

Sisekaitseakadeemia

Finantskolledž

Jaanika Langinen

**MAKSU- JA TOLLIAMETI NING POLITSEI- JA
PIIRIVALVEAMETI KOOSTÖÖ MÕJU PIIRIPUNKTI
LÄBILASKEVÕIMELE VEOAUTODE NÄITEL**

Lõputöö

Juhendaja: Nikolai Voronin, BA

Kaasjuhendaja: Helle Koitla,
magistrikraadile vastav kvalifikatsioon

Tallinn 2019

SISEKAITSEAKADEEMIA LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

Finantskolledž	Juuni 2019
<p>Töö pealkiri eesti keeles: Maksu- ja Tolliameti ning Politsei-ja Piirivalveameti koostöö mõju piiripunkti läbilaskevõimele veoautode näitel.</p> <p>Töö pealkiri võõrkeeles: The Effect of Cooperation between the Estonian Tax and Customs Board and the Police and Border Guard Board on the Transport Capacity of the Border Crossing Point on the Example of Trucks.</p> <p>Lõputöö on kirjutatud eesti keeles ja koosneb 51 leheküljest, sealhulgas 2 lisast. Lõputöös on kasutatud 56 allikat, millele on viidatud. Töö on aktuaalne, kuna aastast 2016 laienevad tollile isikute ja transpordivahendite riigipiiri ületamise kontrollimisega seonduvad politsei õigused ja kohustused. Selle alusel rakendati sünkroniseeritud kontrollide süsteemi Narva piiripunktis, mille raames on piiril teenivate ametnike ülesanded jaotatud omavahel. Tulemusena said tolliametnikud volituse teostada isikute ja transpordivahendite esimese astme piirikontroll. Lõputöö eesmärk on välja selgitada MTA ja PPA koostöö mõju Eesti maantee piiripunktide läbilaskevõimele veoautode näitel. Eesmärgi saavutamiseks analüüsitakse tolli ja piirivalve koostöö meetmeid, kogutakse ja analüüsitakse Narva ja Luhamaa piiripunktide veoautode piiriületuse statistilisi andmeid. Samuti küsitletakse Narva-1 piiripunkti tolli- ja piirivalve ametnikke ning selgitatakse välja nende arvamus tehtud koostööst.</p> <p>Analüüsides selgub, et Narva-1 piiripunktis, kus MTA ja PPA koostöö toimib aktiivselt, on piiripunkti läbilaskevõime ca 1,6 korda suurem võrreldes Luhamaa piiripunktiga sisenevate veoautode puhul. Suurema läbilaskevõime teiseks põhjuseks on asjaolu, et enamuse Narva-1 piiripunkti ametnikest on suuremal määral rahul sisseviidud uuendustega. Analüüsist nähtus, et nii tolli- kui ka piirivalve ametnikud on nõus oma kolleege vajadusel aitama ning tunnevad huvi uute tööülesannete täitmise vastu.</p>	
<p>Võtmesõnad: riigipiir, piirikontroll, tollikontroll, koostöö, integreeritud piirihaldus, toll, piirivalve</p>	
<p>Võõrkeelsed võtmesõnad: <i>border, border control, customs control, cooperation, integrated border management, customs, border guard</i></p>	
<p>Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu</p>	
<p>Töö autor: Jaanika Langinen</p> <p>Olen koostanud lõputöö iseseisvalt. Kõik lõputöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, seisukohad, kirjalikest allikatest ja mujal allikates saadud info on nõuetekohaselt viidatud. Olen nõus oma lõputöö avaldamisega elektroonilises keskkonnas.</p> <p>Allkiri:</p>	
<p>Vastab lõputöö nõuetele</p> <p>Juhendaja: Nikolai Voronin Allkiri:</p>	
<p>Vastab lõputöö nõuetele</p> <p>Kaasjuhendaja: Helle Koitla Allkiri:</p>	
<p>Kaitmisele lubatud</p> <p>Kolledži direktor: Kerly Randlane Allkiri:</p>	

SISUKORD

SISSEJUHATUS.....	5
1. RIIGIPIIRI, PIIRIKONTROLLI NING AMETNIKE KOOSTÖÖ OLULISUS.....	8
1.1. Riigipiiri ja piirikontrolli olemus	8
1.2. Tolli- ja piirivalve ametnike koostöö olemus ja vajadus.....	14
2. KOOSTÖÖ MÕJU PIIRIPUNKTI LÄBILASKEVÕIMELE NING AMETNIKE TÖÖLE	22
2.1. Piiripunktide läbilaskevõime analüüs impordi suuna veoautode näitel	22
2.2. Ametnike koostööga rahulolu Narva piiripunkti näitel.....	30
KOKKUVÕTE.....	39
SUMMARY	42
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU.....	44
Lisa 1. Tolliametnike küsitlus.....	50
Lisa 2. Piirivalveametnike küsitlus	51

MÕISTETE JA LÜHENDITE LOETELU

FRONTEX – Euroopa Piiri- ja Rannikuvalve Amet

IBM (IPH) – Integrated Border Management ehk integreeritud piirihaldus

PCB - Police-Customs-Border Guards ehk politsei-toll-piirivalve

PCCC – Politsei- ja tollikoostöö keskused

SIS - Schengeni infosüsteem

WCO – World Customs Organization ehk Maailma Tolliorganisatsioon

SISSEJUHATUS

Riigipiir on mõtteline joon, mis määrab kindlaks kust algab riigile kuuluv territoorium. Riigipiiri kaitsmine on oluline iga riigi jaoks, kuna tihti ületatakse piiri ebaseaduslikult. Just piirikontrolli kaudu kaitstakse riiki narkootikumide, terrorismi, salakauba ning ebaseaduslike piiriületajate eest. Piiriüleste rikkumiste tuvastamiseks tegutsevad Maksu- ja Tolliamet ning Politsei- ja Piirivalveamet. Maksu- ja Tolliameti ning Politsei- ja Piirivalveameti ühine eesmärk on samuti kiire ja mugava piiri ületamisvõimaluse tagamine. Eesmärgi saavutamiseks peavad tolli- ja piirivalve ametnike tööülesanded olema omavahel õigesti jaotatud, et tagada nii kiiret piiriületust kui ka ühiskonna ning seadusliku majandustegevuse kaitsmist.

Uue töökorralduse tulemusena muutusid aastal 2016 Narva-1 piiripunktis teenivate tolli- ja piirivalve ametnike volitused ja kohustused. Lõuna tollipunktis võrreldes Ida tollipunktiga on tänaseks integreeritud koostöö MTA ja PPA vahel arenenud vähemal määral. Seetõttu on vajalik uurida, kuidas saab kahe ameti koostöö mõjutada piiripunkti läbilaskevõimet veoautode näitel ning analüüsida piiripunktis töötavate ametnike arvamust tehtud koostööst.

Lõputöö teema on aktuaalne, kuna aastast 2016 laienevad tollile isikute ja transpordivahendite riigipiiri ületamise kontrollimisega seonduvad politsei õigused ja kohustused vastavalt Riigipiiri seadusele § 11 lg 3. Tulemusena integreeriti MTA ja PPA tööülesanded Narva-1 piiripunktis, et tagada piiriületust- ja kontrolli veel tõhusamal ja kiiremal viisil mõlema ameti koostöö kaudu. Narva maantee piiripunkt on tänaseks ainuke Eesti maantee piiripunkt, kus rakendatakse sünkroniseeritud kontrollide süsteem, mille raames on piiril teenivate ametnike ülesanded jaotatud omavahel.

Teema uudsuseks on see, et uuritakse esmakordselt MTA ja PPA koostöö mõju impordi suuna veoautode läbilaskevõimele Eesti maantee piiripunktides. Lisaks käsitletakse MTA ja PPA koostöö teemat ametnike vaatest ehk uuritakse esmakordselt Narva piiril töötavate ametnike rahulolu sisseviidud uuendustega. Aastal 2017 oli sarnasel teemal kirjutatud lõputöö Sisekaitseakadeemias, mille raames analüüsiti Narva-1 piiripunkti piiriületajate rahulolu. (Randoshkina, 2017)

Lõputöö probleem seisneb selles, et uuritud Eesti maantee piiripunktide ametitevahelise koostöö arengutase on erinev. Luhamaa piiripunktis integreeritud koostöö MTA ja PPA vahel on tänaseks arenenud vähemal määral kui Narva-1 piiripunktis. Piiripunkti läbilaskevõime otseselt sõltub asutustevahelise koostöö efektiivsusest ja ametnike rahulolust tehtud koostööga. Kuidas mõjutab integreeritud koostöö MTA ja PPA vahel piiripunkti läbilaskevõimet?

Töö eesmärk on välja selgitada MTA ja PPA koostöö mõju Eesti maantee piiripunktide läbilaskevõimele veoautode näitel.

Töö eesmärgi saavutamiseks on püstitatud järgmised tööülesanded:

1. Anda ülevaade riigipiiri ja piirikontrolli olemusest.
2. Anda ülevaade ametnike koostööst piirikontrolli teostamisel.
3. Analüüsida Eesti maantee piiripunktide läbilaskevõimet veoautode näitel.
4. Analüüsida maksu- ja tolliametnike ning politsei- ja piirivalve ametnike koostööga rahulolu Narva piiripunkti näitel.

Eesmärgi saavutamiseks kasutatakse nii kvalitatiivset kui ka kvantitatiivset uurimismeetodit. Analüüsitakse tolli ja piirivalve koostöö meetmeid ning kogutakse ja analüüsitakse Narva ja Luhamaa piiripunktide veoautode piiriületuse statistilisi andmeid. Samuti küsitatakse Narva-1 piiripunkti tolli- ja piirivalve ametnikke ning selgitatakse välja nende arvamus ja ettepanekud tehtud koostööst. Lõputöös kasutatakse temakohaseid teadusallikaid, eriala kirjandust ning on läbi töötatud eesti-, vene- ja ingliskeelseid materjale.

Lõputöö koosneb kahest peatükist, mis omakorda jagunevad alapeatükkideks. Esimeses peatükis mõtestatakse lahti riigipiiri ja piirikontrolli olemus ning tolli- ja piirivalve ametnike koostöö olemus piirikontrolli teostamisel. Esimeses alapeatükis selgitatakse riigipiiri ja piirikontrolli olemust ning nende funktsioone. Teises alapeatükis käsitletakse tolli- ja piirivalve ametnike koostöö olemus ja vajadus. Antakse ülevaade rahvusvahelistest koostöö organisatsioonidest ja nende eesmärkidest.

Teises peatükis analüüsitakse MTA ja PPA koostöö mõju veoautode piiriületuse kiirusele ning ametnike rahulolu tehtud koostööga Narva-1 piiripunkti näitel. Esimeses alapeatükis

uuritakse kuidas saab MTA ja PPA koostöö mõjutada piiriületuse kiirust. Viiakse läbi piiripunkti läbilaskevõime analüüs veoautode näitel Eesti maantee piiripunktides (Narva, Luhamaa). Uuringu raames kogutakse impordi suuna veoautode piiriületuse andmeid Narva ja Luhamaa piiripunktides ning saadud tulemusi võrreldetakse omavahel. Teises alapeatükis tuuakse esile ametnike arvamus tehtud koostööst ja nende rahulolu sisseviidud uuendustega Narva piiripunkti näitel.

1. RIIGIPIIRI, PIIRIKONTROLI NING AMETNIKE KOOSTÖÖ OLULISUS

1.1. Riigipiiri ja piirikontrolli olemus

Riigipiir on mõtteline joon, mis näitab ära kust algab territoorium, mille nimel on esivanemad aastaid sõdinud. Kindlal territooriumil elavad inimesed, kes tunnevad uhkust selle üle, et neil on olemas enda riik. Igas rahvas on olemas oma traditsioonid, mida järgitakse ning kantakse põlvest põlve edasi. Niimoodi sünnib ühiskond, kultuur ja riigi iseseisvus. Riigis elavad erinevate rahvuste inimesed, kes esindavad oma kultuuri. Inimeste migratsiooni ja kaubavahetuse kasvuga suureneb vajadus kaitsta ühiskonda piiri ebaseadusliku ületamise eest. Seega kehtivad igas riigis kindlad seadused ja riigipiiri ületamisel reisijatele kehtestatud nõuded, mida peab järgima. Selles on riigipiiri määratlemisel ja kaitsmisel oluline roll.

Aastal 1950 hakkas arenema vastastikku kasulik kaubavahetus piiritsoonides elavate kodanike vahel (Lepassalu, 2010, lk 55). Tänu aktiivse kaubavahetuse arengule oli inimestel kergem hankida vajalikke toiduaineid ja muid eluks vajalikke kaupu. Aktiivse rahvusvahelise kaubanduse tulemusena ilmusid kohad, kus ristusid kaubateed. Kuna iga riigi territoorium on konkreetselt märgistatud, tekkisid riigipiirid riikide moodustamisega.

Tänapäevane riik on universaalne poliitiline vorm. Riigi territoorium on teatud maa-ala, kus elavad inimesed. Riiki moodustavad elanikud, kelle jaoks on kehtestatud teatud õigusnorme, mis reguleerivad juriidilist sidet kodanike ja riigi vahel. (Narits, 2002, lk 179-180) Kuna riigis elavad inimesed, kes moodustavad ühiskonna ühel kindlal territooriumil, on riik väliselt piiratud õiguslik, sotsiaalne, poliitiline ja majanduslik ruum, kus vabalt toimivad nii inimesed kui ka hüved. Riigi territooriumil levib kultuur, mida riik kaitseb. (Кропачев, 2016, стр. 43-44) Riik võib edukalt toimida ainult siis kui kindlal maa-alal elavad püsivalt inimesed, kellel on sarnased eesmärgid ja vajadused. Riigile kuuluval territooriumil valitseb majanduslik süsteem, poliitika ja kultuur. Selles on riigipiiri määratlemisel ja kaitsmisel oluline roll.

Riigipiiride eesmärk on olnud maailma ajaloos ja jäävad piiritlema ehk eristama üksteist suveräänsusest. Riigipiirid on kaardile joonistatud õiguslikud jooned, mis näitavad

geograafilist kohta, kus algab ja lõpeb riigi valitsev seisund. (Bersin, 2012, p. 389) Riigipiiriga võib määrata kindlaks osa maakerast, mis moodustab riigi territooriumi. Riigi territooriumiks ei ole ainult maismaa, vaid ka õhuruum, territoriaalveed ja siseveed. (Narits, 2002, lk 185) Piiride loomine ei seisne ainult maastike rajamises, vaid ka protsessides, mille kaudu toimuvad ühiskondlikud ja ruumilised eristused. Riigipiiri loomisega moodustatakse nii piiratud ruumi kui ka ühiskondlikku kollektiivsust. (Görentaş, 2018, p. 323) Piirid on staatilised jooned, mis jagavad maakera territooriumi staatilisteks piirkondadeks. Riigipiirid ei ole ainult kaardi peale märgitud jooned, vaid on ka vahendid riigi territooriumi eraldamiseks ja selle kaitsmiseks. (Giudice & Giubilaro, 2015, pp. 79-80) Juhul kui riigi territoorium ei ole kaitstud, võib aastatega selle kogukonna kultuur ära ununeda. Territooriumi kaitsmiseks kehtivad igas riigis kindlad reeglid, mida peab järgima ning on kohustatud täitma kõik, kes viibivad sellel maalapil. Kodanike liikumiseks on oluline kindlaks määrata sise- ja välispiirid. Eesti Vabariigis sätestatakse riigipiiri mõiste riigipiiri seaduses.

