

Sisekaitseakadeemia
Finantskolledž

Meril Klaos

**KAUBANDUSE LIHTSUSTAMISE LEPINGU
RAKENDAMINE MAKSU- JA TOLLIAMETIS**

Lõputöö

Juhendaja:

Annika Mägipõld, BA

Kaasjuhendaja:

Kerly Randlane, MPA

Tallinn 2018

SISEKAITSEAKADEEMIA LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

Finantskolledž	Juuni 2018
<p>Töö pealkiri eesti keeles: Kaubanduse lihtsustamise lepingu rakendamine Maksu- ja Tolliametis</p> <p>Töö pealkiri võõrkeeles: The Implementation of the Trade Facilitation Agreement in the Tax and Customs Board</p> <p><i>Lühikokkuvõte:</i> Lõputöö eesmärgiks oli kirjeldada lepinguga seotud kohustusi ja hinnata, kas ja mil määral on leping Maksu- ja Tolliameti poolt rakendatud.</p> <p>Eesmärgi saavutamiseks püstitati neli uurimisülesannet:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Antakse ülevaade Kaubanduse lihtsustamise lepingu ajaloost ja sisust. 2. Selgitatakse lepingu olulisust ning vajalikkust. 3. Tuuakse välja peamised lepingu rakendamisega kaasnevad nõuded ja kohustused Maksu- ja Tolliametile. 4. Võrreldakse lepingu nõudeid ja nende täitmise praktikat Maksu- ja Tolliametis Narva piiripunkti näitel. <p>Uurimismetodina kasutatakse kvalitatiivset metoodikat. Esimeses peatükis antakse ülevaade lepingu ajaloost, sisust ja olulisusest ning teises peatükis kajastatakse töö empiirilist poolt ning lepingu rakendatavust. Informatsiooni saamiseks konsulteeris autor Maksu- ja Tolliameti spetsialistidega ning analüüsis lepingu artikleid praktilises töös teostatavaga.</p> <p>Lõputööga jõuti järeldusele, et Kaubanduse lihtsustamise leping on oluline alustala rahvusvahelise kaubanduse hõlbustamises ning samuti aitab leping vähendada korrupsiooni ning aitab ka väiksemaid äriühinguid ekspordivõimaluste kasutamisel. Analüüsi käigus selgus, et leping on Maksu- ja Tolliameti poolt üldjoontes hästi rakendatud, kuid leidub ka tähelepanu vajavaid kohti.</p>	
Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu	
<p>Töö autor: <i>Meril Klaos</i></p> <p>Olen koostanud lõputöö iseseisvalt. Kõik lõputöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, seisukohad, kirjalikest allikatest ja mujal allikates saadud info on nõuetekohaselt viidatud. Olen nõus oma lõputöö avaldamisega elektroonilises keskkonnas.</p> <p>Allkiri:</p>	
<p>Vastab lõputöö nõuetele</p> <p>Juhendaja: Annika Mägipõld Allkiri:</p>	
<p>Vastab lõputöö nõuetele</p> <p>Kaasjuhendaja: Kerly Randlane Allkiri:</p>	
<p>Kaitmisele lubatud</p> <p>Kolledži direktor: Kerly Randlane Allkiri:</p>	

SISUKORD

SISSEJUHATUS.....	4
1. KAUBANDUSE LIHTSUSTAMISE LEPINGU OLEMUS	7
1.1. Lepingu ajalugu ja sisu	7
1.2. Lepingu olulisus ja vajalikkus	13
2. LEPINGUST TULENEVATE KOHUSTUSTE TÄITMINE MAKSU- JA TOLLIAMETIS	22
2.1. Lepingu rakendamisega kaasnevad MTA kohustused	22
2.2. Lepinguga kaasnevate kohustuste rakendamine praktikas	25
KOKKUVÕTE.....	39
SUMMARY	41
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU.....	43

SISSEJUHATUS

Käesolevas töös käsitletakse WTO Kaubanduse lihtsustamise lepingu olemust, sellest tulenevaid kohustusi ja nende rakendamist Maksu ja Tolliametis. Maailma Kaubandusorganisatsioon (WTO) on rahvusvaheline organisatsioon, mis reguleerib riikide omavahelist kaubandust. Maailma Kaubandusorganisatsioon loodi 1995. aastal Üldise Tolli- ja Kaubanduskokkuleppega ühinenud riikide baasil. Eesti liitus WTO-ga 13. novembril 1999. Kaubanduse lihtsustamise leping (TFA) on esimene suurem taoline leping, suurim WTO ajaloos.

Kaubanduse lihtsustamise lepinguga soovitakse lihtsustada ja ajakohastada kaupade liikumise menetlusi, sealhulgas impordi- ja ekspordimenetlusi. Ennekõike aitab lepingu rakendamine väiksemaid ja keskmisi äriühinguid ekspordivõimaluste kasutamisel ja muudab arenguriikide osalemise rahvusvahelises kaubanduses lihtsamaks.

Kaupade ekspordi ja impordi menetluse aeglus (tollivormistus piiril, maksude kogumine jne) ning riikidevahelise koostöö puudumine (kaubaga seotud eriolukordade lahendamine jms) on probleemiks maailma kaubandussüsteemis. Kaubanduse lihtsustamine all mõeldakse näiteks kaupade muutmist, kaasajastamist ja kooskõlastamist.

Maailma Kaubandusorganisatsioon liikmed sõlmisid peale 2013. aastal toimunud läbirääkimisi Bali ministrite konverentsil Kaubanduse lihtsustamise kokkuleppe. Leping jõustus pärast selle ratifitseerimist 22. veebruaril 2017. TFA sisaldab sätteid kaupade liikumise kiiruse ja kaupade vabastamise kohta. Leping määratleb ka meetmed kuidas toll ja teised asjakohased asutused (veterinaar- ja fütosanitaartenistus, piirivalve/politsei) saaksid tulemuslikku koostööd kaubanduse lihtsustamise ja tollieeskirjade täitmisel teha.

Lepingu üheks peamiseks eesmärgiks oli luua liikmesriikidele ühiselt mõistetav rahvusvaheline leping millele toetuda.

Lõputöö teema valikul lähtuti Maksu- ja Tolliameti poolt tekkinud vajadusest uurida lähemalt lepingut, selle loomise ajalugu ja sisu. Samuti mis nõuded ja kohustused neile lepingust tulenevalt rakenduvad ja mil määral seda tehakse.

Lõputöö eesmärgiks on kirjeldada TFA lepinguga seotud nõudeid ja kohustusi ning hinnata, kas ja mil määral on leping Maksu- ja Tolliameti poolt rakendatud. Kuna tegemist on WTO ajaloo suurima lepinguga siis tuleks uurida täpsemalt mis nõudeid ja mil määral praktilises töös rakendatakse.

Lõputöö teema on aktuaalne kuna Kaubanduse lihtsustamise leping jõustus alles 2017 aasta alguses ning rahvusvahelise kaubanduse lihtsustamine ja kaubanduse tehniliste takistuste kõrvaldamine on üks ühise kaubanduspoliitika eesmärke ning vajaks parendamist. Aktuaalsus väljendub ka järjest kasvava väikeettevõtjate aru poolest, kelle jaoks tuleks teha piiriületus võimalikult lihtsaks.

Lõputöö teema uudsus seisneb selles, et leping on alles hiljuti jõustunud ning autorile teadaolevalt pole varem uuritud selle loomise ajalugu ega sisu. Samuti on lepingust tulenevad nõuded Maksu- ja Tolliametile ebaselged ning puudub terviklik ülevaade.

Eesmärgi saavutamiseks on püstitatud järgmised uurimisülesanded:

1. Antakse ülevaade Kaubanduse lihtsustamise lepingu ajaloost ja sisust.
2. Selgitatakse lepingu olulisust ning vajalikkust.
3. Tuuakse välja peamised lepingu rakendamisega kaasnevad nõuded ja kohustused Maksu- ja Tolliametile.
4. Võrreldakse lepingu nõudeid ja nende täitmise praktikat Maksu- ja Tolliametis Narva piiripunkti näitel.

Lõputöö kirjutamisel kasutatakse kvalitatiivset uurimismeetodit. Analüüsitakse teemakohaseid internetilehekülgi ning teadusartikleid. Lisaks teostati autori poolt poolstruktureeritud intervjuu. Esimeses peatükis antakse ülevaade teema teooriast, tutvustatakse lepingut, teises peatükis kajastatakse läbiviidud empiirilist uuringut. Samuti uuritakse töö analüüsisvas osas lepingu nõuetele vastavust Narva piiripunkti näitel. Andmete kogumiseks viiakse läbi ka intervjuu Rahandusministeeriumis ning Maksu- ja Tolliameti ekspertidega.

Lõputöö koosneb kahest peatükist, mis omakorda jaguneb kaheks alapeatükiks. Esimeses peatükis ehk teoreetilises osas antakse ülevaade TFA lepingu olemusest ning tutvustatakse lepingu ajalugu ning sisu. Samuti antakse ülevaade miks lepingu jõustumisega läks aega,

kellele on leping suunatud, palju on osalevaid liikmesriike ning tuuakse välja olulisemad punktid ja sätted. Teises alapeatükis selgitatakse lepingu olulisust ning vajalikkust.

Töö teine peatükk koosneb empiirilisest osast, kus esitatakse hinnanguid ning tehakse ettepanekuid. Teise peatüki esimeses alapeatükis uuritakse millised nõuded ja kohustused rakenduvad Maksu- ja Tolliametile peale lepingu jõustumist. Teises alapeatükis analüüsitakse konkreetsete nõuete praktikas rakendamist Narva piiripunkti näitel, uuritakse mil määral ja kuidas on lepingus sätestatu praktikas rakendatud.

1. KAUBANDUSE LIHTSUSTAMISE LEPINGU OLEMUS

1.1. Lepingu ajalugu ja sisu

Võiks öelda, et Kaubanduse lihtsustamise kokkuleppeni jõudmine sai alguse juba umbes 70 aastat tagasi kui 1945ndal aastal kuulutas USA president Harry Truman välja Trumani doktriini. Tõdeti vajadust tugevate rahvusvaheliste institutsioonide järele. Samal aastal loodi näiteks Rahvusvaheline Valuutafond (IMF) ning Maailmapank, aga need keskendusid põhiliselt arengumaade finants- ja majandusabile, mitte aga kaubanduse arendamisele.

USAs tehti tööd edasi, töötati välja kava rahvusvahelise kaubandusorganisatsiooni loomiseks. Üldise tolli- ja kaubanduskokkuleppe (General Agreement on Tariffs and Trade ehk GATT) raames toimusid erinevad kohtumised/töösessioonid Genfis, et valmistada ette temaatilisi rahvusvahelise kaubanduse lepingu peatükke. Marrakeši lepingu alusel laiendati ja institutsionaliseeriti GATT 1995. aastal Maailma Kaubandusorganisatsiooniks (WTO). Uue teemana tõusetus kaubanduse lihtsustamine. (Lainevool, 2016)

Kaubanduse lihtsustamine lisati WTO tööprogrammi ministrite kohtumisel Singapuris 1996ndal aastal. WTO kaubanduskõneluste Doha voor (nn Doha arengukava) kutsuti ellu 2001. aastal ning see hõlmas tervet rida valdkondi, sh põllumajandust, tööstustooteid, teenuseid, tööstussubsiidiume ja arenguküsimusi. Kaubanduse lihtsustamist käsitlevad läbirääkimised algasid alles pärast 2004. aasta juulit, kui WTO peanõukogu võttis vastu WTO Doha vooru raampaketi, kaasa arvatud D lisa, milles sätestati kaubanduse lihtsustamist käsitlevate läbirääkimiste raamistik. (Lainevool, 2016)

Pärast kaubanduse lihtsustamist käsitlevate läbirääkimiste algatamist oli peamiseks ülesandeks täpsustada ja parandada asjakohaseid aspekte 1994. aasta üldise tolli- ja kaubanduskokkuleppe (GATT 1994) mitmes artiklis: V artikkel (Transiidivabadus), VIII artikkel (Impordi ja ekspordiga seotud lõivud ja tasud) ja X artikkel (Kaubanduseeskirjade avaldamine ja haldamine), et muuta kaupade, sh transiitkaupade liikumine, vabastamine ja tollivormistus sujuvamaks. TFA tugineb WTO reeglitele näiteks GATT artiklid, tehniline abi jms, sellest saavad kasu erinevad osapooled: arengumaad, ettevõtjad. TFA kiideti heaks detsembris, 2013. aastal. (Lainevool, 2016)

WTO ministrite 9. konverentsil, mis toimus 3.–6. detsembrini 2013, saavutati konsensus mitmes Doha arengukava küsimuses, sealhulgas kaubanduse lihtsustamise lepingu osas. Sellega seoses oli WTO ministrite 9. konverentsi kõige olulisem tulemus ministrite otsus kaubanduse lihtsustamise kohta (WT/MIN (13)/36 WT/L/911), mille kohaselt (World Trade Organization, 2018):

- lõpetati läbirääkimised kaubanduse lihtsustamise lepingu üle, järgneb teksti juriidiline läbivaatamine;
- loodi kaubanduse lihtsustamist käsitlev ettevalmistuskomitee, et tagada lepingu kiire jõustumine ja teha ettevalmistusi selle tõhusaks toimimiseks kohe pärast jõustumist;
- ministrid tegid peanõukogule ettepaneku võtta vastu protokoll, millega lisatakse leping WTO asutamist käsitlevale Marrakeši lepingule selle 1A lisana, ja avada protokoll liikmetele heakskiitmiseks kuni 31. juulini 2015.

