

Sisekaitseakadeemia
Finantskolledž

Pavel Kolk

**VOLITATUD ETTEVÕTJA SÜSTEEMI TOIMIMINE
EESTIS**

Lõputöö

Juhendaja:

Vitali Poskin, Bac

magistrikraadile vastav kvalifikatsioon

Kaasjuhendaja:

Maret Güldenkoh, MBA

Tallinn 2017

SISEKAITSEAKADEEMIA LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

Finantskolledž	Juuni 2017
<p>Töö pealkiri eesti keeles: Volitatud ettevõtja süsteemi toimimine Eestis</p> <p>Töö pealkiri võõrkeeles: Authorised economic operator functioning in Estonia</p> <p>Lõputöö on kirjutatud eesti keeles ja koosneb 55 leheküljest. Lõputöö koostamisel on kasutatud 30 allikat, millele on tekstis viidatud</p> <p>Lõputöö on aktuaalne, kuna Maksu- ja Tolliameti arengukava üheks strateegiliseks eesmärgiks on kiire tollivormistus kliendile. Vastavalt arengukavale pakutakse tolliprotsesside olulist kiirendamist kliendile, kes on nõus panustama õiguskuulekusse. See on hea lahendus, mis võib motiveerida ettevõtjaid ohutu tarneahelaga liituma.</p> <p>Lõputöö eesmärk on välja selgitada volitatud ettevõtja süsteemi toimimine Eestis. Töö eesmärgi saavutamiseks püstitati neli uurimisülesannet, mis täideti, kasutades kvalitatiivset ja kvantitatiivset uurimismeetodit.</p> <p>Uuringu analüüsi tulemused näitasid, et enamik analüüsitud volitatud ettevõtjad on rahul volitatud ettevõtja süsteemi soodustustega, kuigi leiavad, et volitatud ettevõtja süsteemis on teatud puudused, mis võivad olla süsteemi arenemise takistavaks faktoriks. Mõned ettevõtjad ei näe antud süsteemis kasu ning ei taju selle süsteemi soodustusi, ning mõned soodustused ei toimi täies ulatuses.</p> <p>Analüüsist lähtuvalt tehti järgmised ettepanekud:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Laiendada siseriiklikku piiriületamise soodustust vedajatele. 2. Käsitleda Vene Föderatsiooni ning Tolliliidu volitatud ettevõtja süsteemi vastastiku tunnustamise võimalusi. 3. Teha ettepanek Maksu- ja Tolliametile koostada teatisväljaannet, mis käsitleks AEO süsteemi eeliseid. 	
Võtmesõnad: väliskaubandus, toll, tarneahel, volitatud ettevõtja.	
Võõrkeelsed võtmesõnad: authorized economic operator, customs, supply chain,	
Lõputöö seos riiklike arengukavade ja prioriteetidega Maksu-ja Tolliameti arengukava 2013-2017	
Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu	
<p>Töö autor: <i>Pavel Kolk</i></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>	
Vastab lõputöö nõuetele	
Juhendaja: Vitali Poskin	Allkiri
Kaasjuhendaja: Maret Guldenkoh	Allkiri
Kaitsmisele lubatud	
Kolledži direktor/ Uno Silberg	Allkiri

SISUKORD

SISSEJUHATUS	4
1. VÄLISKAUBANDUSE JA VOLITATUD ETTEVÕTJA SÜSTEEMI OLULISUS	6
1.1 Väliskaubanduse ja tolli olemus.....	6
1.2 Volitatud ettevõtja süsteemi olemus	10
2. VOLITATUD ETTEVÕTJA SÜSTEEMI RAKENDAMINE EESTIS.....	16
2.1. Volitatud ettevõtja süsteem ja selle aspektid.....	16
2.2 Volitatud ettevõtja süsteemi puudused.....	22
KOKKUVÕTE	30
SUMMARY	33
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU	34
LISAD.....	37
Lisa 1. Volitatud ettevõtja süsteemi soodustused.....	37
Lisa 2. Volitatud ettevõtjate ankeetküsitlus	38
Lisa 3. MTA ametnike ankeetküsitlus.....	39
Lisa 4. Volitatud ettevõtjate ankeetküsitluse tulemused	40
Lisa 5 AS Vopak E.O.S ja AS EuroChem intervjuu küsimused.....	45
Lisa 6. Ekspertintervjuu küsimused AS Silsteve kommertsdirektori asetäitjaga.....	46
Lisa 7. MTA ametnike vastused ankeetküsitlusele	47
Lisa 8. Fookusgruppi intervjuu Narva piiripunkti tolliinspektoritega.....	50
Lisa 9. Intervjuu AS Vopak E.O.S esindaja Juri Fisheriga	51
Lisa 10. Intervjuu AS EuroChem esindaja Jevgeni Budaloviga	52
Lisa 11. Ekspertintervjuu AS Silsteve kommertsdirektori asetäitja Aleksandr Saltõkoviga.....	54

SISSEJUHATUS

Võimalikult kiire tolliformaalsuste teostamine loob head tingimused edukaks ettevõtluseks. Mida kiiremini vabaneb kaup tollijärelevalve alt, seda paremini saavad ettevõtjad oma tööd planeerida ning seda edukamalt äritegevus kulgeb. Euroopa Liidu territooriumil tegutseval ettevõtjal on võimalik alates 1. jaanuarist 2008 taotleda volitatud ettevõtja staatust. Volitatud ettevõtja staatusega saadakse hõlbustusi turvalisus- ja julgeolekualase tollikontrolli suhtes tollieeskirjadega sätestatud lihtsustusi. Volitatud ettevõtja sertifikaat annab tunnustust usaldusväärsest partnerist tarneahelas.

Lõputöö teema on aktuaalne, sest Maksu- ja Tolliameti arengukava üheks strateegiliseks eesmärgiks on kiire tollivormistus kliendile. Volitatud ettevõtja sertifikaat tõestab ettevõtte usaldusväärset ja ausust. Vastavalt arengukavale pakutakse tolliprotsesside olulist kiirendamist kliendile, kes on nõus panustama õiguskuulekusse. See on hea lahendus, mis võib motiveerida ettevõtjaid ohutu tarneahelaga liituma.

Lõputöö teema valik on põhjendatud sellest, et volitatud ettevõtja süsteem ei ole Eestis aktiivselt hoogustunud. Seetõttu on vajalik analüüsida ja anda ülevaade põhjustest, miks volitatud ettevõtjate arv kasvab aeglaselt võrreldes statistilistest andmetest tuleneva väliskaubandusega tegelevate ettevõtete üldarvuga ja võttes arvesse piisavalt pikka möödunud ajaperioodi alates süsteemi kehtestamist Eestis.

Teema on uudne, sest lõputöö koostajale teadaolevalt ei ole Eestis varasemalt uuritud volitatud ettevõtja süsteemi praktilist toimimist vaatamata sellele, et süsteem toimib Eestis alates 2008. aastast. Lõputöö lisaväärtus seisneb selles, et Maksu- ja Tolliametile tehakse uurimustulemuste põhjal ettepanek volitatud ettevõtja süsteemi edasiseks arendamiseks, mis hõlmaks meetmeid volitatud ettevõtjate arvu suurendamiseks.

Lõputöö uurimisprobleem põhineb asjaolul, et ettevõtjad ei tunne piisavalt huvi volitatud ettevõtja staatuse vastu. Huvipuuduse põhjused ei ole teada, seetõttu on raskendatud ka MTA strateegiliste eesmärkide saavutamine. Vastavalt Maksu- ja Tolliameti 2017. aasta andmetele on Eestis 29 volitatud ettevõtja staatusega ettevõtet. Kuigi tegelikkuses ettevõtteid, kes vastavad volitatud ettevõtjate süsteemi nõuetele ning tegelevad rahvusvahelise kaubandusega, on oluliselt rohkem.

Lõputöö eesmärgiks on välja selgitada volitatud ettevõtja süsteemi toimimine Eestis.

Lõputöö eesmärgi täitmiseks on püstitatud järgmised uurimisülesanded:

1. Anda ülevaade väliskaubanduse ja tolli olemusest.
2. Anda ülevaade volitatud ettevõtja süsteemist.
3. Selgitada välja volitatud ettevõtja süsteem Eestis.
4. Selgitada välja volitatud ettevõtja süsteemi puudused Eestis.

Lõputöös kasutatakse kombineeritult kvalitatiivset ja kvantitatiivset uurimismeetodit. Viiakse läbi küsitlused tolliametnikega, kes oma igapäevases tegevuses puutuvad kokku volitatud ettevõtjate teeninduse ja lubade haldamisega, ning volitatud ettevõtjatega. Lisaks viiakse läbi intervjuu ettevõtete esindajatega, kes taotleavad või kavatsesvad taotleda volitatud ettevõtja staatust.

Lõputöö koosneb kahest peatükist, mis on jaotatud kaheks alapeatükiks. Esimeses peatükis selgitatakse väliskaubanduse ja volitatud ettevõtjate olemust. Esimeses alapeatükis antakse ülevaade väliskaubanduse, logistika ja tarneahela olemusest ning teises alapeatükis antakse ülevaade volitatud ettevõtja süsteemist ja volitatud ettevõtjate peamistest soodustustest.

Teises peatükis selgitatakse välja volitatud ettevõtjate arvukus ja valdkonnad. Esimeses alapeatükis selgitatakse, mis liiki sertifikaate taotletakse kõige rohkem, millised soodustused on enim kasutatavad, mis on volitatud ettevõtja sertifikaadi omanike tegevusaladeks ja kuidas ettevõtjad hindavad volitatud ettevõtja sertifikaadi efektiivsust ning vajalikkust. Teises alapeatükis selgitatakse volitatud ettevõtjate süsteemi toimimist läbi intervjuude, tuuakse paralleele maksuhalduri ja ettevõtjate vastuste vahel, selgitatakse välja süsteemi probleemid ja süsteemi laiendamise ning võimalused.

Lõputöös kasutatakse nii eesti kui võõrkeelset erialakirjandust sh teadusartikleid, uurimistöid, Eesti Vabariigi seadusi ja Euroopa Liidu õigusakte 01.11.2016 seisuga.

1. VÄLISKAUBANDUSE JA VOLITATUD ETTEVÕTJA SÜSTEEMI OLULISUS

1.1 Väliskaubanduse ja tolli olemus

Väliskaubandus on vajalik enamikule riikidest nii majanduslikult, kui ka sotsiaalselt. Seda on vaja fundamentaalsete majandusülesannete lahendamiseks. Üheks eesmärgiks on riigi elanike vajaduste rahuldamine. Kuna majandus-, loodus- ja inimressursid on jaotatud riikide vahel ebavõrdselt, on olemas vajadus kaubanduse ja kaubavahetuse järele.

Väliskaubandus on kaubavahetus, mis toimub kahe, või rohkem erinevast riigist pärit ettevõtete vahel. Väliskaubandus hõlmab kaupade väljavedu ehk eksporti, kauba sissevedu ehk importi ja transiiti. Rahvusvahelisel tasandil reguleerib väliskaubandust Maailma Kaubandusorganisatsioon (edaspidi WTO) koos teiste rahvusvaheliste organisatsioonidega s.h ka Euroopa Liiduga. Väliskaubandus on riigimajanduse oluline näitaja. Väliskaubandus toimub kommertstehingute kaudu ja seda vormistatakse väliskaubanduse lepingutega. Väliskaubanduse kiirem kasv võrreldes maailma majanduse arenguga iseloomustab maailma globaliseerimist. (Tanning L., Tanning T., 2009, lk 34).

Seda kinnitab ka arvukate institutsioonide loomine nagu Euroopa Liit, Rahvusvaheline Valuutafond (IMF), WTO ja muud. Tänapäevane maailmamajandus areneb kiiremini kui varem. Luuakse majanduslikke sidemeid riikide ja majandusblokkide vahel ning rahvusvahelised ettevõtted asutavad organisatsioone üle maailma ning tegutsevad väljaspool rahvuslikke piire. (Tanning, 1999, lk 81) Rahvusvahelise ettevõtluse kiire areng toob kindlaid muutusi maailma poliitikasse. Poliitilised otsused mõjutavad sageli väliskaubandust.

Euroopa Liit on muutunud üheks maailma suuremaks ja tähtsamaks kaubandusliiduks. Väliskaubanduspoliitika on EL ühispoliitika valdkond. EL osaleb aktiivselt maailmakaubanduse arengul ning rahvusvahelistel läbirääkimistel, mis toimuvad WTO või teiste rahvusvaheliste organisatsioonide raames. Euroopa Liidu kiire majanduslik kasv on teinud temast ühe maailma tähtsama kaubanduspartneri. (Tanning, 2002, lk 313)

Üheks olulisemaks Euroopa Liidu eesmärgiks oli ühisturu loomine. Sellega üritati saavutada majanduse ning kaubanduse suurem kasv, millest saaksid kasu kõik liikmesriigid. Alates 1. jaanuarist 1993. aastast ei eksisteeri Euroopa Liidu sisest

tollikontrolli. See tähendab, et alates sellest hetkest ei registreerita tollideklaratsioonides kaupade liikmesriikide vahelist liikumist. Seoses ühisturu loomisega analüüsib Euroopa Liit väliskaubandust kahes osas: ekstra - EL, mis tähendab kaubandust liiduväliste ehk kolmandate riikidega ja intra EL, mis tähendab liikmesriikide omavahelist kaubandust. (Tanning, 2002, lk 313) Euroopa Liidu ühisturu olemasolu on oluliselt vähendanud kauba liikumise järelevalve vajadust. Tänu sellele on võimalik säästa ressursse ja ametnikke ümber suunata liiduväliste riikide kaupade üle järelevalve teostamisele.

Selleks, et riik saaks mõjutada väliskaubandust, rakendatakse majanduspoliitilisi meetmeid. Vaatamata sellele, et kaubanduse laiendamine aitab kaasa riigi arengule, rakendavad enamik riike mitmesuguseid piiranguid kaubandusele. Kõige vanem ja kõige tõhusam kaubanduspiirangute tüüp on tollimaksud s.h ka aktsiisimaksud, mida arvestatakse, kui kaup ületab riigipiiri (Ebre, 1994, lk 5). Tollimakse rakendatakse kõikidele kolmandatest riikidest imporditavatele kaupadele. Tollimaksude määr on seotud WTO kokkulepitud määraga ning see ei tohi olla kõrgem WTO-s kokkulepitust. (Kedelauk, L., 2007) Tollimaksumäärade tõstmine tagab riigisisese tootmise.

Mõnedel juhtumitel piiravad riigid väliskaubandust. Selline olukord võib juhtuda kui mõne arengumaade majandus sõltub põllukultuurist või tootest. Kui riik sõltub ühest tootest, on alati oht, et ikaldus või hinnalangus võib viia riigi pankrotti. Sellise probleemi vältimiseks on soovitatud majanduse mitmekesistamiseks toetada tollimaksudega uute majandusharude loomist. (Ebre, 1994, lk 18)

Toll on ametiasustus, mille eesmärgiks on maksude kogumine ja riigi siseturu kaitsmine. Toll piirab keeldude ja piirangutega kaupade liikumist, tõkestab salakauba riigi territooriumile sattumist ja ebaseadusliku kaubanduse levikut. Kiire väliskaubanduse areng ning reisijate liikumisvabadus suurendavad ka salakaubanduse võimalikkust, kuid tolli piiratud inim- ja tehnilisi ressursse arvestades ei ole võimalik kõiki liikumisi kontrollida. Samuti ei saa toll piirata kauba- ja reisiliiklust. Efektivsemaks toimimiseks kasutab toll riskide hindamist. Riskide hindamisel on vaja ressursse otstarbekamalt kasutada, et salakauba avastamise arv suureneks (Talvik, 1997, lk 9). Olenevalt tollijärelevalve iseloomust (sõiduauto läbivaatus või laeval kauba järelevalve) erinevaid riskitüübid ja käitumisviisid.