Riigipiiri seaduse §1 lg 1 koheselt on Eesti riigipiir katkematu ja suletud mõtteline joon ning seda mööda kulgev vertikaalpind, millega piiritletakse Eesti maa-ala, territoriaalmeri, piiriveekogude Eestile kuuluvad osad, maapõu ja õhuruum. Eesti sisepiiri moodustab piir Eesti ja EL-i liikmesriigi vahel, mis kulgeb maismaal, jõel ja järvel, näiteks piir Lätiga. Eesti välispiiriks nimetatakse piir kolmanda riigiga, mis ei ole sisepiir ehk ei ole EL-i liikmesriigiks, näiteks piir Venemaa Föderatsiooniga. Eesti maismaapiir on kindlaks määratud 1920. aastal 2. veebruaris Tartu rahulepinguga ja teiste riikidevaheliste piirilepingutega. Eesti õhu- ja merepiir määratakse rahvusvaheliste konventsioonidega ning Eesti Vabariigi seaduste ja riikidevaheliste piirilepingutega. Eesti merepiiriks on Eesti territoriaalmeri välispiir. (Riigipiiri seadus, 2017) Riigipiiri seadusest tuleneb, et Eestil on sisepiirid ja välispiirid, mille määratlemine on oluline rahvusvaheliseks liikumiseks.

Inimeste migratsioon on inimkonna ajaloo lahutamatu osa. Inimesed otsisid alati piirkondi, kus on soodsamad elutingimused. Kui varem toimus liikumine peamiselt regionaalsel tasandil, siis tänapäeval on mobiilsus pigem globaalne nähtus ehk kogu maailma hõlmav, kus inimesed reisivad ületades riigipiire. (Casas-Cortes, et al., 2015, p. 61) Globaliseerumine ja inimeste migratsioon tõid kaasa selle, et riikide vahel hakkas arenema mõlemapoolne aktiivne kaubandus. Kaubanduse areng on mõjutanud riikide majanduslikke seisundeid. Rahvusvahelise kaubanduse protsessi tulemus oli positiivne, mis soodustas ühe

suure ala moodustamist, kus on olemas ühtne turg ning vabastus tollimaksude tasumisest ja tollikontrollist. Nii moodustati Euroopa Liit, mis on üks edukamaid ja suurimaid majanduslikke mudeleid maailmas. (Yilmaz & Halil, 2014, p. 16) Tänaeks kuulub Euroopa Liidu hulka 28 riiki, sh Eesti Vabariik. Eesti Vabariik sai EL-i liikmesriigiks 1. mail 2004. (Silberg, 2014, lk 94)

Inimeste mobiilsuse tõttu on tekkinud suur vajadus piiriülelset töötavate spetsialistide järele, kes suudaksid hoida riigipiiri kontrolli all, tagades turvalisuse elanikkonna seas (López-Rodríguez, 2018, p. 184). Ametnike nõudlus on tingitud seadusliku rände režiimide arengust. Seadusliku rände režiimide arendamine aitab vältida ebaseaduslikku rännet ning võidelda riigiametnike korrupsiooni vastu. Integreeritud piirihalduse põhimõttel ei tohiks riigi majanduslikku heaolu ohustada. (Stanslas, 2010, pp. 604-606) Ebaseadusliku immigratsiooni ja terrorismi tõttu pööratakse suuremat tähelepanu riigipiiridele. Tõhusama järelevalve vajadus tekkis liikmesriikides, kus sagenevad viimasel ajal riigipiiri ületamisega seotud rikkumised. Piiripunktid on varustatud vajalike tehnoloogiliste vahenditega ning on vastuvõetud täiendavad meetmed, et kontrollida kes siseneb riiki. (Cierco & da Silva, 2016, p. 6) Tänapäeval kasvab just piiril teenivate ametnike nõudlus, kuna rahvusvahelise kaubanduse arenguga suureneb nii ebaseadusliku immigratsiooni kui ka salakauba leevimise oht.

Rahvusvahelise kaubanduse eesmärgiks on soetada odavamaid kaupu teisest riigist, kus hind on suhteliselt madalam. Piiriäärse kauba hinnavahe tuleneb tavaliselt maksupoliitikast, mis on igas riigis erinev. (Ferris, 2000, p. 819) Selleks, et motiveerida inimesi piiri ületada, peab odavama kauba hind ka üles kaaluma transpordikulu, mis tekib edasi tagasi sõitmisel (Spierings & Velde, 2013, p. 8). Erineva maksupoliitika tõttu tekib inimestel harjumus soetama kaupu riikides, mis piirnevad omavahel. Tavaliselt naaberriigi reisi eesmärk on teatud kauba soetamine madalama hinnaga.

Turismi ning inimeste ja kaubanduse aktiivse liikumisega tekkis vajadus pöörata rohkem tähelepanu riigipiiride kaitsmisele. Globaliseerunud maailmas saavad inimesed kiiremini liikuda ühest maakera osast teise. (Casas-Cortes, et al., 2015, p. 61) Samuti arvatatakse vastupidi, et riigipiiride olemasolu vähendab kaubavoogusid, milles peidub ebaseadusliku kaubanduse põhjus. Kui arvestatakse sissetulekute, vahemaade ja alternatiivsete kauplemisvõimalustega, siis kauplevad kaks erinevat riiki üksteisega palju vähem kui kaks

piirkonda ühes ja samas riigis. (Suvankulov, 2016, p. 1045) Teoreetiliselt mida lähemal inimesed elavad riigipiiridele, seda hinnatundlikumad nad tavaliselt on (Asplund, et al., 2007, p. 10). Piiritsoonides elavatel inimestel on rohkem võimalusi, et soetada vajalikku kaupa ning turuhindasid võrrelda.

Piirialal elavad inimesed tegelevad sageli mitteametliku ettevõtlusega, peamiselt ebaseadusliku kaubanduse või salakaubandusega. Ebaseadusliku kaubanduse põhjuseks on tavaliselt ebapiisav sissetulek. Piiritsoonide probleemid on seotud mitte ainult distsiplinaarprobleemidega. Tegelikult tegemist on pigem poliitilise, majandusliku, sotsiaalse ja kultuurilise erinevusega. Erinevad sotsiaalsed, kultuurilised ja keskkondlikud iseärasused kujundavad iga piiriala olemust, mis aitab kaasa ka inimeste tegevustele. Seega tuleks nende piirkondade arengu planeerida vastavalt nõuetele ja prioriteetidele. (Afrakhteh & Karimi, 2015, pp. 100-105) Ebaseadusliku tegevuse võitlemiseks tuleb kõigepealt luua rohkem töökohti piirkondades, kus töötus võib mõjutada ebaseadusliku tegevuse arengut. Samuti teatud alal nii reisijate kui ka kaupade kontroll peab piiri ületamisel olema tehtud põhjalikumal viisil pädevate ametite poolt, kuna rikkumiste tõenäosus on suur. Põhjalik piirikontroll aitab vältida keelatud kauba riiki sissetoomist.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse nr 2016/399 teise artikli punkti 10 kohaselt on piirikontroll piiril teostatav tegevus, mis igast muust põhjusest sõltumata leiab aset ainult piiriületamise kavatsuse või piiriületamise korral. Piirikontroll koosneb kontrollidest ning patrull- ja vaatlustegevusest. Professionaalne piiri valvamine sai Eestis alguse 90 aastat tagasi. Piiri valvamise vajadus on olnud tugevalt seotud omariiklusega. Eesti piirivalve loomine ja taasloomine löid usu ja kindlustunde iseseisva Eesti riigi püsimisse. (Kohv, 2012, lk 7) Tänapäevaks on välja kujunenud nii, et riigipiiri valvamine on PPA patrull- ja vaatlustegevus maismaal, merel ja piiriveekogudel eesmärgiga ennetada, selgitada välja ja tõkestada selleks mitte ettenähtud kohas ja ajal toimuv piiriületus ning piiriülene kuritegevus, sh isikute ja kauba ühendusevälisest riigist Eestisse ja Eestist ühendusevälisesse riiki ebaseaduslik toimetamine territoriaal- ja sisemerel ning piiriveekogudel, samuti riigis viibimise õiguslike aluste kontrollimine (Riigipiiri seadus, 2017).

Piirikontroll iseenesest hõlmab lisaks piiripunktis toimuvale isikute kontrollimisele, piiripunktide vahelisele patrull- ja vaatlustegevusele ka sisejulgeolekuriskide ning

välispiiride julgeolekut mõjutada võivate ohtude analüüsimist. Seepärast peavad piiripunktides olema kehtestatud kontrollid, patrull- ja vaatlustegevust reguleerivad tingimused, kriteeriumid ning üksikasjalikud eeskirjad, sh Schengeni infosüsteemi (edaspidi SIS) päringute tegemise kord. (Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse nr 2016/1624) Schengeni alal toimib infosüsteem, mis koosneb iga liikmesriigi siseriiklikust osast ja tehnilise abi üksusest ehk kesksüsteemist. SIS kaudu edastatakse andmed liikmesriikide vahel jälitatavate, tagaotsitavate, teadmata kadunud isikute ning transpordivahendite kohta, mis vajavad erilist kontrolli. (Sedletchi, 2010, pp. 32-33) SIS võimaldab lepinguosaliste riikide pädevustel asutustel teostada automatiseeritud otsinguid konventsioonis ettenähtud juhtudel ja eesmärkidel. (Politsei- ja Piirivalveamet, 2012, lk 10)

Schengeni infosüsteemi lisatud andmed on kättesaadavad ja neid on õigus vahetult otsida ainult asutustel, kes vastutavad järgnevate riiklike ülesannete täitmise eest (Politsei- ja Piirivalveamet, 2012, lk 20):

- piirikontroll;
- politsei- ja tollikontrollid;
- viisade väljastamine, viisataotluste menetlemine ja elamislubade väljastamine.

Iga Schengeni riik peab ise kindlaks määrama asutused, kellel on õigus kasutada SIS-i andmeid. Eesti puhul on sellised asutused PPA, MTA, Kaitsepolitseiamet ning Maanteeamet.

Enne I maailmasõda ei olnud piirikontroll Euroopa mandril süstemaatiline, välja arvatud Venemaalt ja Türgist saabuvate isikute puhul. Kümne aasta jooksul peale II maailmasõda võeti vastu esimesed sammu, et vähendada või isegi täielikult kaotada mõlema sõja järel rakendatud piirikontrollid. Pärast Schengeni eeskirjade rakendamist said ELi kodanikud vabalt liikuda ning ületada Euroopa sisepiire, välja arvatud piirid Venemaaga, mõne teise Ida-Euroopa riigi ja Türgiga. (Groenendijk, 2004, p. 150) Põhjalik piirikontroll ning järelevalve on kaasa aidanud võltsitud dokumentidõöstuse ja riiki sisenevate ebaseaduslike sissereändajate tuvastamist (Stanslas, 2010, p. 606) Riigipiiri kaitsmisega tegelevad erinevad ametid: Politsei- ja Piirivalveamet, Eesti Kaitseväge ning Maksu- ja Tolliamet (Riigipiiri seadus, 2017). Need ametid peavad kooskõlastatult tegutsema, et avastada seaduserikkumisi ning tagada julgeolekut mitte ainult Eestis, vaid terves Euroopas. Paljude

aastate kestel on põhifookus suunatud kolmandatest riikidest saabuvatele reisijatele, kes läbivad põhjalikku piirikontrolli.

Liikmesriikide puhul saavad inimesed ilma piirikontrolli läbimata vabalt reisida EL territooriumil. Schengeni piirieskirjad annavad liikmesriikidele võimaluse piirikontrolli ajutiselt sisepiiridel taaskehtestada juhul, kui on tekkinud tõsine oht avalikule korrale või sisejulgeolekule. Piirikontrolli taaskehtestamine sisepiiridel peab jääma erandiks ning peab vastama proportsionaalsuse põhimõttele. Piirikontrolli taaskehtestamist sisepiiril tuleks kasutada viimase abinõuna. (European Commission, 2019) Kuna tänapäeval on liikmesriikide elanikel õigus vabalt liikuda EL-s, tekib raskusi täieliku piirikontrolli teostamisel inimeste ja kaupade liikumise üle. (Savitri, 2005, p. 572) Seaduserikkumiste avastamise ja võitlemise eesmärgil teevad omavahel pidevalt koostööd politsei ja toll EL-i elanike turvalisuse tagamiseks. Ühiskonna turvaliseks toimimiseks peab riigipiiri kaitsmine olema tagatud kõrgemal tasandil riigipiiril teenivate ametnike poolt, eriti siis kui tegemist on välispiiriga. (Gherman, 2015, p. 203) EL-i lepingu 2016. aasta konsolideeritud versiooni 77 artikli punkti 1 järgi töötab EL välja poliitikat, mille eesmärk on tagada isikute kontrollimine ja tõhusa valve teostamine välispiiride ületamisel. Eesmärgi saavutamiseks kehtestatakse järk-järgult välispiiride integreeritud piirivalvesüsteem. Luuakse ühtne poliitika viisade ja muude lühiajaliste elamislubade suhtes ning võetakse vastu meetmed, mis käsitlevad välispiire ületavate isikute suhtes teostatava kontrolli.