Lepingu teksti juriidiline läbivaatamine viidi lõpule 2014. aasta esimesel poolel. Protokoll pidi vastu võetama 2014. aasta juuli lõpuks. Pärast pingelisi läbirääkimisi peamiselt USA ja India vahel jõuti 2014. aasta novembris kokkuleppele, mis lõpetas ummikseisu. Seega võttis peanõukogu 26. novembril 2014 vastu protokoll, millega muudeti Maailma Kaubandusorganisatsiooni asutamist käsitlevat Marrakeši lepingut, ja avati selle kõigile WTO liikmetele heakskiitmiseks vastavalt nende sisemenetlustele. Protokoll jõustub, kui kaks kolmandikku WTO liikmetest on selle heaks kiitnud. (World Trade Organization, 2018)

Kaubanduse lihtsustamise leping on esimene leping WTO ajaloos ja see sisaldab mitmeid meetmeid, mille eesmärk on parandada kaupade piiriülest liikumist, suurendades läbipaistvust, lihtsustades tolliprotseduure ja kõrvaldades bürokraatiat. WTO-ga ning seega ka lepinguga on liitunud 2016 aasta 29. juuli seisuga 132 liikmesriiki. 2018ndal aastal on lepingu vastu võtnud veel 9 liikmesriiki. (World Trade Organization, 2018)

Lepingust saadavat kasu on hinnatud väga suureks. OECD (*Organization for Economic Co-operation and Development*, Majanduskoostöö ja Arengu Organisatsioon) kaubanduse lihtsustamist käsitlevate näitajate kohaselt vähendaks kaubanduse lihtsustamise lepingu kõigi meetmete täiemahuline rakendamine kaubanduse kogukulusid arenenud riikides 10 % ja arenguriikides 13–15,5 % võrra. (World Trade Organization, 2018)

Kaubanduse lihtsustamise lepingul on kolm jagu (World Trade Organization, 2018):

- I jagu sisaldab sätteid kaupade, sealhulgas transiitkaupade liikumise, vabastamise ja tollivormistuse kiirendamise kohta. Samuti on selles sätted tollikoostöö kohta.
- II jagu hõlmab eri- ja diferentseeritud kohtlemist käsitlevaid sätteid, mis võimaldavad arenguriikidel ja vähim arenenud riikidel otsustada, millal nad rakendavad lepingu individuaalseid sätteid, ning määrata kindlaks tehnilise abi ja suutlikkuse arendamise alase toetuse vajajad.
- III jagu sisaldab sätteid, millega moodustatakse WTOs alaline kaubanduse lihtsustamise komitee ning nõutakse, et liikmetel oleksid riiklikud komiteed lepingu sätete riigisisese kooskõlastamise ja rakendamise lihtsustamiseks. Samuti sisaldab see ka lõppsätteid.

I jaos käsitletavat kohustused on laiaulatuslikud ja sisaldavad sätteid järgmise kohta: seaduste, eeskirjade ja menetluste avaldamine, sh ka nende avaldamine internetis, eelotsused, lõivude ja tasude üldpõhimõtted, kaupade saabumiseelne töötlemine, elektrooniline maksmine, kaupade kiire vabastamine, kaubanduse lihtsustamise meetmed volitatud ettevõtjatele, kiirkorras menetlevate veoste ja kiiresti rikneva kauba kiire vabastamine, vähendatud formaalsused ja dokumentide kohta esitatavad nõuded, ühtse liidese kasutamise edendamine, piirimenetluste ühetaoline kohaldamine, kaupade ajutine import, täiustatud ja lihtsustatud transiidimenetlus ja tollikoostöö. (World Trade Organization, 2018)

Selleks et aidata arenguriikidel ja vähim arenenud riikidel kaubanduse lihtsustamise reforme rakendada, on lepingusse lisatud enneolematuid eri- ja diferentseeritud kohtlemise võimalusi. Kuigi leping on arenenud riikide jaoks tervikuna siduv alates selle jõustumisest, tunnustatakse selles arenguriikide ja vähim arenenud riikide vajadust saada tehnilist abi, enne kui nad suudavad rakendada teatavaid kohustusi, millele leping neid seob. Seepärast on kokku lepitud, et arenguriigid ja vähim arenenud riigid rakendavad kohustusi vastavalt kohustuste eri kategooriatele, mille rakendamise suhtes kehtivad eri ajakavad. (World Trade Organization, 2018)

Iga arenguriik ja vähim arenenud riik määrab kindlaks oma kohustuste ajakava ja jõustumise vastavalt järgmistele kategooriatele (World Trade Organization, 2018):

- A-kategooria kohustused on need, mida liige kohustub rakendama lepingu jõustumisel;
- B-kategooria kohustused on need, mida liige kohustub rakendama pärast üleminekuaga;

- C-kategooria kohustused on need, mida liige kohustub rakendama pärast üleminekuajaga ja siis, kui ta on saavutanud rakendussuutlikkuse rakendamise suurendamiseks ette nähtud tehnilise abi ja toe kaudu.

B ja C kategooriasse kantud sätete korral peab liikmesriik pakkuma välja kuupäevad kuna nad lepingu sätteid kavatsesid rakendada, mis on välja toodud WTO kodulehel olevatel infolehtedel

Arenguriikidele on loodud ka erinevad lisavõimalused. Leping pakub arenguriikide liikmetele täiendavaid kaitsemeetmeid, nagu näiteks (World Trade Organization, 2018):

- Varajase hoiatamise mehhanism: kusjuures liikmesriik võib taotleda WTO kaubanduse lihtsustamise komiteelt pikendust, kui tal on raskusi B- või C-kategooria sätete rakendamisega teatamise kuupäevani. Laiendamine toimub automaatselt, kui nõutav lisa-aeg ei ületa 18 kuud.
- Ekspertühm: kui taotletud pikendust ei anta ja liikmel puudub suutlikkus sätteid rakendada, moodustab Kaubanduse lihtsustamise komisjon ekspertrühma küsimuse uurimiseks ja soovitude esitamiseks
- Kategooriate vahetamine: liikmed võivad muuta sätteid B ja C kategooriate vahel
- Arveldusperiood: pärast käesoleva lepingu jõustumist ei kohaldata arengumaade suhtes vaidluste lahendamise kokkulepet kahe aasta jooksul A kategooria sätete suhtes.

Vähimarenenud maade jaoks on välja töötatud erinevad lisavõimalused. Leping tagab ka vähimarenenud maade liikmetele täiendava kaitse, näiteks (World Trade Organization, 2018):

- varajase hoiatamise mehhanism: kus liikmesriik võib taotleda WTO kaubanduse lihtsustamise komitee poolt antavat pikendust, kui tal on raskusi B- või C-kategooria sätete rakendamisega teatamise kuupäevani. Laiendus on automaatne, kui nõutav lisa-aeg ei ületa 3 aastat.
- ekspertrühm: kui taotletud pikendust ei anta ja liikmetel puudub suutlikkus sätteid rakendada, moodustab TF komitee ekspertrühma küsimuste uurimiseks ja soovitude esitamiseks.
- kategooriate vahetamine: Liikmed võivad vahetada sätteid kategooriate B ja C vahel.
- soodustuste periood: pärast lepingu jõustumist ei kohaldata vähim arenenud riikide suhtes vaidluste lahendamise kokkulepet 6 aasta jooksul A-kategooria sätete puhul ja 8 aasta jooksul B- ja C-kategooria puhul.

Paljud arenguriigid olid 2015ndal aastal juba esitanud teated oma A-kategooria kohustuste kohta. Lepingus räägitakse ka vajadusest, et toetajariigid võiksid suurendada võimekuse parendamise jaoks toetuste ja assisteerimise hulka. Kui liikmesriikidel on probleeme toetajate leidmisega on loodud ka läbipaistvuse sätted (World Trade Organization, 2018):

Toetajad peavad esitama WTO kaubanduse lihtsustamise komiteele:

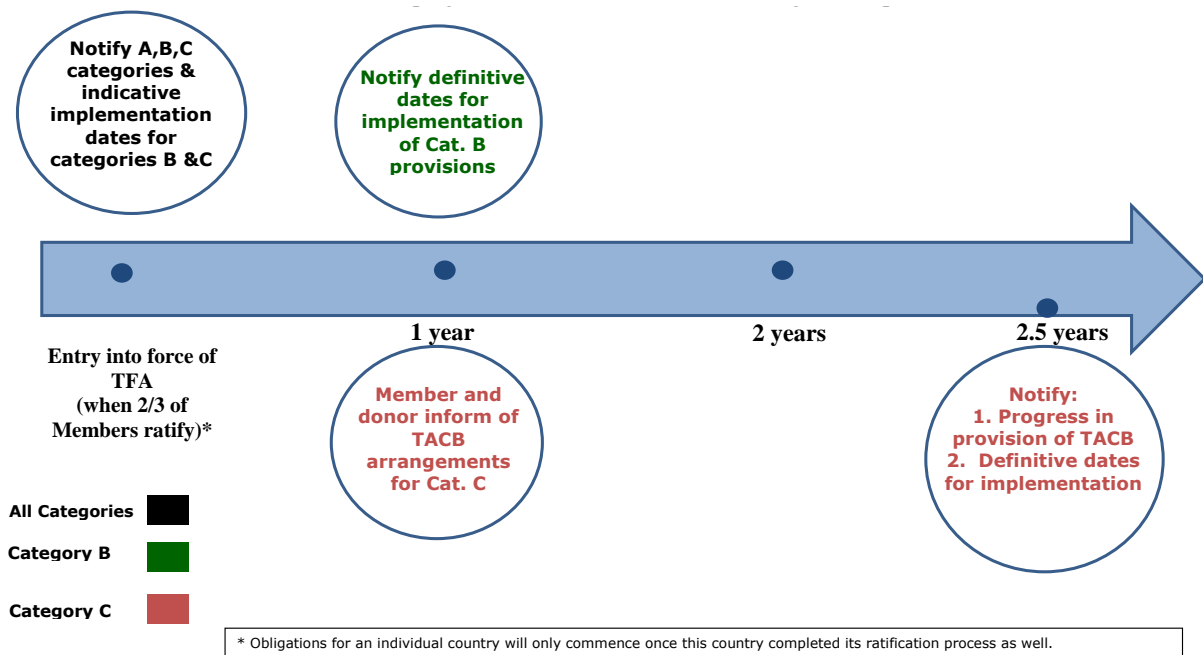
- igal aastal teavet nende abiprogrammide kohta
- kontaktid nende abi eest vastutavate asutuste jaoks
- informatsiooni protsessi kohta ning meetmed kuidas soovi korral on võimalik saada abi ja toetust.

Arengu- ja vähimarenenud riikide liikmed peavad esitama kaubanduse lihtsustamise komiteele:

- informatsiooni nende kontaktide kohta, kes on vastutavad toetuste ja abi kooskõlastuste ja prioriseerimise eest.

STD soodustuste ärakasutamiseks peab liige panema kõik lepingu sätted ühte alltoodud kolme kategooriasse (A, B või C). Nad peavad teavitama WTO liikmeid kõnealustest kategooriatest vastavalt kokkuleppes sätestatud konkreetsetele tähtaegadele. Samuti peavad nad esitama soovituslikud ja hiljem lõplikud kuupäevad nende sätete rakendamiseks, mille nad on liigitanud B ja C kategooriasse (vt joonis 1). Sätted on jaotunud järgmiselt (World Trade Organization, 2018):

- A-kategooria: sätted, mida vähimarenenud maade liige määrab rakendamiseks ühe aasta jooksul pärast lepingu jõustumist
- B-kategooria: sätted, mida vähimarenenud maade liige määrab rakendamiseks pärast üleminekuperioodi ja pärast lepingu jõustumist
- C-kategooria: sätted, mida vähimarenenud maade liige määrab pärast üleminekuperioodi rakendamist ja sätteid, mis kirjeldavad abi ja toetuse pakkumist, et suurendada suutlikkust.



Joonis 1. Arengumaade teatis kõigi sätete kategooriate kohta. (World Trade Organization, 2018)

Olukordade tarbeks, kus riigil tekib raskusi nõutava toe saamisel või kui ta ei suuda kohustusi ilma tehnilise toeta rakendada ja ta peab teatavad kohustused viima B-kategooriast üle C-kategooriasse, on sisse seatud keeruline varajase hoiatamise menetlus. Kõik kaubanduse ET 4 ET lihtsustamise komiteele teatatud kohustused lisatakse lepingule ja saavad selle lahutamatuks osaks. (World Trade Organization, 2018)

Kaubanduse lihtsustamise leping jõustub pärast seda, kui selle on heaks kiitnud kaks kolmandikku WTO liikmetest. Lepingu kiire jõustumine ja rakendamine oli nii Euroopa Liidu kui ka teiste WTO liikmete huvides, kuna lepingust saavad kasu kõik WTO liikmed.

Kaubanduse lihtsustamise lepingu loomine ning rakendamine võttis aega kümneid aastaid. See on suurim rahvusvaheline leping WTO ajaloos ja sisaldab mitmeid meetmeid, mille eesmärk on parandada kaupade piiriülest liikumist, suurendades läbipaistvust, lihtsustades tolliprotseduure ja kõrvaldades bürokraatiat. WTO-ga ning seega ka lepinguga on liitunud 2016 aasta 29. juuli seisuga 132 liikmesriiki.

