

Sisekaitseakadeemia

Finantskolledž

Helena Klaas

# **BREXITI MÕJU EESTI TOLLIAMETNIKE TÖÖLE**

Lõputöö

Juhendaja

Indrek Saar, PhD

Kaasjuhendaja

Svetlana Raudonen, PhD

Tallinn, 2019

SISEKAITSEAKADEEMIA LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

Finantskolledž	Juuni 2019
<p>Töö pealkiri eesti keeles: Brexiti mõju Eesti tolliametnike tööle</p> <p>Töö pealkiri võõrkeeles: The impact of Brexit on the work of Estonian customs officers</p> <p>Lõputöö on kirjutatud eesti keeles ning koosneb 54 leheküljest ja ühest lisast. Töös on kasutatud 50 allikat, millele on tekstis viidatud.</p> <p>Lõputöö uurimisprobleem seisneb küsimuses, kuidas mõjutab Ühendkuningriigi väljaastumine Euroopa Liidust Eesti tolliametnike töölaadi ja töökoormust.</p> <p>Töö eesmärk on välja selgitada Brexist tulenevad muutused Eesti tolliametnike tööülesannete mahus ja jaotuses. Eesmärgi saavutamiseks püstitati neli uurimisülesannet, mis lahendatakse kasutades kvantitatiivset uurimismetoodikat.</p> <p>Analüüsist selgus, et peamised tollivaldkonnad, millele Brexit mõju avaldab, on postitoll, legaalse kaubanduse kontrolli valdkond ning tollivormistuse maht. Kõige väiksem on mõju maismaapiiripunktide ja reisisadama tööle. ÜK lahkumine EL-st toob kaasa osade Eesti tolliametnike töölaadi muutuse, sest ÜK puhul peab lähtuma hakkama kolmandate riikide sätetest, mida siia maani tehtud ei ole. Lisaks selgus, et kaubandus kahe riigi vahel on aastate jooksul, k.a peale Brexiti algust, olnud üsna stabiilne ning eeldusel, et kaubandus jääb samale tasemele, suureneb peale Brexiti ametnike töömaht tollideklaratsioonide arvelt hinnanguliselt 17% võrra.</p>	
<p>Võtmesõnad: tollipoliitika, Brexit, tolli ülesanded, tollialased regulatsioonid, Ühendkuningriik, väliskaubandus</p>	
<p>Võõrkeelsed võtmesõnad: customs policy, Brexit, customs tasks, customs regulations, the United Kingdom, international trade</p>	
<p>Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu</p>	
<p>Töö autor: Helena Klaas</p> <p>Olen koostanud lõputöö iseseisvalt. Kõik lõputöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, seisukohad, kirjalikest allikatest ja muudest allikatest saadud info on nõuetekohaselt viidatud. Olen nõus oma lõputöö avaldamisega elektroonilises keskkonnas.</p> <p>Allkiri:</p>	
<p>Vastab lõputöö nõuetele</p> <p>Juhendaja: Indrek Saar <span style="float: right;">Allkiri:</span></p>	
<p>Vastab lõputöö nõuetele</p> <p>Kaasjuhendaja: Svetlana Raudonen <span style="float: right;">Allkiri:</span></p>	
<p>Kaitsmisele lubatud</p> <p>Kolledži direktor: Kerly Randlane <span style="float: right;">Allkiri:</span></p>	

# SISUKORD

SISSEJUHATUS .....	4
1. TOLLILIIDU OLEMUS JA SELLEST VÄLJA ASTUMISE TAGAJÄRJED.....	7
1.1 Tollipoliitika iseloom ja eesmärgid.....	7
1.2 Tolli eesmärgid ja ülesanded ning tolli tööd mõjutavad tegurid.....	11
1.3 Tolliliidust välja astumine Brexiti näitel.....	17
2. ÜHENDKUNINGRIIGI JA EESTI VAHELINE KAUBANDUS JA SELLEST TULENEV BREXITI MÕJU TOLLILE .....	22
2.1 Kaubavood ja struktuur ning sellega seotud tollideklaratsioonide maht.....	22
2.2 Tolli töö regulatsioonid kolmandate riikide kohta ja nende kasutusele võtmine Ühendkuningriigi suhtes .....	28
2.3 Brexiti mõju tolliametnike tööle ametnike hinnangute põhjal.....	33
KOKKUVÕTE .....	41
SUMMARY .....	44
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU .....	46
Lisa 1. Uuring Brexiti mõju kohta Eesti tolliametnike tööle .....	51

## SISSEJUHATUS

Lõputöö on kirjutatud teemal Brexiti mõju Eesti tolliametnike tööle. Tolli peamised ülesanded on tollimaksude kogumine, ausa kaubanduse ja ühiskonna kaitse, kaubanduse hõlbustamine ning turvalisuse tagamine. Brexit on nimetus, millega tähistatakse Ühendkuningriigi (edaspidi ÜK) lahkumist Euroopa Liidust (edaspidi EL). 23. juunil aastal 2016 viidi ÜK-s läbi rahvahääletus selle kohta, kas nad peaksid EL-st lahkuma või mitte. 51,9 % vastanutest hääletas lahkumise poolt (BBC, 2019). Võib eeldada, et ÜK lahkumise korral muutub Eesti tolliametnike ülesannete maht ja suund, sest ÜK lahkumise korral muutub ta kolmandaks riigiks, kogu kaupade liikumine tuleb deklareerida tollile ning ÜK suhtes tuleb edaspidi rakendada kolmanda riigi sätteid.

Käesolev lõputöö teema on valitud, et uurida, millist mõju Brexit Eesti tolliametnike tööle avaldab. Antud teema on Maksu- ja Tolliameti (edaspidi MTA) poolt uurimisteemana välja pakutud. Lõputööga soovitakse teada saada, kuidas võib mõjutada ÜK väljaastumine EL-st tolliametnike töökoormust praegusest kahe riigi vahelisest kaubandusest lähtuvalt. Suurbritannia kuulus eelmisel, 2018. aastal Eesti peamiste väliskaubanduspartnerite tabelis 11. kohale, moodustades impordis 431 miljonit eurot ning ekspordis 318 miljonit eurot (Välisministeerium, 2019). Algse plaani järgi pidi ÜK EL-st lahkuma 2019. aasta 29. märtsil, nüüd on EL-i ministrite otsusel selleks kuupäevaks 31. oktoober. On oluline uurida, kuivõrd ning mis moodi mõjutab Brexit Eesti tolliametnike tööd praegustest kaubandusmahtudest tulenevalt.

Töö on aktuaalne, sest ÜK on läbi aastate olnud Eestile oluline partner kaubavahetuses ning EL-st lahkudes võib muutuda kaubavahetus kahe riigi vahel keerulisemaks ning kaupade liikumise protsess pikemaks. 2016. aastal alguse saanud Brexit saab plaanikohaselt lõpu 2019. aasta sügisel, sest ÜK Parlament ei ole seni üleminekuperioodi lepingut ja tulevaste suhete deklaratsiooni heaks kiitnud. ÜK väljaastumise korral tuleb EL-il võtta vastu uued või täiendada olemasolevaid õigusakte edasiseks tööks.

Töö on uudne, sest ÜK lahkumise mõjust Eesti tolliametnike tööle ei ole autorile teadaolevalt ühtegi põhjalikku uuringut tehtud, kuid on tehtud analüüs Brexiti võimaliku mõju kohta

Eestile, mille tegi 2018. aastal Maksu- ja Tolliamet. Samuti ei ole Sisekaitseakadeemias Brexiti mõjust Eesti tolliametnike tööle varem kursuse-, lõpu- ega magistritööd tehtud, kuid on tehtud lõputöö sarnasel teemal 2017. aastal, kui kirjutati lõputöö teemal „Brexiti mõju Eesti kaubavahetusele ja riigieelarvele“, kus analüüsiti Brexitiga kaasnevaid mõjusid Eesti ja EL-i vahelisele kaubavahetusele ning Eesti riigi eelarvele.

Euroopa Liidus on 28 liikmesriiki, kelle sisepiirid on üksteisele vabalt ületatavad ning kauba liikumiselt tollimakse tasuma ei pea. ÜK lahkumisel EL-st muutub ta kogu EL-i, sealhulgas ka Eesti jaoks, kolmandaks riigiks ning piiriületused muutuvad edaspidi nii ajaliselt kui ka rahaliselt kulukamaks. Lõputöö uurimisprobleem seisneb küsimuses, kuidas mõjutab Ühendkuningriigi väljaastumine Euroopa Liidust Eesti tolliametnike töölaadi ja töökoormust.

Töö eesmärk on välja selgitada Brexitist tulenevad võimalikud muutused Eesti tolliametnike tööülesannete mahus ja jaotuses.

