraseid turvaelemente ning vajadusel kontrollida dokumendi alusmaterjali. Autor peab oluliseks, et tolliametnik oleks teadlik uuenevate dokumentide iseärasutest, mida on võimalik õppida järjepidevate täiendkoolituste raames. Autor näeb vajadust ka rõhku panna dokumentide materjalide tutvustamiseks, sest dokumendi võltsimiseks kasutatakse näiteks vale plastiku materjali (ID-kaardid, juhiloa jm) või vale kaane- ja paberimaterjali.

Autor peab tähtsaks kehtivuse kaotanud dokumendi kasutamise väljatoomist. Piiripunkti läbival kodanikul peab olema kehtiv dokument (pass, ID-kaart või muu isikut tõendavate dokumentide seaduses sätestatud dokument). Kehtivuse kaotanud dokumendi kasutamise põhjuseks võib olla isiku varjamine, varastatud dokument, viisakohustuse vältimine, sisserände varjamiseks jm. Autori arvates on äärmiselt oluline, et tolliametnik pööraks tähelepanu dokumenti kontrollides kehtivusajale.

Autor uuris tolliametnike hinnangut enda teadmiste veodokumentide kontrollist. Joonis 5 näitab seda, et enamus vastanutest valisid halvad teadmised või et teadmised puuduvad. Kõige rohkem vastanuid, täpsemalt 11 tolliametnikku vastas, et teadmised on halvad. Ükski vastanutest ei vastanud, et teadmised on väga head.



Joonis 5. Vastused küsimusele: "Kui heaks peate oma teadmisi veodokumentide õigsuse kontrollist, et tegemist poleks võltsinguga?" (autori koostatud)

Vastustest järeldas autor seda, et halvad teadmised esinesid enamjaolt Lennujaama piiripunkti tolliametnikel, kuna Lennujaama reisiterminali piiripunkti tolliametnikel puudub kokkupuude veodokumentidega. Seda võib põhjendada vastustega veodokumentide võltsimise meetodite kohta, kus mitmed eeltoodud piiripunkti ametnikud vastasid, et neil puudub teadmine ja kokkupuude (vt joonis 5). Sellest tulenevalt olid vastanute teadmised veodokumentide õigsuse kontrollist pigem halvad ja puudulikud.

Tabel 8. Vastused küsimusele: "Kas peate vajalikuks veodokumentide kontrolli kaasamist täiendkoolitusse?" (autori koostatud)

Vastus	Vastanute arv	Protsent (%)
Jah	20	77
Ei	6	23

Tabelist 8 on näha, et 77% vastanutest pidasid vajalikuks veodokumentide kontrolli teema kaasamist täiendkoolitusse.

Uuriti ka meetodeid/tunnuseid veodokumentide võltsimiseks, mis on toodud järgnevalt:

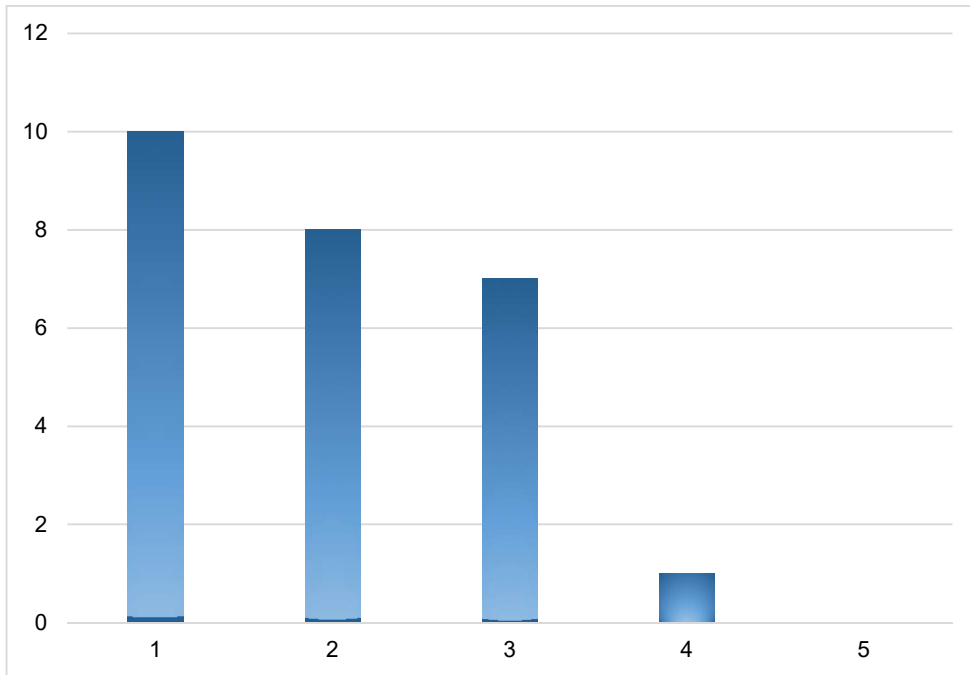
- kirjasolevat kauba saatja või saajat ei eksisteeri või on esitatud valed andmed;
- veodokumendil kirjeldatud kaup ei vasta kaasasoleva kaubale;
- võltsitud tempel;
- mainiti, et autojuht võib Schengenisse sisenemisel dokumendi täita enda heaks pidamise järgi.

Veolepingus märgitud kauba väärtusega ja kogusega seotud võltsimiste eesmärgiks on impordimaksust pääsemine või selle vähendamine. Tolliametnikel on kohustus tuvastada lepingus esitatud kauba andmete vastavust saadetava kaubaga.

Oluliseks peab autor võltsitud templijäljendi väljatoomist. Kuna templijäljendile on kehtestatud nõuded, millele nad peavad vastama, siis on ka oluline, et kõik tollitöötajad neid teaksid, et edaspidi võltsinguid tuvastada.

Veolepingutes esineb ka kauba saatja ja saaja andmete võltsimist. See võib tähendada, et ebaseadusliku kauba transportimiseks võib olla dokumendil esitatud andmed välja mõeldud ettevõtete kohta. Autori arvates tuleks tolliametnikele kasuks algsed teadmised, kuidas teostada ettevõtetele taustauuringut.

Autor uuris tolliametnike hinnangut enda teadmiste TIR-märkmiku kontrollist. Joonis 6 näitab seda, et enamuse vastanutest valisid, et teadmised puuduvad või on halvad. Kõige rohkem vastanuid, täpsemalt 10 tolliametnikku vastas, et teadmised puuduvad. Ükski vastanutest ei vastanud, et teadmised on väga head.



Joonis 6. Vastused küsimusele: "Kui heaks peate oma teadmisi TIR-märkmiku õigsuse kontrollist, et tegemist poleks võltsinguga?" (autori koostatud)

Autor järeldab vastusest, et teadmised TIR-märkmiku kontrollist on puudulikud. Seda põhjendab asjaolu, et dokumenti esineb tolliametnike töös harva. TIR-märkmiku kontrollitakse enamjaolt Venemaalt tulevate laevade puhul. Lisaks Lennujaama piiripunktis ei puutu tolliametnik TIR-märkmikuga kokku, mis selgus ka vastustes TIR-märkmiku võltsimise meetotite kohta, kus mitmed ametnikud vastasid, et neil puudub teadmine ja kokkupuude.

