

Sisekaitseakadeemia

Finantskolledž

Alina Kovalenko

**TOLLIKONTROLI PROTSESSI TOIMINGUD MUUGA,
PALDISKI JA SILLAMÄE SADAMA NÄITEL**

Lõputöö

Juhendaja:

Helle Koitla, magistrikraadile vastav kvalifikatsioon

Kaasjuhendaja:

Maret Güldenkoh, MBA

Tallinn 2020

SISEKAITSEAKADEEMIA LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

Finantskolledž	Juuni 2020
<p>Töö pealkiri eesti keeles: Tollikontrolli protsessi toimingud Muuga, Paldiski ja Sillamäe sadama näitel</p> <p>Töö pealkiri võõrkeeles: Operations of the Customs Control Process on the Example of Muuga, Paldiski and Sillamäe Ports</p> <p><i>Lõputöö on koostatud eesti keeles ja koosneb 50 leheküljest. Lõputöö koostamisel on kasutatud 66 allikat. Lõputöö probleemküsimus on: kas olemasolevad tollikontrolli protsessid sadamates vastavad siseriiklikele ja EL-i õigusaktidele. Lõputöö eesmärk on välja selgitada tollikontrolli protsessitoimingud Muuga, Paldiski ja Sillamäe sadamate näitel. Töö teoreetilises osas antakse ülevaade tollikontrolli ja meretranspordi olemusest. Lõputöö koostamisel jõudis autor järeldustele, et olemasolevad tollikontrolli protsessid sadamates vastavad siseriiklikele ja EL õigusaktidele.</i></p>	
<p>Võtmesõnad: toll, tollikontroll, tarneahel, tolliliit, meretransport, tollitariifistik</p>	
<p>Võõrkeelsed võtmesõnad: customs, customs check, supply chain customs union, sea transport, customs tariff</p>	
<p>Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu</p>	
<p>Töö autor: <i>Alina Kovalenko</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.</p> <p>Annan Sisekaitseakadeemiale tasuta loa (lihtlitsentsi) minu loodud teose reprodutseerimiseks säilitamise ja elektroonilise avaldamise eesmärgil, sealhulgas Sisekaitseakadeemia raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni. Annan loa teose üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Sisekaitseakadeemia veebikeskkonna kaudu sealhulgas Sisekaitseakadeemia raamatukogu digikogu kaudu ja paberandjal Sisekaitseakadeemia raamatukogus kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.</p> <p>Olen teadlik, et nimetatud õigused jäävad alles ka autorile. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei riku ma teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse õigusaktidest tulenevaid õigusi.</p> <p>Allkiri:</p>	
<p>Vastab lõputöö nõuetele</p> <p>Juhendaja Helle Koitla</p>	<p>Allkiri:</p>
<p>Vastab lõputöö nõuetele</p> <p>Kaasjuhendaja: Maret Guldenkoh</p>	<p>Allkiri:</p>
<p>Kaitsmisele lubatud</p> <p>Kolledži direktor: Kerly Randlane</p>	<p>Allkiri:</p>

SISUKORD

SISSEJUHATUS	5
1. TOLLIKONTROLL JA MERETRASPORDI OLEMUS	8
1.1. Tolli roll ühiskonnas.....	8
1.2. Meretranspordi tarneahel.....	13
2. MERETRASPORDI TOLLIKONTROLL	20
2.1. Uurimismetoodika	20
2.2. Tollikontrolli protseduurid meretranspordi tarneahelas	23
2.3. Tollikontrolli protsesside etapid sadamas	30
2.4. Järeldused	35
KOKKUVÕTE.....	37
SUMMARY	39
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU	40
Lisa 1. Dokumendianalüüsi kategooriate tabel	47
Lisa 2. Ekspertintervjuu küsimused	48
Lisa 3. Intervjuude kategooriate tabel.....	49

TERMINITE JA LÜHENDITE LOETELU

COMPLEX – Tollideklaratsioonide töötlemise süsteem

EMDE – Elektrooniline mereinfosüsteem

ENS – Sisenemise ülddeklaratsioon

ICS – Impordi kontrollisüsteem (Import Control System)

IMF – Elektroonsete saabumisteade töötlemise süsteem

LLK – Laevaliikluskeskus

NCTS – Transiidi andmevahetuse süsteem (New Customs Transit System)

Ro-Ro – sõidukite vedamiseks ehitatud laev (roll-on/roll-off)

SMGS – Rahvusvahelise raudteekaubaveo kokkuleppe

T2L/ T2LF – EL kauba staatust kinnitav dokument

TOTS2 – Tollikontrolli ülesannete lahendamise süsteem

VÜD – Väljumise ülddeklaratsioon

SISSEJUHATUS

Tolli roll ja eesmärk on aastatega muutnud oma fookust. Kui keskajal oli peamiseks tolli eesmärgiks maksude kogumine, siis praeguseks ajaks on tulnud juurde turu, ühiskonna ja majanduse kaitse. Tollikontrolli tõhususest sõltub nii majandus kui ja riigi julgeolek. Tulenevalt sellest tolli roll kasvab iga aastaga.

Juba iidsetest aegadest oli meretransport märkimisväärne logistiline teenus, mille abil arendati majandust ja välissuhteid. Nüüdisajal on meretransport rahvusvahelise kaubanduse peamine vedaja, kuna selle transpordiliigi peamised eelised on madalad kulud ja suur veomaht (Kovacevic, 2014, p. 131).

Euroopa Liidus on neli põhiõigust: kaupade, teenuste, isikute ja kapitali vaba liikumine (Euroopa Liidu Teataja, 2012). Kuna EL-is kehtib kaupade vaba liikumine, on tähtis, et kaubad, mis sisenevad liitu, oleksid ohutud ja ei kahjustaks meie sisemist turgu. Tolliametnikud jälgivad kaupade liikumist nii EL-is sees kui ka välispiiridel, sadamates, lennujaamades ja piiripunktides. (Euroopa Väljaannete Talitus, 2014, lk 3)

Lõputöö teema aktuaalsus tuleneb MTA arengukavadest 2017-2020 ja 2020 (Maksu- ja Tolliamet, 2017; Maksu- ja Tolliamet, 2020a), mis näevad ette kiiret tollipiiri ületamist kaubavedudel, tagades tõhusa tollikontrolli. Lisaks Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus nr 952 (2013) sätestab seda, et seadusliku kaubanduse lihtsustamine ja pettuse vastane võitlemine nõuavad lihtsaid, kiireid ja standardseid tolliprotseduure ja -menetlusi.

Lõputöö teema on uudne, kuna autorile teadaolevalt teostatakse teadustöö raames esmakordne tollikontrolli toimingute teostamise analüüs Eesti suuremates meresadamates. Tollikontrolli teemadel on varasemalt koostatud lõputöid ja magistr tööid. Näiteks „Tollikontrolli efektiivsuse hindamise meetodikate võrdlev analüüs“ (Makarov, 2010), kus hinnati Maksu- ja Tolliameti töö efektiivsuse meetodikaid. Linno (2013) magistr töö on analüüsitud tollikontrolli efektiivsust sisejulgeoleku tagamisel. Lisaks magistr töö autor soovitas edasi uurida Eesti ida välispiiri tollikontrolli efektiivsust eraldi magistr töö. Kirs'i (2010) lõputöö

eesmärgiks oli autoveoste kontrolli juhendi koostamine ametnikele. Kõikides nendes töödes meretransporti ei käsitletud.

Teema valiku põhjuseks on asjaolu, et merekaubanduse maht viimastel aastatel kasvab. Statistikaameti andmete kohaselt 2018. aastal merekonteinerite vedu Eesti sadamate kaudu oli 241 001 TEU (TEU – standardkonteinerühik, merekonteinerid 20 jala arvestuses), mis on 4,6% rohkem võrreldes 2017. aastaga (Statistikaamet, 2019). Üheselt ei ole arusaadav, kas kõike sadamasse tulevaid kaupaid suudetakse olemasolevate ressurssidega kontrollida.

Merekaubandus moodustab peaaegu 80% maailmakaubandusest (Brouer, *et al.*, 2018, p. 205). Suurte kauba koguste korral tekib suurem risk illegaalse kauba sisseveoks, millest tuleneb vajadus analüüsida protsesse erinevates Eesti kaubasadamates, ning selgitada välja, kas kaubamahtude suurenemisega täidetakse kõiki õigusakte. Sellest tulenevalt püstitatakse probleemküsimus: kas olemasolevad tollikontrolli protsessid sadamates vastavad siseriiklikele ja EL-i õigusaktidele?

Töö eesmärgiks on välja selgitada tollikontrolli protsessitoimingud Muuga, Paldiski ja Sillamäe sadamate näitel.

Töö eesmärgi saavutamiseks on püstitatud järgmised uurimisülesanded:

1. Analüüsida ja süstematiseerida tolli, tollikontrolli ja meretranspordi tarneahela teemakohaseid teoreetilisi allikaid.
2. Analüüsida ja kaardistada mereveo tarneahela ja tollikontrolli toimingute protsessid sadamates.
3. Sünteesida teooria ja analüüsi tulemusi ning saada vastus probleemküsimusele.

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks kasutatakse kvalitatiivset uurimismetoodikat. Andmekogumise meetodina kasutatakse dokumendianalüüsi ja ekspertintervjuusid. Lõputöös analüüsitakse EL direktiive, õigusakte ja määrusi. Ekspertintervjuud viiakse läbi Maksu- ja Tolliameti ametnikega.

Lõputöö koosneb kahest peatükist, millest esimene jaguneb kaheks ja teine neljaks alapeatükiks. Esimeses peatükis antakse ülevaade tollikontrolli ja meretranspordi olemusest. Esimeses alapeatükis käsitletakse tolli rolli ühiskonnas. Teises alapeatükis selgitatakse meretranspordi tarneaahelat.

Teises peatükis antakse ülevaade uurimismetoodikast ja analüüsitakse mereveo tarneaahela ja tollikontrolli protsesside toimimist kolmes Eesti sadamas (Muuga, Sillamäe, Paldiski). Esimeses alapeatükis tutvustatakse uurimismetoodikat. Teises alapeatükis analüüsitakse tollikontrolli protseduure sadamates MTA juhendite, EL-i ja Eesti õigusaktide põhjal. Kolmandas alapeatükis kaardistatakse tollikontroll sadamates ekspertintervjuude põhjal. Neljandas peatükis esitatakse analüüsitulemused.

1. TOLLIKONTROLL JA MERETRANSPORDI OLEMUS

1.1. Tulli roll ühiskonnas

Iga päev ostes poes tooteid ja kaupa inimestel ei teki mõtteid, millised riskid ja kui palju tööd ja inimressurssi on selle kauba maale toomisega ja kontrollimisega on seotud. Üks osapooltest selles tarneahelas on toll, kelle ülesandeks on legaalse kaubanduse tagamine.

Toll on rahvusvaheliste kaubavoogude järelevalvet teostav asutus (Laurinavicius, 2018, p. 36). Toll kaitseb ühiskonda, tõkestades ohtlike kaupade ebaseaduslikku importi ja eksporti ning maksupettusi selleks, et kindlustada tollitulude laekumist (Tomson, 2002, lk 226). Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus nr 952 (2013) seletab mõistet toll kui liikmesriikide tolliasutusi, kes vastutavad tollialaste õigusaktide kohaldamise eest, ning muud asutused, kes on siseriikliku õiguse alusel volitatud kohaldama teatavaid tollialaseid õigusakte.

Kuni viimase ajani seisnes tolli roll peamiselt tollimaksude ja kaudsete maksude kogumises. (Tomson 2002, lk 226) Tänapäeval tolli peamised funktsioonid on tollimaksude ja muude tasude kogumine, kaubanduspoliitika ja seaduste rakendamine, riigi majanduse kaitsmine ning ühiskonna julgeoleku tagamine. (Wang, *et al.*, 2016, p. 2131) Traditsiooniliselt tolliasutused haldavad kaudseid makse, mille kehtestab riik ja mida tuleb maksta kauba importimisel riikidest, mis ei kuulu EL-i. (Rudzitis & Cevens, 2015, p. 23) Tulli töökeskkonda muutsid ühelt poolt arvukad arengud, sealhulgas e-kaubanduse areng ja laienemine ning teiselt poolt terrorirünnakute oht ja organiseeritud kuritegevuse kasv (Tomson 2002, lk 226). Cudan & Kekic (2018, p. 1133) ning Tomson (2002, lk 226) on märkinud, et toll suurendab riigi sissetulekuid ja teatud piirides viib ellu ka riigi majanduspoliitikat. Tollimaksud on eelarve jaoks stabiilne sissetulekuallikas ja pikaajaline väliskaubanduse reguleerimise vahend (Cudan & Kekic, 2018, p. 1133). Eelpooltoodust teooriast võib järeldada, et tollil on

oluline fiskaalroll, mis on peamiselt seotud impordi- ja muude maksude kogumisega. Tollimaksu kogumisel on kaks peamist funktsiooni (Pasat, 2013, p. 165):

- 1) fiskaalne funktsioon (tollimaksud on riigieelarve sissetulekuallikas);
- 2) proteksionistlik funktsioon (kaitsta riigi majandust väliskonkurentide eest).

Tolli funktsioonid on riigi sotsiaalmajandusliku arengu edendamine, majanduskasvu tingimuste loomine, tollivormistuse kontrollimine ning kodanike turvalisuse ja kaitse tagamine (Truel, 2010, p. 24). Samuti Nenecheva-Ivanova (2019, p. 297) rõhutas, et tolliasutused teostavad EL-i poliitikat peaaegu igas rahvusvahelise kaubandusega seotud valdkonnas. Tolliametnikud on pettuste, terrorismi ja organiseeritud kuritegevuse vastases võitluses esirinnas. Impordi puhul tolli kontrollprotsessid aitavad kaasa ja garanteerivad impordivale riigile, et on järgitud asjakohaseid, regulatiivseid ja keskkonnaalaseid standardeid. Samuti tagatakse seda, et kaup on läbinud päritolureeglite kontrolli ja kõik impordimaksud on tasutud (vabakaubanduselepingu puudumisel). (Economic Outlook, 2017, p. 12)

Tolliasutused on rahvusvahelise kaubavoo järelevalve lahutamatu osa (Rudzitis & Cevers, 2015, p. 24). Sellest tulenevalt peab toll oma haldustegevuse läbiviimisel ja ettevõtluse turvalisuse tagamisel kohaldama kõigi ettevõtjate suhtes ühtseid kontrollistandardeid ning samal ajal tagama, et tolli toimingud oleksid seaduslikule ettevõtlusele võimalikult väikeseks takistuseks (Laurinavicius, 2018, p. 37). Tolli toimingute all mõistetakse tolliprotseduure, mille järgi kaubad veetake üle piiri. (Rudzitis & Cevers, 2015, p. 24) Elmane-Helmane & Ketners (2012, p. 528) on märkinud, et tollivormistuse tõhusus aitab kaasa riikide majanduslikule konkurentsivõimele, soodustab investeringuid ning suurendab ettevõtjate osalemist rahvusvahelises kaubanduses. Samuti Zhang (2002, p. 89) märkis, et tolli põhifunktsiooniks on kaubanduse hõlbustamine ja tollikontroll.

Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele nr 952 (2013) toll vastutab eelkõige liidu rahvusvahelise kaubanduse järelevalve eest ning aitab seeläbi kaasa õiglase ja avatud kaubanduse arendamisele, siseturu välisaspektide, ühise kaubanduspoliitika ja liidu muude kaubandusega seotud ühiste poliitikate

rakendamisele ning üldise tarneahela turvalisuse tagamisele. Sellest tuleneb, et tollil on järgmised eesmärgid (Euroopa Parlament ja Nõukogu, 2013):

- 1) kaitsta liidu ja selle liikmesriikide finantshuve;
- 2) kaitsta liitu ebaausa ja ebaseadusliku kaubanduse eest, toetades samal ajal seaduslikku ettevõtlust;
- 3) tagada liidu ja tema residentide turvalisus ja julgeolek ning keskkonnakaitse, asjakohasel juhul tihedas koostöös teiste ametiasutustega; ning säilitada sobiv tasakaal tollikontrolli ja seadusliku kaubanduse hõlbustamise vahel.

Samuti selle määruse eesmärk on tolli ja muude järelevalvet teostavaid riigiasutuste (näiteks piirivalve) tõhusam ja sügavam integreerimine rahvusvahelistesse kaubavoogudesse (Laurinavicius, 2018, p. 35; Euroopa Parlament ja Nõukogu, 2013). Teoreetilistest allikatest ja seadusest lähtuvalt see tähendab seda, et tolli eesmärk on teha kauba liikumine lihtsamaks, kiiremaks, odavamaks ja turvalisemaks. Intensiivsed kauba- ja lastivood soodustavad riigi ja ettevõtjate, rahvusvahelise kaubanduse ja logistikaettevõtete arengut.

Tollipoliitika on tegevuste ja mehhanismide kogum, mille eesmärk on reguleerida väliskaubandust ja kaitsta rahvamajandust välismaalt pärit odavamate kaupade ja teenuste konkurentsi eest. Tollipoliitikal on strateegiline koht riikide ja riikide ülestevõetud ühenduste välismajanduspoliitikas ning see on nende suhete kolmandate riikidega üks peamisi tegureid. (Nencheva-Ivanova, 2019, p. 294) Tollipoliitika põhineb riigi poolt vastu võetud määrustel, mis käsitlevad riiki sisenevale ja riigist väljuvale kaubale rakendatavaid tolli formaalsusi ja tollimaksude tasumist. Liidu tollialaste õigusaktide ajakohastamise protsessi määrab majanduskliima ja uute riskide ilmumine ülemaailmses logistikaahelas. Kehtivas tolliseadustikus on rõhuasetus tolliprotseduuride lihtsustamisel ja automatiseerimisel. (Popa, *et al.*, 2015, p. 1097)

Tolliliidul on ühine tollipiirkond, seda võib üles ehitada erinevatel vormidel ja erinevatel õiguslikel põhjustel (Hasan, 2015, p. 135). Tolliliit on majanduse mõiste, mis väljendab majandusliku integratsiooni taset. Tolliliit ei ole ainult vabakaubanduse tsoon, vaid ka ühine tollipoliitika. Tolliliit on EL-i alus ja siseturu toimimise peamine

element. (Nencheva-Ivanova, 2019, p. 295) EL-i tolliliit, loodi 1968. aastal, see lihtsustab liidu ettevõtete vahel kaubavahetust, ühtlustab kolmandatest riikidest pärit kaupadele kehtestatavaid tollimakse ning aitab kaitsta Euroopa kodanikke, loomi ja keskkonda. Praktikas tähendab tolliliit seda, et EL-i 27 riigi tolliasutused teevad igakülgset koostööd. Nad kohaldavad samu tollimakse kolmandatest riikidest nende territooriumile imporditavate kaupade suhtes ning EL-i sees tollimakse üksteise suhtes ei kehtestata. (Euroopa Liit, 2020) Tolliliidu õigusaktid ei mõjuta mitte ainult kaupade sisemist liikumist liikmesriikide vahel, vaid muudavad tollisuhteid kõigi teiste riikidega. Praegu koosneb tolliliidu õigussüsteem rahvusvahelistest ja kohalikest normidest (Galushko, 2013, p. 531). Rahvusvahelise õiguse normid hõlmavad (Galushko, 2013, p. 531): tolliseadustikku; rahvusvahelisi lepinguid, mille liikmesriigid on vastu võtnud vastavalt seadustikule, liidu komisjoni direktiive ja määruseid.

Tolliliidu üheks peamiseks tunnuseks on ühise tollitariifistiku kohaldamine ning tollimaksude ja koguseliste piirangute puudumine liikmesriikide vahelises kaubanduses. Tolliliidus on koostatud TARIC ehk liidu tollitariifistik. TARIC-u peaesmärgiks sai õigusaktide automaatne edastamine liikmesriikide tolliadministratsioonile. Liikmesriigid saavad õigusakte elektroonsel kujul ja kasutavad neid andmeid oma riigisiseste tollivormistussüsteemide täiendamiseks, eesmärgiga viia automaatne vormistus maksimumini. Samuti kasutatakse neid andmeid riigisiseste tariifide väljaandmiseks. (Nõukogu määrus, 1987, täiendatud 01.01.2019) Liidu integreeritud tollitariifistik ja tariifikvootide ning kvootide haldamise andmebaas (QUOTA) pakuvad kasulikku teavet EL-i imporditava kauba tariifse klassifitseerimise kohta majandusettevõtjatele kui ka EL-i tolliasutustele (Popa et al., 2015, p. 1098).

Tollitariifistikus võib leida tariifseid ja mittetariifseid kaubanduspoliitika meetmed (Popa, *et al.*, 2015, p. 1098). Samuti tariifistik sisaldab toodete loetelu, millelt arvutatakse tollimaksud, samuti iga toote või tooterühma jaoks nõutavat tollimaksu. Üldreeglina hõlmab see kataloog ka kaupu, mis on tollimaksuvabad, kui neid imporditakse või eksporditakse vastava riigi tollipiirkonda või sealt välja. (Pasar, 2013,

p. 166) Eeltoodust nähtub, et TARIC on oluline abivahend tolliliidus, mille abil rakendatakse tollipoliitikat ja samuti lihtsustatakse tolliasutuste tööd kasutades ühised deklaratsioonid, süsteemid ja kaupade nomenklatuuri.

Tollitariifistik sisaldab erinevaid meetmeid, mida kohaldatakse sisse- ja väljaveetvatele kaupadele. Nende meetmete põhjal teostatakse riskianalüüsi. EL-i õigusaktide kohaselt peab kõigi liidu tolliterritooriumilt väljaviidavate kaupade suhtes kohaldama riskianalüüsi ja tollikontrolli, olenemata nende lõppsihtkohast (Caraianni, *et al.*, 2014, pp. 29-30). Tolli regulatsioonid hõlmavad seaduste, reeglite, ministrite nõukogu juhendite ja dekreetide, rahvusvaheliste konventsioonide, lepingute ja muid määrusi. Normide hea tundmine on iga tolliprotseduuri eduka lõpuleviimise peamine eeltingimus. Tollitöö hõlmab erineva sisu ja iseloomuga protseduure. Need protseduurid mõjutavad nii tolliasutuste tööd kui ka ettevõtjate ja füüsiliste isikute, kaupade ja teenuste importijate või eksportijate kohustusi ja funktsioone. Protseduurid viiakse läbi eelnevalt kindlaksmääratud järjekorras ja need hõlmavad kohustuslikke toiminguid, nagu dokumenteerimine, kontrollimine, tollimaksude maksmine ja kogumine. (Nencheva-Ivanova, 2019, p. 296)

Kaupade tollivormistus, mis on logistikalahenduse üks osadest, on ekspordi ja impordi toimimise tasuvuse eeltingimus (Popa, *et al.*, 2015, p. 1098). Viivitused logistikas mõjutavad kauba konkurentsivõimet ja võivad põhjustada rahvusvahelise kaubanduse mahu vähenemist (Cedilnik, 2013, p. 14). Logistiliste toimingute kogukestuse (transiidi aja) määrab ka tollivormistuse formaalsuste kestus ning logistikatoimingute kogumaksumus sisaldab ka tollivormistuse kulusid (Popa, *et al.*, 2015, p. 1098). EL-i tollirežiim on loonud infrastruktuuri, mille kaudu EL teostab olulist osa oma ühises kaubanduspoliitikas. Selle tõhusus on ülimalt oluline kõigi liikmesriikide majanduste jaoks ja järelikult ka kõigi EL-i avaliku võimu tasandite asutuste jaoks. (Tauschinsky, 2018, p. 54) Logistiliste toimingute kestvuse kiirendamiseks on väliskaubandusega tegelevatel ettevõtjatel võimalik taotleda endale AEO staatust.

Tollieeskirjad pakuvad väliskaubandusega tegelevatele ettevõtjatele mitmeid eeliseid, mille eesmärk on peamiselt vähendada tollivormistusprotseduuri läbiviimiseks kuluvat

aega ja vähendada selle logistikaalase tegevuse kulusid (Nencheva-Ivanova, 2019, p. 297). AEO (volitatud ettevõtja) staatus annab omanikule (eksportijale / importijale) mitmeid eeliseid (Gwardzinska, 2012, lk 93), näiteks: hõlpsam juurdepääs tollilahendustele, füüsilise töö vähendamine ja dokumentide kontrollimine, veo jaoks esmatähtis kohtlemine, kui see on kontrollimiseks valitud, tollikontrolli asukoha valik ja vähem teavet ülddeklaratsioonide täitmiseks. Volitatud ettevõtjate staatus hõlmab järgmist tüüpi volitusi: AEOC sertifikaat (Volitatud Ettevõtja Toll) - volitatud ettevõtja tollilihtsustuste lihtsustamiseks, võimaldab selle omanikul saada kasu teatavatest lihtsustustest vastavalt tollialastele õigusaktidele; AEOS-sertifikaat (volitatud ettevõtja turvalisus ja turvalisus) - turvalisuse ja turvalisuse volitatud ettevõtja, mis annab omanikule õiguse rajatiste turvalisusele ja turvalisusele; AEOF-i sertifikaat (volitatud ettevõtja täielik) sisaldab ülalnimetatud litsentside liike, mida saab üheaegselt omada. (Popa, *et al.*, 2015, p. 1098) Kehtiva seaduse alusel AEOF enam ei väljastata. Eeltoodust tulenevalt võib järeldada, et AEO on vajalik hõlbustus ettevõtetele, mis tegelevad rahvusvahelise kaubandusega.

Kokkuvõttes saab järeldada, et tollil on oluline roll võitlemises salakaubanduse ja organiseeritud kuritegevusega ja samal ajal tagades seadusliku kaubandust. Lisaks tollil on fiskaalne eesmärk, mida ta täidab kogudes makse. Euroopa kui terviku jaoks on oluline tolliliidu loomine, mis töö endaga kaasa sisemiste tollide kaotamise ja ühtse kaubanduspoliitika liikmesriikidele. Tollipiiride kaotamine elavdas liidu sisemist majandust ja lihtsustas kaupade liikumist. Kaubanduspoliitika lihtsustamiseks loodi ühine tollitariifistik, mis muutis maksude arvutamise arusaadavamaks ja ühtlustas tolliprotseduure. Ettevõtjatele, kes tegelevad kaupade toomisega kolmandatest riikidest, loodi AEO staatuse võimalust, mis võimaldab kiirendada tollikontrolli ja protseduuride läbimist.

1.2. Meretranspordi tarneahel

Meretranspordil on pikk ajalugu, mis algab inimeste sooviga maailmaga tutvuda ja leida endale parem koht elamiseks. Maailma avastamisega ja uute mereteede tekkega

muutus meri üheks olulisemaks nii inimeste kui ka kaupade transportimis-viisiks, mille olulisus on tähtis ka tänapäeval.

Meretransport on iidsetest aegadest olnud kõige efektiivsem ja odavam viis kaupade transportimiseks. Suurem osa rahvusvahelisest kaubavahetusest toimub laevade kaudu, kuna meretransporditööstus on suurte veoste peamine pakkuja suurtel vahemaadel. (Kjeldsen, 2011, p. 139) Rahvusvahelise kaubanduse mahu suurenemine globaliseerumise tagajärjel on meretranspordi rolli veelgi kasvatanud. Rahvusvahelise kaubanduse mahu suurenemine globaliseerumise tagajärjel kujutab endast tõsist ohtu riigi-halduspiire ületavate kaupade sujuvale voole ja mõjutab tarneahelate toimimist. Ummikud piiriületuskohtades on probleemiks nii ettevõtjatele kui ka tolliasutustele. (Cedilnik, 2013, p. 13) Merendusvaldkond on ülioluline EL-i rahvusvahelise kaubanduse ja kommunikatsiooni jaoks. Ligikaudu 40% Euroopa sisest kaubavahetust toimub meritsi ja mööda Euroopat ristuvate siseveetede ääres (Nordenman, 2016, p. 23). Euroopas on üle 3000 meresadama, kuid 20% meritsi saabuvatest või lahkuvatest kaupadest liigub Rotterdami, Hamburgi ja Antwerpeni sadamate kaudu (Twrdy & Batista, 2019, p. 329). EL-s nähakse liikmesriikide sadamate vahelisi merevedusid ühe elujõulisema ühenduse teedevõrke ülekoormavale autotranspordile (Kiisler, 2011, lk 241). Laeva ühekordse sadamasse tulekuga tuuakse kordades rohkem kaupa võrreldes veoautodega, mis ülekoormavad EL-i liiklust.