Eesmärgi saavutamiseks püstitatud uurimisülesanded on:

1. Anda teoreetiline ülevaade tollipoliitikast ja selle eesmärkidest.
2. Anda ülevaade tolli töö olemusest ja seda mõjutavatest teguritest ning Ühendkuningriigi väljaastumise võimalikest tagajärgedest.
3. Analüüsida statistikat kaubandusmahtude ja tollideklaratsioonide kohta.
4. Analüüsida tolliametnike hinnanguid Brexiti mõjude ja kolmandatest riikidest saabuvate kaupadega seotud kontrolltegevuste töömahtude kohta.

Lõputöös kasutatakse kvantitatiivset uurimismeetodit, mida kasutatakse kaubandusstatistikaanalüüsist ja läbiviidavast küsitlusest andmete kogumiseks. Analüüsimeetodina kasutatakse kirjeldavat statistikat. Lõputöö teoreetilises osas kogutakse kokku ja uuritakse tollipoliitika, tolli töö ja seda mõjutavate tegurite ning Brexiti kohta teoreetilisi käsitusi.

Lõputöö koosneb kahest peatükist ning kuuest alapeatükist. Esimeses peatükis antakse ülevaade tolliliidu olemusest ja sellest välja astumise tagajärgedest. Esimeses alapeatükis keskendutakse tollipoliitika loomusele ja eesmärkidele, teine alapeatükk annab ülevaate tolli töö eesmärkidest ja nendest lähtuvatest ülesannetest ning tolli tööd mõjutavatest teguritest.

Kolmandas alapeatükis käsitletakse ÜK EL-ist välja astumise võimalikke tagajärgi Brexiti näitel.

Lõputöö teises peatükis analüüsitakse kahe riigi vahelist kaubandust, mis on otseses sõltuvuses tollideklaratsioonide mahuga, ja Brexitiga kaasnevaid võimalikke muutusi Eesti tolliametnike töös. Esimeses alapeatükis tuuakse välja Ühendkuningriigi ja Eesti vahelise kaubandusmahu ja tollideklaratsioonide arvu analüüs, teises alapeatükis kirjeldatakse tolliametnike tööd reguleerivaid õigusakte ning analüüsitakse nendes sätestatud sellest vaatest, mis saab siis, kui ÜK ei ole enam EL-i liige. Kolmandas alapeatükis analüüsitakse tolliametnike töökoormuse ja -laadi muutust küsitlusest saadud vastuste põhjal.

Lõputöö koostamisel on kasutatud eesti- ja võõrkeelset erialakirjanust ja teadusartikleid ning Euroopa Liidu üleseid õigusakte. Analüüsimaaks Brexiti mõju Eesti tolli tööle on kogutud andmeid Statistikaameti andmebaasidest, Eesti Tollitariifistikust, Maksu- ja Tolliametist ja muudest sarnastest allikatest ning on analüüsitud tolliametnike sead läbi viidud küsitluse vastuseid.

# 1. TOLLILIIDU OLEMUS JA SELLEST VÄLJA ASTUMISE TAGAJÄRJED

## 1.1 Tollipoliitika iseloom ja eesmärgid

Tollil on läbi ajaloo olnud märkimisväärne tähtsus ühe riigi heaolu hoidmisel ja kindlustamisel. Riikide tollipoliitika võib mingil määral erineda, kuid tolli eesmärgid üldiselt on igas riigis samad: kaitsta oma riiki ja ühiskonda, soodustada nii sise- kui väliskaubandust ning koguda riigieelarvesse tollimaksu. Erinevatel riikidel on võimalus lepingu alusel moodustada omavahel tolliliit või sõlmida mõni leping või kokkulepe, et toimida ühtse süsteemina samade eesmärkide nimel ning hõlbustada riikidevahelist kaubandust ja koostööd.

Tollipoliitika on üks kaubanduspoliitika osa, mille peamised eesmärgid on riigi majanduse kaitse, kaubandus- ja maksebilansi tasakaalustamine ning riigieelarve tulude suurendamine. Tollipoliitika peamine rakenduslik osa on kaupade sisse- ja väljaveo reguleerimine ning põhisuund on vabakaubandus ja protektsionism. (Kaevats, 1996, lk 460) Protektsionism on mõiste, mida kasutatakse õigusakti, mille ainus eesmärk on kaitsta teatud rühma majandusliku konkurentsi eest, kirjeldamiseks (Ahlander, 2017, p. 168). Tollipoliitikas on suur tähtsus rahvusvahelise kaubanduse hõlbustamisel ning erinevate kokkulepete ja vabakaubanduslepingute sõlmimisel (Kaevats, 1996, lk 460). Üheks riikidevahelise koostöö ja ühtse tollipoliitika läbiviimise viisiks on luua riikide vahel majanduspoliitiline liit – tolliliit.

Tolliliiduks nimetatakse kahe või enama riigi vahel sõlmitud kokkulepet, millega luuakse ühtne tollipiirkond. Tolliliidu liikmesriigid jätavad üldreeglina omavahel tollimaksu kehtestamata ning määravad kolmandatele riikidele ühtsetel alustel tollimaksumäärad. (Kaevats, 1996, lk 460) Samas ei ole olemas ühte kindlat tüüpi tolliliitu. Tolliliidu võib üles ehitada erinevatel vormidel ja erinevatel õiguslikel põhjustel. Tolliliit kiirendab riikide omavahelist läbikäimist mitte ainult majanduslikult, vaid ka poliitiliselt. (Alpagu, 2015, p. 133) Tolliliidu peamine eesmärk on edendada majanduslikku integratsiooni tolliliidu liikmesriikide vahel (Isakova, Koczan & Plekhanov, 2016, p. 166).

Kui võrrelda tolliliitu näiteks vabakaubanduspiirkonnaga, peetakse tolliliitu vabakaubanduspiirkonnast kõrgemal asuvaks koostöövormiks, sest tolliliit vajab suuremat riikidevahelist koordineerimist, kui seda vajab vabakaubanduspiirkond (Ebre, 1996, lk 20). Vabakaubanduspiirkonnad on riikidevaheliste assotsiatsioonilepingute tunnusjoon (Semple, 2017, p. 306). Vabakaubanduspiirkond hõlmab endas kindlaid eesmärke, milleks on teiste hulgas kõikide tariifide ja mittetariifsete tõkete kaotamine, tolliprotseduuride ja kaubanduse lihtsustamine, koostöö loomine ning tugevdamine kõigis kaubandusega seotud valdkondades ning konkurentsivõime tõstmine nii piirkondlikul kui ka tööstus- ja ettevõtte tasandil (Makocheke, 2014, p. 186). Tolliliidu printsiibi järgi on üles ehitatud ka Euroopa Liidu siseturg ehk Euroopa tolliliit. Siseturuks nimetatakse olukorda, kus riikide vahel liiguvad kaubad vabalt ilma tollimakse maksmata. (Kaevats, 1996, lk 460) Maailma üheks tuntuimaks tolliliiduks võibki pidada Euroopa Liitu (Ebre, 1996, lk 20). Tolliliidu liikmesriikidel on ühtsed eesmärgid ning nendest lähtuvalt ka kindlad funktsioonid, mida iga riigi tolliasutus järjepidevalt täidab. Mingil määral võivad erinevate riikide tollide ülesanded erineda, kuid peamised funktsioonid on samad.

Olles üks riigiasutustest, on tollil alati olnud kindlad spetsiifilised ülesanded (Ketners & Peterson, 2013, p. 207). Tollil on läbi ajaloo olnud kolm peamist funktsiooni, milleks on majanduslik funktsioon, mis hõlmab endas maksude kogumist, ühiskondlik funktsioon näeb ette kaupade ja isikute kontrolli ja soodustab kaupade liikumist ning julgeoleku funktsioonina võitleb toll kuritegevusega, tagades seeläbi riigipiiri, sisemaa ning inimeste kaitse (Ciobanu, 2015, p. 181). Tolli mõistetakse ka kui valitsuse käepikendust, kes kogub riigile makse ja on vastutav riiki sisenejate ja nendega kaasas olevate asjade seaduslikkuse eest (Ting, Ting, Soh, AJJ & Lee, 2017, p. 259). Lisaks kaitseb toll siseturgu, samal ajal soodustades ülemaailmset majandust, tagab turvalise kaupade liikumise üle riigipiiride ning avastab ja peatab illegaalselt imporditud ja keelatud kaupade riiki toomise katsed (Ketners & Peterson, 2013, p. 207). Need paljunõudvad ja keerulised ülesanded tuleb läbi viia tõhusalt ja tulemuslikult, soodustades samal ajal seaduslike kaupade voogu (Drobot, Klevleeva, Afonin & Gamidullaev, 2017, p. 550).

