Sisekaitseakadeemia

Finantskolledž

Kairi Listmann

TOLLIVÄÄRTUSE ELEMENTIDE PROBLEEMISTIK TARNETINGIMUSTE NÄITEL

Lõputöö

Juhendaja:

Raul Aron, MPA

Tallinn 2009

ANNOTATSIOON

Kolledž: Finantskolledž	**Kuu ja aasta:** juuni 2009
Töö pealkiri: Tolliväärtuse elementide probleemistik tarnetingimuste näitel	
Töö autor: Kairi Listmann	Olen nõus oma lõputöö kättesaadavaks tegemisega elektroonilises keskkonnas. Allkiri:

Lühikokkuvõte:
Lõputöö on kirjutatud eesti keeles ja koosneb 49 leheküljest. Viidatud on 21 allikale. Töö eesmärgiks on välja selgitada tarnetingimuste kasutamisel tehtavad vead tollivormistusel ning töötada välja võimalikud parandusettepanekud. Eesmärgi saavutamiseks, kirjeldab autor, mida kujutab endast tolliväärtus, annab ülevaate kuluelementidest ja tarnetingimustest ning analüüsib deklareeritud andmeid ja ankeetküsitluse vastuseid.

Lõputöö hüpotees on püstitatud järgmiselt: tarnetingimusi kasutatakse tollivormistusel valesti ja põhjuseks on deklarantide teadmatus. Püstitatud eesmärgi saavutamiseks ja hüpoteesi kontrollimiseks, kasutas autor kvalitatiivset ja kvantitatiivset meetodit. Kvantitatiivse meetodina on kasutatud ankeetküsitlust ning maksuhalduri andmebaasist saadud andmeid. Kvalitatiivse meetodina intervjuud.

Deklareeritud andmete analüüsist selgus, et 2008. aasta deklaratsioonidest, mida oli 92 880, esines vigu 12% kordadest. Eksiti tarnetingimuste vale deklareerimise vastu, deklareerides klausleid juhtudel, mida pole võimalik nii kasutada. Ankeetküsitluste tulemustest selgus, et üldiselt ollakse kursis tarnetingimuste olemusega. Kuna regulatsiooni aluseks on aga rahvusvaheliste kaubandusreeglite kogu Incoterms 2000, siis deklarandid ei osanud öelda, millega tegu. Intervjuudest, mille käigus küsitleti ametnikke, selgus, et probleeme kontrollimisel ei esine. Väideti, et deklarantide teadmised on paranenud, kuigi esineb olukordi, kus endiselt tollivormistusel eksitakse.

Kokkuvõttes soovitab autor luua süsteemi võimalus valida tarnekohtade deklareerimisel riikide loend, kus deklarandid saaks riigi valida ja täpsema sihtkoha juba ise kirjutada. Teiseks tuleks teha nii ametnikele kui ka deklarantidele ühiseid koolitusi, kus lahendataks erinevaid probleemseid situatsioone ja vajadusel teadmisi uuendada.

Võtmesõnad: tolliväärtus, tehinguväärtus, kuluelemendid, deklareerimine, tarnetingimused

Keywords: *customs valuation, transaction value, cost elements, declaring, Incoterms*

Säilitamise koht:	
Kaitsmisele lubatud Kolledži direktor:	Allkiri:
Vastab lõputöö nõuetele Juhendaja:	Allkiri:

SISUKORD

SISSEJUHATUS....4
1. TEOREETILINE ÜLEVAADE TOLLIVÄÄRTUSEST JA TARNETINGIMUSTEST....6
1.1. Tolliväärtuse määramine....6
1.2. Ülevaade tarnetingimustest....15
1.3. Tarnetingimuste tähtsus tolliväärtuse määramisel....20
2. EMPIIRILINE UURING TARNETINGIMUSTE KASUTAMISEL ILMNENUD PROBLEEMIDE TUVASTAMISEKS....24
2.1. 2008. aasta tollideklaratsioonides kasutatud tarneklauslite analüüs....24
2.2. Küsitlusandmete analüüs....32
2.3. Tuvastatud probleemidele lahendusettepanekute väljatöötamine....38
KOKKUVÕTE....40
SUMMARY....42
VIIDATUD ALLIKAD....43
LISAD....45
Lisa 1. Ankeetküsitlus....45
Lisa 2. Ankeetküsitluse tulemused....47

SISSEJUHATUS

Lõputöö lähtub tolliväärtuse kuluelementidest ning nende deklareerimisel tekkivatest probleemidest. Teema aktuaalsus väljendub selles, et viimati kirjutati Sisekaitseakadeemias tolliväärtuse temaatikal 1998. aastal. See on juba ligi 11 aastat tagasi ja enne Euroopa Liiduga liitumist. Vahepeal on muutunud nii regulatsioon kui ka muud tolliformaalsustega seonduvad õiguslikud aktid, juhendid.

Töö uurimisprobleem seisneb selles, et impordideklaratsioonidel on tarnetingimusi valesti deklareeritud, mistõttu võib väheneda impordimaksude baas ja riigil võib jääda maksutulu saamata.

Töö eesmärgiks on välja selgitada tarnetingimuste kasutamisel tehtavad vead tollivormistusel, töötada välja võimalikud lahendused ja parandusettepanekud, mis hiljem nii ametnikke kui ka imporditava kauba deklareerijaid tulevikus abistaks. Eesmärgi saavutamiseks, soovib autor:

- välja selgitada, mida kujutab endast tolliväärtus;
- anda ülevaade kuluelementidest ja tarnetingimustest;
- analüüsida deklareeritud andmeid ja ankeetküsitluse vastuseid.

Töö hüpotees on püstitatud järgmiselt: tarnetingimusi kasutatakse tollivormistusel valesti ning põhjuseks on deklarantide teadmatus.

Uurimismeetoditest kasutab lõputöö autor oma töös nii kvantitatiivset kui ka kvalitatiivset meetodit. Kvantitatiivse meetodina on kasutatud deklarantidele koostatud ankeetküsitlust ning maksuhalduri andmebaasist saadud deklareeritud andmeid. Kvalitatiivse meetodina kasutati intervjuud.

Ankeetküsitluse koostamise vajalikkus seisneb selles, et küsitlusest on võimalik välja selgitada, millised on tollideklarantide arusaamad tarnetingimustest ning kui head teadmised neil antud valdkonnas on. Samuti aitab küsitlus välja tuua probleemsed kohad, millele omakorda saaks suuremat tähelepanu lahenduste välja töötamisel pöörata.

Deklareeritud andmete analüüs tehakse selleks, et selgitada välja, millised on sagedasemad vead ja hiljem juba konkreetselt deklaratsioonidelt monitoorida, mis vigade taga olla võib.

Ametnike intervjuu käigus on võimalik välja selgitada ametnike kui valdkonna spetsialistide arvamus enimlevinud vigadest tarneklauslite kasutamisel ning saadavat tulemust võrrelda deklaratsioonide vaatluse ja tollideklarantide küsitluse vastustega.

Struktuurilt koosneb lõputöö kahest peatükist. Esimeses peatükis keskendub autor tolliväärtuse ja tarnetingimuste teoreetilisele käsitlusele. Autor uurib millised tollimaksumäärad hetkel kehtivad ja kuidas nad jagunevad, keskendudes spetsiifilistele ja *ad valorem* tollimaksumääradele.

Seejärel käsitleb autor, mis on tolliväärtus ühenduse tolliseadustiku ja käibemaksuseaduse mõistes, kuidas tolliväärtust määrata saab ja millistest meetoditest lähtuvalt on tolliväärtust üldse määrata võimalik.

Lähemalt kirjeldab autor esimese peatüki alapeatükis tehinguväärtuse meetodit, sest see meetod on põhialus ja enimkasutatavaim tolliväärtuse määramise meetod. Lisaks kirjeldab autor kuluelementide ja tarnetingimuste olemust, nende omavahelist seost. Kolmandas alapeatükis keskendub autor tarnetingimuse tähtsusele tolliväärtuse määramise seisukohalt.

Teises peatükis, ehk praktiliste andmete põhjalikumal analüüsil, keskendub autor 2008. aastal deklareeritud kaupade impordiandmetele, mis on protseduuriga 40 vabasse ringlusse lubatud. Lisaks analüüsib autor tollideklarantide vastuseid, et saada ülevaade nende teadmistest ja kogemustest. Seejärel võrdleb deklarantide küsitlustest saadud tulemusi tolliametnike intervjuudest saadavate vastustega. Kolmandas alapeatükis keskendub autor lahendusettepanekutele.

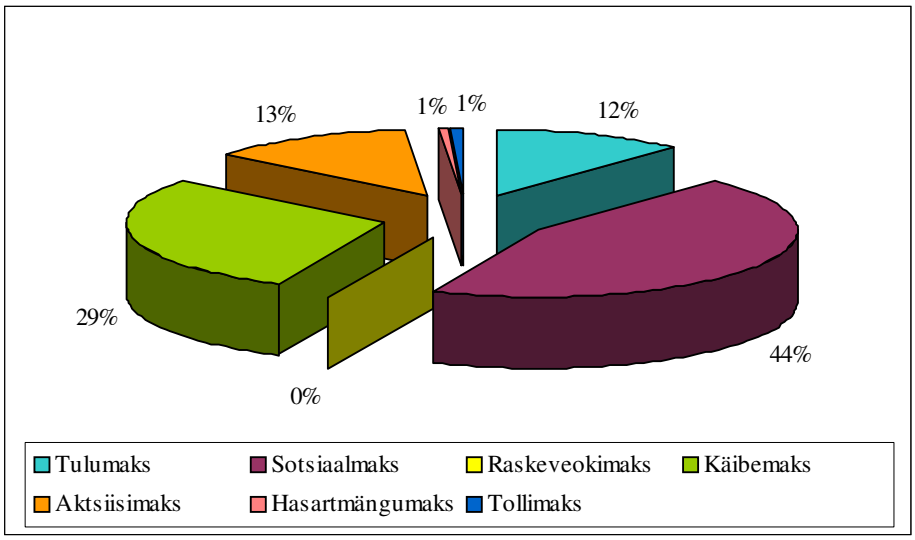
Lõputöö valmimisele aitasid kaasa väga mitmed inimesed, eeskätt lõputöö juhendaja Raul Aron, kuid kindlasti vajaksid nimetamist Maksu- ja Tolliameti Maksude osakonna Tariifide talituse ametnikud Agnes Kavald, Andreas Sõlg ja Sirje Põldre, kes kõik abistasid autorit lõputöö valmimisel.

1. TEOREETILINE ÜLEVAADE TOLLIVÄÄRTUSEST JA TARNETINGIMUSTEST

1.1. Tolliväärtuse määramine

Kaks peamist põhjust tollimaksude kogumiseks on järgmised. Esiteks kogutakse tollimakse selleks, et kaitsta Euroopa Liidu tööstust ja põllumajandust odavamate importkaupade eest ja et stimuleerida või säilitada kodumaist tootmist. Teiseks, et säilitada valitsusele tuluartiklid, mis on tollimaksu laekumistest saadavad.[1]

Allolevalt jooniselt 1 nähtub, kui suure osakaalu moodustab tollimaksu laekumine kogu 2008 aasta riigieelarvesse laekunud maksudest.



Joonis 1. Tollimaksu osakaal 2008. aastal riigieelarvesse laekunud maksudest[2]

Jooniselt 1 nähtub, et aastal 2008 laekus sotsiaalmaksu kokku 44% (31 299 141 kr), käibemaksu 29% (20 547 960 kr), aktsiisi 13% (8 971 404 kr), tulumaksu 12% (8 494 722

[1] Lux, M. 2002. *Guide to Community Customs Legislation.* Brüssel: Bruylant Brussels, lk 138
[2] Statistikaamet. Rahandus. Valitsemissektori rahandus. http://pub.stat.ee/px-web.2001/Database/Majandus/14Rahandus/08Valitsemissektori_rahandus/08Valitsemissektori_rahandus.asp 26.02.2009

kr), tollimaksu 1% (508 772 kr), hasartmängumaksu 1% (484 071 kr) ja raskeveokite eest tasuti 2008. aastal makse 63 125 krooni ulatuses.