Tabel 9. Vastused küsimusele: "Kas peate vajalikuks TIR-märkmiku kontrolli kaasamist täiendkoolitusse?" (autori koostatud)

Vastus	Vastanute arv	Protsent (%)
Jah	19	73
Ei	7	27

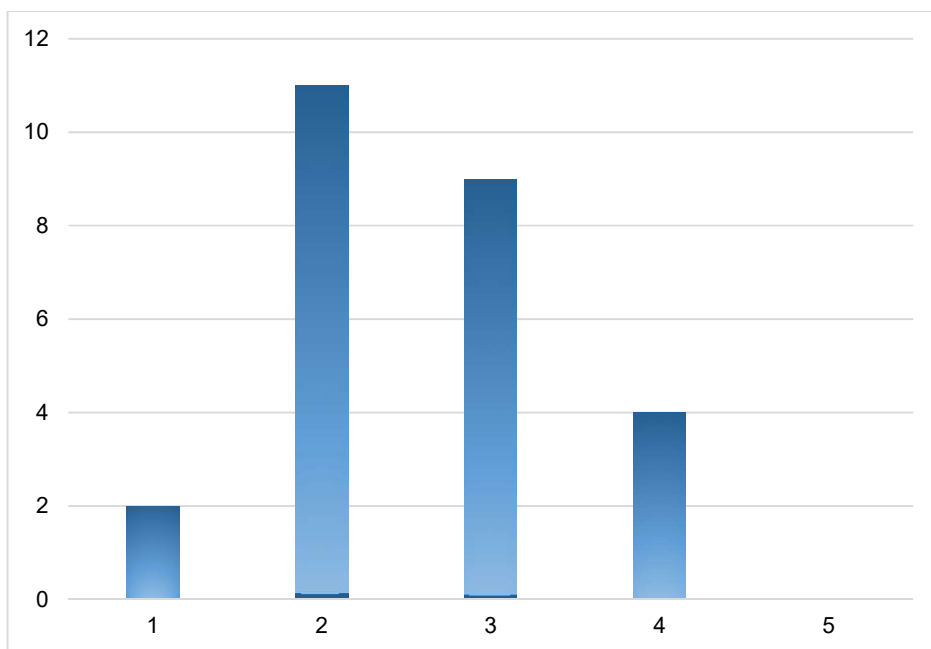
Tabelist 9 on näha, et 73% vastanutest pidasid vajalikuks TIR-märkmiku kontrolli teema kaasamist täiendkoolitusse.

Uuriti ka meetodeid/tunnuseid TIR-märkmiku võltsimiseks, mis on toodud järgnevalt:

- andmete võltsimine;
- vale TIR-märkmiku omaniku esitamine;
- templite võltsimine.

Üks võimalus TIR-märkmiku võltsimiseks on esitada valeandmeid vedaja kohta. Autori arvates on tähtis, et tolliametnikud oskaksid kasutada rahvusvahelist transiidi andmevahetuse süsteemi (NCTS), milles on esitatud andmed kõikidest TIR-märkmiku kasutajatest, eesmärgiga kaitsta siseturgu ja ühiskonda ebaseadusliku kauba impordi eest.

Autor uuris tolliametnike hinnangut enda teadmistele kaubaarve kontrollist. Joonis 7 näitab seda, et enamus vastanutest valisid, et teadmised on halvad või rahuldavad teadmised. Ükski vastanutest ei vastanud, et teadmised on väga head ning 2 vastanutest vastasid, et teadmised puuduvad.



Joonis 7. Vastused küsimusele: "Kui heaks peate oma teadmisi kaubaarve õigsuse kontrollist, et tegemist poleks võltsinguga?" (autori koostatud)

Autor järeldeb vastuste tulemuste põhjal, et tolliametnike teave kaubaarve õigsuse kontrollist on pigem vähe teadlik. Autor oletab, et selle taga võib olla puudulik oskus IT vallas, olgu selleks andmebaaside kasutamine kontrollimaks isiku, firma jm olemasolu.

Tabel 10. Vastused küsimusele: "Kas peate vajalikuks kaubaarve kontrolli kaasamist täiendkoolitusse?" (autori koostatud)

Vastus	Vastanute arv	Protsent (%)
Jah	21	81
Ei	5	19

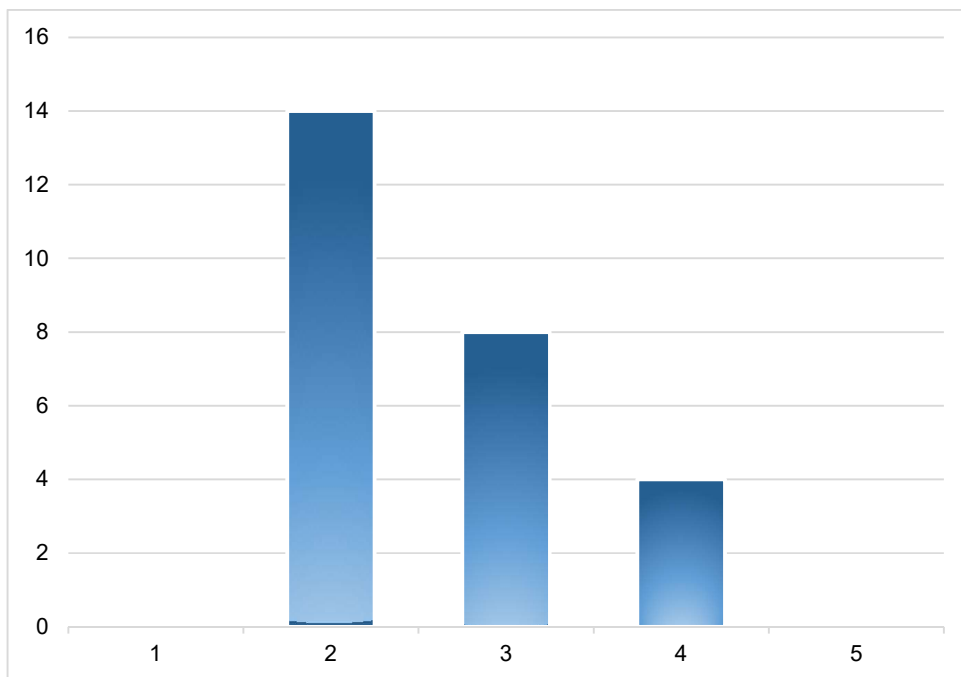
Tabelist 10 on näha, et 81% vastanutest pidasid vajalikuks kaubaarve kontrolli teema kaasamist täiendkoolitusse.

Uuriti ka meetodeid/tunnuseid kaubaarvete võltsimiseks, mis on toodud järgnevalt:

- kaubale vale koguse märkimine;
- kaubale vale väärtuse märkimine;
- märgitud saatjat ei eksisteeri;
- vale kaubaliigi märkimine;
- mainitakse, et kaubaarvet pole keeruline võltsida, kuna tegemist on ainult A4 peale printitud paberiga.

Kaubaarve puhul peab tolliametnik kontrollima märgitud informatsiooni õigsust. Sarnaselt veodokumentidele, on üheks võimaluseks teostada taustakontrolli, tuvastades ebaseaduslikult tegutsevaid ettevõtteid. Väiksemate kaubasaadetiste puhul on peamiseks andmete vääresitamiseks kauba koguse ja väärtuse muutmine tollimaksust pääsemiseks või selle alandamiseks. Autori arvates on tähtis, et tolliametnikud oleksid teadlikud enim käsitlevate tootegruppide võimalikest väärtustest, eesmärgiga tuvastada kaubaväärtuse vääresitamisi. Autor usub, et selliseid teadmisi oleks kasulik järjepidevalt arendada täiendkoolituste raames.