Kogu välismajanduslik tegevus, seal hulgas toll ja väliskaubandus, on omavahel tugevalt seotud. Sellest tulenevalt ei saa tolliajaloo piirduda vaid tolliteemaliste küsimustega, vaid



tähelepanu tuleb pöörata ka välismajanduslikule tegevusele, väliskaubandusele ja kaubandusturule ning teguritele, mis seda soodustavad ja pidurdavad. (Kiik, 2007, lk 6)

Tänapäeval seisab toll silmitsi paljude erinevate väljakutsetega (Drobot, Klevleeva, Afonin & Gamidullaev, 2017, p. 550). Toll võtab vastu ja rakendab õiguspäraste ja regulatiivsete eesmärkide saavutamise põhimõtteid, samal ajal aidates inimesi ja tugevdades kogukondi kaubanduse hõlbustamise kaudu (Benson, 2014, p. 685). Toll tagab selle, et imporditavad kaubad järgiksid asjakohaseid regulatsioone ja keskkonnavalaseid standardeid, et kaupade suhtes kohaldatakse päritolureeglite kontrolli, tõendamaks ekspordiriigis toodetud kauba osakaalu, ning, et kaupadelt, mida maksustatakse maksudega, on maksud tasutud. Viimast juhul, kui riigiga ei ole sõlmitud vabakaubanduslepingut. (Goodwin, 2017, p. 12) Et ellu viia ühtset tollipoliitikat ka tolliliidust väljaspool, on riikide vahel loodud erinevad kokkulepped ja lepingud.

Globaalses kaubanduspoliitikas on tähtsal kohal Üldine Tolli- ja Kaubanduskokkulepe (GATT). GATT-iga liitunud riigid peavad vastastikku hoiduma üksteisele kohaldatavatest kaubanduspoliitikat diskrimineerivatest tegevustest. See tähendab lisaks seda, et kui kaubanduspoliitilise soodustuse saab üks GATT-iga liitunud riike, saavad selle automaatselt ka kõik teised GATT-i liikmesriigid. (Embre, 1996, lk 22) Kuid GATT ei ole ainus tollipoliitilisel eesmärgil sõlmitud kokkulepe.

15. aprillil aastal 1994 kiideti heaks Maailma Kaubandusorganisatsioon (WTO) asutamisleping. WTO peamiseks eesmärgiks on mitmepoolsete kaubanduslepingute soodustamine ja nende tekkimisele kaasa aitamine, liikmesriikide omavaheliste läbirääkimiste lihtsustamine ja riikidevahelise kaubanduspoliitika haldamine. WTO tegevusel on neli peamist põhimõtet. Esiteks, omamaise tootmise kaitseks võib rakendada vaid madalamaid tollitariife, kuid ei või panna peale koguselisi piiranguid ehk kvoote. Teiseks on liikmesriikidel kohustus neid madalamaid tariife ja muid kaubandustõkkeid pidevalt vähendada ja võimalusel üldse ära kaotada. Kolmas reegel on kinnipidamine enamsoodustuspõhimõtetest. Selle järgi on kõigil riikidel kohustus kohelda riigi territooriumile toodud kaupu võrdselt, lubatud on kaks erandit: võib rakendada soodsamat kaubandusrežiimi liikmesriikidele ning suurema soodustuse võib anda vähem arenenud riikidele. Neljas reegel tagab võrdse konkurentsi riikide vahel, koheldes kolmanda riigi kaupu võrdväärselt liikmesriigiga ning kehtestades sellele kaubale samad

aktsiisid ja käibemaksumäärad. (Kiik, 2007, lk 102) Lisaks eeltoodutele on tollipoliitilistel eesmärkidel osade riikide vahel sõlmitud ka vabakaubanduslepingud.

Riikide vahel tehtud lepingud kaubandusbarjääride eemaldamise kohta moodustavad vabakaubandusühingu. Lepinguga liitunud riikidel on õigus mitteliikmesriikide suhtes kehtestada barjääre, mida ise soovivad. Üheks tuntuimaks vabakaubandusühinguks on Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsioon (EFTA, inglise keeles *European Free Trade Association*), kus kasutusel on vabakaubanduslepingud. (Ebre, 1996, lk 22) Vabakaubanduslepingu tähtsus on see, et lepingus olevate riikide vahel kaotatakse tollimaksud (Euroopa Komisjon, 2014, lk 4). Vabakaubanduslepingute peamine eesmärk on tagada kaubandusele ja investeeringutele soodne keskkond ja seeläbi parandada riikide majanduslikku arengut (Crudu, Sirbu & Ignatov, 2018, p. 45). Vabakaubanduslepingu üks peamisi põhimõtteid on kauba päritolu küsimus. Vabakaubandusleping annab allakirjutanud riikidele sooduskohtlemise, kuid seda ainult nende kaupade puhul, mis pärinevad nendest riikidest. Kolmandate riikide kaupadele ei võimaldata sooduskohtlemist. Päritolureegleid kasutatakse selleks, et teha kindlaks, kas kaup on toodetud liikmesriigis ning sel juhul on kaup tariifidest täielikult või osaliselt vabastatud. Kuigi esmastele toodetele, nagu mineraalid või köögiviljad, võib päritolu reeglite rakendamine olla lihtne, siis tänapäevased tööstuskaubad koosnevad erinevatest osadest, mis pärinevad erinevatest allikatest ning nende kaupade päritolu määramine ei ole nii lihtne, kui tundub. (Bergami, 2017, p. 12) Lisaks lepingutele, mis puudutavad kõiki lepinguga liitunud riike, on tollipoliitika elluviimisel mõeldud ka väiksemate üksuste, ettevõtete, peale.

Erinevate riikide tollid hindavad ettevõtete tegevust, et anda ettevõttele volitatud ettevõtja staatus (inglise keeles *Authorised Economic Operator*, edaspidi AEO) (Adomavičiūte, 2014, p. 42). Euroopa Liidus ja partnerriikides näitab AEO staatus, et ettevõtte on oma tollitoimingutes usaldusväärne ning ta saab kogu EL-is kasutada AEO staatusega ettevõtetele mõeldud tollisoodustusi. Peamine soodustus, mis antud staatusega kaasas käib, on tollikontrollide vajaduse ja seeläbi ka füüsiliste kontrollide arvu vähenemine. Tänu AEO staatusega ettevõtetele saab toll suunata oma ressursid konkreetsetele riskifaktoritele ning tegeleda nende tõsiste riskide maandamisega. (Raamatupidamis- ja maksuinfoportaal, 2008) AEO loodi ja on EL-i tolliliidus olnud kasutusel alates 2008. aastast (Adomavičiūte, 2014, p.

46). AEO staatus mõjutab vaid seda ettevõtet, kes on staatuse pälvinud ning tolliametnik rakendab vaid tema suhtes teatavaid soodustavaid meetmeid, kuid riikidevahelised kokkulepped hõlmavad palju rohkem osapooli ning annavad kõigile kokkuleppega liitunutele teatavad soodustused või eelised.

Tollipoliitika kuulub kaubanduspoliitikasse ning selle peamised eesmärgid on riigi majanduse kaitse, kaubandus- ja maksebilansi tasakaalustamine ning riigieelarve tulude suurendamine. Tollipoliitikat rakendatakse peamiselt kaubanduse reguleerimise kaudu ning tollipoliitika elluviimiseks on loodud riikidevahelised üldtunnustatud kokkulepped ja lepingud. Tollipoliitika elluviimisel on seatud tolliasutustele ja -ametnikele eesmärgipärased ülesanded, mille täitmine ja järgimine on iga tolli ülesanne, kuid mille täitmisel tuleb lähtuda kindladets reeglitest ja alustest.

## **1.2 Tolli eesmärgid ja ülesanded ning tolli tööd mõjutavad tegurid**

Toll lähtub oma tööülesandeid tehes kindlatest strateegilistest eesmärkidest ning ka paljudest erinevatest teguritest, milleks on nii õigusaktides sätestatu kui ka tolliametniku teadmised ja kogemused. Tolliametnik peab tööülesandeid tehes lähtuma sellest, mis kaubaga on tegu, mis tolliprotseduuril kaup on ning pöörama tähelepanu võimalikele riskidele, mis on seotud isiku või ettevõttega, kes on kauba riiki sisenemisega seotud.

Erinevatel tolliasutustel üle maailma võivad mingil määral olla erinevad organisatsioonilised struktuurid, funktsioonid ja ülesanded, mis sõltuvad riigi vastutusalast ja pädevuste jaotusest, samuti riigi asukohast (Pētersone, Ketners & Laurinavičius, 2016, p. 592). Lisaks nendele teguritele sõltuvad tolli ülesanded riigi olemasolevatest ressurssidest ja juhtimisstiilist (Ketners & Peterson, 2013, p. 207). Kuigi teatud määral võivad tolli ülesanded riikide lõikes erineda, tuleb peamiselt siiski lähtuda rahvusvahelistes õigusaktides sätestatust.

Suurema osa tolli töö tegemisest ja korraldamisest paneb paika tolliseadustik – tollitöö tähtsaim alusdokument. Tolliseadustik ei puuduta ainult ühte riiki ja selle tolli tööd, vaid on rahvusvaheline tollitöö ja kaubanduse vahend, mis peab olema rahvusvaheliselt kinnitatud ja peab vastama GATT/WTO nõudmistele ning maailmas heaks kiidetud erialakeelele. (Kiik,

2007, lk 95) Tolliseadustik sätestab lisaks muule tolli üldeeskirjad ja protseduurid ning tolliametniku õigused ja kohustused.