Toll klassifitseerib riske kolme kategooriasse. Esimeseks on strateegiline risk. See tähendab, et tollis igakülgselt informatsiooni läbi töötades on võimalik välja jätta madala riskiga seotud alad ning sekkuda tuleb ainult seal, kus see on vajalik. Teiseks on operatiivne risk. Riski operatiivne ohjamine tähendab näiteks importööride kontrolli taseme kindlaksmääramisel või otsuste tegemisel personali ja tehnika jaotamise kohta. Ja kolmas riski tüüp on taktikaline. Seda kaustatakse tolliametnike töökohtadel konkreetsetes olukorras. Tolliametnik otsustab ise milliseid reisijaid või sõidukeid tuleb kontrollida. Kaupade impordi või ekspordiga seotud riskid hõlmavad kahte riski liiki. Esimeseks liigiks on riigitulud. Siia kuuluvad tollimaksud, riigisisese maksud, tariifkvoodid ja muud. Teiseks liigiks on mitte riigitulud, kuhu kuuluvad salakaubad, tulirelvad, ohustatud taime- ja loomaliigid ning võltsitud kaubad. Riskide hindamine sellises kontekstis on tõenäosuse hindamine, millega toll saab tuvastada kontrolli käigus deklareerimata, või mittetäielikult deklareeritud kaupa või salakaupa. (Talvik, 1997, lk 10-11)

Väliskaubanduse lahutamatuks osaks on logistika. Logistika kohta puudub ühtne ja ainus määratlus. Erinevatest allikatest võib leida erinevaid logistika määratlusi. Logistikas puutuvad kokku tegevusalad, mille keskmes on materiaalse väärtuste ja info liikumine ning selle ettevalmistamine alates toorainest ja lõpetades lõppkliendiga. Omavahel seotud logistikategevused moodustavad tarneahela. Tarneahel on logistiline võrgustik millega liigutatakse toode või teenus tarnijalt kliendile. (Kiisler, 2011, lk 15-17) Globaalsete tarneahelate olemasolu nõuab riigilt tõhusat kontrolli.

Tarneahela toimimiseks vajalikud tegevused ja nende ladus koostöö moodustavad logistika objekti. Logistikas on kolm peamist vastutusala. Need on transport, ladustamine ja varude haldamine. Need alad on seotud sellisel viisil, et saaks tagada tarneahela majanduslikult tõhusa toimimise. (Kiisler, 2011, lk 18) Tarneahela põhimõte seisneb selles, et materjalid ja tooted liiguvad tooraineallikatest lõppkliendile. Tarneahel ulatub algtarnijast kuni lõpptarbijani. Tarneahelas on mitu liiget, kuhu võivad kuuluda mitu tarnijat ja klienti, mis sõltub tarneahela eripärast ja vaadeldava ettevõtte paiknemisest. (Suursoo, 2012, lk 63). Lisaks osalevad tarneahelas ettevõtjad-vahendajad, kes ostutavad tarneahela vahendusteenuseid. Näiteks tolliaagentuur, kes tegeleb kaupade tollivormistusega või ladustaja, kes osutab kauba ladustamisteenust. Mida rohkem on liikmeid tarneahelas, seda kallim on lõpptoode.

Rahvusvahelised tarneahelad on otseselt seotud riskidega. Eesti Entsüklopeedia määrab riski mõistet järgmiselt: *“Risk on mingi toimingu või ettevõtmisega kaasnev kehalise, ainelise või muu kahju tekkimise võimalus“*. Kõik majandusprotsessid, sh ka väliskaubanduslikud ja logistilised protsessid peidavad endas riske. Kõige olulisemad riskid ettevõtluse jaoks võib jagada neljaks. Esimeseks grupiks on ettevõtja ning tema tegevusest tulenevad riskid. Siia kuuluvad finantsriskid, maineriskid, tootmisprotsessis tekkivad riskid ja inimfaktor. Teiseks grupiks on süsteemiriskid. Siia kuuluvad kauba kadumise ning kahjustamise riskid tarne ajal, infovoo katkestamisest või info puuduslikkusest tulenevad riskid ja teenuste kvaliteedi riskid. Kolmas grupp on taustariskid. Need on poliitilised ja seadusandlusest tulenevad riskid, looduskeskkonna riskid ja sotsiaalse keskkonna riskid (näiteks vargused). Viimaseks riskigrupiks on ajafaktorist tulenevad riskid. Ajariskid on planeeritud ajagraafikust erinevad tulemused. Need riskid ohustavad ettevõtete lepinguliste kohustuste täitmist. (Suursoo, 2012, lk 62-63)

Tarnete viivituste põhjusteks võivad olla erakorralised olukorrad kaupade vedamise käigus, ebakvaliteetne teenuste osutamine teiste tarneahela liikmete poolt ja aeglane tollihaldamine. Maailmas toimub pidev riikidevaheline kaubavahetus, mille katkematuks toimimiseks vajavad ettevõtted kindlat ajaplaani, millal kaup saabub ühest punktist teise. Tollitoimingud võtavad palju aega rahvusvahelises kaubanduses. Selleks, et tagada ettevõtte efektiivsus, peavad tollitoimingud toimuma kiiresti ja efektiivselt.

Maailma väliskaubandust ohustab terrorism, mis võib oluliselt kahjustada maailma majandust. Tolliamministratsioonid on sellised organid, mis kontrollivad ja juhivad rahvusvahelisi transpordivooge. Sellega nad saavad unikaalse staatuse, mille abil tõhustatakse tarneahela ohutus ja hõlbustatakse sotsiaalset ja majanduslikku arengut. Partnerlus tolliorganite ja ärimaailma vahel on võimalik vaatamata sellele, et nende huvid on suurel määral vastandlikud. Terrorirünnakud kiirendasid taolise partnerlussüsteemi loomist, kus riik teeb tihedat koostööd erasektoriga. (Кунавич, 2013, стр 176) Tekkis vajadust süsteemi järele, mis tõhustaks kaubanduse ohutust ning samal ajal ei nõuaks liiga olulist aja- ja ressursikulu.

Maailma tolliorganisatsioon (World Customs Organisation, edaspidi WCO) võttis vastu väljakutse arendada uut strateegiat, mis tõhustaks maailmakaubanduse ja rahvusvahelise

tarneahela ohutustaset. Uus strateegia peab toimima sellisel viisil, et see ei takistaks maailmakaubandust, vaid hoopis soodustaks selle arengut. Maailmakaubanduse tarneahela ohutustaseme tõhustamine on üheks sammuks ühises protsessis, mis kindlustab ja valmistab maailma tolliadministratsioone ette uueks maailmakorraks. Eesmärgi saavutamiseks löid WCO liikmed režiimi, mis võimaldab laiendada ja kergendada maailmakaubandust. (World Customs Organisation, 2012b) Eesmärgi saavutamiseks oli vaja luua süsteem, mis ühendaks nii tolliorganeid, kui ka ärimaailma esindajaid ühise eesmärgi nimel.

Kokkuvõtvalt järeldub, et väliskaubanduse maht maailmas kasvab pidevalt. Kaubavahetuse käibe suurenemine ja selle vaba liikumine toob kaasa teatud riske nii rahvusvahelistes tarneahelates osalevate ettevõtjate jaoks, kui ka riikide jaoks. Maailmakaubanduse ohutustaseme suurendamiseks on tarvis luua süsteem, mis ühendaks nii ettevõtjaid, kui ka riiklikke institutsioone eesmärgiga teha rahvusvahelist kaubandust turvalisemaks, kiiremaks ja lihtsamaks. Euroopa Liidu ühisturg on vähendanud kauba liikumise järelevalve vajadust. See võimaldab säästa ressursse ja ametnikke ümber suunata liiduväliste riikide kaupade üle järelevalve teostamisele. Rahvusvahelise kaubanduse liiduväliste riikide kaupade üle järelevalve teostamisele. Rahvusvaheline kaubanduse tarneahel võib toimida kasutades vahendajaid, näiteks tolliagenteure. Mida rohkem on tarneahelas liikmeid, seda keerulisem on tagada järelevalve tõhusust.

1.2 Volitatud ettevõtja süsteemi olemus

Rahvusvaheline kaubandus on majandusedu olulisem instrument. Maailma kaubandus on haavatav erinevate riskide ja ohtudega, mis võivad kahjustada oluliselt maailmamajandust. Rahvusvahelise kaubanduse ohutuse suurendamine on tähtis ülesanne kogu maailma ühtsuse jaoks. Tagamaks selgust on loodud ühtne volitatud ettevõtjate käsitusviis.

2005. aasta juunis toimus Brüsselis WCO nõukogu istung, kus WCO liikmed, kes esindasid maailma tolliorganeid, võtsid ühehäälselt vastu "SAFE Framework of Standards of Secure and Facilitate Global Trade" (edaspidi SAFE) programmi. See on unikaalne dokument, mis iseloomustas uue ohutu kaubandusrežiimi sündi. Kasutusele võeti uus programm, mis reguleeris kaupade juhtimist riigipiiride ületamisel. Koostöö tolliadministratsioonide ja äriühingute vahel kasvas pidevalt. Sellest ajast alates jätkub SAFE programmi uuendamine ja täiustamine. (World Customs Organisation, 2012b)

SAFE standardid koosnevad neljast põhielemendist. Esiteks sissetuleva, väljamineva ning transiitkauba elektroonilise eelteatise nõuete harmoniseerimine. Teiseks kohustus juhtida ning analüüsida riske, eesmärgiga lahendada tarneohutuste probleem. Kolmandaks teostab saatja riigi tolliasutus kauba ning transpordivahendite läbivaatuse, kasutades läbivaatuseks röntgenseadmeid ja kiirgusdetektoreid. Neljandaks annavad tolliasutused ettevõtetele, kes täidavad rahvusvahelise tarneahela minimaalseid ohutusnõudeid ning kasutavad efektiivseid töömeetodeid, soodustusi. (World Customs Organisation, 2012b) Esialgne programm ei olnud täiuslik ning tekkisid probleemid, mis vajasisid lahendamist. Programmi täiustatakse ja puudused likvideeritakse. Kuigi programmi täiustamine on kauakestev protsess, mille käigus tekivad uued probleemid, mis vajavad lahendamist.

WCO SAFE standardid baseeruvad kahel sambal (Несторишен, Туржанский, 2016, стр 151):

1. Kokkulepe tolliorganite vahel ja nende partnerlusel.
2. Kokkulepe tolliorganite ja äri sektorite vahel.

SAFE versioon sai 2007. aastal juurde täienduse, mis kirjeldab nõudeid tolliadministratsioonidele ja volitatud ettevõtjatele (edaspidi AEO). Esialgselt oli AEO formaat loodud eraldi dokumendina. Täiendus lisati juurde kuna tekkis vajadus, et tolliadministratsioonidele ja äriühingutele oleks selline lahendus palju mugavam ja kasulik, et kõik SAFE põhisätted ja sätted, mis puudutavad AEO-d, oleksid kättesaadavad ühe dokumendina. (World Customs Organisation, 2012b)

AEO süsteemi kontekstis on ettevõtete ja tolliorganite koostöö aluseks partnerlus ja ühiste eesmärkide saavutamine. Iga riigi AEO standardid kooskõlastatakse kohalike õigusaktidega. AEO süsteem võib osaliselt muutuda, sõltuvalt liikmesriikide riigisisestest õigusaktidest. Tolliorganid teevad omavahel koostööd, millega tagatakse efektiivne kontroll. (Зыков, Котов, 2016, стр. 61)

Tolliorganid ei saa pakkuda kõigile samasuguseid eeliseid, kuid oluline on luua rahvusvahelisel tasemel tunnustatud põhieeliseid rahvusvahelise kaubanduse lihtsustamiseks. Need lihtsustused võivad olla volitatud ettevõtjatele kättesaadavad kõikide rahvusvaheliste programmide jaoks. Kõigepealt peavad olema lihtsustuse programmid läbipaistvad ja põhjendatud. (Private Sector Consultative Group, 2010) 2010. aasta juunis esitas WCO ohutuse ja maailmakaubanduse lihtsustamise tollimeetmete komplekti, mis

liitis kokku kõik dokumendid, mis toetavad SAFE rakendust. Siia kuuluvad näiteks SAFE integreeritud tarneahela juhtimis juhend, AEO printsiibi realiseerimise juhend, AEO kompendium, AEO eelised. (World Customs Organisation, 2012b)

AEO süsteemis on kaks peamist rakendussätet. Esimeseks on AEO rakendusjuhised (the AEO Implementation Guidance), mis annab tehniliseid baasjuhiseid AEO süsteemi rakendamiseks ja teiseks on AEO kompendium (the Compendium of AEO Programmes), mis summeerib informatsiooni, eksisteeritavatest AEO programmidest. (World Customs Organisation, 2012b) Neid baasjuhiseid täiendatakse ja täiustatakse vastavalt vajadusele.

Maailma tolliadministratsioonid jätkavad ohutusstandardite tugevdamist ning tollivormistuse lihtsustamist WCO rahvusvaheliste standardite rakendamisega. Ohutusstandardite tugevdamise baaselementideks on AEO süsteemi programmid, mis sisaldavad riskide juhtimist ning annavad tolliadministratsioonidele võimalusi efektiivseks toimimiseks piiratud ressursside kasutamisel. Seoses sellega arvab maailma kaubandusühing, et kasu ja kvaliteet on väga tähtsad aspektid AEO süsteemi realiseerimisel. AEO akrediteerimiseks kulutatud ressursid peavad olema materiaalselt mõõdetavad. AEO süsteemi ühtne sobivus ja vastastikune tunnustamine lihtsustavad tolliprotseduure ning aitavad kaasa ohutuse bilansile ja tarneahelate lihtsustamisele. AEO süsteem võimaldab efektiivselt planeerida ohutusmeetmeid ja julgestada rahvusvahelist tarneahelat. (World Customs Organisation, 2012a)

Euroopa Komisjon esitas AEO süsteemi kahel põhjusel. Esimeseks põhjuseks oli vajadus tõsta ohutuse tase rahvusvahelises tarneahelas ning tagada parimaid maailmakaubanduse tingumusi. Teine põhjus oli vastus USA-le ja nende C-TPAT (Trade Partnership against Terrorism) süsteemile. (Erceg, 2014) AEO programm sätestab tingimused, mis vähendavad rahvusvahelise tarneahela ohutuse haavatavusi ja aitavad kaasa paremale tarne planeeringule ning tagavad paremat infovahetust (Ahokas, Hints, 2012, p. 18).

AEO süsteemi õiguslik alus oli sätestatud ühenduse tolliseadustiku (edaspidi ÜTS) määrusega 1875/2006, määrus 1192/2008 sätestas iga AEO sertifikaadi tüübile tollialaseid lihtsustusi. Määrusega 197/2010 sätestati ajalisi piiranguid AEO sertifikaadi väljastamiseks. Praegune AEO süsteem on reguleeritud Liidu tolliseadustikuga (edaspidi LTS), mis kehtib alates 1. maist 2016. (Erceg, 2014)

AEO süsteem toob kasu nii ettevõtjatele kui ka riikidele. AEO tunnustamine Euroopa Liidus tolliväliste asutustega võib säästa ettevõtjatele üsna palju ressursse. Riskituvastamine muutub tõhusamaks. Tänu AEO süsteemile on tolliasutustel võimalus keskenduda äriühingutele, kes on suurema riskitasemega. See suurendab võimalusi ohtlike kaupade avastamiseks, väikese osa kaubasaadetiste suhtes tehtavate kontrollide käigus. (Euroopa Komisjon, 2015)

Üheks oluliseks eeliseks ettevõtjale, kes taotleb AEO staatust on selle staatuse vastastiku tunnustamise võimalus. Iga AEO süsteemiga liitunud riik, peab sõlmima vastastikuse tunnustamise kokkuleppe teiste riikidega, kus on rakendatud sama süsteem. SAFE standardid defineerivad vastastikust tunnustamist järgmiselt: “tegevus või otsus, mis on esitatud nõuetekohaselt ühe tolliorgani poolt, tunnustatakse teiste tolliorganitega“. Vastastikune tunnustamine võimaldab vähendada kontrollivajadust, millega lihtsustub kauba liikumine rahvusvahelises tarneahelas ning riskitase langeb. (World Customs Organisation, 2012a)

AEO süsteemi laiendamine kiirendas üleminekut vastastikuse tunnustamise lepingutele, mis sõlmitakse programmi raames kolmandate riikidega. See on aidanud kaasa WCOga sätestatud eesmärgi saavutamisele. Vastastikune tunnustamine kergendab oluliselt suhtlemist kaubanduspartnerite vahel. Euroopa Liit sõlmis vastastiku tunnustamise lepingud Norra, Šveitsi, Jaapani, Andorra, USA ja Hiinaga. Edaspidised läbirääkimised AEO staatuse vastastiku tunnustamise lepingute sõlmimise kohta Euroopa Liidu kõige olulisemate kaubanduspartneritega kavatsetakse viia läbi lähitulevikus. (Laszuk, 2016)

Vastastikuse tunnustamise printsiibi praktilisel rakendamisel on teatud probleemid, mis vajavad lahendust. Näiteks meetmete ekvivalentsus, AEO andmete vahetus, terviklikkus ja andmekaitse. Parimaks lahenduseks oleks lepingu sõlmimine kõikide volitatud ettevõtjate vahel. (Weerth, 2011, p. 379) Ühised nõudmised ja vastastikune tunnustamine on olulised instrumendid rahvusvahelises kaubanduses, kuna see muudab tarneahelaid efektiivsemaks ja vähendab ettevõtete administratiivset koormust (Fletcher, 2007).