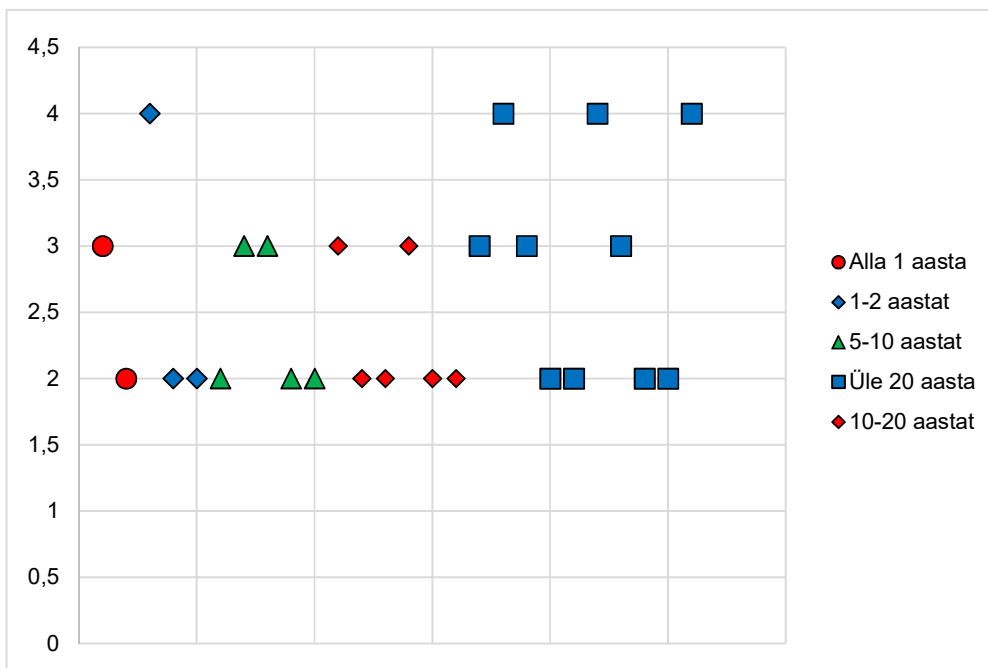
Lisaks uuris autor tolliametnike kokkuvõtvat hinnangut enda teadmiste kohta dokumendi kontrollist. Joonis 8 näitab seda, et enamus vastanutest vastasid, et teadmised on halvad või rahuldavad. Ükski vastanutest ei vastanud, et teadmised on väga head või teadmised puuduksid.



Joonis 8. Vastused küsimusele: "Kuidas hindate kokkuvõtvalt oma oskusteavet dokumendi kontrollist?" (autori koostatud)

Vastuste tulemuste põhjal järeldab autor, et tolliametnike hinnang enda teadmiste kohta dokumendi kontrollist on vähe teadlik, mis peegeldub ka tolliametnike üksikvastuste tulemustes. Autori arvates on tegemist murekohaga, kuna puudulike teadmiste tagajärjel võib näiteks jääda konfiskeerimata salakaupa, sattuda turule võltsitud kaubamärgiga tooted jm siseturu ja ühiskonnaga seotud ohutegurid.

Autor analüüsis detailsemalt tolliametnike hinnangut enda teadmiste kohta dokumentide kontrollis, grupeerides vastanute tööstaazi lõikes. Joonis 9 näitab, et üle 20 aasta töötanud tolliametnikel on head teadmised. See tulemus sellegipoolest ei ole märkmisväärne, sest selles tööstaazi grupis esineb ametnike, kelle teadmised on halvad.



Joonis 9. Vastanute koguhinnang dokumentide kontrolli teabele tööstaaži lõikes (autori koostatud)

Joonise 9 põhjal selgub, et tolliametnike teadmised dokumendi kontrollist tööstaaži kasvamisega märgatavalt ei parane. Teadmiste suurenemine esineb tööstaaži 10-20 aastat vastanute seas. Autori arvates oleks vaja järjepidevalt tolliametnike teadmisi arendada, aidates kaasa tolli põhieesmärkide saavutamisele - kaitsta siseturgu ja ühiskonda salakauba ning ebaseaduslikult riiki sisenevate inimeste eest.

Tabel 11. Vastused küsimusele: "Kas Teie arvates on dokumendi kontrolli alane täiendkoolitus tolliametnikele vajalik?" (autori koostatud)

Vastus	Vastanute arv	Protsent (%)
Jah	25	96
Ei	1	4

Vastustest selgub, et märkimisväärselt suur osa, täpselt 96% vastanutest, olid seisukohal, et dokumendi kontrolli alane täiendkoolitus on tolliametnikele vajalik. Lähtuvalt tabeli 11

andmetele ning tuginedes läbi viidud intervjuudele Lennujaama reisiterminali piiripunkti juhtivinspektori Jaanus Kahni ja Reisisadama piiripunkti juhtivinspektori Priit Ränkiga, näeb autor vajadust täiendkoolituse vastu. Selle tulemusena koostab autor iseseisvalt analüüsi tulemustest tulenevalt algse täiendkoolituskava Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunktis töötavatele tolliametnikele (vt lisa 6). Autori arvates peaks täiendkoolituskava hõlmama tollis käsitletavaid dokumente ning lähtuma tolliametnikele koostatud küsitluse põhjal tehtud järeldustest uuritavates piiripunktides.

2.4 Järeldused ja ettepanekud

Kokkuvõtvalt võib tulemustest järeldada, et tolliametnikud on seisukohal, et dokumendi kontrolli alane täiendkoolitus on vajalik (vt tabel 10). Lisaväärtust annab teadmine, et Reisisadama- kui ka Lennujaama reisiterminali juhtivinspektori sõnul on dokumendi kontrolli alane täiendkoolitus tolliametnikele vajalik (vt lisa 3 ja 4). Täiendkoolituse vajadust väljendas ka Reisisadama juhtivinspektor (vt lisa 4).

Läbi viidud intervjuude käigus juhtivinspektorite vastustest selgub dokumendi kontrolli alase täiendkoolituse vajadus. Lisaks märkimisväärselt suur osa tolliametnikest olid seisukohal, et dokumendi kontrolli alane täiendkoolitus on vajalik. Selle tulemusena on autor iseseisvalt koostanud analüüsi tulemustest tulenevalt algse täiendkoolituskava Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunktis töötavatele tolliametnikele (vt lisa 6). Koolituskava on lisaväärtuseks lõputöö juures. Tuginedes eeltoodule peab autor oluliseks, et dokumentide kontrollimine on oluline osa tolliametnike tööst ning selle õpetamine on vajalik.

Algse kava iseseisvaks välja töötamiseks võtab autor aluseks SKA põhjal loodud täiendkoolituse õppekava ja Narva maantee piiripunkti MTA ametnike täiendkoolituse "Piirikontrolli teostamine" õppekava. Lisaks uurib autor juhendmaterjale täienduskoolituse õppekava koostamise kohta, kus selgitatakse lahti õppekava olemus, komponendid (kava nimetus, koostamise alus, õpiväljundid, õppe lõpetamise tingimused jm). Täiendkoolituse kogumahu aluseks võeti 34 tundi, kuna sellises õppemahus on ka autor läbinud dokumendi kontrolli teemat.

Autor teeb ettepaneku täiendkoolituskavas keskenduda tollis käsitletavatele dokumentide kontrollimisele, milleks on:

- isikudokumendid (ID-kaart, pass, viisa, juhiluba, elamisluba);
- tollideklaratsioonid (transiit, eraisikute deklaratsioon jm);
- veodokumendid (CMR jm)
- TIR-märkmik;
- kaubaarve.

Isikudokumentide teema peaks esmalt hõlmama isikusamasuse tuvastamist, sest tänapäeva isikudokumendid on raskemini võltsitavad ning levinud on ka teisele isikule kuuluva dokumendi kasutamine. Teiseks peab isikudokumentide teema sisaldama esmavaatlusel kontrollitavaid isikudokumendi turvaelemente ning kasutatavaid dokumendi materjale. Dokumendid on pidevas uuenduses ning sellega kaasneb turvaelementide täiendamine ning materjali uuendamine. Parema teabe omandamine isikudokumentide kontrollist aitab tõkestada ebaseaduslikult riiki siseneda üritavaid isikuid.

Tollideklaratsioonide, veodokumentide ning kaubaarve teemad peaksid hõlmama endas teavet, kuidas kontrollida saadetava kauba vastavust dokumentides esitatud kaubaandmetega. Kaubaandmete vääresitamise eesmärgiks on pääseda või alandada impordimakse. Lisaks võib vale kaubaliigina esitatult siseturule pääseda ebaseaduslikke kaupu. Kauba vastavuse efektiivsem kontrollimine kaubaandmetele aitab seega kaitsta siseturgu ning tõsta impordimaksu laekumist.