Tollil on õigus kasutada piiriületuspunktis või parvlaeva- ja lennuliinifirmade poolt kogutud broneeringuteavet, mida kasutatakse kontrollobjektide valimiseks. Riskianalüüsi käigus valitakse isikud tollikontrolliks välja. (Hörnqvist, 2006, p. 24) Kontrollobjekti võib tolliametnik välja valida ka ilma, et seal oleks kindel kahtlus konkreetse salakaubaveo kohta. Kui näiteks kontrollitav objekt on seotud mingi konkreetse riskiprofiiliga või kui tolliametnik leiab intuitsiooni või kogemuse põhjal, et objekti tuleb kontrollida, siis ta seda ka teha võib. Inspektor võib paluda piiriületajalt pagasi avamist ja kontrollida näiteks narkootikumide, relvade, alkoholi, tubaka või lapsporno olemasolu ja seda ilma, et oleks vaja põhjendada oma otsust ja tegevust. (Hörnqvist, 2006, p. 25) Kui kindel kahtlus puudub ning isik valitakse kontrolli juhuslikult, on tegemist juhuvalikuga.

Juhuslike kontrollide vastand on valikulised kontrollid. Sõna „selektiivne“ tähendab mõnikord lihtsalt seda, et mitte iga piiriületajat ei kontrollita füüsiliselt. Arvestades kontrollimiseks kättesaadavaid ressursse ja täiendavat eesmärki seaduslikule kaubandusele minimaalselt sekkuda, ei ole võimalik kontrollida kõiki sõidukeid, konteinereid ja reisijaid. Kontrollobjekti välja valmise taga võivad olla luureandmed, tolliametniku teadmised ja kogemused, narko- või tubakakoera markeering või riskiprofiili kriteeriumid. (Hörnqvist, 2006, p. 25) Riskikriteeriumiteks võivad olla näiteks andmed kauba saatja ja saaja kohta, kauba päritoluma, kauba nimetus ja kood, kogus ja hind ning valed andmed deklaratsioonis (Maksu- ja Tolliamet, 2014). Need ei ole aga kõik võimalikud viisid, kuidas tolliametnik jõuab otsuseni, et kaupa või isikut peab kontrollima (Hörnqvist, 2006, p. 25). Tolli ülesanne on teatud riskidega kaupade liikumisel silma peal hoida ja vajadusel nende kaupade liikumist takistada.

Juba ammustest aegadest on tolli üheks tähtsaimaks tegevusvaldkonnaks olnud võitlus salakaubaveo ja muude ebaseaduslike tegevuste vastu, mis on seotud kaubavahetusega. Salakaubavedu, mis tähendabki ebaseaduslikku kauba vedu, peetakse umbes sama vanaks kui tolli. Kaupade salajase impordi ja ekspordi ning muude ebaseaduslike kaupade liigutamiste taga on alati olnud kasusaamise tahe ning soov rikastuda. (Kiik, 2007, lk 90-91) Kuid ühe inimese rikastumine salakauba arvelt võib samal ajal kaasa tuua ohu kellegi teise tervisele ja heaolule.

Tollil on märkimisväärne terviseiga seotud roll, mis tähendab ebaseaduslike ravimite, uimastite ja ohtlike toodete ringlemise peatamist, tehes seda koostöös riiklike terviseasutustega. Tollil on õigus avada pakke, põhjalikult läbi vaadata kaupu ning konfiskeerida need, kui on kindel kahtlus, et kaup ei vasta nõuetele või kui tegemist on ebaseadusliku kaubaga. (Ting, Ting, Soh, AJJ & Lee, 2017, p. 259) Rahvusvahelises logistikas on osades riikides tolli nimetatud ka riigi pudelikaelaks (Morini, 2015, p. 341). Pudelikaela metafoori võiks võrdsustada riigipiiriga, kus pudel on riigi siseturg ning kõik väljaspool pudelit on välisturg.

Välisturgudel ja siseturul tegutseb riik erinevatel põhimõtetel. Mõjutamaks väliskaubandust, rakendab riigi valitsus majanduspoliitilisi meetmeid. Üheks kõige vanemaks ja olulisemaks kaubanduse piiramise tüübiks on tollimaksud. Tollimaks on peamiselt imporditavalt kaubalt võetav maks, mis aga muudab kauba hinna kallimaks ja paneb välismaise kauba müüja siseturul tegutseva müüjaga ebavõrdsesse olukorda, sest siseturul müüakse kaubad tollimaksuvabalt. (Ebre, 1996, lk 5) Rahvusvahelise tarneahela kaubanduse kulud on suured, isegi formaalsete tõkete puudumisel. On oluline, et kõik huvirühmad, nii eraõiguslikud kui ka avalik-õiguslikud organisatsioonid, toetaksid efektiivset ja tõhusat piirikontrolli protsessi. (Arsyida, van Delft, Rukanova & Tan, 2017, p. 1)

Kaubavoogude suurenemine kogu riigipiiril on tihedalt seotud väliskaubanduse kasvuga. Kaupade import riigi territooriumile ei ole võimalik ilma tolli olemasolu ja kontrollita. (Krashennikova, 2012, p. 67) Tollil on suur roll kaubanduse hõlbustamise toetamisel. Tollil on vaja kaubanduse tõhusaks toimimiseks ja rahvusvahelise kaubanduse kasvuks. Lisaks on tollil märkimisväärne roll majanduse arengus. Tolliasutused saavad neid eesmärke veelgi täiendada rakendades lihtsaid, prognoositavaid ja kiireid protsesse, mis toovad kaasa kulude vähenemise ja tollivormistusele kuluva aja lühenemise ning lisaks suurendavad tollisüsteemide usaldusväarsust. Rahvusvaheline kaubanduse hõlbustamise meetmete ühine näitaja on imporditud kaupade vabastamise aeg. (Lemgruber, Masters & Cleary, 2015, p. 45) Lisaks kaubanduse ja majanduse arendamisele on tollil oluline roll ka sisejulgeoleku valdkonnas.

Toll on üks sisejulgeoleku valdkonna suurimaid ja keerulisemaid komponente. Imporditavate kaupade suhtes, mis rikuvad kaubamärke, ärinimesid või autoriõigusi, on tollil nende konfiskeerimisõigus. Toll tegeleb kaubamärke ja autoriõigusi rikkuvate imporditavate toodete konfiskeerimise ja leviku takistamisega, samal ajal pakkudes kaubamärkide omanikele piiratud

kaitset võltsitud kaupade turule toomise eest. Tahtliku ja ebaseadusliku kaubamärgiga kaubaga äritsemise eest on ette nähtud karistused. Kaubamärkide autoriõiguste saatmine vastavale ametile muudab rikkumiste administreerimise kiiremaks ja kulutõhusamaks. Kui toll leiab, et kaubamärgi originaalsust ei ole võimalik kindlaks teha, võib toll esemed konfiskeerida ning määrata rahatrahvi. (Joffrion, 2011, p. 106) Tollipoliitika järgi on ametnikud volitatud kinni pidama vaid kaupu, mille suhtes on põhjendatud kahtlus, et toode rikub föderaalset registreeritud kaubamärki (Joffrion, 2011, p. 107). Et maksimaalselt kaitsta oma riigi siseturgu ja -julgeolekut, tuleb vaadata kaugemale ja leida võimalikke ohte ka naaberriikidest ning teha koostööd kaugemate riikidega.

Tolli tegevus on väga oluline ülemaailmses majandustegevuses. Ülemaailmne kaubandussüsteem ei ole täielikult kaitstud terrorismi eest ning see võib maailmamajandust tõsiselt kahjustada. Oluline roll on tollil ka riigi finantshuvide ja julgeoleku turvamises ning toll on osa riiklikest organisatsioonidest, kel on õigus ja ligipääs kaupade üle piiri liikumisele. Seega on tolliametnikel ainulaadne positsioon ja võimalus tagada ülemaailmse tarnevõrgu turvalisus ja aidata kaasa sotsiaalsele ning majanduslikule arengule, kogudes makse ning hõlbustades kaubandust. Rahvusvahelise terrorismi kasv ning relvade, võltsitud ja ohtlike kaupade liikumise suurenemine on ohustanud riikide, EL-i, kogu maailma julgeolekut. See omakorda on kaasa toonud uued väljakutsed, millega toll üle maailma silmitsi seisab. (Adomavičiūte, 2014, p. 42) Üheks ülemaailmseks ohuks ja probleemiks on organiseeritud kuritegevus.