AEO staatuse vastastiku tunnustamise lepingutest tulenev soodustus jõustub äripartnerite tunnustamisega AEO sertifikaadi taotlemisel. Kui Euroopa Liidu ettevõtte taotleb AEO staatust, tuleb taotlusesse kirjutada oma teise riigi partneri ärinimi, aadress ja AEO koodi. Kui äripartner asub riigis, kellelega sõlmiti vastastikku tunnustamise leping, siis kõik soodustused ja lihtsustused rakendatakse automaatselt. Automaatselt rakenduvate

lihtsustuse saamiseks peab AEO loa omanik teatama oma EORI numbriga partnerriigi äripartnerile. EORI number on väliskaubanduse tegeva ettevõtte identifitseerimisnumber. Äripartner omakorda sisestab EORI numbriga vastavale impordideklaratsioonile. (European Commission, 2017a)

AEO staatust taotlevatele ettevõtjatele on absoluutselt vajalik vastata AEO staatuse saamise jaoks sätestatud kindlatele tingimustele. Need nõuded ei tohi olla liiga „pehmed“ ja lihtsad. Peamiseks AEO süsteemi põhimõtteks ja võtmesõnaks on turvalisus. „Kahtlased“ ettevõtted ei tohi osaleda süsteemis. Samas need nõudmised on rangelt objektiivsed, et need ei takistaks usaldusväärseid ettevõtteid selle sertifikaadi omandamisel. (ЗЫКОВ, 2016)

AEO taotlemine on kauakestev protsess, mis vajab põhjalikku ettevalmistust. Eeldatakse, et sõltuvalt sellest, millist sertifikaati taotletakse ning milline on ettevõtte ärimudel ja äritegevus, peab ettevõtte organiseerima oma tegevust sellisel viisil, et see vastaks AEO süsteemi nõuetele. Kõik ettevõtte tollitegevustega seotud riskid peavad olema minimaalsed ja identifitseeritavad. AEO nõuetega tutvumiseks on kohustuslik täita enesehindamise küsimustik. Küsimustik on töövahend, millega ettevõtja annab oma tegevusele ülevaate ning hindab ettevõtte vastavust AEO nõuetele. (European Commission, 2016)

Taotluse AEO staatuse saamiseks võib esitada iga Euroopa Liidu territooriumil asutatud ettevõtja, kes osaleb rahvusvahelises tarneahelas ja on seotud tollialaste õigusaktidega hõlmatud tegevustega. Ettevõtjal tuleb saata taotlus Euroopa Liidu liikmesriigi pädevale tolliorganile. Tolliorgan informeerib kõiki liikmesriike vastuvõetud taotlusest ning sisestab taotluse Euroopa Liidu AEO andmebaasi. (European Commission, 2017b) Enne taotluse esitamist soovitatakse tutvuda Euroopa Komisjoni AEO staatuse suunistega ning läbida Euroopa Komisjoni AEO veebipõhine koolitus (Maksu- ja Tolliamet, 2017).

Volitatud ettevõtja süsteem Euroopa Liidul reguleeritakse Liidu tolliseadustikuga ja vastavalt LTS artikli 38 lõike 2 punktide a ja b, AEO staatus hõlmab kahte liiki sertifikaate. Esimeseks liigiks on tollialaseid lihtsustusi võimaldav sertifikaat-AEOC ning teiseks on turvalisuse ja julgeoleku valdkonna soodustusi reguleeriv sertifikaat AEOS. (Liidu tolliseadustik, 2013) Enne LTS jõustumist reguleeris AEO süsteemi Ühenduse tolliseadustik ning oli veel kolmas AEO sertifikaat - AEOF sertifikaat, mis hõlmas nii AEOC, kui ka AEOS sertifikaatidega ettenähtud soodustusi. LTS jõustumisega sellist sertifikaadi enam ei ole ja ettevõtjatel on võimalus taotleda mõlemat sertifikaadi. (Liidu

tolliseadustik, 2013) Sõltuvalt sertifikaadi liigist võimaldab AEO staatus erinevaid soodustusi ja hõlbustusi. AEOC sertifikaat sätestab hõlpsama juurdepääsu tollialastele lihtsustustele. Teostatakse vähem füüsilisi ja dokumendi kontrole ning võimaldatakse eelteatamine tollikontrollist enne kauba esitamist - v.a turvalisuse ja julgeoleku valdkonnaga seotud kontrole. AEOS sertifikaat võimaldab selle omanikule kasutada turvalisuse ja julgeolekuga seotud hõlbustusi. Näiteks, ettevõtte saab eelteatamise füüsilisest kontrollist enne kauba saabumist liidu territooriumile, soodustused liiduväliste riikidega vastastikuse tunnustamise lepingute alusel. Mõlemat tüüpi sertifikaadid võimaldavad kontrolli eelisjärjekorras, kui saadeti viiakse kontrolliks ja võimalust taotleda kauba esitamise kohast erinevat kontrolli kohta. (vt lisa 1)

Euroopa Liidu seadusandlus võimaldab kohaldada ka siseriiklikke soodustusi. Nende soodustuste sisu võib varieeruda sõltuvalt riigi seadustest. Eestis on kaks AEO siseriiklikku soodustust. Üheks soodustuseks on maanteepiiripunkti ületamine eelisjärjekorras. Eraldi järjekorras piiriületuseks võib võtta ootejärjekorras koha sõidukile, millega veetava kauba eksportija on ka kauba omanik, kui kauba eksportijal ja temaga veolepingu sõlminud isikul on volitatud ettevõtja staatus. See soodustus on suunatud eksportijate toetamisele. See soodustus on ettenähtud AEOS sertifikaadiga. Teiseks siseriiklikuks soodustuseks on võimalus AEO staatuses volitatud kauba saatjale või saajale transiidi tolliprotseduuril (v.a TIR-protseduuril) edastada asendustoiminguga alustatud või lõpetatud transiidideklaratsioonid elektroonselt (mõlemat tüüpi sertifikaat). (vt lisa 1)

Kokkuvõtvalt saab järeldada, et AEO süsteem sai alguse WCO SAFE programmist ja baseerub programmi teisel sambal. AEO süsteem tõhustab ohutuse taset rahvusvahelises tarneahelas ning tagab paremaid maailmakaubanduse tingimusi. Süsteemi aluseks on partnerlus äri sektori ja tolliorganite vahel. Üheks AEO süsteemi prioriteediks on vastastikuse tunnustamise lepingute sõlmimine, mis soodustab AEO süsteemi arenemist ning muudab ja oluliselt kergendab suhtlemist kaubanduspartnerite vahel. Süsteem lihtsustab tolliformaalsuste teostamist ja toob kasu nii tolliorganitele kui ka ettevõtjatele. Tolliamministratsioonid loevad AEO süsteemi maailmakaubanduse tõhusaks kaitsevahendiks.

2. VOLITATUD ETTEVÕTJA SÜSTEEMI RAKENDAMINE EESTIS

2.1. Volitatud ettevõtja süsteem ja selle aspektid

AEO süsteemi arenemise suundumuste mõistmiseks Eestis on vajalik tagasiside ettevõtjalt, kes omavad seda staatust. AEO süsteemi tegutsemise kõikide aspektide põhjalik analüüs aitab selgitada süsteemi puuduseid ning leida nendele lahendused.

Esimene Eesti ettevõtte sai AEO staatuse 2008. aastal ja praegusel hetkel Eestis on registreeritud 29 AEO staatusega ettevõtjat. Eestis on vähe AEO staatusega ettevõtjaid. 2016 aastal on Eestis ametlikult registreeritud 15 348 ettevõtet, mis on seotud kauba ekspordiga ja 25 991, mis tegelevad impordiga (Statistikaamet, 2016). Kõik need ettevõtted tegelevad väliskaubandusega ja teoreetiliselt võivad taotleda AEO staatust.

Viidi läbi küsitlusi AEO staatusega ettevõtjate (vt lisa 2) ning Maksu- ja Tolliameti esindajate (vt lisa 3) seas eesmärgiga välja selgitada 2017.aasta seisuga Eesti AEO võrgustiku arenemise rahuloluga AEO staatusega ettevõtjate seas, tuvastada AEO staatusega ettevõtjalt saadud ja analüüsitud teabele tuginedes AEO süsteemi võimalike puudusi ja nõrkusi ning leida ja võimalusel uurida põhjusi, mille tõttu potentsiaalsed taotlejad ei soovi taotleda AEO staatust. Uuring viidi läbi ajavahemikul 01.01.- 20.03.2017. Küsitlemiseks kasutati Google Forms keskkonda. Küsitlus, mis oli koostatud AEO ettevõtjatele, saadeti elektroonilise posti kaudu kõikidele AEO staatust omavatele ettevõtjatele seisuga 2017 a. jaanuarikuu (kokku 29). Teine vastavasisuline küsitlus saadeti seitsmele MTA Tolliosakonna tollitalituse, legaalse kaubanduse kontrollitalituse ja tollipoliitika rakenduse talituse ametnikele. Esimesele küsitlusele vastas 17 AEO staatusega ettevõtjat ning teisele küsitlusele vastas neli Maksu- ja Tolliameti ametnikku. Läbiviidud küsitlused olid anonüümsed, vastuste ja isikute andmed ei seostatud. AEO ettevõtjatele koostatud küsitluse abil sooviti välja selgitada mis tüüpi sertifikaati eelistatakse kõige rohkem, ettevõtete tegevusalasid, nende rolli tarneahelas, millistest allikatest said ettevõtjad teada AEO süsteemist, ettevõtjate teadlikkust AEO staatuse vastastiku tunnustamise lepingute olemasolu kohta, ettevõtjate arvamust sellest, mis eelised AEO süsteem kaasa toob, millised AEO soodustusi kasutatakse kõige rohkem, ettevõtete rahulolu AEO süsteemiga ning süsteemi puudusi ja rahulolematuse põhjusi.

Viidi läbi intervjuu kahe AEO staatust taotlevate ettevõtete esindajatega (vt lisa 5), ja ekspertintervjuu AS Silsteve kommertsdirektori asetäitjaga (vt lisa 6). Intervjuude abil sooviti välja selgitada, mis on taotlejate ettekujutus AEO süsteemist ja selle soodustustest, millised on nende ootused, kas taotlejate ootused ühtivad AEO ettevõtjate olukorrast hinnangutega ning viimaseks, mis infoallika kaudu saidid nad teada AEO süsteemist.

Kõikidest AEO staatust omavatest ettevõtjatest on küsitluses osa võtnud ja vastanud 58,6%, mida saab lugeda piisavalt representatiivseks valimiks. Esindatud on ettevõtjate erinevad tegevusalad (vt tabel 1). Mõnedel ettevõtjatel on mitu tegevusala ja mõned ettevõtjad osutavad kompleksteenuseid.

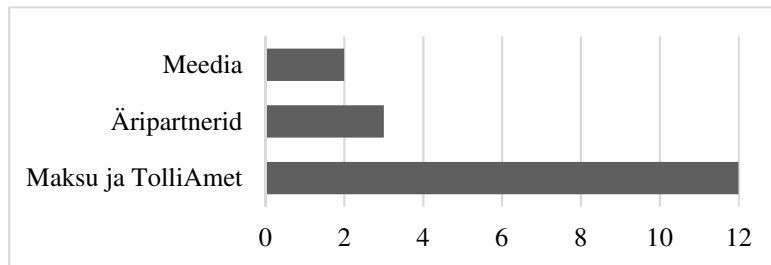
Tabel 1. Küsitletud ettevõtjate tegevusalad (autori koostatud)

Ettevõtte tegevusala	Arv
Laopidaja	5
Tolliagentuur	6
Ekspediitor	10
Tootja	1
Ekspordija	1

Küsitluse vastustest nähtub, et enamik vastanud AEO ettevõtjatest tegelevad ekspediitori teenustega, kuhu kuuluvad ka logistika ja transporditeenused. Tuleb mainida, et veoteenuste osutavad ettevõtted – vedajad ei ole esindatud tabelis. Teisel kohal on tolli agenteerimise teenused, mis on vastanute arvamusel ka logistilised teenused. Kolmandal kohal vastuste järgi on laopidamine. Laopidamine, ekspedeerimine ja tolli agenteerimine on vastanute arvamusel kompleksed logistikateenused. Need tegevusalad töö iseloomuga tingituna kattuvad. Ainult üks ettevõtja on tootja ning ekspordija. (vt tabel 1) See tähendab, et enamik vastanutest AEO staatusega ettevõtjatest on tarneahela mõistes ettevõtjad „vahendajad“.

2008 aastal Eestis läbi viidud uuringus selgus, et ettevõtjad, kes puutusid kokku rahvusvahelise kaubandusega ei olnud piisavalt informeeritud volitatud ettevõtja staatuse peamistest asjaoludest. Bauman (2008, lk 20) uuringu käigus selgus, et 66% vastanutest said teada volitatud ettevõtja süsteemist internetist ning 62% kolleegidelt ja tuttavatelt. Ükski vastanutest ei saanud infot volitatud ettevõtja süsteemist meedia kaudu (raadio, televisioon, ajakirjandus) teada. (Bauman, 2008 lk 20)

Lõputöö koostaja poolt läbi viidud küsitluse analüüsist selgus, mis infoallikate kaudu (vt joonis 1) AEO staatust omavad ettevõtjad said teada AEO süsteemist. Informeeritus ja teadlikkuse tõstmine etendavad suurt rolli AEO süsteemi toimimises ja arenemises.



Joonis 1. AEO informeerimise allikad (vastanud ettevõtjate arv) (autori koostatud)

Analüüsist järeldub, et Maksu- ja Tolliamet on peamine teavitusallikas. 12 (70,6%) küsitletud ettevõtjatest said teave AEO süsteemist Maksu- ja Tolliametilt. Kolm (17,6%) said teave oma äripartneritest ja kaks (11,8%) ettevõtjatest meedia kaudu. (vt joonis 1) Võrreldes 2008 aasta uuringuga võib väita, et tänasel päeval MTA on kõige suurim AEO teavitusallikas. Töö koostaja on arvamisel, et AEO süsteemi kohta võiks rohkem infot edastada läbi meedia (raadio, internet, televisioon, ajakirjandus).

52,9% küsitletud ettevõtjatel on nii AEOS (turvalisus ja julgeolek), kui ka AEOC (tollialased lihtsustused) sertifikaadid. Viis (29,4%) vastajat omavad AEOC sertifikaati ning kolmel (17,7%) on AEOS sertifikaat. (vt lisa 4 joonis 1). Sertifikaadi tüübi valik tuleneb ettevõtte tegevusalast. Vastavalt AEO staatusega ettevõtjate küsitluse vastuste analüüsile on enamusele ettevõtjatele kasulikum taotleda mõlemat sertifikaati.

58,8% küsitletud ettevõtjatel on äripartnereid analoogse AEO sertifikaadiga teistes Euroopa Liidu riikides (vt lisa 4 joonis 3). Partnerlus nende ettevõtete vahel baseerub usaldusväärsetel suhetel ning koostöö toimub efektiivsemalt ja toob kaasa paremaid tulemusi kuna formeeritakse turvaline rahvusvaheline tarneahel, mis põhineb kõrgetel ohutusstandarditel. Kuigi küsitlus näitab, et ainult kolmel (17,6%) küsitluses osalenutest, on äripartnerid kolmandates riikides, kellega Euroopa Liit sõlmis vastastiku tunnustamise lepingu (vt lisa 4 joonis 3).