Tollideklaratsioonide, veodokumendi ning kaubaarve täiendkoolituse teemad peaksid ka sisaldama endas teavet, kuidas teostada dokumendil esitatud kauba saajatele ja saatjatele kahtluse korral taustauuringut. Tolliametnike oskus teostada taustauuringut aitab kaasa ettevõtete tuvastamisele, mis võib olla loodud varjamaks ebaseaduslike kaupade transporti.

Veodokumentide teemad peaksid hõlmama teavet templijäljendi võltsimise kohta. Veodokumendi puhul võib templijäljendi võltsimise eesmärgiks olla ebaseadusliku kauba transportimine, jäljendades eksisteeriva transpordifirma templit. Templijäljendile kehtestatud nõuetega kursis olemine ning oskus võltsinguid tuvastada aitab tolliametnikel avastada ebaseaduslikult üle piiri veetavaid kaupu ning ebaseadusliku kaubaveoga tegelevaid ettevõtteid.

TIR-märkmiku teema peaks sisaldama teavet, kuidas kasutada transiidi andmevahetuse süsteemi (NCTS), tuvastamaks võltsitud dokumentidega vedajaid, et kaitsta siseturgu ja ühiskonda ebaseaduslikult imporditud kauba eest.

KOKKUVÕTE

Lõputöö teemaks on „Maksu- ja Tolliameti tolliametnike dokumentide kontrolli alased teadmised Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunkti näitel“. Töö on aktuaalne praktilisest aspektist. Tolli üks põhieesmärke on kaitsta siseturgu ja ühiskonda, et riiki ei satuks salakaupa ja inimesi, kelle eesmärgiks on ebaseaduslikult riiki siseneda või maksumaksjastaatusest vabaneda, kasutades selleks võltsitud isiku- või tollidokumente. 2018.aastal võrreldes 2017.aastaga kasvas Euroopa Liidu siseselt võltsitud dokumentide avastamise hulk 42% võrra.

Lõputöö eesmärgiks oli välja selgitada dokumentide kontrolli alase täiendkoolituse vajalikkus Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunktis töötavatele tolliametnikele. Lähtuvalt lõputöö eesmärgist püstitas töö autor järgmised uurimisküsimused:

1. Milliseid dokumendi kontrolli alaseid koolitusi on tolliametnikud läbinud?
2. Kuidas hindavad tolliametnikud oma teadmisi dokumendi kontrollist?
3. Kas dokumendi kontrolli alane täiendkoolitus on tolliametnikele vajalik?

Eesmärgi saavutamiseks viis autor läbi intervjuud Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunkti juhtivinspektoritega ning MTA teabeosakonna valdkonna juhiga. Intervjuu käigus tõid juhtivinspektorid välja probleemi, tõdedes, et Lennujaama reisiterminali- kui ka Reisisadama piiripunkti tolliametnikud pole saanud dokumendi kontrolli alaseid koolitusi. Täiendkoolituse vajadust väljendas ka Reisisadama juhtivinspektor.

Uurimistöö eesmärgi saavutamiseks koostas autor ankeetküsitluse, mis viidi läbi Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunktis töötavate tolliametnike seas. Anonüümne ankeetküsitlus koosnes 21-st küsimusest, nendest 14 olid valikvastustega ning 7 avatud küsimused. Küsimused hõlmasid vastaja hinnangut enda teadmiste kohta võltsitud dokumentide kohta kui ka erinevate isiku- ja tollidokumentide kontrollist. Kokkuvõtvalt saatis autor küsimustiku 58-le tolliametnikule, kellest Reisisadama piiripunkti kuulus 30 ametnikku, Lennujaama reisiterminali piiripunkti kuulus 28 ametnikku, viimaste hulka kuulusid ka Lennujaama piiripunktis töötavad tolliametnikud.

Autorist mitteolenevatel põhjustel laekusid vastused 26-lt tolliametnikult, kellest 96% vastanutest olid seisukohal, et dokumendi kontrolli alane täiendkoolitus on tolliametnikele

vajalik. Kokkuvõtvalt enamik tolliametnikke hindasid enda teadmisi halvaks (14 vastanut 26-st) või rahuldavaks (8 vastanut 26-st). 4 vastanut 26-st hindasid enda teadmisi heaks. Ükski vastanutest ei vastanud, et teadmised on väga head või teadmised puuduksid.

Võttes arvesse küsitluse vastuseid, saab tulemustest järeldada, et tolliametnikud on kindlal seisukohal, et dokumendi kontrolli alane täiendkoolitus on vajalik. Lõputöös püstitatud uurimisküsimused said vastused ning uurimisülesanded täidetud, seega võib väita, et töö eesmärk sai saavutatud.

Kokkuvõtvalt järeldab autor tulemustest, et tolliametnike hinnang enda teadmiste dokumentide kontrollist ja võltsingute tuvastamisest on madalal tasemel ning ametnikud on kindlal seisukohal, et dokumendi kontrolli alane täiendkoolitus on vajalik.

Tuginedes autori poolt läbi viidud intervjuudele Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunkti juhtivinspektoritega, näeb autor vajadust täiendkoolituseks. Lisaks märkimisväärselt suur osa tolliametnikest olid seisukohal, et dokumendi kontrolli alane täiendkoolitus on vajalik. Selle tulemusena on autor iseseisvalt koostanud analüüsi tulemustest tulenevalt algse täiendkoolituskava Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunktis töötavatele tolliametnikele, mis on välja toodud lisa 6. Koolituskava on lisaväärtuseks lõputöö juures. Kava peaks hõlmama endas tollis käsitletavaid dokumente ning lähtuma tolliametnikele koostatud küsitluse põhjal tehtud järeldustest ja saadud vastustest.

Autoripoolne soovitus teema edasiseks arenduseks on täiendkoolituskava detailsema ülesehituse väljatöötamine ning koolituskava sisu kooskõlastamine vastvalt vajadusele koolituse läbiviijaga.

SUMMARY

The subject of the thesis is “Tax and Customs Board customs officers knowledge of document inspection based on Airport passenger terminal and Passenger port customs offices“. The thesis has been written in estonian and it consists of 35 main paragraph pages, including 9 figures, 11 tables and 6 appendixes. Author has used 28 sources, which are referenced. The foreign language summary is written in english.

The aim of the thesis is to determine the necessity of additive training for document inspection in Airport passenger terminal and Passenger port cutstoms offices. The author has conducted interviews with Airport passenger terminal and Passenger port customs offices chief inspectors in order to carry out a survey among customs officers in aforementioned customs offices and present proposals based on the result of the survey.

Three research questions have been defined to obtain the aim of the thesis:

1. What training have customs officers completed in the field of document inspection?
2. How do customs officers evaluate their knowledge in document inspection?
3. Is additive training necessary for customs officers in document inspection?

During the interviews, chief inspectors stated that customs officers have not completed any training in document inspection in aforementioned customs offices. Chief inspector of Passenger port customs office stated that additive training in document inspection is needed.

The author concludes from the research that the customs officers, who were surveyd, evaluated their knowledge of document inspection and the ability to identify forgeries as low. Customs officers expressed their firm opinion that additional training is necessary. Based on the conclusion of the research, the author has composed an initial additive training syllabus for customs officers in Airport passenger terminal and Passenger port customs offices. Training syllabus serves as added value for the thesis.

In the authors opinion, further development of the thesis topic would suggest working out more detailed verison of the training syllabus and coordinating this with the insttution carrying out the additive training.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Bourdet, Y. & Persson, M., 2012. Completing the European Union Customs Union: The Effects of Trade Procedure Harmonization. *Journal of Common Market Studies*, 50(2), pp. 300-314. Leitav: EBSCOhost [Kasutatud 08.01.2019].