Tollimaksu 1%-line osakaal pole küll teiste maksudega võrreldes suur, kuid kokkuvõttes võib autor väita, et tollimaksul on siiski mängida suur roll riigieelarves ja EL-i omavahendites.[3]

Tollimaks jaguneb oma liigituselt kaheks: väärtuseliseks ja spetsiifiliseks (koguseliseks) tollimaksumääraks. Spetsiifilist tollimaksumäära väljendatakse kaubaühiku kohta kindlaksmääratud summana.[4]

Koguseline tollimaks on seega kaalul, kogusel, mahul jne põhinev fikseeritud summa. Koguseliste tollimaksude eeliseks on lihtsus kohaldamisel. Samas leidub koguselisi tollimakse koondnomenklatuuris väga vähe.[5]

Ad valorem (väärtuselist) tollimaksu väljendatakse teatud protsendina kaupade väärtuselt ning see annab mõningad eelised spetsiifilise tollimaksu ees:

- rahvusvahelistel kaubandusläbirääkimistel on väärtuselisi tollimakse hea ja lihtne võrrelda. Kehtestatud protsendimäärad ei sõltu rahvusvaheliste valuutakursside muutustest ja ka erinevate kaupade iseloom ei mõjuta tolliväärtust;
- väärtuseline tollimaks reageerib automaatselt igasugustele hinnatõusudele ja –langustele, seega erinevaid kohandamisi pole tarvis teha seni, kuni langevate hindade miinimumkaitse on saavutatud;
- inflatsiooni korral jäävad valitsuse tuluartiklid samaks. Seda juhul kui impordimaht jääb samaks.[6]

Väärtuseliste tollimaksude plussiks on seega, et kalleid ja odavaid tooteid maksustatakse proportsionaalselt, nad on rahvusvaheliselt kergemini võrreldavad ning nad kohanevad rahaliste kõikumistega. Kiire inflatsiooni tingimustes on kaalukauss kaldunud väärtuseliste tollimaksude kasuks.[7]

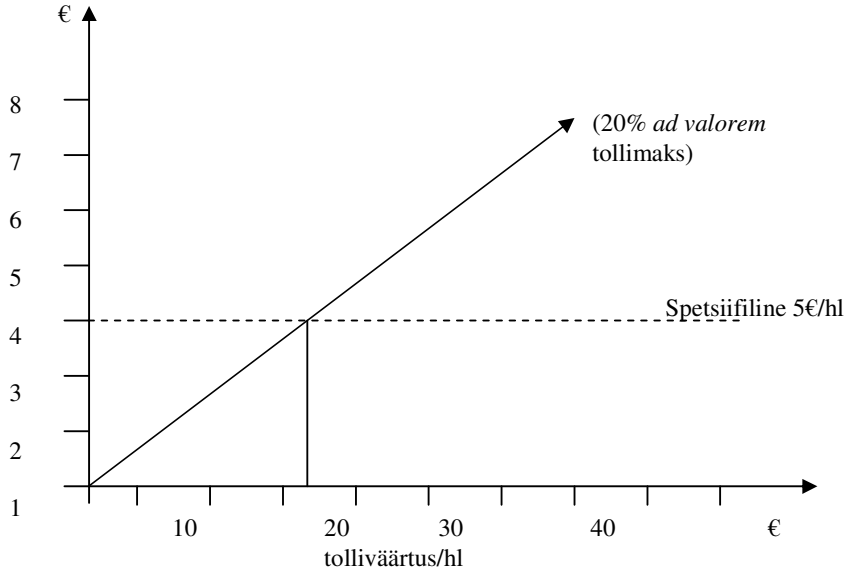
---

[3] 75% liikmesriikide kogutud tollimaksust kantakse EL-i omavahenditesse
[4] Rahandusministeerium. Tollimaks. http://www.fin.ee/?id=10117 26.02.2009
[5] Terra, J. M, B., Wattel, J., P. 2006. Euroopa maksuõigus. Tallinn: Sisekaitseakadeemia, lk 249-250
[6] Lux, M. 2002. *Guide to Community Customs Legislation.* Brüssel: Bruylant Brussels, lk 108-109
[7] Terra, B., Wattel, P. 2006. Euroopa maksuõigus. Tallinn: Sisekaitseakadeemia, lk 250

Peamised puudused, võrreldes spetsiifilise tollimaksuga:

- juhul kui importkaupade hinnad langevad, siis kaitsefunktsioon kaob, see on põhjus, miks enamus põllumajanduslikest tollimaksudest ei põhine väärtusel, vaid on spetsiifilised, ehk tollimaks määratakse vastavalt kauba kaalule ja kogusele;
- langevate hindade juures muutuvad valitsuse tuluartiklid nii nominaalselt kui ka reaalselt;
- tolliväärtuse määramine on mitmeid kordi raskem, kui näiteks kauba kaalumine, mõõtmine või loendamine;
- arvetel on kergem erinevaid petuskeeme teha.[8]

Joonisel 2 on välja toodud erinevus spetsiifilise tollimaksu ja väärtuselise tollimaksu vahel. Jooniselt nähtub, et spetsiifiline tollimaksumäär on kindlaks määratud ja konstantne, ta ei muutu. Väärtuseline tollimaksumäär väljendub kindla protsendina kauba väärtuselt ning on seega otseselt sõltuv kauba väärtusest.



Joonis 2 – Maksukoormus väärtuseliste ja spetsiifiliste tollimaksude korral[9]

Väärtuselise tollimaksumäära ehk tolliväärtuse eelised ja puudused tõi autor välja, kuid nüüd annab autor ülevaate, mis on tolliväärtus täpsemalt ja kuidas, mille alusel seda määratakse.

[8] Lux, M. 2002. *Guide to Community Customs Legislation.* Brüssel: Bruylant Brussels, lk 108-109
[9] *idem*, lk 111

Imporditud kauba tolliväärtus on GATT 1994 VII rakendamise lepingu (edaspidi: GATT) artikli 15 lg 1 järgi kauba väärtus, mille alusel määratakse väärtuse järgi (*ad valorem)* maksustatavale imporditud kaubale tollimaksud.

Tolliväärtust on käsitletud nii ühenduse tolliseadustikus (edaspidi: ÜTS) kui ka mitmetes teistes õiguslikes aktides, määrustes, rahvusvahelistes lepingutes. ÜTS artikkel 29 kohaselt on tolliväärtuse definitsioon järgmine: imporditud kauba tolliväärtus on tehinguväärtus ehk ekspordiks ühenduse tolliterritooriumile müüdud kauba eest tegelikult makstud või makstav hind.

ÜTS artikkel 28 lisab, et kauba tolliväärtust kasutatakse Euroopa ühenduste tollitariifistiku ja konkreetsete kaubavahetusega seotud valdkondade reguleerimiseks ühenduse sätetega ettenähtud mittetariifsete meetmete kohaldamisel.

Käibemaksuseaduse (edaspidi: KMS) §13 sätestab, et imporditava kauba maksustatava väärtuse moodustavad kauba tolliväärtus ja kõik importimisel tasumisele kuuluvad maksud (ehk impordimaksud) ning muud kauba sihtkohta toimetamisega seotud kulud, sealhulgas tolliväärtusesse arvamata vahendustasu, pakkimis-, veo- ja kindlustuskulud kuni esimese sihtkohani ühenduse territooriumil.

Sisenemiskoht on vastavalt ühenduse tolliseadustiku rakendussätete (edaspidi: ÜTSR) artiklile 163 meritsi veetava kauba puhul lossimis- või ümberlaadimissadam, raudtee-, sisevee- või maanteetranspordi puhul esimene tolliasutuse asukoht. Muul viisil veetava kauba puhul koht, kus ületatakse ühenduse tolliterritooriumi maismaapiir.

Euroopa Nõukogu kuuenda direktiivi artikkel 78 sätestab, et maksustatava väärtuse hulka kuuluvateks maksudeks on tollimaksud, lõivud ja tasud, välja arvatud käibemaks.

Tolliväärtuse määramisel kasutatakse üht kuuest tollväärtuse määramise meetodist, mis on järjestatud hierarhiliselt. ÜTS artikkel 30 lg 1 ütleb, et kui ei õnnestu tolliväärtust määrata järjekorras esimesel meetodil, ehk tehinguväärtuse meetodil, siis tuleb rakendada tolliväärtuse määramisel tehinguväärtuse meetodile järgnevat meetodit ehk identse või sarnase kauba tehinguväärtust jne. Ainsaks erandiks meetodite rakendamise järjekorras on võimalus deklarandi taotluse alusel rakendada viiendat meetodit enne neljandat meetodit.

Tolliväärtuse määramise meetodid on järgmised:

1. Tehinguväärtuse meetod ÜTS artikli 29 lg 2 p a) mõistes tähendab, et tolliväärtuse määramisel on aluseks imporditud kauba tegelik hind.

2. Identse kauba tehinguväärtuse meetod ÜTS artikli 30 lg 2 p a) kohaselt, määratakse tolliväärtus kaubale, mis on ühendusse eksportimiseks müüdud ja eksporditud samal ajal või ligikaudu samal ajal, kui see kaup, mille väärtust määratakse.

3. Sarnase kauba tehinguväärtuse meetod ÜTS artikli 30 lg 2 p b) kohaselt on ühendusse eksportimiseks müüdud ja eksporditud samal ajal või ligikaudu samal ajal, kui see kaup, mille väärtust määratakse.

4. Ühikuhinnal põhinev meetod. ÜTS artikkel 30 lg 2 p c) määratakse kaubale väärtus, mis põhineb ühikuhinnal, millega imporditud kaupa või identset või sarnast kaupa on müüdud ühenduse piires kõige suuremas üldkoguses isikule, kes ei ole müüjaga seotud.

ÜTRS artikkel 143 sätestab seotud isikute mõiste, nimelt käsitatakse isikuid üksteisega seotuna ainult siis, kui:

- nad on üksteise äriühingutes juhatuse või nõukogu liikmed;
- nende vahel on töösuhe;
- üks nendest kontrollib otseselt või kaudselt teist;
- kolmas isik kontrollib otseselt või kaudselt mõlemaid;
- nad koos kontrollivad otseselt või kaudselt kolmandat isikut; või
- nad on ühe ja sama perekonna liikmed, olles sugulussuhtelt, kas abikaasad, vanem ja laps, vend ja õde (sh poolvend ja –õde), vanavanem ja lapselaps, onu või tädi ja õe- või vennalaps, ämm või äi ja väimees või minia, abikaasa vend või õemees ja abikaasa õde või vennanaine[10]

Seotud isikute mõiste kehtib kogu seadustiku piires ja kõikidele meetoditele, mitte ainult ühikuhinna meetodile ning loend pole siinkohal lõplikult välja toodud.

[10] täpsemalt ÜTRS artiklist 143

5. Arvutatud väärtuse meetod, mis ÜTS artikli 30 lg 2 p d) kohaselt koosneb järgmistest elementidest:
   - imporditud kauba tootmisel kasutatud materjalide, kauba tootmise ja muu töötlemise kulud või väärtus;
   - kasum ja üldkulud summa ulatuses, mis tavaliselt kujuneb ekspordiriigi tootjate poolt ühendusse eksportimiseks toodetud ning hinnatava kaubaga samasse klassi või liiki kuuluva kauba müügil;
   - kuluelemendid.

6. ÜTS artikli 31 kohaselt on viimaseks meetodiks nn lisameetod, mida rakendatakse juhul, kui imporditud kauba tolliväärtust polnud võimalik määrata eelmiste meetodite alusel. Lisameetodi kohaselt määratakse tolliväärtus ühenduses kättesaadavate andmete alusel, kasutades meetodeid, mis on kooskõlas GATT 1994. aastal sõlmitud üldise tolli- ja kaubanduskokkuleppe artikli VII rakendamise lepingu ja 1994. aastal sõlmitud üldise tolli- ja kaubanduskokkuleppe VII artikli põhimõtete ja üldsätetega.

Tolliväärtuse määramist lisameetodi järgi, on võimalik lugeda ühest kohtulahendist, mis võeti maksuotsusena vastu 2008. aasta märtsis.[11]

Kuna kuluelemente saab arvata tolliväärtusesse ainult juhtudel, mil tegemist on tehinguväärtusel põhineva tolliväärtusega, siis tuleks kirjeldada, mis on tehinguväärtus.

ÜTS artikli 29 kohaselt on tehinguväärtuseks kauba tegelik hind, mida ostja maksis või maksab müüjale imporditud kauba eest. Hinda on vajaduse korral korrigeeritud ÜTS artiklite 32 ja 33 järgi.[12]

Tehinguväärtust saab rakendada tolliväärtuse määramisel, kui on täidetud järgmised tingimused:

- kaup on müüdud ekspordiks ühenduse tolliterritooriumile ja see on dokumentaalselt tõendatud (kauba arved, lepingud, jms);

[11] Tallinna Halduskohus. Haldusasi nr 3-07-1618/10. Cicilia Group OÜ kaebus MTA Põhja maksu- ja tollikeskuse 11.07.2007 maksuotsuse nr 12-5/449 tühistamise nõudes. http://www.kohus.ee/kohtulahendid/index.aspx 19.03.2009

[12] Väliskaubanduse käsiraamat. 2007. Tallinn: Äripäeva Kirjastuse AS, ptk 11.3.1

- tegemist peab olema ostu-müügitehinguga (kui tegemist ei ole ostu-müügitehinguga, siis tolliväärtuse määramisel ei saa kasutada tehinguväärtuse meetodit, nt kingituste, kaubanäidiste vm tasuta saadetud kauba puhul);
- ostja on vaba kauba käsutamisel või kasutamisel, st tal ei ole kehtestatud muid piiranguid peale tolliseadustikus ära toodud lubatud piirangute;
- ostja imporditud kauba järgnevast edasimüügist või muul viisil kasutamisest saadud tuludest ei laeku ükski osa otseselt ega kaudselt müüjale ostja ja müüja ei ole seotud isikud (ÜTS mõistes).[13]

ÜTS artikli 32 kohaselt tuleb tolliväärtuse määramisel arvata sisse kõik kulutused, mida ostja on teinud kaupade impordil kuni ühenduse tollipiirini. Tolliväärtuse määramisel tuleb kauba tegelikule hinnale lisada järgmised kuluelemendid tingimusel, et nendega seotud kulud on kandnud ostja, kuid neid ei ole arvatud kauba eest tegelikult makstud või makstava hinna sisse.

ÜTS artikli 32 kohaselt on kuluelementideks:

- komisjoni – ja vahendustasu, v.a ostukomisjonitasu (see on tasu, mida importija maksab esindajale enda esindamise eest kauba ostmisel, millele väärtust määratakse), pakkimiskulud;
- teisaldatava taaraga, mis loetakse kaubaga kokkukuuluvaks, seotud kulud;
- materjalid, komponendid, osad, millest imporditud kaup koosneb;
- imporditud kauba saamiseks kasutatud tööriistad, stantsid, valuvormid, inseneri ja disaineritööd, kavandid ja visandid;
- autori- ja litsentsitasu;
- inseneri- ja arendustöö jms, mis on tehtud väljaspool ühendust ja mis on vajalikud imporditud kauba tootmiseks;
- müüjale otseselt või kaudselt igast edasimüügist laekuv tulu;
- veo- ja kindlustuskulud ning laadimis- ja käitluskulud, mis on seotud selle kauba veoga ühenduse tollipiirini.