AEO staatusega ettevõtjate küsitluse vastuste analüüsist selgus, et AEO süsteemi suurimaks eeliseks ettevõtjate seas on hea ärialane reputatsioon, mida eelistasid vastanutest 14 ettevõtjat. Seda eelistust saab lugeda AEO staatuse kaudseks soodustuseks ehk kaudseks

eeliseks. Korraldusliku- ja tehnilise eelise märkisid 13 ettevõtjat vastanut. 9 ettevõtjat leidsid, et AEO staatus tõhustab tarneahela ohutust ja see asjaolu on eeliseks nende tegevuses. Kindlasti pälvis tähelepanu see, et AEO staatuslega seotud finantsilisi eeliseid märkisid ainult 6 ettevõtjat (vt lisa 4 joonis 5). Saadud tulemustele tuginedes on võimalik tõdeda, et AEO sertifikaadi peamisteks eelisteks küsitluses osalenud AEO staatuslega ettevõtjate jaoks on hea ärialane reputatsioon ning korralduslikud ja tehnilised eelised. Saadud vastustest saab järeldada, et AEO sertifikaat annab staatuse omanikule tunnustust usaldusväärse äripartnerina. See on ettevõtte kvaliteedi ja usaldusväärse näitaja, mis soodustab uute klientide leidmist ja paremat koostööd äripartneritega.

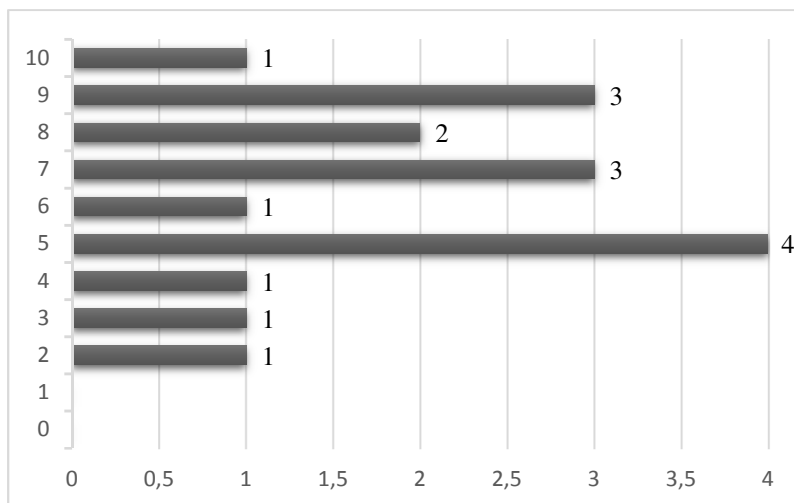
Küsitluse vastuseid analüüsid arvab lõputöö koostaja, et sertifikaadi saamiseks peavad taotlejate ettevõttesisesed töökorraldused ja toimingud vastama rangetele ohutusstandarditele. AEO sertifikaadi taotlemise ja auditiks ettevalmistumise protsessis ettevõtjad peavad üle vaatama ning viima vastavusse oma ettevõtte AEO staatuse nõudmistega ja vajadusel muutma sisekorraldusi, tegevuste juhendeid ja töötoiminguid. Lõputöö koostaja on arvamisel, et need muudatused parendavad ettevõtte üldtoimimist ja võimaldavad omakorda efektiivsemalt tegutseda oma valdkonnas.

AEO staatuslega ettevõtjate küsitluse vastuste analüüsist tuleneb, et enim on kasutatud AEOC sertifikaadiga ettenähtud soodustusi (vt lisa 4). Kaheksa ettevõtjat ehk (47,1%) vastanud ettevõtjate hulgast kasutavad hõlpsamat juurdepääsu tollialastele lihtsustustele. Edasi esitatakse AEO soodustuste kasutamine protsentuaalselt vähenemise järjekorras. Neli ettevõtjat (23,5%) valisid vastuseks kontrolli esmajärjekorras. Kaks ettevõtjat (11,8%) valisid vähem füüsilisi ja dokumendikontrolle ja kaks ettevõtjat valisid transiidi tolliprotseduuril alustatud/lõpetatud deklaratsioon elektroonselt. Ainult üks (5,8%) ettevõtja küsitletud hulgast valis maantee piiripunkti ületamise eelisjärjekorras. (vt lisa 4 joonis 6). Lisaks oli küsitluses võimalik valida kaks soodustust. Need soodustused on eeltestamine füüsilisest kontrollist ja eeltestamine kauba kontrollist enne kauba esitamist. Keegi ei valinud antud soodustusi küsitluse käigus.

AEO staatuslega ettevõtjate küsitluse vastusest AEO soodustustega rahulolu kohta analüüsist nähtub, et 14 ettevõtjat ehk 82,4% küsitluses osa võtnud ettevõtjatest on rahul AEO süsteemi soodustustega. Kolme ettevõtjat ehk 17,6% need soodustused ei rahulda. (vt lisa 4 joonis 7) Negatiivse vastuse korral paluti oma valikut põhjendada. Rahulolematuse põhjused käsitletakse alapeatükis 2.2.

Küsitluse vastuste analüüsist AEO süsteemi meetmete paremaks muutmiseks selgus, et 29,4% vastanutest arvavad, et AEO süsteemi võib paremaks muuta, kui ettevõtte saab suurema mõju tolli küsimustes. 29,4% vastanutest arvavad, et staatuse taotlemise menetlusprotsess on liiga raske ja seda tuleks lihtsustada. 23,5% vastanute jaoks praeguse AEO süsteemi soodustused ei ole piisavad ning MTA-l tuleb rakendada rohkem soodustusi, ühe vastanute arvates AEO süsteemi peab laiendama maksu valdkonna poole ning tooma kaasa maksualaseid soodustusi ja 11,8% vastanutest ei valinud ühtegi pakutavatest AEO süsteemi parendamise võimalustest. (vt lisa 4 joonis 8)

AEO sertifikaadi saamise raskust hinnati skaalal 0 kuni 10 (vt joonis 2) Raskuse all mõistetakse ettevõttesisesid muutusi, finantskulu ja muude ressursside kulusid. Vastused jagatakse kaheks grupiks. 0-5 on positiivne st sertifikaadi saamise protsess ei olnud raske. 6-10 on negatiivne st on olnud tõsised raskused sertifikaadi saamise protsessis.



Joonis 2. AEO sertifikaadi saamis protsessi raskus aste. (vastanud ettevõtjate arv) (autori koostatud)

AEO staatusega ettevõtjate küsitluse vastuste analüüsist nähtub, et 7 ettevõtjat (41,1%) on arvamusel, et AEO sertifikaadi saamise protsess on kerge ning ei koorma üleliigselt ettevõtjat. 10 ettevõtjat (58,9%) leiavad, et sertifikaadi saamise protsess on keeruline ning vajab olulisi ressursside kulutusi. (vt lisa 2)

Uuringu järgmiseks etapiks oli intervjuude läbiviimine ettevõtete esindajatega, kellel ei ole veel AEO staatust, kuid kes kavatsevad seda staatust taotlema hakata või kelle taotlus on juba menetluses (vt lisa 5) . Esiteks viidi läbi intervjuu AS Vopak E.O.S esindaja Juri

Fisheriga(vt lisa 9). AS Vopak on rahvusvaheline kontsern ning nafta ja naftasaaduste sadamaoperaator.

AS Vopak E.O.S taotleb nii AEO, kui ka AEOC sertifikaate. Juri Fisheri sõnult ettevõtte näeb kaht peamist eelist AEO süsteemis. Esimeseks on rahaline eelis, mis on seotud 0% määraga tagatisega. Teine eelis on lihtsustatud menetlus ja vormistus, mis säästaks palju aega dokumentide vormistamisel. AS Vopakil on tööpartnereid teistes Euroopa Liidu riikides, kellel on AEO sertifikaat ja nad on huvitatud

rahvusvahelise AEO tarneahela loomises. Hea ärialane reputatsioon on väga oluline eelis nende jaoks. AEO staatuse taotlemise protsess ei ole AS Vopaki jaoks keeruline. Ettevõtte tegeleb ohtlike materjalidega ning ettevõtte sees kehtivad ranged ohutusnõuded. Esindaja väitel ettevõtte vastab AEO standarditele ning ei vaja siseseid muudatusi. (vt lisa 9)

Teiseks viidi läbi intervjuu (vt lisa 5) EuroChem AS esindaja Jevgeni Budaloviga. Sillamäe sadamas asuv EuroChem Terminal Sillamäe AS on EuroChem Group AG tütarettevõtte, mis on maailma üks suurimaid väetiste tootjaid. Jevgeni sõnul kavatakse ettevõtte taotleda mõlemaid sertifikaate. AEO süsteemist sai ettevõtte teada Maksu-ja Tolliametist. Kuna antud äriühing, oma igapäevastes tegevustes, puutub kokku tolliga ning tollivormistusega on ettevõtte jaoks väga kasulik tolliformaalsuste lihtsustamine. Jevgeni sõnul soodustab AEO sertifikaat kaupade liikumist kogu tarneahela ulatuses ja säästab aega tolliformaalsuste lihtsustamise abil. (vt lisa 10)

Üheks sertifikaadi taotlemise põhjuseks on asjaolu, et ettevõtjal on partnerid, kes on Venemaal analoogse staatusega ja seetõttu nad soovivad arendada AEO tarneahelat Venemaa suunal, kuigi Euroopa Liidul puudub vastastiku tunnustamise leping Vene Föderatsiooniga. Ettevõtte peatas AEO taotlemise protsessi, kuna leiti, et praegu kontserni ärijuhtimise teatud aspektid ei vasta AEO nõuetele. Hea ärialane reputatsioon on samuti väga tugev argument AEO sertifikaadi taotlemiseks. Jevgeni sõnult see on üks peamistest põhjustest AEO staatuse taotlemisel. AEO süsteemi paremaks toimimiseks AS EuroChem peab oluliseks tollialaste lihtsustuse arendamist. (vt lisa 10)

Intervjuu analüüsi tulemustele tuginedes võib järeldada, et ettevõtete AEO staatuse saamise suuremaks motivatsiooniks on dokumendi vormistuse lihtsustused, hea ärialane reputatsioon ja rahalised soodustused. Kiirem vormistus säästab aega ning soodustab

kaupade liikumist. Hea ärialane reputatsioon lihtsustab koostööd partneritega ja näitab ettevõtte usaldusväärsust. AEO staatusega ettevõtjate küsimustiku vastusi AEO taotlejate vastustega võrreldes, võib järeldada, et kõige olulisemateks AEO soodustuseks on hea ärialane reputatsioon, mis on AEO staatuse kaudseks eeliseks ja tollialased lihtsustused, mis on AEO staatuse otseseks soodustuseks. Intervjuude analüüsist lähtuvalt selgus, et taotlejate visioon AEO soodustuste ja staatusest tulenevate eeliste kohta vastab tegelikkusele ja ühtib AEO staatusega ettevõtjate seisukohaga.

Tulemuste võrdlemiseks saadeti MTA ametnikele küsitlus. (vt lisa 3) Vastuste analüüsist nähtub, et pädevate ametnike hinnangul ei taju AEO ettevõtjad olemasolevaid AEO soodustusi eriliste soodustustena (v.a väiksem tollivõla tagatis tekkinud tollivõla tagamiseks), kuigi AEO süsteem toimib üldjuhul normaalselt. Eesti AEO süsteemi parendamiseks pakuvad ametnikud järgmisi parendusettepanekuid: uute siseriiklike soodustuste rakendamine, kiirliini arendamine piiriületusel ja erinevate valitsusasutuste vahelise koostöö tõhustamine. (vt lisa 7)

Viimaseks küsiti, mis on MTA ülnimetatud MTA ametnike arvates AEO süsteemi kõige suurem puudus. Suurimaid puudusi käsitletakse järgmises alapeatükis.

Kokkuvõtvalt võib väita, et AEO süsteemi arenemise seisukohalt on enamus küsitluses osalenud AEO staatusega ettevõtjatest rahul AEO süsteemiga ja süsteemi soodustustega. Küsitluse vastuste analüüsist nähtub, et Eesti AEO võrgustikus on enim esindatud ettevõtjad „vahendajad“ tarneahela mõistes, tolliagentuurid, ekspediitorid ja laopidajad. AEO süsteemi olemusest ja soodustustest on Maksu- ja Tolliamet peamiseks informeerimise allikaks. AEO staatusest tulenevaks peamiseks kaudseks eeliseks küsitletud ettevõtjate jaoks on hea ärialane reputatsioon ja teiseks igasugused korralduslikud eelised, mis on tingitud AEO nõuetele vastavuse vajadusega. AEO staatuse taotlemisprotsessi ning audiidiks ettevalmistuse protseduure peetakse liiga raskeks.

2.2 Volitatud ettevõtja süsteemi puudused

AEO staatus tõstab ettevõtjate usaldusväärsust ja toob kaasa olulisi soodustusi välismajanduslikus tegevuses. Ettevõtjad saavad tolliformaalsuste lihtsustusi ning tõhustavad tarneahela ohutust. Lisaks sellele annab AEO staatus ettevõtjatele väga olulise eelise, head maine ehk hea ärialase reputatsiooni. See aitab kaasa uute partnerite ja klientide

otsimisel ning kasulike lepingute sõlmimisel. Vaatamata sellele, et AEO süsteem toob kaasa olulisi soodustusi, on sellel siiski mitmeid probleeme, mille tõttu AEO võrgustiku arenemine ei toimu tõhusalt.

Ettevõtjad (vt lisa 4) tõdevad, et AEO sertifikaat toob kaasa korralduslikke ja tehnilised eelised. AEO sertifikaadi saamiseks peab ettevõtte vastama selle süsteemi nõuetele. AEO staatuse taotlemise käigus peavad paljud ettevõtted teostama ettevõttesisesid muutusi, mis aitavad ettevõtetel leida oma korralduslikud nõrkused.

Läbiviidud AEO staatusega ettevõtjate küsitluse vastuste analüüsis nähtub, et AEO süsteemi toimimises esinevad puudused, mis lõputöö koostaja hinnangul võivad olla võrgustiku arenemise takistavateks teguriteks. Suurimad probleemid olid (vt lisa 4):

1. Taotlemise ja ümberhindamise bürokraatia ja keerukus.
2. Puudub vastastiku tunnustamise leping Vene Föderatsiooniga ning laiemalt Tolliliiduga.
3. Ebapiisav tagasiside tolli poolt ja ametnike informeerimatus AEO süsteemi nüanssidest tollipunktides.

Läbiviidud analüüsis nähtub, et suurem osa vastanutest peavad AEO staatuse saamise protseduuri liiga keeruliseks ja isegi bürokraatlikuks (vt lisa 4). See väide on lõputöö koostaja arvates subjektiivne, kuna ei ole üldist kriteeriumit, mille abil saaks hinnata AEO staatuse omandamise raskust. Lõputöö koostaja arvab, et ettevõtjatele, kes esinevad väliskaubanduslikus tegevuses „vahendaja“ rollis (enamik tolliagenteure ja ekspediteereid), võib AEO staatuse taotlemine ja auditiks ettevalmistamine olla tõesti raske, kuna nende tavapärase tegevus ei vaja nii palju standardiseerimist, järelikult nad võivad kulutada nende hinnangul palju aega ja ressursse ettevalmistamisel AEO staatuse saamiseks.

Tootjate tegevus on rohkem standardiseeritud. Keerulisest tootmisprotsessist tingituna kehtestatakse ettevõttesisesid eeskirju, mis rangelt reguleerivad tootmise ohutusnõudeid, tehnoloogilisi protsesse, ladustamise toiminguid ning toodete sisse- ja väljavedu. See väide kehtib ka laopidajate suhtes, eriti selliste, kes tegelevad ohtlike kaupade ladustamisega.