Cedilnik, M., 2013. Flow of goods across customs territories. *Our Economy (Nase Gospodarstvo)*, 59(1/2), pp. 13-24. Leitav: EBSCOhost [Kasutatud 27.12.2018].

Euroopa Komisjon, 2016. *Tegevuskava, millega karmistatakse Euroopa meetmeid võitluses reisidokumentide võltsimisega*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2016:0790:FIN:ET:PDF> [Kasutatud 04.02.2019].

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus nr 952/2013 (2013).

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus nr 2016/399 (2016).

Euroopa Parlament, 2006. *Euroopa Parlamendi seisukoht*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TC&reference=P6-TC1-COD-2005-0246&language=ET&format=PDF> [Kasutatud 04.02.2019].

European Commission, 2019. *Documents for customs clearance*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://trade.ec.europa.eu/tradehelp/documents-customs-clearance> [Kasutatud 02.04.2019].

Frontex, 2019. *Risk Analysis for 2019*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Risk_Analysis/Risk_Analysis_for_2019.pdf [Kasutatud 17.04.2019].

Kahn, J., 2019. *Intervjuu Lennujaama piiripunkti juhtivinspektori Jaanus Kahniga* [Intervjuu] (18.02.2019).

Korraldus (2011) RT I, 22.03.2011, 4.

Laherand, M.-L., 2008. *Kvalitatiivne uurimisviis*. Tallinn: Infotrükk.

Maksu- ja Tolliamet, 2014. *Strateegilise kauba tollivormistus- ja kontroll. Riskikriteeriumid, Strateegiliste kaupadega seonduvad õigusrikkumised.* [Võrgumaterjal] Leitav: https://vm.ee/sites/default/files/content-editors/Strateegilise_kauba_tollivormistus_ja_kontroll_2014.pdf [Kasutatud 29.03.2019].

Maksu- ja Tolliamet, 2017. *Maksu- ja Tolliameti arengukava 2017-2020.* [Võrgumaterjal] Leitav: https://www.emta.ee/sites/default/files/kontaktid-ja-ametist/ameti-struktuur-ulesanded-strateegia/strateegia/20170608_mta_strateegiadokument_2017-2020.pdf [Kasutatud 04. 02. 2019].

Maksu- ja Tolliamet, 2018a. *Maksu- ja Tolliameti tolliosakonna põhimäärus.* [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/et/ameti-struktuur-ulesanded-strateegia/tutvustus-ja-struktuur/struktuuriuksuste-pohimaarused-6> [Kasutatud 20. 11. 2018].

Maksu- ja Tolliamet 2018b. *Tollimaks.* [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/tollimaks> [Kasutatud 20. 02. 2019].

Maksu- ja Tolliamet, 2018c. *Maksu- ja Tolliamet pakub oma töötajatele.* [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/et/kontaktid-ja-ametist/tootamine-maksu-ja-tolliametis/maksu-ja-tolliamet-pakub-oma-tootajatele> [Kasutatud 01. 04. 2019].

Maksu- ja Tolliamet, 2019. *TIR.* [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/tir> [Kasutatud 20. 04. 2019].

Morini, C., 2015. Best practices in customs administrations: a preliminary exploratory study. *Brazilian Journal of Management*, 8(2), pp. 341-357. Leitav: EBSCOhost [Kasutatud 11.01.2019].

Nordas, H. K., Pinali, E., & Geloso Grosso, M., 2006. Logistics and Time as a Trade Barrier. *OECD Trade Policy Papers*, No. 35. Leitav: OECD [Kasutatud 05.01.2019].

Pachur, T. & Marinello, G., 2013. Expert intuitions: How to model the decision strategies of airport customs officers? *Acta Psychologica*, 114, pp.97-103. Leitav: ELSEVIER [Kasutatud 15.01.2019].

Rein Talvik, 1998. *Riski hindamine.* Tallinn: Tolliamet.

Riigipiiri seadus (1994) RT I 1994, 54, 902.

Rudzītis, N. & Čeveris, A., 2015. Development of Customs Fiscal Function in Latvia. *Economics & Business*, 27(1), pp. 23-28. Leitav: EBSCOhost [Kasutatud 28.11.2018].

Ränk, P., 2019. *Intervjuu Reisisadama piiripunkti juhtivinspektori Priit Ränkiga [Intervjuu]* (06.02.2019).

Sisekaitseakadeemia, 2016. *Tolli ja maksunduse eriala õppekava*. [Võrgumaterjal Leitav: https://www.sisekaitse.ee/sites/default/files/inline-files/Toll_ja_maksundus.pdf [Kasutatud 16.03.2019].

Sisekaitseakadeemia, 2019. *Toll ja maksundus (põevane õpe)*. [Võrgumaterjal Leitav: https://www.sisekaitse.ee/et/vastuv6tt_toll_maksundus?language_content_entity=et [Kasutatud 16.03.2019].

Tallinna Lennujaam, 2018. *Toll ja käibemaksutagastus*. [Võrgumaterjal Leitav: <https://www.tallinn-airport.ee/reisijale/toll-ja-kaibemaksutagastus> [Kasutatud 17.01.2019].

Tolliseadus (2017) RT I, 16.06.2017, 1.

JOONISTE JA TABELITE LOETELU

Joonis 1. Vastanute tööstaaž (autori koostatud)	20
Joonis 2. Vastused küsimusele: "Milliste dokumentidega (erinevate isiku- ja tollidokumentidega) Te oma töö käigus kokku puutute?" (autori koostatud).....	21
Joonis 3. Vastused küsimusele: "Kui heaks peate oma deklaratsiooni õigsuse kontrollist, et tegemist poleks võltsinguga?" (autori koostatud).....	24
Joonis 4. Vastused küsimusele: "Kui heaks peate oma teadmisi isikudokumentide (ID-kaart, pass, viisa, juhiluba, elamisluba) õigsuse kontrollist, et tegemist poleks võltsinguga?" (autori koostatud)	26
Joonis 5. Vastused küsimusele: "Kui heaks peate oma teadmisi veodokumentide õigsuse kontrollist, et tegemist poleks võltsinguga?" (autori koostatud)	28
Joonis 6. Vastused küsimusele: "Kui heaks peate oma teadmisi TIR-märkmiku õigsuse kontrollist, et tegemist poleks võltsinguga?" (autori koostatud)	30
Joonis 7. Vastused küsimusele: "Kui heaks peate oma teadmisi kaubaarve õigsuse kontrollist, et tegemist poleks võltsinguga?" (autori koostatud).....	31
Joonis 8. Vastused küsimusele: "Kuidas hindate kokkuvõtvalt oma oskusteavet dokumendi kontrollist?" (autori koostatud).....	33
Joonis 9. Vastanute koguhinnang dokumentide kontrolli teabele tööstaaži lõikes (autori koostatud)	34
Tabel 1. Riskitegurite omadused (Pachur, T. & Marinello, G., 2013).....	13
Tabel 2. Tolli eriala ainete moodul 2016/2017 (Sisekaitseakadeemia, 2016).....	16
Tabel 3. Vastanute töökoht (autori koostatud)	21
Tabel 4. Vastused küsimusele: "Kas Te olete tuvastanud töö käigus võltsitud dokumente?" (autori koostatud).....	22
Tabel 5. Töö käigus võltsitud dokumente avastanud tolliametnike jaotumine tööstaaži põhjal (autori koostatud).....	22

Tabel 6. Vastused küsimusele: "Kas peate vajalikuks deklaratsiooni kontrolli kaasamist täiendkoolitusse?" (autori koostatud).....	25
Tabel 7. Vastused küsimusele: "Kas peate vajalikuks isikudokumentide kontrolli kaasamist täiendkoolitusse?" (autori koostatud).....	26
Tabel 8. Vastused küsimusele: "Kas peate vajalikuks veodokumentide kontrolli kaasamist täiendkoolitusse?" (autori koostatud).....	28
Tabel 9. Vastused küsimusele: "Kas peate vajalikuks TIR-märkmiku kontrolli kaasamist täiendkoolitusse?" (autori koostatud).....	30
Tabel 10. Vastused küsimusele: "Kas peate vajalikuks kaubaarve kontrolli kaasamist täiendkoolitusse?" (autori koostatud).....	32
Tabel 11. Vastused küsimusele: "Kas Teie arvates on dokumendi kontrolli alane täiendkoolitus tolliametnikele vajalik?" (autori koostatud).....	34

Lisa 1. Ankeetküsitlus

Tere, lugupeetud vastaja!