[13] Väliskaubanduse käsiraamat. 2007. Tallinn: Äripäeva Kirjastuse AS, ptk 11.3.1

Tolliväärtuse koosseisu ei kuulu tolliväärtuse määramisel järgmised kulud, tingimusel et need on näidatud kauba tegelikust hinnast eraldi:

- veokulud ühenduse tolliterritooriumil;
- ehitus-, paigaldus-, hoolduskulud, kui neid teenuseid osutati pärast selliste kaupade importimist nagu tööstuslik sisseseade, masinad ja seadmed jms;
- intressid rahanduskokkuleppe alusel, mille ostja on sõlminud ja mis on seotud imporditud kauba ostmisega;
- impordi või müügi tõttu ühenduses makstavad maksud (nt tollimaksud, autoriõiguse tasu jms);
- tasu imporditud kauba reprodutseerimise õiguse eest ühenduses;
- ostukomisjonitasud.[14]

Seega, siit tuleneb deklareerimisel esimene võimalik risk. Kui valitakse tolliväärtuse määramise meetodiks tehinguväärtuse meetod, siis tuleb deklaratsioonil kajastada kõik kuluelemendid.

Kuluelementidest on veokulud tolliväärtuse arvestamisel ühed kõige olulisemad, kuna need on igasuguse kaubatarne puhul vältimatud. Veokuludeks on kõik kauba ühenduse tolliterritooriumile sisseveoga ning selle tegeliku ümberpaigutamisega seotud maantee-, raudtee-, õhu- ja mereveol tehtavad otsesed ja kaudsed veokulud kuni tolliterritooriumile sisenemiskohani.[15]

Veokulud arvestatakse tolliväärtusesse, lähtudes müügitingimusena kehtestatud tarnetingimustest. Kaudseteks veokuludeks on lähetus-, majutus-, toitlustus-ja muud sarnased kulud, mis tekivad kauba veol.[16]

Veokulud on seega need kulutused, mis tehakse kauba ümberpaigutamiseks saatja juurest ühenduse tolliterritooriumile sisenemise kohta ja nad kuuluvad tolliväärtusse.[17]

---

[14] Väliskaubanduse käsiraamat. 2007. Tallinn: Äripäeva Kirjastuse AS, ptk 11.3.1
[15] Kivistik, L., Uusküla, M., Õmblus, J. (Koost.) Tollikäsiraamat. 2002. Tallinn: Kivistik Consult, lk 3.7.8
[16] *idem*, lk 3.7.8
[17] Väliskaubanduse käsiraamat. 2007. Tallinn: Äripäeva Kirjastuse AS, ptk 11.3.1

Veoga seotud laadimis-, lossimis- ja teisaldamiskuludest kuuluvad tolliväärtusesse ainult kulutused, mis tehakse imporditud kauba toimetamisel ühenduse territooriumile sisenemiskohani.[18]

Kulutusi, mis on tekkinud kauba ladustamisel või terminalides ei arvata veokulude hulka, kui kaup ladustatakse eksportivas riigis pärast kauba ostmist, kuid enne väljavedu. Mistahes muid tasusid, mis on seotud kauba tegeliku ümberpaigutamisega ehk kauba toimetamisega ühest kohast teise arvatakse tolliväärtusesse, näiteks kui transpordil on tekkinud viivitus enne sisenemiskohta jõudmist.[19]

GATT artikkel 9 ütleb, et kui tolliväärtuse määramisel on vaja valuutat konverteerida, siis kasutatakse vahetuskurssi, mille kõnealuse importijamaa pädevad võimuorganid on korrakohaselt avaldanud ja mis peegeldab nii tõhusalt kui võimalik selle perioodi, mida iga selline avaldatud dokument hõlmab, kõnealuse valuuta kehtivat väärtust äritehingutes importijamaa valuutas väljendatuna.

Eestis sätestab valuuta konverteerimise korra tolliseadus (edaspidi: TS) ja täpsemalt §27, mis ütleb, et noteeritud kurss on Eesti Panga poolt avaldatud Eesti krooni vahetuskurss. Keelend "noteeritud kurss" tähistab üldjuhul mitme valuuta puhul Euroopa Keskpanga noteeritud viitekursse euro suhtes ja teiste valuutade puhul kõige iseloomulikumal valuutaturul või –turgudel noteeritud müügikursse.[20]

Seega hetkel on Eestis kaks tollimaksumäära, spetsiifiline ehk koguseline ja *ad valorem* ehk väärtuseline tollimaksumäär. Väärtuselise tollimaksumäära abil määratakse tolliväärtus, mis tähendab, et kauba tolliväärtus määratakse tema väärtuse järgi. Tehinguväärtuse, kui ühe peamise määramise meetodi juures tuleks jälgida, kas kuluelemendid on õigesti arvestatud ja kas tehinguväärtust on üldse deklarandil õigus kasutada. Tehinguväärtuse rakendamisel on oluline teada, et tolliväärtusesse tuleb arvestada kõik kuluelemendid.

---

[18] Väliskaubanduse käsiraamat. 2007. Tallinn: Äripäeva Kirjastuse AS, ptk 11.3.1
[19] *idem*, ptk 11.3.1
[20] Tolliseadustiku komitee tolliväärtuse sektsioon. Tolliväärtust käsitletavate tekstide kogumik. http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/customs_duties/declared_goods/european/compendium_2007_et.pdf 03.03.2009

1.2. Ülevaade tarnetingimustest

Suurt rolli kuluelementide arvestamisel mängivad tarnetingimused, sest need määravad, kellel tuleb kulutusi kanda, kas ostjal või müüjal ja kui suures ulatuses. Kui tarnetingimus on valesti deklareeritud, siis mõjutab see veokulude kajastamist, mis omakorda mõjutab tolliväärtust ja võimalikku määratavat tollimaksu.

Näiteks deklareeritud veokulu 1000 krooni ei ole õige, kui imporditakse 18 000 kg riisi konteineris ja kus tarneklausliks on FOB Hong Kong.[21]

Tarneklauslite olemust kirjeldab Incoterms 2000. Incoterms on rahvusvaheliste reeglite kogu väliskaubanduses enimkasutavate kaubandustingimuste tõlgendamisel. Incoterms reguleerib kaupade tarnimisel ostja ja müüja kohustusi ja riske ning seda läbi kolmeteistkümne tarneklausli. Näiteks reguleerivad need müüja kohustust anda kaup ostja käsutusse või anda kaup üle veoks või tarnida kaup sihtkohani.[22]

Incoterms käsitleb kauba ekspordi- ja impordi-tolliformaalsuste täitmise kohustusi, kauba pakkimise kohustust, ostja kohustust tarne vastu võtta, samuti kohustust anda tõendeid, et vastavad kohustused on nõuetekohaselt täidetud.[23]

Incoterms on alati esmaselt mõeldud kasutamiseks, kui müüdav kaup tarnitakse üle riigipiiride – niisiis rahvusvaheliste kommertstingimustena. Siiski on tarneklausleid sageli sisse viidud puhtalt riigisisestesse kaubamüügi lepingutesse.[24]

Incoterms 2000 ei ole iseenesest rahvusvaheline konventsioon, mida riigid peaksid ratifitseerima, et sellega ühineda. Samuti pole ta riikidevaheline leping ega eurodirektiiv. Pigem on ta rahvusvaheline õigusallikas, vabatahtlik norm, mis süstematiseeritud kujul koondab endas olulist osa rahvusvahelise kaubanduse tehingutavadest.[25]

---

[21] Maksu- ja Tolliamet. 2006. Tolliväärtuse esmase kontrolli juhendkiri. Tallinn.
[22] Tammemägi, T. (tõlk.) Tarneklauslid Incoterms 2000: kasutajajuhis ja Rahvusvahelise Kaubanduskoja ametlike reeglite tõlge. 2000. Tallinn: EMI EWT Ida-Lääne Koolituse AS, lk 49
[23] *idem*, lk 50
[24] *idem*, lk 50
[25] *idem*, lk 11

Tarneklausleid tähistatakse kolmetähelise lühendina ehk võtmena ning igal juhul peab tarneklausli nimele järgnema geograafilise punkti nimetus. Sõltuvalt konkreetset tarneklauslist on see, kas "nimetatud koht", "nimetatud sihtkoht" või "nimetatud sadam". Sellega fikseeritakse koht, kus müüja põhilised kaubaga seonduvad kohustused lõpevad.[26]

Näide: FOB Tallinn (Incoterms 2000)

Tarneklauslid on klassifitseeritud nelja alarühma. E-rühm, F-rühm, C-rühm ja D-rühm. Need neli rühma erinevad omavahel ostjale orienteerituse astme poolest.

E-rühm sisaldab vaid ühte klauslit EXW(*ex works* ehk hangitud tehasest), mis on peamiselt müüjakeskne. Müüja ainus kohustus on teha lepingule vastav kaup ostjale kättesaadavaks oma territooriumil. Näiteks tehases, laos, kaevanduses. Ostjal tuleb kaubale järgi tulla ning ta peab kandma kaubaga seonduvad kulud ja riskid alates müüja territooriumist.[27]

F-rühm sisaldab kolme tarneklauslit: FCA, FAS ja FOB, mis oma sisult on samuti müüjakesksed. Kõik kaubaga seonduvad kulud ja riskid lähevad müüjalt ostjale üle müüja maal – nimetatud kohas (FCA) või nimetatud lähtesadamas (FAS ja FOB), kui müüja on kauba üle andnud ostja poolt nimetatud vedajale (laevale).[28]

FCA (*free carrier* ehk franko vedaja) tähendab, et müüja tarnib ekspordi tolliformaalsused läbinud kauba ostja poolt määratud vedajale nimetatud kohas. Tähtis on, et valitud tarnekoht mõjutab kauba peale- ja mahalaadimise kohustusi selles kohas. Kui tarnimine toimub müüja territooriumil, on müüja vastutav pealelaadimise eest. Kui ükskõik kus mujal, pole müüja vastutav. FCA saab kasutada igasuguse veoviisi puhul, kaasa arvatud multimodaalne vedu.[29]

Multimodaalne vedu ehk multimodaalne transport on vedu vähemalt kahe erineva transpordiliigi abil, kus üks vedaja korraldab ja vastutab kogu transpordiahela eest, alates kaupade multimodaalse transpordi korraldaja valdusse minemise kohast kuni sihtriigist

---

[26] Tammemägi, T. (tõlk.) Tarneklauslid Incoterms 2000: kasutajajuhis ja Rahvusvahelise Kaubanduskoja ametlike reeglite tõlge. 2000. Tallinn: EMI EWT Ida-Lääne Koolituse AS, lk 14-15
[27] *idem*, lk 16
[28] *idem*, lk 16
[29] *idem*, lk 78

kaupade kohaletoimetamiseks ette nähtud kohani multimodaalse transpordi lepingu alusel.[30]

FAS (*free alongside ship* ehk franko laeva kõrval) tähendab, et müüja on kauba tarninud, kui kaup on paigutatud nimetatud lastimissadamas laeva kõrvale. See tähendab, et alates sellest hetkest peab ostja kandma kõik kaubaga seonduvad kulud ja kogu kauba kadumise või kahjustamise riski. Seda tarneklauslit kasutatakse ainult mere- või siseveetee transpordi puhul.[31]

FOB (*free on board* ehk franko laeva pardal) tähendab, et müüja on kauba tarninud, kui kaup on ületanud laeva reelingu nimetatud lastimissadamas. See tähendab, et alates sellest hetkest peab ostja kandma kõik kaubaga seonduvad kulud ja kogu kauba kadumise või kahjustamise riski. Tarneklauslit saab kasutada ainult mere- või siseveetee transpordi puhul. Kui pooled ei kavatse kaupa tarnida üle laeva reelingu, siis tuleks kasutada FCA-d.[32]

C-rühm on ostjakesksem. Kõigi nelja tarneklausli (CFR, CIF, CPT ja CIP) puhul peab müüja omal kulul sõlmima veolepingu kauba veoks nimetatud sihtsadamasse (CFR ja CIF) või sihtpunkti (CPT ja CIP). Samal ajal läheb kauba kadumise või kahjustamise risk müüjalt ostjale üle müüja maal, kui müüja on andnud kauba üle esimesele vedajale (CPT, CIP) või lastinud laevale (CFR ja CIF). Seejuures on võimalik valida kahe variandi vahel: müüja sõlmib kindlustuslepingu ostja kasuks kauba veol kuni sihtkohani või kindlustuslepingu sõlmimise kohustust müüjal pole.[33]

CFR (*cost and freight* ehk hind ja prahiraha) tähendab, et müüja on kauba tarninud, kui kaup on ületanud laeva reelingu nimetatud lastimissadamas. müüja peab maksma prahiraha ja kauba vedamise kulud nimetatud sihtsadamani, aga kauba kadumise või kahjustamise risk, samuti kui kõik täiendavad kulud pärast kauba tarnimist toimunud sündmustest on

---

[30] Metsmaa, A. Mõisted ja seletused. http://www.hariduskeskus.ee/opiobjektid/laomajandus/misted_ja_seletused.html 12.05.2009
[31] Tammemägi, T. (tõlk.) Tarneklauslid Incoterms 2000: kasutajajuhis ja Rahvusvahelise Kaubanduskoja ametlike reeglite tõlge. 2000. Tallinn: EMI EWT Ida-Lääne Koolituse AS, lk 84
[32] *idem*, lk 89
[33] *idem*, lk 16

läinud müüjalt ostjale üle. CFR saab kasutada ainult mere- või siseveetee transpordi puhul.[34]