Näidiseks toon ettevõtte AS Vopak E.O.S., kes tegeleb ohtlike ainete ladustamisega (vedelkütus, kemikaalid). Lõputöö intervjuerimise käigus külastati AS Vopak E.O.S ettevõtet AEO auditi läbiviimise käigus. Tutvuti ettevõtte turvalisuse ja julgeoleku süsteemidega. Ettevõtte esindaja Juri Fisheri sõnul AS Vopak E.O.S ei vaja täiendavat

reeglite standardiseerimist AEO staatuse saamiseks, kuna selleks on kõik põhimõtteliselt valmis. Ettevõttes kehtivad ranged ohutusnõuded, mis vastavad AEO süsteemi kriteeriumitele (vt lisa 9).

Mõnede ettevõtjate jaoks AEO staatuse saamise protsess suhteliselt lihtne, kuna nende töökorraldus sarnaneb põhimõtteliselt AEO staatusega nõutud kriteeriumitega või isegi ületab neid. Seetõttu näiteks, tolliagentuuri jaoks on subjektiivselt taotlemine ja auditiks ettevalmistamine keerulisem, kuna ettevõtte töö eripära ei vaja nii sügavat reeglite ja töökorralduse standardiseerimist ning staatuse saamiseks tuleb teostada olulisi sisekorralduslikke muutusi.

AEO audit võimaldab välja jätta ettevõtteid, kes ei vasta selle süsteemi põhimõtetele ja need, kes on korralduslikult ja finantsiliselt nõrgad. Üheks põhjuseks miks Eesti AEO ettevõtete arv on suhteliselt väike, on ilmselt selle „filtri“ toime. Arvatavasti enamus huvitatuid AEO staatuse saamise potentsiaalseid taotlejaid ei ole sisekorralduslikult tõhusad ettevõtted nagu tootjad, suuremad laopidajad ja vedajad, vaid tolli agenteerimise ja ekspediitori teenuste alal tegutsevad mikro- ja väikeettevõtted, kelle töökorraldus on suhteliselt nõrk ja puudulik. Seda järeldust võib kinnitada tuues paralleele AEO staatusega ettevõtjate küsitluse vastavasisuliste vastuste analüüsiga, mille kohaselt igasugused sisekorralduslikud muutused võivad olla liiga kulukad ning taotluse keerukus ja lihtsustustest tulenev eelis ei ole proportsioonis (vt lisa 4).

Objektiivselt hinnates võivad olla eespool nimetatud sisekorralduslikud muutused ja nendega seotud kulutused isegi mikro- ja väikeettevõtte puhul korvatud AEO staatuse saamisest tuleneva kasu arvelt. Standfordi Ülikooli poolt läbi viidud teaduslik uuring näitas, et just väikese ja keskmise suuruse ettevõtete investeeringud tarneahela ohutusse toovad ka olulist kasu. Väheneb kauba varastamise ja kadumise oht 38% võrra, õigeaegse tarne arv suureneb 12% võrra, kulutatakse 29% võrra vähem aega transiidiks, kulutatakse 28% võrra vähem aega kogu tarneajast ja kasvab klientide rahulolu tase. Väheneb klientidega konfliktide arv 26% võrra ning uute klientide arv suureneb 20% võrra. (World Customs Organisation, 2017) Uuring näitab, et investeeringud tarneohutusse toovad ettevõtetele olulist kasu. Volitatud ettevõtjate süsteemi arenemiseks oleks kasulik tutvustada ettevõtetele AEO süsteemi eeliseid.

Järgmiseks AEO süsteemi puuduseks volitatud ettevõtjate küsitluses vastanute ja staatuse taotlejate arvamusel on vastastikku tunnustamise lepingu puudumine Vene Föderatsiooniga ning laiemalt Tolliliiduga. (vt lisa 4, 11)

Euroopa Liidul puudub vastastikuse tunnustamise leping Eesti naaberriigiga-Vene Föderatsiooniga ja laiemas mõistes tolliühendusega, kuhu kuulub Vene Föderatsioon ehk Tolliliiduga seda mainisid mõned ettevõtted küsitluses ning intervjuude käigus. Lõputöö autori arvates, rahvusvahelises tarneahelas on Eesti transiitriik, nii majanduslikus mõistes, kui ka geograafilises. Kuna meie riik piirneb suure majandusühendusega, Eesti ettevõtete väliskaubanduslik tegevus hõlmab ka seda suunda. AEO staatusega ettevõtjate jaoks, kes töötavad Venemaa suunal, ohutu tarneahel ja paljud muud soodustused lõpevad riigipiiril.

Euroopa Liidu AEO süsteem peab toimima WCO SAFE programmi mõistes ja arenema analoogse Vene Föderatsiooni AEO süsteemi vastastiku tunnustamise poole. See aitaks kaasa AEO süsteemi arenemisele globaalsel tasandil ja motiveeriks ettevõtjaid taotlema AEO staatust.

Kolmandaks Eesti AEO süsteemi puuduseks toodi välja ebapiisav tagasiside tolli poolt ja ametnike informeerimatus AEO süsteemi nüanssidest tollipunktides. (vt lisa 4)

Sellise väite kontrollimiseks viidi läbi intervjuu Narva Piiripunkti tolli töövahetuses olnud ametnikega (vt lisa 8). Töövahetuse valik oli juhuslik. Intervjuu eesmärgiks oli välja selgitada piiripunkti tolliinspektorite informeeritusest AEO süsteemist. Intervjueeritud ametnike valim oli tingitud tööülesannete eripäraga. Sellisteks ametnikeks oli vahetusevanem peainspektor Andres Kurimu, veoautode terminali eksport-import tolliformaalsustega tegelevad inspektorid Liilia Iis ja Svetlana Jegorova. Esitati 3 küsimust. Kõigepealt küsiti, kas nad on teadlikud AEO süsteemist. Siis küsiti kuidas nad tuvastavad AEO staatusega ettevõtjaid ning millised toimingud teostatakse selle ettevõtte suhtes.

Intervjuu käigus selgus, et tolliinspektorid on informeeritud AEO süsteemist üldjoontes. Nad on teadlikud, et selline süsteem eksisteerib, aga detailsemalt teemasse ei süüvi. Tollinspektorite väitel tuvastavad nad AEO ettevõtjaid kauba järgi, kuna selgus, et ainult üks AEO staatusega ettevõtja ületab piiri Narva Piiripunkti kaudu väljuval suunal, selleks on Elme Messer Gaas OÜ. Inspektorid on teadlikud, et sellele ettevõttele kuuluvad kaubad ületavad Eesti-Vene Föderatsiooni piiri eelisjärjekorras. (vt lisa 8) Intervjuu vastustele

tuginedes võib väita, et juhuslikult valitud töövahetuse inspektorid Narva Piiripunktis on teadlikud AEO süsteemist oma pädevuse raames.

AEO ettevõtjate küsitluse vastuste analüüsist tulenevalt võib järeldada, et enamik küsitluses osalenutest Eesti AEO võrgustiku esindajaid on niinimetatud ettevõtjad „vahendajad“ väliskaubanduse tegevuse rolli mõistes. (vt tabel 1.) Kõige levinumad tegevusalad on tolli agenteerimise teenused ja ekspediitori teenused. Vähem on esindatud laopidajad. Tarneahela algelemendid - tootjad, eksportijad on esindatud kõige väiksemal määral. Seetõttu ei ole AEO võrgustikule tuginev tarneahel tasakaalustatud. AEO süsteemi arenemiseks tuleb kõigepealt kaasata tootjaid ja eksportijad. Selleks juba rakendati AEO süsteemi siseriiklikku soodustust, mis annab võimaluse AEO staatusega eksportijatele ületada maanteepiiripunkti eelisjärjekorras.

Eraldi järjekorras piiriületuseks võib võtta ootejärjekorra koha sõidukile, millega veetava kauba eksportija on ka kauba omanik, kui kauba eksportijal ja temaga veolepingu sõlminud isikul on volitatud ettevõtja staatus ning selle sõidukiga ei veeta samal ajal volitatud ettevõtjale mittekuuluvat kaupa. (vt lisa 1)

Läbiviidud AEO staatusega ettevõtjate küsitluses osales vaid üks ettevõtte-eksportija, kes kasutab siseriiklikku eelisjärjekorras piiriületamise soodustust. Selle ettevõtte kommentaarile tuginedes, võib järeldada, et selle soodustuse kasutamine seadusandja ettenähtud täies ulatuses on pärsitud välispoliitiliste teguritega. (vt lisa 4)

Selliseks teguriks on Euroopa Liidu pingelised poliitilised suhted Vene Föderatsiooniga. Probleem avaldub maanteepiiripunkti ületamises ja sellega seotud negatiivsetes tagajärgedes. Läbiviidud intervjuus AS Silsteve kommertsdirektori asetäitjaga Aleksandr Saltõkoviga selgus, et Eesti - Vene Föderatsiooni piiriületamisel maanteetranspordiga esinevad olulised seisakud, kuna Vene Föderatsiooni tollialane administreerimine tekitab suuri ootejärjekordi. See asjaolu mõjutab maanteetransporti piiriületamisele nii tavalises järjekorras kui ka loomulikult eelisjärjekorras. (vt lisa 11).

See tähendab, et vaatamata sellele, et ettevõtte saab ületada piiri eelisjärjekorras soodustust kasutades, tuleb ikkagi oodata suhteliselt palju aega piiri ületamiseks, mis rikub AEO ettevõtja tarnetingimusi klientidega. Sellise olukorra leevendamiseks aitaks kaasa vastastikuse tunnustamise lepingu sõlmimine Vene Föderatsiooniga, kuna sellisel juhul kauba liikumine rahvusvahelise tarneahelat mööda ei lõpeks Euroopa Liidu ja Vene

Föderatsiooni piiril, vaid jätkaks AEO staatuse tunnistamisega VF sisenemistolliasutuse poolt, mis omakorda kiirendaks AEO staatusega ettevõtjatele kuuluva kauba vedu.

Eesti siseriiklik AEO piiriületamise soodustus on suunatud eksportijate ja kodumaiste tootjate toetusele. Eesti on ikkagi valdavalt transiitriik logistilisest vaatenurgast. Läbiviidud AEO staatusega ettevõtjate küsitluse vastustest ja intervjuude käigus avaldatud arvamustest tuleneb, et see soodustus võiks olla laiendatud transiidi ja kauba veoga tegelevatele ettevõtetele ehk vedajatele (vt lisa 11).

Selline lähenemine võiks motiveerida paljusid väliskaubandusega tegelevaid ettevõtjaid taotlema AEO staatust, kuna see kiirendab oluliselt piiri ületamist ja seega säästab palju aega. Silsteve AS kommertsdirektori asetäitja Aleksandr Saltõkovi sõnul kulutab ettevõtte kuni 90% kogu tarneajast piiri ületamisele (vt lisa 11). See asjaolu näitab, kui palju aega ettevõtte kulutab Eesti -VF riigipiiri ületamisele tavajärjekorras, kaubaveo teostades. Siseriikliku soodustuse laiendamise otsus samal ajal ei kahjustaks eksportijate ja tootjate tegevust vaid selline ostus soodustaks ohutu tarneahela tasakaalustamist AEO süsteemi mõistes.

MTA ametnike seas läbi viidud küsitluses esines arvamust, et osal ettevõtetel on suhtumine, et AEO on lihtsalt maineprojekt ehk järjekordne „paber seinal“. (vt lisa 7). See väide kinnitatakse volitatud ettevõtjate seas läbi viidud küsitluse vastustega, kust selgub, et hea ärialane reputatsioon on kõige olulisem AEO süsteemi eelis ettevõtjate jaoks (vt lisa 4).

See tulemus on otseselt seotud asjaoluga, et vastavalt küsitluse vastuste analüüsile, suurem osa küsitletud ettevõtjatest on tarneahela „vahendajad“ (ekspediitorid, tolliagentuurid ja vähemal määral laopidajad) (vt tabel 1). Hea ärialane reputatsioon on väga oluline instrument selliste ettevõtjate jaoks, kuna see aitab kaasa uute klientide leidmisel ja annab eelise konkurentide seas. Hea ärialane reputatsioon ei ole eriti tähtis tootjate ja eksportijate jaoks, kuna nende kliendid hindavad pigem toote kvaliteeti, mitte reputatsiooni. Kokkuvõtvalt võib väita, et hea ärialane reputatsioon on väga oluline eelis, kuid ainult teatud ettevõtete tüübid saavad sellest kasu.

Volitatud ettevõtjate küsitluse käigus uuriti AEO süsteemi soodustuste rahulolu kohta. Kui valitakse negatiivase vastus ehk ettevõtja ei ole soodustustega rahul, paluti kirjeldada rahulolematuse põhjus. Esimeseks põhjuseks toodi välja asjaolu, et soodustusi ei ole piisavalt. Teiseks põhjuseks esitati arvamused, et AEO loa omamine ei anna põhimõtteliselt

täiendavat soodustust kui on juba eelnevalt olemas lihtsustuste load. Kolmandaks kommentaariks öeldi, et praktiliselt AEO süsteemis on vähe plusse ning süsteem toimib ainult teoorias. (vt lisa 4) Saadud kommentaaridele tuginedes võib järeldada, et mõnede ettevõtjate vaatenurgast AEO süsteemisoodustused ei paku piisavalt soodustusi ning need soodustused ei ole eriti olulised.

AS Silsteve kommertsdirektori asetäitja Aleksander Saltõkovi intervjuu vastustustest tulenevalt Eestis on praegusel hetkel ohutu tarneahel tihti ei ole terviklik AEO programmi mõistes. Kui AEO staatusega ettevõtte soovib säilitada ohutu tarneahela terviklikkust, siis ilmselt kõik selle tarneahela osapooled peavad omama AEO staatust. Eestis on vähe AEO staatusega tootjaid ja vedajaid. See asjaolu viitab monopoolia ohu võimaluse tekkele just transpordi teenuste osutamise turul. A. Saltõkovi sõnul AEO staatusega transpordi ettevõtted tõstavad hindu, kasutades oma erakorralikku olukorda turul. Kui ettevõtte kasutab mitte AEO transporditeenuseid, kaob AEO tarneahela terviklikkus. (vt lisa 11). Kuigi tasub mainida, et see väide vajab edaspidist uurimist.

Analüüsist lähtuvalt teeb töö koostaja järgmised ettepanekud:

1. Laiendada siseriiklikku piiriületamise soodustust transiidiga tegelevatele ettevõtjatele ja vedajatele.
2. Käsitleda Vene Föderatsiooni ning Tolliliidu AEO süsteemi vastastiku tunnustamise võimalusi.
3. Teha ettepanek Maksu-ja Tolliametile koostada teatisväljaanne, mis käsitleks AEO süsteemi eeliseid. Eelised peavad tuginema läbiviidud uuringutele ning kajastama AEO süsteemi plusse arvudes.

Kokkuvõtvalt saab järeldada, et AEO süsteemi arengu takistavaks teguriks on pingelised poliitilised suhted Vene Föderatsiooniga ning vastastikuse tunnustamise lepingu puudumine, mille tõttu tekivad raskused piiri ületamisel kaubaveo korral ning AEO siseriiklik piiriületamise soodustus ei toimi seadusandja ettenähtud täies ulatuses. Ettevõtjate jaoks, kes teostavad kaubavahetust Vene Föderatsiooniga lõppevad AEO soodustused riigipiiril. Lõputöö koostajale tundub kasulik olevat pakkuda samasugust soodustust kaubaveoga tegelevate ettevõtjatele ehk vedajatele, tuginedes AEO ettevõtjate arvamusele. Eesti AEO tarneahelas on enamasti esitatud ettevõtjaid „vahendajaid“, kuid tarneahela algelementid - tootjad, eksportijad on esindatud kõige väiksemal määral. Viimane väide arvatavasti kehtib ka vedajate suhtes, kuid nad jäid

väljaspool analüüsi, kuna selliseid tegevusrolle ei olnud esindatud anonüümses AEO ettevõtjate küsitluse vastuste hulgas. Seetõttu AEO võrgustikule tuginev tarneahel ei ole tasakaalustatud. Tasub mainimist asjaolu, et mõned ettevõtjad ei tunne olemasolevate AEO soodustuste piisavust. AEO süsteemi edukaks levitamiseks, võimalikud kandidaadid peavad olema teadlikud kasust, mida võib kaasa tuua AEO staatuse olemasolu.