Erinevalt teistest transpordiliikidest on meretransport osutunud kõige kuluefektiivsemaks viisiks puistekaupade, naftatoodete, toiduainete, tööstuskaupade, konteinerveoste jms pikamaavedudel. IMO (International Maritime Organisation - Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni) dokumendi kohaselt võib merelaevu üldiselt klassifitseerida tankeriteks, üldlastilaevadeks, puistlastilaevadeks, reisilaevadeks, konteinerlaevadeks ja kalalaevadeks. (Lim, *et al.*, 2018, p. 765) Konteinerlaevad tegutsevad tavaliselt kindlaksmääratud marsruutidel, järgides mitu kuud ette avaldatud ajakava. Marsruudid ei pruugi aastaid muutuda, marsruutide kavandamine on üks olulisemaid strateegilisi otsuseid. Liinilaevavõrgu kavandamisega seotud põhiprobleem on kindlaks teha, millistes sadamates konteinerlaevad peaksid käima ja mis järjekorras. (Brouer, *et al.*, 2018, pp. 205-208)

Kaubanduslogistika hõlmab mitmesuguseid teenuseid ja protsesse, sealhulgas tolli- ja haldusprotseduuride rahuldamist sadamates, mis tegelevad kaupade kiire ja turvalisega liikumisega üle riigipiiride (Gani, 2016, p. 109). Maailma konteinersadamad on globaalse tarneahela tähtsad osad. Konteinersadamad ja konteinerterminalid aitavad kaasa vahendada tarbekaupade ekspordi ookeani laevaliinide ja maismaa transpordi, nagu veokid ja raudtee, vahel. Sadamate hädavajalikule funktsioonile ja strateegilisele asukohale ning elujõulisusele ja tootlusele on neil paljutähendav majanduslik mõju ümbritsevale sisemaale ja teenindatavatele rahvuslikele regioonidele. (Tolli, 2008, lk 10)

Läänemeri on transpordimahukas. Läänemere kaubanduses võib leida erinevat tüüpi veoseid ja meretransporditehnoloogiaid, ehkki mõned piirangud tulenevad navigatsioonipiirangutest (madal sügavus, saarestik, merejää, suur laevade arv merel). (Serry, 2017, p. 141) Kaasaegsed konteinerlaevad saavad hakkama kuni 20 000 TEU-ga. Juhtivad ettevõtjad opereerivad rohkem kui 500 laevaga laevastikku ja veavad aastas üle 10 000 000 täiskonteineri (Brouer, *et al.*, 2018, p. 208). Hoogsalt arenev e-kaubandus toetab ka laevaliine ja sadamate ja konteinerterminalide kaudu läbi viidavate konteinerivoogude arendamist. Tavaliselt saadetakse enamik kaupadest välja Aasiast, eriti Hiinast Euroopasse ja USA-sse. (Hilmola & Tolli, 2018, p. 15)

Suure osa konteinerivoogudest annavad rahvusvahelistes konteinervedudes Hiina konteinerivood. Paljud maailma sadamalinnad konkureerivad omavahel Hiina konteinerivoogude pärast ning teevad selleks jõupingutusi, et saada investeringuid ning otselaevaliine ehk *direct call'e* (otselaevaliin) Hiinast enda sadamatesse. (Tolli, 2008, lk 7) Laevaliinid, nagu Maersk, teevad strateegilist koostööd Alibabaga, et võimaldada klientidel reserveerida Hiina laevade kaudu laevadel ruumi, toetades tihedamat koostööd e-kaubanduse ja logistikaettevõtete vahel. Paljudes uuringutes peetakse tähtaegu üheks kõige keerulisemaks lahendatavaks küsimuseks. (Hilmola & Tolli, 2018, p. 16)

EL-s on meretranspordi jätkusuutlikkuse saavutamiseks mitmeid algatusi, näiteks üleeuroopaline võrk (TEN-T), lähimerevedude (SSS) platvormi raames tegutsev

meremagistraalide projekt. TEN-T on oluline Euroopa arengu protsessis. TEN-T hõlmab lisaks infrastruktuurile ka kommunikatsiooni ja energiat. Alates 1996. aastast hõlmab TEN-T ka meresadamaid, sisemaa sadamaid ja ühendveoterminale. (Khulova & Šprochova, 2016, p. 49)

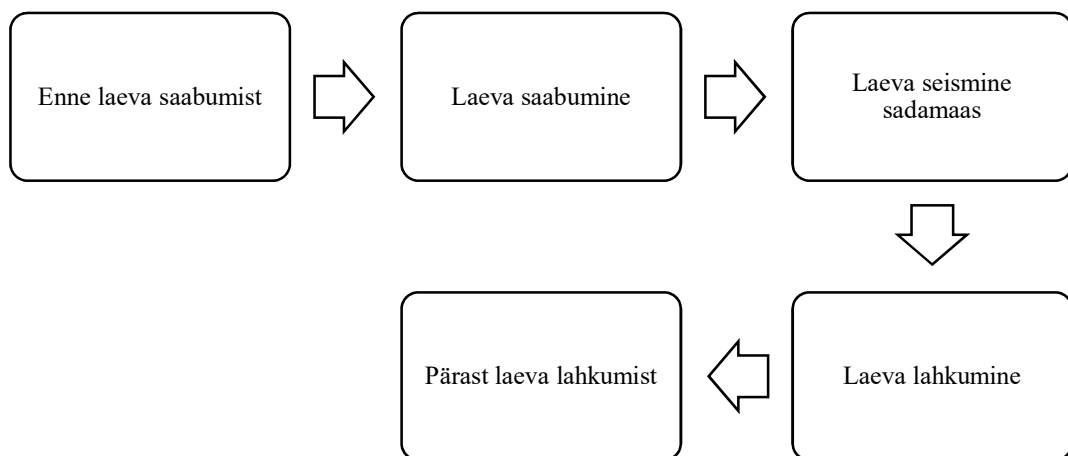
TEN-T koosneb 9 koridorist (Euroopa Parlament ja Nõukogu, 2013a):

- 1) Skandinaavia-Vahemere koridor – ühendab EL-i põhja poolt (Soome ja Rootsi läbi Taani, Saksamaa, Austria ja Itaalia) lõuna osaga;
- 2) Põhjamere-Läänemere koridor – ühendab EL-i idaosa (Eesti, Läti, Leedu, Poola, Saksamaa, Holland, Belgia);
- 3) Põhjamere ja Vahemere koridor – ühendab EL-i saareosa sisemaaga (Iirimaa, Suurbritannia, Prantsusmaa, Holland, Belgia);
- 4) Läänemere-Aadria mere koridor – ühendab EL-i põhjaosa Läänemere piirkonnaga (Poola, Tšehhi, Slovakkia, Austria, Sloveenia, Itaalia);
- 5) Idamaade koridor ühendab EL-i põhjaosa lõunapiirkondadega (Saksamaa, Tšehhi, Slovakkia, Ungari, Rumeenia, Bulgaaria);
- 6) Reini-Alpi koridor – ühendab põhja ja lõunaosa teises EL-i osas (Holland, Belgia, Saksamaa, Šveits, Itaalia)
- 7) Atlandi koridor – ühendab ranniku kahte osa (Saksamaa, Prantsusmaa, Hispaania, Portugal);
- 8) Reini-Doonau koridor – ühendab Saksamaad, Tšehhi, Slovakkia, Austriat, Ungarit, Rumeeniat ja Bulgaariat;
- 9) Vahemere koridor – ühendab Ungarit, Sloveeniat, Horvaatiat ja Itaaliat.

Lähimerevedude all mõeldakse lasti ja reisijate liikumist meritsi Euroopas asuvate sadamate vahel või nende sadamate ja sadamate vahel, mis asuvad väljaspool Euroopat asuvates riikides, millel on rannajoon Euroopaga piirnevatel suletud meredel. Mõiste SSS hõlmab riigisisest ja rahvusvahelist meretransporti. See koosneb meretranspordist liidu liikmesriikide ning Norra ning Islandi ja teiste Läänemere, Musta mere ja Vahemere riikide vahel. Projektid nagu SSS ja TEN-T on vahendid keskkonnareostuse ja ummikutega võitlemiseks, meretranspordi arendamiseks, sadamaettevõtluse

parandamiseks ning liikluse ja keskkonnakaitse vahelise jätkusuutliku tasakaalu saavutamiseks, luues Euroopas uue mitmeliigilise merenduslogistika ahela. (Vukic, *et al.*, 2018, p. 18)

Meresadam on merendus- ja liiklussüsteemi võtmetegur ja riigi majanduse tunnustatud osa (teenivad kasumit, loovad uusi töökohti ja esindavad väärtuslikku vara), nad mõjutavad otseselt teatud sektorite (kaubandus, turism, tootlikkus, teenused, töötlemine) kasvu. Meresadamad on liiklussüsteemis mitmeliigilised sõlmed. Turul konkurentsivõime tagamiseks peab meresadam vastama teatavatele turunõudmistele. Hästi läbimõeldud turunduslogistika on sadama arengu ja selle kõrge konkurentsivõime võtmetegur. (Kovacevic, 2014, p. 132) Sadama logistikasüsteem on väga oluline, eriti kaubaveo optimeerimise protsessis. Paratamatult seisab iga sadam konkurentsi ees ja selle ülesanne on sellele vastu seista ja püsida muutuv keskkonnas stabiilsena. Üleilmastumise ajastul peavad sadamad pakkuma tõhusaid ja usaldusväärseid teenuseid ning need on järgmised: side- ja infosüsteemid, dokumenteerimine, jaotuskanalite arendamine, hea infrastruktuur ja pealisehitus ning paljud muud toimingud, mis hõlbustavad kaubavoogude liikumist logistikasüsteemis. (Kovacevic, 2014, p. 131)



Joonis 1. Laeva saabumise ja lahkumise kronoloogiline järjekord sadamas (Eidast, 2007, lk 334-336; autori koostatud)

Laeva ja sadama vaheliste protsesside uurimine (vt joonis 1) annab ülevaate peamistest tegevustest, osapooltest ja vahetatavatest andmetest. Esimesena on laeva omanikul vaja broneerida kaikoht, et sadamaga suhtlus luua. Teiseks tuleb sadamale edastada teave laeva eelseisvast saabumisest. Seda teeb harilikult eelmise sadama esindaja ja selle alla kuulub informatsioon kauba kohta, laeva vajadused erinevate ressursside ja teenuste kohta ning laeva oletatav saabumise aeg. Neist viimast tuleks täpsustada 72, 48, 24 ja 4 tundi enne laeva oletatavat saabumist ning sellest peab sihtsadama esindaja omakorda teatama sadamavõime, tolli- ja piirivalve organeid ning teisi asjast huvitatud asutusi. Järgnevalt toimub lao-, laevavarustamis- ja teiste firmadega kokkulepete sõlmimine laeva omaniku poolt (tavaliselt on vahendajaks sadama esindaja). Seejärel tellib sadama esindaja piiri-, tolli- ja muud formaalsused vastavate organitelt nii laevale, kui ka lastile ning peale seda teavitab laeva sadamas seismise küsimustest (nt tellimuste täitmise võimalused ja asjade maksumused). (Eidast, 2007, lk 334-340)

Formaalsused ehk dokumentide valideerimised laeva sadamasse jõudmisel võib jagada kuude kategooriasse (Deseck, 2014a):

- 1) sadamavalitsuse (peamiselt sadamariigi kontroll) dokumendid,
- 2) immigratsioonidokumendid,
- 3) tervisehoiu dokumendid,
- 4) tollidokumendid,
- 5) sadama esindaja ja laeva lastija dokumendid,
- 6) konsuli dokumendid.

Teooriast tuleneb, et laeva lahkumisel sadamast on vähem formaalsusi kui laeva sisenemisel sadamasse, aga kuni need on täitmata, laev sadamast väljuda ei tohi. Laeva lahkumiseks ettevalmistamine algab siis, kui vajalikud protseduurid sadamas on tehtud, last on maha lossitud või peale lastitud ning sellekohane tolli dokument on kinnitatud. Lahkumiseks ettevalmistumine kujutab endast laeva ülevaatus ja merekõlblikuks tunnistamist ning laeva sadamast väljasõidu vormistamist. (Deseck, 2014b; Control Towers International, 2013)

Logistikaoperatsioonide vastutus lasub eksportijal või importijal vastavalt rahvusvahelises kaubanduslepingus sätestatud *Incotermsi* tarnetingimustele. (Popa, *et al.*, 2015, p. 1095) *Incoterms* ehk tarneklauslid, hõlmavad ostja ja müüja vahelisi kohustusi kauba transpordil (Malflielt, 2011, p. 163). Tarneklauslid on võtmelemendid müügilepingutes, sest need määravad osapooltele, kuidas toimub kauba vedu ostjalt müüjale ning kes vastutab tolliprotseduuride eest. Samuti määrab see kulude ja riskide jagunemise osapoolte vahel. (Ramberg, 2011, p. 16) Eelpooltoodust tuleneb, et tollil on suur kokkupuude kaubandusega. See on seotud sellega, et toll kontrollib kaupade legaalsset toomist EL-i.

Kokkuvõtvalt saab järeldada, et meretransport on juba sajandeid olnud kõige efektiivsem ja vajalikum transport, mille olulisus on kogu aeg tõusnud. Samuti mõjutab meretransport olulisel määral riikide majandust. Suur osa rahvusvahelisest kaubavahetusest toimub laevade kaudu, seda tõestab see, et 40% Euroopa sisest kaubavahetust toimub meritsi ning 80% maailmakaubandusest moodustab merekaubandus. Samuti meretranspordi jätkusuutlikkuse tõstmiseks EL-s on loodud meremagistraalide projekt TEN-T. Globaliseerumise ajal peavad sadamad pakkuma tõhusaid teenuseid et rahuldada klientide vajadusi. Meretranspordi tarneahel ja selle planeerimine on raske ja töömahukas protsess, mis vajab kaasaegseid tehnoloogiaid ja koolitatud tööjõudu.

2. MERETRANSPORDI TOLLIKONTROLL

2.1. Uurimismetoodika

Lõputöö on empiiriline uurimustöö, milles kasutatakse kvalitatiivseid uurimismeetodeid (dokumendianalüüs ja poolstruktureeritud ekspertintervjuu).