CIF (*cost, insurance and freight* ehk hind, kindlustus ja prahiraha) tähendab, et müüja on kauba tarninud, kui kaup on ületanud laeva reelingu nimetatud lastimissadamas. Müüja peab maksma prahiraha ja kauba vedamise kulud nimetatud sihtsadamani, aga kauba kadumise või kahjustamise risk, samuti kui kõik täiendavad kulud pärast kauba tarnimist toimunud sündmustest on läinud müüjalt ostjale üle. Müüjal tuleb sõlmida kindlustusleping ja maksta kindlustustasu. Ostjal tuleb selle klausli puhul arvestada, et müüja peab muretsema vaid miinimumkattega kindlustuse. CIF saab kasutada ainult mere- või siseveetee transpordi puhul.[35]

CPT (*carriage paid to* ehk vedu makstud kuni) tähendab, et müüja tarnib kauba tema poolt nimetatud vedajale, aga müüja peab lisaks maksma kauba vedamise kulud nimetatud sihtkohani. See tähendab, et ostja kannab kogu riski ja kõik muud kulud, mis ilmnevad pärast kauba tarnimist. Klauslit saab kasutada kõigi veoviiside puhul, kaasa arvatud multimodaalne transport.[36]

CIP (*carriage and insurance paid to* ehk vedu ja kindlustus makstud kuni) tähendab, et müüja tarnib kauba tema poolt nimetatud vedajale, aga müüja peab lisaks maksma kauba vedamise kulud nimetatud sihtkohani. See tähendab, et ostja kannab kogu riski ja kõik muud kulud, mis ilmnevad pärast kauba tarnimist. CIP puhul peab müüja muretsema kaubale kindlustuse veo ajaks. Seega müüja sõlmib kindlustuslepingu ja maksab miinimum kindlustustasu. Klauslit saab kasutada kõigi veoviiside puhul, kaasa arvatud multimodaalne transport.[37]

D-rühma on koondatud selgelt ostjakesksed tarneklauslid. Kui eelnevate rühmade puhul antakse kaup üle müüja maal, siis D-rühma puhul antakse kaup üle sihtkohas. Müüja peab kauba kohale toimetama, kandes kuni kauba üleandmiseni sihtkohas kõiki kaubaga seonduvaid kulutusi ja riske. Seega langevad D-rühma tarneklauslitel kauba tarnekoht ja

---

[34] Tammemägi, T. (tõlk.) Tarneklauslid Incoterms 2000: kasutajajuhis ja Rahvusvahelise Kaubanduskoja ametlike reeglite tõlge. 2000. Tallinn: EMI EWT Ida-Lääne Koolituse AS, lk 94
[35] *idem*, lk 32, 99
[36] *idem,* lk 105
[37] *idem*, lk 110

sihtkoht kokku. Müüja peab kandma kõik kaubaga seonduvad kulud kuni kauba üleandmiseni piiril (DAF), laevalt sihtsadamas (DES), kailt sihtsadamas (DEQ), nimetatud sihtkohas ostja maal või ostja territooriumil (DDU ja DDP).[38]

DAF (*delivered at frontier* ehk tarnitud piiril) tähendab, et müüja on kauba tarninud, kui imporditolliformaalsused mitteläbinud kaup on antud ostja käsutusse saabuvalt transpordivahendilt mittemahalaadituna nimetatud punktis ja kohal piiril, aga enne naabermaa tollipiiri. See on eluliselt tähtis, et kõnealune piir on määratletud täpselt, märkides alati tarneklauslis punkti ja koha nime. Seda tarneklauslit võib kasutada sõltumata veoviisist, kui kaup tuleb tarnida maismaapiiril.[39]

DES (*delivered ex ship* ehk tarnitud laevalt) tähendab, et müüja on kauba tarninud, kui impordi-tolli mitteläbinud kaup on antud ostja käsutusse laeva pardal nimetatud sihtsadamas. Müüja peab kandma kõik kauba sihtsadamasse toomisega seonduvad kulud ja riskid kuni mahalaadimiseni. Kui pooled soovivad, et müüja kannaks kauba mahalaadimise kulud ja riskid, siis tuleks kasutada tarneklauslit DEQ. Üldiselt võib DES tarneklauslit kasutada ainult siis, kui kaup tuleb tarnida sihtsadamasse laeval mere-, siseveetee- või multimodaalse transpordi puhul.[40]

DEQ (*delivered ex quay* ehk tarnitud kailt) tähendab, et müüja on kauba tarninud, kui impordi tolli mitteläbinud kaup on antud ostja käsutusse kail (sadamasillal) imetatud sihtsadamas. Müüja peab kandma kõik kauba sihtsadamasse toomise ja kauba kaile lossimisega seonduvad kulud ja riskid. DEQ-klausel kohustab ostjat tegema kauba impordi tolliklaarimise ja tasuma lõivud, maksud ja muud maksed impordil. Seda tarneklauslit võib kasutada ainult siis, kui kaup tuleb tarnida sihtsadama kaile laevalt mere-, siseveetee- või multimodaalse transpordi puhul. Ent kui pooled soovivad, et müüja transpordiks kauba kailt teise kohta, näiteks lattu, siis tuleks kasutada klauslit DDU.[41]

---

[38] Tammemägi, T. (tõlk.) Tarneklauslid Incoterms 2000: kasutajajuhis ja Rahvusvahelise Kaubanduskoja ametlike reeglite tõlge. 2000. Tallinn: EMI EWT Ida-Lääne Koolituse AS, lk 16
[39] *idem*, lk 116
[40] *idem*, lk 122
[41] *idem*, lk 127

DDU (*delivered duty unpaid* ehk tarnitud, toll tasumata) tähendab, et müüja on kauba tarninud, kui deklareerimata kaup on antud ostja käsutusse saabuvalt transpordivahendilt mittemahalaadituna nimetatud sihtkohas. Klauslit võib kasutada, sõltumata veoviisist.[42]

DDP (*delivered duty paid* ehk tarnitud toll tasutud) tähendab, et müüja on kauba tarninud, kui impordiformaalsused läbinud kaup on antud ostja käsutusse saabuvalt transpordivahendilt mittemahalaadituna nimetatud sihtkohas. Kui EXW-tarneklausel esitab müüjale miinimumnõuded siis DDP esitab maksimumnõuded. Seda tarneklauslit ei soovitata kasutada, kui müüja ei ole võimeline ei vahetult ega kaudselt muretsema impordilitsentsi ega teostama impordiformaalsuseid. DDP klauslit võib kasutada sõltumata veoviisist.[43]

1.3. Tarnetingimuste tähtsus tolliväärtuse määramisel

Tarnetingimuste juures tuleks rõhutada, et tarneklausli õige kasutus on äärmiselt oluline, sest sellest tulenevalt määratakse lõpuks tollimaks. Kui soovitakse kasutada meretranspordi kohta käivaid tarnetingimusi, siis tuleb valida meretranspordi kohta käivad tarneklauslid, kus tarnekohaks on näiteks mõni sadam kolmandas riigis.

Kuna tarnetingimustega on tihedalt seotud veokulud, siis on oluline teha vahet kulutustel, mis on ühendusesisesed ja ühendusevälised. Tuleb teada, kust maalt piir tõmmata. Üheks ohuks on siinkohal see, et ühenduseväliseid kulutusi kajastatakse sageli väiksemana, kui nad tegelikult on või halvemal juhul ei kajastata neid üldse.

Iga tarnetingimusega on seotud erinevad kulutused, mida vastavalt klauslist peab kandma, kas ostja või müüja. Eesti seisukohalt on olulised kulutused, mida tuleb kanda ostjal, sest need lähevad tollimaksu määramisel arvesse. Müüja poolsed kulutused kajastuvad kauba hinnas, neid eraldi välja ei tooda. Mida müüjakesksemad klauslid, seda suuremad on ostja ehk importija kulutused ja vastupidi.

---

[42] Tammemägi, T. (tõlk.) Tarneklauslid Incoterms 2000: kasutajajuhis ja Rahvusvahelise Kaubanduskoja ametlike reeglite tõlge. 2000. Tallinn: EMI EWT Ida-Lääne Koolituse AS, lk 132
[43] *idem,* lk 137

Seega valitud tarneklauslist sõltub kauba hind. Iga tarneklausel fikseerib müüja kohustused ehk teiste sõnadega: millised müüja kulutused sisalduvad müügilepingu hinnas. Ühe ja sama kauba hind võib sõltuvalt kasutatud tarneklauslist olla väga erinev.[44]

Eesti ettevõtete seas on levinud veel üks tase Incotermsi tundmisel ja kasutamisel. Tundmata Incotermsi sisu, kirjutatakse tollideklaratsiooni suvalisi tarneklausleid, mis tihti ei vasta antud tarne tegelikele tingimustele. Konkreetse tehingu tarneklauslit teadmata pole aga võimalik korrektset tollistatistikat pidada ega tollimakseid ning –maksusid ühtsel tasemel sisse nõuda.[45]

Näiteks EXW tarneklausli puhul on ostja kulud maksimaalsed, sest ostjal tuleb kaubale tehasesse järgi minna. Kui õige oleks deklareerida EXW Hong Kong, mis tähendab et ostjal tuleb Hong Kongi kaubale järgi minna, siis selle asemel deklareeritakse EXW Tallinn. Seega on selge, et Hong Kongi puhul on ostjal kulud suuremad kui EXW Tallinna tarnetingimust deklareerides. Müüja võib valida tarnekohaks punkti, mis kõige paremini sobib tema eesmärkidega.[46]

FCA juures on oluliseks koht, kus kaup peale-või mahalaaditakse. Kui kaup laaditakse maha müüja territooriumil, siis on müüja vastutav mahalaadimise teel. Kui vastupidi, siis on vastutav ostja. Seega müüjale on kasulikum deklareerida tarnekohana mõni koht müüja territooriumil, ostjal vastupidi. Kui deklareeritaks FCA Tartu, siis see on ostjale kasulikum, sest kantavad kulud on väiksemad. Tabelis 1 on kokkuvõtlikult välja toodud, millised on ostja ja müüja vahelised kohustused kulutuste ülemineku hetkel.

---

[44] EMI EWT Ida-Lääne Koolituse AS. 2008. Incoterms 2000 – Tarneklauslid EL käibes. [Koolitusmaterjal], Tallinn, lk 30
[45] *idem*, lk 30
[46] Tammemägi, T. (tõlk.) Tarneklauslid Incoterms 2000: kasutajajuhis ja Rahvusvahelise Kaubanduskoja ametlike reeglite tõlge. 2000. Tallinn: EMI EWT Ida-Lääne Koolituse AS, lk 74

Tabel 1 – Ostja-müüja kulude kandmise ülemineku hetked.[47]

KLAUSEL	MÜÜJA KULUD	OSTJA KULUD
EXW	-	Kannab kõik kauba võtmisega seotud kulud alates müüja territooriumist
FCA	Kui kauba maha- või pealelaadimine toimub müüja territooriumil, siis vastutab müüja	Kui kauba maha- või pealelaadimine toimub ostja territooriumil, kannab kulud ostja
FAS	Lähtekohast kohani, kus kaup on paigutatud lastimissadamas laeva kõrvale	Alates hetkest kui kaup on lastimissadamas laeva kõrval
FOB	Lähtekohast kohani, kus kaup on ületanud reelingu lastimissadamas	Hetkest, kui kaup on lastimissadamas üle reelingu paigutatud
CFR	Kannab kulud kuni imporditollini	Alates impordi tollivormistusest kohustub kulusid kandma
CIF	Prahiraha ja kauba vedamise kulud sihtsadamani	Tollivormistus ja kulud hetkest, mil kaup on ületanud laeva reelingu
CPT	Veokulud nimetatud sihtkohani	Peale kauba tarnimist ilmnevad riski ja kõik muud kulud
CIP	Kindlustustasu ja veokulud kuni nimetatud sihtkohani	Alates sihtkohast tulenevad kulud
DAF	Kulud maismaapiirini	Alates maismaapiirist (k.a) tekkivad kulud
DES	Kõik kauba sihtsadamasse toomisega seonduvad kulud kuni mahalaadimiseni	Alates mahalaadimisest ostjal kohustus ilmnevaid kulusid kanda
DEQ	Kõik kauba sihtsadamasse toomise ja kauba kaile lossimisega seonduvad kulud	Ostja teeb tolliformaalsused, tasub kõik formaalsused, lõivud, maksud ja muud maksed impordil
DDU	Kauba kohaletoomisega seonduvad kulud, välja arvatud tollivormistusega seotud kulud	Ostja kannab tolliformaalsustest tulenevad kulud
DDP	Kõik kohaletoomisega seotud kulud, kaasa arvatud tolliformaalsustest tulenevad kulud	-

Tabelist selgub, et kõik klauslid, mis on seotud meretranspordiga, siis nende puhul lähevad müüja kohustused üle ostjale peamiselt lastimissadamas. Kui kaup on aga paigutatud kai kõrvale, siis mahalaadimise või reelingu ületamise hetkel.

EXW puhul kannab kõik kulud ostja, DDP puhul kannab kõik kulud müüja. Ülejäänud transpordil, tuleb müüjal tasuda kulud kuni nimetatud sihtkohani või ainult veokulud ja kindlustus olenevalt tarneklauslist.

[47] Emi-Ewt Ida-Lääne Koolituse As. 2008. Incoterms 2000 – Tarneklauslid EL käibes. [Koolitusmaterjal], Tallinn, lk 2-15

Seega erinevate klauslite lõikes tuleks meeles pidada, millal lähevad müüja kohustused, kulud ja vastutus üle ostjale. Minimeerimaks oma kulutusi, võivad ostja ja müüja teha kokkuleppeid, kus mõlemal osapoolel oleks lõpptulemus võimalikult kasumlik. Või lasevad importijad deklarantidel märkida deklaratsioonidele tarnetingimused, mis ettevõttele kasulikud oleksid.

Tähtsus tolliväärtuse määramisel väljendub seega tarnetingimustest ning seadusest tulenevatest kuluelementidest, peamiselt veokuludest. Tarneklauslist nähtub, kas kuluelemendid on ostuhinna sees või on alust arvata, et kulud ostuhinnas ei sisaldu.

