

Sisekaitseakadeemia

Finantskolledž

Darja Petuhhova

**IDAPIIRIL KÜTUSEVEO PIIRANGUTE
RAKENDAMISE MÕJUD EESTI KÜTUSETURULE**

Lõputöö

Juhendaja:

Indrek Saar, PhD

Tallinn 2015

SISEKAITSEAKADEEMIA LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

Finantskolledž	Juuni 2015
<p>Töö pealkiri eesti keeles: IDAPIIRIL KÜTUSEVEO PIIRANGUTE RAKENDAMISE MÕJUD EESTI KÜTUSETURULE.</p> <p>Töö pealkiri võõrkeeles: Влияние ограничений на ввоз топлива на восточной границе Эстонии на топливный рынок.</p> <p><i>Lõputöö maht on 42 lehekülge. Lõputöö on kirjutatud eesti keeles ning koostamisel on kasutatud 16 allikat, millele on töös viidatud. Lõputöö eesmärgiks on analüüsida idapiiril kütuseveo piirangute rakendamise mõjusid Eesti kütuseturule. Eesmärgi saavutamiseks annab käesoleva töö autor ülevaate salakaubanduse mõistest, sellega kaasnevatest probleemidest ja ohtudest, sisse viidud kütuse piirangute rakendamisest ja nende mõjust kütuseturule Eestis.</i></p> <p><i>Lõputöö tulemusena on saadud ülevaade salakaubanduse mõistest. Lõputöö käigus selgus, et peamine salakaubanduse voog laekub Eestisse Eesti-Venemaa piiri kaudu ning pärast 1. detsembri 2013 piirangute rakendamist kütuse sisseveole on piirijärjekorrad oluliselt vähenenud ning märkimisväärselt on vähenenud ka selliselt sisse toodud kütuse kogus. Samuti uurimiste põhjal selgus, et piirangute rakendamisega eesti kütuseturg on muutunud. Salakaubanduse jagu on vähenenud, vaid eesti kütuse tarbimine on suurenenud.</i></p>	
<p>Võtmesõnad: Salakaubandus, kütusevedu, Eesti idapiir, Venemaa, kütusekontroll, salakütus, kütuseaktsiis</p>	
<p>Võõrkeelsed võtmesõnad: <i>Контрабанда, топливо, восточная граница Эстонии, Россия, топливный акциз</i></p>	
<p>Lõputöö seos riiklike arengukavade ja prioriteetidega: Rahandusministeeriumi arengukava 20152018. Riigi maksutulud on kokku kogutud ning tugevnenud on kontroll ebaseadusliku majandustegevuse üle.</p>	
<p>Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu</p>	
<p>Töö autor: <i>Darja Petuhhova</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. Ei ole nõus oma lõputöö avaldamisega elektroonilises keskkonnas.</p> <p>Allkiri:</p>	
<p>Vastab lõputöö nõuetele</p> <p>Juhendaja: Indrek Saar</p>	<p>Allkiri:</p>
<p>Kaitsmisele lubatud</p> <p>Kolledži direktor: Uno Silberg</p>	<p>Allkiri:</p>

SISUKORD

SISSEJUHATUS	4
1. SALAKAUBANDUS JA KÜTUSEVEO PIIRANGUD EESTI IDAPIIRIL	6
1.1. Salakaubanduse mõiste ja olemus.....	6
1.2. Üle idapiiri toodavate kütuse lubatud kogused enne ja pärast aasta 2013	15
2. PIIRANGUTE RAKENDAMISE MÕJUD.....	22
2.1. Kütusekontroll ja selle tulemused	22
2.2. Kütuseturg pärast piirangute rakendamist.....	27
KOKKUVÕTE	32
PE3IOME	35
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU	37
TABELITE JA JOONISTE LOETELU	39
LISAD	40
Lisa. Tollikontrolli läbi viimine idapiiril	40

SISSEJUHATUS

Kuna suurem osa inimestest puutub kokku igapäevaelus auto kasutamisega, siis tekivad küsimused, kus tankida, milline tankla valida, kas kasutada kvaliteetset ning usaldusväärset tanklat või neid, kus kütus on odavam. Mõned tangivad Venemaal, kus kütus on palju odavam kui Eestis.

Teema valik põhineb sellel, et olen tollikorraldusest huvitatud ning jälgin viimaste aastate muudatusi ja uuendusi selles valdkonnas. 2012. aasta suvel muutis MTA kontrolli taktikat ning 2013. aasta detsembris olid rakendatud piirangud kütuseveole. Pärast muudatuste rakendamist hakkas MTA karmimalt kontrollima ebaseaduslikku kütusevedu. Kütuseveoga teenisid raha paljud inimesed, samuti oli võimalik odavamalt kütust osta nii Lõuna-Eestis kui ka Ida-Virumaal.

Lõputöö aktuaalsus seisneb selles, et viimasel ajal on olnud väga palju vaidlusi piirangute rakendamise teema üle ning 1. detsembril 2013. aastal muutusid aktsiisiseaduses reisijate maksuvabad piirnormid.

Teema on uudne, kuna kütuseveo piirangute mõjusid majandusele ei ole uuritud. Töös kirjeldatav analüüs väidab, et Eesti seadusandluse ja Maksu- ja tolliametiga kohaldatud tõkendid mõjutavad positiivselt riigi majandust ning vähendavad salakaubanduse osakaalu.

Probleem seisneb selles, et ei ole teada, kui suur osa salakütust veetakse üle idapiiri ning kui palju seda kütust müüakse Eestis. Enne seda kui MTA rakendati kütuseveo piiranguid, inimesed tõid kütust Venemaalt mitte ainult omatarbeks, vaid ka müügiks Eesti territooriumil, mis ongi maksupettus.

Eesmärk on analüüsida idapiiril kütuseveo piirangute rakendamise mõjusid Eesti kütuseturule. Eesmärgi saavutamiseks annab käesoleva töö autor ülevaate salakaubanduse mõistest, sellega kaasnevatest probleemidest ja ohtudest, sisse viidud kütuse piirangute rakendamisest ja nende mõjust kütuseturule Eestis.

Eesmärgi saavutamiseks oli püstitatud 4 uurimisülesannet.

1. Anda ülevaade salakaubanduse mõistest ning salakaubandusest Euroopa-Venemaa piiril.

2. Anda ülevaade piirangutest, mis kehtisid enne ja pärast 2013. aastat.
3. Anda ülevaade ning analüüsida kütusekontrolli taktikat ja tulemusi Eesti Ida piiril.
4. Analüüsida mõjusid pärast piirangute rakendamist kütuseturule.

Uurimismeetodina on kasutatud kombineeritud meetodit, mis hõlmab nii kvalitatiivset kui ka kvantitatiivset meetodit. Materjali tõlgendamiseks kasutab autor andmekogumise meetodit – statistiliste andmete ja õigusaktide analüüsi. Andmete kogumiseks viib autor läbi intervjuud tollikorralduse osakonna ida tollipunkti juhatajaga Voldemar Linnoga. Intervjuu eesmärgiks on välja selgitada, milliste probleemidega puutuvad kokku tolliametnikud kütusekontrolli käigus ning kuidas neid probleeme lahendatakse. Samuti lõputöö kirjutamisel kasutatakse õigusakte ja statistilisi andmeid. Selleks, et jõuda tulemuseni, uuritakse selles töös teadusallikaid, sealhulgas võõrkeelseid allikaid, lisaks internetiallikaid.

Lõputöö koosneb kahest peatükist. Esimeses peatükis antakse ülevaade salakaubandusest Euroopa-Venemaa piiril ja uuritakse kütuseveo piirangutest enne ja pärast 2013. aastat. Tutvustatakse sissejuhatavalt salakaubanduse mõjust majandusele ning teistele valdkondadele.

Teises peatükis antakse ülevaade ning analüüsitakse Maksu- ja Tolliameti tegevust idapiiril. Analüüsitakse sisse viidud muutuste efektiivsust ja nende mõju riigieelarvesse, maksude laekumise ja salakaubanduse takistamisele.

1. SALAKAUBANDUS JA KÜTUSEVEO PIIRANGUD EESTI IDAPIIRIL

1.1. Salakaubanduse mõiste ja olemus

Tänapäeval palju inimesi soovivad teenida palju raha, aga kahjuks mitte alati ja mitte kõik inimesed valivad legaalsed ja seaduslikud viisid raha teenendamiseks. Pettus, vargus ja varastatud autode või rikkuste edasimüük, narkootikumide leevendamine ja paljud teised ebaseaduslikud tegevused. Nii näiteks paljudes riikides, eriti piiriäärsetes linnades sai populaarsemaks raha teendamise viisiks salakaubandus.

Termin „kontraband“ hõlmab ühe keske koha tolliameti majanduses. Nimelt termin pärineb itaalia keelest, sõnadest “contra” – vastu ja “bando” – valitsemiskorraldus. Sellisel moel, kontraband ehk salakaubavedu tähendab tegevust, mida võetakse ette hoolimata valitsuse otsusele, mis on seotud ebaseadusliku impordiga või ekspordiga ja kus välditakse tollimakse ja lõive.¹

Täpsemal formuleerimisel termin salakaubavedu – deklareeritava kauba või sularaha toimetamise eest üle Euroopa Liidu tolliterritooriumi piiri tollikontrollist kõrvale hoides, kauba või sularaha deklareerimata jättes, seda vale tariifse klassifikatsiooniga või kirjeldusega deklareerides või muul pettuslikul viisil toimides, kui teo objekt oli kaup suures koguses, karistatakse rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistusega.²

Nii nagu salakaubavedu toimetab kauba varjatuna üle tollipiiri või üleüldse möödub tollikontrollist, tänapäeva interpretatsioon näitab peenemaid kohti.

Kauba impordi ja ekspordi toimetamine riigi poolt sätestatud tollimaksude ja lõivude maksmise vältimine, on väga ammu aegne äritegevus. Tekkis ta samal ajal kui kujunesid esimesed riigid, mis proovisid seadusandliku reguleerimise väliskaubanduses ette võtta.

Eraldiolevad kaupmehed, laevaomanikud, piiriäärsete rajoonide elanikud ja terved salakaubanduslike organiseeritud seltskonnad asusid ogalisele ja ohtlikule tulumaksu - ja

¹ Galkin, V., „Контрабанда и контрафакт (Часть 1). Понятие, классификация и общая характеристика контрабанды. Ущерб от контрабанды“, teadusartikkel (2008)

² Karistusseadustik, jõustunud 01.09.2002, RT I 2001, 61, 364 ... RT I, 14.01.2014, 2, § 391 lg 1.

lõivuvaba teekonnale, kiputes riigi monopoli kallale antud valdkonnas. Valitsustel oli õigus arvata, et salakaubandus lõhub riigi majanduslike aluseid ja diskrediteerib võimu, seega oli aeg võtta meetmeid ning valitsus sätestas karmi karistusi tolliameti õigusrikkumisel. Salakaubavedu loetakse ka täna paljudes maailma riikides üheks rängaks süüdistuseks, mis on seadusega määratud väga karmilt.³

Salakaubavedu operatsioonide klassifikatsiooni võib jaotada järgmiselt:

1. Riigi ja ühiskonna ohtlikkuse tasemel.
2. Majanduslike kahjustuste ulatusel.
3. Salakaubanduste toodete liigi järgi.
4. Teostamisvõimete järgi.⁴

Salakaubanduse klassifikatsioon võib olla teostatud ka teiste kriteeriumite järgi – näiteks, salakaubanduslike toodete järgi. See on mugav sel juhul, kui analüüsitakse tarbimisgruppe, millega tehakse kõige tihedamini ebaseadusliku importi ja eksporti katseid. Nende toodete hulka kuuluvad mobiiltelefonid, sigaretid, välismaised autod, alkohoolsed joogid, medikamendid või kütteained.

Teiste sõnadega, teoorias ja praktikas on tolliametis kasutusel kõige erinevamad salakaubanduse klassifikatsioonid, mis on otstarbekad ja kasulikud igas konkreetses olukorras. Ilmne on see, et efektiivselt salakaubandusega võidelda saaks, on vaja enne seda läbi viia vajaliku analüüsi ning klassifikatsiooni, mis on just esimene faas, mis annab võimalust selle laialt levinud õigusrikkumisele vastu panna.⁵

Kahju, mida salakaubanduse tegevus toob, kannab süsteemset ja komplekset iseloomu ning ilmneb kohe mitmes suunas. Lühidalt kirjeldame salakaubanduse tagajärke, mis tekivad majanduslikus, poliitilises, sotsiaalses ja kriminaalses valdkonnas.

Kaotustest majapidamises natsionaalsele majandusele tuleb rääkida kahes aspektis:

³ Galkin, V., „Контрабанда и контрафакт (Часть 1). Понятие, классификация и общая характеристика контрабанды. Ущерб от контрабанды“, teadusartikkel (2008)

⁴ *Ibid*

⁵ *Ibid*

1. Otsesed kaotused riigi eelarvest seoses tollimaksu, tulumaksu ja lõivude puudu jäämisest.
2. Turukonkurentsi osalejate võrdsete võimaluste õõnestamine.⁶

Esimeses punktis rõhutame järgmist. Seoses sellega, et majanduslikuks aluseks riigi eelarvele teenivad tulumaks ja tollimaks, valitsusele ja seadusandlikule võimule tuleb rohkem tähelepanu pöörata ühelt poolt tollilõivu ja tollimaksu suurusele, teiselt, salakaubanduslike operatsioonide mastaabile.