ELi välispiiride tugevdamine on nõudnud välispiiride ületavate isikute järelevalvet ja kontrolli käsitlevate riiklike eeskirjade ühtlustamist. Selle ELi õigusraamistiku kohase ühtlustamise eesmärk on tagada, et iga ELi liikmesriigi piiripunktid kohaldaksid samu eeskirju. Ühtsete eeskirjade kohaldamise eesmärk on vältida mis tahes ohtu sisejulgeolekule, eriti ebaseadusliku rände ja inimkaubanduse puhul. (Mungianu, 2013, p. 360) Piirikontroll ei ole üksnes nende liikmesriikide huvides, kelle välispiiril seda teostatakse, vaid kõigi liikmesriikide huvides, kes on kaotanud piirikontrolli sisepiiridel. Piirikontroll peaks aitama võidelda ebaseadusliku sisserände ja inimkaubandusega. Samuti vältima ohtu liikmesriikide sisejulgeolekule, avalikule korrale, rahvatervisele ning rahvusvahelistele suhetele. Piirikontrolli tuleks teostada professionaalselt ja lugupidaval viisil nii sise- kui ka välispiiri puhul ning see peaks olema proportsionaalne taotletavate eesmärkidega ehk inimväärikust täielikult austades. (Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse nr 2016/1624)

Kokkuvõtvalt iseloomustab riiki kindel territoorium ja elanikkond. Riigipiirid tekkisid inimeste ja kaupade aktiivse liikumisega. Riigipiirid ei ole ainult kaardi peale märgitud jooned, vaid on ka vahendid territooriumi eraldamiseks ja selle kaitsmiseks. Erinevad sotsiaalsed, kultuurilised ja keskkondlikud iseärasused kujundavad iga piiriala olemust. Inimeste mobiilsuse arenguga kasvab piiril teenivate ametnike nõudlus, kes saaksid tagada ühiskonna julgeolekut ja seadusliku majandustegevuse kaitsmist. Selleks on piiripunktides kehtestatud ühtsed eeskirjad, vajalikud tehnoloogilised vahendid ning infosüsteemid, nt Schengeni infosüsteem. Liikmesriikide puhul saavad inimesed ilma piirikontrolli läbimata vabalt reisida EL territooriumil, kuid teatud ohu korral piirikontrolli taaskehtestatakse. Tõhus piirikontroll peab aitama võidelda ebaseadusliku immigratsiooni ja salakauba sissetoomisega. Rohkem tähelepanu tuleb pöörata välispiiri valvamisele. Eesmärgi saavutamiseks kehtestatakse välispiiride integreeritud piirivalvesüsteem.

1.2. Tolli- ja piirivalve ametnike koostöö olemus ja vajadus

Rahvusvaheline kuritegevus toob kaasa nii sotsiaalseid kui ka majanduslikke tagajärgi. Kuritegevuse võitlemisega teevad piiripunktides töötavad politsei- ja piirivalve ametnikud ning maksu- ja tolliametnikud pidevat koostööd eesmärgiga tagada riigi julgeolekut. Ametitevaheline koostöö peaks olema tagatud nii riiklikul kui ka rahvusvahelisel tasandil. Rahvusvahelist koostööd teostatakse tänu suurte organisatsioonidele nagu Interpol, WCO ja Frontex ametile. Tolli- ja piirivalve ametnike koostöö käsitus on oluline, kuna tõhusat piirikontrolli ei ole võimalik saavutada, kui riigipiiril teenistuses olevate ametnike tööülesanded ei ole omavahel ratsionaalselt jaotatud.

MTA ja PPA ametnike koostöö vormid on uuritud üheteistkümnemes koostöövaldkonnas Euroopa Komisjoni poolt. Koostöövaldkonnad on järgmised: strateegiline planeerimine, kommunikatsioon ja teabevahetus, piiripunktide töövoogude koordineerimine, riskianalüüs, kriminaaluurimised, ühisoperatsioonid, piiripunktide kontrollimine väljaspool piirkondi, mobiilsideüksused, hädaolukorrad, infrastruktuur ja varustuse jagamine ning koostöö ja inimressursside juhtimine. Loetletud valdkondi käsitatakse nii, et need hõlmaksid kõiki võimalikke tavaid, milles on koostöö võimalusi. Lõpuks soovib iga jagu teha parimaid tavaid konkreetses valdkonnas. (Gounev, et al., 2011, p. 41)

MTA ja PPA piiriülese koostööd on oluline märkida turvalisuse eesmärgil ehk jätkusuutlikkuse ja rahu vahendina. Ametitevaheline koostöö peaks toimima mitte ainult konfliktide lahendamise pärast, vaid pigem aitama neid ennetada. Tihedam piirkondlik koostöö võimaldab huvide ja turvalisuse rahuldamist. (Haselsberger, 2014, p. 523) Tõhus politsei ja piirivalve koostöö teiste ametitega mängib olulist rolli ELi turvalisusel ja õigusel rajaneval alal, mis põhineb põhiõiguste austamisel. Ametitevaheline koostöö on ainuke võimalus võidelda riikidevahelise kuritegevuse vastu. (Gherman, 2015, p. 214) Liikmesriigid peaksid määrama vastavalt oma siseriiklikule õigusele teenistused, kes vastutavad piirikontrolli kohustuste täitmise eest. Kui ühes liikmesriigis vastutab selle eest mitu teenistust, peaks nende vahel toimuma tihe ja pidev koostöö. (Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse nr 2016/1624) Riigipiiri tõhusamaks kaitsmiseks ja turvalisuse tagamiseks tuleks MTA ja PPA ametnikel teha omavahel pidevat koostööd, mille kaudu ennetatakse keelatud kauba sattumist ühiskonda. Tiheda koostöö tulemusena on võimalik saavutada isikute ja kaupade seaduslikku sisenemist riiki. Seega tuleb ühendada jõudu kahe osapoole vahel, kuna enamasti on seadusrikkujaid rohkem kui riigiametnikke. Eriti suuremat tähelepanu tuleb pöörata Schengeni alale.

Aastal 1985 allkirjatati Schengeni leping, mille raames kehtestati viisavaba liikumine Schengeni ruumis. Lepingu rakendamiseks on Schengeni Konventsioon. (Euroopa Liidu infokeskus, 2015) EL-i riikidest ei liitunud lepinguga Iirimaa ja Ühendkuningriik. Schengeni lepingu eesmärgiks on viisavaba riigipiiri ületamine ka mõnede liiduväliste riikide vahel: Norra, Island ja Šveits. (Silberg, 2014, lk 15) Vastavalt Schengeni piirikoodeksi peasmärgile saavad eraisikud ületada sisepiire ilma kontrollita. Aastal 1990 allkirjastasid Prantsusmaa, Belgia, Saksamaa, Holland ja Luksemburg Schengeni konventsiooni. Konventsioon reguleerib politsei koostööd, narkokuritegude ennetust ja nõudeid välispiiri kontrollile. (Politsei- ja Piirivalveamet, 2012, lk 8) Mandri-Euroopa liikmesriikide pädevad ametid vastutavad Euroopa Liidu julgeolekuohtude eest, kasutades ühiseid eeskirju, mille eesmärk on hõlbustada seaduslikku reisijate sisenemist. Schengeni liikmesriikide vahel korraldatakse piirivalve ja tolli koostööd, et teostada selle ala välispiiril tõhusamat kontrolli. (Metea, 2012, pp. 242-246) Vaatamata sellele, et Schengeni alal võivad reisijad vabalt liikuda, peab selle ala kontroll olema tagatud tolli- ja piirivalve ametnike poolt. Tõhusamat kontrolli on võimalik teha tänu rahvusvahelistele koostöö organisatsioonidele ja ametitele, mis on olemas EL-s.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse nr 2016/1624 artikli 10 kohaselt on vaja tõhusalt jälgida välispiiride ületamist, tegeleda rändeprobleemidega ja võimalike tulevaste ohtudega välispiiridel. Samuti peab tagama kõrgel tasandil liidu sisejulgeolekut ning kaitsta Schengeni ala toimimist. Eelnevat arvestades tuleb välispiiride haldust tugevdada, tuginedes Frontexi tööle. Piiriülese kuritegevuse vastu võitlemiseks tegutseb Euroopa Piiri- ja Rannikuvalve Amet (edaspidi Frontex). Frontex aitab ELi liikmesriikidel ja Schengeni lepinguga ühinenud riikidel hallata oma välispiire ning soodustada piirikontrolli ühtlustamist Euroopa Liidus. Samuti täiendab Frontex liikmesriikide piirihalduse tegevust, koordineerides liikmesriikide omavahelist piirivalvealast koostööd. (Frontex, 2015, pp. 4-5) Frontexi tegevus peaks aitama ennetada ja avastada piiriülese mõõtmega raskeid kuritegusid, nagu migrantide ebaseaduslik üle piiri toimetamine, inimkaubandus ja terrorism, kui amet on saanud oma tegevusega vastavat teavet ja kui tema sekkumine on asjakohane (Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse nr 2016/1624).

Üks tuntumaid ametivahelise koostöö vorme on politsei- ja tollikoostöö keskused Frontexis (edaspidi PCCC). Viimase kahe aastakümne jooksul oli loodud mitu PCCC-d eesmärgiga tagada õiguskaitseüksuste koostöö riigipiiride mõlemal poolel. Kahepoolne tolli- ja piirivalve koostöövorm hõlmab teabevahetust, ühiseid operatsioone, kontrole ning koordineeritud julgeolekumeetmete kavandamist. Peamiseks probleemiks on teabevahetuse puudumine PCCC-de vahel. Euroopa Komisjon nõuab rangemat piirikontrolli ning paremat teabevahetust kriminaalasjades ja julgeoleku küsimustes liikmesriikide vahel. (Lemieux, 2010, p. 10) PCCC tegevuse laiendamine toob kaasa tolli- ja piirivalve koostöö suuremat arengut teabevahetuse valdkonnas, mis omakorda paraneb riskianalüüsi tegemist.

Rahvusvaheliseks koostöö näidiseks on samuti Interpol ja WCO. Rahvusvaheline organisatsioon Interpol on moodustanud politseikoostöö teabevahetuse hõlbustamiseks liikmesriikide vahel. Interpoli põhieesmärgiks on koguda teavet, mis jagavad riiklikud politseiasutused ja analüüsida andmeid lõpptea saamiseks. (Popescu, 2014, pp. 3-4) Interpoli tegevuse toimimiseks tuleks omada sidemeid ka tolliametnikega, kuna politseil ja tollil on vastastikune huvi pettuste ja ebaseadusliku kaubandusega võitlemiseks. Mõlemal institutsioonil on ühiseesmärgid - kuritegevuse ennetamine, avastamine ja uurimine, samuti konkreetsete õigusnormide jõustamine nende vastutusvaldkondades. (Interpol, 2018) WCO ja Interpoli vahel toimib pikaajaline koostöö piiriüleste kuritegudega võitluses, eriti

narkootikumide, võltsitud ravimite ja kultuuriväärtuste ebaseadusliku kaubandusega. WCO ja Interpoli koostöö raames tugevdatakse tolli ja politsei vastastikku kasulikku partnerlust nii rahvusvahelisel kui ka riiklikul tasandil. (World Customs Organization, 2016)

Parimaks riikidevaheliseks koostöö näidiseks on Eesti naaberriik - Soome. Soome toll on paljude aastate jooksul panustanud Eesti tolliorganisatsiooni ülesehitusele, koolitussüsteemi ja tollijärelevalve arendamisele. Selle tulemusena on välja kujunenud pidev ja aktiivne koostöö uurimise, tollikontrolli ning teabevahetuse valdkonnas. Kord aastas toimuvad Eesti ja Soome tolliteenistuste juhtide töökohtumised, kus hinnatakse seni tehtut ja kavandatakse edaspidist. Eesti toll osaleb juba aastaid ka Eesti-Soome politsei-toll-piirivalve (edaspidi PCP) koostöös. (Maksu- ja Tolliamet, 2019a)

Ametitevahelist koostööd tuleb käsitleda ka piiripunktide ehk siseriiklikul tasandil. Aastal 2015 hakkati arendama Idapiiri riikidega piirikontrolli koostööd, mille raames korraldati rahvusvaheline konverents C2020 EL idapiiri riikidele parimate praktikate jagamise eesmärgil. C2020 raames loodi komisjoni poolt liikmesriikide tolli- ja piirivalve koostöö hindamise töögrupp. Teiseks olulisemaks tegevuseks oli rekonstrueeritud Narva maantee piiripunktis võimsuse suurendamine vastavalt liikluse kasvule. Uue töökorralduse tulemusena töötati välja ning rakendati PPA-ga koostöö strateegiat. (MTA arengukava kokkuvõte, 2015)

Uue töökorralduse tulemusena muutusid Ida tollipunktis teenistuses olevate ametnike õigused ja kohustused sarnasemaks. Tolliametnikud said õiguse teostada välispiiri ületavate isikute ja transpordivahendite dokumentide kontrolli. Politseiametnikele jagati õigus kontrollida ja kinnitada eraisikute poolt kauba eksportimist käibemaksutagastuse saamise eesmärgil. Riigipiiri ametnike õiguste ja kohustuste uus jaotus on ühendanud välispiiri politsei- ja tolliametnike jõud, mis tagab piiripunkti kvaliteetsema läbilaskevõime. (Randoshkina, 2017, lk 25) Suuremat ja kvaliteetsemat läbilaskevõimet võib saavutada tänu integreeritud piirihalduse süsteemile, mille raames piiripunktis teenivate ametnike kohustused ja volitused on muutunud sarnasemaks ning toimib sünkroniseeritud kontrollide süsteem.

Integreeritud piirihalduse (edaspidi IPH) peamiseks jooneks on integreeritus piirihalduskoostöös ja teabe jagamisel. Seepärast tuleks Euroopa IPH rakendada toimiva

asutustevahelise koostöö kaudu. Niimoodi tagatakse terviklik lähenemine, mis hõlmab teabevahetust, ühist riskianalüüsi, ühisoperatsioone ning liikmesriikide suutlikkuse ja ressursside ühist kasutamist. Ametite koostöö on vajalik eelkõige ressursside ühendamiseks, et tagada ELi tõhus reageerimissuutlikkus ning teabe vahetamiseks. Euroopa piiri- ja rannikuvalvele tuleb tõhusaks ja tulemuslikuks tegevuseks tema volituste raames tagada juriidiline, institutsiooniline, haldus- ja tegevussuutlikkus ning vajalikud ressurssid. (Euroopa Komisjon, 2018)

Piirihaldus mõjub elanikkonna rahu ülesehitamisele ja arengu ratsionaalsusele. Piirid täidavad kuritegevuse vastast võitlus- ja kaubandusfunktsiooni ning on samuti osa ühiskonna rahvusvahelise ja territoriaalse terviklikkuse loomisest. (Collantes-Celador & Joncos, 2012, p. 201) EL poliitika eesmärk välispiiri halduse valdkonnas on Euroopa IPH arendamine ja rakendamine liidu tasandil, et tagada isikute vaba liikumine EL territooriumil. IPH eesmärgiks on hallata tõhusalt välispiiride ületamist ning tegeleda rändeprobleemide ja võimalike tulevaste ohtudega. Tulemusena peab IPH aitama võidelda piiriüleste raskete kuritegude vastu. Seejuures on oluline järgida täielikult põhiõigusi ja samas kaitsta isikute vaba liikumist EL-s. (Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse nr 2016/1624)

Piirivalve tugineb oma tegevuses Schengeni õigustikule ja integreeritud piirihalduse põhimõtetele, mille olulised osad on patrullitegevus ja riskianalüüs, dokumentide kontroll piiril, piiriülese kuritegevuse uurimine koostöös teiste riikide sisejulgeolekuasutustega ja muu rahvusvaheline koostöö. Integreeritud piirihalduse eesmärk on kaasaegseid tehnoloogiaid kasutades ning rahvusvahelise ja siseriikliku koostöö kaudu (Siseministeerium, 2015)

- lihtsustada isikute ja kaupade liikumist;
- kaitsta välis- ja sisepiiride turvalisust;
- tõkestada ebaseaduslikku sisserännet;
- ennetada ja ära hoida piiriülest kuritegevust.