2. EMPIIRILINE UURING TARNETINGIMUSTE KASUTAMISEL ILMNENUD PROBLEEMIDE TUVASTAMISEKS

2.1. 2008. aasta tollideklaratsioonides kasutatud tarneklauslite analüüs

Autor, koostöös lõputöö juhendaja Raul Aroni ja praktika juhendaja Agnes Kavald´iga Maksu- ja Tolliameti Maksude osakonna Tariifide talitusest, valis välja deklareeritud andmed aastal 2008 imporditud kaupade kohta protseduuriga vabasse ringlusse. Välja valitud andmete valim lähtus tarneklauslist ja geograafilisest punktist ehk tarnekohast.

Importides kaupu, tuleb deklarandil märkida tollideklaratsiooni lahtrisse 20, Incoterms (*International commercial terms*) 2000 järgi, tarneklausel ja tarnekoht. Tarnekoht on iga tarneklausli puhul erinev, olenevalt transpordiliigist või veoviisist. Tarneklauslitest tulenevalt jagunevad ostja ja müüja vahelised kulutused ehk kellel, mis kulutusi kanda tuleb.

Impordideklaratsioone, mida deklareeriti protseduuriga vabasse ringlusse, oli kokku 92 880. Esmane ülevaade saadi automaatseid andmetöötlusprogramme kasutades ja edasi tuvastati visuaalse andmevaatluse abil ebakõlad. Allolevast tabelist 2 nähtub, mitmel korral oli erinevaid tarneklausleid deklareeritud ja kui suure osakaalu nad kogu impordist moodustasid. Joonisel 3 on tulemid nähtavad graafiliselt.

Tabelist 2 selgub, et aastal 2008 on kõige enam kasutatud tarneklauslit FCA ja seda 30,3% kordadest. Järgnevad tarnklauslid DDU vastavalt 16,1% ja FOB 13,84%. Keskmiselt on kasutatud tarneklausleid EXW, CIF, CPT, CIP ja DAF, mida kasutati 6-9% juhtudest. Kõige vähem on tollivormistusel kasutatud DES, DEQ, FAS ja CFR tarneklausleid jäädes vahemikku 0,002-1%.

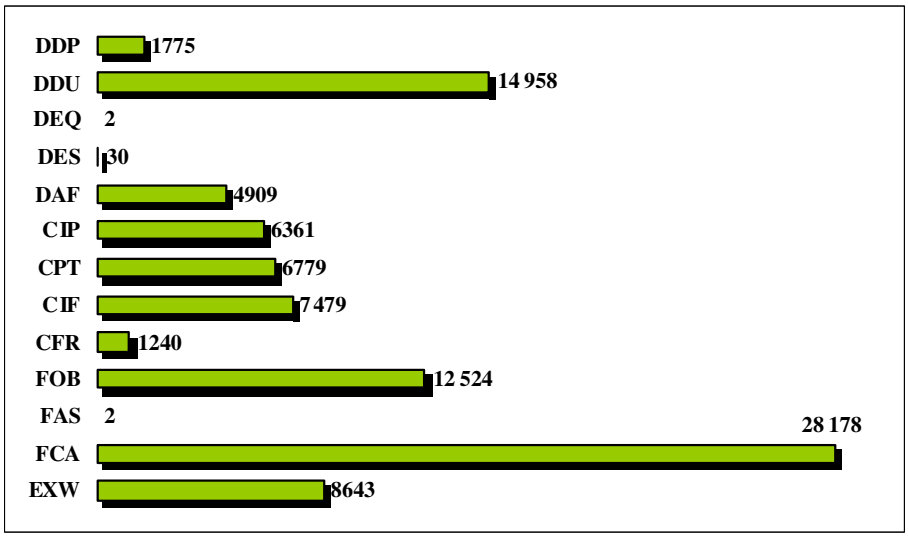
Tabel 2 – Impordimaht tarneklauslite lõikes[48]

Tarneklausel	Deklaratsioonide arv	Osakaal impordist
EXW	8643	9.31%
FCA	28 178	30.3%
FAS	2	0.002%
FOB	12 524	13.48%
CFR	1240	1.34%
CIF	7479	8.05%
CPT	6779	7.29%
CIP	6361	6.85%
DAF	4909	5.29%
DES	30	0.032%
DEQ	2	0.002%
DDU	14 958	16.1%
DDP	1775	1.91%

Jooniselt 3 nähtub, et enim on deklareeritud kaupu vabasse ringlusesse tarneklausliga FCA ja DDU. Vähe on kasutatud FAS, DEQ ja DES tarneklauslit. Meretranspordiga imporditi 21 277 (FAS, FOB, CFR, CIF, DEQ, DES) korral, raudteetranspordil kasutatakse peamiselt tarneklauslit DAF ja imporditi 2008. aastal Eestisse 4909 korral. Muud liiki transporti kasutati 66 694 (EXW, FCA, CPT, CIP, DDU, DDP) juhul.

Kuna geograafilise punkti ehk tarnekoha lahter on deklareerijatele vabateksti lahter, siis sageli on probleemide allikaks nimetatud tarnekoht. Deklarandid kirjutavad lahtrisse 20 tarnekohti, mida tegelikkuses ei pruugi olemaski olla. See raskendab deklaratsioonide automaatset kontrolli, sest kajastatavad andmed on sageli kirjavigadega või erinevates tähestikkudes, mis muudab võimatuks ühtse ja kiire analüüsi. Näiteks on üht linna deklareeritud 2008. aasta jooksul järgmiselt: Horobichi, Horobichy, Horobizi, Horobit, Horobitshi, Horobitsi, Horobychy, Hrobitsi.[49]

[48] Maksu- ja Tolliamet. Complex-st tehtud impordideklaratsioonide väljavõte ajavahemikul 01.01.2008-31.12.2008
[49] *idem*



Joonis 3 – Erinevate tarneklauslite kasutus.[50]

Samuti on meretransporti eeldavate tarneklauslitega, kus on deklareeritud tarnekohad, mis reaalselt asuvad keset maismaad. Ilmselgelt on tegemist vale tarnetingimusega, et seda aga tõendada tuleks ükshaaval tarnekohti maailmakaardilt üles otsida ja vaadata, kas deklareeritud tarnekohad on sadamalinnad.

Järgmiseks analüüsib autor tarneklauslite lõikes, millistel impordideklaratsioonidel tekkisid tarneklausli ja tarnekoha vahel ebakõlad. Autor rõhutab, et analüüsiti ainult impordideklaratsioone.

EXW tarneklausli puhul selgus, et kasutatud on EXW Tallinn ja muid Eestis asuvate kohanimedega tarnekohti nagu Jüri, Elva, Rapla, Tartu jne. Kuna EXW tähendab, et kaup tarnitakse otse tehasest, siis ei saa impordideklaratsioonil olla kohanime, mis asub Eestis. Import Eestist Eestisse pole võimalik. Tollieeskirjad ja sellega kehtestatud tolliprotseduurid rakenduvad vaid EL imporditud ja siit välja viidud kaupadele.

Loogiliselt võttes, peaksid tarnekohtadeks olema peamiselt kolmandad riigid ehk EL välised riigid. Teatud juhtudel võib EL liikmesriik siiski olla tarnekohaks.

[50] Maksu- ja Tolliamet. Complex-st tehtud impordideklaratsioonide väljavõte ajavahemikul 01.01.2008-31.12.2008

Vigaseid deklaratsioone leidis autor EXW juures 2,6% 8643 deklaratsioonist. Autor väidab, et vigadega deklaratsioone oli kindlasti veel, kuid selleks, et töötada läbi 8643 deklaratsiooni, mis kõik on erinevate geograafiliste punktidega, tuleks omada tugevaid teadmisi geograafiast.

EXW Riia ja EXW Tallinn tarnekohtadega deklareeritud deklaratsioonid võttis autor põhjalikuma kontrolli alla, et vaadata, mis deklaratsioonide taga olla võib. EXW Riiat oli deklareeritud 2008. aastal 40 korral, mille autor kõik tollivormistuse haldamise süsteemis Complex läbi vaatas.

Selgus, et peamisteks kaubaartikliteks oli India päritolu lahustuv kohv, Sri Lanka päritolu tee ja erinevad koduelektroonika seaded. Miks autor neid kahtlaseks peab, väljendub selles, et EXW klauslit kasutatakse juhul, kui ostja läheb kaubale järgi otse tehasesse. Sri Lanka päritoluga kaup ei saa valmida Lätis. Samuti on Läti EL liikmesriik ning EL liikmesriikide vahel pole import võimalik.

Kui tahetakse deklareerida EXW tarneklausliga, oleks õige olnud näiteks EXW Sri Lanka, mis paneb ostjale kohustuse tasuda transpordikulud Sri Lankalt Eestisse. See on ostjale kindlasti mitmeid kordi kulukam, kui deklareeritud transpordikulud Riiast Eestisse, mis ei kuuluks vastavalt ÜTS art 32 tollivääртuse hulka, sest tegemist on ühendusesiseste kuludega.

EXW Tallinn deklaratsioone vaatas autor läbi 52. Kauba liikumissuunad olid peamiselt Venemaa-Tallinn, Kanada-Tallinn ja huvitavamateks olid kauba liikumised USA-Saksamaa-Tallinn, Norra-Taani-Rootsi-Tallinn ja Malaisia-Suurbritannia-Tallinn vahel. Huvitavad sest sellised kauba liikumisteekonnad tekitavad automaatselt küsimuse, miks kaup nii paljudest riikidest läbi läheb ja kas vahepeal on mõnes etapis omanikuvahetus toimunud?

FCA tarnetingimust oli deklareeritud 3,2% kordadest valesti. Sagedaseks veaks oli see, et tarnekohaks oli pandud EL liikmesriik või Eestis mõni geograafiline punkt. Seda on võimalik kasutada ainult siis nii, kui kaup tuleb mõnest kolmandast riigist ja see pannakse EL liikmesriigi tollilattu, kuid siis peab kauba liikumine tõendatav olema. Ametnikul peab olema kogu kauba liikumine arvetelt ja saatedokumentidelt nähtav.

Lisaks peab saatedokumentidel olema kirjas, milline osa transpordist toimus kolmandas riigis ja milline vahemaa läbiti ühendusesiseselt. Seda on oluline eristada, sest sellest oleneb transpordikulude jagamine ning omakorda tollimaksud.

Deklaratsioonide analüüsil selgus, et peamiselt liikus FCA klausliga kaup, kas USA-Tallinn, Hong Kong-Tallinn, Venemaa-Tallinn, Pakistan-Tallinn või Türgi-Tallinn suunal. Seega oleks pidanud deklareerima tarnekohana ükskõik millise koha müüja maal. Hetkel oli deklareeritud koht ostja maal (Eestis).

Deklaratsioonidelt jäi silma ka seotud isikute sõltuvuse küsimus, mis sõltuvuse olemasolul võib mõjutada kauba hinda. Samuti äratasid tähelepanu deklaratsioonid, kus kauba kirjeldus oli liiga üldiseks jäänud, mis võib olla märk sellest, et kaubakood pole õigesti määratud.

Palju esines isiklike asjade deklareerimist ühelt ja samalt isikult mitmel deklaratsioonil ja suure statistilise väärtusega, mis viitab maksuvabastuse võimalikule pettuslikule kasutamisele. Sellised deklaratsioonid tuleks kontrolli alla võtta.

Kuna FAS tarnetingimusi oli vaadeldaval perioodil tollideklaratsioonile märgitud vaid kahel korral, siis mõlemal korral deklareeriti õigesti ning probleeme antud klausliga polnud.

FOB klauslitest leidis autor kahtlaseid deklaratsioone 0,7% kordadest. Peamiselt oli eksitud selles, et tarnekohaks oli pandud sisemaa, kuigi FOB klausli puhul peab tarnekohaks olema kolmanda riigi sadam. Näiteks oli valesti deklareeritud järgmised tarnekohad: FOB Saku, FOB Hamburg ja FOB Helsingi.

Sakus pole sadamat ja kuna tegemist on Eestis asuva linnaga, siis impordil pole seda sellisel kujul võimalik kasutada. FOB Hamburg ei sobi, sest Saksamaa on EL liikmesriik, mitte kolmas riik. Sama on ka FOB Helsingiga.

FOB Saku tarnetingimusega deklaratsioonide lähemal analüüsil selgus, et kaup liigub Jaapanist õhutranspordiga Tallinnasse ning seejärel maanteetranspordiga Sakusse. Seega

tegemist ei saa olla FOB tarnetingimusega, sest puudub meretransport. Kasutada tuleks mõnda multimodaalset transporti eeldavat tarnetingimust.

Lisaks selgus, et kauba saatjaks oli Jaapani korporatsioon ning saajaks Eestis samanimeline ettevõte. See tähendab, et ettevõtted võivad olla omavahel seotud isikud ning sõltuvus võib mõjutada kauba hinda. Tolliväärtuse deklaratsiooni vormile D. V. 1 polnud aga sõltuvuse küsimusele vastatud ja ei olnud vastust ka selle kohta, kas nende võimalik sõltuvus võib mõjutada kauba hinda.

CFR klauslitest osutusid vigasteks 4% kõikidest deklaratsioonidest. Kuna CFR tähendab, et müüjal tuleb kaup toimetada nimetatud sihtsadamasse ostja maal, siis ei saa olla tarnekohaks Hong Kong, Shanghai või mõni Eestis asuv koht, mis keset maismaad asub. Näiteks Jõgeva, Haljala, Rapla või Viljandi. Sellest lähtuvalt valis autor põhjalikumaks analüüsiks 16 deklaratsiooni, kus oli deklareeritud tarnetingimus CFR Rapla.