Üle suurendatud määr tollimaksule ja kõrged kulud kauba tollivormistamisel teevad salakaubanduse ehkki riskiliseks, kuigi kõrgelt tulutoovaks operatsiooniks.

Lisaks sellele, käsutades suurt raha summat, salakaubitsejad ühinevad organiseeritud kuritegevuslikutesse seltskondadesse võimsate ressurssidega ning intellektuaalse baasiga.

Mis puudutab salakaubanduse vastastikust seost ja ausa konkurentsi režiimi, siis on vaja märkida järgmised tähtsad momendid. Kõik need turu subjektid, mis saavad kaupa palju väiksema tuluga (mis kujunevad tollimaksude, tulumaksude ja lõivude mitte maksmisest), osutuvad palju soodsamas olukorras teiste turu osalejatega võrreldes. Sellisel moel, palju konkurentsivõimelisteks jäävad need firmad, mis tegelevad salakaubandusega, s.t „halli“ importiga ja eksportiga.⁷

Uurides majanduslike kaotusi, mis tekivad salakaubanduse tegevuste tagajärjel, ei saa unustada ka selle häid pooli. Tihtipeale juhtub nii, et salakaubanduslikud tooted maksavad palju odavam, kui legaalsed tooted, mis on muidugi hea tarbijale. Salakaubanduslikud või piraaditoode on konkurentsivõimelisem sellepärast, et välditakse maksmist isikutele intellektuaalset tööd ning nende samade tulumaksude ja tollimaksude maksmist.⁸

Tihti salakaubitsejad rahuldavad kõrgeenenud elanike nõudeid välismaise toode vastu siis, kui mingitel põhjustel ametlik import on peatatud või jääb „külmetatud“ olekus.⁹

⁶ Galkin, V., „Контрабанда и контрафакт (Часть 1). Понятие, классификация и общая характеристика контрабанды. Ущерб от контрабанды“, teadusartikkel (2008)

⁷ *Ibid*

⁸ *Ibid*

⁹ *Ibid*

Siiski kokkuvõttes, vaatamata mõnedele headele külgedele, salakaubandus toob rahvusvahelisele majandusele tunduvalt rohkem kahju, kui kasu. See on hästi märgatav mitte ainult majanduslikult, kui ka sotsiaalselt poolt.

Majandusliku kahjuga salakaubanduse poolt on tihedalt seotud sotsiaalsed tagajärjed. Puudu jäänud suured summad riigi eelarves, loovad pingelisust väljamineku osas.

Rahaliste vahendite puudu jäämisel riik külmetab palka riigiametnikele, sõjaväelistele ja teistele, samuti ei tõuse õigeaegselt nii pensionid kui ka sotsiaalsed toetused.

Esimesel pilgul, sotsiaalsed tagajärjed salakaubanduse tõttu, kirjeldatud üleval, näevad välja üle liialdatuna ja ei mängi tähtsat rolli ühiskondlikes ülekannetes ega sotsiaalse õigsuse toetamisel.

Tihti on salakaubandus olnud põhjuseks poliitiliste konfliktide ägenemisel ja rahvusvaheliste suhete teravnemisel naaberriikidel. Soovimatus või mitteteostatavatus täielikult sulgeda tollipiiri salakaubanduse toodetele ühel riigil, tõstab teistel naaberriikidel suurt rahulolematust. Eriline pingelisus poliitilistes suhetes tekib siis, kui salakaubandusega tegeletakse rajoonides, kus on ebapüsiv situatsioon relvadega, laskemoonadega, toiduainetega.

Euroopa ja Venemaa vahelise piiri üheks peamiseks ülesandeks on tegutseda filtrina, reguleerides kaupade voogu. Selle voo intensiivsus sõltub mitmest tegurist: hinnaerinevusest piiri eri pooltel (Venemaa poolel on hinnad tavaliselt madalamad), nõudluse struktuurist (EL-i ostjatele on vajalik Venemaa tooraine, samas kui ostjaid Venemaalt on huvitatud Euroopa tarbekaupadest) ning samuti Venemaa transiitgeograafilisest asendist Aasia tootjate ja Euroopa tarbijatele vahel. Piir on jagatud kaheks tolliterrituumiks, mis on üksteisest kaitstud erinevate kaitsepiirangutega. Neid kasutatakse mitte ainult barjäärina ohtlike asjade (selliste nagu ebaseaduslikud narkootikumid) impordi ja ekspordi vastu või seadusega kaitstud asjade (näiteks kunstikaubad) vastu, vaid ka mahtude reguleerimiseks ja tollimaksude kogumisteks nendelt kaupadelt, mis olid seaduslikult transporditud üle EL-i ja Venemaa vahelise piiri.¹⁰

¹⁰ Golunov S., *EU-Russian Border Security* (Routledge Contemporary Russia and Eastern Europe Series, 2013), lk 109

Kaupade vedu üle piiri reguleerivate reeglite rikkumised on jaotatud mõnede kriteeriumite kaupa: narkootikumide salavedu kuulub ähvarduse alla sotsiaalsele ohutusele; relvade salavedu kui ähvardus seadusele ja korrale; ja suuremahuline salakaubavedu kui ähvardus riigi õitsengule ja konkurentsivõimele. Reeglina on need rikkumised karistatavad alustades trahvidest ja konfiskeerimistest ning lõpetades vangistusega. Probleemide ja normide käsitlemine karistuste suhtes võib ajaga oluliselt muutuda: näiteks suuremahuline mittesanktsioneeritud värviliste metallide eksport Venemaalt naaberriikidesse ei ole saanud ähvarduseks riigi julgeolekule kohe pärast Nõukogude Liidu kokkuvarisemist ja esialgu ei olnud alati klassifitseeritud salakaubana. Sellistel juhtudel trahvi määramine on tüüpiliselt julgeoleku ja piiri töö tagamise tagajärg: esiteks, teatud kaupade vedu üle piiri oli määratletud kui piirijulgeoleku probleem ning hiljem olid võetud ette tegevused antud kauba voogu piiramiseks ja rikkujate karistamiseks.¹¹

Vastuseks sellistele normatiivsetele piirangutele, piiri ületanud inimesed, kes transportisid asju, mille sissevedu on piiratud, kasutasid erinevaid taktikaid. Mõned neist püüdsid varjata oma rikkumist või jõuda mitteametlikule kokkuleppele tolliametnike ja piirivalvuritega, kasutades altkäemaksu. Teised, tõenäoliselt arvukaim rühm, püüdsid kohandada oma äri muutunud õiguslike nõuetega, transportides teatud kaupu (tavaliselt sigarette ja kütust) lubatud mahtudes ning vajaduse korral kasutades teatud meetodeid (näiteks kütus oli transporditud ainult kütusepaakides). Riigiorganitele ja naaberriikide kohalike omavalitsuste organitele tavaliselt ei meeldinud selline must turg, nad käsitasid seda ähvardusena majanduslikule ohutusele. Kuid neil oli piiratud võimaluste arv uute mõjutusmeetmete juurutamiseks ja trahvide määramiseks sellise tegevuse jaoks; ja pealegi sellised meetmed tavalised võivad olla neutraliseeritud uue taktikatega.¹²

Paljud inimesed, kes ületavad piiri, omavad tõsiseid stiimuleid, et proovida viia üle oma kaubad ebaseaduslikult. Narkokaubitsejad, relvakaupmehed ja kunstiteoste salakaubavedajad ei oma võimalust viia need kaubad avalikult üle kontrollpunkti. Suure hulga tarbekaupade omanikele ei ole soodne maksta kõrgeid tollimakse. Suure rahakogusega turistid mõnikord ei taha või ei saa esitada kirjalikku kinnitust, et see raha saadud seaduslikult.

¹¹ Golunov S., *EU-Russian Border Security* (Routledge Contemporary Russia and Eastern Europe Series, 2013), lk 109

¹² *Ibid*, lk 109

Need inimesed kasutavad erinevaid meetodeid, et vältida ilmsikstulekut ja karistust. Mõned neist katsuvad lihtsalt minna läbi rohelise koridori tollikontrollis, samal ajal kui teised eitavad, et neil on veoks keelatud asjad või kaubad, mis on maksustatavad inspeksiooni ajal. Rikkujaid võivad raskendada piirivalvurite ja tolliametnike ülesannet, kui peidavad asju transpordivahendites, riietes, kottides ja muudes pagasi asjades ning samuti oma elundites. Keegi viskab ebaseaduslikud esemed maha rongilt, enne kui see kontrollpunktini selles riigis, kuhu see saabub. Sel juhul esemed korjatakse üles kaasosaliste poolt. Mõni kogus salakaubavedajaid püüab vältida tollikontrolli, kasutades ebaseadusliku piiriületuse salajasi kohti (käivitades üle jõe mehitamata parve). Muud rikkujad annavad tolliametnikele ja piirivalvuritele altkäemaksu. Viimased isegi ei pruugi otseselt võtta osa salakaubaveost; nad võivad lihtsalt mitte olla eriti ettevaatlikud tollikontrolli ajal.¹³

Populaarseimateks esemeteks, mis viiakse ebaseaduslikult üle EL-i ja Venemaa piiri, on alkohol, sigaretid, kütus ja narkootikumid. Samuti tuuakse üle piiri relvad, varastatud autod, kunstiteosed ja antikvariaadid ning samuti tooraine ja tarbekaubad.¹⁴

Loomulikult sugugi mitte kõik süstikkauplejad on valmis riskima rikkudes seadust ning hakates vastu piirivalvuritele ja tolliametnikele. Paljud nendest kauplastest eelistavad vedada kaupa väikeses, lubatud koguses. Nende kaupade edasimüük on tavaliselt ebaseaduslik, kuid sellised kuriteod on karistatavad palju nõrgemalt kui salakaubavedu.

Hallid (mustad) skeemid eesmärgiga vältida tollimaksude tasumist on tavaliselt kasutatavad suurtes ärides, kasutades nn "jaekauplejaid" väikeste kaubapartiide transportimiseks üle piiri, pärast väikesed partiid ostetakse ja kogutakse kokku suurtesse partiidesse.¹⁵

Sellised äri liigid, mis õitsevad Venemaa loode piiridel alates 1990-ndatest, sageli kutsuvad piiri eri poolte tolliametnikel esile vastakaid tundeid. Ühelt poolt, must turg on ähvardus majandusele, riik jääb ilma suurtest laekumistest riigikassasse maksmata jäetud maksude näol, samuti kaubad, mida toodavad kohalikud ettevõtted muutuvad konkurentsivõimetuks odavate kaupade sissevoolu tõttu piiri teiselt poolelt. Lisaks sellele, kauplejad, kes korduvalt

¹³ Golunov S., *EU-Russian Border Security* (Routledge Contemporary Russia and Eastern Europe Series, 2013), lk 110

¹⁴ *Ibid*, lk 110

¹⁵ *Ibid*, lk 118

ületavad piiri, tekitavad piiril pikki järjekordi, mis viivad piiriäärse liikluse kollapsini ja kahjustavad kaubanduslikke kaubavedusid ja turismi.

Lõpuks väikekauplejate suure hulga sissevool võib mõnikord põhjustada kuritegevuse kasvu piiriäärsetes regioonides (nagu see oli Poolas 1990-ndates ja Jaanilinnas 2000-ndate lõpus). Teiselt poolt, nende EL-i riikide valitsused, mille elanikkond korrapäraselt reisib

Venemaale, et osta odavaid sigarette, kütust, ravimeid ja toitu, mõnikord suhtuvad sellesse kannatusega, kuna need tegevused hõlbustavad massilise töötuse probleeme piiriäärsetes regioonides, sellistes nagu Ida-Viru Maakond Eestis. Venemaa piiriäärsete regioonide valitsuste jaoks välistarbijate sissevool tähendab uusi laekumisi riigikassasse maksude kujul, uute töökohtade loomist ja elanikkonna heaolu parendamist piiriäärsetes regioonides. Mõnede asulate jaoks süstikkaubandus oli üks peamistest stiimulitest majanduskasvuks: näiteks peamiselt tänu Narva (Eesti) ostjatele, Venemaa naaberlinn Jaanilinn, mis oli sügavas majanduslanguses 1990-ndatel aastatel, täielikult lõpetas sõltuvust föderaalsetest toetustest 2005. aastal.

Süstikkaubanduse mahu vähendamise eesmärgil, Venemaa ja Euroopa naaberriikide valitsused periooditi kasutavad ametlikke ja mitteametlikke meetmeid, piirates veetavate kaupade lubatud mahtu ning samuti reguleerides piiriületuste arvu, mida võivad teha naaberriikide kodanikud mingil konkreetsel perioodil. Kuid väikekauplejad on reeglina üsna paindlikud, see paindlikkus väljendub veetavate kaupade sortimendi muutmises või nende kaupade ülepiirilise veo meetodi muutmises. Lisaks sellele, EL ei saa piirata piiriületuste arvu oma kodanikele, samal ajal kui Venemaa jaoks ei ole soodne vähendada välismaiste tarbijate nõudlust Venemaa kaupade vastu.