1.2. Lepingu olulisus ja vajalikkus

Kuigi lepingu loomesse polnud Rahandusministeeriumi ametniku Eve-Ly Kübari sõnul Eesti sügavuti kaasatud, on leping riigi kaubanduse jaoks üpris suure tähtsusega. Euroopa Liit osales aktiivselt lepingu koostamises ning paljud sätted olid EL õigusaktides juba käsitletud ning ka rakendatud. Seega drastilisi muudatusi leping endaga kaasa ei toonud, siiski on võimalik teha palju tõlgendamist. Kaubanduse Lihtsustamise leping vaadati enne rakendamist Rahandusministeeriumi poolt üle ning midagi vastuolulist ei leitud. Lepingu kohta tegi Euroopa Liit ametnike poolt ka usaldusväärse analüüsi ning võrdluse. Lepingu üks olulisemaid eesmärke oli kaasata võimalikult paljusid riike lepingusse, et liikmesriigid teaksid ühtselt kuidas rahvusvahelises kaubanduses käituda, et kaubandus oleks demokraatlik ja läbinähtav ning korruptsiooni määr väheneks.

Kaubanduse lihtsustamise lepingu täieliku rakendamise järel, saavad märkimisväärset kasu kogu maailmas tegutsevad ettevõtjad ja suureneb ka ülemaailmne majanduskasv. Selle tähtsus on äriühingute hulgas laialdaselt tunnustatud. Leping vähendab kulusid ja suurendab kaubandust nii impordi kui ka ekspordi poolel. Lisaks aitab kaubanduse hõlbustamine kaasa parema investimiskliima loomisele. (Anon, 2014)

Kaubandusega kaasnevad kulud on ühed põhilistest teguritest, mis mõjutavad üldist kaubanduse arengut. Hinnangud näitavad, et TFA täielik rakendamine võib vähendada kaubanduskulusid keskmiselt 14,3% võrra ja suurendada ülemaailmset kaubandust kuni 1 triljoni dollarini aastas, kusjuures vaeseimates riikides on kasu suurim. WTO ajaloos on esimest korda kokkuleppe rakendamise nõue seotud otseselt riigi suutlikkusega seda teha, st arenguriikidele ja vähim arenenud riikidele on antud üleminekuaeg. (World Trade Organization, 2018)

Paljud arengumaad on püüdnud osaleda ülemaailmsetes tarneahelates, et laiendada oma kaubandust, parandada juurdepääsu tehnoloogiale ja suurendada tootlikkust. Kaupade tarnimise õigeaegsus ja prognoositavus on ülemaailmsete tarneahelate edukaks juhtimiseks hädavajalikud. Kuna TFA eeldatavasti vähendab nii viivitusi kui ka tarneaja varieeruvust, peaks see suurendama arenguriikide võimalust osaleda nendes tarneahelates. (World Trade Organization, 2018)

Vaatamata transpordikulude järsule langusele, info- ja kommunikatsioonitehnoloogia parandamisele ning kaubandustõkete vähendamisele paljudes riikides peab kaubanduse hõlbustamine olema pidev, et vähendada kaubanduskulusid, mis jäävad kõrgeks. (World Trade Organization, 2018)

Väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad kannatavad suurema halduskoormuse all kui suured ettevõtted, eriti arengumaades. Väikeste ja keskmise suurusega ettevõtetel on kauba eksportimisel tunduvalt rohkem viivitusi piiril kui suurettevõtetel. Kuna TFA vähendab viivitusi piiril, suurendab see väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate võimalusi integreeruda rahvusvahelisse kaubandusse. (World Trade Organization, 2018)

Tuginedes 141 riigi kümneaastase perioodi (2004-2013) tõendusmaterjalile, on positiivne ja statistiliselt oluline seos kaubanduse hõlbustamise parandamise ja välismaiste otseinvesteeringute sissevoolu vahel. See näitab, et TFA rakendamine aitab arengumaadel meelitada rohkem välismaiseid otseinvesteeringuid. Lisaks võivad välisinvestorid tõlgendada TFA rakendamist kui signaali üldise investeerimiskliima paranemise kohta, mis ajendaks välismaiste otseinvesteeringute voogusid ka nendes majandussektorites, mis ei sõltu suurel määral kaubandusest. (World Trade Organization, 2018)

TFA võiks aidata parandada tollimaksu kogumist ning sealhulgas ka muid piiril kogutavaid makse, mille tuludest sõltuvad ka paljud vähem arenenud riigid. Ebaefektiivsed kaubandusmeetmed vähendavad tolli läbivate kaupade mahtu ja oluline tulu võib jääda saamata. Lisaks sellele on tõendeid mis näitavad, et pettustega tegelemine piiril on suurem kui kauba üle piiri toimetamise juurde kuuluvate protseduuride jaoks kulub rohkem aega. Lihtsustades kaubandusmenetlusi ja vähendades aega, mis kulub kauba piiriületuseks, suurendab TFA tolli kaudu läbitavate kaupade mahtu, vähendab korrupsiooni ja suurendab kogutava maksutulu hulka.

Mõlema arengu- ja arenenud riikide ettevõtjad on juba pikka aega rõhutanud suurt bürokraatiat, mis eksisteerib piiriüleste kaupade liikumises. Dokumenteerimises puudub tihti läbipaistvus ja paljudes kohtades on need suuresti dubleeritud, probleem, mida sageli raskendab ettevõtjate ja ametiasutuste vahelise koostöö puudumine. Infotehnoloogia edusammudest hoolimata ei ole automaatne andmete esitamine ikkagi tavapärane. (9th WTO Ministerial Conference, Bali, 2013)

Kaubanduse lihtsustamise lepingu peamine aspekt on toetusriikide poolt abimehhanismi kaudu tehnilise abi andmine arenguriikidele ja vähim arenenud riikidele. Maailmapangal on keskmiste tuludega riikide jaoks ette nähtud abivahendid ning ta võib maksta välja kuni 30 miljonit eurot aastas, millest üks kolmandik pärineb EList. EL on võtnud endale kohustuse anda üle 400 miljoni euro väärtuses rahalist abi, mis makstakse välja viie aasta jooksul. (World Trade Organization, 2018)

Selleks, et aidata arenevatel ja vähemarenenud riikidel TFA-st kasu saamiseks vajalikku abi saada, loodi kaubanduse lihtsustamise lepingute rahastamisvahend (TFAF), mis on vajalik, et toetada uue lepingu täieliku rakendamise lõppeesmärki kõikide liikmete poolt.

Kaubanduse lihtsustamise leping aitab arengumaadel mitmekesistada eksporti. Lepingu täieliku rakendamise järel võivad arengumaad suurendada eksporditavate uute toodete arvu kuni 20 protsendi võrra, vähem arenenud riikide puhul isegi kuni 35%. Arengumaadelt oodatakse välisurgudel osalemise kasvu 30% ning vähem arenenud riikidelt rohkem kui 60%. (World Trade Organization, 2018)

Kaubanduse lihtsustamise leping hoiab mitmel moel ära korruptsiooni teket seoses kaupade piiriületamisega. Kaupade tolli läbimisel ja vabastamisel on aeg suurima tähtsusega nii piiril töötavate asutuste kui ka kaubaga piiriületajate jaoks. Mitmed TFA sätted hõlbustavad kaupade kiiremat liikumist igal pool piiripunktides, näiteks toodete vabastamine isegi enne kui toll määrab tollimaksud, teatud lasti õhukaudu saadetavate saadetiste kiirendamine ning samuti on ka kiiresti riknevatel kaupadel eelis ootejärjekorras. (World Trade Organization, 2018)

Oluline küsimus tulevikku vaadates on kuidas valitsused ja huvirühmad kokkulepetel põhinevad. TFA tegeleb peamiselt kaupadega, mis liiguvad piiriülevalt, seega üks ilmne lähenemine oleks mudeli kopeerimine teistesse kaubandusliikidesse. Sarnast loogikat võiks rakendada investeringutes, see aitaks lahendada mõningaid takistusi, mis välisinvestoritel võib tekkida investeerides kriitilisse infrastruktuuri, mis on säästva arengu jaoks vajalik. Selline lähenemisviis võiks kasu tuua ka teenustekaubanduses ja e-kaubanduses. (Bianchi, et al., 2017, lk 12-13)

Teave peab reeglite ja protseduuride kohta olema kättesaadav. Teave on oluline, seda enam just ettevõtjate jaoks, kes peavad navigeerima välisturgude ja eeskirjade vahel. TFA märgib, et WTO liikmed peavad avaldama informatsiooni internetis impordi- ja ekspordiprotseduuride kohta samal ajal võimaldama abivahendid, avaldama kontaktid, kes vajadusel vastaksid päringutele.

Harmoneeritud protsessid ja standardid on ettevõtjate jaoks tähtsal kohal, see tuleb suureks kasuks kui reeglid ja protseduurid on piiripunktides etteaimatavad ja tuttavad. Neile meeldib, kui ametiasutused koordineerivad tööd ning suhtlevad omavahel efektiivsema tulemuse saavutamiseks. TFA sisaldab artikleid kus on räägitud piiril töötavate asutuste koostööst ja tollikoostööst, mis ütleb, et WTO liikmed kehtestavad ühe akna või sisenemispunkti osalevatele asutustele. (World Trade Organization, 2018)

Konsulteerimise ja edasikaebamise puhuks pakub TFA ettevõtjatele ja teistele osapooltele vajadusel võimalust kommenteerida kindlaks määratud reegleid, mis on seotud kaupade liikumisega. Samuti märgitakse, et WTO liikmed peavad tegema võimalikuks kaebuse esitamise tolli administratiivsete otsuste kohta.

Automatiseerimine ja e-teenused ehk tänapäeva digitaliseeruv maailm aitab kaubandust lihtsustada. Vastavalt TFA lepingule, on olemas sätted, mis nõuavad WTO liikmetelt e-maksete aktsepteerimist ja teatud dokumentide puhul, kus sobilik ja võimalik ka nende elektroonilisi versioone. (World Trade Organization, 2018)

Lepingu rakendamisel võib mõnes riigis vaja minna abi. TFA võtab arvesse erivajadusi arengumaades ja eriti vähim arenenud riikides. See pakub toetavat ja erinevat kohtlemist nendele liikmetele, kes püüavad lepingut rakendada. Samuti loodi ka Kaubanduse lihtsustamise lepingu rahastamisvahend (TFAF), mis loodi selleks, et aidata kindlaks teha, kas liikmesriigid ikka saavad abi, mida vajavad, et saada TFA-st täielikult kasu ja toetada täieliku rakendamise lõppeesmärki. (World Trade Organization, 2018)

Mitmed TFA sätted käsitlevad kuidas karistused ja tasud peaksid kauplejatele olema kehtestatud. Näiteks erinevad tasud ja maksud impordi ja ekspordi tolliprotseduuride puhul piirduvad osutatavate teenuste ligikaudse maksumusega. (World Trade Organization, 2018)

Arenenud riikide liikmed on kohustatud viivitamatult rakendama kõiki TFA sätteid alates selle jõustumisest, samal ajal vähim arenenud riikidele antakse rohkem aega ja abi. Et sellisest erikohtlemisest kasu saada, peab arenguriik või vähimarenenud riik jagama TFA sätteid kolme rühma (World Trade Organization, 2018):

- A-kategooria sätteid, mida liige rakendab enne kui leping jõustub (või vähim arenenud liikmesriikide puhul ühe aasta jooksul pärast jõustumist)
- B-kategooria sätteid, mida liikmesriik rakendab pärast ülemineku perioodi ja millele järgneb lepingu jõustumine.
- C-kategooria sätteid, mida liikmesriik rakendab pärast üleminekuaega, millele järgneb lepingu jõustumine ning võib ka nõuda assisteerimist ja toetust, et suurendada lepingu kasumlikkust. See toetus tehakse kättesaadavaks paljudele partneritele, kes töötavad koostöö WTOga.