Organiseeritud kuritegevus kujutab endast tõsist ohtu mis tahes riigi sotsiaalsele ja majanduslikule arengule. Sel põhjusel ei saa sellist tüüpi kuritegevuse vastane võitlus jääda ainult riigipiiride ülesandeks, vaid peab põhinema riikidevahelisel koostööl, mis hõlmab tolliametite vahelist koostööd. Iga tolliameti strateegiline otsus ja ülesanne on kaitsta riigi kodanike ja ühiskonna tervist ja ohutust. Tolli pädevuses on kuritegevuse, mis oma tunnuste poolest on organiseeritud kuritegevus, avastamine ning selle kuritegevuse ennetamine. (Sazdovska & Davitkova, 2016, p. 155) Kõigele muule lisaks on tolli ülesanne ka keskkonnateemalise ohu ennetamine.

Keskkonnakaitseks meetmeks on kaitse ohustatud taime- ja loomaliikide üle. Tolli ülesanne on kontrollida CITES nimekirjas olevate ohustatud taime- ja loomaliikidega

kauplemist, et väljasuremisohus liikide pealt keegi ebaseaduslikult tulu ei teeniks või keskkonnale ohtlikud liigid riiki ei satuks. (Euroopa Komisjon, 2014, lk 3)

Lisaks inimeste ja loomade kaitsele kaitseb toll ka kultuuripärandit ja takistab väärtuslike kunstiteoste ebaseaduslikku üle piiri toimetamist (Euroopa Komisjon, 2014, lk 3). Riigid hoiavad kultuuriväärtustena nii enda kui ka teiste riikide kultuurilise tähtsusega esemeid ning nende esemete riigist välja laskmine toob riigile kaasa nii materiaalselt kahju kui ka kultuurilist vaesumist. Riigipiiril töötavad inimesed, kelleks peamiselt on tolliametnikud, peavad seega olema kursis ka kunstiväärtusi puudutava informatsiooniga ning nende ettevalmistuse üks osa on kunstialaste teadmiste omandamine. (Soll, 1994, lk 4) Toll peab kaupade liikumisel hoolega silma peal hoidma, et väärtuslikke kultuuriesemeid riigist või piirkonnast salaja välja ei viidaks (Euroopa Komisjon, 2014, lk 3).

Toll vastutab kõigi riiki sisenevate ja riigist lahkuvate kaupade eest (Hörnqvist, 2006, p. 31). Samas see ei tähenda, et tolliametnikud vaatavad kõik konteinerid läbi, et leida kõik võimalikud rikkumised (Joffrion, 2011, p. 107). Enamus riikides jaguneb toll organisatsiooniliselt kaheks sektsiooniks, millest üks tegeleb seadusliku kaubandusega ja teine ebaseadusliku kaubandusega. Mõlemad ülesanded viiakse läbi samaaegselt ja viisil, mis peaks võimalikult vähe sekkuma seaduslikku kaubandusse ja samal ajal võimalikult palju ebaseaduslikku kaubandusse. (Hörnqvist, 2006, p. 31) Kui kauba seaduslikkust või klappivust dokumentides kirjas olevate andmetega on vaja kindlaks teha, tuleb saadetises olev aine või kaup saata hinnangu saamiseks ekspertidele.

Laborites testimine on sageli kriitiline tegur mitmetes tollivaldkondades, sealhulgas tariifses klassifitseerimises, vabakaubanduslepingute soodustuste saamise õiguses ja välja selgitamiseks, kas imporditud toode kuulub dumpinguvastase juhtumi kohaldamisalasse. Näiteks peavad mõned rõivatooted vastama kindlaksmääratud laboratoorsetele testidele, et neile kohaldatakse soodsamaid tollimaksusätteid. (Hadfield, 2015, p. 346) Lisaks tollimaksusoodustustele võib kaup teatud tingimustel saada soodustusi ka tollikontrollis.

Eksporditud toiduainete ja põllumajandustoodete vabastamiseks tollikontrollist tuleb laiaulatusliku riskianalüüsi põhjal põhjalikult üle vaadata sellised tegurid nagu ettevõtte juhtimise standardid, toodete omadused ning sihtriigi importimise nõuded. Riskianalüüsi ja -juhtimist rakendatakse vastavalt kauba kategoriale ning suurema riskiga ettevõtted ja nende

kaubad tuleb võtta tollikontrolli alla. (State General Administration of Quality Supervision, 2012, p. 85) Tolliseadustiku artikli 128, mis sätestab riskianalüüsi, järgi tagab riskianalüüsi tegemise ja saadud analüüsi vastuste põhjal vajalike meetmete kasutusele võtmise tolliasutus (Euroopa Parlament ja Euroopa Liidu Nõukogu, 2013). Toll otsustab peale riskianalüüsi, kuidas ning mis meetmeid edasi kasutada, kuid antud meetmed peavad olema kooskõlas ka seaduste ja õigusaktidega. Tolli töö ja ülesannete täitmisel tuleb lähtuda paljudest asjadest ning paratamatult võib tehtud otsustele ja tegudele kaasneda ka negatiivseid tagajärgi.

Võib juhtuda, et tollimeetmete rakendamise käigus rikutakse tahtmatult tollieeskirju kaupade sisenemisel, väljumisel, transiidil või üleandmisel. (Drobot, Klevleeva, Afonin & Gamidullaev, 2017, p. 551) Tollis tehtavad protseduurid võivad takistada ka väliskaubanduse sujuvat liikumist, muuta prognoosimised keerulisemaks ja lisada aega ja kulusid, mis ei lisa kaubale mingit väärtust (Morini, 2015, p. 342). Tolliseaduste ja -eeskirjade täitmise tagamiseks peavad kontrollmeetmed olema vastutustundlikult valitud ning proportsionaalsed hinnatud riski tasemega. See aitab kindlaks määrata riskikohad ja toetab juhtimisotsuseid selle koha pealt, kuidas jaotada nappe ressursse tõhusalt. (Drobot, Klevleeva, Afonin & Gamidullaev, 2017, p. 551) Ressursside kasutamise tõhususe suurendamist võiks ka nimetada üheks tolliasutuste strateegiliseks eesmärgiks (Pētersone, Ketners & Laurinavičius, 2016, p. 592).

Tollil on väga suur ülesanne kaitsta riigi ja rahva tervist ning heaolu, takistades ebaseaduslike ja ohtlike kaupade levikut samal ajal soodustades ausat kaubandust. Tolli tööd mõjutavad paljud tegurid, mida tolliametnik peab oma igapäevatöös arvesse võtma ja oma töös rakendama. Olenevalt sellest, kust maalt, mis kaup, mis koguses ja mis lepingu alusel liigub, teeb tolliametnik riskianalüüsi ning kaubaga edasi toimetamisel rakendab kindlaks määratud reegleid. Iga kaup ja selle kontrollimine on erinev ning tolliametnik peab oma kogemuste ja teadmiste ning muude asjaolude põhjal tegema parima võimaliku valiku kauba kontrollimise meetme ja kontrollimise vajaduse kohta.



### 1.3 Tolliliidust välja astumine Brexiti näitel

Euroopa Liit on üks paremaid näiteid tolliliitudest, sest on asutatud üle 50 aasta tagasi ning täidab tänase päevani oma ülesandeid. Hetkel on EL-i tolliliidus 28 liikmesriiki, kuid esimest korda Euroopa Liidu ajaloos on üks liikmesriikidest andnud teada oma soovist liidust lahkuda. Selleks riigiks on Ühendkuningriik. Kolm aastat tagasi alguse saanud Brexit saab plaanikohase lõpu 2019. aasta sügisel ning väljaastumisest alates saab ÜK-st EL-i jaoks kolmas riik, mis toob kaasa palju muutusi nii tolli kui ka kaubanduse valdkonnas. ÜK lahkumise kohta EL-st on olemas kaks võimalikku stsenaariumi, millest üks peale tähtaega käiku läheb.

Ühendkuningriik teatas 29. märtsil aastal 2017 Euroopa Ülemkogule Euroopa Liidu lepingu artikli 50 kohase teatega, et soovib Euroopa Liidust välja astuda (Euroopa Komisjon, 2018). Sel kuupäeval algas kahe aasta pikkune periood läbirääkimisteks ning periood pidi lõppema 29. märtsil aastal 2019. Lahkumislepingu jõustumise kuupäev oli algselt perioodi viimasele päevale järgnev päev ehk 30. märts 2019. (Maksu- ja Tolliamet, 2018a) Lahkumislepingus oleks kirjas sätted, mis puudutavad üleminekuperioodi ning kaupade liikumist EL-i ja Ühendkuningriigi vahel. Lahkumisega kaasneks üleminekuperiood, mis kestaks kuni 31. detsembrini 2020 aastani. Kuna läbirääkimised lahkumise ning lahkumisleppe üle on veel käimas, ei ole veel teada, kuidas üleminekuperiood hakkab välja nägema ning kui kaua see kestab. (Maksu- ja Tolliamet, 2018a) ÜK lahkumisel EL-st on aga kindel põhjus, mida seletatakse järgmises lõigus.