Musta turu tendentsid üle Venemaa ja praeguste EL-i liikmete vahelise piiri on oluliselt muutunud viimase kahekümne aasta jooksul. Suuremahuline mittevärvilise vanametalli ja muude toorainete eksport, mille eest hakati karistama vaid 1992-ndate teisest poolest, moodustas musta turu suurema osa 1990-ndate esimesel poolel. Teiseks musta turu oluliseks osaks oli Venemaalt ostetud toidu edasimüük. Alates sellest ajast, kui Vene piiriäärsete regioonide toiduainetööstuses 1990-ndate alguses ei tulnud toime järsu nõudluse suurenemisega, kohalikud omavalitsused ja elanikkond olid välisostjate liigse aktiivsuse vastu. Toidupuuduse ennetamise eesmärgil olid kehtestatud mõned piiranguid mõnede kaupade (sealhulgas leib) ostmiseks, sellised nagu toidutalongide kehtestamine ja

toidunormid elaniku kohta. Siiski kauplejad leidsid viisi sellistest piirangutest kõrvale hiilimiseks¹⁶.

Nendes tingimustes üle Venemaa ja EL-i vahelise piiri veetavate halli kaubanduse kaupade vahemik oluliselt kitsenes: praegu hallis kaubanduses domineerivad kerged väikesed asjad (nt sigaretid ja ravimid) ja kaubad, mis on müügiks piisavas koguses, kuid sellises koguses, et ei saaks nõuda tollimaksu (näiteks enda autode paakides veetav kütus). Poola ja Balti riikidega esitatud piirangud sigarettide seaduslikule sisseveole said teiseks suureks väljakutseks süstikkauplejate jaoks. Need piirangud sundisid neid piiriäärseid ettevõtjaid, kes ei tahtnud saada salakaubavedajateks, keskenduda muudele kaupadele või vähemalt kombineerima väikese koguse sigarette teiste kaupadega. Samal ajal siiani on lubatud vedada kuni 200 sigaretti Venemaalt Soome, mis teeb halli kaubanduse selles regioonis soodsamaks kui mis tahes muus EL-i ja Venemaa vahelise piiri osas. Lisaks sellele hästi arenenud Sankt-Peterburi ja Soome vaheliste odavate reisijatevedude turg kaudselt toetab tubaka "sipelgate" (jae) kaubandust: paljud bussijuhid jagavad igale reisijale bloki sigarette ja pärast Soome tollikontrolli läbimist koguvad need kokku. Kui reisija keeldub aitamast selles kaubanduses, riskib ta sattuda reisikompanii musta nimekirja.¹⁷

Kui Balti riigid ja Poola kehtestasid piirangud sigarettide sisseveole, sai kütus populaarseimaks kaubaks nendes riikides elavate süstikkauplejate jaoks. Odavama kütuse eksport Venemaalt oli laialt levinud selles regioonis alates varastest 1990-ndatest; isegi Soome piiriäärsed ettevõtjad osalesid selles äris. 2000-ndate lõpus, üheks viimaseks võimaluseks süstikkauplejate jaoks vedada kütust üle piiri, kusjuures ilma tollimaksu maksmata ja ilma riskita saada salakaubavedajaks, jäi kütuse eksport autode kütusepaakides. Selle tulemusena standardsed kütusepaagid olid asendatud suurtega mahuga üle 120 liitrit. Piiri läheduses kasvas nõudlus väga odavate, poollagunenud autode vastu, eriti nende mudelite vastu, mis suutsid vedada kütust rohkem kui teised.

Musta turu mastaapide suurenemine laostas seaduskuulekate kütusekauplejate äri ja tekitas pikad järjekorrad, mis võisid sageli halvata piiriäärseid kommunikatsioone. Seoses sellega

¹⁶ Golunov S., *EU-Russian Border Security* (Routledge Contemporary Russia and Eastern Europe Series, 2013), lk 110

¹⁷ Golunov S., *EU-Russian Border Security* (Routledge Contemporary Russia and Eastern Europe Series, 2013), lk 120

mõnede Venemaaga külgnevate riikide valitsused olid ärevuses ja püüdsid kehtestada piiravad meetmed. Näiteks mais 2011 Leedu valitsus kehtestas lõivu juhtidele, kes sõitsid sisse Leetu mitte EL-i riikidest tihedamini kui 7 korda kuus. Kuid ebaseaduslikud kütusekauplejad Leedus kiiresti leidsid viisi nendest lõivudest kõrvale hiilimiseks, minnes tagasi oma riigi territooriumile läbi Poola.¹⁸

Niisiis, alates Nõukogude Liidu kokkuvarisemise aegadest suhted süstikkauplejate ja nende riikide valitsuste vahel, mis külgnevad Venemaa loode piiriga, olid kahemõttelised. Ühelt poolt valitsused sageli ei pooldanud sellist tegevust ja mõnikord isegi karistasid selle eest. Teiselt poolt see fenomen oli käsitletud kui vajalik kuri, mis vähendab töötust ning seeläbi hõlbustab sotsiaalse stabiilsuse säilitamist piiriäärsetes regioonides. Veel Venemaa ja külgnevad EL-i naaberriigid järk-järgult säilitasid tendentsi seadusliku ja mitteametliku surve suurendamiseks piiriäärsetele ettevõtjale. Selle tulemusena osad süstikkauplejad hakkasid salakaubavedajateks, samal ajal kui teised lõpetasid oma äritegevust või muutsid spetsialiseerumist, näiteks loobusid riiete ja sigarettide veost kütuse veo kasuks. Nende kauplejate märkimisväärsele arvule õnnestus kohandada oma äri ebasoodsate tingimustega, leiutades uusi meetodeid vastuseks piiravatele meetmetele, mis olid võetud vastu valitsuse poolt.¹⁹

Kokkuvõtvalt selgub, et salakaubandus on toodete ja muude asjade toomine üle tollipiiri. Samuti toob salakaubandus riigile erinevad ohud, mis mõjutavad enamasti majandusele ja ühiskonnale. Peamine salakaubanduse voog laekub Eestisse Eesti-Venemaa piiri kaudu. Esmalt, see on seotud sellega, et Venemaal on enamus kaupade hinnad on odavam, kui

Eestis. Eesti Maksu- ja Tolliamet regulaarselt kohandab tollikontrolli ägeduse tőkendeid Eesti-Venemaa piiril.

¹⁸ Golunov S., *EU-Russian Border Security* (Routledge Contemporary Russia and Eastern Europe Series, 2013), lk 121

¹⁹ Golunov S., *EU-Russian Border Security* (Routledge Contemporary Russia and Eastern Europe Series, 2013), lk 121

1.2. Üle idapiiri toodavate kütuse lubatud kogused enne ja pärast aasta 2013

Mootorsõidukiga Eestisse toodava kütuse aktsiisist vabastamise ja selle aktsiisiga maksustamise kord on sätestatud alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seadusega (edaspidi ATKEAS). Aktsiisiga maksustamise seisukohast käsitletakse kütust erinevate põhimõtete alusel lähtuvalt sellest, kas kütus asub sõiduki standardses kütusepaagis või väljaspool seda (kanistris).

Kütuseks loetakse mootorikütust ja kütteõli (pliiivaba bensiin, pliibensiin, lennukibensiin, petrooleum, diislikütus, eriotstarbeline diislikütus, kerge kütteõli, raske kütteõli, põlevkivikütteõli, vedelgaas), tahkekütuseid (kivisüsi, pruunsüsi ja koks), kütusesarnast toodet ja biokütust.

Kütuseks loetakse ka eeltoodud kütustest erinevat vedelat põlevainet, mida kasutatakse, pakutakse müügiks või müüakse mootorikütuse või kütteinena.²⁰

Kütustelt tekib aktsiisimaksukohustus üldjuhul kütuste tarbimise lubamisel või teisest liikmesriigist ilma ajutise aktsiisivabastuseta Eestisse toimetamisel. Maksukohustuse tekkimisel on aktsiisimaksja kohustatud ise arvutama tasumisele kuuluva aktsiisisumma ja deklareerima ning maksma selle seadusega sätestatud tähtpäevaks.²¹

Eestisse sissesõidul vabastatakse ATKEAS-e § 68 alusel aktsiisist kütus, mille puhul on üheaegselt täidetud kõik järgmised tingimused:

1. Kütus on mootorsõiduki standardses kütusepaagis.
2. Kütus on tarbitav samas mootorsõidukis.
3. Kütus on vajalik sõiduki sihtkohta jõudmiseks.²²

²⁰ Alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seadus, 04.12.2002, jõustunud 01.04.2003 – RT I 2003, 2, 17... RT I, 21.03.2014, 35, § 19 lg 1.

²¹ Alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seadus, 04.12.2002, jõustunud 01.04.2003 – RT I 2003, 2, 17... RT I, 21.03.2014, 35, § 24 lg 1, 2.

²² Mootorsõidukiga Eestisse toimetatava kütuse aktsiisivabastus (seisuga september 2012), < <http://www.emta.ee/index.php?id=34829> >, 27.02.2014

Standardne kütusepaak ATKEAS-e mõistes, on tootja poolt mootorsõidukile püsivalt paigaldatud paak, mille püsiv paigaldus võimaldab kasutada kütust sõiduki liikumiseks, samuti vajaduse korral jahutus- või muu süsteemi (hapnikuga varustamise, soojusisolatsiooni- või muu süsteemi eriaparaatuuri) kasutamiseks veo ajal. Tänapäeval suurem osa autodest, mis on toodetud importtehistes pannakse lõpuni kokku teiste riikide tehistes. Näiteks, auto, mis oli toodetud Saksamaal, komplekteeritakse lõpuni Poolas. Seega, Poolas monteeritud paaki ei saa standardseks kütusepaagiks lugeda, kuigi tegelikult ei olnud mitte ühtegi vahelesegamist kasutaja poolt.

Samuti ei ole sihtkoha mõiste lõpuni arusaadav ja seletatud. Maksu- ja Tolliametnikud ei saa täpselt teada, kuhu suundub piiri ületav auto.

Üldjuhul loetakse sõiduki sihtkohaks:²³

1. Veoautode puhul kaubasaatedokumendil märgitud sihtkoht.
2. Reisibusside (sh juhuveod) puhul liinigraafikus märgitud sihtkoht. Bussi liinil sõitmise ajal tehtavad peatused ei ole sihtkohaks. Kui Eestisse saabuv buss pöördu tagasi Venemaale, siis loetakse bussi sihtkohaks Eestis liini sinne lõpp-peatus, kust alustatakse tagasisõitu Venemaale.
3. Sõiduautode puhul tolliametnikule sõiduki valdaja deklareeritav tegelik sihtkoht (so elukoht või töökoht).

Tolliametnikud ei saa täpselt teada, kuhu suundub piiri ületav auto, seetõttu nad esitavad täpsustavaid küsimusi, kuhu auto suundub, milline oli välisriigi külastamise eesmärk ning kui palju on kütus standardses kütusepaagis. Kui autojuht ja kaasreisijad annavad ebakindla vastuse või nende vastused erinevad, tekib salakütuseveo kahtlus. Samuti võivad tolliametnikud kasutada kontrolliks ettenähtud tehnikat (läbivalgustus, läbivaatus jt), peale selle kontrollitakse ka auto tehnilist seisundit.²⁴

Busside ja veoautode sihtkoha tuvastamine on üsna lihtne, kuna on olemas antud reisi graafik või dokumentatsioon, kuhu on märgitud transpordivahendi sihtkoht.

²³ Mootorsõidukiga Eestisse toimetatava kütuse aktsiisivabastus (seisuga september 2012), < <http://www.emta.ee/index.php?id=34829> >, 27.02.2014

²⁴ Linno, V., *Intervjuu "Idapiiril kütuseveo piirangute rakendamise mõjud Eesti kütuseturule"* teemal Ida TP tollipunkti juhataga (Intervjuu viis läbi Darja Petuhhova, 08.04.2013 Narvas, intervjuu ümberkirjutus autori käes)

Kommertsveokite sõitude legaalsust ja tõepärasust on raskem tuvastada. Tänapäeval on see põhiline probleem Eesti piiripunktides, kuna salakütuse vedajad kasutavad fiktiivset reisijate või kauba vedu. Probleem seisneb selles, kuidas tuvastada, kas buss teostab tavalist rahvusvahelist reisi või see on ikkagi salakütusevedu.

Standardses kütusepaagis aktsiisivabalt sisse veetud kütust tohib ATKEAS-e § 68 alusel kasutada vaid selles mootorsõidukis, millega kütus sisse veeti. Kütuse üleandmine nii tasu eest kui tasuta on keelatud. Kütuse sõidukist välja võtmine ja ladustamine on üldjuhul keelatud, va erandjuhul sõiduki remondi ajaks.²⁵

Eestist lahkudes on võimalik deklareerida standardses kütusepaagis olev mootorkütus. See protseduur ei ole kohustuslik, kuid tulevikus aitab see vältida kütuseaktsiisiga topeltmaksustamist piiril Eestisse tagasi tules.