KOKKUVÕTE

Rahvusvaheline väliskaubandus on väga oluline majandusosa iga riigi jaoks. Rahvusvahelise kaubanduse ohutuse suurendamine on väga tähtis eesmärk kogu maailma ühisuse jaoks. Volitatud ettevõtja süsteem on suunatud rahvusvahelise kaubanduse ohutuse suurendamisele ja selle süsteemi aluseks on partnerlus riigi ja ärimaailma vahel.

Teema aktuaalsus seisnes selles, et Maksu- ja Tolliameti arengukava üheks strateegiliseks eesmärgiks on kiire tollivormistus kliendile ning vastavalt arengukavale pakutakse tolliprotsesside olulist kiirendamist kliendile, kes on nõus panustama õiguskuulekusse.

Töö oli uudne, sest lõputöö koostajale teadaolevalt ei ole Eestis varasemalt uuritud volitatud ettevõtja süsteemi praktilist toimimist vaatamata sellele, et süsteem toimib Eestis alates 2008. aastast.

Uurimisprobleem seisnes selles, et ettevõtjad ei tunne piisavalt huvi volitatud ettevõtja staatuse vastu. Huvipuuduse põhjused ei ole teada, seetõttu on raskendatud ka MTA strateegiliste eesmärkide saavutamise. Eestis on 2017. aasta esimesel poolel käesoleva lõputöö koostamise ajal ametlikult registreerinud 29 volitatud ettevõtja staatusega ettevõtet. Kuigi tegelikkuses ettevõtteid, kes vastavad volitatud ettevõtjate süsteemi nõuetele ning tegelevad rahvusvahelise kaubandusega, on oluliselt rohkem.

Lõputöö eesmärgiks oli välja selgitada volitatud ettevõtja süsteemi toimimine Eestis.

Esimene uurimisülesanne oli anda ülevaade väliskaubanduse ja tolli olemusest. Selgitati tolli rolli väliskaubanduslikes protsessides ning anti ülevaade tarneahela põhimõtetest. Väliskaubandus on kaubavahetus, mis toimub kahe, või rohkem erinevast riigist pärit ettevõtte vahel ning väliskaubanduse maht kasvab pidevalt. Toll on ametiasustus, mille eesmärgiks on maksude kogumine ja riigi siseturu kaitsmine. Toll piirab keeldude ja piiranguteta kaupade liikumist, tõkestab salakauba riigi territooriumile sattumist ja ebaseadusliku kaubanduse levikut. Tarneahel on logistiline võrgustik mida mööda või mille abil kaup või teenus edastatakse või osutatakse tarnijalt kliendile. Kaubavahetuse käibe tõhustamine ja kauba vaba liikumine toob kaasa teatud riske nii rahvusvahelistes tarneahelates osalevate ettevõtjate jaoks, kui ka riikide jaoks.

Teiseks uurimisülesandeks oli anda ülevaade volitatud ettevõtja süsteemist. Volitatud ettevõtja süsteem sai alguse WCO SAFE programmist ja baseerub programmi teisel sambal, milleks on partnerlus tolli ja äri sektori vahel. Süsteem on suunatud rahvusvahelise kaubanduse julgendamisele. AEO süsteem suurendab ohutuse taset rahvusvahelises tarneahelas ning tagab paremaid maailmakaubanduse tingimusi.

Kolmandaks uurimisülesandeks oli selgitada välja volitatud ettevõtja süsteemi toimimise aspekte Eestis. Volitatud ettevõtja süsteem ilmus Eestis 2008 aastal. Läbiviidud küsitluses volitatud ettevõtjate seas selgus, et enamus ettevõtjatest on rahul AEO süsteemiga ja selle süsteemi soodustustega ning süsteemi arendamine toimub rahuldavalt. Selgus, et Eesti AEO tarneahelas on enam esitatud ettevõtjad-, vahedajad“ (tolliaagentuurid, ekspediitorid), väiksemal määral on esitatud laopidajad, tootjad ja ekspordijad on vähim esindatud. Väljaspool analüüsi jäid vedajad, kuna selliseid tegevusrolle ei olnud esindatud anonüümses AEO ettevõtjate küsitluse vastuste hulgas. Ettevõtjad taotleavad enamasti mõlemat tüüpi sertifikaate. MTA on AEO süsteemi puhul peamiseks informeerimiseallikaks ettevõtjatele. AEO staatusest tulenevaks peamiseks kaudseks eeliseks küsitletud ettevõtjate jaoks on hea ärialane reputatsioon ja teiseks igasugused korralduslikud eelised, mis on tingitud AEO nõuetele vastavuse vajadusega. AEO staatuse taotlemisprotsessi ning audiidiks ettevalmistuse protseduure peetakse liiga raskeks.

Neljandaks uurimisülesandeks oli selgitada välja volitatud ettevõtjate vähesuse põhjusi Eestis. Selgus, et volitatud ettevõtja süsteemis on mitu puudust, mis võivad takistada selle süsteemi arengut. Esiteks on see asjaolu, et ettevõtjad ei saa kasutada AEO süsteemi soodustusi kaubavahetusel Vene Föderatsiooniga ja Tolliliiduga. Lisaks pingelise poliitilise olukorra tõttu tekivad piiripunktis seisakud ja AEO siseriiklik piiriületamise soodustus ei toimi seadusandja ettenähtud täies ulatuses.

Teiseks, ettevõtjad leiavad, et AEO staatuse taotlemise protsess on liiga keeruline ja isegi bürookraatlik. Volitatud ettevõtja staatuse saamiseks peab ettevõtte vastama rangetele kriteeriumitele ning läbima auditi, milleks ettevalmistumine on aega ja ressurse nõudev protsess. Mõned ettevõtjad ei tunne soodustusi, mis võimaldaks AEO staatuse raames ning ei pea vajalikuks taotlema AEO sertifikaati saamisest.

Edaspidi soovitatakse täiendavalt uurida kuidas väliskaubandusega tegelevad ettevõtjad informeeritakse AEO süsteemi soodustustest. Kindlasti vajab edaspidist uurimist vedajate

osakaal logistiliste teenuste osutavate AEO ettevõtjate seas, nende võimaliku vähesuse põhjusi, veoteenuste turul monopoliseerimise ohu teke võimalust AEO terviklikku tarneahela moodustamisel.

SUMMARY

Foreign trade is the most important aspect of the economy of any state. Increasing the level of security of foreign trade is a priority task of the world community. The system of the authorized economic operator is an important tool in the implementation of this task.

The graduation thesis “ Authorized economic operator functioning in Estonia “ The thesis is written in the Estonian language and contains two chapters with two sub-chapters, total 55 pages. The thesis was compiled using 30 sources, and the references are included in the text.

The thesis is topical as one of the strategy aims, included in the Estonian Tax and Customs Board development plan for the years 2013–2017 is to provide acceleration of customs processes for the law-abiding enterprises, which can develop safe supply chain in Estonia.

The aim of the thesis is to research authorized economic operator system functioning in Estonia. To achieve the purpose, the author formulated four research tasks, which the author completed using the qualitative and quantitative methods.

The results of the research analysis showed that the majority of the analysed authorized economic operators are satisfied with AEO system privileges, but also consider, that system have some problems, which can prevent the development of the AEO system. Not all of AEO system privileges works well and some of them are not notable for enterprises.

Based on the analysis, the author made the following proposals:

1. To expand an interstate privilege on transit and transport enterprises.
2. To consider possibility of recognising Russian Federation AEO system.
3. To create a report about benefits of authorized economic operator system.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Ahokas, J., Hintsaj, J., 2012a. Assuring Supply Chain Continuity in Industrial Supply Chains and Complying with Authorised Economical Operator AEO Europe. *BIT Research Centre*, pp 18-20. Leitud: Google Scholar. [23.01.2017]

Bauman A. 2008. *Volitatud ettevõtja staatus ja selle rakendamine Eestis*. Lõputöö, Tallinn: Sisekaitseakadeemia.

Ebre, L., 1996. *Mängureglid tollipiiril*. Tallinn: Kirastus Eesti Riigikaitse Akadeemia.

Erceg, A., 2014. Influence of Authorized Economic Operator on Supply Chain Security. *Business Logistics in Modern Management*, pp 93-101. Leitud: Google Scholar. [12.02.2017]

Euroopa Komisjon, 2015. *Programmi "Toll 2013 lõpphindamine"*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2015/ET/COM-2015-64-F1-ET-MAIN-PART-1.PDF> [Kasutatud 13.12.2016]

European Commission, 2016, March. *Authorized Economic Operator Guidelines*. [Võrgumaterjal] Leitav: http://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/customs/policy_issues/customs_security/aeo_guidelines_en.pdf [Kasutatud 13.12.2016]

European Commission, 2017a. *Authorised Economic Operator (AEO)*. [Võrgumaterjal] Leitav: http://ec.europa.eu/taxation_customs/general-information-customs/customs-security/authorised-economic-operator-aeo/authorised-economic-operator-aeo_en#what_is [Kasutatud 03.01.2016]

European Commission, 2017b. *National AEO Contact Points*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://ec.europa.eu/taxation_customs/general-information-customs/customs-security/authorised-economic-operator-aeo/national-aeo-contact-points_en [Kasutatud 04.02.2017]

Fletcher, T., 2007. Authorised economic operator (AEO) programs: IBM's perspective. *World Customs Journal*, pp. 61-66 Leitud: Google Scholar [04.01.2017].

Kedelauk, L., 2007. *Äripäeva käsiraamat*. Tallinn: Kirjastus Äripäev.

Kiisler, A., 2011. *Logistika ja tarneahela juhtimine*. Tallinn: Kirjastus Tallinna Tehnikaülikool.

Кунавич, В., 2013а. Деятельность уполномоченного экономического оператора в Соединенных Штатах Америки. стр. 176-186. Leitud: Google Scholar. [01.02.2017]

Laszuk M., Ryciuk. U., 2016. The importance of Authorized Economic Operator Institution for the security of supply chain in the international goods turnover of polish enterprises. *Eurasian Journal of Business and Management*, pp. 31-41. Leitud : Google Scholar. [14.02.2017].

Liidu Tolliseadustik (2013b)

Maksu ja Tolliamet, 2016. *AEO soodustused ja hõlbustused*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/volitatud-ettevotja-aeo/aeo-soodustused-ja-holbustused> [Kasutatud 09.03.2017]

Maksu-ja Tolliamet, 2017a. *Volitatud ettevõtja (AEO) loa taotlemine*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/volitatud-ettevotja-aeo/volitatud-ettevotja-aeo-loa-taotlemine> [Kasutatud 16.03.2017]

Несторишен, И., Туржанский, В., 2016. Концептуализация института уполномоченных экономических операторов: Международный опыт и перспективы его внедрения в таможенное законодательство Украины. *Customs Scientific Journal CUSTOMS*, стр 151-152. Leitud: Google Scholar

Private Sector Consultative Group, 2010. *Преимущества, предоставляемые Уполномоченным экономическим операторам*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/ru/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/6-aeo-benefitsru.pdf?la=en> [Kasutatud 12.02.2017]

Suursoo, J., 2012. *Tarneahela haldamine I*. Tallinn: Kirjastus Tallinna Tehnikakõrgkool.

Statistikaamet, 2016. *VÄLISKAUBANDUS Aasta, Kaubavoog ning Näitaja*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/Saveshow.asp> [Kasutatud 01. 04.2017]

Tanning, L., Tanning, T., 2009. *Rahvusvaheline majandus II osa*. Tallinn: Kirjastus Tallinna Tehnikaülikool.

Tanning, L., 2002. *Euroopa Liidu ja tema partnermaade majandus II*. Tallinn: Kirjastus Tallinna Tehnikaülikool.

Tanning, L., 1999 *Rahvusvaheline ja Euroopa Liidu majandus*. Tallinn: Kirjastus Tallinna Tehnikaülikool.

Talvik, R., 1997 *Riski hindamine*. Tallinn Kirjastus Tallinna Tehnikaülikool

Зыков, А.А., Котов А.Ю., 2016. Развитие института уполномоченного оператора. *Вестник Московского университета имени С.Ю Вумте*, стр 59-67. Leitud: Google Scholar [12.12.2016]

Weerth C., 2011. WCO Framework of Standards: Authorized Economic Operator (AEO) in the World. *Global Trade and Customs Journal*, pp 377-380. Leitud: BASE [17.12.2016]

World Customs Organisation, 2012a. *Компендиум программ по уполномоченным экономическим операторам*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/~media/483B317A603C4D97ABA5906FF40BC483.ashx> [Kasutatud 22.02.2017]

World Customs Organisation, 2017. *Уполномоченные экономические операторы и малые и средние предприятия*. [Võrgumaterjal] Leitav: http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/ru/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/10-aeo-and-sme/aeo-and-sme_rus.pdf?la=en [Kasutatud 24.03.2017]

World Customs Organistaion, 2012b. *Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли*. [Võrgumaterjal] Leitav: http://www.wcoomd.org/~media/wco/public/ru/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/ru_safe_framework_2012.pdf?la=en [Kasutatud 15.02.2017]

LISAD

Lisa 1. Volitatud ettevõtja süsteemi soodustused

Tabel 1. AEO loaga seotud soodustused ja hõlbustused (Maksu ja Tolliamet, 2016)

AEOC	AEOS
Hõlpsam juurdepääs tollialastele lihtsustustele	Vähem füüsilisi ja dokumendikontrolle julgeoleku ja turvalisuse valdkond
Vähem füüsilisi ja dokumendikontrolle - muud tollieeskirjad	Kontroll esmajärjekorras, kui saadeti valitakse kontrolliks
Kontroll esmajärjekorras, kui saadeti valitakse kontrolliks	Võimalus taotleda kauba esitamise kohast erinevat kontrolli kohta
Võimalus taotleda kauba esitamise kohast erinevat kontrolli kohta	Eelteatamine füüsilisest kontrollist enne kauba saabumist liidu territooriumile esimese saabumiskoha tolliasutuse poolt (julgeoleku ja turvalisuse valdkond)
Eelteatamine tollikontrollist enne kauba esitamist - muud tollieeskirjad	Eelteatamine tollikontrollist enne kauba esitamist - julgeoleku ja turvalisuse valdkond
	Soodustused liiduväliste riikidega vastastikuse tunnustamise lepingute alusel

Tabel 2. AEO süsteemi siseriiklikud soodustused (Maksu ja Tolliamet, 2016)

AEOC	AEOS
AEO staatuses volitatud kauba saatjad või saajad võivad transiidi tolliprotseduuril (v.a TIR-protseduuril) edastada asendustoiminguga alustatud või lõpetatud transiid deklaratsioonid elektroonselt ning see kajastatakse nende töökorralduses.	AEO staatuses volitatud kauba saatjad või saajad võivad transiidi tolliprotseduuril (v.a TIR-protseduuril) edastada asendustoiminguga alustatud või lõpetatud transiid deklaratsioonid elektroonselt ning see kajastatakse nende töökorralduses.
	Maanteepiiripunkti ületamine eelisjärjekorras. AEO-dele on eraldi piiriületuse ootejärjekord. Eraldi järjekorras piiriületuseks võib võtta ootejärjekorra koha sõidukile, millega veetava kauba eksportija on ka kauba omanik, kui kauba eksportijal ja temaga veolepingu sõlminud isikul on volitatud ettevõtja staatus.