Dokumendianalüüsi raames analüüsiti MTA juhendeid (Maksu- ja Tolliamet, 2015; Maksu- ja Tolliamet, 2017a) ning nende täiendamiseks analüüsiti nii EL (Komisjoni delegeeritud määrus, 2015; Euroopa Parlament ja Nõukogu, 2013) kui ka Eesti määruseid (Rahandusministeerium, 2017; Vabariigi Valitsus, 2004). Dokumendianalüüsiga selgitati välja, milliseid dokumente peab esitama laevaagent laeva saabumisel ja väljumisel sadamast. Lisaks uuriti, millistesse süsteemidesse peab laevaagent andmeid sisestama ja millised on andmete esitamise tähtsajad. Eelkõige autori fookuses on laevaagendi poolt esitatavad dokumendid ja nende järjekord, analüüsi raames moodustati kaks kategooriat (vt lisa 1). Analüüsi põhjal autor kaardistas (koostas jooniseid) laevadokumentide esitamise protsessidest saabumisel ja väljumisel.

Autor valis poolstruktureeritud intervjuu, kuna selle läbiviimisel on võimalus muuta küsimuste järjekorda ja küsida täpsustavaid küsimusi (Kalmus, *et al.*, 2015). Ekspertintervjuud viiakse läbi inimestega, kelle kogemused eksperdina on huvipakkuvad (Flick, 2006, p. 165) ning kellelt soovitakse koguda selle ala kohta faktiteadmisi (Kolb, 2008, p. 142). Ekspertintervjuud viidi läbi kuue Maksu- ja Tolliameti ametnikuga. Ekspertintervjuud viidi läbi ajavahemikul 01.04.2020–05.04.2020. Intervjueeritavate poole pöördui e-kirja teel, milles tutvustati end ja planeeritavat lõputööd ning uuriti, kas intervjueeritavad on nõus intervjuus osalema. Lisaks anti intervjueeritavatele võimalus valida suulise intervjuu või kirjavahetuse teel vastamise vahel. Ekspertintervjuu läbiviimiseks koostati küsimused (vt lisa 2). Ekspertintervjuu küsimused koostati lähtudes lõputöö eesmärgist. Intervjueeritavatele, kes soovisid vastata kirjalikult saadeti küsimused e-postile. Intervjueeritavatega, kes olid nõus vastama suuliselt lepitati kokku aeg, millal neil oleks mugav vastata. Suuliste intervjuude käigus lisandusid ka mõned täpsustavad lisaküsimused. Suuliste

intervjuude keskmine kestvus oli 20 minutit, vestlust salvestati helifailile, mida hiljem transkribeeriti ja kodeeriti. Kodeerimise käigus moodustati 12 kategooriat (vt lisa 3)

Tabel 1. Intervjueeritud ametnikud (autori koostatud)

	Intervjueeritav	Sadam	Valdkond	Ametinimetus
1	Piret Soidla	Muuga	Tolliteenindus	Üksuse juht
2	Anneli Peterson	Paldiski	Tolliteenindus	Tolliinspektor
3	Kristjan Haugas	Paldiski	Uurimisosakond	Juhtivinspektor
4	Raido Lehenurm	Muuga	Tollijärevalve	Üksuse juht
5	Margarita Šavrova	Sillamäe	Tolliteeninduse	Üksuse juht
6	Ernest Buivolov	Sillamäe	Tolliteeninduse	Tolliinspektor

Lõputöö uurimisobjektideks said valitud Eesti suuremad sadamad, kuhu tuleb kaup kolmandatest riikidest. Uurimisobjektideks said Muuga, Paldiski ja Sillamäe. Muuga sadam on Eesti suurim ja sügavaim kaubasadam (vt tabel 2), mis oma sügavuse ja kaasaegsete terminalidega on üks moodsamaid sadamaid Euroopas. Tänu oma soodsale asukohale ning heale raudtee- ja maanteeühendusele sisemaaga etendab ta olulist osa Eesti transiitkaubanduses. Muuga sadama akvatooriumi sügavus ulatub 18 meetrini, mis võimaldab teenindada kõiki Taani väinu läbivaid laevu. Muuga sadamas on võimalik lastida-lossida ja ladustada toornaftat ja naftasaadusi, sega- ja puistlasti ning külmutust nõudvaid kaupu, teenindada konteiner- ja Ro-Ro tüüpi laevu. Muuga sadamas asub muuhulgas ka maailma üks suurimaid viljaterminale (vt tabel 3). (Tallinna Sadam, 2020a)

Tabel 2. Sadamate üldandmed (SILPORT, 2020; Tallinna Sadam, 2020a; Tallinna Sadam, 2020b; autori koostatud)

	Muuga	Paldiski	Sillamäe
Territoorium, ha	566,8	118,7	750
Kaide arv	29	10	15
Kaide kogupikkus, m	6379	1850	3000
Suurim sügavus kai ääres, m	18	14,5	16,5
Suurim laeva pikkus, m	300	230	275
Suurim laeva laius, m	48	35	56

Paldiski Lõunasadam on suure potentsiaaliga regionaalne sadam, mille põhitegevus on suunatud Eesti eksport- ja importkaupade ning transiitkaupade käitlemisele. Sadama peamine fookus on Ro-Ro kaupadel (vt tabel 3). Sadamas käideldakse peamiselt Ro-Ro kaupu, vanametalli, puitu, turvast, puidupelleid ja naftatooteid ning keemia- ja toiduainetööstuse toodangut. Sadamast on tänaseks kujunenud oluline Läänemere Ro-Ro laevaliinide peatuspaik, millel on otseühendus paljude Lääne-Euroopa sadamatega. Sadama soodne geograafiline asukoht loob sadamale kindlasti ka tulevikus täiendavaid võimalusi liinilaevanduse arendamiseks. (Tallinna Sadam, 2020b)

Tabel 3. Terminalid ja kaubad (SILPORT, 2020; Tallinna Sadam 2020a; Tallinna Sadam 2020b; autori koostatud)

	Muuga	Paldiski	Sillamäe
Vedellasti terminal	+	+	+
Segalasti terminal	+ (sh. külmkompleks)	+	+
Konteinerterminal	+	-	+
Ro-Ro terminal	+	+	+
Puistlasti terminal	+	+	+
Viljaterminal	+	-	+
Väetise terminal	+	-	+ (mineraalväetis, vedelad väetised, sh ammoniaak)
Reisiterminal	-	+	+
Autoterminal	-	+	-
Puiduterminal	-	+	-
Vanametalli terminal	-	+	+
Puidugraanulite terminal	-	+	+
Turbaterminal	-	+	-
Vabatsoon	+	+	+
+ on olemas			
- puudub			

AS Sillamäe Sadam (SILPORT) on Eesti suuruselt teine merekaubasadam (vt tabel 2), mis etendab üha kasvavat rolli Eesti ja eriti Kirde-Eesti transpordisüsteemis ning majanduses tervikuna. SILPORT on EL-i kõige idapoolsem sadam, mis asub 25 km

kaugusel EL-Venemaa piirist ning võimaldab kaupade tõhusat transiiti naaberpiirkondade vahel. Kirde-Eesti tootmisettevõtete lähedus Sillamäe sadamale (kõik 50 km raadiuses) soodustab väliskaubandust regioonis ning muudab siin kaupade eksportimise ja importimise soodsaks ning logistiliselt mugavaks. Multifunktsionaalse sadamana omab Sillamäe Sadam infra- ja superstruktuure võimaldamaks kõikide kaubagruppide käsitlemist alates nafta- ja puistekaupadest kuni konteinerkaupadeni. Süvis kaide ääres on kuni 16,5 m, mis võimaldab teenindada kõiki laevu, mis sisenevad Läänemerre läbi Taani väinade. Sillamäe tolli vabatsooni staatusega kaasnevad maksusoodustused koos Eesti liberaalse majanduspoliitikaga moodustavad efektiivse majanduskeskkonna Sillamäe Sadamas transiidi korraldamiseks ning jaotuskeskuste moodustamiseks. (SILPORT, 2020)

2.2. Tollikontrolli protseduurid meretranspordi tarneahelas

Käesolevas peatükis analüüsitakse dokumentide esitamise järjekorda laevaagentide poolt nii laeva sisenemisel kui ka väljumisel sadamast, kasutades dokumendianalüüsi käigus saadud koode (vt lisa 1). Samuti kaardistatakse dokumentide esitamise järjekorda jooniste abil.

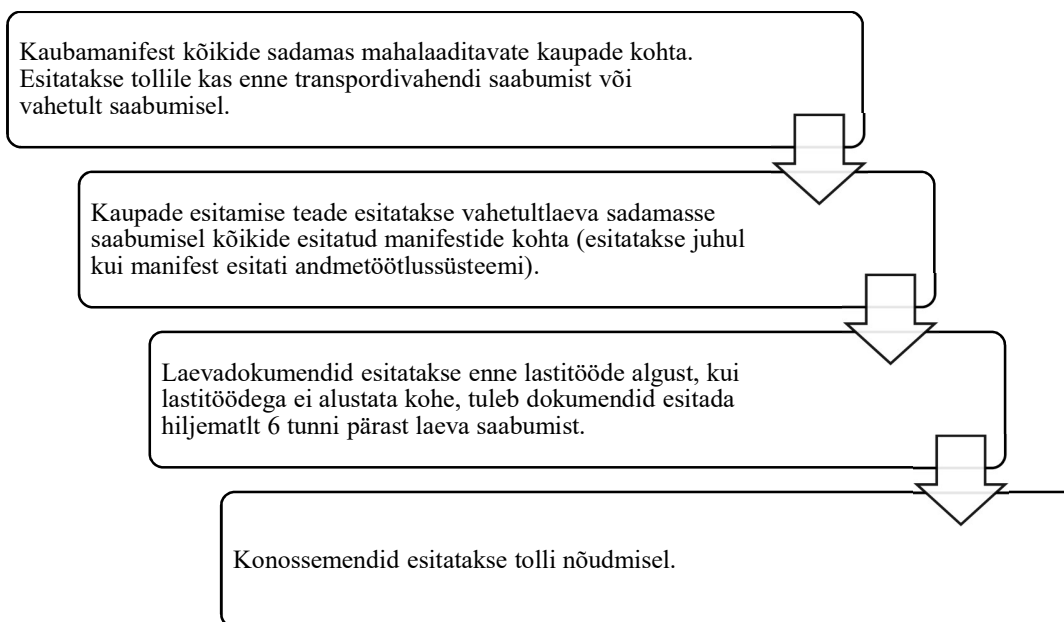
EL on tervikuna suur majandusüksus, mille tulemusel arenes välja tolliliit. Tolliliidu eesmärkideks on lihtsustada tolliprotseduure ja kaubavahetust liikmesriikide vahel ning kaitsta enda siseturg. Tolliliidu süsteemide ühtlustamiseks ja parandamiseks on väljatöötatud määrused, mis reguleerivad liidu liikmesriikide tolli tööd ja aitavad kaasa koostööle.

Kaupade EL-i sissetoomine ja väljaviimine on reguleeritud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega 952 (2013), mis kehtestab liidu tolliseadustiku. Samuti selles määruses sätestatakse täpsustavad juhised tolliformaalsuste teostamiseks (ka sisenemise ja väljumise tolliformaalsused), mille kehtestamise õigus on vastavalt liidu õigusaktidele antud liikmesriigi pädevusse. Kauba sisenemise tolliformaalsused algavad enne kauba EL-i tolliterritooriumile toimetamist – vahetult kolmandast riigist (va Norra ja Šveits). Liitu toodava kauba kohta tuleb esitada sisenemise ülddeklaratsioon (Entry

Summary Declaration, ENS). Kuid on kaubad, mille kohta ENS-i esitama ei pea, need kaubad on loetletud rahandusministri määruses nr 57 (2017), näiteks reisija pagasis sisalduv kaup, vedaja konteinerid ja kaubaalused jne. ENS andmed on julgeolekuandmed, toll kasutab neid kaubale elektroonse turvalisuse ja julgeoleku riskianalüüsi tegemiseks. Mida täpsemad on esitatud andmed kauba kohta, seda efektiivsem on riskianalüüs ning turvalisuse ja julgeoleku tollikontroll. ENS tuleb esitada tolli infosüsteemi ICS (impordi kontrollisüsteem). (Maksu- ja Tolliamet, 2018)

ENS-i andmete esitamiseks ICS-i on kaks võimalust: veebiliidese ja masin-masin liidese kaudu. Veebiliidese kaudu ENS-i esitamine tähendab käsitsi andmete sisestamist infosüsteemi e-maksuametis/e-tollis. Masin-masin liidese kaudu andmete edastamine toimub X-tee kanali andmevahetuskihi kaudu <https://ria.ee/x-tee>. Kauba saabumisel Liidu tolliterritooriumile tuleb esitada saabumisteade transpordivahendi kohta, millega kaup tolliterritooriumile toimetatakse. Saabumisteade tuleb esitada tolli infosüsteemi IMF (elektroonsete saabumisteade töötlemise süsteem). Saabumisteatel tuleb viidata esitatud ENS-le ning märgistada kaubad, mis Eestis maha laaditakse. (Maksu- ja Tolliamet, 2018)

Laeva saabumisel Eestisse liidu liikmesriigist Eestis mahalaaditava kauba kohta tuleb esitada elektroonne kaubamanifest. Kaubamanifesti andmekoosseis on sätestatud rahandusministri määruse 57 lisades. Kaubamanifest tuleb esitada ICS-i enne transpordivahendi saabumist ning saabumisel tuleb esitada IMF-i saabumisteade. Seejärel tuleb suunata kaubad ajutisele ladustamisele või tolliprotseduurile, sellega loetakse sisenemisformaalsused lõppenuks. (Maksu- ja Tolliamet, 2018) Dokumentide esitamise järjekord on tähtis protsess laeva saabumisel. Laeva saabumisel liidu liikmesriigist on kehtestatud kindel dokumentide esitamise kord (vt joonis 2).