Olen Sisekaitseakadeemia Finantskolledži üliõpilane Hanna-Liisa Aasmaa.

Käesolev küsitlus aitab mul koostada lõputööd teemal „Maksu- ja Tolliameti tolliametnike dokumentide kontrolli alased teadmised Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunkti näitel“. Lõputöö eesmärgiks on välja selgitada dokumentide kontrolli alase täiendkoolituse vajalikkus Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunktis töötavatele tolliametnikele.

Lõputöö piires küsitlen Lennujaama-, Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama tolliametnikke ning kõik vastused on anonüümsed.

Palun Teil anda uuringusse oma panus ja täita küsimustik ausalt. Küsimustikule vastamine on vabatahtlik ning ajakulu on umbes 5-7 minutit.

Olen vastuste eest väga tänulik!

* Küsimustes on esindatud skaala 1-5, kus:

- 1- Teadmised puuduvad
- 2- Halvad teadmised
- 3- Rahuldavad teadmised
- 4- Head teadmised
- 5- Väga teadlik

1. Milliste dokumentidega (erinevate isiku- ja tollidokumentidega) Te oma töö käigus kokku puutute?

* Vaba vastuse väli

2. Kas Te olete tuvastanud töö käigus võltsitud dokumente? Milliseid dokumente? Milles seisnes võltsing?

* Vaba vastuse väli

3. Kui heaks peate oma teadmisi deklaratsiooni õigsuse kontrollist, et tegemist poleks võltsinguga?

Skaala 1-5, kus

- 1- Teadmised puuduvad
- 2- Veidi olen teadlik
- 3- Enam-vähem olen teadlik
- 4- Üpriski teadlik
- 5- Väga teadlik

4. Kas peate vajalikuks deklaratsiooni kontrolli kaasamist täiendkoolitusse?

* Jah

* Ei

5. Loetlege meetodeid/tunnuseid deklaratsiooni võltsimiseks

* Vaba vastuse väli

6. Kui heaks peate oma teadmisi isikudokumentide (ID-kaart, pass, viisa, juhiluba, elamisluba) õigsuse kontrollist, et tegemist poleks võltsinguga?

Skaala 1-5, kus

- 1- Teadmised puuduvad
- 2- Veidi olen teadlik
- 3- Enam-vähem olen teadlik
- 4- Üpriski teadlik
- 5- Väga teadlik

7. Kas peate vajalikuks isikudokumentide kontrolli kaasamist täiendkoolitusse?

* Jah

* Ei

8. Loetlege meetodeid/tunnuseid isikudokumentide võltsimiseks

* Vaba vastuse väli

9. Kui heaks peate oma teadmisi veodokumentide õigsuse kontrollist, et tegemist poleks võltsinguga?

Skaala 1-5, kus

- 1- Teadmised puuduvad
- 2- Veidi olen teadlik

3- Enam-vähem olen teadlik

4- Üpriski teadlik

5- Väga teadlik

10. Kas peate vajalikuks veodokumentide kontrolli kaasamist täiendkoolitusse?

* Jah

* Ei

11. Loetlege meetodeid/tunnuseid veodokumentide võltsimiseks

* Vaba vastuse väli

12. Kui heaks peate oma teadmisi TIR-märkmiku õigsuse kontrollist, et tegemist poleks võltsinguga?

Skaala 1-5, kus

1- Teadmised puuduvad

2- Veidi olen teadlik

3- Enam-vähem olen teadlik

4- Üpriski teadlik

5- Väga teadlik

13. Kas peate vajalikuks TIR-märkmiku kontrolli kaasamist täiendkoolitusse?

* Jah

* Ei

14. Loetlege meetodeid/tunnuseid TIR-märkmiku võltsimiseks

* Vaba vastuse väli

15. Kui heaks peate oma teadmisi kaubaarve õigsuse kontrollist, et tegemist poleks võltsinguga?

Skaala 1-5, kus

1- Teadmised puuduvad

2- Veidi olen teadlik

3- Enam-vähem olen teadlik

4- Üpriski teadlik

5- Väga teadlik

16. Kas peate vajalikuks kaubaarve kontrolli kaasamist täiendkoolitusse?

* Jah

* Ei

17. Loetlege meetodeid/tunnuseid kaubaarve võltsimiseks

* Vaba vastuse väli

18. Kuidas hindate kokkuvõtvalt oma oskusteavet dokumendi kontrollist?

Skaala 1-5, kus

1- Teadmised puuduvad

2- Veidi olen teadlik

3- Enam-vähem olen teadlik

4- Üpriski teadlik

5- Väga teadlik

19. Kas Teie arvates on dokumendi kontrolli alane täiendkoolitus tolliametnikele vajalik?

* Jah

* Ei

20. Töökoht

* Lennujaama- ja Lennujaama reisiterminali piiripunkt

* Reisisadama piiripunkt

21. Tööstaaž

* Alla 1 aasta

* 1-2 aastat

* 2-5 aastat

* 5-10 aastat

* 10-20 aastat

* Üle 20 aasta

Lisa 2. Intervjuu küsimused Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunktide juhtivinspektoritele

1. Millised on praegu prioriteetidid tollikontrollis? Millele keskendutakse?
2. Milline on riskianalüüs tolli töös? Millised on põhilised riskid uuritavas piiripunktis?
3. Anda ülevaade uuritava piiripunkti kohta. Mis on uuritavas piiripunktis tehtavad põhitegevused, milliseid protseduure läbi viiakse? Millised on tolliametnike tööülesanded?
4. Kas ja mis mahus on piiripunkti tolliametnikud saanud koolitusi dokumentide kontrolli vallas? Kas koolitused oleksid vajalikud? Miks?
5. Nimetage peamiseid dokumente, mida kontrollivad uuritavas piiripunktis töötavad tolliametnikud?
6. Kas on ka protseduurilist vahet kolmandate riikide kodanike kontrollimisel?
7. Milliseid infosüsteeme kasutavad tolliametnikud paralleelselt, kui viivad läbi isiku kontrolli?

Lisa 3. Intervjuu Lennujaama reisiterminali piiripunkti juhtivinspektoriga

1. Millised on praegu prioriteedid tollikontrollis? Millele keskendutakse?

Narkootikumid, aktsiisikaubad (tubakas, alkohol, sigaret), tsiviilkäibes keelatud esemed/relvad, CITES kaubad.

Näitena esineb eelmise aastaga võrreldes trend, et kolmandatest riikidest tuuakse liha- ja piimasaadusi, millel ei ole lubatud EL siseneda.

2. Milline on riskianalüüs tolli töös? Millised on põhilised riskid uuritavas piiripunktis?

TBO viib läbi vastavalt vajadusele riskianalüüse. Peamiseks riskiks on korduv narkoveedu, kusjuures erilise vaatluse all on isikud, kes on juba varasemalt kinni peetud narkoveo eest.

3. Anda ülevaade Lennujaama reisiterminali piiripunkti kohta. Mis on piiripunktis tehtavad põhitegevused, milliseid protseduure läbi viiakse? Millised on tolliametnike tööülesanded?

Tallinna Lennujaama reisiterminali piiripunktis töötavate tolliametnike peamiseks tööülesanneteks on kontrollida isikuid ja nendega kaasaskantavat pagasit.

Teiseks põhitegevusteks on kontrollida nii üld- ja tollideklaratsioone kui ka sooduspäritolu dokumente ning täita teisi kontrollkoridori tööülesandeid.