Integreeritud piirihalduse (edaspidi IPH) kontseptsiooni aluseks on mõistmine, et sõltumata riigi arengutasemest paranevad piirihaldusagentuuride tulemused siis, kui nende koostöö tase on paranenud. Piirihaldus muutub sujuvamaks ja tõhusamaks, mis toob kaasa lühemaid ooteperioode piiriületuspunktides ja sellest tulenevalt ka klientide suuremat rahulolu.

Samal ajal aitab ametitevaheline koostöö suurendada ebaseadusliku piiriülese tegevuse tuvastamist ning tagab sellega turvalisust. IPH raames tehakse koostööd eesmärgiga kooskõlastada kõiki piirihalduses osalejaid, mille tulemusena saab riigipiiri edukamalt juhtida. (European Commission, 2010, pp. 13-23) Integreeritud piirihalduse põhimõtteid järgides saab saavutada suuremat piiripunkti läbilaskevõimet.

Euroopa integreeritud piirihaldus ei muuda liikmesriikide vastavat pädevust tolli valdkonnas, eelkõige seoses kontrollide, riskijuhtimise ja teabevahetusega (Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse nr 2016/1624). Tollikontrolli peab kohaldama impordi, ekspordi ja transiitkaupade, transpordiliikide ning piiriüleseid kaupu vedavate isikute suhtes. Kommertskaupade puhul tuleks tolliformaalsusi teha enne piiril olevate kaupade piiri läbimist. Kõik kontrollimenetlused peaksid põhinema piirikontrolli ja sisekontrollipoliitikal. Lisaks peaksid need põhinema luureandmetel põhineval riskianalüüsil ja valikuvõimalustel. (European Commission, 2010, p. 44) Piirikontrolliga seotud riikidevahelises kokkuleppes tuleks kindlasti sätestada: (European Commission, 2010, pp. 68-69)

- koostöövaldkonnad (nt igapäevane koostöö, ebaseadusliku piiriületuse takistamine, kaupade salakaubavedu, narkootikumide, ohtlike ja mürgiste ainete sissetoomine üle riigipiiri);
- koostöö vorm (nt ühised patrullid, koosolekud ja teabevahetus, tegevused naaberriigi territooriumil);
- tehnilised küsimused (lepingu jõustumine ja lõpetamine, teiste liikmesriikide võimalus ühineda ja vaidluste lahendamine).

MTA arengukava 2017-2020 üheks eesmärgiks on Eestis soodse väliskaubanduskeskkonna loomine. Eesmärgi saavutamiseks peab võimaldama kaubavedudel kiiret tollipiiri ületamist, tagades tõhusa kontrolli uue läbivalgustustehnoloogiaga. (Maksu- ja Tolliamet, 2019b) Eesmärki võib saavutada tagades kiiret piiriületust MTA ja PPA koostöö raames, kuna transpordivahendi kiire kontroll otseselt sõltub koostöö efektiivsusest. Samuti peaksid ametnikud oskama valida „õigeid objekte“, mis kuuluvad kontrollile. Objektide kontrolliks valimine toimub reisijate visuaalse jälgimisel ning selekteerimisel vastavalt riskiprofiilile.

Piirikontrolli teostamisel tuleks lähtuda riskianalüüsist ning kaasaegsetest seadmetest ja IT-süsteemidest. Riskianalüüs on üks tähtsamaid ülesandeid tollikontrolli teostamisel, mille

hindamiseks on tekkinud vajadus elektroonsete andmebaaside vastu. IT-süsteemide ja vajaliku tehnika olemasolu muudab tolliametniku tööd tõhusamaks ning soodustab kiiremat teabevahetust. Efektivsema töö toimimiseks peab toimuma koostöö nii ametnike kui ka erinevate ametkondade vahel. (Morini, 2015, p. 341) Parimate võimalike näidete hulgas rõhutatakse andmete elektroonilist edastamist ja riskianalüüsi, mis põhineb eelneval informatsioonil ning omavahelisel koostööl erinevatel tasanditel. Tollivaldkonna IT-süsteemide tulevane põlvkond peaks veelgi parandama ELi tollialaste õigusaktide ühesugust kohaldamist ja riskijuhtimist, asutustevahelist koostööd tolli ja piirivalve vahel ning kolmandate riikidega. Samuti on oluline tagada IT-süsteemide õigeaegset kohandamist kiiresti muutuva IT-tehnoloogia arenguga. (Euroopa Liidu Teataja, 2018) Kuna Eesti Vabariik on e-riik, peavad IT-tehnoloogiad soodustama ühtseid andmebaaside olemust, mille kaudu oleks võimalik ametnikel kiiremini andmeid kontrollida ning riskianalüüsi teha.

Euroopa Liidus on ühtne turg, kus kaubad liiguvad vabalt. Liikmesriikide piirivalve- ja tolliametnikud valvavad piiri ebaseadusliku kaubanduse ja organiseeritud kuritegevuse vastu. (Government of Canada, 2018) Nende peamiseks ülesandeks on tagada riikide vahel liikuva kauba ohutus ja seaduslikkus. Samuti kogutakse imporditavast kaubast impordimaksud, mis soodustab omakorda ühiskondlikku ja majanduslikku riigi arengut. (Cedilnik, 2013, pp. 14-15) Tõhus välispiiri valve aitab tõkestada ebaseaduslikku rännet ning piiriülest kuritegevust, kindlustades nii Eesti kui ka teiste Euroopa Liidu liikmesriikide julgeolekut. Euroopa Liidu välispiiri kontrolli tõhustamine nõuab tehnilise valvamise tagamist, uute elektrooniliste kontrollimeetmete kasutusele võtmist ja ametkondade koostöö tulemuslikumaks muutmist. (Roos, 2010, lk 9) Ametkondade koostöö peaks soodustama kiiret ja kvaliteetset kontrolli nii piirivalve kui ka tollis valdkonnas. Piirivalve puhul tähendab see dokumentide ja sõidukite kontrolli, tolli puhul – reisijate, sõidukite, pagasi ja dokumentide kontrolli.

Kokkuvõtvalt toob rahvusvaheline kuritegevus kaasa sotsiaalseid ja majanduslikke tagajärgi. Kuritegevuse vastu võitlemiseks teevad MTA ja PPA aktiivset koostööd piirikontrolli teostamisel. Ametnike koostöö vormid on uuritud üheteistkümnes koostöövaldkonnas Euroopa Komisjoni poolt. Rahvusvaheline koostöö toimib tänu suurte organisatsioonidele nagu Interpol, WCO, Frontex ametile ja IPH põhimõtetele. Frontexis on loodud politsei- ja tollikoostöö keskused. Politsei- ja tollikoostöö keskuste koostöövorm

hõlmab teabevahetust, ühiseid operatsioone ja kontrolltoiminguid. Samuti põhineb WCO ja Interpoli koostöö piiriüleste kuritegude tuvastamisel, eriti narkootikumide, võltsitud ravimite ja kultuuriväärtuse ebaseadusliku kaubitsemisel. MTA ja PPA koostöö peab aitama suurendada ebaseadusliku piiriülese tegevuse tuvastamist ning tagada ühiskonna turvalisust. Eesmärki on võimalik saavutada kasutades kaasaegseid IT-süsteeme riskianalüüsi tegemiseks ja teabe edastamiseks ning järgides IPH põhimõtteid. IPH eesmärgiks on isikute ja kaupade liikumise lihtsustamine, sise- ja välispiiride valvamine ning piiriülese kuritegevuse ennetamine asutustevahelise koostöö kaudu. Samuti on MTA ja PPA ühiseks eesmärgiks kiire ja mugava piiriületuse tagamine. IPH süsteem peab tulemusena kaasa tooma lühemaid ooteperioode piiriületuspunktides ja klientide suuremat rahulolu. Ametitevahelise koostöö arenguga peab suurenema piiripunktide kiirem läbilaskevõime.

2. KOOSTÖÖ MÕJU PIIRIPUNKTI

LÄBILASKEVÕIMELE NING AMETNIKE TÖÖLE

2.1. Piiripunktide läbilaskevõime analüüs impordi suuna veoautode näitel

MTA ja PPA koostöö üks tähtsamaid eesmärke on tagada tõhus, kiire ja mugav piiriületus. Eesmärgi saavutamiseks ühendati Narva piiril teenivate ametnike tööülesanded. Lõuna tollipunktis on integreeritud ametitevaheline koostöö arenenud vähemal määral võrreldes Ida tollipunktiga. Kuna integreeritud piirihalduse eesmärk on piirikontrolli ajaressurssi kokku hoidmine, tehakse piiripunktide läbilaskevõime uuring ning selgitatakse välja kas eesmärk on täidetud. Läbilaskevõime uuringu raames analüüsitakse kahe Eesti maantee piiripunktide piiriületuse kiirust sisenevate veoautode näitel. Andmete võrdlemisel selgitatakse välja mille piiripunkti läbilaskevõime on suurem – kas Narvas (kus MTA ja PPA koostöö toimib aktiivselt) või Luhamaal (kus MTA ja PPA koostöö on arenenud tänaseks vähemal määral).

Piiriületuse kiiruse andmeid kogutakse Narva ja Luhamaa piiripunktides. Uuringu läbiviimiseks käis autor kohapeal, et mõõta saabuvate veokite piiriületuse kiirust. Kiirust mõõdetakse spetsiaalses Exceli tabelis, mis on MTA poolt välja töötatud. Tabeli eripära seisneb selles, et ta uuendab automaatselt aega. Kui veoauto tuleb platsile, pannakse auto registreerimisnumber ja saabumisaeg tabeli kirja. Kui ametnik hakkab kontrolli tegelema, fikseeritakse kontrolli alguse ja lõppu aeg samamoodi. Kontrolli kestvuse aega arvutab tabel automaatselt välja. Läbilaskevõime uuringu käigus kogutakse järgmised andmed: tollikontrolli aeg enne tollivormistust, piirikontrolli aeg ning tollivormistuse aeg. Kogutud piiriületuse andmeid töödeldakse Excelis ning saadud tulemusi esitatakse tabelitena. Tulemuste saamiseks arvutatakse välja kaalutud keskmine kontrollile ja vormistusele kuuluv aeg Exceli abil.

Piiripunkti läbilaskevõime uuringu esimene osa tehti Narva-1 piiripunktis. Veoauto piirikontroll algab rutiinsest tollikontrollist. Esialgselt uuritakse palju aega kulub rutiinsele tollikontrollile, mille käigus kogub tolliametnik vajalikke dokumente (veojuhi pass, tollideklaratsioonid, veoki registreerimistunnistus). Samuti vaatab tolliametnik kauba ja kaubaruumi üle. Narva piiripunkti läbilaskevõime uuringu käigus analüüsiti 30 veoautode

piiriületuse kiirust impordi suunal. Täpsemate tulemuste saamiseks analüüsiti piiripunkti läbilaskevõimet nii päeval kui ka öösel. (vt tabel 1)

Tabel 1. Narva-1 piiripunkti tollikontrolli aeg enne tollivormistust (Maksu- ja Tolliamet, 2019a; autori koostatud)

Veoki number	Kontrolli algus	Kontrolli kestvus	Kontrolli lõpp
X	11:02:59	0:02:24	11:05:23
X	11:07:31	0:02:43	11:10:14
X	11:20:44	0:02:36	11:23:20
X	11:28:50	0:01:13	11:30:02
X	11:32:54	0:01:16	11:34:10
X	11:39:52	0:02:01	11:41:53
X	11:44:57	0:02:02	11:46:59
X	13:25:40	0:02:59	13:28:39
X	13:29:02	0:02:15	13:31:17
X	13:33:54	0:03:07	13:37:01
X	13:41:20	0:02:06	13:43:26
X	13:48:33	0:02:28	13:51:01
X	14:00:44	0:03:04	14:03:48
X	13:58:20	0:01:34	13:59:53
X	14:05:44	0:05:23	14:11:07
X	22:33:44	0:04:49	22:38:33
X	22:38:48	0:04:57	22:43:45
X	22:44:02	0:05:54	22:49:55
X	22:50:18	0:03:10	22:53:28
X	22:55:14	0:03:09	22:58:23
X	23:01:43	0:04:47	23:06:30
X	23:08:03	0:05:15	23:13:18
X	23:21:30	0:06:31	23:28:00
X	23:28:24	0:06:43	23:35:06
X	23:40:50	0:06:05	23:46:55
X	23:48:22	0:03:47	23:52:09
X	1:06:10	0:02:19	1:08:29
X	1:13:58	0:05:18	1:19:17
X	1:19:37	0:05:51	1:25:28
X	1:31:24	0:05:53	1:37:17

Tollikontrolli aeg enne tollivormistust on ette nähtud aeg rutiinse kontrolli tegemiseks, kui veok saabub platsile. Tollikontroll enne tollivormistust hõlmab dokumentide kogumist ning kaubaruumi kontrolli, sh kauba kaalumine. Tabelist 1 nähtub, et Narva-1 piiripunkti tollikontrollile kuuluv aeg on 3 minutit 43 sekundit. Tollikontrolli teostamisel toimub

samal ajal ka piirikontroll (vin koodid, andmesildid, reg numbrid jne) ehk veoki identsefitseerimine.