Analüüsil selgus, et peamiselt liikus kaup Türgist Leetu ja Leedust edasi Raplasse. Kuna Türgi on ühenduseväline riik, siis peaks deklaratsioonidel olema kajastatud transpordikulud väljaspool ühendust, kuid seda pole tehtud. Pole kajastatud ka koguveokulusid.

CIF klausleid oli kokku deklareeritud 7479 korral, millest vigasteks osutus 1,0% deklaratsioonidest. Taas eksiti selle vastu, et tarnekohaks olid sisemaa sihtkohad, kuid tegelikult peaks tarnekohaks olema sadamad.

CIF klauslite puhul analüüsis autor 19 deklaratsiooni. Kõik olid tarnekohaga Kadrina ning transporditi mööbliks tarvilikke osasid suunal Hiina-Leedu-Kadrina. Taas oli tegemist juhuga, kus imporditi kaupa oma filiaalile, seega kerkib esile sõltuvuse küsimus, millele vastust deklaratsioonil polnud. Ei olnud deklareeritud ka transpordikulusid.

CPT ja CIP klauslite juures polnud kahjuks võimalik ainult deklareeritud andmete põhjal öelda, mis võiks valesti olla ja mis mitte. Sellepärast, et tegemist on mõlemal juhul multimodaalsete vedudega, mis tähendab, et transpordiliik võib impordi kestel muutuda. Need on universaalsemad klauslid, mille puhul tuleks vaadata kauba saatedokumente ja jälgida, kuidas ja kust kaup on liikunud.

DAF tarnetingimustest oli valesti deklareeritud 0,3% kogu impordist. DAF klausel sätestab, et ostja ja müüja kohustuste, riskide üleminek toimub piiril. Vigade peamiseks põhjuseks oli asjaolu, et tarnekohaks oli näiteks Tallinn või Tartu või Novgorod Airport, kus otseselt piiripunkt kui selline puudub.

DAF analüüsil vaatas autor deklaratsioone, kus tarnekohaks oli Viljandi, mis ilmselgelt pole maismaapiir. Selgus, et tegemist oli torutranspordiga, millega liikus diiselkütus Venemaalt Eestisse. Seega Viljandi asemel oleks pidanud olema tarnekohaks näiteks Narva piiripunkt.

DES ja DEQ klauslitega on sama lugu nagu FAS tarneklausliga. Deklareeritud oli neid vähe, vaid 32 korral kogu impordist. Vigu autor ei tuvastanud.

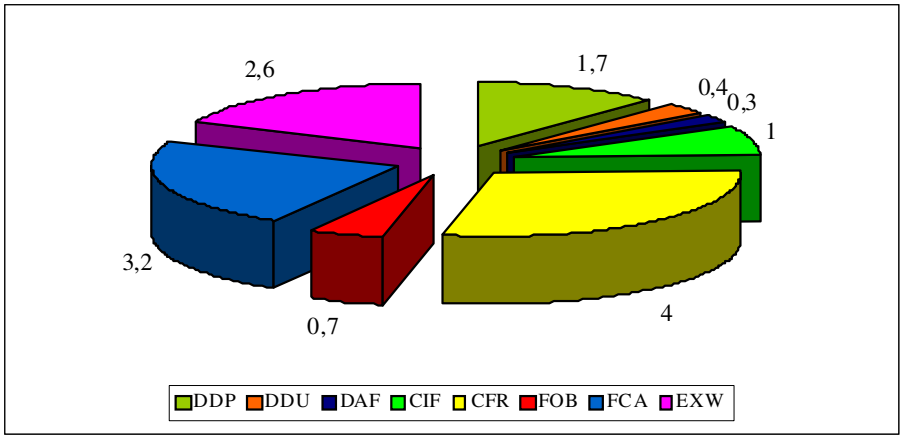
DDU puhul oli vigaseid deklaratsioone kokku 0,4% kordadest. DDU tähendab, et kaup on kohale toodud, kuid toll on tasumata. Ehk siis loogiliselt võttes peaks olema tarnekohaks mõni koht Eestis. Peamised vigadeks olid deklareeritud tarnekohad, mis asusid Ameerika Ühendriikides või mujal Euroopas.

DDP tähendab, et kaup on kohale toodud ja kõik tolliga seonduvad kulutused tasutud. Selle klausli puhul kehtib samuti põhimõte, et tarnekohaks on mõni punkt sihtriigis, ehk Eestis. Vigu leidis autor kokku 1,7% kõigist juhtumitest, mil tarneklauslit tollideklaratsioonidel kasutati.

Lähema analüüsi alla võttis autor tollideklaratsioonid, kus tarnekohaks oli pandud Rotterdam. Selline tarnekoht eeldaks, et kaup jääb Rotterdami ja sihtriigiks Holland. Tegelikult oli sihtriigiks Eesti ja tarnekoht peaks olema mõni koht Eestis. Selgus, et kaup liigub USA-st Eestisse ja vahepeatuseks oli Rotterdam. DDP eeldab, et kaup on müüja poolt ostjale kättesaadavaks tehtud ja seda nimetatud kohas impordimaal. (Eestis). Seega on tarneklausli kasutamisel eksitud.

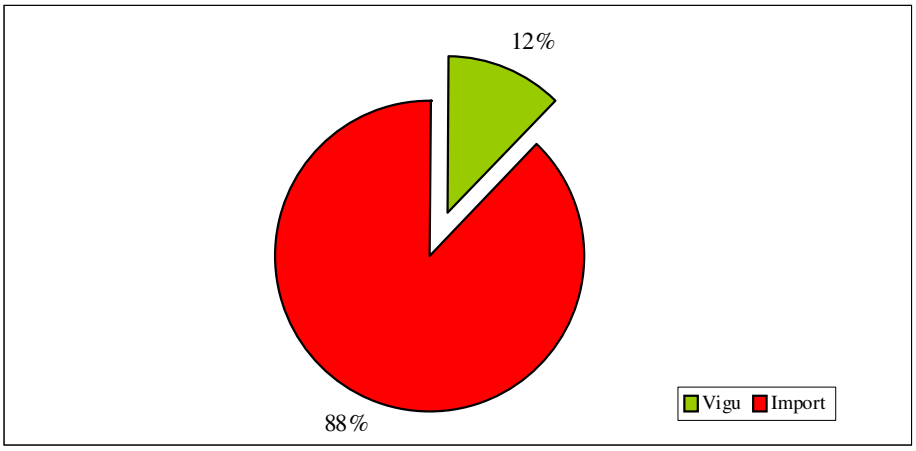
Kokku leidis autor deklareeritud andmetest vigu 12 910 deklaratsioonilt ehk 12% ulatuses, mis on autori arvates üsna suur protsent kogu impordist. Jooniselt 4 on näha klauslite lõikes, milliste puhul esines kõige rohkem vigu. Jooniselt 5 näeb aga vigade osakaalu kogu impordist.

Jooniselt 4 nähtub, et enim vigu leiti deklaratsioonidest, kus oli kasutatud CFR (4%), FCA (3,2%) või EXW (2,6%) tarnetingimusi. Vähem leiti vigu DAF (0,3%), DDU (0,4%) ja FOB (0,7%) klauslitega deklaratsioonidest.



Joonis 4 – Vigade osakaal tarneklauslite lõikes[51]

Allolevalt jooniselt 5 nähtub, et kogu 2008. aasta impordist oli vigaseid deklaratsioone 12%. Rõhutada tuleks, et tegemist pole lõplikku vigade osakaaluga, sest läbi vaadati 92 880 deklaratsioonist konkreetselt 209. Seega on autori arvates vigu kindlasti veel



Joonis 5 – Vigade osakaal kogu impordist[52]

[51] Maksu- ja Tolliamet. Complex-st tehtud impordideklaratsioonide väljavõte ajavahemikul 01.01.2008-31.12.2008
[52] Maksu- ja Tolliamet. Complex-st tehtud impordideklaratsioonide väljavõte ajavahemikul 01.01.2008-31.12.2008

Kokkuvõtlikult selgus deklaratsioonide analüüsist, et tarneklauslite kasutamisel tollideklaratsioonides esineb palju vigu - 12% kogu aasta impordist. Analüüsist leitud vead, olid vead mis jäid esmapilgul silma, kuid autor peab võimalikuks, et 92 880 tollideklaratsioonist välja toodud vigade loetelu ei ole täielik. Lisaks väljatoodule esineb autori arvates kindlasti veel vigu või pettuslikult deklareeritud andmeid.

2.2. Küsitlusandmete analüüs

Ankeetküsitluse (Lisa 1) koostas autor tolliagentidele, kes oma igapäevases töös puutuvad kokku impordideklaratsioonidega. Autor kasutas küsimuste koostamisel abimaterjalina Tiit Tammemäe koolitusmaterjale.[53] Küsitlusi saatis autor kokku 25, vastajaid oli 10. Sama küsitluse põhjal tehti ametnikele intervjuu. Küsitluse vastused on välja toodud lisas 2.

74% vastanutest olid naised ja 26% mehed, peamiselt vanuses 31-40 aastat (36,4%). Vastanud olid pärit enamus Harju maakonnast ning üks vastaja oli Tartumaalt. Töökogemus tollis oli järgnev: kuni 5 aastat 45,5%, 6-10 aastat 27,3% ja 11-15 aastat samuti 27,3% vastanutest.

Kui biomeetrilised andmed olid välja selgitatud, küsiti deklarantidelt, mitu impordideklaratsiooni tuleb neil aastas koostada. Keskmine deklaratsioonide arv aastas on 775. Suurematel logistikafirmadel tuleb aastas teha 2000-2500 deklaratsiooni ning deklarandid, kes puutuvad peamiselt kokku väikeettevõtetega, siis neil tuleb koostada keskmiselt 150 deklaratsiooni aastas.

Deklarandid pakuvad tolliteenust enamjaolt keskmistele ettevõtetele (63,6% korral), kus töötajate arv jääb vahemikku 50-249 inimest. Samas esineb logistikafirmasid, kus pakutakse tollideklarandi teenust mikro-, suur- ja väikeettevõtetele. Mikroettevõtetele vastavalt 9,1%, väikeettevõtetele 18,2% ja suurettevõtetele 9,1% kordadest aastas.[54]

---

[53] Emi-Ewt Ida-Lääne Koolituse As. 2008. Incoterms 2000 – Tarneklauslid EL käibes. [Koolitusmaterjal], Tallinn

[54] Riigikogu kantselei, majandus- ja sotsiaalinfoosakond. Töösuhete alane regulatsioon väikeettevõtjatele Euroopa riikides. www.riigikogu.ee/doc.php?46355 05.05.2009

Seejärel palus autor vastata küsimustele, mis puudutasid spetsiifilist valdkonda, tarnetingimusi. Esmalt küsis autor, milliste tarneklauslitega puutuvad nad impordil enamasti kokku. Vastustest selgus, et suuremal või väiksemal määral puututakse igapäevatöös kõikide tarneklauslitega kokku.

Küsimusele, mida deklarandid tarneklauslite kasutamisel tollideklaratsioonides aluseks võtavad või mille põhjal nad tarnetingimusi deklareerivad, vastati järgnevalt:

- 81,8% vastanutest võtab deklareerimisel aluseks mõne dokumendi ja
- 9,1 % toetub oma kogemustele, ehk deklareerib vastavalt oma teadmistele.
- 9,1% jättis sellele küsimusele vastamata.

Juhul kui vastati, et toetutakse mõnele dokumendile, siis autor palus täpsustada, millisele. 72,7% vastanutest toetub kaubaarvele, 18,2% võtab aluseks transpordidokumendi ning 9,1% midagi muud.

Positiivseks osutusid vastused, kus üle 80% vastanutest ütlesid, et neil on Incoterms 2000 ettevõttes olemas, mis esialgu näitab, et ollakse kursis tarnetingimuste deklareerimiseks vajalike allikatega. Samas ei teatud päris täpselt, kas Incoterms 2000 on olemuselt õigusallikas, kaubandusreeglite kogu või rahvusvaheline konventsioon.

72,7% vastas, et Incoterms 2000 on rahvusvaheline kaubandusreeglite kogu, mis on ka õige vastus. 18,2% vastas, et see on rahvusvaheline õigusallikas ja 9,1% pakkus oma vastuseks, et see on rahvusvaheline konventsioon. Enamus vastas õigesti, kuid eeldades, et valdavalt on ettevõtetes Incoterms 2000 olemas, oleks sealt olnud võimalik järgi vaadata, millega tegemist.

Järgmiseks oli autor koostanud deklarantidele mõned ülesanded. Ülesande sisu seisnes selles, et autor võttis välja teatud tarneklauslid, mida oli aastal 2008 valesti deklareeritud ning palus deklarantidel kommenteerida, kas tarnetingimused on deklareeritud õigesti või mitte.

Esiteks palus autor analüüsida klauslit EXW Tallinn. Kolm inimest kümnest vastas, et tegemist on õige klausliga. Pakuti, et see on võimalik juhul, kui kaup ostetakse Muuga vabalaost. Autori arvates pole see siiski õige, sest vabalaost ostmist ei saa võrdsustada

tehasest hankimisega. Ülejäänud vastajad aga märkasid, et tegemist oli vale tarneklausliga ning väitsid, et nii saaks deklareerida vaid ekspordil.

Teiseks tuli vastajatel analüüsida ülesannet FCA Riia. Seitse inimest vastas, et tegemist on õige klausliga ja et seda saab kasutada siis, kui kaupa ostetakse otse Riiast või kui kaupa müüakse otse tollilaost. Kolm inimest leidis aga, et tegemist on vale kasutusega.

Nimelt vastati, et FCA klauslil peab tarnekohaks olema kolmas riik, mida Läti pole ja transpordivahend peaks olema laev või lennuk. Autor nõustuks viimaste vastajatega, sest tõesti saab klauslit kasutada vaid kolmanda riigi korral. Seda saab küll kasutada tolliladustamisel, kuid siis oleks tõendamine keeruline.