Kuna eelmises ATKEASe redaktsioonis olid ebaselged mõisted, salakütuse vedajad saatsid kaebuse õiguskantslerile selle kohta, et Maksu- ja Tolliameti töötajad täidavad oma kohustusi ebakorrektselt ning kitsendavad piiri ületavate kodanike õigusi. Seetõttu alates juunist 2013 muudeti mootorsõidukiga Eestisse toimetatava kütuse aktsiisivabastuse tõlgendust. MTA lähtus õiguskantsleri soovituselt, Euroopa Liidu õigusest (aktsiisi- ja käibemaksuvabastuse direktiiv 2007/74/EÜ) ning tollimaksuvabastuse määrusest nr 1186/2009.

Varem oli aktsiisivabastuse saamiseks vaja täita kolm tingimust üheaegselt, mis olid ATKEAS § 68 kirjas (kütus on mootorsõiduki standardses kütusepaagis, kütus on tarbitav samas mootorsõidukis, kütus on vajalik sõiduki sihtkohta jõudmiseks). Õiguskantsleri soovituselt lähtuvalt ei rakenda Maksu- ja Tolliamet enam kütuse koguse hindamisel sihtkoha kriteeriumi.

Sihtkoha piirangu asemel kohaldatakse aktsiisivabastust mootorsõiduki standardses kütusepaagis olevale kütusele Eestisse sissesõidul kaks korda kalendrikuus tingimusel, et kütust ei veeta ärilisel eesmärgil. Kui Maksu- ja Tolliametil on alust arvata, et kütust tuuakse

²⁵ Mootorsõidukiga Eestisse toimetatava kütuse aktsiisivabastus (seisuga september 2012), < <http://www.emta.ee/index.php?id=34829> >, 27.02.2014

ATKEAS § 27 lg 6 kohaselt ärilisel eesmärgil, siis aktsiisivabastust ei kohaldata ning kogu kütusepaagis sisalduvalt kütuselt tuleb tasuda aktsiis, käibemaks ja tollimaks.

Kuna kütuse kontrollimisel lähtuti ka Euroopa Liidu õigusest, siis selle artikli 6 kohaselt maksuvabastuse kohaldamisel loetakse import mittekaubanduslikuks, kui see vastab kahele tingimustele: see import on juhuslikku laadi ning sisaldab üksnes reisija või tema pereliikmete isiklikuks kasutamiseks või kingituseks ette nähtud kaupa. Sellega ei ole arusaadav, mis loetakse juhuslikuks laadiks.

Euroopa Kohus on rõhutanud, et Euroopa Liidu tollimäärused peavad olema ametkondadele rakendamiseks selged ja arvestama õiguskindluse põhimõttega, tollimaksu puudutavaid määrusi tuleb tõlgendada ja rakendada kooskõlas nende sõnastusega ning liikmesriigid ei või laiendada ega kitsendada tollimääruses ettenähtut, v.a kui selleks on määruses otsene volitus antud. Selle mõtte on eelkõige kindlustada Euroopa Liidu majanduse kaitse. Kui liikmesriigid tõlgendaks ja rakendaks tollireegleid oma suva järgi, nt kohaldaks tollimakse ja vabastusi üksteisest erinevalt, ei suudaks Euroopa Liit teostada ühtset kaubanduspoliitikat kolmandate riikidega. Sellega seonduvalt ei ole vähemoluline ka eesmärk tagada, et tollireeglistik oleks kolmandatest riikidest sisenevatele reisijatele ja kauplejatele üheselt arusaadav ning et tollikontroll toimuks kiiresti. Aeglane tolli tegevus võib pärssida nii reisijate liikumist riikide vahel kui liidu kaubandust kolmandate riikidega.²⁶

Siinjuures Euroopa Kohtu praktika järgi võib öelda, et kui direktiiv on täpne ja konkreetne, ei pruugi riigil siiski olla erilist mänguruumi nende meetmete valikul, millega direktiivi üle võetakse. Euroopa Kohus on olnud range muu hulgas aktsiisi- ja käibemaksudirektiivide ülesvõtmise osas. Kohus on öelnud, et liikmesriikidel on nende direktiivide rakendamise osas üksnes limiteeritud otsustusulatus. See tähendab, et sagedasti peavad riigid need direktiivid ka meetmete osas üsna täpselt oma õigusesse üle võtma, sest teiste meetmetega ei ole lihtsalt võimalik saavutada nõutud kujul direktiivi eesmärki. Enamasti tähendab see, et kui direktiiv seda otse ei ütle, ei või isikute õigust aktsiisi- ja käibemaksuvabastusele direktiiviga võrreldes laiendada ega kitsendada.²⁷

²⁶ Soovitus Kütuse maksustamisest Eesti ja Venemaa maanteepiiripunktides, nr 7-7/120996/1204682, lk 7; 11.10.2012

²⁷ Soovitus Kütuse maksustamisest Eesti ja Venemaa maanteepiiripunktides, nr 7-7/120996/1204682, lk 8; 11.10.2012

Kuna Euroopa Liidu tollimäärused ja õigused laienevad kõikidele liikmesriikidele ei ole võimalik, et need sobiksid igale riigile ning oleksid täpsed, vaid nad annavad üldist ülevaadet, kuidas peavad tollitoimingud toimuma. Kuid, igal riigil on oma seadusandlus, milles peavad olema täpsed seadused ja määrused, et neid ei oleks võimalik vaidlustada. Seetõttu juhtusid ka segadused Idapiiril, sest tavakodanikul on raske seadusest täpselt aru saada ning süveneda sellesse, lisaks kui seal on arusaamatu tõlgendus ja puuduvad täpsustused.

Uued reeglid hakkasid kehtima 1. detsembril 2013 aastal, mille järgi isik, kes suundub Venemaale, peab deklareerima tollipunktis paagis oleva kütuse. ATKEASes ei ole sellist mõistet „enda tarbe jaoks“ seaduses sätestatud, et maksu maksmisest vabastatakse kütuse kogust, mille piisab, et koduni sõita. Kõik kütus, mis oli tankitud Venemaal maksuga maksustatakse.

Mootorsõidukiga Eestisse sisenemisel on aktsiisist vabastatud reisija esmakordsel Eestisse saabumisel kalendrikuu jooksul:

1. Standardses kütusepaagis olev mootorikütus (va vedelgaas*).
2. Kuni 10 liitrit mootorikütust kütusekanistris,

mis on mõlemal juhul ette nähtud tarbimiseks samas mootorsõidukis.

Need reeglid kehtivad, siis kui isik siseneb Eestisse Venemaalt esmakordselt. See tähendab, et Maksu- ja Tolliamet annab võimalust kasutada õigust aktsiisi

maksuvabastamisest piiri ületavatele isikutele, aga kui ta ei soovi seda võimalust kasutada ei anna talle õigust aktsiisimaksuvabastamisest järgmistel kordadel. Sellest järeldub, et kui inimene ületab Eesti piiri järgmistel kordadel, siis on võimalik tal deklareerida standardses kütusepaagis oleva kütust.

Reisija järgnevatel Eestisse saabumistel sama kalendrikuu jooksul võib Maksu- ja Tolliamet mootorikütusele rakendada täiendavat aktsiisivabastust juhul, kui:

1. Reisija on eelneva 6 kalendrikuu jooksul mootorsõidukiga Eestisse saabunud kokku kuni 3 korral.

2. Reisija piiriületuse peamine eesmärk ei ole kütuse toomine.²⁸

Kirjalik haldusakt ja soodustava haldusakti andmisest keeldumine peab olema kirjalikult põhjendatud. Haldusakti põhjendus esitatakse haldusaktis või menetlusosalisele kättesaadavas dokumendis, millele on haldusaktis viidatud.²⁹

Kaalutusõiguse alusel antud haldusakti põhjenduses tuleb märkida kaalutlused, millest haldusorgan on haldusakti andmisel lähtunud.³⁰

Aktsiisivaba mootorikütust tohib kasutada vaid sõidukis, millega kütust sisse veeti ning kütuse sõidukist välja võtmine või selle igasugune üleandmine on keelatud. Aktsiisivabastust ei kohaldata, kui sõiduki valdaja tegevusest ilmneb, et kütust veetakse sisse ärilisel eesmärgil.³¹

Seadust täiendatakse paragrahvi 20¹. Seaduse parema loetavuse huvides ning arvestades Vabariigi Valitsuse 22.12.2011 a. määruse nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ §-i 18 defineeritakse standardse kütusepaagi mõiste aktsiisiseaduse IV jaos, kus sätestatakse kütuse ja elektrienergiaga seotud mõisted. Standardse kütusepaagi definitsiooni täiendatakse selliselt, et see hõlmaks ka tootja volitatud esindaja poolt paigaldatud paaki. Nimelt on peamiselt kommertsotstarbel kasutatavate sõidukite puhul enamikes Euroopa Liidu liikmesriikides levinud praktika, et sõiduki lõplik komplekteerimine toimub alles volitatud esindaja (müüja) juures. See võimaldab sõiduki ostjal lähtuvalt oma vajadustest valida sõidukile optimaalse suurusega standardne kütusepaak. Mõistlik oleks ka tootja volitatud esindaja poolt paigaldatud paaki aktsepteerida standardse kütusepaagina. Gaasipaagid loetakse jätkuvalt standardseteks ka juhul kui need ei ole paigaldatud tootja või tema volitatud esindaja poolt. Vastavalt majandus- ja kommunikatsiooniministri 13.06.2011 määrusele nr 42 „Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele“ on gaasipaakide puhul oluline üksnes asjaolu, et need oleksid paigaldatud

²⁸ Maksu- ja Tolliamet, „Tollieeskirjad väljastpoolt Euroopa Liitu saabuvale reisijale“ <http://www.emta.ee/index.php?id=760> (15.02.2015)

²⁹ Haldusmenetluse seadus, 06.06.2001, jõustunud 01.01.2002 – RT I 2001, 58,354 „, RT I, 23.02.2011, 8, §56 lg 1.

³⁰ Haldusmenetluse seadus, 06.06.2001, jõustunud 01.01.2002 – RT I 2001, 58,354 „, RT I, 23.02.2011, 8, §56 lg 3.

³¹ Maksu- ja Tolliamet, „Tollieeskirjad väljastpoolt Euroopa Liitu saabuvale reisijale“ <http://www.emta.ee/index.php?id=760> (15.02.2015)

nõuetekohaselt. Vedelgaasi ja surugaasi toitesüsteemidele kehtestatud nõuded on sätestatud nimetatud määruse lisa 1 koodide 704 ja 705 all. Lisaks viiakse §-s 68 sätestatud erikonteineri mõiste käesolevasse paragrahvi.

Mõiste ise jäi sisuliselt samaks kehtiva seaduse sõnastusega.³²

Kokkuvõtvalt selgus, et 1. detsembril 2013 aastal hakkasid kehtima uued reeglid, mille järgi soovitatakse isikule, kes suundub Venemaale, deklareerima tollipunktis paagis oleva kütuse. ATKEASes ei ole sellist mõistet „enda tarbe jaoks“ seaduses sätestatud, et maksu maksmisest vabastatakse kütuse kogust, mille piisab, et koduni sõita. Kõik kütus, mis oli tankitud Venemaal maksuga maksustatakse. Kuna eelmises ATKEASE redaktsioonis olid ebaselged mõisted, salakütuse vedajad saatsid kaebuse õiguskantslerile selle kohta, et Maksu- ja Tolliameti töötajad täidavad oma kohustusi ebakorrektselt ning kitsendavad piiri ületavate kodanike õigusi. Seetõttu alates juunist 2013 muudeti mootorsõidukiga Eestisse toimetatava kütuse aktsiisivabastuse tõlgendust. Sihtkoha piirangu asemel kohaldatakse aktsiisivabastust mootorsõiduki standardses kütusepaagis olevale kütusele Eestisse sissesõidul kaks korda kalendrikuus tingimusel, et kütust ei veeta ärilisel eesmärgil.

³² Alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri; lk 3

2. PIIRANGUTE RAKENDAMISE MÕJUD

2.1. Kütusekontroll ja selle tulemused

Tänapäeval on üheks peamiseks probleemiks salakaubandus erinevates riikides. Selle probleemiga tegeleb Eestis Maksu- ja Tolliamet, kes teostab tollikontrolli nii siseneval kui ka väljuval suunal.