Lennujaama poolel tegeletakse deklaratsioonide, kaubaarvete, kaubadokumentide jm kontrollimisega.

4. Kas ja mis mahus on Lennujaama reisiterminali tolliametnikud saanud koolitusi dokumentide kontrolli vallas? Kas koolitused oleksid vajalikud? Miks?

Lennujaama reisiterminali piiripunktis töötavad tolliametnikud pole dokumendi kontrolli alaseid koolitusi saanud. Lennujaama reisiterminal pole koht, kus on kerge kasutada võltsitud dokumente, kuna nende kontroll toimub mitmes etapis.

Näiteks on peidetud pagasisse võltsitud dokumente. Poolteist aastat tagasi leidis aset juhtum, kus Aafrikast tulid mehed, kelle pagasis olid võltsitud juhiloa, mis ei kuulunud reisijale. Tolliametnike poolt esitatud küsimustele olid vastused meeste poolt kõhklevad. Kohale

kutsutud PPA ametnikud tuvastasid dokumendi võltsingu ning reisijate Schengeni viisa muudeti tulemusena kehtetuks.

5. Nimetage peamiseid dokumente, mida kontrollivad Lennujaama reisiterminali piiripunktis töötavad tolliametnikud?

Deklaratsioone (import, eksport), transiidi dokumente, ATA märkmike, *tax-free* vormistusi. Eriti suur hulk *tax-free* vormistusi kontrollitakse pühade ajal, kus ühe vahetusega on kontrollitud üle 300 vormistuse. Dokumendi õigsust ja autentsust jälgitakse ka kindlasti isikudokumentidel (viisa, pass, ID-kaart).

6. Kas on ka protseduurilist vahet kolmandate riikide kodanike kontrollimisel?

Väljaspool EL on osadel riikidel viisa kohustus. Selliste reisijate puhul vaatab ametnik, kas viisa on olemas, andmed on tõesed, kas isik vastab dokumendipildile ning kasutatav dokument kehtib jne.

Venemaa ja Eesti vahel lendab näiteks ööpäevaselt vähemalt 3 lendu, mis põhjustab suure turistivoolu. Tolliametnike valvsa pilgu all jälgitakse kõiki reisijaid, vajadusel võetakse isik ja temaga kaasas olev pagas täiendkontrolli. Paralleelselt kontrollitakse isiku- ning reisidokumente. On teada, et kõik kolmandatest riikidest saabunud reisijad läbivad piirikontrolli, kus PPA kontrollib põhjalikult isikudokumente. Sellele vaatamata on ka tolliametnike pädevuses tollikontrolli tehes tuvastada esmasel vaatlusel dokumendivõltsinguid.

7. Milliseid infosüsteeme kasutavad tolliametnikud paralleelselt, kui viivad läbi isiku kontrolli?

Tolliinspektorid kasutavad oma töös elektroonilisi andmebaase, et kontrollida vajadusel isiku taustainfot (riskiprofiilid jm). Lisaks hindavad tolliametnikud lähtudes isiklikule kogemusele kauba, isiku või tollidokumentidega seonduvaid riske, et selgitada välja tolliläbivaatuse vajalikkus.

Üks turvalisemaid andmebaase on KAIRI. Tegemist on PPA andmebaasiga, mis on ametkondlikuks kasutamiseks. Taustakontrolliks kasutatakse seda vastavalt vajadusele. Vajadusel kontrollib isiku tausta andmebaasile ligipääsu omav teabejuhtimiskeskuses töötav ametnik.

Enimkasutatavaks andmebaasiks on TOTS2, mille abil saab teostada taustakontrolli.

Lisa 4. Intervjuu Reisisadama piiripunkti juhtivinspektoriga

1. Millised on praegu prioriteetidid tollikontrollis? Millele keskendutakse?

Hetkel on prioriteet suunitletud narkootikumidele, millele järgnevad aktsiisikaubad.

2. Milline on riskianalüüs tolli töös? Millised on põhilised riskid Reisisadama piiripunktis?

Peamised riskid seisnevad selles, et isik toob kohvrisk endaga kaasa keelatud ained, narkootikume, suures mahus aktsiisikaupu jm.

Riskiks on ka isikud, kes reisivad võltsitud dokumentidega. Tolliametnikud kontrollivad isiku ID-kaarti või passi ning vajadusel teisi tolli- kui ka isikudokumente. Kontrolli käigus on väga oluline, et tolliametnik suudaks tuvastada esmasel vaatlusel dokumendivõltsinguid.

3. Anda ülevaade Reisisadama piiripunkti kohta. Mis on Reisisadama piiripunktis tehtavad põhitegevused, milliseid protseduure läbi viiakse? Millised on tolliametnike tööülesanded?

Reisisadama piiripunktis keskendutakse transpordivahendite, reisija ja temaga kaasas oleva kauba ning isiklike asjade tollikontrollile.

Tööpiirkondadeks on lisaks ka Muuga-, Sillamäe- ja Paldiski piiripunktid.

4. Kas ja mis mahus on Reisisadama tolliametnikud saanud koolitusi dokumentide kontrolli vallas? Kas koolitused oleksid vajalikud? Miks?

Hetkeseisuga pole Reisisadamas tolliametnikud saanud koolitusi dokumentide kontrolli vallas. On teada, et Narva maantee piiripunkti MTA tolliametnikud on läbinud täiendkoolituse "Piirikontrolli teostamine" õppekava, kus käsitleti dokumendi kontrolli.

PPA ja toll teevad koostööd ning Riigipiiriseaduse järgi on politsei kohustused üle kandunud ka tolliametnikele.

Dokumendi kontrolli alane täiendkoolitus oleks vajalik, et tolliametnikud suudaks tuvastada dokumentide võltsinguid. Tolli üheks põhieesmärgiks on tagada riigis ühiskonnakaitse, et riiki ei toodaks narkootikume, keelatud ained jne.

Reisisadama juhtivinspektor väljendab vajadust dokumendi kontrolli alase täiendkoolituse vastu.

5. Nimetage peamiseid dokumente, mida kontrollivad Reisisadama piiripunktis töötavad tolliametnikud?

Tollideklaratsioonid, CMR, T1 transiidi/julgeoleku saatedokument, TIR-märkmik, transiidivormistus, pass, ID-kaart, kaubasaatedokument, *tax-free* vormistus.

6. Kas on ka protseduurilist vahet kolmandate riikide kodanike kontrollimisel?

Kolmandatest riikidest (näiteks Venemaalt) saabunud reisijad läbivad piirikontrolli, kus PPA kontrollib põhjalikult isikudokumente. Kui kolmanda riigi kodanik satub tollikontrolli, siis tolliametniku kohustus on paralleelselt isiku ja ta pagasile kontrollida isiku- ja tollidokumente. Sealhulgas reisija vastavust dokumendi pildile, viisa kehtivust, vajadusel kontrollida andmebaasidest isiku tausta jm.

7. Milliseid infosüsteeme kasutavad tolliametnikud paralleelselt, kui viivad läbi isiku kontrolli?

Peamine andmebaas on TOTS2.

Lisa 5. Intervjuu Maksu- ja Tolliameti teabeosakonna valdkonna juhiga

Kuidas toimub tollitöös riskihindamise ja riskianalüüsi protsess?

Tollikontroll põhineb eelkõige elektrooniliste andmesüsteemide abil läbi viidud riskianalüüsidel, mille eesmärk on hinnata ja kindlaks määrata riske. Samas võib ametnik viia läbi ka omal algatusel kas dokumentide, kauba, reisijaga kaasas olevate asjade või transpordivahendi läbivaatust, kui selleks on piisav põhjus (nt reisija ebatavaline käitumine, reisijaga kaasaolevate asjade ja reisi eesmärgi mittevastavus, sõiduki konstruktsiooni eripärad jmt). Samuti kasutatakse pistelist kontrolli, valides kontrolliobjekti välja juhuvaliku alusel.