Kolmandaks oli vaja vastajatel lahendada olukord, kus deklareeritakse FOB Saku tarnetingimus. Siin olid vastajad kõik ühel meelel, et nii pole seda võimalik deklareerida. Põhjenduseks toodi, et FOB on eelkõige meretranspordile rakendatav klausel ja Sakus puudub lastimissadam ning laevatatav siseveekogu.

Neljandaks tuli analüüsida CFR Tartut. Siingi vastati õigesti, et tegemist on vale klausliga. CFR eeldab meretransporti ning sadamat. Tartus teadupärast on Emajõgi, kuid seal ei kvalifitseeru Emajõe paadisillad siiski sadama alla. Samuti puudub ühendus rahvusvaheliste vetega.

Viiendana analüüsiti CIF Kadrinat. Viis deklaranti vastas, et tegemist on vale klausliga, tuues põhjuseks, et Kadrinas puudub sadam. Üks isik jättis küsimusele vastamata ja ülejäänud pidasid CIF Kadrina tarnetingimust õigeks.

Eelviimasena tuli deklarantidel vaadata, kas DAF Novgorod Airport vastab Incoterms 2000 tarnetingimustele. Autor ütleks ette ära, et see on vale. Enamus vastajatest pakkus välja õige vastuse, et seda pole võimalik nii kasutada, kuna tegemist peab olema riigi maismaapiiriga, mida Novgorodi lennujaam pole. Üks vastanu põhjendas korralikult ära, miks ei saa antud klauslit sellisel kujul deklareerida:

“Müüja on kauba tarninud, kui kaup on antud ostja käsutusse, saabuvalt transpordivahendilt mahalaadimata, nimetatud punktil ja kohas piiril, aga enne saabumist

naabermaa tollipiirile. Mõistet "piir" võib kasutada iga riigipiiri kohta, kaasa arvatud ekspordimaa oma. Sellepärast ongi eluliselt tähtis, et kõnealune piir on määratletud täpselt, märkides alati klauslis ära piiripunkti ja koha nime. Lennujaamas on kaup juba lennukilt maha laaditud seega vale."

Viimaseks tuli deklarantidel analüüsida DDP Hong Kong tarneklauslit. Kõik vastajad said aru, et nii see olla ei saa ja põhjenduseks toodi, et sihtkohaks peab olema Eestis nimetatud koht. Samuti toodi välja, et kauba müüja ei saa täita Eesti impordinõudeid Hong Kongis ja DDP kohaselt kuuluvad müüja kohustuste hulka, kauba tarnimine ostajani kuni tollivormistuseni, kui selles on nii kokku lepitud. Siinkohal sooviks autor täpsustada, et DDP tarnetingimuse juures ei ole võimalik ostjal ja müüjal midagi eraldi kokku leppida.

Järgmiseks küsis autor deklarantidelt, kuidas nad hindavad koolituse vajalikkust. 64% vastanutest leidis, et see pole vajalik. Ja vastavalt 36% leidis, et vajaksid koolitust. Huvitavaks osutus asjaolu, et deklarandid, kes peamiselt vastasid valesti erinevatele küsimustele, siis nemad leidsid, et nad ei vaja koolitust. Vastajad, kes aga täitsid ankeedi laitmatult, andsid teada, et vajavad enese täiendamist.

Küsitluse lõpus palus autor välja tuua peamised probleemid, millega deklarandid igapäevaselt silmitsi seisavad. Leidus neid, kes vastasid, et probleeme ei esine üldse. Samas oli ka vastuseid, mida autor soovib eraldi rõhutada:

- "Suurim probleem seisneb selles, et kõik on tõlgendamise küsimus."
- "Tarneklausleid pole kirjas kusagil."
- "Eestis pole tarneklauslitel mõtet, kui keegi suudab selgeks teha, milleks neid ka reaalselt vaja läheb, siis jah. Koolitusel kus ma osalesin ei saanud koolitaja ka minu arvates aru millest ta rääkis, st küsimustele ta vastata ei osanud."
- "Valesti deklareeritud tarneklausliga võib tekitada firma endale maksuprobleemid."

Impordi deklaratsioonide koostamine ja tarnetingimuste deklareerimine ei saa olla tõlgendamise küsimus. Kõik on seadustega, juhenditega sätestatud ja seadusest kõrvale

vaatamine pole võimalik. Tarneklausleid kasutatakse rahvusvaheliselt ja neist ei saa mööda vaadata, sest nad reguleerivad ostja ja müüja vahelisi kohustusi ja õigusi.

Siinkohal sooviks autor teha ettepaneku. Nimelt tuleks deklarantidele kindlasti koolitusi teha, et nad mõistaks, miks tarneklausleid vaja on ja kuidas neid tuleb deklareerida. Ühe võimalusena näeks autor koolitust, kus osaleksid nii deklarandid, kui ka ametnikud ja kus arutataks esmalt tarnetingimuste põhitõdesid ja seejärel osaletaks erinevates diskussioonides, et lahendada aktuaalseid probleeme.

Vastustest tuli veel välja, et sageli on vale tarneklausli taga see, et deklarant ei lähtu mitte arvetest ja saatedokumentidest, vaid sellest, mida ülemus kohustab neid deklaratsioonile kirja panema.

Ühest küljest on see arusaadav, kuid autor siiski leiab, et tuleks lähtuda kehtivatest regulatsioonidest ja juhenditest, mis hiljem kindlasti hoiaks ära arusaamatused maksuhalduriga.

Ühe probleemina toodi veel välja, et inimesed, kes tellivad endale internetist kaupa ei tea, mida tarnetingimused endast kujutavad ja hiljem (näiteks valides FCA klausli), avastavad, et tarnekulud lähevad tollivväärtuse hulka. Seega tuleks ka tarbijaid teavitada tarnetingimuste sisust, et nad hiljem ei murraks pead selle üle, miks neil tuleb mitmeid kordi rohkem tellitud kauba eest tasuda.

Võrdluseks käis autor intervjueerimas sama ankeetküsitluse põhjal viit tolliametnikku, kelle igapäevane töö on deklaratsioonide järelkontroll ehk kollases koridoris deklaratsioonide ja lisadokumentide kontroll. Alustuseks küsis autor, mitu aastat nad tollis töötanud on ja kogemuse pikkus osutus 10 - 17 aastani.

Kui autor küsis, mille nemad deklaratsioonide kontrollimisel aluseks võtavad, siis vastati, et mõne dokumendi ja üks ametnik lisas veel, et toetub ka oma kogemustele. Ehk juba kogemuse põhjalt oskab ja teab, mida vaadata ja kontrollida ning kust võimalikke vigasid otsida.

Dokumentidest vaadatakse üle saatedokumendid, mille hulka kuuluvad, kas transpordiarved, kaubaarved vms vajalikud juba deklaratsiooni iseloomust nõutavad lisadokumendid.

Koolituse vajalikkuse kohta mainiti, et on vaja hoida end kursis võimalike muudatustega ja teha koolitusi selle kohta, mis muutunud või kuidas paremini tarnetingimuste deklareerimist korraldada.

Probleemidena toodi välja, et deklarandid on end küll arendanud ja töökogemustes paremaks muutunud, kuid siiski esineb tolliteenust pakkuvaid ettevõtteid, kus vastavalt oma äranägemise järgi tarneklausleid deklareeritakse.

Lisati, et esineb probleeme ühendusesiseste ja –väliste transpordikulude määratlemisega. Näiteks kui kaup liigub Norrast Tallinnasse, siis tekib ametnikel küsimus, kust alates hakkavad jooksma ühendusesisesed transpordikulud.

Ametnikul oli näidata konkreetne juhtum, kus kulutused ühenduseväliselt olid kajastatud minimaalselt. Kui aga juhtumit lähemalt uurima asuti, siis selgus, et kaup oli liikuma hakanud hoopis Põhja-Norrast, mis tähendas et tegelik transpordikulu osutus märksa suuremaks, mille tõttu omakorda suurenes ka tollivväärtus ja tollimaksud.

Viimase probleemina toodi välja, et tarnetingimuse juurde käiv tarnekoht ei vasta sageli tegelikkusele. Ehk, tarnekohaks pannakse täiesti suvaliste linnade, külade nimetusi. Seega tuleks reguleerida antud lahtri täitmist. Kas luua riikide nimekirjad, kust isik saaks vähemalt riigi loetelust valida või leida mõni muu väljund, mis aitaks tarnekohti täpsemalt määratleda.

Huvi pärast lasi autor ametnikel samadele ülesannetele vastata, mida ka deklarandid lahendasid. Midagi üllatuslikku vastustest ei tulnud. Tegemist on ikkagi oma ala spetsialistidega ja osati iga ülesande puhul ära öelda, mis on valesti ja kuidas peaks tegelikult olema.

Ankeetküsitluste kokkuvõtteks võib öelda, et esmahinnangul tundus autorile deklarantide aktiivne vastamine positiivsena, kuid mida aeg edasi, seda vähem vastati ja lõpuks laekus

vastuseid vaid kümme. Positiivne oli see, et vastati enamjaolt õigesti. Vastati kiiresti ja osati põhjendada oma valikuid. Samuti osutusid tulemused oodatust paremaks.

Rõhutada võib, et enamus vastanutest olid kursis, mida kujutab endast Incoterms 2000 ja kuidas seda kasutada tuleks. Lisaks sellele, teatakse ka, mis tarneklauslite taga on, mis on nende sisuks. Hea oli ka see, et toodi välja probleemid, mis nende tööd raskendavad. Negatiivseks peab autor mõnede deklarantide ükskõiksust ja enda teadmiste ülehindamist.

Ametnikele tehtud põhjalik intervjuu tõi välja nende jaoks probleemsed kohad. Samuti anti näpunäiteid, millele tuleks tarnetingimuste korral rohkem tähelepanu pöörata ja mida jälgida.

2.3. Tuvastatud probleemidele lahendusettepanekute väljatöötamine

Siia alapeatükki koondas autor kõikidele tekkinud probleemidele lahendused. Esimeseks läbivaks veaks oli tarnekohaga seotud probleemistik. Deklareeritakse kohti, mida ei pruugi olemas olla või on need grammatiliselt valesti kirjutatud, mis kindlasti raskendab tehtavaid analüüse.

Seega soovitaks autor luua tollivormistuse haldamissüsteemi Complex kas või esialgu vaid riikide loendi ja kui ka võimalik, siis hiljem linnade ripploendid, kus deklarant saaks tarnekoha valida. Autor leiab, et see hoiaks niigi piiratud ressurssi kokku ning muudaks maksuhalduri töö vigade leidmisel ja analüüsimisel efektiivsemaks.

Teiseks tekkis maksupettuse kahtlus deklaratsioonidega, kus oli deklareeritud isiklike asjade importi ühendusse, mis teatavasti on maksuvaba, kui asutakse ühendusse alaliselt elama. Miks autor seda kahtlaseks peab, siis eelkõige sellepärast, et sama isik deklareeris mitmel korral ning suurtes summades isiklikke asju. Ettepanekuna soovitaks autor need deklaratsioonid järelkontrolli saata.

Kolmandaks selgus ankeetküsitluse vastuste tulemusena asjaolu, et deklarandid vajaksid siiski koolitust, kuna ei teata väga täpselt, millega neil Incoterms 2000 näol tegemist on.

Deklarantidele tuleb kindlasti koolitusi teha, et nad mõistaks, miks tarneklausleid vaja on ja kuidas neid tuleb deklareerida. Ühe võimalusena näeks autor koolitust, kus osaleksid nii deklarandid, kui ka ametnikud ja kus arutataks esmalt tarnetingimuste põhitõdesid ja seejärel osaletaks erinevates diskussioonides, et lahendada aktuaalseid probleeme.

Deklarantidele peab lisaks meelde tuletama, et olenemata sellest, mida ülemus otsustab, kuidas deklaratsioonidele kulutusi kirja panna, siis deklarant peaks siiski vastutama selle eest, et kõik seaduslik oleks.

Lisaks tuleb deklarante pidevalt teavitada võimalikest uuendustest ja muudatustest. Selleks et mõista paremini tarnetingimuste olemust, tuleks koostada näidiseid või panna kodulehele üles võimalikult arusaadav info tarnetingimuste kasutamise kohta.

Neljandaks tuleb teavitada ka tarbijaid, kes internetist kaupu tellivad. Ei teata, miks postipaki kätte saades täiendavad kulutused niivõrd suured on ning seetõttu tuleks tarbijatele tuua tarnetingimuste lõikes välja kulud, mis postipakile lisanduda võivad.

KOKKUVÕTE

Antud lõputöö eesmärgiks oli uurida, mis on kuluelementide ja tarnetingimuste olemus ning välja töötada probleemidele võimalikud lahendused ja ettepanekud. Saavutamaks lõputöö eesmärki püstitas autor uurimisülesanded, milleks olid välja selgitada, mida kujutab endast tolliväärtus, anda ülevaade kuluelementidest ja tarnetingimustest ning viimaseks analüüsida deklareeritud andmeid ja ankeetküsitluse vastuseid.

Autor andis lõputöös ülevaate tolliväärtusest, kuluelementidest ning tarnetingimustest, kirjeldades, mis on nende mõistete sisu ja kuidas tuleb vastavalt seadusele ja kehtestatud eeskirjadele määrata tolliväärtust, deklareerida kuluelemente ning arvestada tarnetingimustega.

Kindlasti jäi veel märkamata vigu, sest maht oli suur ja tegelik vigade osakaal võib olla suurem, spetsiifilisem analüüs viiakse läbi magistritöö raames.