Järgmine samm peale rutiinset tollikontrolli on piirikontrolli läbiviimine. (vt tabel 2) Veoautode puhul võib piirikontrolli teha selleks välja koolitatud tolliametnik Narva piiripunktis. Aastal 2016 said Narva piiripunkti tolliametnikud õiguse teha isikute ja transpordivahendite esimese astme dokumentide kontrolli. (Narva-1 piiripunkti töökorralduse eeskiri, 2016)

Töökorralduse eeskirjast 2016 tuleneb, et olulised muudatused teostati veoautode kontrolli valdkonnas. Uue eeskirja koheselt teostatakse piiri- ja tollikontrolli ühes kontrolltsoonis - veoautode terminalis. Veoautode terminalis teostatakse transpordivahendite, kaupade ja isikute esmane kontroll. Transpordivahendi väljasõit veoautode terminalist toimub tolliametniku loal pärast piiri- ja tollikontrolli teostamist. (Narva-1 piiripunkti töökorralduse eeskiri, 2016)

Enne pidid veoautode juhid riigipiiri ületamiseks läbima kaks järjestikust kontrolli: isikute ja transpordivahendi dokumentide kontroll ning kauba tollivormistus. Veoautode terminali kontrolltsoonis oli piiri ületav veoauto juht kohustatud esitama politseiametnikule sõiduki omandi- või kasutamiseõigust tõendavad dokumendid, kehtiva liikluskindlustuse ja kauba saatedokumendid ning enda isiku ja veoautos viibivate reisijate dokumendid. Pärast piirikontrolli läbimist pidi veoauto juht sisenema tollikontrolltsooni ning esitama tolliametnikule tollivormistuseks vajalikud dokumendid. (Narva-1 piiripunkti töökorralduse eeskiri, 2010)

Tabel 2. Narva-1 piiripunkti dokumentide kontrolli aeg (Maksu- ja Tolliamet, 2019b; autori koostatud)

Veoki number	Kontrolli algus	Kontrolli kestvus	Kontrolli lõpp
X	11:05:55	0:01:46	11:07:41
X	11:10:42	0:05:07	11:15:49
X	11:24:46	0:02:23	11:27:09
X	11:30:08	0:01:41	11:31:49
X	11:34:20	0:01:19	11:35:39
X	11:42:13	0:01:21	11:43:34
X	11:47:13	0:02:25	11:49:38
X	13:28:58	0:01:01	13:29:59
X	13:31:37	0:01:38	13:33:16
X	13:37:28	0:02:10	13:39:38
X	13:45:58	0:01:38	13:47:36
X	13:51:13	0:01:38	13:52:51
X	14:03:57	0:01:41	14:05:38
X	14:02:00	0:01:30	14:03:30
X	14:17:03	0:01:33	14:18:35
X	22:38:42	0:01:19	22:40:02
X	22:44:06	0:01:28	22:45:34
X	22:51:29	0:02:22	22:53:50
X	22:59:30	0:01:02	23:00:32
X	23:00:47	0:01:32	23:02:20
X	23:06:41	0:02:30	23:09:11
X	23:19:00	0:02:19	23:21:19
X	23:28:07	0:03:07	23:31:14
X	23:36:55	0:01:57	23:38:52
X	23:54:07	0:03:36	23:57:43
X	0:02:34	0:01:29	0:04:03
X	1:08:39	0:01:13	1:09:52
X	1:19:22	0:01:28	1:20:50
X	1:25:33	0:02:42	1:28:15
X	1:43:59	0:01:12	1:45:10

Tabelist 2 nähtub, et Narva piiripunktis kuulub piirikontrollile keskmiselt 1 minut 56 sekundit. Kiire dokumentide kontrolli põhjus seisneb selles, et Ida tollipunkti tolliametnikud on edukalt läbinud dokumentide kontrolli koolituse ning neil on olemas vastav kogemus. Ajaline kokkuhoid tekkis seetõttu, et esimene osa piirikontrollist sai tehtud paralleelselt tollidokumentide korjamisega ning dokumentide kontrolli aeg koosneb ainult piirikontrollisüsteemi andmete sisestamisest.

Viimane piiriületuse samm on tollivormistus. (vt tabel 3) Tollivormistuse hulka kuulub riskianalüüs ja tollidokumentide (TIR, transiit, arved) kontroll.

Tabel 3. Narva-1 piiripunkti tollivormistuse aeg (Maksu- ja Tolliamet, 2019c; autori koostatud)

Veoki number	Vormistuse algus	Vormistuse kestvus	Vormistuse lõpp	Protseduurid	Tollidokumentide arv
X	11:05:31	0:06:14	11:24:16	T	1
X	11:15:55	0:02:13	11:18:08	T	1
X				Emty	
X				Emty	
X				Emty	
X	11:44:04	0:01:29	11:45:33	T	1
X	11:49:46	0:01:44	11:51:30	T	1
X	13:34:44	0:01:36	13:36:21	T	1
X	13:40:03	0:02:41	13:42:44	T	1
X	13:43:45	0:01:57	13:45:42	T	1
X	13:48:27	0:01:52	13:50:19	T	1
X	13:53:02	0:02:36	13:55:38	T	1
X	14:05:56	0:05:02	14:10:58	T	1
X	14:13:20	0:02:49	14:16:08	T	1
X	14:18:45	0:02:33	14:21:18	T	1
X	22:40:25	0:01:26	22:41:50	T	1
X	22:45:38	0:03:21	22:48:59	T	1
X	22:54:03	0:03:00	22:57:03	T	1
X	23:17:53	0:00:47	23:18:40	T	1
X	23:02:24	0:02:13	23:04:37	T	1
X	23:31:32	0:01:29	23:33:01	T	1
X				Emty	
X	23:42:09	0:01:48	23:43:57	T	1
X	23:48:11	0:01:38	23:49:49	T	1
X	23:58:06	0:01:28	23:59:34	T	1
X				Emty	
X				Emty	
X	1:21:12	0:02:52	1:24:04	T	1
X	1:28:20	0:03:59	1:32:19	T	1
X	1:45:14	0:01:59	1:47:14	T	1

Tabelist 3 nähtub, et kõige levinum protseduur on transiit (T). Aegade uuringu käigus olid 20% veoautodest tühjad (emty), mis tähendab, et nende puhul tollivormistust ei tehta. Analüüsist selgub, et Narva piiripunkti tollivormistuse keskmine aeg on 2 minutit 27 sekundit.

Piiripunkti läbilaskevõime uuringu teine osa tehti Luhamaa piiripunktis. Alustatakse veoautode tollikontrollile kuuluva aja mõõtmisest. (vt tabel 4) Luhamaa piiripunktis kogub vajalikke dokumente kokku piirivalveametnik ja tema teeb esialgset tollikontrolli ka.

Tabel 4. Luhamaa tollikontrolli aeg enne tollivormistust (Maksu- ja Tolliamet, 2019d; autori koostatud)

Sõiduki number	Kontrolli algus	Kontrolli kestvus	Kontrolli lõpp
X	14:52:25	0:01:19	14:53:44
X	14:57:05	0:02:36	14:59:41
X	10:35:28	0:02:32	10:38:00
X	11:02:28	0:03:00	11:05:28
X	17:20:57	0:03:03	17:24:00
X	17:41:00	0:04:15	17:45:15
X	18:12:45	0:02:35	18:15:20
X	18:17:34	0:01:03	18:18:37
X			
X	19:14:21	0:01:41	19:16:02
X			
X	9:35:22	0:01:00	9:36:22
X	10:24:54	0:01:27	10:26:21
X	10:34:25	0:01:36	10:36:01
X	10:48:52	0:02:47	10:51:39
X	10:31:35	0:04:47	10:36:22
X	9:05:07	0:02:22	9:07:29
X	11:30:44	0:03:12	11:33:56
X	11:45:21	0:05:41	11:51:02
X			
X	10:43:42	0:01:30	10:45:12
X	7:05:28	0:01:40	7:07:08
X	8:14:54	0:02:04	8:16:58
X	9:16:54	0:01:00	9:17:54
X	9:45:39	0:01:50	9:47:29
X	10:11:33	0:01:13	10:12:46
X	11:27:30	0:03:00	11:30:30
X	11:59:17	0:02:09	12:01:26
X	12:32:28	0:01:00	12:33:28
X	13:02:39	0:02:47	13:05:26

Tabelist 4 nähtub, et Luhamaa läbilaskevõime uuringu raames analüüsiti samuti 30 veoautode piiriületuse kiirust, kuid kolme veoautode puhul ei ole teostatud rutiinne kontroll

veoki saabumisel. Piiriületuse aegade uuringus puudub 3 näitajat, mis omakorda mõjutab kaalutud keskmise arvutamist. Tabelist 4 nähtub, et keskmine rutiinne tollikontrolli aeg on 2 minutit 20 sekundit. Andmete töötlemise käigus selgus, et võrreldes Narva-1 piiripunktiga toimub Luhamaa piiripunkti veoautode tollikontroll kiiremini 1 minuti 23 sekundi võrra. Peale tollikontrolli hakatakse mõõtma piirivalve kontrollile kuuluva aega Luhamaa piiripunktis. (vt tabel 5)

Tabel 5. Luhamaa piirivalve kontrolli aeg (Maksu- ja Tolliamet, 2019e; autori koostatud)

Veoki number	Kontrolli algus	Kontrolli kestvus	Kontrolli lõpp
X	14:52:25	0:02:59	14:55:24
X	14:57:05	0:07:55	15:05:00
X	10:35:28	0:12:24	10:47:52
X	11:02:28	0:07:33	11:10:01
X	17:20:57	0:06:23	17:27:20
X	17:41:00	0:04:20	17:45:20
X	18:12:45	0:04:00	18:16:45
X	18:17:34	0:03:58	18:21:32
X	19:06:06	0:03:00	19:09:06
X	19:14:21	0:03:46	19:18:07
X	20:10:42	0:03:19	20:14:01
X	9:35:22	0:03:00	9:38:22
X	10:24:54	0:05:08	10:30:02
X	10:34:25	0:05:00	10:39:25
X	10:48:52	0:04:43	10:53:35
X	10:31:35	0:03:35	10:35:10
X	9:05:07	0:06:22	9:11:29
X	11:30:44	0:12:09	11:42:53
X	11:45:21	0:03:41	11:49:02
X	21:13:17	0:02:18	21:15:35
X	10:43:42	0:02:30	10:46:12
X	7:05:28	0:02:44	7:08:12
X	8:14:54	0:02:12	8:17:06
X	9:16:54	0:02:38	9:19:32
X	9:45:39	0:02:00	9:47:39
X	10:11:33	0:01:34	10:13:07
X	11:27:30	0:08:21	11:35:51
X	11:59:17	0:03:09	12:02:26
X	12:32:28	0:04:00	12:36:28
X	13:02:39	0:03:14	13:05:53

Luhamaa piiripunktis tegeleb veoautode dokumentide kontrolliga PPA ametnik. Tabelist 5 nähtub, et veokijuhi passi ja sõiduki dokumentide kontrollile kulub Luhamaa piiripunktis

keskmiselt 4 minutit 36 sekundit, mis on peaaegu 3 korda rohkem võrreldes Narva piiripunktiga. (vt tabel 2)

Peale piirikontrolli hakkab tolliametnik tegelema tollivormistusega, mis on viimane piiriületuse samm. (vt tabel 6)

Tabel 6. Luhamaa piiripunkti tollivormistuse aeg (Maksu- ja Tolliamet, 2019f; autori koostatud)

Veoki number	Vormistuse algus	Vormistuse kestvus	Vormistuse lõpp	Protseduurid
X				Emty
X	15:05:29	0:05:45	15:11:14	T
X	10:51:00	0:07:00	10:58:00	T
X	11:11:01	0:03:00	11:14:01	T
X	17:28:21	0:05:17	17:33:38	T
X	18:01:25	0:08:53	18:10:18	T
X				Emty
X				Emty
X	19:14:24	0:02:11	19:16:35	Emty
X				Emty
X	20:29:43	0:10:00	20:39:43	T
X	9:40:29	0:07:00	9:47:29	T
X	10:30:29	0:02:56	10:33:25	T
X	10:40:45	0:01:45	10:42:30	Emty
X	10:54:50	0:07:13	11:02:03	T
X				Emty
X	9:23:49	0:05:28	9:29:17	T
X	11:43:05	0:03:25	11:46:30	T
X				Emty
X	21:15:30	0:09:28	21:24:58	TIR
X				Emty
X	7:10:08	0:02:21	7:12:29	T
X	8:19:44	0:09:34	8:29:18	T
X	9:20:22	0:04:03	9:24:25	T
X	10:06:55	0:04:01	10:10:56	T
X	10:30:54	0:02:27	10:33:21	T
X	11:45:18	0:07:00	11:52:18	T
X	12:03:20	0:04:25	12:07:45	
X	12:37:40	0:06:47	12:44:27	T
X	13:15:51	0:07:00	13:22:51	T

Tabelist 6 nähtub, et kõige levinum protseduur veoautode seas on transiit (T). 30% veoautodest olid tühjad ning nende puhul tollivormistust ei tehta. Andmete analüüsist

selgub, et Luhamaa piiripunkti tollivormistuse keskmine aeg on 5 minutit 31 sekundit. Tabelist nähtub, et Luhamaa tühjade veoautode arv on suurem, vaid tollivormistusele kuulub kaks korda rohkem aega kui Narva piiripunktis. (vt tabel 3)

Kokkuvõtvalt selgus, et piiriületuse aegade uuringu raames analüüsiti kokku 60 impordi suunaga veoautode piiriületuse kiirust. Analüüsist selgus, et kõige levinum protseduur veoautode seas on transiit. Piiriületuse kiiruse mõõtmiseks arvestatakse 3 näitajaga: tollikontrollile, piirivalve (dokumentide) kontrollile ning tollivormistusele kuuluv aeg. Läbiviidud analüüsides selgus, et Narva-1 piiripunkti läbilaskevõime on suurem kahe viimase näitaja puhul, kuid rutiinne tollikontrolliga saab Luhamaa piiripunkt kiiremini hakkama. Ida tollipunkti veoautode piirikontrolli aeg kokku on 7 minutit 26 sekundit. Lõuna tollipunktis kulub aga piirikontrollile kokku 11 minutit 87 sekundit. Analüüsist tuleneb, et Narvas kuulub impordi suuna veoautode piiriületusele 1,6 korda vähem aega võrreldes Luhamaa piiripunktiga. Kiire piiriületuse oletatavaks põhjuseks on asjaolu, et Narva piiripunkti tolliametnikud said õiguse teha isikute ja transpordivahendi esimese astme dokumentide kontrolli. Tulemusena teostatakse transpordivahendi, kauba ja isiku kontrolli veoautode terminalis ehk ühes kontrollitsoonis. MTA ja PPA koostöö edukalt toimib, kuna sünkroniseeritud kontrollide süsteemi rakendamine hoiab piiriületuse ajaressurssi kokku Narva piiripunkti näitel. Kuna koostöö efektiivsus sõltub ametnike rahulolust, uuritakse järgmises alapeatükis ka nende arvamus sisseviidud muudatustest.