Ühendkuningriik on öelnud, et soovib lahkuda EL-st peamiselt selle tõttu, et soovib vabadust pidada läbirääkimisi vabakaubanduslepingute sõlmimiseks teiste riikidega ning kehtestada oma välistariifid. Nad ei oleks saanud seda teha olles osa tolliliidust, sest tolliliidul on kehtestatud ühtes tariifid kolmandate riikide suhtes. (Goodwin, 2017, p. 12) Kuigi ÜK on oma soovist teada andnud ning protsess väljaastumiseks on käimas, ei tea veel keegi täpselt, milline on lõpplahendus.

EL-i ja Ühendkuningriigi vaheliste lahkumisläbirääkimiste kohta on kaks võimalikku stsenaariumi. Sõltumata sellest, kas Ühendkuningriigi ja EL-i vahel sõlmitakse lahkumisleping või mitte, muutuvad nende kahe omavahelised suhted palju, sest mõlemal juhul saab

Ühendkuningriigist mitteliikmesriik ehk kolmas riik. Peamiseks suureks muutuseks on asjaolu, et kolmandal riigil ei ole samasuguseid õigusi ja hüvesid, mis on olemas liikmesriigil. (Maksu- ja Tolliamet, 2018a) Kolmas riik on riik, mis ei kuulu Euroopa Liitu ehk ei ole Euroopa Liidu liikmesriik (Euroopa Komisjon, 2018).

Kaks võimalikku lahendust Ühendkuningriigi väljaastumiseks on kas lahkumislepingu sõlmimine ja üleminekuperioodi paika panemine või lahkumine ilma lepingu sõlmimise ja üleminekuperioodita. Lepingu sõlmimise puhul oleks algselt pidanud Ühendkuningriik EL-st välja astuma 29. märtsil 2019 ning üleminekuperiood oleks kestnud 31. detsembrini 2020. Üleminekuperioodi lõpuni on kuningriik tollivormistuse seisukohast justkui EL-i liikmesriik. See tähendab, et kaubad EL-i ja kuningriigi vahel liiguvad vabalt perioodi lõpuni ning eeskirju ja piiranguid, mida kohaldatakse kolmandate riikide suhtes, ühendkuningriigi suhtes üleminekuperioodil ei rakendata. Kaubad tuleb tollis deklareerida alates ajast, mil üleminekuperiood on lõppenud. (Maksu- ja Tolliamet, 2018a)

Kui aga üleminekuperioodi ja lepingu sisus ühisele arvamusele ja kokkuleppele ei jõuta, lahkub Ühendkuningriik EL-st ilma üleminekuperioodita. Sellisel juhul saab Ühendkuningriigist EL-st lahkumisel kolmas riik ja kaupade vaba liikumine EL-i ja kuningriigi vahel lõpeb. Sel juhul rakendatakse kuningriigi suhtes kolmanda riigi sätteid ning kauba liikumiseks on vajalik tollivormistus ehk importijad ja eksportijad vastutavad selle eest, et kaup oleks tollis deklareeritud. Piiridel tehtavad tolliformaalsused toovad aga omakorda kaasa viivitusi kauba liikumisel ning muudavad kaupade liikumise ajakulukamaks. Kui lepingut ei sõlmita, kaotavad kehtivuse ka kõik Ühendkuningriigi aktsiisiload. (Maksu- ja Tolliamet, 2018a) Algselt paika pandud kuupäevadest on saanud uued tähtajad ning peale mitmeid läbirääkimisi on jõutud otsuseni anda ÜK-le aega juurde kuni sügiseni 2019.

Ühendkuningriigi peaministri Theresa May mitmete tagasilükatud lahkumislepete ja lahkumislepingu mitte ratifitseerimise tõttu ÜK Parlamendis olid EL-i liidrid nõus andma ÜK-le Brexiti edasilükkamiseks lisa-aega. Euroopa Ülemkogu võttis vastu otsuse pikendada ÜK väljaastumise perioodi kuni 31. oktoobrini 2019. Juhul, kui lahkumislepingu ratifitseerimistegevused viiakse lõpule enne antud tähtaega, võib artikli 50 lg 3 järgi ÜK lahkumisleping jõustuda ka varem. Sel juhul lahkub ÜK liidust kalendrikuu, mis järgneb ratifitseerimise lõpetamise päevale, esimesel päeval. Kui aga enne paika pandud tähtaega

ratifitseerimist ei toimu, lahkub ÜK EL-st 1. novembril aastal 2019. (Maksu- ja Tolliamet, 2019a) Olenemata sellest, kumb variant käiku läheb, toob väljaastumine endaga kaasa palju muudatusi ning uusi olukordi.

Peamised tagajärjed, mis väljaastumise kuupäevast jõustuvad, on seotud tolliga ning kaudse maksustamisega. Kooskõlas 9. oktoobri 2013. aasta määrusega (EL) nr 952/2013, mis sätestab tolliseadustiku, kohaldatakse Ühendkuningriigist EL-i toodavate või sinna viidavate kaupade suhtes tollijärelevalvet ning võidakse ka kohaldada tollikontrolle. See tähendab, et lisaks kõigele muule kohaldatakse tolliformaalsusi, kauba kohta tuleb esitada deklaratsioonid ning tollil on õigus nõuda tagatis tollivõlgade, mis võivad tekkida või on juba tekkinud, katteks. Lisaks kohaldatakse Ühendkuningriigist toodavate kaupade suhtes nõukogu 23. juuli 1987. aasta määrust (EMÜ) nr 2658/87 tariifi- ja statistikanomenklatuuri ning ühise tollitariifistiku kohta, mis tähendab, et kaubale kohaldatakse vastavalt määrusele tollimakse. (Euroopa Komisjon, 2018)

Peale ÜK väljaastumist ei kohaldata tema suhtes enam EL-i tollieeskirju. ÜK-st saab kogu ülejäänud EL-i jaoks kolmas riik, kellega EL-il puuduvad sooduskaubandussuhted ning teised tollialased kokkulepped või lepingud. (Euroopa Komisjon, 2019a) Lisaks sellele kaob ÜK-l peale lahkumist ligipääs Liidu tolli IT-süsteemidele (Euroopa Komisjon, 2019a) ning Liidu territooriumil kaotavad kehtivuse erinevad load ja õigused, nagu näiteks volitatud ettevõtja staatus, mille on välja andnud ÜK toll (Euroopa Komisjon, 2018). EL-i tolliasutuste välja antud load jäävad üldjuhul kehtima, kuid võib esineda vajadus neid muuta. Muutused hõlmavad ka sooduspäritolu küsimusi. Peale kolmandaks riigiks saamist ei kehti ÜK suhtes enam EL-i sooduskaubanduslepingud. (Euroopa Komisjon, 2019a)

Samuti kaasnevad väljaastumisega erinevad keelud ja piirangud kauba suhtes. Keelde ja piiranguid kohaldatakse avalikkuse, julgeoleku, inimeste, loomade ning taimede kaitseks ning rahvuslike kultuuriväärtuste kaitseks. (Euroopa Komisjon, 2018) EL-i õigusaktide kohaselt peab EL-i toodav kaup vastama erinevatele eeskirjadele, mis puudutavad tervist, ohutust ja keskkonda. Peale välja astumist kohaldatakse ÜK-st imporditava kauba suhtes neid eeskirju ning tolli kohustus on kontrollida kauba vastavust antud eeskirjadele. (Euroopa Komisjon, 2019a)

Ühendkuningriigi väljaastumine ei mõjuta aga ainult tolli- ja maksuvaldkonna ametiasutusi, vaid ka ettevõtjaid ja eraisikuid, kes on Ühendkuningriigiga kaubandussuhetes (European Commission, 2018). Kauplejad saavad endale täiendavaid kohustusi paberite täitmise näol. Dokumentideks, mida täitma peab, on näiteks impordideklaratsioonid, kuid suurema osa neist saab täita ka elektrooniliselt, mis peaks aitama limiteerida kulutusi ja viivitusi. Mõlemapoolse teabe levitamiseks oleks võimalik piirata riskipõhiste kontrollide viivituste ulatust. (Goodwin, 2017, p. 11) On oluline, et lisaks liidu ja liikmesriikide ametiasutustele valmistuksid väljaastumiseks ka eraõiguslikud isikud. Olukord on ebamäärane ning väljaastumislepingu sisu ei ole kindel, kuid ettevõtjatele tuletatakse meelde õiguslikke tagajärgi, mis saavad Ühendkuningriigi lahkumisega EL-st ning millega nad sel juhul arvestama peavad. Kui väljaastumislepingus ei tehta tulevikus teisi kokkuleppeid, ei kohaldata Ühendkuningriigi suhtes tolli ja kaudset maksustamist sätestavaid EL-i eeskirju alates väljaastumiskuupäevast. (Euroopa Komisjon, 2018)

Ühendkuningriigi otsus lahkuda EL-i tolliliidust toob suure tõenäosusega endaga kaasa füüsiliste tollipiiride kehtestamise. See omakorda toob kaasa suuremad halduskulud ja viivitused kaupade liikumisel ning Ühendkuningriigis tehtud arvutused näitavad, et sellise tollikontrolli kehtestamine vähendab ÜK SKP-d 2030. aastaks 0,7-1,3% võrra. (Goodwin, 2017, p. 11) Märkimisväärse osa ÜK ekspordi- ja impordikaubandusest toimub EL-i liikmesriikidega ning ÜK on peamiste EL-i liikmesriikide kaubanduspartnerite netoimportija (Bergami, 2017, p. 6). Suurbritannia on Eesti jaoks importijate riikide seas 10. kohal (Statistikaamet, 2019a). Muutusi kaasneb Brexitiga palju, kuid tehes koostööd on võimalik piirata tekkivaid kahjusid mõlema poole jaoks.