Andmete analüüsil leiti, et vigu tarnetingimuste deklareerimisel oli palju, 12% kogu 2008. aasta impordist. Kokku analüüsiti 92 880 deklaratsiooni, millest täpsema vaatluse käigus vaadati läbi 220 deklaratsiooni. Peamiselt eksiti nii tarneklausli kui ka tarnekoha deklareerimisel, märkides deklaratsioonidele sihtkohti, mida pole võimalik koos tarneklausliga rakendada.

Autor soovitaks luua tollivormistuse haldamissüsteemi Complex esialgu riikide loendi ja kui ka võimalik, siis hiljem linnade ripploendid, kus deklarant saaks tarnekoha valida. Autor leiab, et see hoiaks niigi piiratud ressurssi kokku ning muudaks maksuhalduri töö vigade leidmisel ja analüüsimisel efektiivsemaks. Lisaks tuleks saata järelkontrolli deklaratsioonid, kus tekkis maksupettuse kahtlus.

Ankeetküsitlusi saadeti kokku eFormulari veebipõhisest küsitluste läbiviimise keskkonnast 25, millele vastas kümme deklaranti. Tulemused näitasid, et enamvähem ollakse kursis tarnetingimuste olemusega, kuid siiski esines olukordi, kus vastati valesti. Ei teatud väga täpselt, mida kujutab endast Incoterms 2000 ning koolituse vastu huvi ei tuntud.

Seega sai käesoleva töö teise peatüki esimeses alapeatükis tõestatud hüpotees, et tarnetingimusi kasutatakse tollivormistusel valesti, mille põhjuseks on valdavalt deklarantide teadmatus.

Intervjuudest selgus, et ametnikud oma töös tarnetingimuste kontrollimisega raskustes pole. Saadakse hakkama ning kui esineb probleeme, siis suudetakse need kiirelt lahendada. Kuigi kurdeti, et deklarandid on küll teadmisi parandanud, kuid siiski ei suudeta õigesti deklaratsioonidel tarnetingimusi kajastada.

Ankeetküsitluste ja intervjuude tulemusena soovitaks autor nii deklarantidel kui ka ametnikel läbi viia ühiseid koolitusi, kus peaeesmärgiks oleks võimalike uuenduste sisseviimine ning üheskoos erinevate probleemsete situatsioonide lahendamine.

Tarbijatele, kes tellivad erinevaid kaupu mööda elektroonilisi kanaleid, tuleb luua näidistest ning võimalikest täiendavatest kuludest infovoldikud.

Autori arvates on oluline nii deklarantide, ametnike kui ka tarbijate teavitamine võimalikest muudatustest ja uuendustest seoses tarneklauslite muutumisega. Võimalike vigade ja maksupettuste vältimiseks tuleb deklarante motiveerida ja neile teadvustada, miks on vajalik seadust järgida, sest nii tagatakse kvaliteetne deklareerimine ning efektiivsem koostöö maksuhalduriga.

SUMMARY

The title of diploma thesis is as following: “The problems with the elements of customs value on the example of delivery terms” Diploma thesis is written in Estonian and it consists of 49 pages. The keywords of this work are customs valuation, transaction value, cost elements, declaring and Incoterms.

Objects for this study are customs valuation elements and the aim of this diploma thesis is to explain, what are the main cost elements and how the Incoterms works. After that it’s important to work out solutions to the possible problems and to make some suggestions.

To achieve this aim, author wishes to find out, what is customs valuation, what are cost elements and background of Incoterms. Afterwards author analyzes declared import data of the year 2008 and poll answers. Hypothesis of the work is hypothesized as following: Incoterms clauses are declared wrong and the reason is unawareness.

To achieve diploma thesis purpose and to control hypothesis of this work author used qualitative and quantitative methods. In quantitative method used author poll questions and declared data in year 2008. In qualitative method made author an interview with public servants.

During the analysis of declared data, it came out, that 12% of declarations were with faults. Main problem was that people had used Incoterms in wrong way. From polls came out the truth that declaration makers aren’t as smart as they should be. They have improved themselves, but the mistakes are easy to come. Interviews didn’t give any surprising results. Public servants do well they everyday work and there aren’t any heavy problems.

In addition author suggests to make into database opportunity to choose the state, which is required using the Incoterms. Then it’s also important that public servants and declaration makers should co-operate and make some professional training to refresh their knowledge and solve problems together.

VIIDATUD ALLIKAD

Viidatud kirjandus

EMI EWT Ida-Lääne Koolituse AS. 2008. Incoterms 2000 – Tarneklauslid EL käibes. [Koolitusmaterjal], Tallinn

Kivistik, L., Uusküla, M., Õmblus, J. (Koost.). 2002. Tollikäsiraamat. Tallinn: Kivistik Consult

Listmann, K. Ankeetküsitlus. http://www.eformular.com/chairi/ankeet.html 17.03.2009

Lux, M. 2002. *Guide to Community Customs Legislation*. Brüssel: Bruylant Brussels

Maksu- ja Tolliamet. Complex-st tehtud impordideklaratsioonide väljavõte ajavahemikul 01.01.2008-31.12.2008.

Maksu- ja Tolliamet. 2006. Tolliväärtuse esmase kontrolli juhendkiri. Tallinn.

Metsmaa, A. Mõisted ja seletused. http://www.hariduskeskus.ee/opiobjektid/laomajandus/misted_ja_seletused.html 12.05.2009

Rahandusministeerium. Tollimaks. http://www.fin.ee/?id=10117 26.02.2009

Riigikogu kantselei, majandus- ja sotsiaalinfoosakond. Töösuhete alane regulatsioon väikeettevõtjatele Euroopa riikides. www.riigikogu.ee/doc.php?46355 05.05.2009

Statistikaamet. Rahandus. Valitsemissektori rahandus. http://pub.stat.ee/px-web.2001/Database/Majandus/14Rahandus/08Valitsemissektori_rahandus/08Valitsemissektori_rahandus.asp 26.02.2009

Tammemägi, T. (tõlk.) Tarneklauslid Incoterms 2000: kasutajajuhis ja Rahvusvahelise Kaubanduskoja ametlike reeglite tõlge. 2000. Tallinn: EMI EWT Ida-Lääne Koolituse AS

Terra, J. M, B., Wattel, J., P. 2006. Euroopa maksuõigus. Tallinn: Sisekaitseakadeemia

Tolliseadustiku komitee tolliväärtuse sektsioon. Tolliväärtust käsitletavate tekstide kogumik.http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/customs_duties/declared_goods/european/compendium_2007_et.pdf 03.03.2009

Väliskaubanduse käsiraamat. 2007. Tallinn: Äripäeva Kirjastuse AS

Viidatud õigusaktid

GATT 1994 VI artikli rakendamise leping. RT II, 20.10.1999, 22, 123

Käibemaksuseadus. RT I 2003, 82, 554, RT I 2007, 30, 186.

Nõukogu direktiiv 2006/112/EÜ. EÜT – L 347/1 28.11.2006

Tolliseadus. RT I 2004, 28, 188, RT I 2007, 22, 113

Ühenduse Tolliseadustik. EÜT- L 302, 19.10.1992. ELT – L 236, 23.09.2003.

Ühenduse Tolliseadustiku Rakendussätted. EÜT – L 253, 11.10.1993. ELT – L 148, 10.06.2005.

Viidatud kohtupraktika

Tallinna Halduskohus. Haldusasi nr 3-07-1618/10. Cicilia Group OÜ kaebus MTA Põhja maksu- ja tollikeskuse 11.07.2007 maksuotsuse nr 12-5/449 tühistamise nõudes. http://www.kohus.ee/kohtulahendid/index.aspx 19.03.2009

LISAD

Lisa 1. Ankeetküsitlus

Mina, Sisekaitseakadeemia maksunduse ja tolli eriala III kursuse tudeng, Kairi Listmann, palun Teil täita järgnev ankeetküsitlus seoses minu lõputööga teemal "Tolliväärtuse elementide probleemistik" ja seda tarneklauslite, tarnekulutuste näitel.

Küsimused on esitatud problemaatiliste punktide kohta ja Teie vastused aitaksid mind lõputöö praktilise osa kirjutamisel.

Palun Teil täita antud ankeet hiljemalt 13.03.2009

Küsitlusest saadud tulemused kajastatakse anonüümselt ja üldistatud kujul.

Ette tänades, Kairi Listmann

1. Sugu
- Mees
- Naine

2. Vanus
- 20-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- 60 –

3. Maakond
- Harjumaa
- Ida-Virumaa
- Lääne-Virumaa
- Järvamaa
- Jõgevamaa
- Saaremaa
- Tartumaa
- Võrumaa
- Valgamaa
- Põlvamaa
- Raplamaa
- Läänemaa
- Hiiumaa
- Pärnumaa
- Viljandimaa

4. Kui pikk on Teie kogemus tollis? (aastates)
- kuni 5 a
- 6-10
- 11-15
- 16-20
- 21 ja rohkem

5. Mitu impordideklaratsiooni tuleb keskmiselt aastas teha?

…

6. Kui olete deklarant, siis kui suurtele ettevõtetele tuleb Teil impordideklaratsioone teha?[55]

[55] Riigikogu kantselei, majandus- ja sotsiaalinfoosakond. Töösuhete alane regulatsioon väikeettevõtjatele Euroopa riikides. www.riigikogu.ee/doc.php?46355 05.05.2009

– Mikro (0-9 töötajat)
– Väike (10-49)
– Keskmine (50-249)
– Suur (250 ja enam töötajat)

7. Milliste tarneklauslitega olete impordil peamisel kokku puutunud?
…

8. Mille võtate aluseks tarneklauslite deklareerimisel?
– mõne dokumendi
– vaatate järgi kusagilt
– toetute oma kogemustele
– muu

9. Kui võtate aluseks dokumendi, siis millise järgnevatest:
– kaubaarve
– transpordidokument
– pakkeleht
– midagi muud

10. Kas Teie ettevõttes on Incoterms 2000 olemas?
– Jah
– Ei

11. Kas Incoterms 2000 on:
– Rahvusvaheline konventsioon
– Riikidevaheline leping
– Direktiiv
– Seadus
– Rahvusvaheline õigusallikas
– Rahvusvaheliste kaubandusreeglite kogu

12. Kas järgmised tarneklauslid on õigesti kasutatud? Kui ei, siis palun kommenteerige lühidalt, miks nii arvate.
– EXW Tallinn …
– FCA Riia …
– FOB Saku …
– CFR Tartu …
– CIF Kadrina …
– DAF Novgorod Airport …
– DDP Hong Kong …

13. Milliseid probleeme esineb Teie arvates veel tarneklauslite deklareerimisega?
…

14. Kas Te tunnete, et oleks vajalik Incoterms 2000 koolitus?
– Jah
– Ei

Aitäh, et leidsite aega ja tahtmist mu ankeedi täitmiseks.
Tänades, Kairi Listmann

Lisa 2. Ankeetküsitluse tulemused

Nr	Küsimus	Vastus	Vastanute arv	Osakaal
1	Sugu	Mees	2	20%
		Naine	6	60%
		Ei märkinud	2	20%
2	Vanus	20-30	3	30%
		31-40	4	40%
		41-50	2	20%
		51-60	-	-
		60 -	-	-
		Ei märkinud	1	10%
3	Maakond	Harjumaa	9	90%
		Tartumaa	1	10%
4	Kui pikk on Teie kogemus tollis? (aastates)	kuni 5 a	4	40%
		6-10	3	30%
		11-15	3	30%
		16-20	-	-
		21 ja rohkem	-	-
5	Mitu impordideklaratsiooni tuleb aastas teha?	150	1	10%
		500	3	30%
		1000-2000	4	40%
		2500	1	10%
		Väga palju	1	10%
6	Kui olete deklarant, siis kui suurtele ettevõtetele tuleb Teil impordideklaratsioone teha?	Mikro	1	10%
		Väike	2	20%
		Keskmine	6	60%
		Suur	1	10%
7	Milliste tarneklauslitega olete impordil peamiselt kokku puutunud?	Vastanud tõid kõik midagi välja, kes rohkem, kes vähem		
8	Mille võtate aluseks tarneklauslite deklareerimisel?	Mõne dokumendi	8	80%
		Vaatate järgi kusagilt	-	-
		Toetute oma	1	10%

		teadmistele		
		Muu	1	10%
9	Kui võtate aluseks dokumendi, siis millise järgnevatest:	Kaubaarve	7	70%
		Transpordidokument	2	20%
		Pakkeleht	-	-
		Midagi muud	1	10%
10	Kas Teie ettevõttes on Incoterms 2000 olemas?	Jah	8	80%
		Ei	1	10%
		Ei märkinud	1	10%
11	Kas Incoterms 2000 on:	Rahvusvaheline konventsioon	1	10%
		Riikidevaheline leping	-	-
		Direktiiv	-	-
		Seadus	-	-
		Rahvusvaheline õigusallikas	2	20%
		Rahvusvaheliste kaubandusreeglite kogu	7	70%
12	Kas järgnevad tarneklauslid on õigesti kasutatud? Kui ei siis palun kommenteerige lühidalt, miks nii arvate.	**EXW Tallinn** Õige Vale	 2 8	 20% 80%
		FCA Riia Õige Vale Ei märkinud	 6 3 1	 60% 30% 10%
		FOB Saku Õige Vale	 10	 100%
		CFR Tartu Õige Vale	 4 6	 40% 60%
		CIF Kadrina Õige Vale Ei märkinud	 2 6 2	 20% 60% 20%
		DAF Novgorod Airport Õige Vale Ei märkinud	 2 6 2	 20% 60& 20%
		DDP Hong Kong Õige Vale	 3 7	 30% 70%

13	Milliseid probleeme esineb Teie arvates veel tarneklauslite deklareerimisega?	Vastused on välja toodud lõputöö ankeetküsitluse analüüsis		
14	Kas Te tunnete, et oleks vajalik Incoterms 2000 koolitus?	Jah Ei	3 7	30% 70%