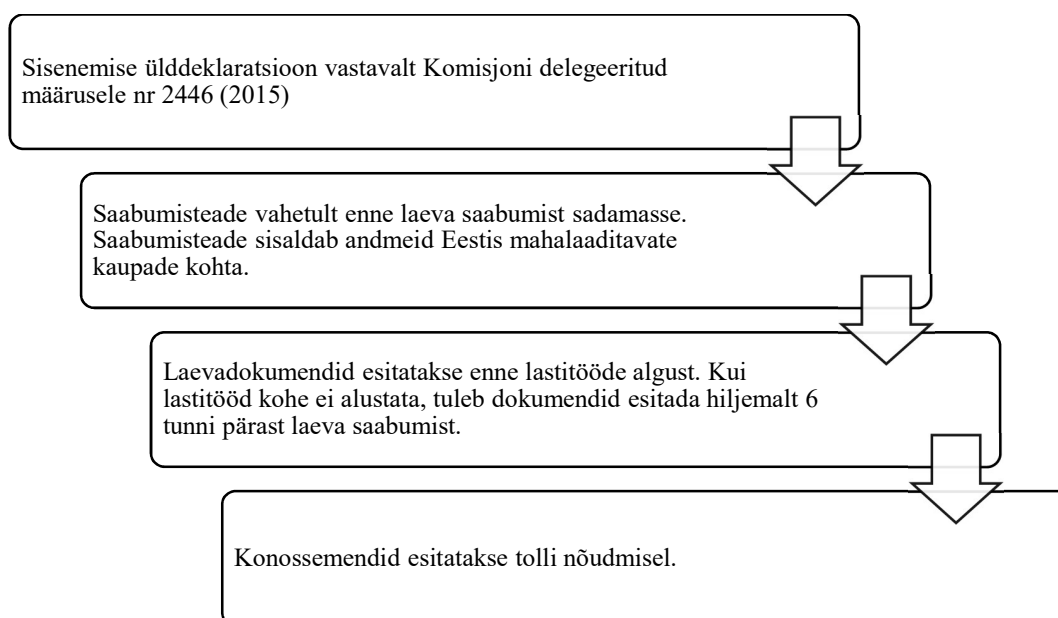


Joonis 2. Laeva saabumine liidu liikmesriigist (Maksu- ja Tolliamet, 2015, lk 10; autori koostatud)

Laeva saabumisel on kehtestatud kindel dokumentide (ülddeklaratsiooni) ettesitamise aeg tollile, mis tuleneb Komisjoni delegeeritud määrusest 2446 (2015). Sisenemise ülddeklaratsiooni esitamise tähtjajad (Komisjoni delegeeritud määrus, 2015):

- 1) konteinerlasti puhul vähemalt 24 tundi enne kauba lastimist laevale, mille pardal see liidu tolliterritooriumile tuuakse;
- 2) puistlasti või tükikauba puhul, vähemalt neli tundi enne laeva saabumist esimesse liidu tolliterritooriumil asuvasse sadamasse;
- 3) vähemalt kaks tundi enne laeva saabumist esimesse liidu tolliterritooriumil asuvasse sadamasse kauba puhul, mis tuuakse: Grönimaa; Fääri saared; Island; Läänemere, Põhjamere, Musta mere ja Vahemere sadamad ning kõik Maroko sadamad;
- 4) liidu tolliterritooriumist väljaspool asuva territooriumi ning Prantsusmaa ülemeredepartemangude, Assooride, Madeira või Kanaari saarte vahel liikudes, kui reis kestab vähem kui 24 tundi, vähemalt kaks tundi enne laeva saabumist esimesse liidu tolliterritooriumil asuvasse sadamasse.

Eestisse toodud liiduväline kaup tuleb suunata tolliprotseduurile või rakendada sellele ajutist ladustamist. On võimalik ka kauba suunamine kohe tolliprotseduurile, juhul kui kaubad saavad Eestisse kombineeritud transpordiga transiidiprotseduuril või kui sadamas, kuhu kaubad saavad, ei ole võimalik kaupu ajutiselt ladustada. EL-i tolliterritooriumile toodud või sellelt väljaviidav kaup suunatakse tolliprotseduurile sõltuvalt kauba edasise kasutamise eesmärgist või vajadusest. Kauba sisseveol tolliprotseduurid on transiit, ajutine ladustamine, vabatsoon, tolliladustamine, vabasse ringlusse lubamine, lõppkasutus, seestöötlemine; ning kauba väljaveol: eksport, välistöötlemine (Maksu- ja Tolliamet, 2020). Laeva saabumisel kolmandast riigist on oma dokumentide esitamise järjekord (vt joonis 3).



Joonis 3. Laeva saabumine vahetult kolmandast riigist (Maksu- ja Tolliamet, 2015, lk 9; autori koostatud)

Kauba tolliprotseduurile suunamiseks tuleb esitada tollideklaratsioon (v.a vabatsoon), mis sisaldab endas kõiki vajalikke andmeid just seda tolliprotseduuri reguleerivate sätete rakendamiseks, mis protseduurile kaup deklareeritakse. Kuna tolliprotseduuride kasutamise eesmärk on erinev, on protseduuriti erinev ka tollideklaratsioonis sisalduv andmehulk ehk andmekoosseis. Tollideklaratsioon esitatakse eesmärgiga, et toll saaks

teha otsuse, kas kõik tingimused kauba suunamiseks soovitud protseduurile on täidetud ning kauba võimalikult kiiresti vabastada. Tollil on õigus enne kauba vabastamist viia läbi ka tollideklaratsioonis esitatud andmete õigsuse kontrollimise ja nõuda tollideklaratsiooni täitmise aluseks olevate dokumentide esitamist või ka deklareeritud kauba esitamist ning kaubast proovide või näidiste võtmist. (Maksu- ja Tolliamet, 2020) Kauba ladustamisel vabatsiooni, operaator kannab kaubad laovarvestusse. Arvestus toimub laovarvestuse ja-aruandluse andmekogus (LAAK). (Maksu- ja Tolliamet, 2020b)

Kauba liidu tollistaatuse tõendamiseks esitatakse tollile staatuse manifest või T2L-dokument (mis on mäрге kaubaarvel, või T2L deklaratsioon)(Maksu- ja Tolliamet, 2015, lk 9). Kauba manifest on andmekoosseis, mis esitatakse elektroonselt tollile õhu- ja meretranspordi saabumisel liidu liikmesriigist maha laaditavate kaupade kohta. (Rahandusministeerium, 2017) T2L ja T2FL on sisetransiidi-protseduuride mäрге, mida kasutatakse kaupade saatmisel ühenduse tolliterritoriumi eri maksukorraldusega piirkondadesse, neist piirkondadest või nende piirkondade vahel. (ETS Logistika, 2020) Kaubasaatja võib identifitseerida liidu kauba tollistaatust märkides kaubaarvele või transpordidokumendile vastavalt vajadusele kas T2L või T2LF koodi ja lisades enda allkirja. T2L kasutatakse liidu territooriumi kaubastaatuse tõendamiseks ning T2LF liidu kauba puhul, mida veetakse erikorruga maksuterritoriumidele ja sealt välja. (Maksu- ja Tolliamet, 2019)

Manifestid esitatakse tollile elektroonselt töödeldaval kujul andmetöötlussüsteemi ICS kaudu. Kui lasti manifesti soovitakse kasutada ka kauba liidu staatuse tõendamiseks komisjoni delegeeritud määruse 2446 (2015) artikkel 126 kohaselt, esitatakse originaalmanifest PDF formaadis elektroonilisse mereinfosüsteemi (EMDE). Manifesti EMDE-sse esitamine ei vabasta esitajat ICS-i kaubamanifesti esitamisest. Toll loeb staatused tõendatuks kui laevaliikluskeskusesse (LLK) on esitatud staatust tõendav manifest või T2L dokument. Staatust tõendava manifesti või T2L-il esitatud andmete kontrollimise vajadusel nõuab LLK ametnik vajalike dokumentide esitamist. Vajadusel teostatakse esitatud dokumentide ja/või kaupade kontrolli. Edasised toimingud kaupadega on lubatud kui kõik kontrollid on läbitud. Tolli järelevalve alla

kuuluvate kaupadega on lubatud teha vaid tolli poolt lubatud toiminguid, see tähendab seda, et ilma tolli loata on keelatud kaupu transpordivahendilt maha laadida. (Maksu- ja Tolliamet, 2015, lk 11)

Vabasse ringlusse lubamise tolliprotseduurile suunatakse liiduväline kaup, mis on mõeldud liidu turule viimiseks või kavandatud erakasutuseks või -tarbimiseks liidu tolliterritooriumil. Vabasse ringlusse lubamine annab liiduvälisele kaubale liidu kauba tollistaatuse. (Maksu- ja Tolliamet, 2019) Vabasse ringlusse lubamisega kaasneb (Maksu- ja Tolliamet, 2019):

- 1) tasumisele kuuluva mis tahes imporditollimaksu sissenõudmine;
- 2) vajaduse korral muude maksude sissenõudmine, mis on sätestatud neid makse
- 3) käsitlevate asjakohaste kehtivate sätetega;
- 4) kaubanduspoliitika meetmete, keeldude ja piirangute kohaldamine niivõrd, kui neid ei tule kohaldada varasemal etapil;
- 5) muude kauba impordi suhtes ette nähtud tolliformaalsuste täitmine.

Liidu territooriumilt väljaveetavale kaubale tuleb esitada julgeolekuandmed. Julgeolekuandmeid esitatakse kauba väljaveol turvalisuse ja julgeoleku riskianalüüsi tegemiseks. Riskianalüüsi tegemine tagab EL-i kaubanduspartneritele saadetava kauba ohutuse. Riskianalüüsile kuulub kogu EL-st väljaviidav kaup (eksport, reeksport, välistöötlemine, väljavedu otse kolmandasse riiki vabatsoonist ja ajutise ladustamise kohast, liikmesriikide vaheline vedu, kui laev külastab vahepeal kolmanda riigi sadamat ja kaubad laaditakse seal maha). Riskianalüüsi ei tehta kaubale, mida veetakse ainult liikmesriikide vahelisi reise tegeva laevaga ning Norrassa ja Šveitsi viidavale kaubale. (Maksu- ja Tolliamet, 2018a)

Kui väljaveo tollideklaratsiooni (eksport, reeksport, välistöötlemine) või transiidideklaratsiooni esitamine ei ole nõutav, siis esitatakse julgeoleku ja turvalisuse riskianalüüsi andmed VÜD-ga (Maksu- ja Tolliamet, 2018a).

VÜD esitatakse näiteks (Maksu- ja Tolliamet, 2018a):

- 1) kaupade väljaveol (ilma transiidita) vabatsoonist kolmandas riigis asuvasse sihtkohta;
- 2) kaupade väljaveol (ilma transiidita) ajutise ladustamise rajatisest kolmandas riigis asuvasse sihtkohta;
- 3) kaupade veol liidu sadamate/lennujaamade vahel, kui veovahend külastab vahepeal kolmanda riigi sadamat/lennujaama ja kaup laaditakse seal veovahendilt maha;
- 4) muu toiminguga (ilma tollideklaratsioonita) eksport, nt tühjad vagunid, mida veetakse veolepingu alusel.

Tollideklaratsiooniga ja VÜD-ga esitatud julgeolekuandmed tuleb esitada tollile teatud aeg enne kauba väljumist. Andmete esitamise tähtajad sõltuvad transpordiliigist, meretranspordi puhul etteteatamise ajad on toodud loetelus (lk 29). Tähtajad on orienteeruvad ja on mõeldud piisava ajavaru andmiseks riskianalüüsi ja kontrollitoimingute läbiviimiseks. Loendi esitamisele ei ole sätestatud tähtaega, kuid soovitav on lähtuda VÜD esitamise tähtaegadest. Ajaliselt peab loendi esitama enne saabumisteate ja väljumismanifesti esitamist. (Maksu- ja Tolliamet, 2018a)

Väljaveoelsete deklaratsioonide esitamise tähtajad meretranspordil (Komisjoni delegeeritud määrus, 2015):

- 1) konteinervedu hiljemalt 24 tundi enne kauba lastimist laevale, mille pardal see väljub liidu tolliterritooriumilt;
- 2) liidu tolliterritooriumi ning Gröönimaa, Fääri saarte, Islandi või Läänemere, Põhjamere, Musta mere või Vahemere sadamate ja kõikide Maroko sadamate vaheliste konteinervedude hiljemalt kaks tundi enne liidu tolliterritooriumil asuvast sadamast väljumist;
- 3) Prantsusmaa ülemeredepartemangude, Assooride, Madeira või Kanaari saarte ning väljaspool liidu tolliterritooriumi asuva territooriumi vaheliste konteinervedude puhul, kui reis kestab vähem kui 24 tundi hiljemalt kaks tundi enne liidu tolliterritooriumil asuvast sadamast väljumist;

- 4) konteinerveost erinevate vedude korral hiljemalt kaks tundi enne liidu tolliterritooriumil asuvast sadamast väljumist.

Kokkuvõtvalt selgus, et kaupade sissetoomine ja väljaviimine EL-i on reguleeritud Euroopa Parlamendi Nõukogu määrustega ja siseriiklike õigusaktidega. Liitu toodava kauba kohta tuleb esitada sisenemise ülddeklaratsioon. ENS esitatakse e-maksuametis/e-tollis või X-tee kaudu. Sõltuvalt laeva lähteriigist ENS-i esitamisega on erinevad tähtajad, mis on reguleeritud Komisjoni delegeeritud määrusega 2446 (2015). Kauba staatust tõendatakse manifestiga või sõltuvalt kaubast T2L ja T2LF-ga. Manifest esitatakse ICS süsteemi. Liidu territooriumilt väljaveetvate kaubale tuleb esitada VÜD ja julgeolekuandmeid. Julgeolekuandmete esitamine aitab tagada turvalisust koostööpartneritele. Samuti nagu ENS-i esitamisega VÜD-i esitamisel on omad tähtajad, mis on reguleeritud Komisjoni delegeeritud määrusega nr 334 (2018).