Tollikontroll – tolli konkreetsed toimingud nagu kauba läbivaatamine, dokumentide olemasolu ja autentsuse kontroll, ettevõtjate raamatupidamise- ja muude dokumentide läbivaatamine, transpordivahendite läbivaatamine, pagasi ja muu isikuga kaasas liikuva või tema juures oleva kauba läbivaatamine, ametlikud järele pärimised ja muud samalaadsed toimingud, mille eesmärk on tagada tollieeskirjade ja kui see on asjakohane, tollijärelevalve all oleva kauba suhtes kohaldatavate muude normide täitmine.³³

Maksuhalduri piiriületuste statistika näitab, et pärast 1. detsembril 2013 piirangute rakendamist kütuse sisseveole on piirijärjekorrad oluliselt vähenenud ning märkimisväärselt on vähenenud ka selliselt sisse toodud kütuse kogus. Seda isikute arvelt, kes varasemalt tegelesid igapäevaselt kütuse sisseveoga mootorsõiduki standardpaagis. Maksuhaldur hakkas küsimusega tegelema tegelikult juba varem, 2012 aasta suvel hakati mootorsõidukiga sisenemisel maksustama sihtkohta ületavat kogust. Hiljem kontrollitaktikat muudeti.³⁴

Alates 2014. aasta sügisest on Eesti Vabariigi-Venemaa Föderatsiooni maismaapiiril tõhustatud kontrolli veokite ja busside standardsetes paakides toodava kütuse üle. Kontrolli eesmärk on tagada, et veokite ja busside standardses kütusepaagis imporditava kütuse aktsiisvabastus vastaks aktsiisvabastuse eesmärkidele ning sisse veetavat kütust kasutatakse ainult rahvusvaheliste veoste teostamiseks.³⁵

Tõhusamate ja täiendavate kontrolli toimingute vajaduse on tekitanud olukord kus MTA-l on teabeanalüüsile tuginedes tekkinud põhjendatud kahtlus, et aktsiisvabalt sisse veetud

³³ Euroopa Ühenduste Nõukogu (EMÜ) nr 2913/92, 12. oktoober 1992, Nõukogu Määrus millega kehtestatakse ühenduse tolliseadustik, Artikkel 4 lg 14 ³⁴ L.Lauri 2015, e-kiri 20.02

³⁴ L. Lauri 2015, e-kiri 20.02

³⁵ Maksu- ja Tolliamet, „Veokite ja busside kütuse maksuvabastuse piirikontroll“ < <http://www.emta.ee/index.php?id=36493>> (02.03.2015)

kütust võetakse ebaseaduslikult sõidukitest välja ja antakse tasu eest üle kolmandatele isikutele.³⁶

Eeltoodust tulenevalt märgib MTA, et kontrolli objektideks on eelkõige veokid/bussid, mille puhul on MTA-l kahtlus, et kütust on ebaseaduslikult eemaldatud. Lisaks riskianalüüsiga valitud veokite/bussidele, seirab MTA ka teisi veokeid ja busse, kelle piiriületuse sagedus, marsruut või muu info viitab vajadusele fikseerida odomeetri (läbisõidumõõdik) näit ja veokite/busside paakides olev kütuse kogus.³⁷

Kui MTA tuvastab, et pärast Venemaa Föderatsioonist Eesti Vabariiki sisenemist on väljumisel Eesti Vabariigist Venemaa Föderatsiooni veoki/bussi paakidest puudu eluliselt mitteusutav kogus kütust (näiteks olukord kus fikseeritud andmete pinnalt on sõiduki kütusekuluks näiteks 150 liitrit 100 kilomeetri kohta), alustatakse veoki osas põhjalikumat kontrolli, mille eesmärk on tuvastada vajalikud asjaolud ning selgitada välja kütuse puudujäägi põhjused. Kontrolli tulemusena võib MTA alगतada veoki juhi või veoettevõtte suhtes väärteomenetlust.³⁸

Sõiduki, mis suunatakse tollikontrolli valitakse kasutades andmesüsteemi, mis loeb numbrit nii väljuval suunal kui ka siseneval suunal. Numbrilugemise abil on võimalik teha kindlaks mitu korda auto väljus, mitu korda sisenes, ja see kontroll on praktiliselt 100%-ne ja 1. detsembrist jõustus uus seadus mille järgi võib kütust tuua maksuvabalt üks kord kuus. Ametnikud kontrollivad ja need autod, mis on kahtlased võetakse kontrolli ja esimene mis kontrollitakse, kas inimene deklareeris väljuval suunal kütust või mitte, kui ta deklareeris väljuval suunal kütust, mis tal oli paagis ja toob sama koguse tagasi siis see on maksuvaba, kui inimene deklareeris vähem ja toob rohkem siis vahe mida ta tankis see on maksuvaba ja kui üldse ei deklareerinud siis kõik kogus, mis tal on paagis maksustatav.³⁹

Kõige parema saavutus tänu piirangute rakendamisele, oli see, et Ida tollipunkt sai järjekorrast lahti. Loomulikult see oli aastal 2012, kui järjekorrad kadusid, aga nii või teisiti,

³⁶ Maksu- ja Tolliamet, „Veokite ja busside kütuse maksuvabastuse piirikontroll“ <<http://www.emta.ee/index.php?id=36493>> (02.03.2015)

³⁷ *Ibid*

³⁸ Maksu- ja Tolliamet, „Veokite ja busside kütuse maksuvabastuse piirikontroll“ <<http://www.emta.ee/index.php?id=36493>> (02.03.2015)

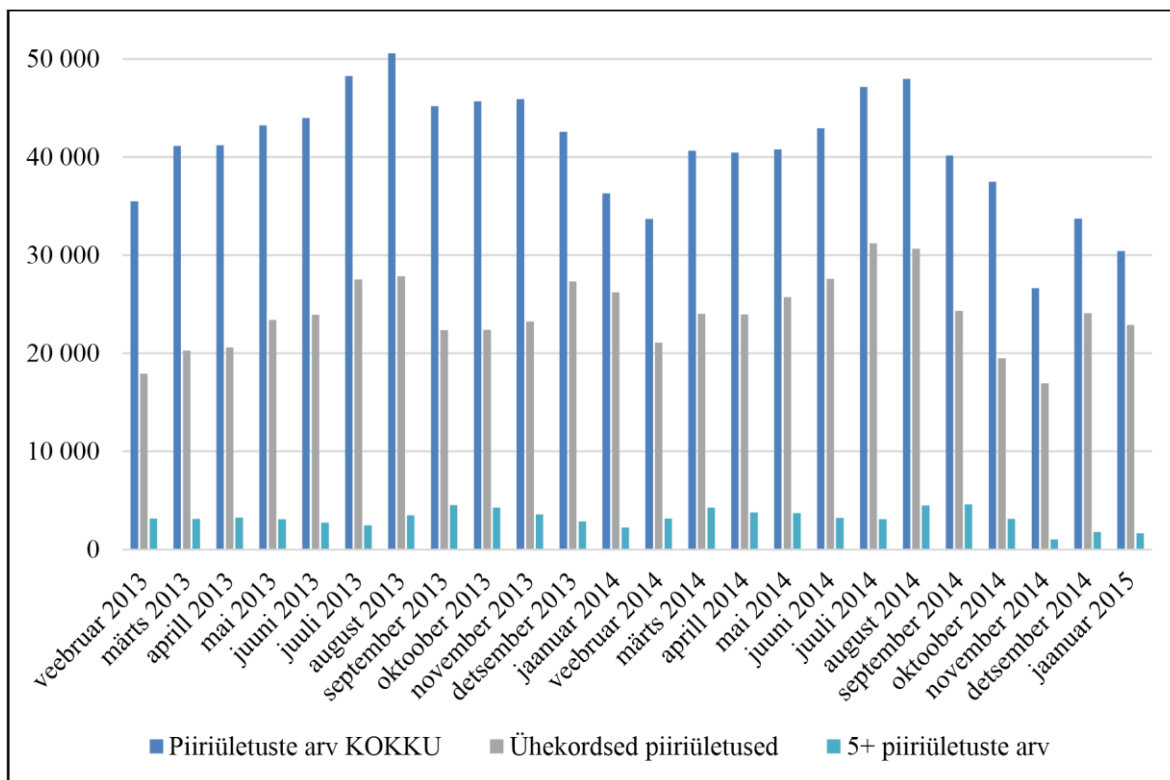
³⁹ Linno, V., *Intervjuu "Idapiiril kütuseveo piirangute rakendamise mõjud Eesti kütuseturule"* teemal Ida TP tollipunktijuhataga (Intervjuu viis läbi Darja Petuhhova, 08.04.2013 Narvas, intervjuu ümberkirjutus autori käes)

mõjutas see mingil määral ikkagi piiriületust, kiirust ja turiste. Praegu olukord on väga hea vaatamata sellele, et Narvas ikkagi piiriületuste arv on väga suur, arvestades sellega, et siin elab 64 000 inimest ja ikkagi tekib vajadus käia Venemaal, aga järjekorrad praktiliselt puuduvad. Selles ongi tulemus, muidugi seda tunnevad ka piiriäärsed tanklad, nende käive suurenes. Visuaalselt on näha, et tankimas käivad vanemad autod ja uuemad autod tangivad Narvas kas Statoilis, Nestes või Alexelas, eriti hommikuti kui võib märgata tanklates tekkivaid järjekordi. See ongi tolli töö tulemus. Numbreid võib vaadata riigieelarve laekumisi. Eesti kütuse tarbimine on tõusnud. Kuigi tähtsam on muidugi see, et turistid võivad tulla vabalt. Vaadates neid kommentaare ja tagasisidet, mida tolliametnikud on saanud, on nad positiivsed, et turistid on väga rahul. Keegi ei ummista neid, nad saavad rahulikult sõita.⁴⁰

Maksu- ja tolliameti leheküljel publitseeritud andmete järgi võib öelda, et kõige suurem kogus illegaalset kütust oli kinni peetud novembris 2012. aastal. Võrreldes 2012 ja 2013 andmeid võib järeldada, et pärast seda kui olid sätestatud piirangud kütuseveole Venemaalt Eestisse 1. detsembril aastal 2013, maksupettuste kogus vähenes võrreldamatult.

Järgneva graafiku (joonis 1) andmete järgi on näha, et suurim osa inimestest ületavad piiri mitte rohkem kui üks kord kuus, millest saab teha järeldust, et kütust, mis on toodud Venemaalt reisijatega, kasutatakse mitte kaubanduslikel eesmärkidel. Kuigi, on olemas ka selline protsent inimesi, kes läbivad piiri rohkem kui viis korda kuus. Võib oletada, et läbides piiri nii mitu korda need inimesed töötavad kas lähimas riigis või siis toovad kütuse, sigarette või alkoholi, kavatsedes seda edasi müüa.

⁴⁰ Linno, V., *Intervjuu "Idapiiril kütuseveo piirangute rakendamise mõjud Eesti kütuseturule"* teemal Ida TP tollipunktijuhataga (Intervjuu viis läbi Darja Petuhhova, 08.04.2013 Narvas, intervjuu ümberkirjutus autori käes

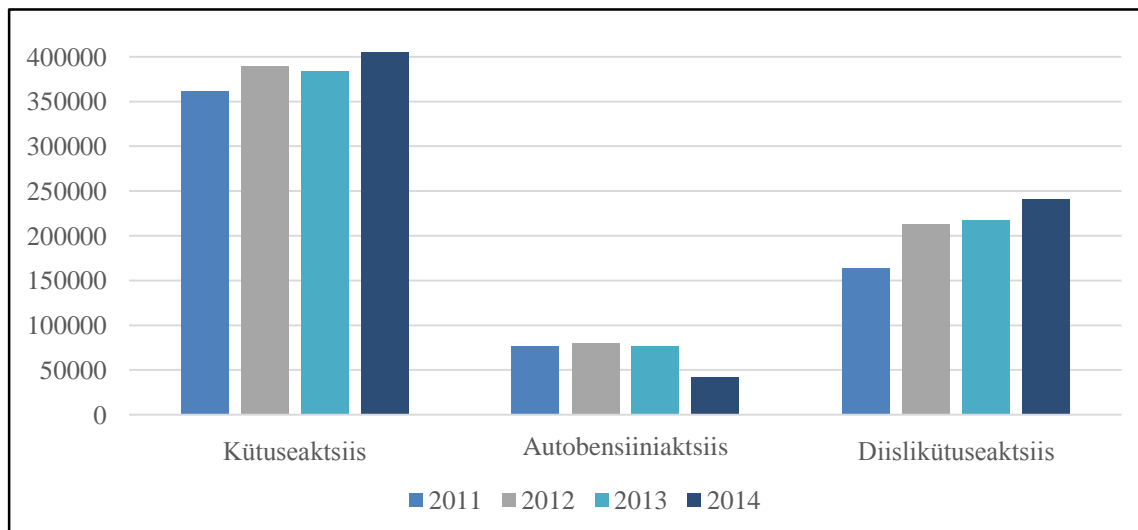


Joonis 1. Piiriületuste arv idapiiril ⁴¹

Järgneva graafiku (joonis 2) analüüsi käigus selgus, et kütuseaktsiisi üldlaekumine aastal 2011 oli 361418,13 tuhat eurot ning järgmisel aastal see näit kasvas ja moodustas laekumise arvu 389781,3 tuhat eurot. Kuigi Maksu- ja Tolliamet planeeris pärast rangete meetmete sisseviimist piiridel maksulaekumise suurenemist 2013. aastal vähemalt 5 miljoni euro võrra, näitas 2013. aasta kogemus hoopis laekumise vähenemist.

Diiselmootoraktsiisi laekumine suurenesid iga aastaga ajavahemikul 2009-2013, sellised tulemused on otseselt seotud Eesti piiridel karmide piirangute rakendamisega, mis omakorda suurenes Eesti diiselmootori tarbimist.