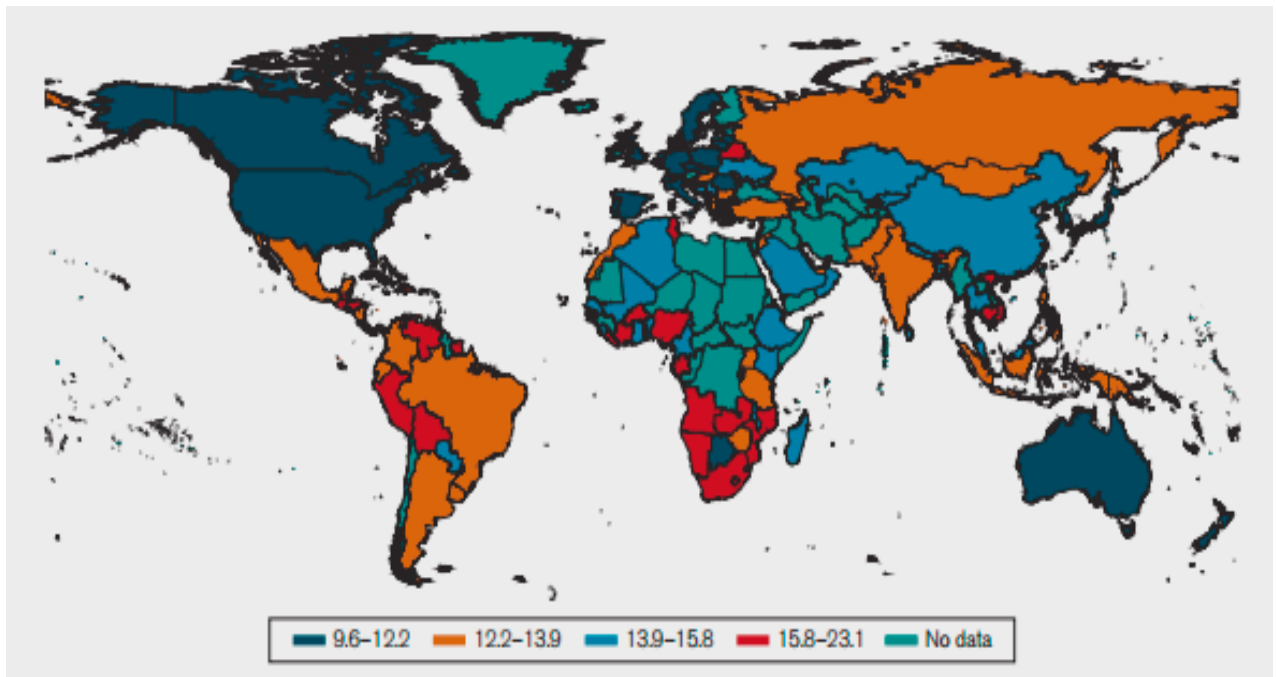
Arengu ja vähimarenenud riikide toetamiseks loodi WTO kaubanduse hõlbustamise lepingute rahastamisvahend (TFAF), mis toetab nende spetsiifilisi vajadusi kokkuleppe rakendamiseks ning aitab määratleda võimalikud arengupartnerid pakkudes (World Trade Organization, 2018):

- A, B ja C teatiste ettevalmistamise abistamist
- Koolitusi ja infomaterjale tagamaks, et WTO liikmed mõistavad täielikult lepingut
- Tuge, et rakendamise juurde pääsemiseks erinevate abiandjate ja organisatsioonide abi oleks kättesaadav
- Ja kahte tüüpi toetusi (projekti ettevalmistamine ja projekti rakendamine) seotud C-kategooria teatisega kui muud rahastamisallikat pole saadaval

Peamised järeldused lepingu mõjust (World Trade Organization, 2015):

- Ülemaailmne kauba eksport suureneb hinnanguliselt \$ 750 miljardi ja \$ 1 triljoni võrra aastas
- Arengumaade eksport kasvab hinnanguliselt 170 miljardi dollarini ja 730 miljardi dollarini aastas
- Arenenud riikide majanduse eksport suureneb hinnanguliselt 310-350 miljardi dollarini aastas
- TFA täielikum ja kiirem rakendamine suurendab tõenäosust, et mõju jõuab ka nende vahemike kaugematesse nurkadesse
- Maailma ekspordi kasvu aastane üldine tõus hinnanguliselt kuni 2,7 protsenti.

- Üldine tõus ülemaailmsele SKP kasvule hinnanguliselt 0,5 protsenti aastas



Joonis 2. Eeldatav kaubanduse kulu vähenemine (World Trade Organization, 2018)

Punasega on prognoositud ja näidatud WTO liikmetele kaubanduse kulude suurimat vähenemist, 15,8-21,1% võrra TFA täieliku rakendamise tulemusena. Paljud neist on arengumaad ja vähim arenenud riigid (vt joonis 2).

Kaubanduse lihtsustamine võib olla paljuski kasulik nendele riikidele, kellel on täidetud enamuse A või B kategooria sätetest. Siiski, riigid, kus on suur hulk C kategooriaid, võib leping olla väga siduv ja kulukas kokkulepe. Suurel määral impordist sõltuvad riigid võivad saada kaubanduse lihtsustamise lepingust suurt kasu, kuid need riigid, kes on peamiselt väikesed osariigid või maalukustatud riigid, neil on piiratud rahalised vahendid ning võivad puududa ressursid TFA rakendamiseks. (Perera, 2016)

Riikide jaoks on hädavajalik hinnata rakenduskulutuste mõju erinevate sätete puhul. Nende kulude prognooside põhjal peaksid riigid suurendama nõudlust rahaliste toetuste vajaduse järgi. Tuleks pöörduda lepingute rahastamisvahendite poole (TFAF). Võttes arvesse SDG-d (*Sustainable Development Goals*), on eelpool nimetatud prioriteedid muutunud veelgi olulisemaks just nende riikide jaoks, kellel on piiratud finantsilised vahendid. (Perera, 2016)

Lepingu majandusliku kasu hinnangud on väga erinevad: alates 68 miljardist dollarist kuni ligikaudu 1 triljoni dollarini aastas. See tähendab, et iga inimese kohta planeedil on kasum 9 kuni 133 dollarit aastas. (World Trade Organization, 2018)

Nende hinnangute vahemik viitab mitmele ebakindlusele tekstavale asjaolule. Riigid võivad kokku leppida reformide rakendamises, kuid teevad seda osaliselt. Isegi siis, kui reforme rakendatakse täielikult, on nende mõju kaubandusele aja- ja rahakulude vähendamisele ebamäärane. Rakendamise kvaliteet ja selle mõju kaubandusele on riikide lõikes erinevad ja on ka raskesti prognoositavad. Vahemiku alumine keskosa esindab parimat valikut, kuid tegelikult ei ole võimalik seda veel teada. (World Trade Organization, 2018)

Olulisem kui majandusliku kasu tähtsus nendes analüüsides, on küsimus, et kas need kaubandusreformid võivad suurendada arengumaade valitsuste suutlikkust keerukate süsteemide haldamisel. (World Trade Organization, 2018)

Kui arengumaad suudavad õppida kuidas paremini ära kasutada IT-lahendusi, et parandada piiril asjade haldust, siis võiksid nad neid õppetunde oma tervishoiusüsteemidesse üle kanda. Kui nad parandavad täideviimisi ja vähendavad korrupsiooni oma tolliasutustes, võiksid nad oma maksukogumise ja õiguskaitseorganite peal rakendada samalaadseid meetodeid. Selliste teadmiste ja võimete levikut on raske formaalselt jälgida, kuid leping paneb valitsused välja töötama erinevaid võimalusi, mis neil praegu puuduvad. (Wimborne, 2017)

Kaubanduse lihtsustamise leping annab suurt kasu mitmetele sektoritele, millest üks oluline valdkond on väikeettevõtete eksport. Kuna väikeettevõtetal on üha olulisem roll ka näiteks USA-s ja ka ülemaailmses majanduses, aitab kaubanduse lihtsustamise leping hõlbustada USA väikeettevõtete tolliprotseduuride liikumist ja müüa oma eksporti kogu maailma klientidele. (Wimborne, 2017)

Kaubanduse lihtsustamise lepingu raames pakuvad väikeettevõtted uusi võimalusi rahvusvahelise kaubanduse arendamiseks. Uue lepinguga tagatakse suurem läbipaistvus ja juurdepääs tollidokumentidele, eeskirjadele ja menetlustele ning avalikustatakse muu teave, mida väikeettevõtted vajavad, et paremini osaleda kaubanduses. Selle teabe pakkumisega laiaulatuslikul interneti leheküljel on väikeettevõtete eksportijatel "kasutusjuhend" kaubandamiseks WTO 164 liikmesriigiga otse nende kaeulatuses. (Anon, 2013)

Mitmete uute kohustuste hulgas, mida WTO liikmed peavad üle võtma, et rakendada tolliprotseduure ja suurendada piiri ületavate kaupade tõhusust, saavad väikeettevõtjad ka juurdepääsu laevakanalitele. See on eriti oluline just nende väikeettevõtete jaoks, kes arendavad oma logistikavõimalusi. Pakkudes juurdepääsu laevakanalitele ja kiirveoettevõtetele on väikeettevõtetal kogu maailmas parem juurdepääs globaalsetele tarneahelatele ja nad saavad oma kaupu eksportida kulutõhusamalt ja õigeaegsemalt. Dokumentide nõude vähendamine, dokumentide töötlemine enne kaupade saabumist, elektrooniliste maksete kasutamine ja kergesti riknevate kaupade kiire vabastamine on lepingus olevad meetmed, mis võivad veelgi vähendada väikeettevõtete eksportijate kulusid. (Anon, 2013)

Väikeettevõtete edukus mängib olulist rolli maailmamajanduse kasvus. Vastavalt Maailmapanga ja Maailmamajanduse reformile, tuues riigid kasvõi poolele teele nende parimate praktikate kasutamises kaubanduse lihtsustamise osas, tõstaks see maailma SKP-d 4,7%. Kiirendatud tolliprotseduurid ja väikeettevõtete tehnoloogiliste ja laevandusvõimaluste parandamine on peamised viisid bürokraatia kõrvaldamiseks ja suurendamiseks väikeettevõtjate osalemist rahvusvahelises kaubanduses ning mitmetele töökohtadele juurdepääsu loomises. (Anon, 2013)

Kokkuvõtteks on lepingust tulenevad kasud hinnatud väga suurteks. Lepingu majandusliku kasu hinnangud on väga erinevad: alates 68 miljardist dollarist kuni ligikaudu 1 triljoni dollarini aastas. Kaubanduse lihtsustamise leping annab suurt kasu mitmetele sektoritele, millest üks oluline valdkond on väikeettevõtete eksport. Kaubanduse lihtsustamise leping aitab arengumaadel mitmekesistada eksporti. Lepingu täieliku rakendamise järel võivad arengumaad suurendada eksporditavate uute toodete arvu kuni 20 protsendi võrra, vähem arenenud riikide puhul isegi kuni 35%. Kuna TFA vähendab viivitusi piiril, suurendab see väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate võimalusi integreeruda rahvusvahelisse kaubandusse.

TFA vähendab tõenäoliselt ka kaupade importimiseks vajalikku aega poolteist päeva ja kaupade ekspordi puhul peaaegu kaks päeva, mis tähendab praeguse keskmisega võrreldes vähenemist vastavalt 47% ja 91%. (International Trade Forum, 2017)

Lepingu rakendamise järgselt muutuvad tolliprotseduurid kiiremaks ja lihtsamaks. Samuti väheneb ka korrupsioon ning ettevõtjate jaoks muutub tolliprotseduuride kohta informatsiooni kättesaadavus paremaks. Lepingu nõuete kohaselt peaks olema ka kiiresti riknevatele kaupadele eraldi järjekorrad, et vähendada tollivormistuse ajakulu. Kuigi leping on küllaltki uus ja pole kaua kehtinud annab see selged juhised kuidas peaks tollipunktides protseduure läbi viima ja mida teha selleks, et iga liikmesriigi toll saaks aidata kaasa kaubanduse hõlbustamisele, korrupsiooni vähendamisele ja uute standardite kehtestamisele.

2. LEPINGUST TULENEVATE KOHUSTUSTE TÄITMINE MAKSU- JA TOLLIAMETIS

2.1. Lepingu rakendamisega kaasnevad MTA kohustused

Et saada rohkem informatsiooni lepingu rakendamise seonduvast, kohtusin Rahandusministeeriumi tolli- ja aktsiisipoliitika osakonna nõuniku Eve-Ly Kübardiga. Kui Euroopa Komisjoni poolt tehtud vastav analüüs ehk võrdlustabel oli valmis, sai ta analüüsida ministeeriumi poolelt kas TFA rakendamiseks on vaja luua uusi siseriiklikke õigusakte või muuta juba eksisteerivaid. Võrdlustabelis, kus TFA artikleid on võrreldud uue Liidu tolliseadustiku ja EL aluslepingu artiklitega, tuli tal ära märkida need kohad kus võib olla Eesti riigi poolt probleeme. Kui analüüs sai teostatud siis järeldusena selgus, et kõik vajalikud nõuded on EL õigusaktidega kaetud ning uusi siseriiklikke õigusakte tarvis ei ole.

Arenenud riigid on võtnud lepinguga liitudes endale kohustuse kohaldada TFA sisulisi osi alates selle jõustumise kuupäevast. Vahepeal kohaldavad arengumaad ja vähim arenenud riigid ainult neid TFA sisulisi sätteid, mille kohta nad on teatanud, et nad saavad seda teha alates TFA jõustumise kuupäevast. Vähim arenenud riikidele anti üks lisa aasta, et seda teha. Need kohustused on sätestatud A-kategooria teatises.

B-kategooria teatises on loetletud sätteid, mida WTO liige rakendab pärast üleminekuaga, peale TFA jõustumist. C-kategooria teatis sisaldab sätteid, mida arenguriigid või vähim arenenud riigid määravad rakendamiseks üleminekuperioodi jooksul ja mis tänu suutlikkuse suurendamisele ja abi pakkumisele parandavad rakendusvõimekust.

Lepingus olevad nõuded võib üldjoontes jagada kolmeks. Nõuded mida peab täitma, mida soovituslikult võiks täita ning nõuded mida võib täita. Autor analüüsis lepingu artikleid ja valis välja 4 lepingus toodud artiklit ning võrdles neid Narva piiripunktis praktiliselt tehtava tööga. Konkreetsed artiklid valiti seetõttu, et autor viibis ise Narva piiripunktis Sisekaitseakadeemia poolt määratud praktikal, mis kestis 3 kuud ning sai kogeda kuidas piiripunktis tolliprotseduurid ja töö reaalselt välja näeb. Lisaks on artiklid valitud seetõttu, et on seotud tollitööga ning nende vastavust praktilisele poolele saab piiril töötades hästi analüüsida. Edasises töös autor uurib kas lepingu artiklites 1.1 (info avaldamine erinevatele

osapooltele); art 7 (4.4 riskijuhtimine); art 10.1 (impordi, ekspordi ja transiidi formaalsuste lihtsustamine), 10.4.1 (ühtse akna rakendamine) välja toodud nõuded, on vastavuses praktilise töö ning teostatavusega.