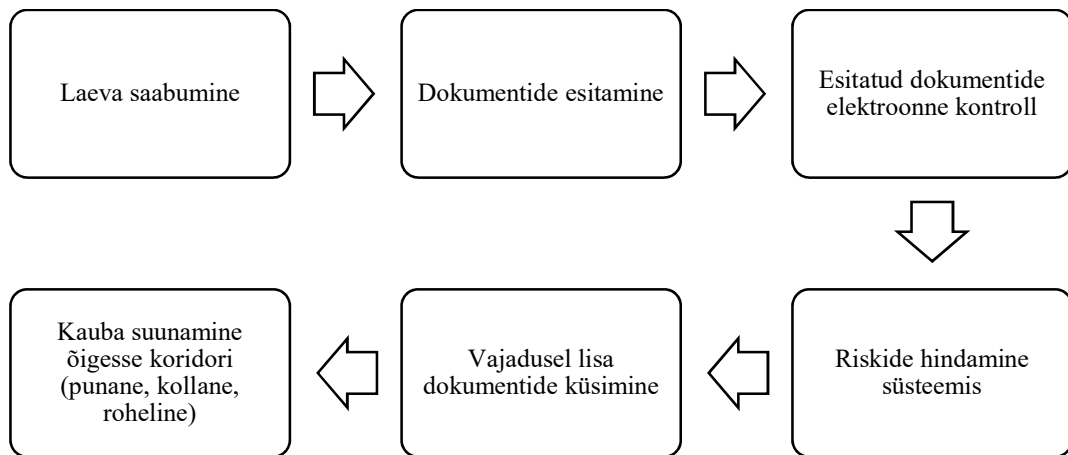
2.3. Tollikontrolli protsesside etapid sadamas

Selles peatükis autor toob välja ekspertintervjuu tulemused. Samuti kaardistab dokumendi kontrolli etapid joonistega. Lisaks autor annab ülevaate kauba füüsilisest kontrollist Sillamäe, Paldiski ja Muuga sadamates.

Intervjuude analüüsist selgus, et Muuga ja Paldiski teeninduskoha ametnikud tegelevad kaupade tollivormistusega, dokumentide kontrolliga, transiidi vormistamisega tolliterminalidest ja ladudest ning ekspordi kaupade dokumentide kontrolliga. Muuga sadamast väljuvatele kaupadele füüsilist tollikontrolli teostab tollikontrolliüksus; Paldiski sadamast väljuvaid kaupu kontrollib Põhja II üksus. Sillamäe sadamas tehakse nii dokumentide kontrolli ja vormistust, kui ka kauba füüsilist kontrolli.

Intervjuude nr 1, 2, 6 (vt tabel 1, lk 21) analüüsist võib järeldada, et teeninduskoha ametnike põhilisteks infosüsteemideks on Veeteede Ameti mereinfosüsteem (EMDE), ICS, Complex, transiidi andmevahetuse süsteem (NCTS) jt. Lisaks Paldiski toll tegeleb ka SMGS (raudteevedu) dokumentidega. Ametnikel, kes tegelevad füüsilise kontrolli läbiviimisega, põhiliseks tööprogrammiks on TOTS2.

Intervjuude nr 1, 2, 6 analüüsi põhjal kirjeldati tollikontrolli etapid laeva saabumisel sadamasse (vt joonis 4). Laeva saabumisel laevaagendid peavad esitama dokumente EMDE ja ICS programmi. Maksu- ja Tolliameti ametnikel on ligipääs EMDE infosüsteemi, kus nad saavad kontrollida esitatud dokumente ja nende õigsust. EMDE laevaagent esitab deklaratsioone ja dokumente laeval saabuva kauba kohta. Veeteede Ameti süsteemi esitatakse: lasti/kauba manifest (cargo manifest), munsterroll (crew list), laevapere vara deklaratsioon (crew's effects declaration), laeva varude deklaratsioon (ship store declaration). Peale dokumentide esitamist, ametnik kontrollib üle esitatud dokumente süsteemis. Intervjuu nr 6 selgus välja, et tollile esitatavad dokumendid kauba sisenemisel (järjestatult): „/.../ laeva dokumendid (nt cargo manifest, konossoment ehk Bill of lading) – EMDE; saabumisteade – IMF; elektrooniline kauba manifest kauba saabumisel – ICS; sõltuvalt protseduurist (nt import, eksport, transiit, ladustamine või ümberlaadimine vabatsoonis) – Complex, NCTS /.../“.

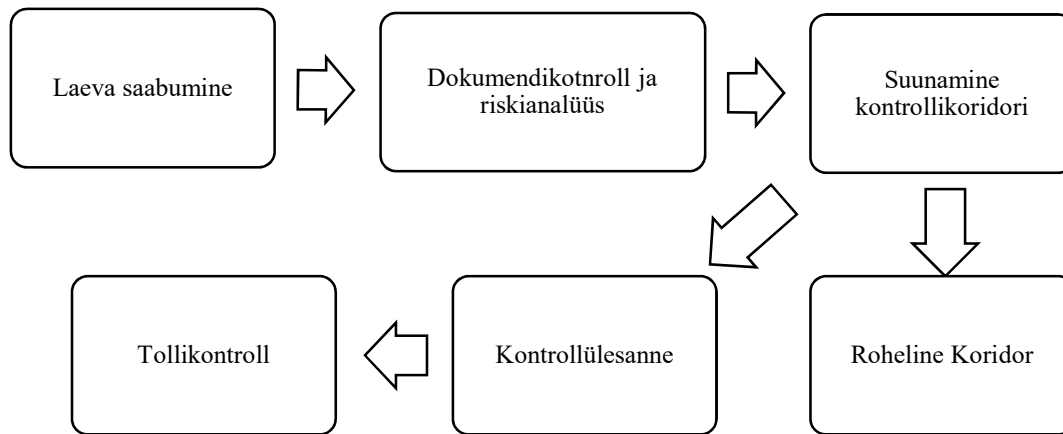


Joonis 4. Dokumentide tollikontrolli etapid sadamas (autori koostatud ekspertintervjuude alusel nr 1, 2, 6)

Samuti ekspertintervjuude 1, 2, 3, 4 analüüsist selgus, et kaupadel võivad olla erinevad riskid, mille alusel süsteem suunab neid kontrolli. Oranži koridori sattumisel (süvendatud dokumendikontroll) ametnik võtab ühendust laevaagendiga, kelle käest saadakse täiendavaid dokumente (näiteks kaubastaatust tõendav dokument jne).

Kõikide dokumentide (sh täiendavate) olemasolul ja nende õigsuse korral ametnik vabastab kauba edasiseks liikumiseks. Kõigis uuritavates sadamates kõik kaubad liiguvad peale saabumist vabatsooni operaatori juurde.

Vabatsoonist lahkumisel kasutatakse tolliprotseduuri (nt transiit), mille tulemusena kaubad liiguvad sadamast välja ja satuvad kas rohelisse või punasesse koridori (vt joonis 5). Punase koridori puhul kauba vaatab üle tolliametnik. Kontrollülesanne TOTS2-s sisaldab kõik vajaliku teavet ametnikku jaoks tollikontrolli läbiviimiseks (nt kahtluseid või mida tuleb hoolikamalt jälgida kontrolli sattunud kauba puhul).



Joonis 5. Kauba tollikontrolli etapid sadamas (autori koostatud ekspertintervjuude 3, 4, 5, 6 alusel)

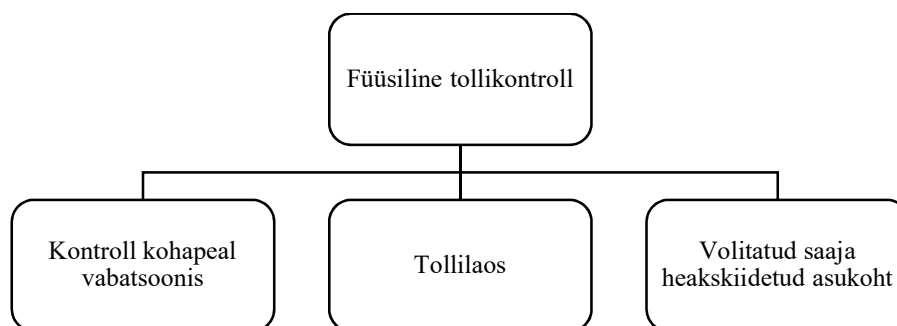
Intervjuude analüüsist teeninduskoha ametnikega (vt tabel 1), selgus et kõige tihedamini kaubad satuvad kollasesse koridori vale kaubakoodi tõttu (punase koridori kontrolli käigus avastatakse, et kaup on deklareeritud vale kaubakoodi all) või liiguvad kaubad, mis vajavad erilitsentside olemasolu (nt strateegilised kaubad). Analüüsist saab järeldada, et üldjuhul laevaagendid teevad enda tööd korralikult ja dokumentide esitamisega probleeme esineb väga harva.

Muuga sadam (vt tabel 3) on konteineripõhine sadam, kuhu tulevad kaubad üldjuhul Euroopa suurematest sadamatest. Täpsemalt kaubad, mis Antwerpen ja Rotterdami sadamast on ümberlaaditud ookeani laevadest väiksematele laevadele. Muuga sadamas

käib ka Ro-Ro, millele on eraldatud vabatsoonis 14 kai. Ro-Ro-le on loodud „roheline liin“ läbi vabatsooni, kust see tuleb otse välja läbi automaatväravate. Muuga sadamast läheb palju kaupa transiidiga Venemaale ja edasi Läti, Leedu ja Poola tolliladudesse (intervjueeritavad 1 ja 4). Paldiski sadamasse (vt tabel 3) enamasti tuuakse uued sõiduaudod, traktorid, laadurid, ekskavaatorid ja nende osad. Puit, kaabel, kakaooad, erinevad seadmed, vanametall on need kaubad, mis peamiselt lähevad transiidi või ekspordi protseduuriga sadamast välja (intervjueeritav 2).

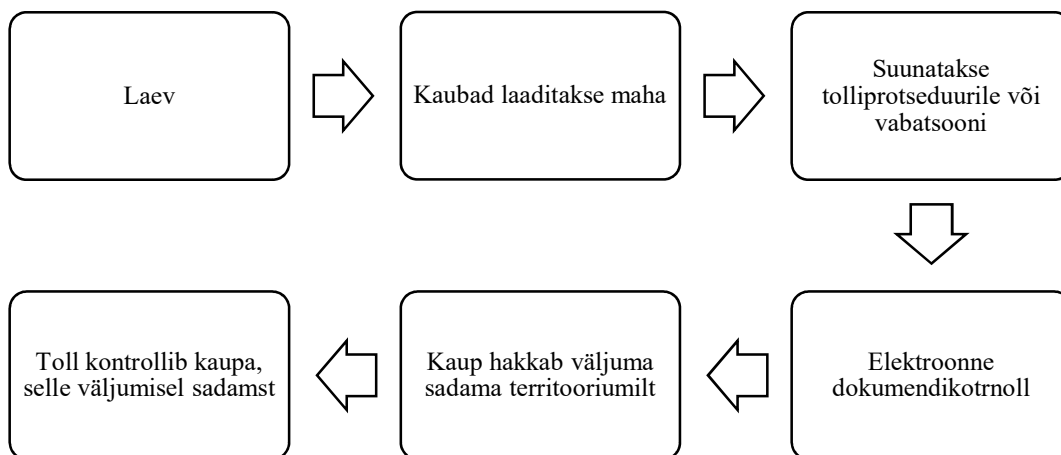
Ekspertintervjuude analüüsisist teeninduskoha ametnikega (vt tabel 1) võib järeldada, et laevaagentidel tuleb kogu aeg tõestada kauba staatust, seda tehakse enamasti kauba manifestiga. Vastavalt kauba manifestile kauba ladustamine jagatakse kaheks, kas C (EL kaup) või N (kolmanda riigi kaup) tsoonides.

Intervjuude nr 1, 2, 3, 4 analüüsisist selgus, et Muuga ja Paldiski sadamates ei toimu füüsilist kontrolli kõikidele väljuvatele sisemaa kaupadele, vaid kontrollitakse ainult deklaratsiooni põhjal punasesse koridori sattunud kaupu, mille tulemusena TOTS2 tekib kontrollülesanne (seire) kauba kontrolliks. TOTS2-s tekkinud kontrollülesandele Paldiskis reageerib Põhja II üksus, Muugas tollikontrolliüksus. Mõlemast sadamast (Muuga ja Paldiski) väljuva kauba kontroll ei toimu reeglina sadamas, see võib toimuda kaubasaaja juures või tollilaos (vt joonis 6). Kui on põhjust arvata, et kaubasaaja juures kauba kontrollimine on keeruline mingil põhjusel või toll ei soovi, et kaup liiguks kaubasaaja juurde (nt kadumise tõttu teel), siis tehakse kontroll sadamas kohapeal.



Joonis 6. Kauba füüsilise kontrolli võimalikud kohad Muuga ja Paldiski sadamas (autori koostatud ekspertintervjuude 3, 4 alusel)

Intervjuu nr 4 analüüsist selgus, et Muuga sadamas on võimalus kasutada vajadusel liikuvat röntgeni. Ekspertintervjuu nr 5 ja 6 analüüsist selgus, et „/.../Sillamäe sadamas toimub füüsiline kontroll igale väljuvale kaubale/.../“ (vt joonis 7), kontrolli teostavad Sillamäe sadama tolliametnikud, kes tegelevad ka dokumentide vormistamise ja kontrolliga. Samuti Sillamäe sadama tolli järelevalve all toimuvad tolli protseduurid vabatsoonis nagu varustamine, punkerdamine ekspordi deklaratsiooniga jne.



Joonis 7. Sillamäe sadama tollikontrolli etapid (autori koostatud ekspertintervjuude 5 ja 6 alusel)

Kõigis kolmes sadamas kõige enamlevinum protseduur peale vabatsooni on transiit. Põhilisteks riikideks kuhu vormistatakse transiit on Venemaa, Valgevene, Kasahstan ja Usbekistan. Kuid samuti liigub kaup nendest sadamatest ka tolliladudesse. Intervjuudest nr 1 ja 2 selgus, et palju kaupa tuleb Hiinast, eriti konteinerite puhul.

Intervjuude nr 1, 3, 4 analüüsist selgus, et kõige suuremate riskidega kaubad tulevad Hiinast ja Vietnamist, nendel kaupadel võivad esineda IO (intellektuaalne omand) rikkumised, CE (EL tootemärgistus, mis tõendab toodete ohutust) märgistusega probleemid. Samuti kontrollitakse kõik konteinerid, mis saabuvad Ladina-Ameerikast, vaatamata sellele, et neil oli vahepeatus EL-s ja need võivad olla juba kontrollitud. See on põhjendatud sellega, et kaupadel, mis tulevad nendest riikidest on suur narkootiliste ainete kahtluse risk, vaatamata sellele, et need konteinerid juba võidi kontrollida liidu ümber-laadimissadamas.