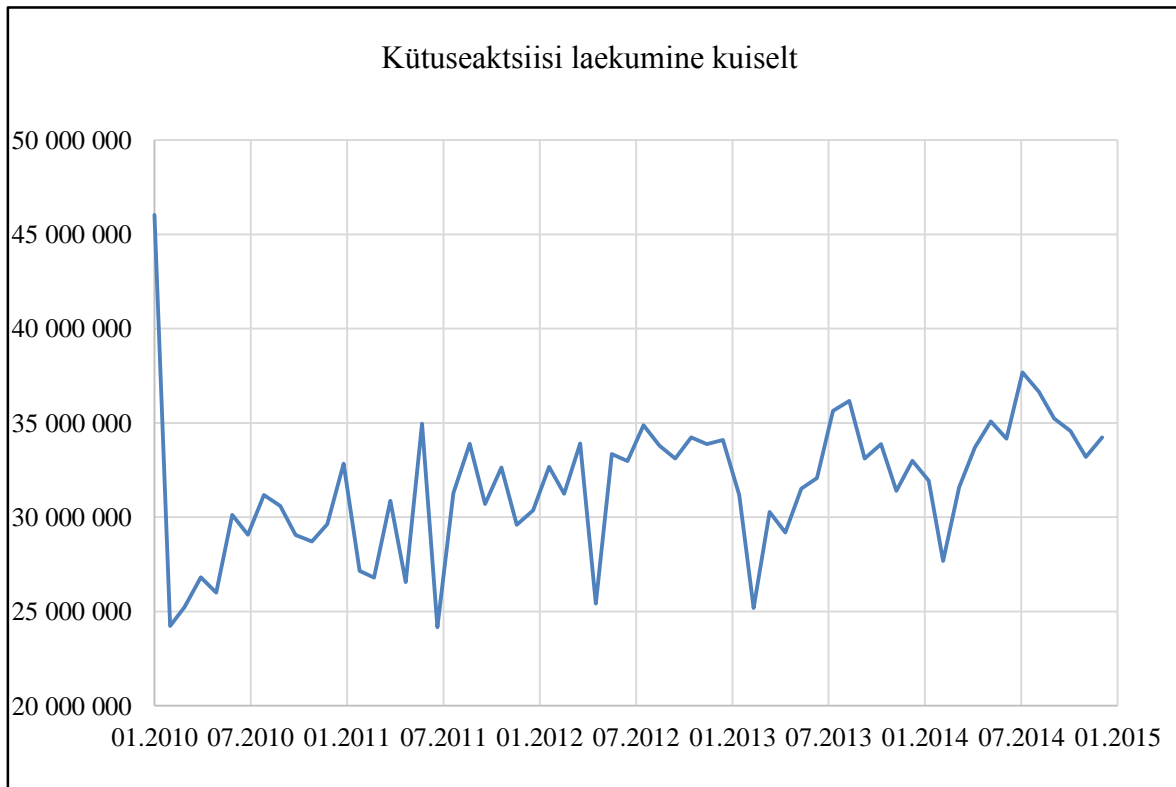
⁴¹ ANTS (automaatne numbrimärkide tuvastamis süsteem) andmed, 10.04.2015; (autori koostatud)



Joonis 2. Kütuseaktsiisi laekumine riigieelarvesse (eurodes) ⁴²

Järgneval graafikul (joonis 3) on näha, et veebruaris 2010 aastal kütuseaktsiisi laekumised võrreldes märtsikuu näitajatega on peaaegu kaks korda vähenenud, mis võib olla seotud kütuse hindade kasvuga 2010. aasta alguses (joonis 5). Samuti järgnevad langemised laekunud kütuseaktsiisiga võib siduda eesti kütuse hindade tõusuga. Näiteks, kevadel 2012. aasta hinnad, kõik kütuse tüübid saavutasid oma maksimumi viimase 5. aasta jooksul, mis mõjutas Eesti kütuse vajadust. Kõrgete hindade tõttu, hakkasid inimesed tooma kütust Venemaalt või otsid seda salakaubitsejatelt, mis negatiivselt mõjutas aktsiisi laekumist riigikassasse. Sellised muudatused olid märgatavad ka kevadel 2013 ja 2014. Võrreldes graafikut 1 ja graafikut 3, siis võib näha seost mitmekordsete piiri ületamiste vahel ja kütuseaktsiiside laekumisega. Näiteks, kevadel 2014, siis kui kütuse aktsiisi laekumine tunduvalt langes, piiri ületamine rohkem kui viis korda kuus ja hind eesti kütusele kasvasid.

⁴² Eesti Statistika, „Riigi eelarvesse laekunud maksud“ (25.02.2015), <
<http://pub.stat.ee/pxweb.2001/Dialog/Saveshow.asp> > (01.04.2015); (autori koostatud)



Joonis 3. Kütuseaktsiisi laekumine kuiselt (eurodes) ⁴³

Analüüsid ja võrreldes graafikud, mis on toodud selles alapeatükis võib järeldada, et seoses hindade kasvuga kütusele suureneb ka nõudlus odavamale vene kütusele, milles on omakorda risk vene kütuse illegaalsele üleviimisele Eesti territooriumile edaspidisteks edasimüükideks.

Kokkuvõtvalt selgus, et piirangute rakendamisega eesti kütuseturg on muutunud. Salakaubanduse jagu on vähenenud, vaid Eesti kütuse tarbimine on suurenenud ning tulemusena on see, et kütuseaktsiisi laekumine riigieelarvesse suurenes.

2.2. Kütuseturg pärast piirangute rakendamist

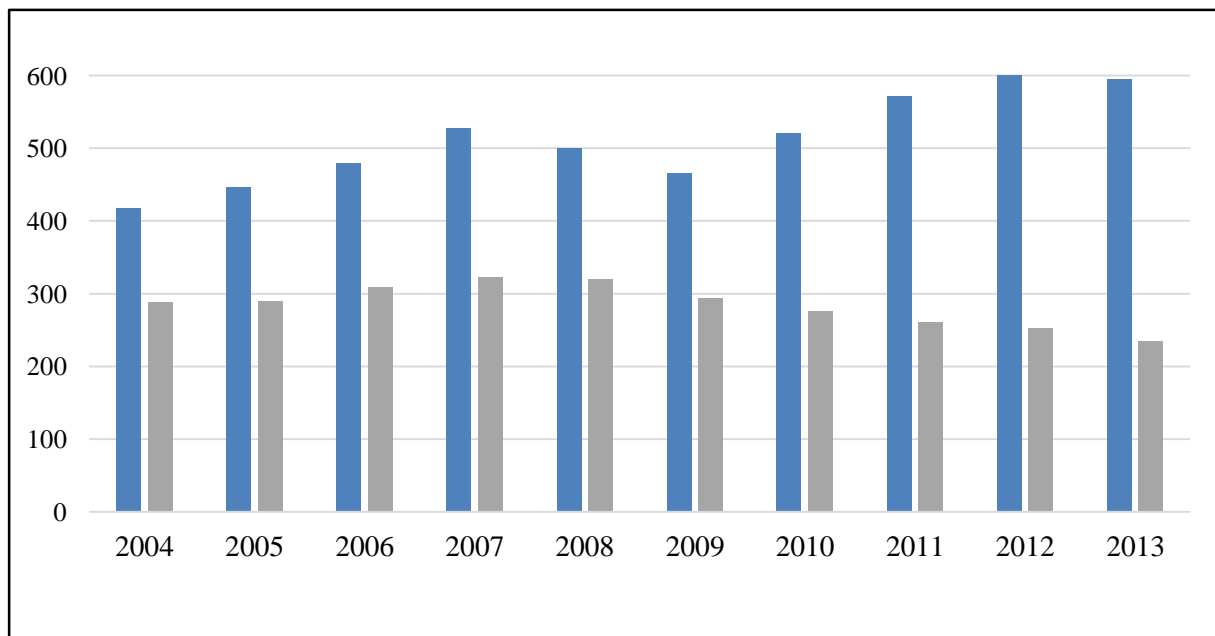
Üldisemalt tegeleb riik pidevalt kütuseturu korrastamisega. Praktiliselt igakuiselt toimuvad kohtumised maksuhalduri, rahandusministeeriumi ning vajadusel ka majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi ja Eesti Õliühingu esindajate osalusel, kus arutatakse arenguid kütuseturul ning käibe- ja aktsiisipettuste tõkestamise võimalusi. Ka praegu on

⁴³ R. Aron 2015, e-kiri 10.03; (autori koostatud)

mitmeid ettepanekuid, mis on veel väljatöötamise faasis ja seetõttu on veel teada, millised need ettepanekud on ja millal need hakatakse ellu viima.

Salakütuse osakaal idapiiri tagant on praktiliselt kukkunud peale seda, kui Maksu- ja Tolliamet võttis asja luubi alla ja piiras ühele autole kütuse sissetoomist. Kindlasti tuuakse kütust üle ka suurte kogustega, aga kokkuvõttes on see osa Eesti turust tühine. Hoopis suurem probleem kui piiriülene kütus on „mängimine“ kütuse maksudega eriti käibemaksuga nii, et must turg jäi siiski alles ka peale piirivedude piiramist.

Alltoodud graafikust (joonis 4) on näha, et eesti diiselmootorkütuse nõudlus on kasvanud, see on ilmselt seotud sellega, et viimastel aastatel Eesti seadusandlus aktiivselt kohaldas tõkendeid salakütuse üle piiri toomise ja ebaseadusliku käitlemise vastu, mis on toodud Venemaalt. Graafik näitab, et need tõkendid on andnud positiivseid tulemusi.



Joonis 4. Kütuse tarbimine kütuse liigi järgi (tuhat tonni) ⁴⁴

Kui vaadelda graafiku Idapiiriületuste arvud kuude lõikes ANTSu andmetel (joonis 1), siis on näha, et kõik üle viie korra kuus piiri ületanud isikud tõid igal korral kaasa keskmiselt 100 liitrit kütust, oleks maksurisk veidi alla 1,57 mln eurot aastas, s.o ca 0,4% kütuseaktsiisina riigieelarvesse laekunud tuludest. Kui kütuseaktsiisi maksuaugu suuruseks

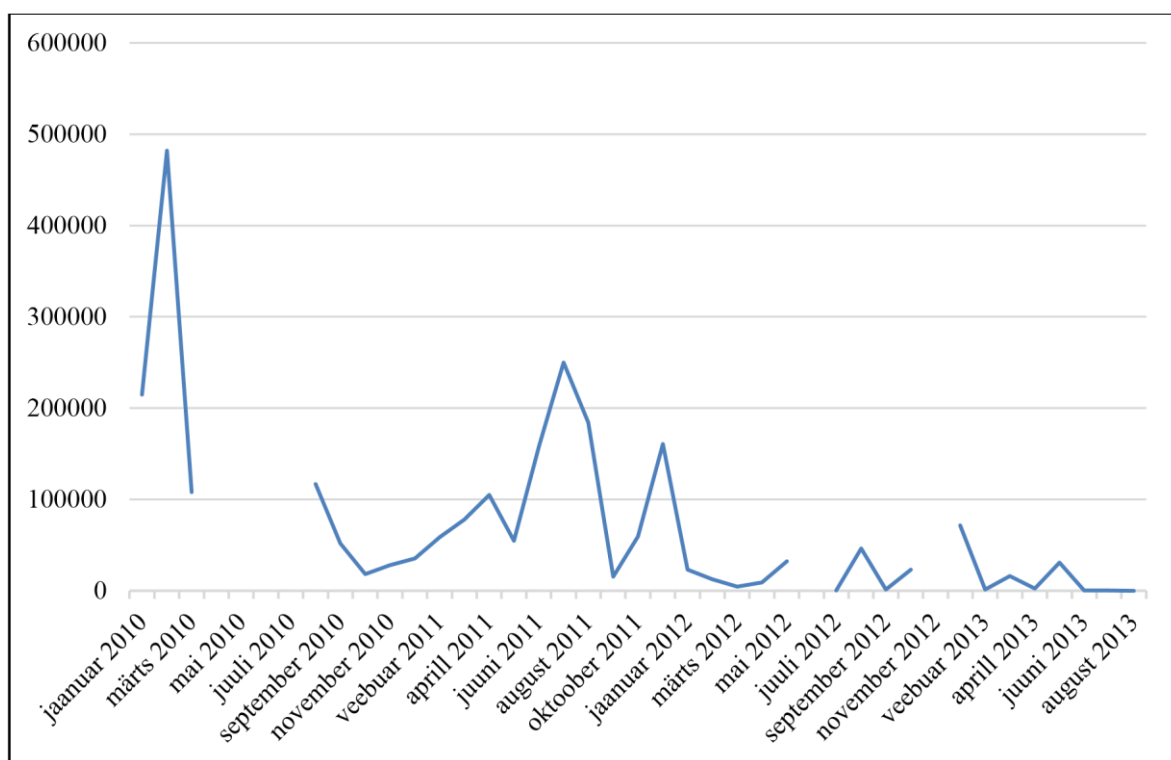
⁴⁴ Eesti Statistika, „Kütuse tarbimine kütuse liigi järgi“ (15.09.2014), < <http://www.stat.ee/34173> > (23.02.2015)

hinnati 2013. aastal ca 25,7 mln eurot, siis maksuaugust moodustaks idapiiril ca 6,1%. MTA hinnangul on reaalsem maksukahju isegi alla 1 miljoni euro (tabel 1).⁴⁵

Tabel 1. MTA hinnang kütuseaktsiisi maksuaugule ja standardpaagis sisseveetava kütuse risk aastate lõikes (miljonit eurot) ⁴⁶

	2010	2011	2012	2013	2014
MTA salaturg	18,2	6,57	11,2	25,7	-
Kütusevedu standardpaakides	4,4	4,4	2,1	0,6-10	0,5-7

Alltoodud graafikust (joonis 5) on näha, et võrreldes 2010. aastaga kinnipeetud salakütuse maht on langenud. Sisse viidud muutused sõidukite kontrolli taktikas 2012. aasta suvel ning rakendatud piirangud kütuseveole detsembris 2013. aastal samuti on andnud tulemusi.