TFA art 1.1 kirjeldab, et iga liige peab avaldama infot erinevatele osapooltele (valitsused, ettevõtjad jt) a. impordi, ekspordi ja transiidiprotseduuride kohta (k.a sadam, lennujaam jt sisenemise- väljumise protseduurid) ja nõutud vormid ja dokumendid. Impordi või ekspordi suhtes kehtestatud või tollimaksude suhtes kohaldatavad määrad, tasud ja lõivud, mida valitsusasutused või impordi-, ekspordi- või transiidiga seotud asutused on kehtestanud. Päritolureeglitega seotud üldised rakendusaktid, eeskirjad ja haldusotsused. Impordi-, ekspordi- või transiidipiirangud või keelud. (Kaubanduse lihtsustamise leping, 2014)

TFA art 7 (4.4) kirjeldab, et iga liikmesriik peab riskijuhtimisel tuginema riskihindamise asjakohaste valikukriteeriumide alustele. Need valikukriteeriumid võivad muuhulgas sisaldada harmoneeritud süsteemi koodi, kaupade laadi ja kirjeldust, päritoluriiki, kauba lähetamise riiki, kauba väärtust, kaupmeeste vastavusaruannet ja transpordivahendi tüüpi. (Kaubanduse lihtsustamise leping, 2014)

TFA art 10 (4.1) kirjeldab, et liikmesriigid püüavad luua või säilitada ühe akna (*single window*), mis võimaldab ettevõtjatel esitada piiripunktis osalevatele asutusele või asutustele ühe sisenemispunkti kaudu kaupade impordi, ekspordi või transiidi kohta dokumentatsiooni ja / või andmenõudeid. Pärast seda, kui osalev asutus või asutused kontrollivad dokumentatsiooni ja / või andmeid, tuleb tulemustest teavitada taotlejaid mõistliku aja jooksul ühe akna kaudu. (Kaubanduse lihtsustamise leping, 2014)

TFA art 10 1. Formaalsused impordi, ekspordi ja transiidiga (1.1) Formaalsused ja dokumenteerimisnõuded kirjeldab, et vähendada impordi, ekspordi ja transiidi formaalsuste arvu ja nende keerukust ning et vähendada ja lihtsustada impordi-, ekspordi- ja transiididokumentidele esitatavaid nõudeid ning võttes arvesse poliitilisi eesmärgesid ja muid tegureid nagu muutunud asjaolud, asjakohane uus teave, äritavad, kontrollitehnika ja tehnoloogia kättesaadavus, rahvusvahelised parimad tavad ning huvitatud osapoolte arvamused, peab iga lepingu osaline sellised formaalsused ja dokumentidele esitatavad nõuded üle vaatama ning sellise ülevaatus tulemusel tagama, kui see on asjakohane, et

formaalsused ja dokumentidele esitatavad nõuded oleksid järgmised (World Trade Organization, 2018):

- Vastu võtta ja/või kohaldada kaupade kiiret vabastamist, eriti kiiresti riknevate kaupade puhul
- Võetakse vastu ja/või rakendatakse nii, et eesmärk on vähendada aega ja kulutusi mis läheb kauplejate ja operaatorite nõutele vastavuse kontrolliks

Kohustusi, mida leping sellega liitudes endaga kaasa toob on mitmeid. Kõik lepingust tulenevad kohustused võetakse eesmärgiga saavutada otsene ja viivitamatu mõju kaubandusele.

Kokkuvõtteks saab ütelda, et Eesti riik, nagu kõik teised lepinguga liitunud liikmesriigid kohustub rakendama lepingus sätestatud nõudeid ja kohustusi alates selle jõustumise kuupäevast. Rahandusministeeriumi poolt läbiviidud analüüsi põhjal uusi siseriiklikke õigusakte koostada pole vaja kuna kõik vajalikud nõuded on juba EL õigusaktidega kaetud. Järgmises peatükis autor uurib, kuidas on Maksu- ja Tolliamet eelpool kirjeldatud TFA nelja artiklit rakendatud.

2.2. Lepinguga kaasnevate kohustuste rakendamine praktikas

Selleks, et saada teada kuidas lepinguga kaasnevate kohustuste rakendamine praktikas toimib, on intervjueritud Maksu- ja Tolliameti eri valdkondade spetsialiste ja tolliametnikke. Ametnikele saadeti meili teel artikli punktid koos autori poolt esitatud küsimustega. Informatsiooni saamiseks pöörduiti ka Maksu- ja Tolliameti tolliinfo poole ning teostati poolstruktureeritud intervjuu Narva piiripunkti tolliametnikega.

Vastavad ametnikud on valitud sel põhjusel, et tegutsevad igapäevaselt valdkonnas, mis omab puutumust Kaubanduse lihtsustamise lepingu artiklite sisuga ning oskavad hinnata nõuete vastavust praktikale. Kirjavahetuse teel pöörduiti Maksu- ja Tolliameti tolliosakonna tollipoliitika rakendamise talituse peaspetsialisti ning teabeosakonna peaspetsialisti poole.

Andmed koguti aprillikuu jooksul ning spetsialistide vastused on kajastatud töö empiirilises osas. Tolliametnikega läbi viidud poolstruktureeritud intervjuud oli hea kasutada seetõttu, et annab intervjueritavale võimaluse küsimusele rahulikult vastata ning küsija saab vastavalt vajadusele muuta küsimuste järjekorda ning vajadusel eelnevale juurde lisada.

Narva-1 (maanteepiiripunkt) ja Narva-2 (jalakäijate sild) rekonstrueeriti aastatel 2015-2016 Euroopa naabus- ja partnerlusinstrumendi (ENPI) Eesti-Läti-Vene piiriülese koostöö programmi 2007-2013 ning riigieelarvelistest vahenditest. Kokku kulus mõlema piiripunkti renoveerimiseks üle 10 miljoni euro, millest 40 protsenti rahastati Euroopa Liidu poolt. Narva-2 piiripunkti ja jalakäijate silla renoveerimiseks kulus 957 000 eurot. (Nagel, 2017)

Ida prefektuuri piirivalvebüroo juht Indrek Püvi selgitas, et Narva-2 piiripunkt on Euroopa Liitu saabujatele väärikas värav. Indrek Püvi arvates ei avalda Narva-2 piiripunkti avamine mõju mitte üksnes inimestele, kes saavad nüüd varasemast kiiremini ja mugavamalt piiri ületada. Kaasaegne töökeskkond, videovalvesüsteemid ja targad lahendused aitavad piirivalvuritel teha oma tööd hea emotsiooniga, takistada riigi julgeolekut ohustavate inimeste jõudmist Eestisse ja seeläbi tõsta piiriturvalisust. (Nagel, 2017)

Narva piiripunktis asub kaasaegne ning paljude võimalustega videoruum. Ruumis on ametnikele kasutada mugavad töökohad koos kõige vajaminevaga, et teostada piiril

kvalitsetset riskianalüüsi. Ruum on varustatud paljude erinevate kuvaritega, et anda edasi samal hetkel toimuv, kaamerate vahendusel. Narva piiripunktis on kokku üle 200 kaamera. Kaamerate olemasolu tuleks riskihindamisel kindlasti suurel määral ära kasutada, Narvas tuleks lähtudes autori vaatlusest ja kogetud praktikast kindlasti suurendada videoruumi kasutust.

Autori vaatluse kohaselt hetkel ühtegi ametnikku kogu vahetuse vältel ruumis riskihindamist teostamas ei olnud. Sõltuvalt parajasti ametnike ressursist ning prioriteetidest piiritöö juures, võib ametnik siiski vastavalt vahetuse vanema korraldusele mõne tunni videoruumis töötada ja jälgida ekraanidelt kaamerapiltide vahendusel piiripunktis toimuvat. Näiteks saab jälgida isikuid kes sisenevad piiripunkti jalgsi, saab näha kas isikul/isikutel on kaasas pagasit, mil määral ja kui suur see on ning kas riskihindamise põhjal on alust arvata, et isik ja tema pagas vajaks süvendatud kontrolli teostamist ning kauba või isiklike asjade üle kontrollimist.

Samuti saab riskihindamist teostada ka erinevate sõidukite puhul (veoautod, bussid, sõiduautod). Enne sõiduki Narva piiripunkti sisenemist tuvastab sõiduki Automatiseeritud numbrimärkide tuvastamise süsteem (ANTS), mille abil saab jälgida vastava sõiduki piiriületusi, kui tihti konkreetne sõiduk riigipiiri ületab, ja läbi millise piiripunkti ta seda teeb.

Et saada rohkem informatsiooni veokite piiriületuse ning sellega seonduvate tolliprotseduuride kohta viis töö autor Narva 1 piiripunktis läbi vaatluse ja kogus informatsiooni poolstruktureeritud intervjuu kaudu sealsetelt ametnikelt. Veokite piiriületuse puhul on tolliprotseduurid ekspordi ja impordi puhul mõneti erinevad. Üldiselt saab veokites tollikontroll alguse juhi ja kaasreisijate kontrollist. Veoautode ekspordi puhul viiakse kõigepealt juhi dokumendid kokku vastava isikuga, veendutakse, et dokumendid pole võltsitud ja kuuluvad dokumendi esitanud isikule. Seejärel vaadatakse veokite dokumendi puhul VIN koodi ehk iga sõiduki unikaalset identifitseerimisnumbrit.

Tolliametniku sõnul peale juhi dokumentide kontrolli, palutakse juhil esitada kauba dokumendid. Tühja veose puhul kauba dokumente pole ja isikul kulub piiriületuseks kordades vähem aega. Kui veokile ei ole paigaldatud plommi, siis haagis avatakse ja vaadatakse kaup üle ja veendutakse, et kaup vastab dokumentidele ja kontrollitakse, et kaubaga koos või veokis poleks salakaupa. Kui siiski on paigaldatud plomm, siis see peab olema märgitud ka kauba

dokumentides. Kui siiski ametnikul tekib kahtlus võib ta plommi eemaldada ja teha haagis lahti, vaadata kaup üle ja peale seda paigaldada uus plomm.

Ametnike sõnul minnakse peale neid toiminguid sisse ja kontrollitakse üle veoki kaal. Selle jaoks sisestatakse veoauto registreerimisnumber, haagise registreerimisnumber, nende mõlema kaalud ja sellele lisaks ka kauba kaal. Sealt nähaksegi erinevust, kui palju kaal erineb. See aitab aru saada, kas võib olla näiteks kauba sees salakaupa, mis kaalu tõstab ja ei vasta tollis kaalutule.

Kui kaal on korras, hakatakse süsteemi PIKO (Piirikontrolli andmekogu) sisestama veoauto, juhi ja ka kaasreisijate dokumente ja fikseeritakse need. Viisa olemasolul lüüakse passi ka tempel. Peale seda hakatakse tegelema kauba dokumentidega. Ekspordi puhul vaadatakse kõigepealt mis deklaratsiooniga tegu on, kas tegemist on T1 ehk transiidiga või tavadeklaratsiooniga. Kui esitati tavadeklaratsioon, siis avatakse töölaual programm ECS2BRD ja sisestatakse deklaratsiooni andmed ning lõpetatakse see. Eesti veoauto puhul lüüakse kauba dokumentidele 3 templit, kolmanda riigi veoauto puhul lüüakse ainult ühe CMR-i taha tempel. Kõik kauba dokumendid tagastatakse autojuhile.

Narva ametnike sõnul T1 ehk transiidi deklaratsiooni esitamise puhul, jääb deklaratsioon piiripunkti. Avatakse töölaual programm NCTS ning sealt lõpetamise deklaratsioonid. Samamoodi nagu tavadeklaratsiooni puhul täidetakse kauba andmed, lõpetatakse transiit ja T1-le lüüakse peale vajalikud templid, seda juhile ei tagastata. Kui T1 puhul on tegemist TIR-märkmikuga, ehk Rahvusvaheliselt tunnustatud tolli- ja garantiidokumendiga, siis andmed sisestatakse samamoodi NCTS-i aga märkmikust tõmmatakse välja nr 2 roheline leht, mis jääb tollipunkti. Ekspordi puhul kasutatakse kahte programmi, impordil ainult ühte.

Intervjuu käigus selgus, et impordi puhul on veoauto ja kauba kontroll samasugune nagu ekspordil, erineb vormistuse pool, kui enne lõpetati deklaratsioonid, siis nüüd alustatakse. Et deklaratsiooni alustada, peab juht piirile jõudes teadma alustatava deklaratsiooni kuute viimast numbrit. Deklaratsiooni numbrid on juhtidele antud tolliagentide poolt. Ametnik sisestab numbrid NCTS-ssi alustatavate deklaratsioonide otsingusse, kontrollib andmed, viivad andmed vastavusse kauba dokumentidega ning seejärel prindivad deklaratsioonid välja ja annavad need veoauto juhi kätte. Deklaratsioon peab sel juhul olema vabastatud transiidiks, st andmed peavad olema korras ja kauba eest peavad maksud olema makstud. Teatud sorti kaubad peavad läbi käima ka veterinaari juurest, nt kala ja muud toiduained ja üldiselt

puitmaterjal nagu mänd, v.a kask. Veterinaar asub Narva piiripunkti kõrvalmajas kus juht ise vajadusel ära käib kui kaaludega on korras. Kui seal on käidud siis peale seda alles vormistatakse deklaratsioonid ära.