2.2. Ametnike koostööga rahulolu Narva piiripunkti näitel

Narva ja Luhamaa piiripunktide läbilaskevõime uuringust (vt alapeatükk 2.1) selgus, et vähem aega veoautode piirikontrollile kulus Narva maantee piiripunktis. Oletatavaks põhjuseks on see, et 2016.aastal rakendati Ida tollipunktis integreeritud piirihalduse süsteemi, mille raames on osa ülesandeid jaotatud PPA ametnikega. Piiripunkti läbilaskevõime sõltub otseselt ka ametnike rahulolust sisseviidud uuendustega, seega uurib autor alapeatükis 2.2 integreeritud süsteemi rakendamine mõju tolli- ja piirivalve ametnike tööga rahulolule. Piiripunkti läbilaskevõime paranemine/suurenemine ei ole ainult piiriületuse süsteemi lihtsustamine, vaid sõltub ka piiril teenivate ametnike haritusest ja motivatsioonist. Juhul kui ametnikud ei ole muudatustega rahul, võivad tööprotsessid aeglustada, mis omakorda raskendab tööle keskendumist ning võtab põhieesmärgi saavutamiseks rohkem aega. Autori poolt viiakse läbi Narva piiril teenivate tolli- ja

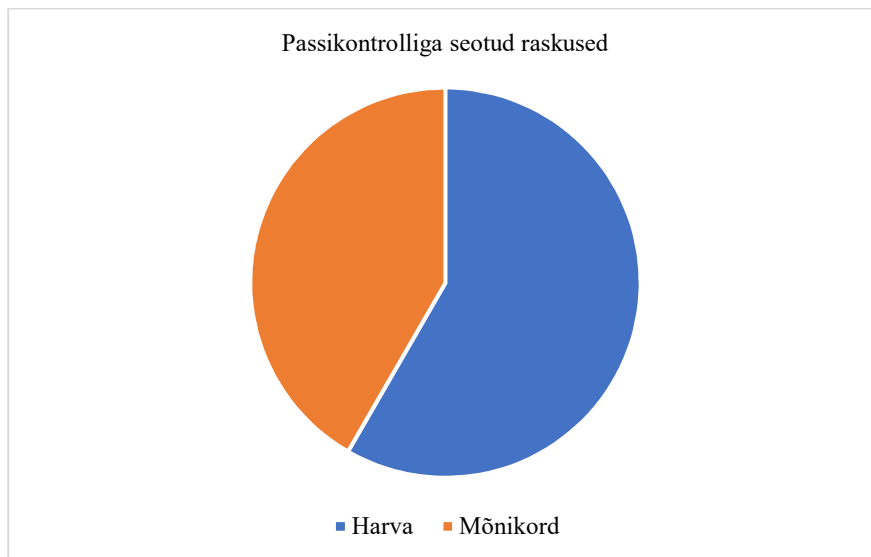
piirivalve ametnike küsitlus. Küsitluse eesmärk on välja selgitada ametnike arvamusi ning ettepanekuid tehtud koostööst. Küsitluse tulemusena selgitab autor välja kas ametitevaheline koostöö toimib edukalt ka ametnike jaoks ning mismoodi võib otstarbekalt rakendada integreeritud süsteemi MTA ja PPA vahel ka teistes Eesti piiripunktides.

Küsitluse vastajateks on Narva-1 piiripunkti tolli- ja piirivalve ametnikud erinevatest vahetustest. Küsitluse eesmärk oli koguda tolli- ja piirivalve ametnike arvamus tehtud koostööst, mis sai rakendatud uue töökorralduse muutusega. Uuringu käigus andis vastuseid kokku 24 ametnikku. Saadud tulemustest ülevaate saamiseks esitatakse olulisemad tulemused joonistena.

Lõputöö raames viidi läbi tolli- ja piirivalve ametnike seas suuline küsitlus (vt lisa 1 ja lisa 2), kuna võrguküsitluse puhul saadud ankeetide tagastusprotsent ei ole eriti suur. Lõputöö kirjutamisel viidi läbi küsitlus, kus uurija läks töökohale, et oma sihtrühma isiklikult küsitleda. Ankeetide jagamisel rääkis uurija küsitluse eesmärgist, täpsustas täitmise nõudeid ja vastas vajadusel küsimustele.

Küsitluse koostamisel kasutatakse nii valikvastustega kui ka skaalal põhinevaid küsimusi. Valikvastustega küsimused on need, kus küsitleja koostab nummerdatud vastusevariandid, mille hulgas vastaja tähistab ristiga kas ühe vastusevariandi või mitu, vastavalt oma arvamusele. Skaaladel põhinevad küsimused on need, kus on 5-kohalised skaalad ning väidete tugevus kas kasvab või kahaneb. (Hirsjärvi, et al., 2005, pp. 206-209)

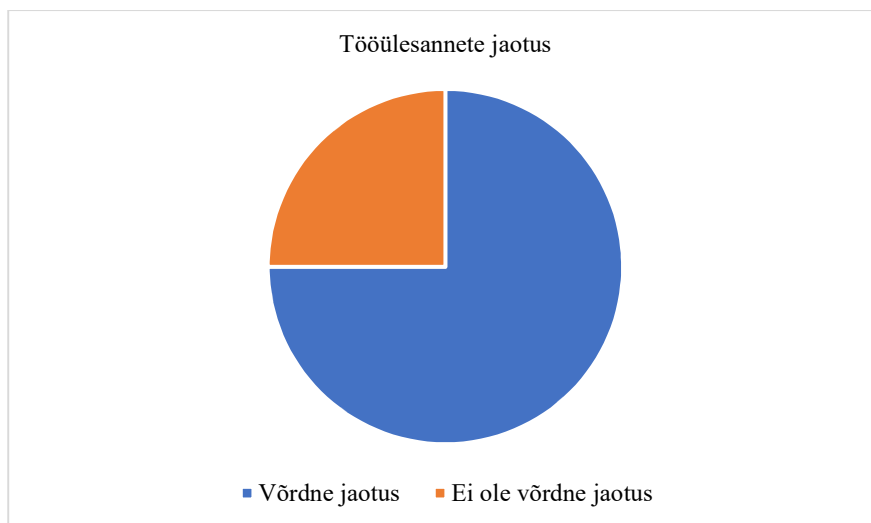
Küsitluse tulemuste analüüsist selgus, et 12 tolliametnikku erinevatest vahetustest on läbinud passikontrolli koolituse ning võivad vajadusel pöörduda tööalaste küsimustega PPA kolleegide poole. Probleemide korral võivad ametnikud koostöö kaudu neid kiiremini lahendada. Peale PPA ülesannete saamist tekkis Narva piiripunkti tolliametnikel raskusi passikontrolli teostamisel kas harva või mõnikord. (vt joonis 1)



Joonis 1. Küsitletud tolliametnikel passikontrolli teostamisel tekivate raskuste sagedus (autori koostatud)

58% küsitletud tolliametnikest vastas, et veoautode juhtide passide kontrollimisel tekkis raskusi harva ning ei olnud vajadust küsida täpsustavaid küsimusi PPA kolleegide käest. 42% vastajatest väitis, et tuli mõnikord ette juhtumeid, kus paluti abi teistelt ametnikelt. Tolliametnike head passikontrolli oskust võib põhjendada sellega, et eelnevalt oli läbitud dokumentide kontrollimise koolitus, mis kestis 3 nädalat ning lõppes eksamiga.

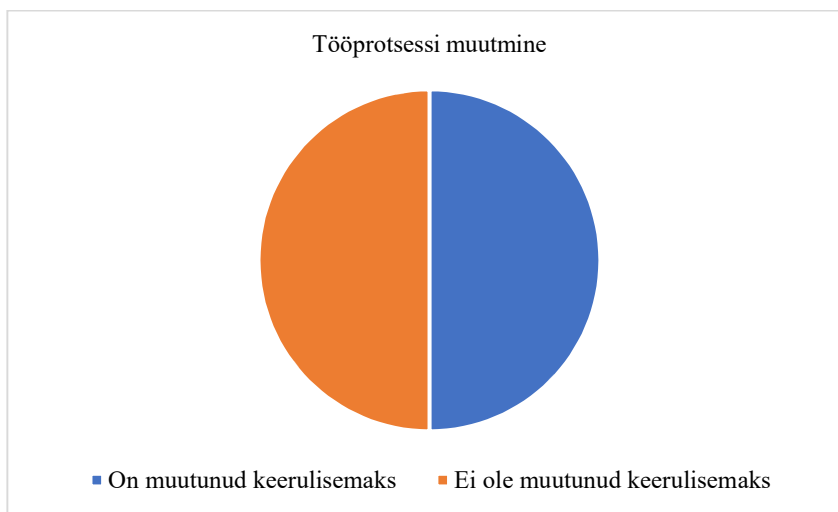
Enamik Narva piiripunkti tolliametnikest arvab, et tööülesanded MTA ja PPA vahel on jagatud võrdselt, kuid $\frac{1}{4}$ vastajatest ei ole sellega ühte meelt. (vt joonis 2)



Joonis 2. Küsitletud tolliametnike arvamus tööülesannete jaotusest (autori koostatud)

75% tolliametnikest oli arvamisel, et tööülesanded ametnike vahel on jaotatud võrdselt, kuna nii MTA kui ka PPA ametnikud teostavad reisijate dokumentide ja sõiduki kontrolli. 25% küsitletud vastas, et ametnike tööülesannete jaotus ei ole võrdne, mis võib olla tingitud sellest, et tolliametniku töökoormus on suurem. Lisaks dokumentide ja sõiduki kontrollile teevad tolliametnikud jalakäijate ja kütuse kontrolli.

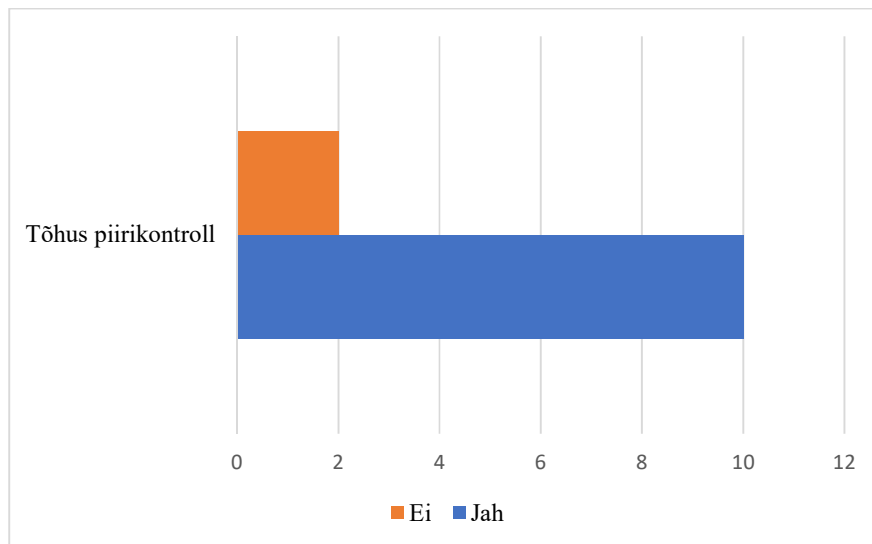
50% küsitletud vastas, et uue töökorralduse rakendamisega läks tööprotsess keerulisemaks. Teine pool küsitletud ametnikest vastas, et uute tööülesannete saamine ei mõjutanud tööprotsessi. (vt joonis 3)



Joonis 3. Küsitletud tolliametnike arvamus tööprotsessi muutmisest (autori koostatud)

Põhjuseks võib olla see asjaolu, et varem tegeles veoautode passikontrolliga selleks eraldi koolitatud PPA ametnik, kuid praegu tegeleb passikontrolliga tolliametnik. Tolliametniku uute õiguste ja pädevuste saamine nõuab omakorda uute andmebaaside ja süsteemide õppimist. Samuti võtab uue tööprotsessiga harjumine aega. Küsitletud ametnike arvates toimub nooremate ametnike puhul ümberhäälestus kiiremine võrreldes vanemate töötajatega, kes on harjunud vana tööprotsessiga.

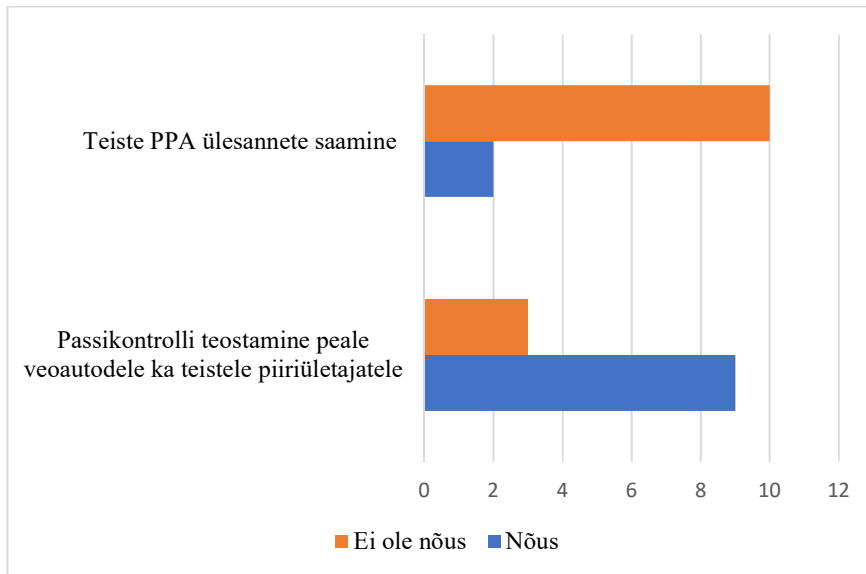
80% küsitletud tolliametnikest arvab, et peale PPA-ga koostöö alustamist on piirikontroll muutunud tõhusamaks (vt joonis 4).



Joonis 4. Küsitletud tolliametnike arvamus koostöö tulemusest (autori koostatud)

Joonisest 4 nähtub, et 10 ametnikku oli arvamisel, et Narva piiripunkti piirikontroll on muutunud tõhusamaks, kuid 2 vastajatest arvab vastupidi. Tolliametnike arvamus on tingitud sellest, et nad saavad sisseviidud uuendustega hakkama ning on pädevad ka piirivalve valdkonnas. Küsitluse käigus selgus, et 50% tolliametnikest hindasid oma teadmisi piirivalve valdkonnas “hea” ja ülejäänud 50% hindasid oma teadmisi “väga hea”. Samuti peale dokumentide kontrolli koolituse läbimist said ametnikud palgatõusu, mis võib motiveerida töösse suuremat panustamist.

Küsitluse tulemused näitavad, et 75% tolliametnikest on nõus vajadusel teostama passikontrolli lisaks veoautodele ka teistele piiriületajatele. (vt joonis 5) Sellest järeldeb, et tolliametnikud tunnevad huvi passikontrolli tegemise vastu.

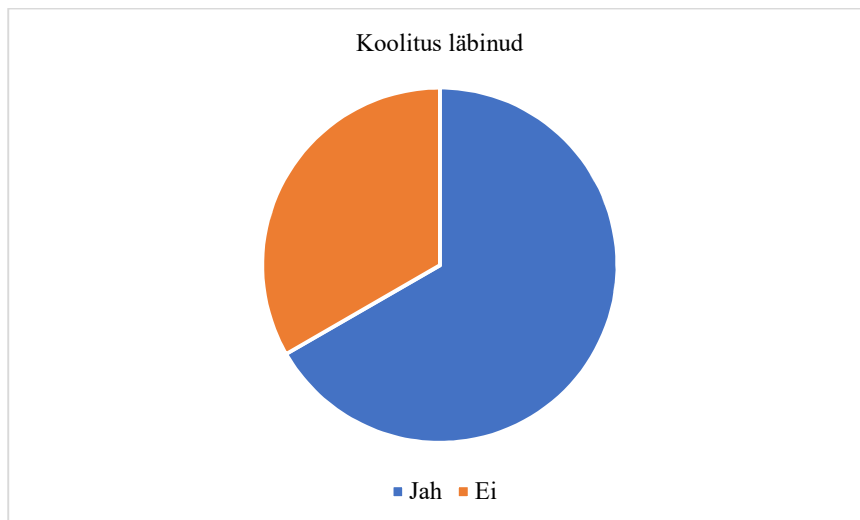


Joonis 5. Küsitletud tolliametnike arvamus tööülesannetest (autori koostatud)

Samal ajal ei soovi 80% tolliametnikke tulevikus saada teisi PPA tööülesandeid, mille hulka kuuluvad reisijate ja sõiduautode passikontroll. (vt joonis 5) See võib olla põhjendatud sellega, et Narva piiripunktis töötavad tolliametnikud omavad palju tööülesandeid. PPA lisäülesannete saamisel suureneks tolliametnike töökoormus märgatavalt. Teiseks põhjuseks võib olla palgavahe MTA ja PPA ametnike vahel Ida tollipunktis.