Administratiivseid kulusid oleks võimalik vähendada vabakaubanduslepingu sõlmimisega kolmandate riikide ja EL-i vahel. Tollipiiride kehtestamine tekitaks nii logistilisi probleeme kui ka infotehnoloogilisi probleeme. Kui Ühendkuningriik ja EL ei suuda üleminekumeetmetes kokku leppida, peab uus infrastruktuur väga lühikese aja jooksul käima minema ja tööle hakkama. See võib omakorda kaasa tuua erinevad probleeme ja häireid tolli töös. (Goodwin, 2017, p. 11) Lisaks tolliametnikele ja eraisikutele mõjutab ÜK välja astumine ka kaubandust.

Tolliametite poolt vastu võetud poliitikad, haldusprotseduurid ja regulatiivmeetmed võivad avaldada ülemaailmsetele tarneahelatele märkimisväärset mõju (Benson, 2014, p. 685). Kui Ühendkuningriik peale EL-st välja astumist ei ole enam Euroopa tolliliidu liige, on tõenäoline, et ta peab sõlmima ning seejärel oma tegevuses lähtuma mingisugusest vabakaubanduslepingust (Bergami, 2017, p. 12). Kas ja kuidas ÜK ja EL-i vaheline koostöö toimima hakkab, ei ole veel teada. Lisaks võib tekitada küsimusi EL-i edasine töö ilma Ühendkuningriigita.

Kuigi ÜK on EL-is suure tähtsusega majandusjõud, on kaheldav, et Brexiti tagajärjel teiste 27 liikmesriigi vaheline koostöö muutub halvemaks või üldse katkeb. On aga väga tõenäoline, et Brexiti tagajärjel peab Euroopa Liit hakkama mõtlema sellele, kuidas tulevikus toimida, aga kuidas see olema saab, ei tea hetkel veel keegi (Bergami, 2017, p. 13). ÜK on märkimisväärne EL-i kaupade importija ning seega oleks kõigile 27 liikmesriigile kasulik tagada mõlemale poolele sobiv olukord. Hetkel on ainuke kindel asi Brexiti osas selle ebakindlus ja ebakindlus ei ole kummagi poole jaoks hea (Bergami, 2017, p. 14). EL-st lahkumise otsuse täielik mõju on hetkel teadmata sellepärast, et Ühendkuningriik on esimene riik, kes Euroopa Liidust lahkub ning seetõttu ei ole sellel protsessil ajaloolist tausta ja puudub kindlus selle kohta, millise mudeli võiks lahkumise aluseks võtta (Bergami, 2017, p. 2).

Ühendkuningriigi kolme aasta pikkune Euroopa Liidust väljaastumise periood saab läbi aastal 2019. Väljaastumine mõjutab nii tolliametnikke ja nende tööd kui ka deklarante, ettevõtteid, eraisikuid ja kaubandust ÜK ja liikmesriigi vahel. On palju segadust ja teadmatust, mis täpselt peale välja astumist saama hakkab, kuid mõlemale osapoolle on oluline leida sobivaim lahendus ning teha endast olenev, et koostööd jätkuks, kaubandus sujuks ja majandus toimiks. Empiirilisel viisil on varem hinnatud Maksu- ja Tolliametis Brexiti võimalikku mõju Eestile, mida tehti aastal 2018, kuid lisaks on nüüd oluline uurida Brexiti võimalikku mõju Eesti tolliametnike tööle.

## **2. ÜHENDKUNINGRIIGI JA EESTI VAHELINE KAUBANDUS JA SELLEST TULENEV BREXITI MÕJU TOLLILE**

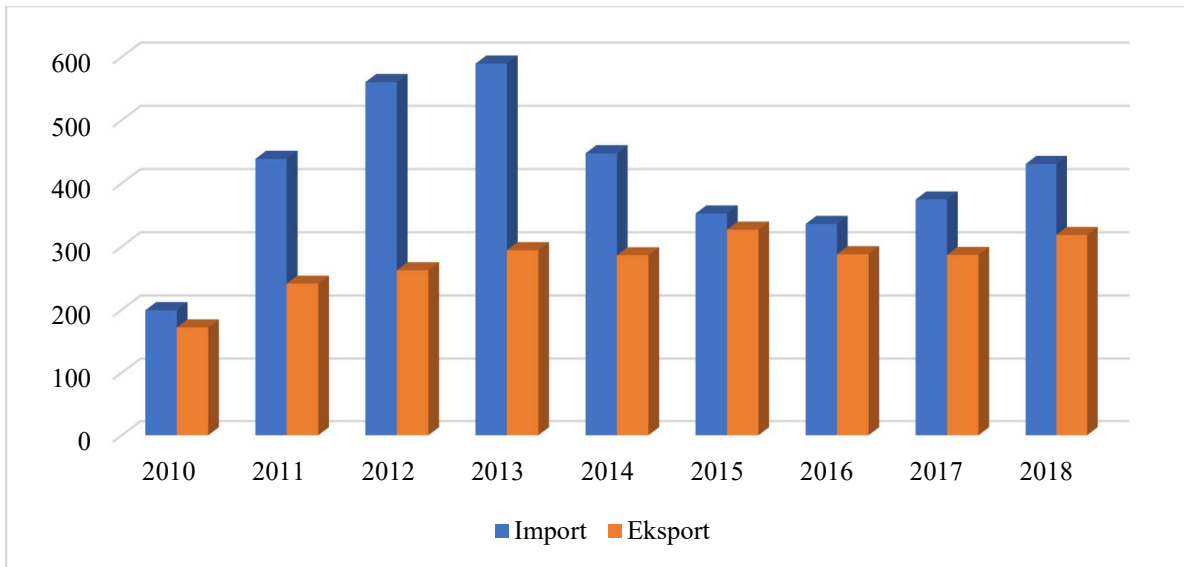
### **2.1 Kaubavood ja struktuur ning sellega seotud tollideklaratsioonide maht**

Teoreetilises osas selgus, et Brexit mõjutab nii tolliametnikke ja nende tööd kui ka deklarante, ettevõtteid, eraisikuid ja kaubandust ÜK ja liikmesriigi vahel. Nüüd on töö uurimisülesannetest lähtuvalt oluline uurida, millised kaubagrupid ja mis mahus kahe riigi vahel liiguvad ning mis on keskmine tollideklaratsioonide arv aastas, et analüüsida Brexitiga kaasnevaid võimalikke muutusi tolliametnike igapäevatöös. Selleks, et tuvastada kaubanduse struktuur ÜK ja Eesti vahel, mis võimaldab tajuda mõju suurust ja mida saab kasutada sisendina küsimustiku koostamisel, uuritakse üldist statistikat. Leitud kaubandusmahu põhjal prognoositakse deklaratsioonide arvu. Lisaks analüüsitakse õigusaktides sätestatud tolli töö regulatsioone kolmandate riikide kohta ning tolliametnike vastuseid ankeetküsitlusele, millega sooviti leida Brexiti mõju tolliametnike tööle ametnike hinnangute põhjal.

2010. aastal eksporditi Eestist ÜK-sse kaupa 172 miljoni euro eest, mis moodustas koguekspordist 1,97%. Sama aasta import on 199 miljonit eurot ning osatähtsus koguimpordist on 2,15%. Võrreldes järgmise, 2011. aastaga, on nii ekspordi kui ka impordi näitajad madalamad. 2011. aasta ekspordi kogusumma oli 241 miljonit eurot, moodustades koguekspordist 2,01%. Import sel aastal oli 439 miljonit eurot, mis on rohkem kui poole suurem võrreldes eelmise, 2010. aastaga. Import ÜK-sse aastal 2011 moodustas 3,45% koguimpordist samal aastal. (vt joonis 1 ja tabel 1)

2012. aastal oli Eestist ÜK-sse ekspordi rahaline väärtus 262 miljonit eurot, import Eestisse oli sel aastal 560 miljonit eurot. Osatähtsus koguekspordis ja -impordis oli vastavalt 2,10% ja 3,97%. 2012. aastal oli ühtlasi ka kõige suurem vahe ekspordi ja impordi väärtustel. 2013. aastal eksporditi Eestist 294 miljoni eest, mis moodustab tervikust 2,39%. Sisse toodi kaupa 589 miljoni euro eest, mis moodustab 4,24%, olles ühtlasi ka kõige suurem import ja protsent tervikust läbi valitud aastate. (vt joonis 1 ja tabel 1)

Kui eelneval kolmel aastal olid nii impordi kui ekspordi näitajad võrreldes eelmise aastaga tõusnud, siis 2014. aastal on mõlemad näitajad võrreldes 2013. aastaga langenud. Eksport oli sel aastal 286 miljonit eurot ning import 448 miljonit eurot. Ka osakaal kogutervikust on võrreldes eelmise aastaga langenud – eksport 2,38% ning import 3,25% (vt tabel 1).