Autori andmetel käivad Narva piiripunkti tolliametnikud tihedalt passikoolitustel, kuna umbes aasta aega tagasi uuenduste käigus viidi veokite piiriületus koht teisele poole sõiduautode omast ja kui eelnevalt tegid passikontrolli piiril töötavad Politsei- ja Piirivalveametnikud, siis nüüd peavad seda tegema tolliametnikud ise. Olukordades kus puudub piisav ametnike ressurss, peab üks ametnik veoki piiriületuse juurde kuuluvad tollivormistused kõik üksinda tegema ja passikontroll on suur lisa ajakulu. Eriti just öösel, ametnik peab säilitama 12-tunnise vahetuse jooksul alati selge mõistuse ja olema väga tähelepanelik, et ei unustaks midagi sisestamata jätta. Kui aga töötatakse kahekesti on kergem ja passikontroll ei võta niipalju aega ja energiat ära.

Tollipunktis kuluvat aega mõjutab negatiivsel moel ka viisa päevade lugemine, kui peab lugema kokku kõik templid ja juht on käinud ka teistes riikides. Kui kaubale on pandud CTMS ülesanne, ehk ta on suunatud punasesse koridori, siis tuleb kaup üle lugeda ning vastavusse viia, see on ka üsna aeganõudev.

Tolliametnike sõnul veokite tollipunkti läbiva eesti autojuhi puhul tuleb tal kõigepealt esitada oma reisedokument ehk pass, veoki registreerimistunnistus, kutsetunnistus, juhiluba, rahvusvaheline tehnoülevaatuse tunnistus ja litsentsid sh näiteks liikluskindlustus. Kui veok on koos kaubaga siis tuleb esitada ka kauba dokumendid. Kui tegemist on aga kolmanda riigi autojuhiga, siis tuleb esitada ka juhi dokumendid, veoki registreerimistunnistus, haagise registreerimistunnistus, juhiluba, veose luba ja litsentsid.

Tolliametnike arvates võiks kaalude sisestamine ja kontroll olla lihtsam. Hetkel tuleb sisestada kauba kaal, veoki kaal, haagise kaal ja lõpuks ka veel lõpukaal. Vahepeal kaalud ei tööta, siis peab veoauto tagurdama, sõitma uuesti kaalu peale ja tuleb sisestada samad asjad uuesti.

Kui ametnikul tekib mingisugune kahtlus või veokil on peal ANTS häire ehk on tuvastatud varasemad rikkumised salakauba veo osas, siis suunatakse veok röntgenmasina läbivalgustusse, enne mida tehakse ära vormistuse osa.

Kui veoautos juhilt endalt või kaubast leitakse salakaupa või keelatud asju, on juht täielikult vastutav ja talle koostatakse rikkumise protokoll. Olenevalt kogustest teavitatakse vastavaid osakondi ja suurema koguse puhul antakse asi üle uurijatele, muidu koostatakse isikule protokoll. Kui autojuhil tuvastatakse joove, kutsutakse juhile politsei ja võidakse kutsuda teine juht, kes jätkab sõitu, kaupa kinni ei peeta.

Ametnike sõnul tuleb ette olukordi, kus veokijuhid jätavad auto piiriterritooriumile seisma. Näiteks kui puuduvad teatud vajaminevad dokumendid mida Venemaa nõuab, juht peab siis ootama kuni agent toob talle vastavad dokumendid ja seejärel saavad oma sõitu jätkata. Tihtipeale ongi tollipunktis ootamise põhjuseks mõne dokumendi puudumine või siis puuduvad juhil rahalised vahendid, et kauba eest tasuda. Juhid peavad alatest sellest aastast tasuma ka veoautode teekasutusmaksu, üks päev on 12 eurot, tavaliselt selle ära tasumisega probleeme pole, maksu maksmine toimub ainult siseneval suunal. Väljuval suunal peab piirile saabudes teemaks olema juba tasutud, tasumata jätmise korral tehakse isikule protokoll.

Keskmiselt kulub veokil piiripunkti läbimiseks umbes 20 minutit, kui tegemist on tühja veokiga on ajakulu umbes poole väiksem ehk 10 minutit, kuna kauba dokumentide vormistamise peale aega ei kulu. Tühja veoki puhul kontrollitakse ainult juhi dokumente, sisestatakse kaalud ja kindlasti avatakse ka kaubaruum, et veenduda, et auto on ikka tühi.

Piiriületuse kiirus sõltub väga palju ka koostööst naaberriigi Venemaa tolliteenistusega. Näiteks antakse CMR dokumentide märgistamisega naaberriigile teada kas kaupa on juba kontrollitud või mitte. Samuti on Venemaa tolliteenistusega kokku lepitud eriolukordade lahendamise, st teavitatakse teist osapoolt, kui mingil põhjusel võib veokite või sõidukite piiriületuste arv langeda alla kokkulepitud taseme.

Piiril tehtava töö juures tuleb aga kindlasti silmas pidada ning arvesse võtta ka ametnike pädevust erinevate tööülesannete täitmisel. Samuti tuleks arvestada ametnike isikuomadustega, ei ole võimalik, et iga ametnik, igas vahetuses, saaks roteerumisel hakkama absoluutselt iga vajamineva tolliprotseduuri teostamisega. Näiteks on igas vahetuses välja kujunenud vastav arv ametnikke, kes on läbinud röntgenauto koolituse ning omab vastavaid teadmisi ja oskusi sellega töötamisel. Samuti käivad ametnikud tihti koolitustel ennast täiendamas ning uute nõudmiste ning muudatustega kurssi viimas. Oluline on silmas pidada ressursi vahetuses, mida tuleb võimalikult efektiivselt ära kasutada.

Järgnevalt toon välja artiklid mille nõutele vastavust uurisin lähemalt ning seejärel ka analüüsi järgsed tulemused ning järeldused.

TFA art 1.1 kirjeldab, et iga liige peab avaldama infot erinevatele osapooltele (valitsused, ettevõtjad jt) a. impordi, ekspordi ja transiidiprotseduuride kohta (k.a sadam, lennujaam jt sisenemise- väljumise protseduurid) ja nõutud vormid ja dokumendid, et need oleksid lihtsasti kättesaadavad ja oleks võimalik nendega tutvuda. Impordi või ekspordi suhtes kehtestatud või tollimaksude suhtes kohaldatavad määrad, tasud ja lõivud, mida valitsusasutused või impordi-, ekspordi- või transiidiga seotud asutused on kehtestanud. Päritolureeglitega seotud üldised rakendusaktid, eeskirjad ja haldusotsused. Impordi-, ekspordi- või transiidipiirangud või keelud. (Kaubanduse lihtsustamise leping, 2014)

Maksu- ja Tolliameti kodulehelt informatsiooni otsides on ärikliendi vaates olemas rubriik Toll, kaubavahetus, mille all on välja toodud põhivaldkonnad: tollivormistus, kauba maksustamine ja piirangud, kauba sissevedu, kauba väljavedu ja transiit. Tollivormistuse alt leiab näiteks informatsiooni üldiselt tollivormistusest, tolliagentuuridest, tagatistest, ametkondadest piiripunktidest ja tollilubadest. Kauba maksustamise ja piirangute alt võib leida kuidas määrata kaubakoodi ja millised piirangud kehtivad erinevatele kaupadele, samuti ka teave kauba päritolu ja tollimaksu kohta.

Kauba sisseveo all on välja toodud sisenemisformaalsused, info ajutise ladustamise, vabatsooni ja erikasutuse kohta. Kauba väljaveo alt võib leida erinevad nõuded nii kauba ekspordiks Euroopa Liidu liikmesriiki kui ka väljapoole Euroopa Liidu liikmesriiki. Transiidi alt saab lugeda mida kujutab endast lühend TIR ja ühis-/Liidu transiidiprotseduur.

Autori arvates võiks ettevõtjatele kogu kaubandusega seotud informatsioon olla lihtsasti leitav ning kättesaadav Maksu- ja Tolliameti kodulehel konkreetse lingina. Täpsemalt võiks olla välja toodud lepingust tulenevad üldised nõuded ning nõuded dokumentatsioonile. Samuti millised tasud neile rakenduvad, lõivude määrad ning välja toodud ka piiril kogutavad maksud. Hetkel sellist ühtset kodulehte kaubanduse lihtsustamisega seoses pole, kuigi liidu tolliseadustikus (LTS) on eelpoolnimetatut käsitletud, võiks teave olla ettevõtja jaoks lihtsamini leitav ning mõistetav.

Üldiselt on Maksu- ja Tolliameti kodulehel informatsioon kättesaadav. Kodulehel on olemas ka otsingumootor mille abil saab otsitava informatsiooni hõlpsamini kätte. Samuti on olemas erinevad vormid ja dokumendid nt sularahadeklaratsiooni vorm ja selle täitmise juhend ning lihtsustatud tollideklaratsiooni kasutamise loa taotlus ning vajadusel ka selgitavad märkused taotluse vormi eri lahtrite kohta. Siiski informatsiooni näiteks sadamate ja lennujaama tolliprotseduuride kohta Maksu- ja Tolliameti kodulehelt on esialgu keeruline leida. Klient peab oskama valida tava ehk erakliendi vaate asemel ärikliendi oma, ning sealt rubriigi Toll ja kaubavahetus ja kauba sisseveo alt sisenemisformaalsused. Otsest valikut sadamate ja lennujaama tolliprotseduuride kohta pole. Informatsiooni leidmine võiks olla kliendi jaoks lihtsam ja kergemini üles leitav ning kirja pandud kergesti mõistetavalt ja arusaadavalt.

Selleks, et saada informatsiooni sadamate ja lennujaama tolliprotseduuride kohta võttis autor ühendust Maksu- ja Tolliameti tolliinfoga. Autor uuris kust võiksid ettevõtjad saada informatsiooni Maksu- ja Tolliameti kodulehelt sadamate või lennujaama tolliprotseduuride kohta ning kas informatsioon on kättesaadav ka inglise ja vene keeles. Samuti küsis autor kas on olemas veel internetilehekülgi kust leida vajalikku teavet.

Tolliinfost autor konkreetsetele küsimustele vastust ei saanud. Vastusena saadi teada milliseid tolli-tegevusi teatud piiripunktides teostatakse ja kust leiab Maksu- ja Tolliameti kodulehelt selle kohta üldist informatsiooni. Samuti lisati, et see informatsioon on toodud nii eesti-, inglise-, kui ka vene keeles.

Autorile teadaolevalt on enamus Eestis tegutsevatest ettevõtetest väikese-, ja keskmise suurusega ettevõtted. Alustaval ettevõtjal võiks olla tolliga seonduvast nt tolliprotseduurid ning dokumentide tõlgendamine, tugi kodulehe näol, kus informatsioon on kergesti leitav ning üheselt mõistetav. Kodulehel võiks olla alustavale ettevõtjale arusaadavalt lahti seletatud erinevad tolliga seonduvad mõisted ja reeglid ning võõrkeelt eelistavatele ettevõtjatele võimalus tutvuda nendega ka näiteks inglise ja vene keeles.

Koduleht võiks potentsiaalselt suurendada ka välismaiste ettevõtjate osakaalu Eestis ning suurendaks rahvusvahelist kaubavahetust. Informatsioon oleks lihtsasti leitav ning ettevõtjad oleksid kursis kehtivate nõuete ja määradega. Antud hetkel on autori arvates lepingust tulenev nõue, et Maksu- ja Tolliamet peaks kajastama informatsiooni erinevatele seotud osapooltele küll täidetud aga informatsioon võib ettevõtja jaoks olla raskesti mõistetav ning mõnes

valdkonnas ka olematu. Sealjuures puudub kohati ka võimalus leida teavet inglise või vene keeles. Ettevõtja võiks tulevikus olla toimingute ja informatsiooni leidmise suhtes iseseisvam ning teadlikum. Paljud ettevõtjad kasutavad tolliagentide abi.

TFA art 7 (4.4) kirjeldab, et iga liikmesriik peab riskijuhtimisel tuginema riskihindamise asjakohaste valikukriteeriumide alustele. Need valikukriteeriumid võivad muuhulgas sisaldada harmoneeritud süsteemi koodi, kaupade laadi ja kirjeldust, päritoluriiki, kauba lähetamise riiki, kauba väärtust, kaupmeeste vastavusaruannet (*compliance record of traders*) ja transpordivahendi tüüpi (Kaubanduse lihtsustamise leping, 2014).

Piirpunktis on veokid nii kaubaga ja ka ilma kaubata, sõiduautod, jalakäijad ja bussiga reisijad, bussid ja rongid ning kõikide nende puhul toimub riskihindamine erinevat moodi, veoauto peal veetava kauba puhul kasutatakse näiteks erinevates infosüsteemides olemasolevaid andmeid riskide hindamiseks. Muudel juhtudel kasutatakse ametniku poolt läbiviidavat riskihindamist ja piirivalve infosüsteeme.

Tekkinud küsimustele vastuste leidmiseks, kontakteerus autor Maksu- ja Tolliameti teabeosakonna peaspetsialisti Vjatšeslav Pantazi'ga. Tema vastus autori poolt esitatud küsimusele, et kas Kaubanduse lihtsustamise lepingu artiklis 7 (4.4) nimetatud valikukriteeriumid on kauba kontrolli suunamisel kasutusel, kõlas nii, et Maksu- ja tolliameti poolt kasutatavad deklaratsioonide infosüsteemid on kõik ühendatud automaatse riskihindamise süsteemiga (nimetagem seda riskimootoriks). See tähendab seda, et peale iga deklaratsiooni (import, eksport, transiit jt) esitamist kliendi poolt, läbib see automaatse riskianalüüsi.

Pantazi sõnul näeb see praktikas välja nii, et riskimootor võrdleb deklaratsioonis esitatud andmed enda mälus olevate varasemalt sisestatud riskikriteeriumitega ning kui mõni deklaratsioon vastab neile, suunatakse deklaratsioon vastavasse koridori kontrolliks.