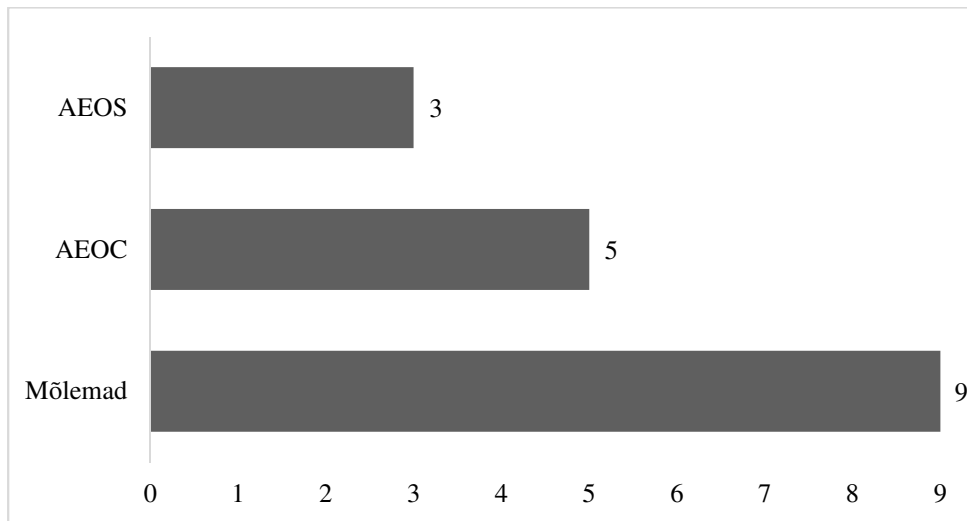
Lisa 2. Volitatud ettevõtjate ankeetküsitlus

1. Milline AEO sertifikaat teie ettevõttel on?
2. Millised on teie ettevõtte tegevusalad?
3. Kas osalete rahvusvahelises tarneahelas kuhu kuuluvad AEO-d teistes EL riikides
4. Kas ekspordite riikidesse, kellega Euroopa Liidul on AEO vastastikuse tunnustamise leping (Hiina, Jaapan, Norra, Šveits, USA)?
5. Kust te saite teada AEO süsteemist?
6. Kas AEO sertifikaat toob kasu välismajanduslikuses tegevuses? Palun hinnake 0-10 skaala järgi (0-ei too kasu 10-väga suur kasu)
7. Millised eelised Teie arvates AEO sertifikaat toob kaasa?
8. Milliseid AEO soodutusi olete kasutanud?
9. Kas te olete rahul AEO süsteemi soodustustega? Eitava vastuse korral, kirjeldage põhjusi järgmises küsimuses.
10. Põhjus.
11. Kuidas saaks AEO süsteemi paremaks muuta?
12. Mis on teie arvates AEO süsteemi kõige suurem puudus?
13. Palun hinnake skaalal 0-10 AEO sertifikaadi saamise protsessi raskust. (ettevõtte sisesed muutused, finantskulud, muud ressursid. 0-raskused puuduvad, 10-olulised raskused)

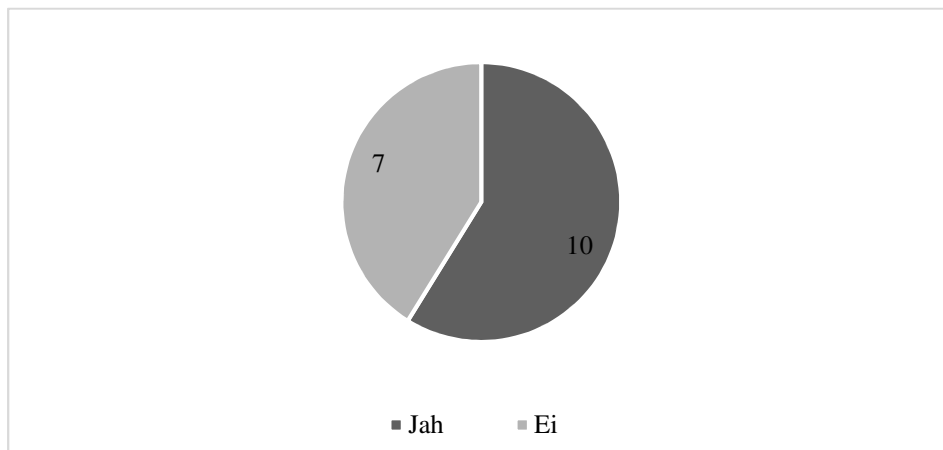
Lisa 3. MTA ametnike ankeetküsitlus

1. Millises Maksu-ja Tolliameti üksuses Te töötate?
2. Hinnake palun AEO süsteemi arengut Eestis. Kas see toimub korralikult või raskustega? Millised probleemid on Teie arvates võiks esile tuua?
3. Mis riikidega oleks Teie arvates kasulik sõlmida vastastikuse tunnustamise leppingu?
4. Kuidas saaks AEO süsteemi paremaks muuta?
5. Mis on teie arvates AEO süsteemi kõige suurem puudus?

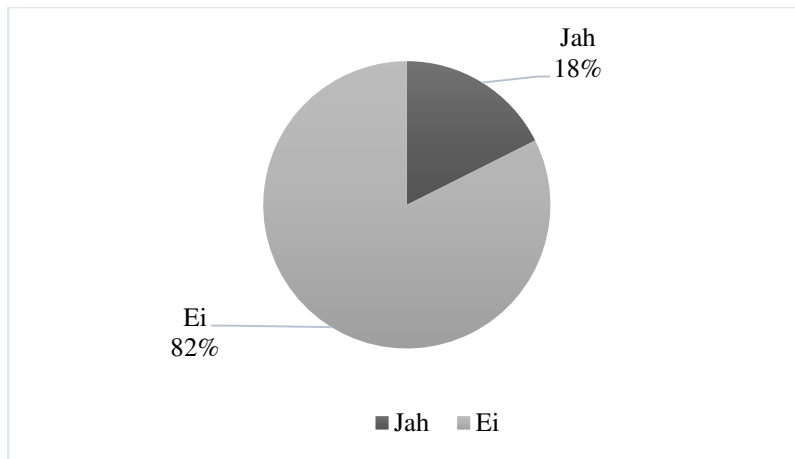
Lisa 4. Volitatud ettevõtjate ankeetküsitluse tulemused



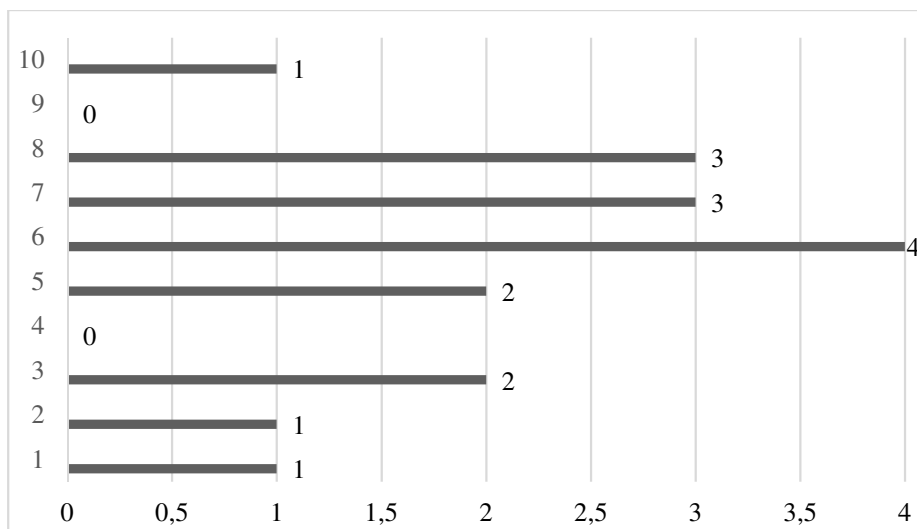
Joonis 1. Küsitletud ettevõtete AEO sertifikaatide arv.



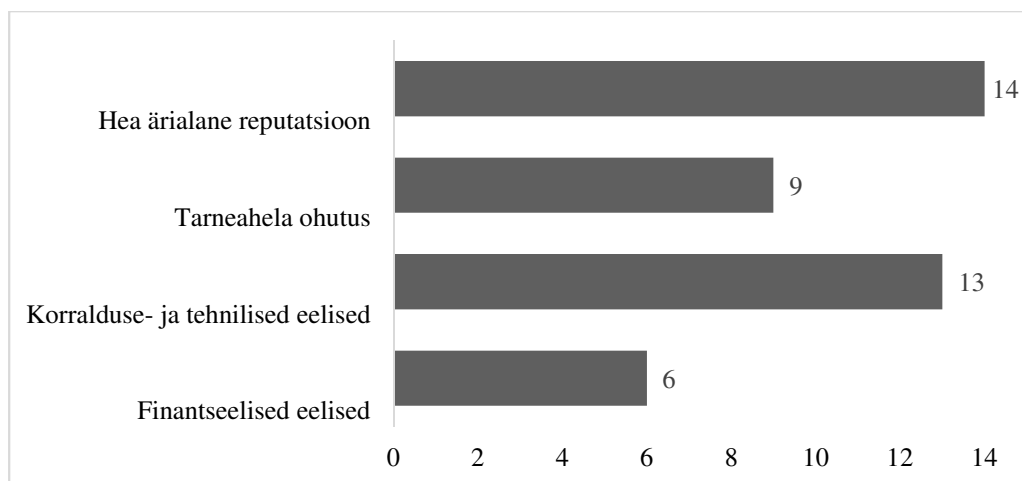
Joonis 2. Kas osalete rahvusvahelises tarneahelas kuhu kuuluvad AEO-d teistes EL riikides?



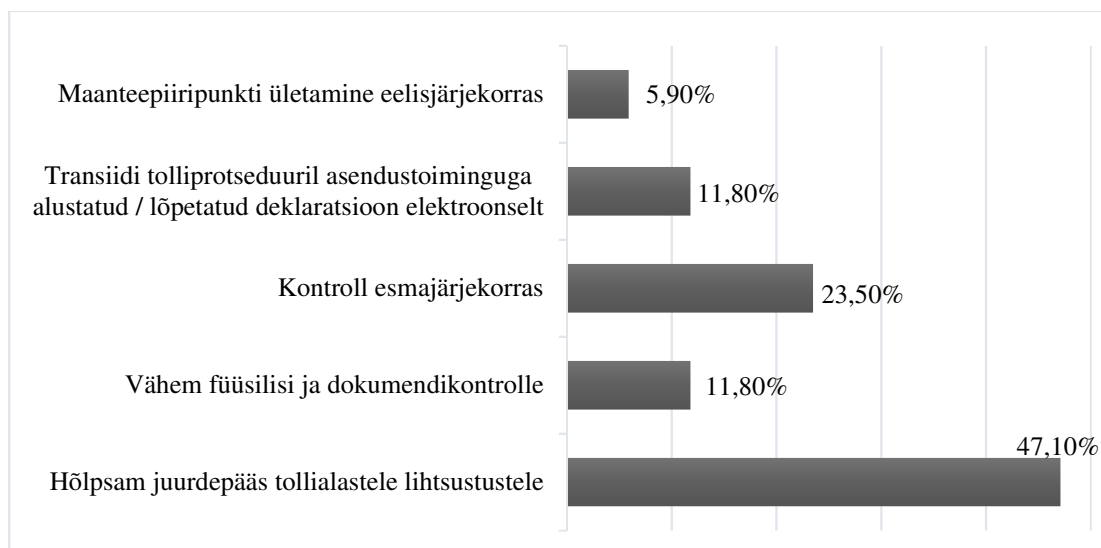
Joonis 3. Kas ekspordite riikidesse, kellega Euroopa Liidul on AEO vastastikuse tunnustamise leping? (Hiina, Jaapan, Norra, Šveits, USA)



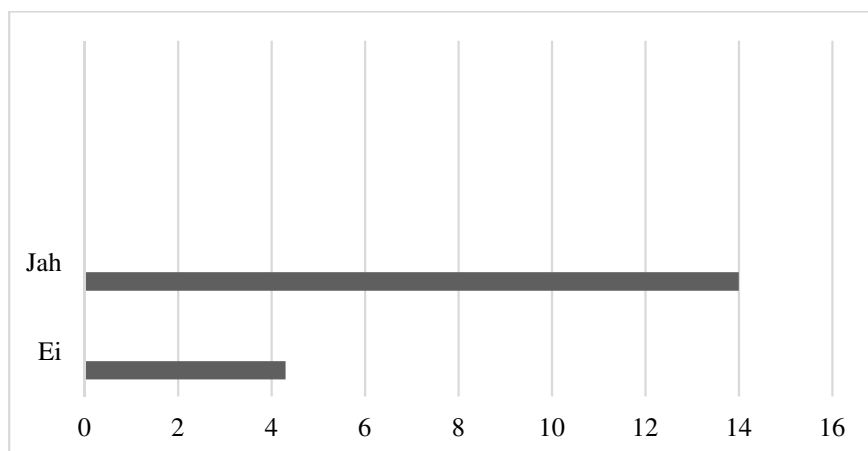
Joonis 4. Kas AEO sertifikaat toob kasu välismajanduslikuses tegevuses. Palun hinnake 0-10 skaala järgi. (0-ei too kasu 10-väga suur kasu)



Joonis 5. Küsitletud ettevõtjategavälja toodud AEO süsteemi eelised.



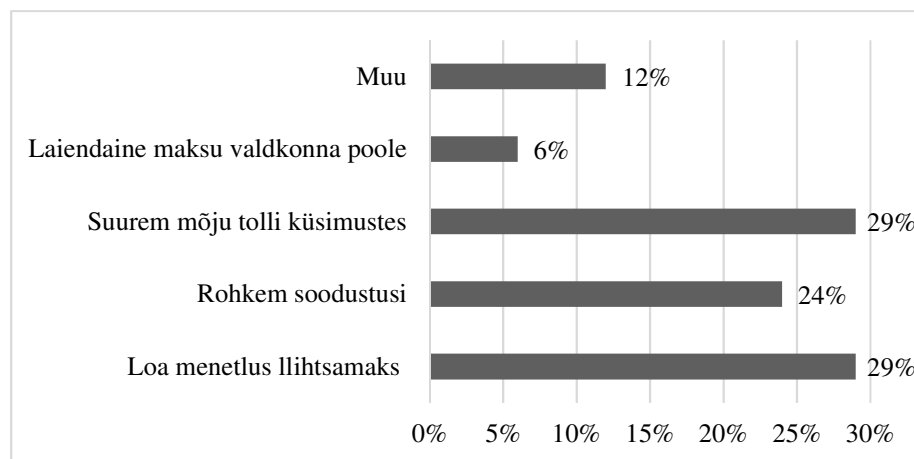
Joonis 6. Küsitletud ettevõtjate kasutatud soodustuste protsentuaalne osakaal.



Joonis 7. Kas te olete AEO süsteemi soodustustega rahul?

Küsitletud ettevõtete väljatoodud rahulolematuse põhjused:

1. Lihtsustusi pole kunagi küllalt.
2. AEO loa omamine ei anna põhimõtteliselt täiendavat soodustust kui on juba eelnevalt olemas lihtsustuste load. Lihtsam on lubade uuendamine/pikendamine. Kui hakata taotlema soodustusi alles peale AEO loa saamist siis on neid lihtsam saada.
3. Praktikas plusse on väga vähe, ainult teoorias on AEO megahea.
4. Põhimõtteliselt me oleme soodustustega rahul, aga meil tekkivad mõned raskused. Meie peamine soodustus on Narva Piiripunkti ületamine eelisjärjekorras ja siin tekkivad raskused. Viimasel ajal tihti juhtub, et piirile kutsutakse suure hiline misega (kuni 10 tundi üle). 27.02-02.03 need hiline mised olid juba 24 tundi. Seoses sellega me oleme rikkunud kõik tarne tähtjasi. Ei olnud selge, kellele me peame helistama ja põhjusi uurima.



Joonis 8. Küsitletud ettevõtjatega valitud meetmed, AEO süsteemi täiustamiseks.

Küsitletud ettevõtjatega välja toodud AEO süsteemi puudused:

1. Taotlemisbürokratia.
2. Ei saa kasutada otsese esindamine korral.
3. Ei ole aktratiivne tootjatele/tehastele.
4. Vähene tuntus laiemalt (AEO-ga mitteseotud ettevõtete seas).
5. Vastastiku tunnustamise lepingud peaksid olema sõlmitud ka Venemaaga.
6. Ebapiisav tagasiside tolli poolt. Kui monitooritakse nt ühe AEO luba omava ettevõtte tegevust siis puuduste/märkuste või ka positiivsete ilmingute osas peaksid saama informatsiooni kõik AEO ettevõtted(ilma konkreetset ettevõtet nimetamata). See on vajalik ennetavaks tegevuseks ja teiste tehtud vigade vältimiseks ning samuti parimate praktikate ülevõtmiseks. Aitab tõsta ja ühtlustada ka tollivormistuse kvaliteeti. Oodatud oleks sinna juurde ka tolli kommentaarid ja soovitusel. Selline tegevus peaks olema süsteemselt korraldatud.
7. Liiga PR-itud ning ametnikud tollipunkides tihti ei tea ja ei saa aru mida ta annab.
8. Ümberhindamise bürokratia.
9. Alati ei arvestata ettevõtte spetsiifikast tulenevate erisustega.
10. Taotluse keerukus ja lihtsustustest tulenev eelis ei ole proportsioonis.
11. Ei ole täheldanud puudusi.
12. Ei ole lepingut sõlmitud Vene Föderatsiooniga.