Läbiviidud analüüsist selgus, et enamik Narva piiripunkti tolliametnikest on suuremal määral rahul sisseviidud uuendustega. Suurem osa küsitletud ametnikest on nõus oma PPA kolleegide vajadusel aitama, kuid ei soovi tulevikus saada teisi PPA tööülesandeid. Analüüsist nähtub, et Narva-1 piiripunkti tolliametnikud ise tunnevad huvi uute ülesannete täitmise vastu, kuna 75% küsitletud on valmis teostama passikontrolli ka teistele piiriületajatele peale veoautode juhtidele. Tulemusena muutub piirikontroll tõhusamaks ning piiriületus kiiremaks. Küsitletud tolliametnike arvates on nende teadmised piirivalve valdkonnas head, seega passikontrolliga seotud raskused tekivad pigem harva.

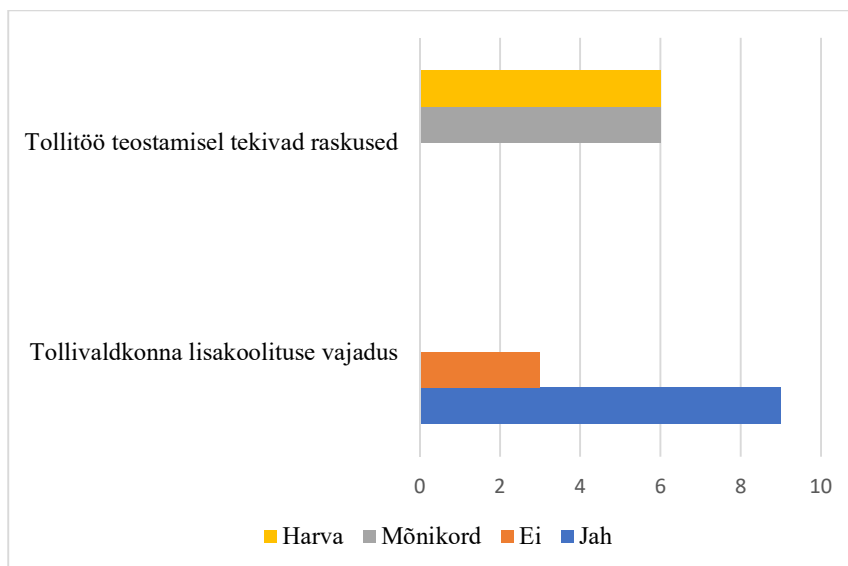
PPA ametnikest täitis küsimustikku 12 piirivalvurit erinevatest vahetustest. Küsitluse käigus selgus, et 67% küsitletud piirivalvuritest on läbinud koos MTA ametnikega tööalaseid koolitusi. (vt joonis 6) Ülejäänud 33% vastas, et neil puudus kogemus koos MTA kolleegidega koolituse osalemises.



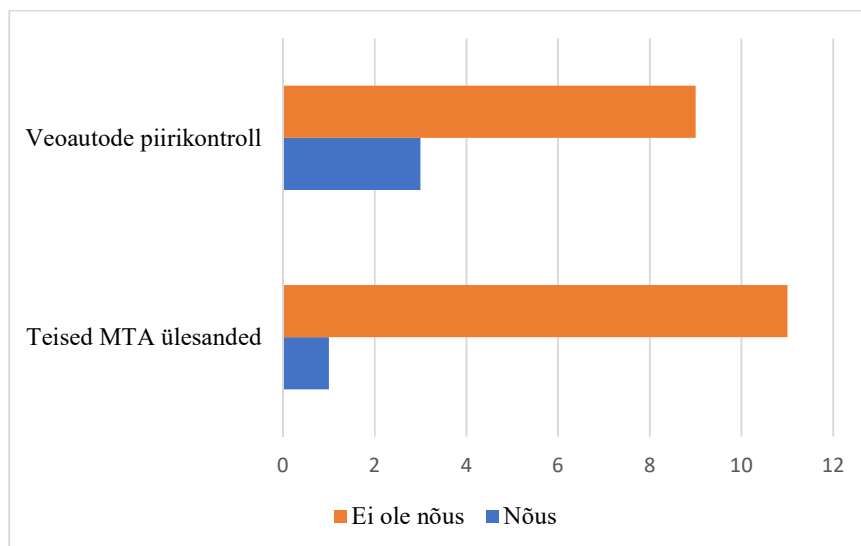
Joonis 6. Koolituses osalenud piirivalvurite arv (autori koostatud)

Joonisest 6 nähtub, et tuleb rohkem kaasata ametnikke tööalastes koolitustes osaleda, kuna ühtsed koolitused võimaldavad teadmisi ja kogemusi üksteisega jagamist. 100% küsitletud piirivalvuritest vastas, et nad on pöördunud tööga seotud küsimuste korral MTA ametnike poole. Sellest nähtub, et ametivaheline suhtlemine toimib.

Küsitluse käigus vastas 50% piirivalvuritest, et neil tekib raskusi tollitöö tegemisel harva. Ülejäänud 50% vastajatest väitis, et mõnikord pakub tollitöö tegemine neile raskusi. (vt joonis 7)



Joonis 7. Küsitletud piirivalvurite arvamus tollivaldkonna töölt (autori koostatud)



Joonis 9. Küsitletud piirivalvurite arvamus tööülesannetest (autori koostatud)

Joonisest 9 nähtub, et 75% PPA vastajatest ei soovi tulevikus uuesti veoautode piirikontrolliga tegeleda. Põhjuseks võib olla see, et Narva-1 piiripunkti piirivalvurid said õiguse kontrollida ja kinnitada tax-free kauba eksportimist. Ametnike arvates kulub veoautode piirikontrollile rohkem aega kui tax-free vormistusele. Samuti 92% küsitletud vastas, et ei soovi tulevikus saada ka teisi MTA tööülesandeid.

Kokkuvõtvalt selgus läbiviidud analüüsist, et PPA ametnikel tekib raskusi tollitöö tegemisel kas harva või mõnikord. Töölaste küsimuste korral pöörduvad julgelt piirivalvurid tolliametnike poole. Küsitluse käigus selgus, et enamik PPA ametnikest tunneb vajadust ja huvi lisakoolituse vastu, et täiendada oma teadmisi tollivaldkonnas. Samas ei soovi 92% küsitletud saada ka teisi MTA tööülesandeid tulevikus. Analüüsist selgus, et 83% PPA ametnike arvates on piiriületus muutunud kiiremaks ning piirikontroll tõhusamaks peale MTA-ga koostöö alustamist. Põhjuseks on see, et tööprotsess ei läinud keerulisemaks peale uute tööülesannete saamist. Analüüsist selgus, et 75% küsitletud piirivalvuritest ei soovi uuesti tegeleda veoautode piirikontrolliga, kuna nende pädevuses on tänaseks tax-free kauba vormistus, mille peale kulutakse vähem aega.

KOKKUVÕTE

Iga riiki iseloomustab kindlaks määratud territoorium. Riiki kaitstakse piirikontrolli kaudu narkootikumide, terrorismi, salakauba ning ebaseaduslike piiriületajate eest. Tõhusat piirikontrolli ei ole võimalik saavutada, kui ametnike tööülesanded ei ole omavahel õigesti jaotatud. Ühiskonna turvalisuse tagamise eesmärgil teevad tolli- ja piirivalve ametnikud omavahel tõhusat koostööd nii rahvusvahelisel kui ka riiklikul tasandil. Koostöö paremaks toimimiseks kasutatakse EL liikmesriikides ühtseid eeskirju ja infosüsteeme. Vaatamata sellele, et rohkem tähelepanu piirikontrolli teostamisel tuleb pöörata välispiiri kaitsmisele, teatud ohu korral taaskehtestatakse tõhusat piirikontrolli ka liikmesriikide kodanike puhul ehk sisepiiridel. Maksu- ja Tolliameti ning Politsei- ja Piirivaleameti ühiseks eesmärgiks on kiire, tõhusa ja mugava piiriületuse tagamine. Eesmärgi saavutamiseks järgitakse integreeritud piirihalduse põhimõtteid. Ametitevaheline koostöö peab soodustama piiripunkti suuremat kvaliteetset läbilaskevõimet.

Lõputöö aktuaalsus seisnes selles, et aastast 2016 laienevad tollile isikute ja transpordivahendite riigipiiri ületamise kontrollimisega seonduvad politsei õigused ja kohustused vastavalt Riigipiiri seadusele § 11 lg 3. Tulemusena integreeriti MTA ja PPA ametnike tööülesanded Narva-1 piiripunktis, et tagada piiriületust- ja kontrolli veel tõhusamal ja kiiremal viisil ametitevahelise koostöö kaudu.

Teema oli uudne, kuna uuriti esmakordselt MTA ja PPA koostöö mõju impordi suuna veoautode läbilaskevõimele Eesti maantee piiripunktides. Lisaks käsitleti MTA ja PPA koostöö teemat ametnike vaatest ehk analüüsiti esmakordselt Narva piiril teenivate ametnike arvamus sisseviidud uuendustega.

Lõputöö probleemiks oli see, et uuritud Eesti maantee piiripunktide ametitevaheline koostöö arengutase on erinev. Luhamaa piiripunktis integreeritud koostöö MTA ja PPA vahel on tänaseks arenenud vähemal määral kui Narva-1 piiripunktis. Piiripunkti läbilaskevõime otseselt sõltub ametitevahelise koostöö efektiivsusest. Ei olnud teada kuidas saab integreeritud kontrollide süsteemi rakendamine mõjutada piiripunkti läbilaskevõimet sisenevate veoautode puhul.

Lõputöö eesmärgiks oli välja selgitada MTA ja PPA koostöö mõju Eesti maantee piiripunktide läbilaskevõimele veoautode näitel. Eesmärk täideti uurimisülesannetega.

Esimeseks uurimisülesandeks oli anda ülevaade riigipiiri ja piirikontrolli olemusest. Selgus, et riigipiirid tekkisid inimeste ja kaupade aktiivse liikumisega. Riigipiirid on vahendid territooriumi eraldamiseks ja selle kaitsmiseks. Turismi ja kaubanduse aktiivse arenguga kasvab nõudlus piiril teenivate ametnike vastu, kes saaksid tegutseda oma pädevatuste raames, tagades ühiskonna turvalisust ja seadusliku majandustegevuse kaitsmist. Tõhusa piirikontrolli teostamine peab aitama võidelda ebaseadusliku sisserände ja salakauba sissetoomisega. Selleks on piiripunktides kehtestatud ühtsed eeskirjad, vajalikud tehnoloogilised vahendid ning infosüsteemid, et kontrollida kes riiki siseneb. Liikmesriikide puhul saavad inimesed ilma piirikontrolli läbimata vabalt reisida EL territooriumil, kuid teatud ohu korral piirikontrolli taaskehtestatakse.

Teiseks uurimisülesandeks oli anda ülevaade ametnike koostööst piiril. Kuritegevuse vastu võitlemiseks teevad MTA ja PPA tõhusat koostööd piirikontrolli teostamisel. Asutustevaheline koostöö peab olema tagatud nii riiklikul kui ka rahvusvahelisel tasandil. Rahvusvaheline koostöö toimib tänu suurte organisatsioonidele nagu Interpol, WCO, Frontex ametile ja IPH põhimõtetele. MTA ja PPA ühtne eesmärk on kiire ja mugava piiriületuse tagamine. IPH raames saavutatakse kaupade liikumise lihtsustamist, sise- ja välispiiride valvamist ning piiriülese kuritegevuse ennetamist asutustevahelise koostöö kaudu. IPH süsteem peab kaasa tooma lühemaid ooteperioode piiriületuspunktides ja sellest tulenevalt ka klientide suuremat rahulolu. Samuti peab integreeritud piirihalduse süsteemi rakendamine soodustama piiripunkti läbilaskevõime kasvu.

Kolmandaks uurimisülesandeks oli analüüsida Eesti maantee piiripunktide läbilaskevõimet impordi suunaga veoautode näitel. Uuringu raames mõõdeti tollikontrolli, piirikontrolli ja tollivormistuse kiirust Ida ja Lõuna tollipunktis. Kogutud piiriületuse andmete analüüsi tulemusel selgus, et ametitevaheline koostöö soodustab kiiremat läbilaskevõimet. Narvas kuulub impordi suunaga veoautode piiriületusele 1,6 korda vähem aega võrreldes Luhamaa piiripunktiga. Kiire piiriületuse põhjuseks on see, et Narva-1 piiripunktis toimib sünkroniseeritud kontrollide süsteem. Selle süsteemi raames said Narva piiripunkti tolliametnikud õiguse teha isikute ja transpordivahendi dokumentide kontrolli. Tulemusena teostatakse transpordivahendi, kauba ja isiku kontrolli veoautode ühes tsoonis, mis

soodustab suuremat läbilaskevõimet. Sellest tuleneb, et integreeritud koostöö edukalt toimib, kuna tagatakse aja ressursi kokkuhoid piirikontrolli teostamisel.

Neljandaks uurimisülesandeks oli analüüsida MTA ja PPA ametnike koostööga rahulolu Narva-1 piiripunkti näitel. Läbiviidud analüüsides selgus, et enamus ametnikest on suuremal määral rahul sisseviidud uuendustega. Suurem osa küsitletud Narva piiripunkti ametnikest on valmis oma kolleege vajadusel aitama, kuid ei soovi tulevikus saada teisi pädevusi uute tööülesannete saamiseks. Analüüsist selgus, et nii tolli- kui ka piirivalve ametnike arvates on piirikontroll muutunud tõhusamaks ja piiriületus kiiremaks peale ametitevahelise koostöö alustamist. Küsitluse käigus selgus, et ametnikud ise tunnevad huvi uute ülesannete täitmise vastu, kuna 75% PPA ametnikel on soov osaleda lisakoolituses, et täiendada oma teadmisi tolli valdkonnas. Samuti on 75% küsitletud MTA ametnikest valmis teostama passikontrolli ka teistele piiriületajatele peale veoautode juhtidele. Kokkuvõtteks võib järeldada, et Narva-1 piiripunkti piirikontroll- ja ületus on läinud kiiremaks ja tulemuslikumaks nii MTA kui ka PPA ametnike arvates.

Edaspidi soovitatakse uurida kuidas toimib integreeritud koostöö rakendamine Luhamaa piiripunktis ning viia läbi piiriületuse aegade uuringu uuesti, et analüüsida MTA ja PPA koostöö mõju Luhamaa piiripunkti läbilaskevõimele. Ametitevahelise koostöö paremaks toimimiseks soovitaks korraldada tolli valdkonna lisakoolitusi Ida tollipunkti PPA ametnikele.