Joonis 5. Tollikontrolliga kinnipeetud kütus (liitrit)⁴⁷

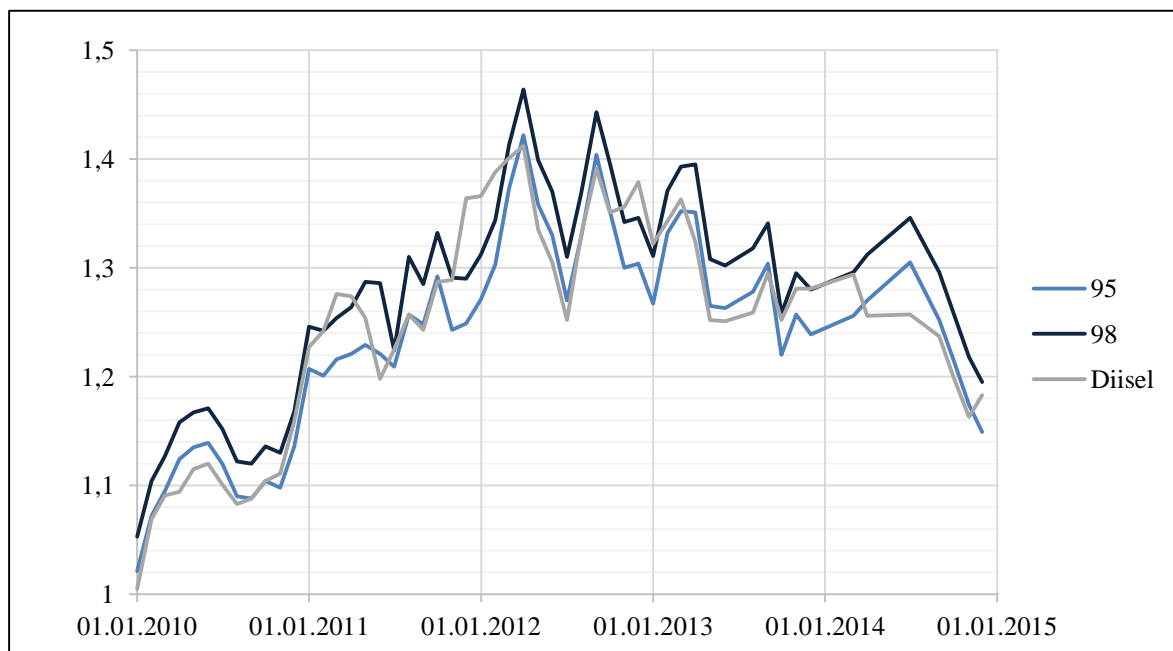
⁴⁵ R. Aron 2015, e-kiri 10.03

⁴⁶ *Ibid*

⁴⁷ Maksu- ja Tolliamet, „Tollikontrolli tulemused“ < <http://www.emta.ee/index.php?id=3945>> (18.04.2015); (autori koostatud)

Võrreldes graafiku (joonis 5) 2012. ja 2013. aastate näitajaid võib järeldada, et kinnipeetud kütuse mahud on hoopis muutunud. See võib olla seotud sellega, et tollikontoroll idapiiril oli oluliselt valjendatud ning inimesed hakkasid kartma viia üle piiri kütust rohkem kui on lubatud.

Võrreldes graafikute 4 ja 6 näitajad võib öelda, et vastavalt kütuse hindade langemisega muutusid ka kütuse nõudluse näitajad, ja samuti vähenes ka salakütuse üle piiri viimise või illegaalse käitlemise registreerinute juhtumite arv. Arvatavasti, see võib olla seotud sellega, et Eesti kütuse hindade tõusmisega, inimesed sõitsid Venemaale, kus kütuse hinnad on hoopis madalamad kui Eestis. Siis kui hinnad Eesti kütuseturul muutusid, olid enam vähem sarnased Vene kütuse hindadega, kadus ka vajadus sõita Venemaale tankimast, sellega, tõenäoliselt, vähenes ka salakaubanduse osakaal, mis omakorda positiivselt mõjutas Eesti kütuseturu näitajat.



Joonis 6. Kütuse keskmised hinnad (eurodes) ⁴⁸

Eesti kütuseturu probleemiks on hall kütus ehk käibemaksu- ja aktsiisipettused. Petturid tegutsevad kahe peamise skeemi järgi ning riigil jääb nende skeemide tõttu saamata sadu miljoneid maksuraha. Käibe- ja aktsiisimaksu võrra odavam kütuse pealt võivad paljud

⁴⁸ Infootsing, „Kütusehinnad“, < <http://www.1181.ee/kytusehinnad/Area/1/ChangeType/> > (12.03.2015); (autori koostatud)

turuosalised: Läti vedajad, Eesti petturid, tõenäoliselt ka Eesti aktsiisilaod ja loomulikult kohalikud jaemüüjad. Võitlemiseks halli kütuse vastu alustas 2011. aastal turuliider Neste kampaaniaga „Aus kütus“, millele reageerisid vähesed, nende hulgas Statoil ja Lukoil.⁴⁹

Kokkuvõttes võib järeldada, et on olemas palju tegureid, mis mõjutavad eesti kütuseturгу, kuigi sellised näitajad nagu Eesti-Venemaa piiri ületuste arv, salakaubanduse registreerivate juhtumite arv, Eesti ja Vene kütuse hinnad, võivad tunduvalt mõjutada Eesti kütuseturu moodustamisele. Samuti on selgelt näha vastastikune sõltuvus kütuse hindade Eestis ja eesti kütuse tarbimise vahel. Hindade erinevus Eesti ja Venemaal on vastavalt mõjutavad Eesti-Venemaa piiri ületustele ning Eesti territooriumile sisse toodud kütuse kogustele, mis omakorda mõjutab eesti kütuse nõudlusele ning eesti kütuseturule tervikuna.

⁴⁹ Alexela Oil, „Aus kütus“ < <http://www.alexelaoil.ee/aus-kutus/> >, (02.03.2015)

KOKKUVÕTE

Maksu- ja tolliameti tollikorralduse osakonna üheks peamiseks ülesandeks on salakaubanduse tõkestamine. Selleks, et salakaubanduse vähendada teostavad maksu- ja tolliametnikud tollikontrolli vastavalt tollikorralduse ning alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seadustes sätestatud normidele. Kahjuks vaatamata sellele, et Maksu- ja tolliamet teostab karmi kontrolli Eesti piiridel, ikkagi eksisteerib salakaubanduse probleem. Nimelt selle tõttu Eesti seadusandlus kohaldab tõkendeid salakaubandusliku tegevuse vastu.

Teema aktuaalsus seisnes selles, et viimasel ajal on olnud väga palju vaidlusi piirangute rakendamise üle ning 1.detsembril 2013. aastal muutusid aktsiisiseaduses reisijate maksuvabad piirnormid.

Lõputöö teema uudsus seisnes selles, et kütuseveo piirangute mõjusid majandusele ei ole uuritud.

Lõputöö probleem seisnes selles, et ei ole teada, kui suur osa salakütust veetakse üle idapiiri ning kui palju seda kütust müüakse Eestis. Enne seda kui MTA rakendati kütuseveo piiranguid, inimesed tõid kütust Venemaalt mitte ainult omatarbeks, vaid ka müügiks Eesti territooriumil, mis ongi maksupettus.

Töö eesmärk oli analüüsida idapiiril kütuseveo piirangute rakendamise mõjusid Eesti kütuseturule. Eesmärgi saavutamiseks andis käesoleva töö autor ülevaate salakaubanduse mõistest, sellega kaasnevatest probleemidest ja ohtudest, sisse viidud kütuse piirangute rakendamisest ja nende mõjust kütuseturule Eestis.

Eesmärgi saavutamiseks oli püstitatud 4 uurimisülesannet.

Selleks, et töö eesmärki saavutada, oli esimeseks uurimisülesandeks anda ülevaade salakaubanduse mõistest ning salakaubandusest Euroopa-Venemaa piiril. Täpsemal formuleerimisel salakaubandus on toodete ja muude asjade toomine üle tollipiiri, üle räägitud teise riigi seadusandlusega, teostatud kõrvalehoidmisega või peitumisega tollikontrollist, või pettuse teel dokumentide ja tolli identifitseerimisvahendite kasutamisega või seostatud mitte deklareerimisega või ebausutava deklareerimisega. Samuti toob salakaubandus riigile erinevaid ohte, mis mõjutavad enamasti majandust ja

ühiskonda. Peamine salakaubanduse voog laekub Eestisse Eesti-Venemaa piiri kaudu. Esmalt, see on seotud sellega, et Venemaal on enamuse kaupade hinnad odavam, kui Eestis. Populaarsemateks esemeteks, mis viiakse ebaseaduslikult üle EL-i ja Venemaa piiri, on alkohol, sigaretid, kütus ja narkootikumid. Samuti tuuakse üle piiri relvad, varastatud autod, kunstiteosed ja antikvariaati ning samuti tooraine ja tarbekaubad. Eesti

Maksu- ja Tolliamet regulaarselt kohandab tollikontrolli ägeduse tõkendeid Eesti-Venemaa piiril.

Teiseks uurimisülesandeks oli välja selgitada, millised piirangud kehtisid enne ja pärast aasta 2013. Uued reeglid hakkasid kehtima 1. detsembril 2013. aastal, mille järgi soovitatakse isikule, kes suundub Venemaale, deklareerima tollipunktis paagis oleva kütuse. ATKEASes ei ole sellist mõistet „enda tarbe jaoks“ seaduses sätestatud, et maksu maksmisest vabastatakse kütuse kogust, mille piisab, et koduni sõita. Kõik kütus, mis oli tangitud Venemaal maksustatakse maksuga. Kuna eelmises ATKEASE redaktsioonis olid ebaselged mõisted, salakütuse vedajad saatsid kaebuse õiguskantslerile selle kohta, et Maksu- ja Tolliameti töötajad täidavad oma kohustusi ebakorrektselt ning kitsendavad piiri ületavate kodanike õigusi. Seetõttu alates juunist 2013 muudeti mootorsõidukiga Eestisse toimetatava kütuse aktsiisivabastuse tõlgendust. Sihtkoha piirangu asemel kohaldatakse aktsiisivabastust mootorsõiduki standardses kütusepaagis olevale kütusele Eestisse sissesõidul kaks korda kalendrikuus tingimusel, et kütust ei veeta ärilisel eesmärgil.

Kolmandaks uurimisülesandeks oli anda ülevaade ning analüüsida kütusekontrolli taktikat ja tulemusi Eesti Idapiiril. Uurimise käigus selgus, et pärast 1. detsembri 2013 aasta piirangute rakendamist kütuse sisseveole on piirijärjekorrad oluliselt vähenenud ning märkimisväärselt on vähenenud ka selliselt sisse toodud kütuse kogus. Alates 2014. aasta sügisest on Eesti Vabariigi-Venemaa Föderatsiooni maismaapiiril tõhustatud kontrolli veokite ja busside standardsetes paakides toodava kütuse üle. Samuti uurimiste põhjal selgus, et piirangute rakendamisega Eesti kütuseturg on muutunud. Salakaubanduse jagu on vähenenud, vaid Eesti kütuse tarbimine on suurenenud ning tulemusena on see, et kütuseaktsiisi laekumine riigieelarvesse suurenes.

Neljandaks uurimisülesandeks oli analüüsida, kuidas mõjus piirangute rakendamine Eestis müüdava kütuse tarbimisele. Uurimiste põhjal selgus, et piirangute rakendamisega Eesti kütuseturg on muutunud. Salakaubanduse osakaal on vähenenud, vaid Eesti kütuse

tarbimine on suurenenud ning tulemusena on see, et kütuseaktsiisi laekumine riigieelarvesse suurenes.

Edaspidi vajab täiendavat uurimist idapiiril kütuseveo piirangute rakendamise ning salakaubanduse mõjusid Eesti majandusele. Täiendavalt võib uurida salakaubanduse tegevuse ennetamise meetmed.

РЕЗЮМЕ

Одной из целей Налогово- таможенного департамента Эстонии является предотвращение контрабандной деятельности. Для того, чтобы уменьшить контрабандную деятельность работники налогового- таможенного департамента осуществляют таможенный контроль в соответствии с эстонским законодательством. Однако, несмотря на то, что Налогово- таможенный департамент Эстонии осуществляет жесткий контроль на границе, все-таки существует проблема контрабанды. Именно поэтому эстонское законодательство применяет меры по уменьшению контрабандной деятельности в стране.