Lisa 5 AS Vopak E.O.S ja AS EuroChem intervjuu küsimused

1. Mis on teie arvates suurem kasu, mis toob kaasa AEO sertifikaat?
2. Milline on teie ettevõtte roll tarneahelas?
3. Kas teil on partereid analoogse sertifikaadiga Euroopa Liidus?
4. Mis on teie motivatsioon staatuse saamises?
5. Palun AEO sertifikaadi saamise protsessi raskust
6. Mis on teie arvates AEO süsteemi kõige suurem puudus?
7. Kust te saite teada AEO süsteemist?
8. Kust tuli see mõte, et teil on vaja AEO staatus?
9. Mis on Teie ootused antud süsteemist?
10. Palun kommenteerige AEO sertifikaadi saamise tingimusi
11. Kui oluline on teie jaoks hea ärialane reputatsioon, mis toob kaasa AEO staatus?
12. Kuidas AEO süsteemi paremaks muuta?

Lisa 6. Ekspertintervjuu küsimused AS Silsteve kommertsdirektori asetäitjaga

1. Palun kommenteerige AEO süsteemi rakendamist ja süsteemi eeliseid.
2. Palun kommenteerige AEO süsteemi puudusi
3. Palun hinnake AEO staatuse saamise protsessi.

Lisa 7. MTA ametnike vastused ankeetküsitlusele

1. Millises Maksu-ja Tolliameti üksuses Te töötate?

Vastused:

- Kontrolliosakond
- Tollitalitustolliosakond
- Tollitalitus

2. Hinnake palun AEO süsteemi arengut Eestis. Kas see toimub korralikult või raskustega? Millised probleemid on Teie arvates võiks esile tuua.

Vastused:

- AEO süsteem toimib Eestis normaalselt. Tolliosakond on ettevõtete hulgas teinud ka teavitustööd AEO loa saamise võimaluste kohta.
- Kuna süsteem on EL ülene, siis kõik muudatused ja uuendused on rasked tulema (menetlusprotsess on ülipikk). Eesti liigub selliste võimaluste raames, mida liidu tolliseadustik ja infosüsteemid hetkel pakuvad. Hetkel ootab osa soodustusi infosüsteemide uuenduste järgi.
- Ettevõtjad ei taju olemasolevaid AEO soodustusi eriliste soodustustena (v.a väiksem tollivõla tagatis tekkinud tollivõla tagamiseks). Eesti on olnud suhteliselt edumeelne nt siseriiklike soodustuste võimaldamisel (tagatisega seotud soodustusi võimaldati enne kui liidu tasandil, rakendatud on eraldi piirijärjekord AEO-dele, käimas on kiirliini pilootprojekt RU suunal).
- Raske vastata, kuid tundub, et viimastel aastatel (2015-2016) ei ole AEO taotlusi piisavalt juurde tulnud.

3. Mis riikidega oleks Teie arvates kasulik sõlmida vastastikuse tunnustamise lepingu?

Vastused:

- Nende riikidega, kellega toimub Euroopa Liidu riikidel märkimisväärne kaubavahetus.
- Ei saa lähtuda päris sellest, kellega on kasulik, vaid eelkõige sellest, kellega meil on sarnane õigusloome ja arusaam AEO staatusest.
- Mitmeid kohtumisi on EL tasandil käimas.
- Ei oska öelda, peaks vastama AEO poliitika eest vastutav ametnik.

4. Kuidas saaks AEO süsteemi paremaks muuta?

Vastused:

- Kuidas saaks AEO süsteemi paremaks muuta? Paljusid AEO nõudeid peavad täitma ka teiste tollilubade taotlejad. Seega võiks kaaluda seda, et AEO loa saamiseks vajalikke nõudeid (AEO nõuded nagu sisekontrolli süsteemi olemasolu jne on niikuinii igal ettevõttel, kes soovib jätkusuutlik ja edukas olla, kasutusel) peavad täitma ükskõik millise tollialase loa taotlejad.
- Rohkem siseriiklikke soodustusi ning erinevate valitsusasutuste vaheline koostöö.
- MRA lepingute kaudu ettevõtjate logistikakulusid vähendades (nt. MRA lepingupartnerite IT süsteemides võrreldavad andmed sh kiirliini arendamine piiriületusel).
- Ei oska öelda, peaks vastama AEO poliitika eest vastutav isik. Vbl on siiski soodustusi vähe või on vähe efektiivsed.

5. Mis on teie arvates AEO süsteemi kõige suurem puudus?

Vastused:

- AEO süsteemi suurim puudus tuleneb AEO süsteemi iseenese eesmärgist. Nimelt on AEO süsteemi eesmärgiks läbi AEO loa väljastamise ütelda, et tegemist on tolli jaoks usaldusväärse ettevõttega. Samas võib ettevõtte ka ilma AEO loata olla väga usaldusväärne ja edukas. Analoogne olukord on ettevõtte standardite (ISO9001:2015) vms olemasoluga. Ka ilma standardiseerimata saab ettevõtte olla sama edukas. Seetõttu on osal ettevõtetel suhtumine, et AEO (nagu ka standardi olemasolu ettevõtte) on lihtsalt järjekordne paber seinal ("maineprojekt"), mis ei muuta ettevõtte tegevust mingilgi määral senisega võrreldes efektiivsemaks ega anna otsest kasu.
- Liikmesriigiti on tasemed väga erinevad (st LR väga erinevalt tõlgendavad seadusandlust)
- Sõltub kelle vaatekohast, ettevõtja jaoks on kõige olulisem aeg st kiire piiriületus, väiksemad logistikakulud.
- Ei anna piisavalt soodustusi.

Lisa 8. Fookusgruppi intervjuu Narva piiripunkti tolliinspektoritega

Küsimus: Kas olete teavitatud AEO süsteemist?

Vastus: Põhimõtteliselt oleme üldistatud teavitatud küll. Me teame, et selline süsteem eksisteerib, aga detailselt ei saa midagi öelda.

Küsimus: Kuidas tuvastate AEO staatusega ettevõtteid?

Vastus: Kauba järgi. Me puutume kokku ainult ühe ettevõttega, kellel on AEO staatus. Ettevõtte kaubaks on tavaliselt vedelgaas. See oli vist AS Elme Messer Gaas.

Küsimus: Millised rutiinsed toimingud teostate AEO ettevõtjaga kokku puutes?

Vastus: Kõik vormistatakse tavapärasel, ainuke asi on see, et selline ettevõtte on nõu prioritteedis.

Lisa 9. Intervjuu AS Vopak E.O.S esindaja Juri Fisheriga

1. Küsimus: Mis on teie arvates suurem kasu, mis toob kaasa AEO sertifikaat?

Vastus: Hetkel ma näen esiteks finantsilist kasu. See annab võimaluse taotleda tollivõla limiidi 0% juures. See on selline mõju, mis me saame põhimõtteliselt kohe rakendada. Teine asi, mis on igalpool seadustes kirjutatud on nii öelda lihtsustatud menetlus ja vormistus. Meil on kompleksne firma, meil on absoluutselt kõik load olemas (aktsiisiladu, tolliladu, seestöötlemisladu, tolliterminal, vabatsoon,) ja kõik need terminalid reguleeritakse erinevates õigusraametes ja meie jaoks oleks väga kasulik lühendada dokumentide vormistamise aja. Kokkuvõtvalt võiks öelda et me näeme 2 põhjust. 1 on finantsiline (tollitagatised) ja teine on lihtsustatud vormistus (aja sääst)

2. Küsimus: Milline on teie ettevõtte roll tarneahelas?

Vastus: Põhimõtteliselt me oleme ladustajad. Tootjad ja vahendajad kasutavad meie mahuteid kauba hoiustamiseks või edasimüügiks.

3. Küsimus: Kas teil on partereid analoogse sertifikaadiga Euroopa Liidus?

Vastus: Jah. VOPAKi kontsern tegutseb ka Hollandis, Saksamaal, Belgias, Hispaanias ja kogu kontsernis on üks ja sama töömudel.

4. Küsimus: Mis on teie motivatsioon staatuse saamises?

Vastus: AEO sertifikaat annab usaldusväärse ettevõtte reputatsiooni. See on pigem kliendi jaoks. Staatuse annab meile võimaluse otsida uusi kliente.

5. Küsimus: Palun AEO sertifikaadi saamise protsessi raskust.

Vastus: Meie ettevõttes kehtivad ISO standardid ja põhimõtteliselt meil on kõik selleks valmis. Kogu meie ettevõtte on niimoodi organiseeritud, et meil ei ole väga midagi muuta AEO nõuetele vastamiseks.

6. Küsimus: Mis on teie arvates AEO süsteemi kõige suurem puudus?

Vastus: Mina arvan, et praegusel hetkel AEO süsteemis on rohkem lihtsustusi paberi peal kui tegelikuses. Võib olla uue Liidu tolliseadustiku rakendamisega olukord muutub. Verem, kui ma töötasin teistes ettevõtetes oli nii, et kui sa lähed tolli siis sul on nõu staatus. Sa oled eelisjärjekorras aga teisi lihtsustusi eriti ei olnud näha.

Lisa 10. Intervjuu AS EuroChem esindaja Jevgeni Budaloviga

Põhitegevus: Logistika, kemikaalide keemiliste väetiste vedu, kemikaalide laoteenuste osutamune. Taotlevad AEOC ja AEOS sertifikaate.

1. Kust te saite teada AEO süsteemist?

Vastus: Peamiselt saime teada sellest süsteemist Maksu-ja Tolliameti e-keskkonast. Lisaks tutvusime selle süsteemiga natuke laiemalt Liidu tolliseadustiku abil ning meie partnerid informeerisid meid. Maksu-ja Tolliamet toetab meid ja teeb väga suure koostöö meiega selles küsimuses.

2. Kust tuli see mõte, et teil on AEO staatus?

Vastus: Iga ettevõtte, kes osaleb rahvusvahelises tarneahelas, on huvitatud tarne kiirendamisest. Kuna AEO pakub teatavaid soodustusi antud valdkonnas siis meie jaoks see on kasulik. Maksu-ja Tolliamet edastas meile AEO suuniseid. Me tutvusime sellega ning saime sealt päris põhjaliku ülevaade AEO süsteemist.

3. Mis on Teie ootused antud süsteemist?

Vastus: Kõigepealt me loodame, et see sertifikaad lihtsustab tolliformaalsusi ning kaub saab vabasse ringlusse kiiremini. Meil on suur kubakäive ja kui tolliformaalsused läbivad kiiremini, siis on me saame suure ajavõidu. Miks me üldse püstitasime selle küsimuse? Meil on suur partner Venemaal. Selle ettevõtte nimi on ООО Еврoхим. Neil on suur tehas Kingiseppis ja nad on AEOd. Selle staatusega meil on lihtsam teha koostööd.

4. Palun kommenteerige AEO sertifikaadi saamise tingimusi

Vastus: Me tutvusime AEO küsimustikuga, ja me järeldame, et praegu mõned ärilised aspektid ei vasta AEO nõuetele. Praegu me analüüsimme meie võimalusi ja varsti jõuame otsusele, kas me vajame seda üldse või mitte. AEO audiit on väga tõsine protsess, mis vajab tõsist ettevalmistust.

5. Kui oluline on teie jaoks hea ärialane reputatsioon, mis toob kaasa AEO staatus?

Vastus: See mängib suurt rolli meie jaoks. See aitab kaasa uue partnerite leidmisele ning see on tõsine argument tarnijatega ja partneritega läbirääkimisel. Lisaks see on väga hea näit meie klientide jaoks.

6. Kuidas AEO süsteemi paremaks muuta?

Vastus: Suurem mõju tolli küsimustes. AEO staatus peab andma maksimaalseid eelisi koostöös tolliga.

Lisa 11. Ekspertintervjuu AS Silsteve kommertsdirektori asetäitja Aleksandr Saltõkoviga

Ettvõtel on AEO staatus 2013 aastast.

Põhitegevus: stividorteenused/laevade ümberlaadimine.

Küsimus: Palun kommenteerige AEO süsteemi rakendamist ja süsteemi eeliseid.

Vastus: Me kontrollime kõike meie uusi partnereid. Me teeme koostöö ainult usaldusväärsete ja turvaliste partneritega. Sellega me vältime ebameeldivaid situatsioone nagu kauba kadumine, maksetähtaja rikkumine jne. Juba enne AEO staatuse saamist meie ettevõtte tegutses AEO süsteemi mudelil

Kuna logistika on otseselt seotud dokumentide vormistamisega, AEO süsteem lihtsustab seda protsessi. Selles mõttes see süsteem on meie jaoks kasulik. Kui me võtame vormistust eelisjärjekorras, siis võin öelda, et me oleme volitatud kaubasaaja ja seetõttu antud eelis ei ole meie jaoks oluline. Üks peamistest soodustustest meie jaoks on vähendatud tagatised. See toob kaasa olulist finantsilist eelist.

Küsimus: Palun kommenteerige AEO süsteemi puudusi.

Vastus: Kuna meie ettevõtel on palju partnereid Venemaal, meie jaoks oleks väga kasulik vastastiku tunnustamise leppingu olemasolu. See on vaja piiri ületamise kergendamiseks. Praegu see on päris raske protsess. Veoautode seisak Venemaa piiril võtab 90% kogu tarneajast. See ei ole mõistlik ja liiga kulukas. Venemaa tolliadministreerimine ei vasta kaasaegsetele tingimustele. Kui truckstiopsis hakkasid ilmuma suuri järjekordi, me saime aru, et põhimõtteliselt piiri ületamise broneeringu süsteem on hea, kui tädetakse rahvusvahelisi lepinguid. Praegu, vastavalt rahvusvahelistele lepingutele, Venemaa peab läbi piiri ajama 150 veoautosid ööpäevas. Tegelikuses nad võtavad vastu ainult 75 autot. Sellega rikkutakse rahvusvaheliste leppingute bilanss. Siia tulevad kõik terne hilinemised. Süsteemi edukaks toimimiseks tuleb läbi laskma vähemalt 8 autot tunnis. Praegu see ei ole reaalne. Kahjuks me ei saa mõjutada test poolt ning sundida neid kokkuleppeid järgima.

Üks AEO siseriiklik soodustus on piirijärjekorra broneerimine eelisjärjekorras. Piirivalve seaduses on sätestanud, et selleks peab moodustama terve AEO tarneahela ning saatja peab olema eksportija. Eesti ei ole ekspordiriik. Enamasti me oleme transiitriik. Oleks mõistlik pakkuda seda soodustust ettevõtetele, kes tegelevad transiidiga. Aga ma arvan, et kui riik

pakkub samasuguseid soodustusi ka transiidile, siis paljud ettevõtted hakkavad AEO sertifikaadi taotlema.

Eestis on praegu selline olukord, et kui ettevõtte AEO staatusega tahab säilitada AEO tarneahela terviklikkust, siis ta peab tellima veeteenuseid AEO ettevõtelt. Kuna meil on vähe transpordi ettevõtteid AEO staatusega, tekkib olukord, kui AEO vedajad tõstavad hinda nende erakorraliku positsiooni tõttu. Me ei saa tellida teenuseid nende käest kuna see on liiga kallis. Kuna enamik AEO ettevõtetest asuvad Tallinna ümbruses, ei ole mõstlik tellida veeteenuseid AEO käest kuna tuleb juurde maksta selle eest, et tühi auto tuleb Sillamäe laadimisele.

Küsimus: Palun hinnake AEO staatuse saamise protsessi.

Vastus: Protsess võttis peaaegu 4 kuud. Meil oli selleks päris korralik baas aga me pidime kõike kokku seadma. Ettevõtte ümberehitamine vastavalt AEO nõuetele oli üsna kulukas. Me pidime vahetama meie arvuteid, servereid jne. AEO sertifikaadi olemasole on hea argument juhatuse jaoks, ettevõttesisesteks muudatusteks. Esmane audiit oli positiivne. Meile näidati meie puudusi ja me saime neid kiiresti likvideerida. Nüüd me oleme valmis korduvaks audiitiks.