SUMMARY

Every country has a certain territory, which must be protected by border control from drugs, terrorism, smuggling and illegal border crossings. Effective border control can't be achieved unless the duties of officials are properly shared. In order to ensure the security of society, customs and border guards should cooperate with each other. The common goal of customs and border guard is also ensuring fast, efficient and convenient border crossing within the framework of sharing work tasks.

The title of the thesis is „The Effect of Cooperation between the Estonian Tax and Customs Board and the Police and Border Guard Board on the Transport Capacity of the Border Crossing Point on the Example of Trucks“. The thesis has been written in Estonian language and contains of 50 pages, including 2 annexes. The thesis is based on 48 literature sources.

The topic is actual because the rights and obligations of the police, which relate to control of persons and means of transport crossing the state border are extended to customs officers since 2016. As a result, the tasks of Tax and Customs Board and the Police and Border Guard Board were integrated at the Narva-1 border checkpoint to ensure more efficient and faster border crossing and control through cooperation between both agencies.

The problem described in the research is that there is no solid overview how could integrated cooperation between two agencies affect border crossing capacity for incoming trucks.

The purpose of the thesis is to find out the impact of the cooperation between Tax and Customs Board and the Police and Border Guard Board on the capacity of Estonian border crossing points on the example of trucks.

The survey results have shown that at the Narva-1 border crossing point the capacity of the border crossing point is about 1,6 times higher than at the Luhamaa border crossing point. The main reason is active inter-agency cooperation. Another reason for increased capacity is a fact that most of the officers at the Narva-1 border crossing point are satisfied with the

introduced reforms. The analysis revealed that officers are ready to help their colleagues and are also interested in performing new work tasks.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

- Afrakhteh, H. & Karimi, K., 2015. Potentialities and Threats of Border Area Development: Case of Aras Areas of Iran. *Asia-Pacific Journal of Rural Development*, 25(2), pp. 100-105.
- Asplund, M., Friberg, R. & Wilander, F., 2007. Demand and distance: Evidence on cross-border shopping. *Journal of Public Economics*, 91(1), pp. 10-11.
- Bersin, A., 2012. Lines and Flows: The Beginning and End of Borders. *Brooklyn Journal of International Law*, 37(2), p. 389.
- Casas-Cortes, M., Cobarrubias, S., De Genova, N., Garelli, G., Grappi, G. & Heller, C., 2015. New Keywords: Migration and Borders. *Cultural Studies*, 29(1), pp. 55-61.
- Cedilnik, M., 2013. Flow of goods across customs territories. *Our Economy (Nase Gospodarstvo)*, 59(1/2), pp. 13-24.
- Cierco, T. & da Silva, J., 2016. The European Union and the Member States: two different perceptions of border. *Revista Brasileira De Política Internacional*, 59(1), pp. 1-18.
- Collantes-Celador, G. & Joncos, A., 2012. The EU and border management in the Western Balkans: preparing for European integration or safeguarding EU external borders? *Journal of Southeast European & Black Sea Studies*, 12(2), p. 201.
- Customs and Border Management, 2018. *Border management in Canada*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.canadainternational.gc.ca/eu-ue/policies-politiques/border-douanes.aspx?lang=eng> [Kasutatud 22.04.2018].
- European Commission, 2010. *Guidelines for Integrated Border Management in European Commission External Cooperation*. Brussels: European Communities, pp. 13-69.

- European Commission, 2019. *Temporary Reintroduction of Border Control*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://ec.europa.eu/home-affairs/what-we-do/policies/borders-and-visas/schengen/reintroduction-border-control_en [Kasutatud 15.01.2019]
- Euroopa Liidu infokeskus, 2015. *Mis on Schengeni leping?* [Võrgumaterjal] Leitav: http://elik.nlib.ee/k-v-andmebaas/?kv_id=119 [Kasutatud 01.02.2018].
- Euroopa Liidu lepingu ja Euroopa Liidu toimimise lepingu konsolideeritud versioonid 2016/C 202/01* (2016).
- Euroopa Liidu Teataja, 2018. *Nõukogu järeldused edasise tegevuse kohta tollivaldkonna IT-süsteemide väljaarendamisel*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A52018XG0106%2801%29> [Kasutatud 18.04.2018].
- Euroopa Komisjon, 2018. *Euroopa rände tegevuskava rakendamise eduaruande lisa 6*.
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus nr 2016/399* (2016).
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus nr 2016/1624* (2016).
- Ferris, J., 2000. The Determinants of Cross Border Shopping: Implications for Tax Revenues and Institutional Change. *National Tax Journal*, 53(4), p. 819.
- Frontex, 2015, *Frontex at a Glance*. Warsaw: Frontex.
- Gherman, A., 2015. Cross-border police cooperation in the European Union. *Annals of University of Oradea, Series: International Relations & European Studies*, 7(1), p. 214.
- Giudice, C. & Giubilaro, C., 2015. Re-Imagining the Border: Border Art as a Space of Critical Imagination and Creative Resistance. *Geopolitics*, 20(1), pp. 79-80.
- Gounev, P., Bezlov, T., Faion, M. & Hristov, D., 2011. *Better management of EU borders through cooperation*. Sofia: Center for the Study of Democracy.
- Groenendijk, K., 2004. Reinstatement of Controls at the Internal Borders of Europe: Why and Against Whom? *European Law Journal*, 10(2), p. 150.

Görentaş, B., 2018. Geography and Border. *Marmara Geographical Review*, 37(7), p. 323.

Haselsberger, B., 2014. Decoding borders. Appreciating border impacts on space and people. *Planning Theory & Practice*, 15(4), p. 523.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P., 2005. *Uuri ja kirjuta*. Tallinn: Medicina.

Interpol and World Customs Organization, 2018. *Customs-Police Cooperation Handbook*. [Võrgumaterjal] Leitav:
https://stag.cites.org/sites/default/files/eng/prog/implementation/enf/CustomsPoliceCoopHandbook_EN_LR.pdf [Kasutatud 20.02.2019]

Kohv, M., 2012. *Eesti Piirivalve 2007-2012*. Tallinn: Sisekaitseakadeemia.

Lemieux, F., 2010. *International Police Cooperation. Emerging issues, theory and practice*. New York: Taylor and Francis Group.

Lepassalu, V., 2010. *Riigipiir*. Tallinn: Pegasus.

López-Rodríguez, A., 2018. Operating across national and linguistic borders. *Journal of Private International Law*, 14(3), p. 184.

Maksu- ja Tolliamet, 2015. *MTA arengukava 2015 kokkuvõte*. [Võrgumaterjal] Leitav:
https://www.emta.ee/sites/default/files/kontaktid-ja-ametist/ameti-struktuur-ulesanded-strateegia/strateegia/arengukava_2015a_kokkuvote.pdf [Kasutatud 17.03.2018].

Maksu- ja Tolliamet, 2019a. *MTA 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 01.03.2019]

Maksu- ja Tolliamet, 2019b. *Kahe- ja mitmepoolne koostöö*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/et/kontaktid-ja-ametist/ameti-struktuur-ulesanded-strateegia/rahvusvaheline-koostoo/kahe-ja-mitmepoolne> [Kasutatud 19.01.2019].

Meta, I., 2012. Schengen area in the current security environment. *Academic Search Complete*, 17(3), p. 246.

Morini, C., 2015. Best practices in customs administrations: a preliminary exploratory study. *Brazilian Journal of Management*, 8(2), p. 341.

Mungianu, R., 2013. Frontex: Towards a Common Policy on External Border Control. *European Journal of Migration & Law*, 15(4), p. 360.

Narits, R., 2002. *Õiguse entsüklopeedia*. Tallinn: Juura.

Narva Maanteepiiripunkti töökorralduse eeskiri (2010).

Narva-1 piiripunkti töökorralduse eeskiri (2016).

Politsei- ja Piirivalveamet, 2012. *Schengeni infosüsteemi käsiraamat*. Tallinn: Sisekaitseakadeemia.

Popescu, A., 2014. The importance of International Police Cooperation, 7(2), pp. 3-4.

Randoshkina, A., 2017. *Maksu- ja Tolliameti ning Politsei-ja Piirivalveameti ametnike töökorralduse muutus Narva piiri näitel. Lõputöö*. Tallinn: Sisekaitseakadeemia.

Riigipiiri seadus (2016) RT I, 06.04.2016, 11.

Riigipiiri seadus (2017) RT I, 16.06.2017, 27.

Roos, J., 2010. *Euroopa Liidu ja Schengeni ühtse viisaruumiga ühinemise järel võltsdokumentide avastamises toimunud muutused, prognoos ja seda mõjutavad tegurid Eestis. Lõputöö*. Muraste: Sisekaitseakadeemia.

Savitri, T., 2005. From Border Control to Migration Management: The Case for a Paradigm Change in the Western Response to Transborder Population Movement. *Social Policy & Administration*, 36(9), p. 572.

Sedlețchi, I., 2010. Police and Legal Assistance in the European Union and the Schengen Area. *Petroleum - Gas University of Ploiesti Bulletin, Law & Social Sciences Series*, 62(1), pp. 25-33.

Silberg, U., 2014. *Euroopa Liidu rahandus*. Tallinn: Printon Trükikoda AS.

Spierings, B. & Velde, M., 2013. Cross-Border Differences and Unfamiliarity: Shopping Mobility in the Dutch-German Rhine-Waal Euroregion. *European Planning Studies*, 21(1), p. 8.

Stanslas, P., 2010. Transborder Human Trafficking in Malaysian Waters: Addressing the Root Causes. *Journal of Maritime Law & Commerce*, 41(4), pp. 604-606.

Siseministeerium, 2015. *Piirihaldus*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.siseministeerium.ee/et/tegevusvaldkonnad/piirihaldus> [Kasutatud 25.04.2019]

Suvankulov, F., 2016. Revisiting national border effects in foreign trade in goods of Canadian provinces. *Journal of International Trade & Economic Development*, 25(8), p. 1045.

Yilmaz, B. & Halil, O., 2014. Effects of European Union-Turkey Customs Union on Turkish foreign trade. *Studies in Business & Economics*, 9(2), pp. 16-26.

World Customs Organization, 2016. *WCO and INTERPOL reaffirm their commitment to work together against crime*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2016/january/wco-and-interpol-reaffirm-their-commitment-to-work-together-against-crime.aspx> [Kasutatud 20.02.2019]

Длугопольський, О., 2015. Государство благосостояния и качество жизни: опыт скандинавских стран и реалии Украины. *Socio-Economic Problems & The State*, 13(2), pp. 294-302.

Кропачев, С., 2016. Глобальная иммиграция как угроза национальному государству: концептуальный анализ. *Society: Politics, Economics, Law*, 6(1), pp. 43-45.

Lisa 1. Tolliametnike küsitlus

Lugupeetud küsimustiku täitja!

Olen Jaanika Langinen, Sisekaitseakadeemia Finantskolledži 3. kursuse kadett. Palun Teid täita küsimustikku minu lõputöö teemal „Maksu- ja Tolliameti ning Politsei-ja Piirivalveameti koostöö mõju piiripunkti läbilaskevõimele veoautode näitel”. Küsimustiku eesmärgiks on uurida ja analüüsida maksu- ja tolliametnike PPA koostööga rahulolu Narva piiripunkti näitel.

Küsimustiku täitmine võtab aega umbes 5 minutit. Küsimustikku täites palun valige Teile sobilik variant. Küsimustik on anonüümne.

Küsimuste korral palun kirjutage jaanika.langinen@kad.sisekaitse.ee

1. Kas olete läbinud koos PPA ametnikega tööalaseid koolitusi? JAH/EI
2. Kas olete pöördunud tööga seotud küsimuste korral oma PPA kolleegide poole?
JAH/EI
3. Kas on Teie arvates tööülesanded MTA ja PPA vahel jagatud võrdeslt? JAH/EI
4. Kas peale koostöö alustamist on Teie arvates piirikontroll muutunud tõhusamaks?
JAH/EI
5. Hinnake oma teadmisi piirivalve valdkonnas skaalal 1-5? 1-kasin, 2-rahuldav, 3-hea, 4-väga hea, 5-suurepärane
6. Kui tihti Teil tekib raskusi passi kontrolli teostamisel skaalal 1-5? 1-mitte kunagi, 2-harva, 3-mõnikord, 4-sageli, 5-alati
7. Kas tunnete, et tööprotsess läks keerulisemaks pärast PPA ülesannete saamist?
JAH/EI
8. Kas on Teie töötasu peale PPA liitumisega tõusnud? JAH/EI
9. Kas olete vajadusel nõus passi kontrolli teostama mitte ainult veoautode juhtidele?
JAH/EI
10. Kas sooviksite tulevikus saada ka teisi PPA ülesandeid? JAH/EI

Lisa 2. Piirivalveametnike küsitlus

Lugupeetud küsimustiku täitja!

Olen Jaanika Langinen, Sisekaitseakadeemia Finantskolledži 3. kursuse kadett. Palun Teid täita küsimustikku minu lõputöö teemal „Maksu- ja Tolliameti ning Politsei-ja Piirivalveameti koostöö mõju piiripunkti läbilaskevõimele veoautode näitel”. Küsimustiku eesmärgiks on uurida ja analüüsida maksu- ja tolliametnike PPA koostööga rahulolu Narva piiripunkti näitel.

Küsimustiku täitmine võtab aega umbes **5 minutit**. Küsimustikku täites palun valige Teile sobilik variant. Küsimustik on anonüümne.

Küsimuste korral palun kirjutage jaanika.langinen@kad.sisekaitse.ee

1. Kas olete läbinud koos MTA ametnikega tööalaseid koolitusi? JAH/EI
2. Kas olete pöördunud tööga seotud küsimuste korral oma MTA kolleegide poole?
JAH/EI
3. Kas on Teie arvates tööülesanded MTA ja PPA vahel jagatud võrdselt? JAH/EI
4. Kas peale koostöö alustamist on Teie arvates piirikontroll muutunud tõhusamaks?
JAH/EI
5. Hinnake oma teadmisi tolli valdkonnas skaalal 1-5? 1-kasin, 2-rahuldav, 3-hea, 4-väga hea, 5-suurepärase
6. Kui tihti Teil tekib raskusi tolliformaalsuste teostamisel skaalal 1-5? 1-mitte kunagi, 2-harva, 3-mõnikord, 4-sageli, 5-alati
7. Kas tunnete, et tööprotsess läks keerulisemaks peale MTA ülesannete saamist?
JAH/EI
8. Kas sooviksite tulevikus saada ka teisi MTA tööülesandeid? JAH/EI
9. Kas tunnete vajadust tollivaldkonna lisakoolituse vastu? JAH/EI
10. Kas peale koostöö alustamist on Teie arvates piiriületus muutunud kiiremaks?
JAH/EI
11. Kas sooviksite veoautode piirikontrolliga uuesti tegeleda? JAH/EI