Заголовок данной дипломной работы «Влияние ограничений на ввоз топлива на восточной границе Эстонии на топливный рынок». Работа написана на эстонском языке, с иноязычным заключением на русском языке, и представлена на 42 страницах. В ходе работы было использовано 16 источников.

Перспектива данной работы состоит в возможности применения полученных данных для учеников, а также для всех заинтересованных данной темой.

Актуальность данной работы заключалась в том, что в последнее время было много споров по поводу ограничений на ввоз топлива из России, а также 1 декабря 2013 года были изменены безналоговые нормы в Законе об акцизах. Так же на восточных границах Эстонии был ожесточен таможенный контроль автомобилей и грузовиков.

Целью данной работы было проанализировать влияние введенных ограничений на топливный рынок Эстонии.

Проблема дипломной работы заключалась в том, что не известно какое количество контрабандного топлива провозиться через восточную границу и какая его часть незаконно продается на территории Эстонии. Прежде чем Налогово-Таможенный департамент Эстонии ввел ограничения на ввоз топлива, люди провозили топливо из России не только для личного использования, но и для дальнейшей перепродажи на территории Эстонии, что является уклонением от уплаты налогов.

Для достижения поставленной цели были поставлены пять исследовательских задач, которые и были рассмотрены в ходе работы.

В ходе исследования выяснилось, что в связи с ростом цен на топливо увеличивается спрос на более дешевое российское топливо, что в свою очередь является риском незаконного провоза российского топлива на территорию Эстонии для последующей перепродажи. Из-за высоких цен, вероятнее всего, люди стали везти топливо из России или покупать у контрабандистов, что отрицательно отразилось на поступлении акциза в государственную казну. Однако, введенные в 2013 году ограничения на ввоз топлива на восточной границе Эстонии положительно сказались на состоянии рынка топлива в Эстонии. Несмотря на высокие цены количество акциза на топливо увеличилось, а также по данным опубликованным на странице Налогово-таможенного департамента выяснилось, что после того как были введены ограничения на ввоз топлива из России в Эстонию, количество уклонений от уплаты налогов и количество случаев контрабанды уменьшилось.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Alexela Oil, „Aus kütus“ < <http://www.alexelaoil.ee/aus-kutus/> >, (02.03.2015)

Alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seadus, 04.12.2002, jõustunud 01.04.2003 – RT I 2003, 2, 17... RT I, 21.03.2014, 35, § 19 lg 1

Alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seadus, 04.12.2002, jõustunud 01.04.2003 – RT I 2003, 2, 17... RT I, 21.03.2014, 35, § 24 lg 1, 2.

ANTS (automaatne numbrimärkide tuvastamis süsteem) andmed, 10.04.2015

Eesti Statistika, „Kütuse tarbimine kütuse liigi järgi“ (15.09.2014), <<http://www.stat.ee/34173> > (23.02.2015)

Eesti Statistika, „Riigi eelarvesse laekunud maksud“ (25.02.2015), <
<http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/Saveshow.asp> > (01.04.2015)

Euroopa Ühenduste Nõukogu (EMÜ) nr 2913/92, 12. oktoober 1992, Nõukogu Määrus millega kehtestatakse ühenduse tolliseadustik, Artikkel 4 lg 14

Galkin, V., „Контрабанда и контрафакт (Часть 1). Понятие, классификация и общая характеристика контрабанды. „Ущерб от контрабанды“, (2008)

Golunov S., EU-Russian Border Security (Routledge Contemporary Russia and Eastern Europe Series, 2013), lk 109

Haldusmenetluse seadus, 06.06.2001, jõustunud 01.01.2002 – RT I 2001, 58,354 „, RT I, 23.02.2011, 8, §56 lg 3.

Karistusseadustik, jõustunud 01.09.2002, RT I 2001, 61, 364 ... RT I, 14.01.2014, 2, § 391 lg 1.

Maksu- ja Tolliamet, „Tollieeskirjad väljastpoolt Euroopa Liitu saabuvale reisijale” <<http://www.emta.ee/index.php?id=760>> (15.02.2015)

Maksu- ja Tolliamet, „Tollikontrolli tulemused“

<<http://www.emta.ee/index.php?id=3945>> (18.04.2015)

Maksu- ja Tolliamet, „Veokite ja busside kütuse maksuvabastuse piirikontroll“ <

<http://www.emta.ee/index.php?id=36493>> (02.03.2015)

Mootorsõidukiga Eestisse toimetatava kütuse aktsiisivabastus (seisuga september

2012), < <http://www.emta.ee/index.php?id=34829> >, (27.02.2014)

Soovitus Kütuse maksustamisest Eesti ja Venemaa maanteepiiripunktides, nr

77/120996/1204682, lk 7; 11.10.2012

TABELITE JA JOONISTE LOETELU

Joonis 1. Piiriületuste arv idapiiril	23
Joonis 2. Kütuseaktsiisi laekumine riigieelarvesse (eurodes)	24
Joonis 3. Kütuseaktsiisi laekumine kuiselt (eurodes)	25
Joonis 4. Kütuse tarbimine kütuse liigi järgi (tuhat tonni)	27
Tabel 1. MTA hinnang kütuseaktsiisi maksuaugule ja standardpaagis sisseveetava kütuse risk aastate lõikes (miljonit eurot)	27
Joonis 5. Tollikontrolliga kinnipeetud kütus (liitrit)	28
Joonis 6. Kütuse keskmised hinnad (eurodes)	29

LISAD

Lisa. Tollikontrolli läbi viimine idapiiril

Kuidas te valite neid autosid mille soovite kütusekontrolli suunata?

Tegelikult me valime neid kasutades andmesüsteemi, mis loeb numbrit nii väljuval suunal kui ka siseneval suunal. Numbrilugemise abil on võimalik teha kindlaks mitu korda auto väljus, mitu korda sisenes, ja see kontroll on praktiliselt 100%-ne ja 1-detsembrist jõustus uus seadus mille järgi võib kütust tuua maksuvabalt üks kord kuus. Ametnikud kontrollivad ja need autod mis on kahtlased võetakse kontrolli ja esimene mis kontrollitakse kas inimene deklareeris väljuval suunal kütust või mitte, kui ta deklareeris väljuval suunal kütust mis tal oli paagis ja toob sama koguse tagasi siis see on maksuvaba, kui inimene deklareeris vähem ja toob rohkem siis vahe mida ta tankis see läheb maksu alla, kui üldse ei deklareeri siis kõik kogus on maksustatav.

Jutustage palun kuidas toimub kütusekontroll? Detailselt (vahendid, kus kohas, mitu inimest, liikuvrühm)

Nende kontroll on pigem suunatud sellele kütusele, mis on erimaksustatud (ahjukütus, põllumajandusele vajav kütus).

See transpordivahend mis on ette nähtud kontrollimisele, esimene toiming mis me vaatame on auto näidikud. Juht deklareerib vastuvõetava koguse kuna ametnikud teavad umbes millised pakid mis mahud erinevatel autodel, siis esmane on visuaalne kontroll ja näidikud, Kui näiteks pakk on 70 me teame et see on 70 l ja juht deklareerib pool -35 l ja näidikud näitavad, et pool siis on enam vähem kõik on korras. järgmine on läbivalgustus. Läbi valgustame auto väga hästi näitab kütuse tase, sellega me teeme kindlaks kas inimene valetab või mitte. Tegelikult liitrite kaupa muidugi me ei saa edasi minna. Selleks on meil ettenähtud pump, tüüpi ma praegu ei ütle. Mis näitab väga täpselt kütuse koguse mis me pumpame välja. Ja seal see lühipumpaga me saame pumbata nii diiselkütus kui ka bensiini. Kui inimene nõustub sellega siis me fikseerime selle kütusepumba näide ja teeme väljatrüki. Kui inimene ei ole nõus siis kütus tõkendatakse ja kutsutakse meetroselli mis on pädev firma kes teostab need mõõtmisi ja siis nad tulevad ja mõõdavad siis väga täpselt ja

koostavad akti ja sellega tegeleb kogu tollikontrolli läbiviimine on 2 inimest on minimaalselt.

Nende kauba vahetuse puhul kommertsveokid nii bussid kui ka veoautod, kes tegelevad rahvusvahelise nii reisijate veoga kui ka kaubaveoga, nad on vabastatud kütuse maksmisest. Kütus nendel maksuvaba. Aga, kui tollil tekib kahtlus, et seda kütust maksuvabalt mis on sissetoodud Eestisse pumbatakse välja ja müüakse edasi, siis meil on meetmed kuidas me saame ka neid ohjeldama. Sellest osast on kes on aus kaubavedaja või reisijatevedu muidugi nendega probleemi ei teki, samuti ka nagu eraisikutel kes kord kuus käib ausalt toob ühe paaki täie kütust sisse rohkem ei proovi sellega nagu tegeleda siis ka teeme ei rakenda me. Kui inimesed või firmad proovivad tegeleda illegaalse müügiga siis sellega on meil karistused.

Millised probleemid võivad tekkida kontrolli käigus?

Probleemid võivad tekkida tehniliselt, esmane, ei ole kõik autod isegi vanemat tüüpi autod, kütuse süsteem on ümbertehtud niiviisi, et kütuse kätte saamine paakist, väljapumpamine, on väga raskendatud. Selle vastu on meil jälle leitud moodus, et me kutsume pädevat autolukksepa, kes leiavad ikkagi moodus kuidas seda kütust kätte saada. Samuti muidugi teised probleemid, võivad tekkida inimestega, kuna nad ei ole nõus maksustamisega, nad ei allu tollile, ei taha, ei ole nõus sellega, et nad rikkusid seadust, või nendel tekib kohustus maksta selle kütuse eest. See on nagu teist sorti probleem. Ka nende vastu on meetmed leitud, esimene meede kui ta ei allu tollile siis me võime ja sageli selle teeme, koostame väärteo protokollid.

Kuidas te fikseerite kütusekontrolli tulemusi/rikkumisi?

Kui me pumpame välja kütust siis on meil asjad korraldatud sellisel viisil, et kindlasti läbivaatuseakt, mis on tots süsteemis, kajastame kogu protsessi, sellest ajast kui inimene saabus Eestisse ja kuni tõkendite panemiseni. Seejärel kui on inimene nõus kogusega, siis koostatakse reisija deklaratsioon, kus määratakse maksed selle kütuse eest ja antakse teatise kus on kirjas, et tõkendite päeva jooksul inimene peab selle kütuse eest ära maksta. Kui inimene ei maksa siis kütus hõivatakse ja hävitatakse. Kui inimene ei ole nõus kogusega

siis me kutsume meetroselli, kes mõõdab selle asja ja kui inimene muidugi osutab vastupanu, mitte füüsilist vaid moraalselt, siis koostatakse väärteoprotokoll.

Kuidas erineb kütusekontrolli metoodika eelmise aastaga võrreldes?

Metoodika tegelikult jäi samaks, et me vaatame sagedust. Kuni 1. detsembrini oli nii öelda õiguskantsleri soovitus mida me täitsime ka et 2 korda kuus võib kütust tuua, siis praegu on 1 kord aga kõik on ikkagi seotud sagedusega. Loomulikult sagedus, mitte ainult transpordivahendi sagedust, käib ka inimeste sagedus, et vaatame kes on roolis. Ei saa lasta niisugust situatsiooni nii et kui näiteks vana ameerika tüüpi buss kus on 300 -400 l paak ja siis erinevad inimesed hakkavad käima siin iga päev. Loomulikult see muutub nõ tankeriks, et me vaatame ka kes inimestest on roolis ja nende sagedust ka. Aga metoodika põhimõtteliselt jäi samaks. Lihtsalt nende kordade arv. Kaks korda vähem.

Kuidas muutusid kontrolli tulemused eelmise aastaga võrreldes?

Kõige parem tulemus on see et me saime nõ järjekorjest lahti. Loomulikult see oli eelmisel aastal kui me alustasime, tegelikult üleelmise aasta juba 2012, järjekorrad kadusid aga nii või teisiti, seal see kaks korda ikkagi mingil määral mõjutas seda piiriületust, kiirust ja turiste. Praegu olukord on väga hea, selles suhtes et vaatamata sellele et Narvas ikkagi piiriületuste arv on väga suur, arvestades sellega et siin elab 64 000 inimest ja ikkagi tekib vajadus käia seal, aga järjekorrad praktiliselt puuduvad. Selles ongi muidugi selle tundsid seda ka piiriäärsed tanklad nende käive suurenes visuaalselt ise ka näen et tankimas on vanemad autod ja uuemad autod Statoilis, nestest Alexelast siin Narvas isegi, on eriti hommikuti on isegi järjekorrad tekivad. See ongi meie tulemus. Numbrid võib vaadata riigieelarve laekumisi. Eesti kütuse tarbimine on tõusnud.

Kuigi tähtsam on muidugi see, et Turistid võivad tulla vabalt. Vaadates need kommentaare ja tagasiside nii ütleme ootuselt ja kommentaare mis me oleme siis saanud, et turistid on väga rahul. Keegi ei ummista need, saavad rahulikult siit.