Kokkuvõttes võib järeldada, et füüsilise tollikontrolli osas sadamati leidus erinevusi. Muuga ja Paldiski sadamad erinevad Sillamäest sellega, et Muuga ja Paldiski sadamates ei ole füüsilist kontrolli teostavaid tolliametnikke pidevalt kohapeal. Ekspertintervjuudest saab järeldada, et kõige rohkem tehakse tööd ICS ja EMDE süsteemides, kus kontrollitakse dokumentide esitamist ja nende vastavust kaubale. Kõigis kolmes sadamas kõige enam levinud tolliprotseduur on transiit. Saabuva kauba staatust tuleb kogu aeg tõendada T2L või kauba manifestiga. Kõige suuremate riskidega kaubad on Ladina-Ameerikast ja Aasiast.

2.4. Järeldused

Teoreetilistest allikatest tuleneb, et toll peab oma haldustegevuse läbiviimisel kohaldama kõigi ettevõtjate suhtes ühtseid kontrollistandardeid (vt lk 9), mis ühtib dokumendianalüüsi osaga (vt lk 23), kus on kirjeldatud juhised tolliformaalsuste teostamiseks, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega 952 (2013). Teoreetilistest allikatest tuleneb, et tolli eesmärk on teha kauba liikumine lihtsamaks, kiiremaks, odavamaks ja turvalisemaks (vt lk 10). Seda tõestab ka dokumendi ja intervjuude analüüsi osa, kust tuleneb välja, et tolliformaalsuste ja protseduuride lihtsustamiseks kasutatakse erinevaid arvutisüsteeme (vt lk 30), mis võimaldavad kergelt ja kiirelt esitada vajalikud dokumendid.

Caraiani ja kaasautorid (2014, pp. 29-30) on arvamisel, et EL-i õigusaktide kohaselt peab kõigi liidu tolliterritooriumilt väljaviidavate kaupade suhtes kohaldama riskianalüüsi ja tollikontrolli (ehk tagama julgeoleku), olenemata nende lõppsihtkohast. Nende arvamus ühtib dokumendianalüüsi tulemusega: liidu territooriumilt väljaveetavale kaubale tuleb esitada julgeolekuandmed (vt lk 28).

Teoriast tuleneb, et laeva lahkumisel sadamast on vähem formaalsusi kui laeva sisenemisel sadamasse (vt lk 18). Laev võib lahkuda ainult siis, kui on vajalikud protseduurid sadamas läbitud (vt lk 28) ehk laeva väljumiseks on esitatud tollideklaratsioon koos julgeolekuandmetega või VÜD.

Wang, Ding, & Ding (2016, p. 2131) on arvamisel, et tolli peamiseks funktsiooniks on riigi majanduse kaitsmine ning ühiskonna julgeoleku tagamine (vt lk 8). See ühtib dokumendianalüüs kirjeldatud protseduuridega (vt lk 23-24), mille eesmärgiks on ühiskonna julgeoleku tagamine (vt lk 28).

Tolli (2008, lk 10) on arvamisel, et suure osa konteinervoogudest annavad rahvusvahelistes konteinerredudes Hiina konteinerivood (vt lk 15), mida tõendas ka intervjuu analüüs (vt lk 35). Intervjuu analüüsist selgus, et Hiinast tuleb palju kaupa, mille puhul on suurem rikkumiste risk (vt lk 35).

Dokumendianalüüsist selgus, et laevaagent peab esitama laevadokumente EMDE ja ICS süsteemidesse (vt lk 24), mis ühtib ekspertintervjuudest saadud informatsiooniga (vt lk 31). Samuti võib teha järeldust, et laeva dokumentide esitamise järjekord ühtib tegelikkusega (vt lk 25-26).

Sadamate kirjeldusest (vt lk 21) selgus, et Eesti on transiitriik. Seda tõestab ekspertintervjuude analüüs, millest selgus, et kõige enam kasutatavam protseduur uuritavates sadamates on transiit (vt lk 33).

Teooriast tuleneb, et paljudes uuringutes peetakse tähtaegu üheks kõige keerulisemaks lahendatavaks küsimuseks (vt lk 15). Seda kinnitavad ekspertintervjuud (vt lk 33), laevagendid teevad enda tööd korralikult ja dokumentide esitamisega üldjuhul probleeme ei tekki, kuna agendid on huvitatud kiire kauba lahti tollimisest.

Dokumendianalüüsist selgus, et toll loeb staatused tõendatuks kui LLK-sse on esitatud staatust tõendav manifest või T2L dokument (vt lk 27). See ühtib sellega, mis autor selgitas välja intervjuudest (vt lk 33) ehk „/.../laevaagentidel tuleb kogu aeg tõestada kauba staatust, seda tehakse enamasti kauba manifestiga“.

Töö eesmärk täideti, selgitati välja ja kaardistati tollikontrolli protsessi toimingud Muuga, Paldiski ja Sillamäe sadamas. Probleemküsimus sai vastuse. Läbiviidud analüüsides saab järeldada, et meretranspordi tollikontrolli protsessitoimingute meetmed vastavad Eesti ja EL õigusaktides sätestatule.

KOKKUVÕTE

Rahvusvahelises majanduses suurem osa kaubavahetusest liigub laevade kaudu, mis on kergelt selgitav selle tõhususe ja mahtude pärast. Kaupade arvu suurenemisega kasvab pettuste arv, mis omakorda paneb ohtu nii riikide majandust kui ka inimeste tervist. Sellest tulenevalt tollil on suur tähtsus sala- ja võltskaupadega võitlemisel nii sisemaal kui ka piiridel.

Lõputöö teema aktuaalsus seisnes MTA arengukavadest 2017-2020 ja 2020 (Maksu- ja Tolliamet, 2017; Maksu- ja Tolliamet, 2020a), mis näeb ette kiiret tollipiiri ületamist kaubavedudel, tagades tõhusa tollikontrolli tollitehnika abil. Lisaks Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusest nr 952 (2013), mis sätestab seda, et seadusliku kaubanduse lihtsustamine ja pettusevastane võitlemine nõuavad lihtsaid, kiireid ja standardseid tolliprotseduure ja -menetlusi.

Lõputöö uudsus seisnes selles et, esmakordselt teostati teadustöö raames tollikontrolli toimingute analüüs Eesti suuremate kaubasadamate näitel. Lõputöös oli püstitatud probleemküsimus: kas olemasolevad tollikontrolli protsessid sadamates vastavad siseriiklikele ja EL-i õigusaktidele? Töö eesmärgiks oli välja selgitada tollikontrolli protsessitoimingud Muuga, Paldiski ja Sillamäe sadamate näitel. Millest lähtuvalt oli püstitatud kolm uurimisülesannet.

Esimeseks uurimisülesandeks oli analüüsida ja süstematiseerida tolli, tollikontrolli ja meretranspordi tarneahela teemakohaseid teoreetilisi allikaid. Analüüsist saab järeldada, et tollil on oluline roll salakaubanduse ja organiseeritud kuritegevuse võitlemisel. Kaubanduse lihtsustamiseks loodi tolliliit ja seejärel tollitariifistik. Ühine tollipoliitika lihtsustas tolliprotseduure läbimist ettevõtjatele, kuna EL-s kehtivad ühesugused reeglid ja nõuded. Meretransport osutus tähtsaks majanduse osaks, kuna selle roll otseselt mõjutab kaubavahetust nii liikmesriikidega kui ka kolmandate riikidega. Merekaubandusse on panustatud palju ressursse, mille tulemuseks on loodud TEN-T meremagistraalide projekt, mis aitab kaasa kaubanduse arengule.

Teiseks uurimisülesandeks oli analüüsida ja kaardistada mereveo tarneahela ja tollikontrolli protsesside toimimist. Dokumendianalüüsist selgus, et laeva lähtekohast sõltub tähtaegade ja dokumentide pakett, mida tuleb esitada laevaagentidel tollile. Kui kaup tuuakse EL-i, siis tuleb esitada ENS. Sõltuvalt laeva lähtekohast on erinevad andmete esitamise tähtajad. Väljaveo puhul tuleb esitada julgeolekuandmeid ja VÜD. VÜD esitamise tähtajad sõltuvad kaubast ja sihtriigist.

Kolmandaks uurimisülesandeks oli sünteesida teooria ja uuringu tulemusi. Uurimisülesanne täitmiseks oli teostatud dokumendianalüüs MTA juhendite ja EL õigusaktide põhjal ning viidi läbi ekspertintervjuud Muuga, Paldiski ja Sillamäe ametnikega. Analüüsides selgus, et reaalsed dokumentide kontrolli protseduurid ühtivad dokumendianalüüsi tulemustega.

Lõputöö eesmärk täideti, selgitati välja ja kaardistati tollikontrolli protsessi toimingud Muuga, Paldiski ja Sillamäe sadamas. Probleemküsimus sai vastuse. Olemasolevad tollikontrolli protsessid sadamates vastavad siseriiklikele ja EL õigusaktidele. Edaspidi soovitab autor järgmistele uurijatele analüüsida laevade punkerdamise ja varustamise protseduure.

SUMMARY

The thesis is written in Estonian and consists of 50 pages. The thesis has been prepared using 66 sources. The first chapter provides an overview of the nature of customs control and maritime transport. The second chapter provides an overview of the research methodology and analyses the functioning of the maritime transport supply chain and customs control processes in three Estonian ports. The problem question of this thesis is whether the existing customs control processes in ports comply with national and EU legislation. The aim of the thesis is to find out the customs control process operations on the example of Muuga, Paldiski and Sillamäe ports.

The first task of the research was to analyse and systematize the theoretical sources related to customs, customs control and the maritime transport supply chain. The analysis shows that customs have an important role in combating smuggling and organized crime. Maritime transport has proved to be an important part of the economy, as it affects trade with Member States and third countries.

The second research task was to analyse and map the functioning of the maritime transport supply chain and customs control processes. The analysis of the documents showed that the package of documents and their submitting deadlines depends on ships departure place.

The third research task was to synthesize theory and research results. In order to perform the research task, a document analysis was performed, and expert interviews were conducted with officials of Muuga, Paldiski and Sillamäe. The analyses showed that the actual document control procedures are in line with the results of the document analysis.

The thesis aim was fulfilled. The operations of the customs control process in Muuga, Paldiski and Sillamäe ports were identified and mapped. The problem question was answered. Existing customs control processes in ports comply with national and EU legislation.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Brouer, B.D., Karsten, C.V., Pisinger, D., 2018. Optimization in Liner Shipping. *Annals of Operations Research*, 271(1), pp. 205-236.

Caraiani, G., Potecea, V., Surdu, G., 2014. Interoperability in EU Customs. *Romanian Economic and Business Review*, 9(2), pp. 29-34.

Cedilnik, M., 2013. Flow of Goods Across Customs Territories. *Our Economy*, 59(1/2), pp. 13-24.

Control Towers International, 2013. *Custom Procedures*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.control-towers.com/Services/Custom+Procedures/> [Kasutatud 25.01.2020]

Cudan, A.L., Kekic, D.D., 2018. Customs Administration of Republic of Serbia in the Function of Economic Security. *Proceedings of Novi Sad Faculty of Law*, 35(3), pp. 1131-1144.

Deseck, P., 2014a. *Harbour Formalities – Formalities on Arrival*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.maritimeknowhow.com/home/harbour-formalities/formalities-on-arrival> [Kasutatud 24.01.2020].

Deseck, P., 2014b. *Harbour Formalities - Formalities on Departure*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.maritimeknowhow.com/home/harbour-formalities/formalities-on-departure> [Kasutatud: 25.01.2020].

Economic Outlook, 2017. Brexit - Customs Borders Will Impose Costs and Delays. *Oxford Economics*, 41 (2), pp. 11-18.

Eidast, A., 2007. *Meretranspordi kommertsekspluatatsioon*. Tallinn: Eesti Mereakadeemia.

Elmane-Helmane, K., Ketners, K., 2012. Intergrated Customs Control Management in Latvia: Lessons Learned. *Economics and Management*, 17(2), pp. 528- 534.

ETS Logistika, 2020. *Mis on T2L/T2FL protseduur ?* [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.etslogistika.ee/uudised/mis-on-t2lt2fl-protseduur/> [Kasutatud 12.04.2020].

Euroopa Liidu Teataja, 2012. *Euroopa Liidu põhiõiguste harta. 2012/C 326/02.*

Euroopa Liit, 2020. EL- tolliliit praktikas. [Võrgumaterjal] Leitav: https://europa.eu/european-union/topics/customs_et [Kasutatud 14.02.2020].

Euroopa Parlament ja Nõukogu, 2013. *Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EU) nr 952/2013 9. oktoober, millega kehtestatakse liidu tolliseadustik.*

Euroopa Parlament ja Nõukogu, 2013a. *Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) nr 1315/2013, 11. detsember 2013, üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL.*

Euroopa Väljaannete Talitus, 2014. *Toll : EL-i tolliliit on inimeste kaitseks ja kaubanduse hõlbustamiseks.* [Võrgumaterjal] Leitav: <https://op.europa.eu:443/et/publication-detail/-/publication/2d9d5aa5-e0c7-4d2c-a556-1c511e3e3e8e/language-et> [Kasutatud 23.10.2019].

Flick, U., 2006. *An Introduction to Qualitative Research (3rd ed.)*. Los Angeles etc.: SAGE Publications.

Galushko, D., 2013. Some Aspects of Harmonization of The EU customs Law and The Customs Union of Russia, Belarus and Kazakhstan. *Proceedings of Novi Sad Faculty of Law*, 47(3), pp. 529-536.

Gani, A., 2016. The Efficiency of Customs Clearance Processes Can Matter for Trade. *International Advances in Economic Research*, 22(1), pp. 109-110.