Riskihindamine on tollile kättesaadava teabe analüüsimine ja selle analüüsi alusel rikkumise toimumise võimalikkuse hindamine. Riskihindamiseks kasutatakse erinevaid meetodeid. Riski hindamisel ja riskide maandamise asjakohasema meetme rakendamisel on oluline vaadelda erinevaid aspekte - kas tegemist on potentsiaalse rikkumisega, mida tuleb tõkestada kohe piiril (nt kui tegu salakaubaga või ohtlike kaupadega, kas tegemist riskiga, mida oleks mõistlikum kontrollida tollilaos või on hoopis tegu eksporditava kaubaga, mille tegeliku olemasolu on kõige asjakohasem kontrollida väljumisel EL-st ja vaja pöörduda kontrollipalvega teise riiki). Riskianalüüsi erinevused võrreldes riskihindamisega on laiem objektide ring, läbiviimise aeg ja meetodika.

Riskianalüüsi meetodika

Riskianalüüsi läbiviimiseks tuleb välja selgitada selle eesmärk ning püstitada selged ja konkreetsed küsimused, millelel on vaja riskianalüüsi käigus vastata. Vastavalt hüpoteesile, kuidas üks või teine rikkumine võib olla toime pandud püstitatakse uurimisülesanded. Järgneb informatsiooni kogumine erinevatest allikatest, olgu selleks Internetist ja lõpetades andmebaasidega. Kindlasti tuleb info kogumisel hinnata infoallika usaldusväärsust ja vajadusel objektiivselt töödelda andmeid. Kogutud info tuleb analüüsida ja välja otsida seosed, mis omavad eesmärgi saavutamisel tähendust. Kui riskianalüüsi tulemused on käes, siis on vaja ka rakendada asjakohased riskide maandamise meetmed. Peamiseks riskide maandamise meetmeks on tolli- või järelkontrolli läbiviimine. Samas kasutatakse ka teisi meetmeid, et saavutada oodatud mõju (nt märgukirjade väljastamine, pöördumised andmete korrigeerimiseks, koolituste läbiviimised jmt). Vajadusel tehakse ka koostööd teiste asutustega nii siseriiklikult kui rahvusvaheliselt. Pärast meetmete rakendamist, on oluline ka läbi viia

tulemuslikkuse hindamise, mille eesmärgiks on siis selgitada välja, kas riskid eksisteerivad ning vajadusel korrigeerida tegevusi (nt kontrolltaktikat), kui mõju hinnati ebapiisavaks.

Tänapäeva piiratud ressursside maailmas on oluline oma tegevusi prioritseerida, et millele pöörata suuremat tähelepanu. Oluline on koostada kõiki peamisi valdkondi hõlmav ohuhinnang, mida MTA-s teatakse strateegilise baasanalüüsina. Strateegiline baasanalüüs koostatakse sõltuvalt valdkonnast kas poole aastase tsükliga või nii tihedalt kui vajadust on. Selle pealt on võimalik hinnata, kas ühes või teises valdkonnas esineb ohte, millised on ohu trendid, kas ja millises ulatuses peab antud konkreetse valdkonnaga tegelema.

Lisa 6. Dokumendi kontrolli alane täiendkoolituskava Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunkti tolliametnikele

Autor kasutas algse täiendkoolituskava iseseisval koostamisel SKA põhjal loodud täiendkoolituse õppekava ja Narva maantee piiripunkti MTA ametnike täiendkoolituse “Piirikontrolli teostamine” õppekava. Lisaks kasutas autor abistavaid juhendmaterjale täienduskoolituse õppekava koostamise kohta.

Täiendkoolituskava nimetus	Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunkti tolliametnike dokumendi kontrolli alane täiendkoolituskava.
Täiendkoolituse sihtgrupp	Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunktis töötavad tolliametnikud.
Õpperühma suurus	Maksimaalselt 15 tolliametnikku.
Täiendkoolituse eesmärk	Täiendkoolituskava eesmärgiks on anda Lennujaama reisiterminali- ja Reisisadama piiripunktis töötavatele tolliametnikele vajalikud oskused ja teadmised isiku- ja tollidokumentide kontrollimiseks.
Õpiväljundid	<ul style="list-style-type: none"> - viib läbi piiripunktis tollis käsitlevate dokumentide I astme kontrolli (kontrollib ja tuvastab isiku autentsust ja isiku-, tolli-, kauba ja kodakantsust tõendavate dokumentide ehtsust); - oskab kontrollida erinevaid tollis käsitletavaid dokumente ning nende põhilisi turvaelemente; - tuvastab dokumendivõltsinguid ja tegutseb vastavalt pädevusele; - oskab kasutada transiidi andmevahetuse süsteem (NCTS) ning teostada esmast taustauuringut ettevõtetele.
Õppe sisu	<p>Sissejuhatus isiku-, kauba- ja transpordivahendi tollikontrollist</p> <p>Ülevaade:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Euroopa Liidu ja isikute vaba liikumise põhimõtetest; ○ Schengeni õigusruumist; ○ kolmandatest riikidest reisimisest; ○ õigusaktidest; ○ esmased toimingud dokumentidega; ○ dokumentide kontrollimine andmebaasidest.

	<p>Isikudokumentide (ID-kaart, pass, viisa, juhiluba, elamisluba jm) käsitus.</p> <p>Deklaratsioonide käsitus.</p> <p>Veodokumentide käsitus.</p> <p>TIR-märkmiku käsitus.</p> <p>Kaubaarve jm tollitöö käigus kokku puutuvate dokumentide käsitus.</p> <p>Dokumentide põhiliste turvaelementide käsitus ja nende kontrollimine.</p> <p>Praktilised ülesanded.</p>
Õppemeetodid	<p><u>Õppetöö klassis:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Loeng • Praktilised ülesanded
Koolituskava maht	<p>Koolituskava maht on 34 tundi, millest 5 tundi kulub sissejuhatuseks, 19 tundi keskendub konkreetsetele dokumentidele ning nende kontrollimisele. Järgnevad 4 tundi käsitlevad dokumentide põhilisi turvaelemente ja nende kontrollimist ning praktilisteks ülesanneteks kulub 6 tundi.</p>
Õppematerjalide loend	<p>Loengumaterjalid</p> <p>MTA koduleht, mis on kättesaadav: https://www.emta.ee/et</p> <p>Tolliseadus, mis on kättesaadav: https://www.riigiteataja.ee/akt/116062017001?leiaKehtiv</p> <p>Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus nr 952/2013, mis on kättesaadav: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0952&from=sv</p>
Õppekeskkonna kirjeldus	<p>Õppeklass, mis on varustatud dataprojektori ja tahvliga.</p>
Lõpetamise tingimused	
Hindamismeetod	Hindamiskriteeriumid
Kirjalik arvestus	Arvestuse puhul rakendatakse kaheastmelist skaalat, kus sätestatakse õpiväljundite tase. Tulemus hinnatakse piisavaks sõnaga

	<p>„arvestatud“, kui õpiväljund saavutatakse ning „mittearvestatud“, kui õpiväljundit ei saavutata.</p> <p>Arvestus on sooritatud positiivsele tulemusele, kui on läbitud ka praktilised ülesanded. Ülesannete käigus võib esineda vähesel määral ebakindlust.</p>
Väljastatav dokument	<p>Tunnistus koos selle juurde kuuluva täiendkoolitus õiendiga, kui õpingute lõpetamise nõuded on täidetud. Tõend, kui õpitulemusi ei saavutatud. Tõend väljastatakse vastavalt osaletud kontakttundide arvule.</p>
Koolitaja (kvalifikatsioon, õpi- või töökogemus)	<p>Koolitaja/koolitajate nimi/nimed</p>
Koostaja:	<p>Hanna-Liisa Aasmaa</p>
Kuupäev:	<p>2019.aasta</p>