Riskikriteeriumid on oma olemuselt väga erinevad, kuid põhinevad alati riskianalüüsil. Kõige lihtsam näide riskikriteeriumist on näiteks teabeinfo põhinev kriteerium, mis näeb ette deklaratsiooni kontrolli suunamist, kui kauba saa(t)jaks on firma X. Kuid on ka palju keerukamaid kriteeriume, mis hõlmavad kaubakoode, kauba teekonnal läbitavate riikide nimekirja, kaalu, transpordivahendi tüüpi jne.

Küsimusele, mis süsteemi need sisestatakse ning millise süsteemi kaudu ametnik piiril näeb, et on kontrolli suunatud, vastas Pantazi, et „ametniku vaatevinklist näeb protsess välja nii, et nt piiripunkti tuleb kaubaga veoauto ning autojuht informeerib tolli, et veab kaupa nt transiid deklaratsiooni alusel. Kuna deklaratsioon sisestatakse reeglite kohaselt enne piiripunkti jõudmist, siis on autojuhil juba deklaratsiooni number olemas ning ta ütleb seda tolliametnikule. Tolliametnik sisestab numbri vastavasse süsteemi ning kui deklaratsioonile on rakendunud mõni kriteerium, näeb ta asjakohast teadet koos juhistega, mida ja kuidas kontrollida. Kui kontroll on tehtud ja rikkumist ei ole tuvastatud, vabastab ametnik deklaratsiooni tollijärelevalve alt ära ning kaup jätkab liikumist sihtpunkti.“

Kaupmeeste vastavusaruannet kui üht valikukriteeriumit ei osanud Pantazi enda sõnul kommenteerida. Mida lepingus täpsemalt selle all mõeldakse vajaks edaspidi uurimist ja täpsustamist.

Piiripunktis kasutatakse sõidukite, veokite ja ka kauba kontrolli suunamisel mitmeid erinevaid valikukriteeriume sh kindlasti kauba laad ja kirjeldus, päritoluriik, riik kust kaup lähetati, kauba väärtus, transpordivahendi tüüp ja Harmoneeritud Süsteemi nomenklatuur.

Harmoneeritud Süsteem (HS) on rahvusvaheline kaupade kirjeldamise ja kodeerimise süsteem, mida haldab Maailma Tolliorganisatsioon (WCO). HS koosneb umbes 5000st 6-kohalisest koodist. HS nomenklatuur on kasutusel enam kui 200 riigis tollitariifide ja kaubandusstatistika alusena. Üle 98% rahvusvahelisest kaubandusest klassifitseeritakse HSi põhimõtetest lähtudes. (Maksu- ja Tolliamet, 2017)

Autori vaatluse kohaselt toimub sõidukite kontrolli suunamine peamiselt läbi ametniku valiku. Piiripunktis töötavad tolliametnikud oskavad tänu eelneva õppetöö ja suurele kogemustepagasile üsnagi tõhusalt välja selekteerida kindlad kontrollobjektid. Ametnikud peavad silmas pidama erinevaid aspekte ja olema ka kursis salakaubanduse maailma nõuetaguste ja murekohtadega. Näiteks on riiki sisenejate hulgas erilise tähelepanu all Valgevene numbrimärkidega sõidukid ning Ford Transit tüüpi kaubikud, mida on lähtudes suurtest salakauba avastamise episoodide arvust lihtne salakaubaveoks ümber ehitada.

Suurt rolli mängib objekti valikus ka eeltöö riskide hindamise osas. Sõidukite puhul vaadatakse näiteks piiriületuste sagedusi ja kellaegasid. Tollitöötaja võib enne sõiduki

piiripunkti jõudmist teha kindlaks auto omaniku ja vajadusel uurida tema tausta või varasemaid rikkumisi. Oluline on veenduda ka sõiduki, sõidukijuhi ja kaasreisijate dokumentide õigsuses ning teha kindlaks kas on ka eelnevaid rikkumisi.

Piiriületajate poolt riiki toodava kauba puhul tuleb autori arvates tähelepanu pöörata mitmetele aspektidele. Oluline on vaadata ühetaolise kauba kogust, et see ei ületaks oma mittekaubandusliku koguse määra ja lubatud piirnormidest kinnipidamist, kauba dokumentide korrektsust ja ka võltskauba tuvastamise olulisust. Aktsiisikaupade puhul kehtivad ranged koguselised piirangud, millele tähelepanu mitte pöörates järgneb vastavalt asjaoludele ka tagajärg või karistus.

Mittekaubanduslikku laadi impordiga on tegemist, kui see sisaldab üksnes reisija või tema pereliikmete isiklikuks kasutamiseks või kingituseks ette nähtud kaupa ning on juhuslikku laadi. Seaduses on täpsustatud, et kui kauba või kaupade koguväärtus ületab piirnormi, siis maksustatakse käibemaksuga piirnormi ületatava kauba väärtus tervikuna. Nt kui bussireisija toob kaasa 200 eurot maksva mantli ning 150 eurot maksva kostüümi, maksustatakse käibemaksuga kostüümi väärtust 150 eurot. (Maksu- ja Tolliamet, 2018)

Riskihindamise üks valikukriteeriumitest millele ametnik tähelepanu pöörab on liiga madal kaubaväärtus. Kui ametnikul tekib kahtlus, et kauba tegelik väärtus ei vasta kliendi poolt esitatule, siis on tal õigus kaup hinna määramiseks kinni pidada ja et hiljem vajadusel saaks kauba eest tasuda õigesti määratud maksud, vastavalt kauba väärtusele.

Imporditava kauba maksustatava väärtuse moodustavad ühenduse tolliseadustiku kohane kauba tolliväärtus ja kõik importimisel tasumisele kuuluvad maksud ning muud kauba sihtkohta toimetamisega seotud kulud, sealhulgas tolliväärtusesse arvamata vahendustasu, pakkimis-, veo- ja kindlustuskulud kuni esimese sihtkohani Eesti territooriumil. Reisija peab kauba impordilt maksma käibemaksu juhul, kui on importinud kaupa üle käibemaksuvaba väärtuselise piirmäära. Sel juhul moodustavad imporditud kauba maksustatava väärtuse selle ostuhind ja kõik impordimaksud. (KMS §13)

Kokkuvõtteks antud artikli osas võib ütelda, et üldiselt on kõik valikukriteeriumid mis kaubanduse lihtsustamise lepingu artiklis välja toodi Maksu- ja Tolliametis kaetud. Veoautode ja deklareeritud kauba puhul on riskide hindamisel oma spetsiifika, samamoodi ka jalakäijate

puhul, kes piiri ületavad. Riskihindamise erinevad valikukriteeriumid on olulised alustalad millele riigi turvalise ja salakauba sisseveo tõkestamisel toetuda. Täiendavalt vajaks uurimist kaupmeeste vastavusaruande kasutamine kui ühe valikukriteeriumina- mida on selle all lepingus mõeldud ja kuidas see aitaks riskihindamise parandamisele kaasa.

Töökorralduse osas on autori arvates veidi arenguruumi: kui Narva 1 piiripunktis asuvat kaasaegset videoruumi rakendatakse kogu aeg ehk seal oleks kogu vahetuse vältel ametnik, kes vaataks SAS (Veebiaruannete keskkond) süsteemist enne veoki tollipunkti jõudmist kaamerate juba tuvastatud numbrimärgi järgi ära, oleks võimalik kiiremini välja selgitada veoki või veokijahi eelnevad rikkumised, et vajadusel teostada põhjalikumat kontrolli.

TFA art 10 (4.1) kirjeldab, et liikmesriigid püüavad luua või säilitada ühe akna (*single window*), mis võimaldab ettevõtjatel esitada piiripunktis osalevatele asutusele või asutustele ühe sisenemispunkti kaudu kaupade impordi, ekspordi või transiidi kohta dokumentatsiooni ja / või andmenõudeid. Pärast seda, kui osalev asutus või asutused kontrollivad dokumentatsiooni ja / või andmeid, tuleb tulemustest teavitada taotlejaid mõistliku aja jooksul ühe akna kaudu. (Kaubanduse lihtsustamise leping, 2014)

Autor esitas tolliosakonna tollipoliitika rakendamise talituse peaspetsialist Aleksander Miksjukile mõned küsimused seoses artikli mõtestamisega. Kõigepealt palusin tal tutvustada TRACES projekti, mis peaks võimaldama tolliametnikel kontrollida veterinaarsertifikaate infosüsteemist. Kuidas näeb protsess välja, kuidas piiripunktis ametnik sertifikaate näeb, kas süsteem hakkab automaatselt kontrollima automaatselt veterinaarsertifikaadi numbri järgi, kas sertifikaat on kehtiv, või tuleb kuhugi sisse logida. Veel palusin vastust seoses TRACES süsteemiga, et mis muutub piirivormistuses lihtsamaks ning milline on projekti ajakava ning mida MTA jaoks üldisemalt tähendab *Single Window*.

Miksjuk vastas, et veterinaarsertifikaadid (loomadele, loomsetele ja mitteloomsetele saadustele) väljastatakse elektroonselt TRACES süsteemis. Kauba deklareerides peab deklarant sisestama deklaratsiooni lahtrisse 44 sertifikaadi numbri. Selle alusel Complex saadab TRACES-sse päringu. Kui sertifikaat on õige ja kaup on vastavuses, saadab TRACES vastuse, et sertifikaadiga on OK ja Complexis deklaratsioon vabastatakse automaatselt. Kui TRACES saadab vastuse, et deklaratsioon ei vasta sertifikaadile, suunatakse deklaratsioon ametnikule kontrolli. Ametnik kontrollib siis sertifikaati paber kandjal.

Spetsialisti sõnul praeguses staadiumis süsteemid kontrollivad vaid sertifikaadi kehtivust ja deklaratsiooni vastavust sertifikaadile. Järgmises etapis lisatakse mahakandmine – Complex saadab TRACES-sse deklaratsiooni numbri ja deklareeritud koguse. See võimaldab paremat kontrolli sertifikaatide korduva kasutamise üle ning välistab kauba impordi suuremas koguses, kui sertifikaadiga lubatud. Samuti lisatakse FLEGT (Metsaõigusnormide täitmise järelevalve, metsahalduse ja puidukaubanduse tegevuskava) litsentside, mahepõllumajanduslike toodete sertifikaadi ja taimeterwise dokumentide kontrolli koos mahakandmisega. Nende tööde orienteeruv tähtaeg on 2020.

Miksjuki hinnangul on MTA koostöös teiste partnerasutustega analüüsinud siseriiklike lubade väljastamise sagedus ning ametite ja nende infosüsteemide valmisolekut elektroonsele kontrollile üleminekuks. Paljud asutused on sellest huvitatud ning arendavad oma infosüsteemid sellest lähtudes. Nendeks on nt Muinsuskaitseamet, Keskkonnaministerium, Strateegiliste kaupade komisjon, Põllumajandusamet, Veterinaar- ja Toiduamet. Siin kindlat tähtaega ei ole, kuna iga luba ja iga süsteem on erinev ning arendused toimuvad ametipõhiselt, st võetakse üks amet ja lahendatakse kõik nende poolt väljastatavad load, siis võetakse järgmine amet ja nende load jne. Järjekord sõltub teiste asutuste valmisolekust. Single Window võimaldab tollivormistust kiirendada ning lihtsustab nii deklarandi, kui ka tolliametniku tööd.

Seega antud artikkel on Maksu- ja Tolliametis rakendatud vaid osaliselt. Samas võib ühtse akna lahenduseks pidada ka Narva piiritollipunktis rakendatud veokite vormistust ja kontrolli. Nagu eelpool kirjeldatud, teostab veokijuhtide ja kaasreisijate passikontrolli toll ja sisestab vastavad andmed Politsei- ja Piirivalveameti infosüsteemi. Antud tegevus on küll suurendanud tolliametnike töökoormust, kuid on kiirendanud veokite ja nendega oleva kauba piiriületust, sest vormistuse ja kontrolli viib läbi üks ametkond ja ei ole dubleerimist.

TFA art 10 1. Formaalsused impordi, ekspordi ja transiidiga (1.1) Formaalsused ja dokumenteerimisnõuded kirjeldab, et vähendada impordi, ekspordi ja transiidi formaalsuste arvu ja nende keerukust ning, et vähendada ja lihtsustada impordi-, ekspordi- ja transiididokumentidele esitatavaid nõudeid ning võttes arvesse poliitilisi eesmärke ja muid tegureid nagu muutunud asjaolud, asjakohane uus teave, äritavad, kontrollitehnika ja tehnoloogia kättesaadavus, rahvusvahelised parimad tavad ning huvitatud osapoolte arvamused, peab iga lepingu osaline sellised formaalsused ja dokumentidele esitatavad

nõuded üle vaatama ning sellise ülevaatus tulemusel tagama, kui see on asjakohane, et formaalsused ja dokumentidele esitatavad nõuded oleksid järgmised:

- a) Vastu võtta ja/või kohaldada kaupade kiiret vabastamist, eriti kiiresti riknevate kaupade puhul
- b) Võetakse vastu ja/või rakendatakse nii, et eesmärk on vähendada aega ja kulutusi mis kulub kauplejate ja operaatorite nõuetele vastavuse kontrolliks

Alates 1. jaanuarist 2018 tuleb maksta teekasutustasu kõikide üle 3,5-tonniste veoautode eest, mis sõidavad avalikult kasutatavatel teedel. Teekasutustasu tasumise kohustus on veoauto omanikul. Kui liiklusregistrisse on kantud veoauto vastutav kasutaja, peab teekasutustasu maksma vastutav kasutaja. Lisaks Eestis registreeritud veoautodele tuleb teekasutustasu maksta ka välismaal registreeritud veoautode eest. Tasu määr sõltub veoauto ja selle haagise täismassist, telgede arvust ning veoauto heitgaasiklassist. (Maksu- ja Tolliamet, 2018) Kui veoautojuhil puudub võimalus teekasutustasu maksta, võib selle tasu menetlemine piiril pikendada aega, mis kulub tollil kauplejate ja operaatorite nõuetele vastavuse kontrolliks ehk juhi jaoks pikeneb piiriületuse aeg.