- Gwardzinska, E., 2012. The standardisation of Customs Services in the European Union. *World Customs Journal*, 6(1), pp. 93-99.
- Hasan, A., 2015. International Taxation and The Role of Customs Union Between Turkey and EU. *Journal of Knowledge Economy & Knowledge Management*, 10(2), pp. 133-142.
- Hilmola, O.P., Tolli, A., 2018. Evaluation of Chinese E-Commerce Cost and Lead Time Performance to Estonia. *Quality Innovation Prosperity*, 22(1), pp. 14-25.
- Kalmus, V., Masso, A., Linno, M., 2015. *Kvalitatiivne sisuanalüüs*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://samm.ut.ee/kvalitatiivne-sisuanalyys> [Kasutatud 06.04.2020].
- Khulova, L., Šprochova, L., 2016. Importance of TEN-T Corridors in the Development of Infrastructure Example of Visegrad Group Countries. *Studia Commercialia Bratislavensia*, 9(33), pp. 49-57.
- Kiisler, A., 2011. *Logistika ja tarneahela juhtimine*. Tallinn: TTÜ Kirjastus.
- Kirs, S., 2010. *Ohtlike autovedude tollikontroll*. Tallinn: Sisekaitseakadeemia.
- Kjeldsen, K., H., 2011. Classification of Ship Routing Scheduling Problems in Liner Shipping. *INFOR*, 49(2), pp. 139-152.
- Kolb, B., 2008. *Marketing Research: A Practical Approach*. London, etc.: SAGE Publications.
- Komisjoni delegeeritud määrus, 2015. *Komisjoni delegeeritud määrus (EL) nr 2015/2446, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 952/2013 seoses liidu tolliseadustiku teatavaid sätteid käsitlevate üksikasjalike eeskirjadega (konsolideeritud versioon)*.
- Komisjoni delegeeritud määrus, 2018. *Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2019/334, 19. detsember 2018, millega muudetakse delegeeritud määrust (EL)*

2015/2446 sisenemise ülddeklaratsioonide ja väljaveoelsete deklaratsioonide esitamise tähtaegade osas Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigist, Kanalisaartelt ja Mani saarelt lähtuva või sinna suunduva meretranspordi puhul.

Kovacevic, B., 2014. Maritime Ports Logistics. *Nase More*, 61(3), pp. 131-133.

Laurinavicius, A., 2018. Administrative Discretion Assumptions in Developing Customs Logistics. *Intellectual Economics*, 12(1), pp. 34-36.

Lim, G.J., Cho, J., Bora, S., Biobaku, T., Parsaei, H., 2018. Models and Computational Algorithms for Maritime Risk Analysis: A Review. *Annals of Operations Research*, 271(2), pp. 765-786.

Linno, V., 2013. *Eesti välispiiri tollikontroll ja selle efektiivsus sisejulgeoleku tagamisel*. Tallinn: Sisekaitseakadeemia.

Makarov, A., 2010. *Tollikontrolli efektiivsuse hindamise metoodikate võrdlev analüüs*. Tallinn: Sisekaitseakadeemia.

Maksu- ja Tolliamet, 2015. *Töökorraldus laevade saabumisel ja lahkumisel*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/sisenemisformaalsused/tookorraldus-laevade-saabumisel-ja-lahkumisel> [Kasutatud 27.03.2020].

Maksu- ja Tolliamet, 2017. *Maksu- ja Tolliameti arengukava 2017-2020*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://www.emta.ee/sites/default/files/kontaktid-ja-ametist/ameti-struktuur-ulesanded-strateegia/strateegia/20170608_mta_strateegiadokument_2017-2020.pdf [Kasutatud 28.10.2019].

Maksu- ja Tolliamet, 2017a. *Impordi kontrollisüsteemi ja saabumisteade töötlemise süsteemi kasutusjuhised*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/tollisusteemide-kasutajatele/impordikontrollisusteem-ics> [Kasutatud 03.04.2020].

Maksu- ja Tolliamet, 2018a. *Julgeolekuandmete esitamine kauba väljaveol.*

[Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/valjumisformaalsused/julgeolekuandmete-esitamine-kauba-valjaveol> [Kasutatud 30.03.2020].

Maksu- ja Tolliamet, 2019. *Vabasse ringlusse lubamine.* [Võrgumaterjal] Leitav:

<https://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/vabasse-ringlusse-lubamine>

[Kasutatud: 27.03.2020].

Maksu- ja Tolliamet, 2020. *Tolliprotseduurile suunamine.* [Võrgumaterjal] Leitav:

[emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/tolliprotseduurile-suunamine](https://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/tolliprotseduurile-suunamine) [Kasutatud:

27.03.2020].

Maksu- ja Tolliamet, 2020a. *Maksu- ja Tolliameti arengukava 2020.* [Võrgumaterjal]

Leitav: https://www.emta.ee/sites/default/files/kontaktid-ja-ametist/ameti-struktuur-ulesanded-strateegia/strateegia/arengukava_2020.pdf [Kasutatud: 28.10.2019].

Maksu- ja Tolliamet, 2020b. *Laoarvestus ja -aruandlus (LAAK) alates 01.02.2019.*

[Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/et/ariklient/aktsiisid-vara-hasartmang/laoarvestus-ja-aruandlus-laak-alates-01022019> [Kasutatud: 06.04.2020].

Malfliet, J., 2011. *Incoterms 2010 and the Mode of Transport: How to Choose the Right Term.* Belgium: Ghent University.

Nencheva-Ivanova, I, 2019. Situation and Prospects of Customs Policy and Agency in Bulgaria. *Trakia Journal of Sciences*, 17(1), pp. 294-298.

Nordenman, M., 2016. Europe and Its Seas in the Twenty-First Century.

Mediterranean Quaterly, 27(1), pp. 22-29.

Nõukogu määrus, 1987. *Nõukogu määrus nr 2658/87, 23. juuli 1987, tariifi ja statistikanomenklatuuri ning ühise tollitariifistiku kohta (täiendatud 01.01.2019).*

Pasat, O., 2013. Customs Duties. Customs Tariff. Perspectives of Business Law Journal, 2(1), pp. 165-174.

Popa, I., Belu, M.G., Paraschiv, D.M., Marinoiu, A.M., 2015. Best Practices in Customs Procedures. *Amfiteatru Economic*, 17(40), pp. 1095-1107.

Rahandusministeerium, 2017. *Täpsustavad juhised kauba sisenemis- ja väljumisformaalsuste teostamiseks. Määrus nr 57. RT I, 04.07.2017, 138.*

Ramberg, J., 2011. *ICC Guide to Incoterms 2010: Understanding and practical use.* Paris: ICC Services Publications.

Rudzitis, N., Cevers, A., 2015. Development of Customs Fiscal Function in Latvia. *Economics & Business*, 27, pp. 23-28.

Serry, A., 2017. Development of Liquefied Natural Gas Facilities in the Baltic Sea Ports: A Geographical Perspective. *Regional Formation and Development Studies*, 3 (23), pp. 141-152.

SILPORT, 2020. *Üldinfo*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.silport.ee/uldinfo.html> [Kasutatud 10.02.2020].

Statistikaamet, 2019. *Väliskaubandus*. [Võrgumaterjal] Leitav: http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/varval.asp?ma=VK01&ti=KAUPADE+EKSPORT+JA+IMPORT+SITC+KAUBAJAOTISE+J%C4RGI&path=../Database/Majandus/25Valiskaubandus/03Valiskaubandus_alates_2004/&lang=2 [Kasutatud 20.12.2019].

Tallinna Sadam, 2020a. Muuga sadam. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.ts.ee/muuga-sadam/> [Kasutatud 10.20.2020].

Tallinna Sadam, 2020b. Paldiski Lõunasadam. [Võrgusadam] Leitav: <https://www.ts.ee/paldiski-lounasadam/> [Kasutatud 10.02.2020].

Tauschinsky, E., 2018. Searching for Order: Exploring the Use of Delegated and Implementing Acts in the EU Customs Code. *The Theory and Practice of Legislation*, 6(1), pp. 53-73.

Tolli, A., 2008. *Hiina konteinerveod läbi Eesti Venemaale ja Hiinasse tagasisaadetavate tühjade konteinerite arvu vähendamise võimalused*. Tallinn: Tallinna Tehnikaülikool.

Tomson, E., 2002. *Tollipoliitikast Eesti Vabariigis*. Tallinn: Mattimar.

Truel, C., 2010. *A Short Guide to Customs Risk, Short Guides to Business Risk Series*. Farnham: Gower Publishing limited.

Twrdy, E., Batista, M., 2019. The Influence of China to the Container Market in Europe. *International Journal for Traffic & Transport Engineering*, 9(3), pp. 329-337.

Vabariigi Valitsus, 2004. *Vabariigi Valitsuse määrus nr 194. Laevade ja väikelaevade sisemerre, sadamatesse ning piiriveekogude Eestile kuuluvatesse vetesse sisenemise ja neist väljumise kord¹. Määrus. RT I, 17.04.2019, 14.*

Vukic, L., Boljat, H.U., Sliškovic, M., 2018. Short Sea Shipping – an Opportunity for Development of the North Port of Split. *Nase More*, 65(3), pp. 18-25.

Wang, S.-W., Ding, X.-Q. & Ding, Z.-Z., 2016. Model for Performance Evaluation in Customs Service Management with Dual Hesitant Fuzzy Information. *Journal of Intelligent & Fuzzy Systems*, 30(4), pp. 2131-2137.

Zhang, A., 2002. Electronic Technology and Simplification of Customs Regulations and Procedures in Air Cargo Trade. *Journal of Air Transportation*, 7(2), pp. 87-102.

Lisa 1. Dokumendianalüüsi kategooriate tabel

Kategooria	Kirjeldus
Laeva saabumine liidu liikmesriigist	Kaubamanifest, ICS, EMDE, Rahandusministri määrus 57, IMF, kaupade esitamise teade, laevadokumendid, Vabariigi Valitsuse määrus 194 §4 lg 4, konossement
Laeva saabumine kolmandast riigist	Sisenemise ülddeklaratsioon, loend, ENS, ICS, EMDE, saabumisteade, IMF, Rahandusministri määrus 57, laevadokumendid, Vabariigi Valitsuse määrus 194 §4 lg 4, konossement
Laeva väljumine vahetult kolmandasse riiki	Ekspordi tollideklaratsioon, VÜD, Rahandusministri määrus 57, ECS, EMDE, saabumisteade, väljumismanifest, laevadokumendid, konossement

Lisa 2. Ekspertintervjuu küsimused

1. Mis kuulub Teie tööülesannete hulka?
2. Milliste dokumentidega Te teete tööd?
3. Millega algab dokumendi kontroll? Mis sellele järgneb?
4. Millised on kõige enamlevinud probleemid laevaagentidel dokumentide esitamisel? Kui tihti esinevad probleemid?
5. Millisel põhjusel kaubad satuvad kollasesse koridori kõige rohkem?
6. Millist kaupa liigub Teie sadamas kõige rohkem?
7. Millisele protseduurile liigub enamus kaupa vabatssoonist?
8. Millist protseduuri kasutatakse Teie sadamas kõige rohkem?
9. Kui tihti tekkib vajadus tõestada kauba staatust?
10. Kuidas toimub kauba tollikontroll sadamas?
11. Milliste kaupadega on kõige rohkem rikkumisi? Kust pärit need kaubad on?

Lisa 3. Intervjuude kategooriate tabel

Kategooria	Kirjeldus
1. Tööülesanded	Dokumendi kontroll, laeva saabumise kontroll, kauba füüsiline kontroll, kauba vormistamine ekspordiks, kauba vormistamine transiidiks, ekspordi lõpetamine dokumentide inspekteerimine, päritolu dokumentide väljastamine, päritolu dokumentide kontroll, strateegiliste kaupade kontroll, tollistaatuse kontroll ja kinnitamine, kaupade kontroll kliendi juures, väljasõidud klientide juurde, kontroll sisemaal, 24h laevadokumentide kontroll, EMDE süsteemides olevate, andmete omavaheline kontroll, tolli järelevalve all varustamine ja punkerdamine
2. Tööga seotud dokumendid	Lasti (kauba) manifest (cargo manifest), crew list, crew effects list, ship story, kauba manifest, T2L, kaubaarve. CMR, SMGS, bill of loading, elektroonne saatedokument, kauba dokumendid, laeva dokumendid
3. Dokumendi kontroll	Analüüs, konteiner, mis vajab kontrolli, vastavalt riskidele käituma, vajab füüsilist kontrolli, vajad dokumentide kontrolli, TOTS2 kontrollülesanne, ICS riskid, kauba sisenemine, kauba väljumine, EMDE süsteem, sõltub protseduurist
4. Enamlevinud probleemid laevaagentidel	Olukordi ei juhtu, agent teeb oma tööd korralikult, ei esine tihti, kaalu erinevused, staatuse erinevus, sisestatud valed andmed
5. Miks satuvad kollasse koridori	Vale kodeerimine, dokumendid ei vasta kaubale või koodile, keeldude ja piirangutega kaubad
6. Kust ja millist kaupa on kõige rohkem	EL, Antwerpen, Rotterdam, kaubad on erinevad, konteinerid, uued sõidua autod, traktorid, laadurid, ekskavaatorid, suur tehnika ja selle osad, puit, kaabel, kakaoaad, erinevad seadmed, vanametall
7. Kauba liikumine vabatsoonist	Transiidiga tollilattu (Eestisse, Läti, Leetu ja Poola), eksport, transiit kolmandasse riiki
8. Kauba liikumine sadamast	Ladustamine vabatsoonis, transiit, eksport
9. Kauba staatuse tõendamine	Kogu aeg, tõestatakse kauba manifestiga, T2L on staatuse dokument, kauba tollistaatust peab tõendama laevaga saabunud kaubale, manifest
10. Tollikontroll sadamas	TOTS 2, deklaratsiooni põhine kontroll, kontroll vabatsoonis, kontroll kliendi juures, võimalus kontrollida sadama angaaris, < roheline liin (Muuga), kõik kaubad ei kontrollita, kontrollitakse mingil põhjusel, ei pruugi kontrollida sadamas, kontroll tollilaos, kontroll kaubasaaja juures, läbivalgustusseade (liikuvröntgen), kontroll, kui kaup hakkab liikuma vabatsoonist välja, riskianalüüsil põhinev tollikontroll, kauba kontroll füüsilisel väljumisel
11. Enamlevinud rikkumised (kaupadega)	Kauba märgistus, IO kaup, deklareerimine vale kaubakoodi all, sigaretid
12. Enamlevinud rikkumised (riigiti)	Hiina, Aasia riigid, Columbia, Peruu, Maroko, Venetsueela ja kesk Euroopa