Maksu- ja Tolliametis ei ole endale seadnud kirjalikku kohustust, et tolliformaalsused tuleb teatud aja tagant üle vaadata. Siiski selline tolliteenuste pidev ülevaatamine toimub, seoses muutuva ärikeskkonnaga, poliitiliste eesmärkidega, rahvusvaheliste parimate praktikatega, erinevate uute tehnoloogiliste lahendustega jne. Sellisteks muudatusteks seab MTA pikemaid ja ka lühemaid strateegilisi eesmärke koos konkreetsete tegevustega. Näiteks on MTA üks strateegiline eesmärk aastateks 2017-2020 osutada kiiremaid ja mugavamaid tollitoiminguid. Selle eesmärgi täitmiseks plaanitakse mitme tollidokumendi asemel võimaldada esitada ainult üks. Ühtse akna kaudu tollivormistamisel lisadokumentide esitamise võimaldamine, ning samuti ka andmete taaskasutamise tagamine.

Probleemkohaks maailma kaubandussüsteemis võib nimetada ka riikidevahelise koostöö puudumist. Narva näitel just Eesti ja Venemaa omavaheline koostöö, näiteks erinevate kaubaga seotud eriolukordade lahendamine jms omab olulist tähtsust. Klientide jaoks oleks riikide vaheline suurem koostöö suureks abiks teatud olukordade lahendamiseks (nt piiril tekkivad järjekorrad vms) ning piiril kuluv aeg lühem. Praktikast lähtuvalt võiks koostöö Narva piiripunktis piiririikide vahel olla tunduvalt efektiivsem.

Kokkuvõttena TFA nelja artikli rakendamise analüüsi kohta võib ütelda, et üldiselt on Maksu- ja Tolliameti kodulehel informatsioon üsna kättesaadav ning ka kõik valikukriteeriumid mis kaubanduse lihtsustamise lepingu artiklis välja toodi on Maksu- ja Tolliameti poolt kaetud. Narva piiripunkti näitel Kaubanduse lihtsustamise lepingu artiklitele vastavus on üldjoontes hea. Siiski saaks lepingule täielikult vastamise heaks teha mõningaid parendusi ja muudatusi. Maksu- ja Tolliameti kodulehelt informatsioon kliendi jaoks võiks olla hõlpsamini leitav ning arusaadavam. Alustavale ettevõtjale ning ka paljudele teistele väikese-, ja keskmise suurusega ettevõtjatele oleks autori arvates suur kasu, kui Maksu- ja Tolliameti kodulehel oleks esialgu link mis suunaks. Sealne informatsioon oleks üheselt mõistetav ning arusaadavalt kirja pandud.

KOKKUVÕTE

Kaubanduse lihtsustamise lepingu loomine ning rakendamine võttis aega kümneid aastaid. See on suurim rahvusvaheline leping WTO ajaloos ja sisaldab mitmeid meetmeid, mille eesmärk on parandada kaupade piiriülest liikumist, suurendades läbipaistvust, lihtsustades tolliprotseduure ja kõrvaldades bürokraatiat. WTO-ga ning seega ka lepinguga on liitunud 2016 aasta 29. juuli seisuga 132 liikmesriiki.

Kaubanduse lihtsustamise leping on kasulik kõigile WTO liikmetele, kuna lepingu rakendamise kulud on tõenäoliselt palju väiksemad kui piiriülese kaubavoogude parandamise eeldatav kasu. TFA eeldatavasti vähendab kaubanduse kogukulusid madala sissetulekuga riikide puhul rohkem kui 14%, keskmise sissetulekuga riikide puhul üle 15% ja keskmise sissetulekuga riikide puhul üle 13%.

Lepingust tulenevad kasud on hinnatud väga suurteks. Lepingu majandusliku kasu hinnangud on väga erinevad: alates 68 miljardist dollarist kuni ligikaudu 1 triljoni dollarini aastas. Kaubanduse lihtsustamise leping annab suurt kasu mitmetele sektoritele, millest üks oluline valdkond on väikeettevõtete eksport. Kaubanduse lihtsustamise leping aitab arengumaadel mitmekesistada ekspordi. Lepingu täieliku rakendamise järel võivad arengumaad suurendada eksporditavate uute toodete arvu kuni 20 protsendi võrra, vähem arenenud riikide puhul isegi kuni 35%. Kuna TFA vähendab viivitusi piiril, suurendab see väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate võimalusi integreeruda rahvusvahelisse kaubandusse.

Kokkuvõttes on leping liikmesriikide jaoks ülimalt oluline, et kõigil oleks reeglitest ühine arusaam ning tulemusena vähenevad piirangud kaubandusele. Kuigi EL õigusaktidega olid enamik või kõik lepingu nõuded Maksu- ja Tolliametis rakendatud ja osa neist ka isegi rohkem kui leping nõuab, on leping oluline, sest kohaldub niivõrd suurele arvule riikidele. Piiril teostatavad tolliformaalsused ei tohiks kaubandust takistada ja leping ühtlustab ja vähendab piiritoiminguid ja annab võimaluse kiiremaks kaubavahetuseks. Leping loob ühtse raamistiku ning arusaamad kuidas piiril peaksid tegevused toimuma.

Töö käigus analüüsi lepingu artiklite 1.1 (info avaldamine erinevatele osapooltele); art 7 (4.4 riskijuhtimine); art 10.1 (impordi, ekspordi ja transiidi formaalsuste lihtsustamine), 10.4.1 (ühtse akna rakendamine) nõuete rakendamist Narva piiritollipunktis.

Lõputöö eesmärgiks oli kirjeldada TFA lepinguga seotud nõudeid ja kohustusi ning hinnata, kas ja mil määral on leping Maksu- ja Tolliameti poolt rakendatud. Kuna tegemist on WTO ajaloo suurima lepinguga siis autor uuris täpsemalt mis nõudeid ja mil määral praktilises töös rakendatakse. Eesmärgi saavutamise käigus artikleid analüüsides selgus, et mõnede artiklite nõuded on rakendatud vaid osaliselt ning üldiselt saab artiklite parema rakendamise heaks Maksu- ja Tolliamet teha mõningaid muudatusi ja parendusi.

Üldiselt on Maksu- ja Tolliameti kodulehel informatsioon üsna kättesaadav. Narva piiripunkti praktika näitel Kaubanduse lihtsustamise lepingu artiklite nõuetele vastavus on üldjoontes hea. Siiski oleks võimalik teha mõningaid parendusi ja muudatusi. Maksu- ja Tolliameti kodulehelt informatsioon kliendi jaoks võiks olla hõlpsamini leitav ning arusaadavam, samuti võiks informatsioon olla kättesaadav ka inglise keeles. Leping on Maksu- ja Tolliametis üldjoontes hästi rakendatud, mingis osas on ette näidata ka parimad praktikad, siiski leidub ka mõningaid väiksemaid murekohti, mis vajaksid tähelepanu.

SUMMARY

The creation and implementation of the Trade Facilitation Agreement took many years. It is the largest international agreement in the history of the WTO and includes a series of measures aimed at improving cross-border movement of goods, increasing transparency, simplifying customs procedures and eliminating bureaucracy. As of 29 July 2016, 164 Member States have joined the WTO and, thus, the Treaty.

The Trade Facilitation Agreement is beneficial for all WTO members as the costs of implementing the agreement are likely to be much lower than the expected benefits of improving cross-border trade flows. TFA is expected to reduce total trade costs for low-income countries by more than 14%, for middle-income countries more than 15% and for high-income countries by more than 13%.

The benefits of the contract are very high. The estimates of the economic benefits of the contract vary widely: from \$ 68 billion to around \$ 1 trillion a year. The Trade Facilitation Agreement will greatly benefit several sectors, one of the most important is the export of small businesses. The Trade Facilitation Agreement will help developing countries diversify exports. Following the full implementation of the agreement, developing countries can increase the number of new products exported by up to 20%, and even up to 35% for less developed countries. As TFA reduces delays at the border, it will increase the opportunities for small and medium-sized enterprises to integrate into international trade.

All in all, the treaty for the member states is of paramount importance for everyone to have a common understanding and a treaty to rely on. In general, the agreement is well prepared and the provisions in the articles constitute an essential basis for all the member states, however, changes and improvements can be made.

Although most of the requirements were covered by the EU legislation in the Tax and Customs Border and some of them even more than the agreement requires, the agreement is important because it applies to so many countries. Customs formalities at the border should not be hindered by trade, and the agreement will harmonize and reduce border operations and allow

faster trade. The agreement creates a coherent framework and understanding how actions should be taken at the border.

In general, the information on the website of the Tax and Customs Board is quite accessible and all the selected criterias that were outlined in the Trade Facilitation Agreement's article, are covered by the Tax and Customs Board. The example of the Narva border crossing point, the compliance with the articles of the Trade Facilitation Agreement is broadly good. However, some improvements and changes could be made to fully comply with the agreement. Information from the Tax and Customs Board website for the client could be easier to find and understand and also available in english. The contract is generally well implemented by the Tax and Customs Board, some of which they also have the best practice, but there are some minor concerns that need attention.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Anon, 2013. Weekly Trade Spotlight: The Benefits of the WTO Trade Facilitation Agreement to Small Business. Tradewinds. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/blog/2013/December/Benefits-of-WTO-Trade-Facilitation-Agreement-to-Small-Business> [Kasutatud 22.03.2018].

Anon, 2014. Doha Development Agenda. The Bali Decisions: Trade Facilitation, Development and Food Security - an Opportunity for all WTO Members. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=1148> [Kasutatud 09.02.2018].

Bianchi, F., Botwright, K., Doherty, S., 2017. What is the TFA and who will benefit? International Trade Forum pp12-13. 2p. Leitud: Ebscohost <http://web.a.ebscohost.com/bsi/pdfviewer/pdfviewer?vid=5&sid=95fc043d-c57e-482a-bf0d-8a8b8b95510b%40sessionmgr4009> [Kasutatud 15.05.2018].

Harmoneeritud Süsteemi Nomenklatuur. Maksu- ja Tolliamet. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/et/ari klient/toll-kaubavahetus/kaubakoodi-maaramine/harmoneeritud-susteemi-nomenklatuur> [Kasutatud 07.04.2018].

Hillberry, R., 2017. Trade Facilitation Agreement's benefits may extend well beyond cutting red tape. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://theconversation.com/trade-facilitation-agreements-benefits-may-extend-well-beyond-cutting-red-tape-73990> [Kasutatud 22.03.2018].

International Trade Forum, 2017. Trade Facilitation Agreement enters into force. Issue 1, p6-6. 1/3p. Leitud: Ebscohost <http://web.b.ebscohost.com/bsi/pdfviewer/pdfviewer?vid=20&sid=9b6767f8-a591-4654-8177-fec0d21a8d88%40sessionmgr104> [Kasutatud 15.05.2018].

Kaubanduse lihtsustamise leping (2014)

Käibemaksuseadus (2018).

Lainevool, K., 2016. Customs 2020 workshop on Trade Facilitation Agreement. Tulemusaruanne. Clermont-Ferrand: Maksu- ja Tolliamet.

Maksu- ja Tolliamet, 2018. Käibemaksuseaduse selgitused. Maksuvaba import. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/et/ariklient/tulu-kulu-kaive-kasum/kaibemaksuseaduse-selgitused/kaupade-maksustamine#4.3.1> [Kasutatud 08.04.2018]

Nagel, R., 2017. Pärast aastatepikkust renoveerimist taasavati Narva-2 ja Ivangorodi piiripunktid. Delfi. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/delfi-fotod-parast-aastatepikkust-renoveerimist-taasavati-narva-2-ja-ivangorodi-piiripunktid?id=80030182> [Kasutatud 01.11.2017]

Perera, S., 2016. Trade Facilitation Agreement (TFA) - Implementing Implications Sujeevan Perera Emerging Issues Briefing Note (5) March 2016. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://thecommonwealth.org/sites/default/files/inline/TradeFacilitationAgreement1008.pdf> [Kasutatud 09.03.2017]

Trade Facilitation Agreement. Special and Differential Treatment Provisions for Least Developed Countries (LDC), World Trade Organization, 2018. [Võrgumaterjal] Leitav: www.wto.org [Kasutatud 22.03.2018].

World Trade Organization, 2017. Trade Facilitation. [Võrgumaterjal] Leitav: https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm [Kasutatud 06.11.2017]

World Trade Report 2015. D. Estimating the benefits of the Trade Facilitation Agreement [Võrgumaterjal] Leitav: https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/wtr15-2d_e.pdf 1 [Kasutatud 09.03.2018]

WTO: nõukogu kiitis heaks kaubanduse hõlbustamise protokoll. Leitav: <http://www.consilium.europa.eu/et/press/press-releases/2015/10/01/wto-trade-facilitation/> [Kasutatud 20.02.2018]