Joonis 1. Eesti ja Ühendkuningriigi vaheline kaubavahetus aastatel 2010-2018 miljonites eurodes (Statistikaamet, 2019b; autori koostatud)

2015. aastal import jälle langes, olles 352 miljonit eurot, kuid eksport tõusis 327 miljoni euroni. 2016. aastal oli eksport 288 ja import 336 miljonit eurot (vt joonis 1).

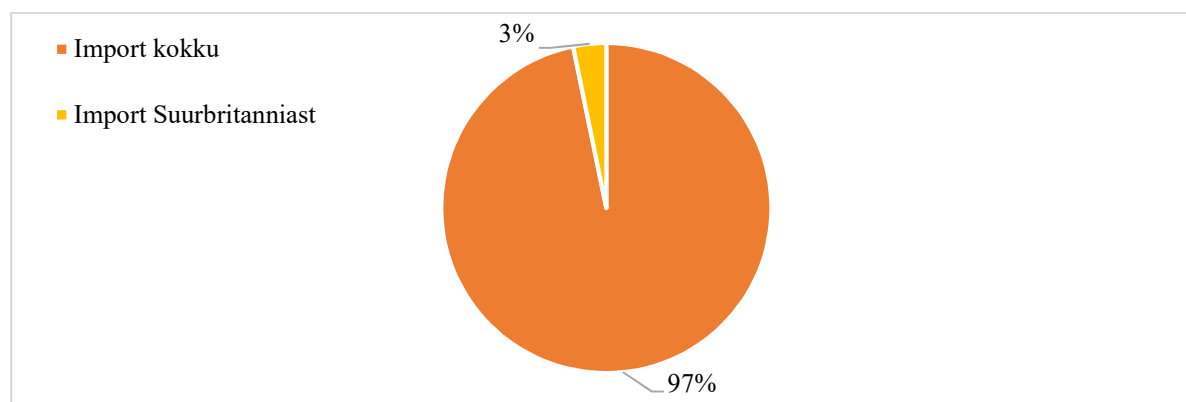
Tabel 1. Ekspordi ja impordi osatähtsus kogu tervikust aastatel 2010-2018 (Statistikaamet, 2019b; autori koostatud)

	Osatähtsus koguekspordis, %	Osatähtsus koguimportis, %
2010	1,97	2,15
2011	2,01	3,45
2012	2,10	3,97
2013	2,39	4,24
2014	2,38	3,25
2015	2,82	2,69
2016	2,42	2,48
2017	2,23	2,54
2018	2,21	2,65

2017. aastal olid näitajad üsna sarnased eelmise aastaga, olles ekspordis 287 miljonit eurot ja impordis 374 miljonit eurot. 2018. aastal oli ekspordi näitaja 318 miljonit eurot ja import oli 431 miljonit. (vt joonis 1) Viimase nelja aasta ekspordi ja impordi osakaal kogutervikust jäi läbi aastate vahemikku 2,21-2,82 protsenti (vt tabel 1).

Võrreldes Eesti ja Ühendkuningriigi vahelist kaubavahetust ja selle rahalist väärtust saab öelda, et imporditud kaupade koguväärtus on viimasel üheksal aastal olnud läbivalt kõrgem, kui ekspordil (vt joonis 1). Viimase üheksa aasta jooksul on eksport Ühendkuningriiki moodustanud koguekspordi mahust keskmiselt 2-3% ning olnud aastate vältel stabiilne. ÜK-st imporditud kaupade osatähtsus ei ole nii stabiilne olnud, kuid on aastate lõikes olnud samuti alla viie protsendi, jäädes vahemikku 2,15-4,24 protsenti. (vt joonis 1 ja tabel 1) Joonis 1 ja tabel 1 põhjal saab öelda, et Ühendkuningriigi väljaastumine ja kogu Brexiti protsessi ebakindlus ei ole 2018. aasta lõpu seisuga kahe riigi vahelist kaubavahetust mõjutanud ning impordi ja ekspordi arvnäitajad on endiselt samas mahus ja samal tasemel, mis nad on läbi viimase üheksa aasta keskmiselt olnud.

Ühendkuningriik on pikalt olnud Eesti kaubanduspartnerite nimekirjas esimese kümne riigi seas viimastel kohtadel või järgmise kümne riigi alguses, aastate vältel 9.-11. kohal. 2017. aastal asus riik Eesti kaubavahetuspartnerite loetelus 10. kohal, 2016. aastal oli ta 11. kohal. 2017. aastal moodustas Ühendkuningriigi ja Eesti vaheline kaubavahetuse kogukäive Eesti kaubavahetusekogumahust 2,3%. (Välisministeerium, 2018)



Joonis 2. Suurbritanniast imporditava kauba osakaal kogu impordist aastal 2018  
(Statistikaamet, 2019a; autori koostatud)



2018. aastal asus Suurbritannia pingereas 11. kohal (Välisministeerium, 2019). Eelmisel, 2018. aastal oli Suurbritannia Eestisse importijate riikide seas 10. kohal, moodustades koguimpordist pea 3% ehk 431 mln eurot (Statistikaamet, 2019a).

Tabelis 2 on välja toodud aastate 2010-2018 kolm peamist impordi ja ekspordi kaubagrupperi.

Tabel 2. Kolm enim imporditud ja eksporditud kaubagrupperi aastatel 2010-2018

(Statistikaamet, 2019; autori koostatud)

KOHT	IMPORT			EKSPORT		
	1	2	3	1	2	3
2010	Grupp 22 - Joogid, alkohol ja äädikas	Grupp 22 - Joogid, alkohol ja äädikas	Grupp 87 - Sõidukid	Grupp 94 - Mööbel	Grupp 94 - Mööbel	Grupp 85 - Elektrimasinad ja -seadmed
2011	Grupp 84 - Masinad ja mehaanilised seadmed	Grupp 22 - Joogid, alkohol ja äädikas	Grupp 84 - Masinad ja mehaanilised seadmed	Grupp 27 - Mineraal- kütused ja mineraalõlid	Grupp 71 - Looduslikud ja kultiveeritud pärlid, vääris- ja poolvääriskivid, väärismetallid	Grupp 85 - Elektrimasinad ja -seadmed
2012	Grupp 84 - Masinad ja mehaanilised seadmed	Grupp 22 - Joogid, alkohol ja äädikas	Grupp 84 - Masinad ja mehaanilised seadmed	Grupp 27 - Mineraal- kütused ja mineraalõlid	Grupp 85 - Elektrimasinad ja -seadmed	Grupp 94 - Mööbel
2013	Grupp 84 - Masinad ja mehaanilised seadmed	Grupp 22 - Joogid, alkohol ja äädikas	Grupp 84 - Masinad ja mehaanilised seadmed	Grupp 71 - Looduslikud ja kultiveeritud pärlid, vääris- ja poolvääriskivid, väärismetallid	Grupp 85 - Elektrimasinad ja -seadmed	Grupp 85 - Elektrimasinad ja -seadmed
2014	Grupp 84 - Masinad ja mehaanilised seadmed	Grupp 22 - Joogid, alkohol ja äädikas	Grupp 87 - Sõidukid	Grupp 85 - Elektrimasinad ja -seadmed	Grupp 94 - Mööbel	Grupp 85 - Elektrimasinad ja -seadmed
2015	Grupp 22 - Joogid, alkohol ja äädikas	Grupp 22 - Joogid, alkohol ja äädikas	Grupp 87 - Sõidukid	Grupp 44 - Puit ja puittooted, puusüsi	Grupp 94 - Mööbel	Grupp 94 - Mööbel
2016	Grupp 84 - Masinad ja mehaanilised seadmed	Grupp 87 - Sõidukid	Grupp 22 - Joogid, alkohol ja äädikas	Grupp 44 - Puit ja puittooted, puusüsi	Grupp 94 - Mööbel	Grupp 94 - Mööbel
2017	Grupp 84 - Masinad ja mehaanilised seadmed	Grupp 87 - Sõidukid	Grupp 27 - Mineraal- kütused ja mineraalõlid	Grupp 44 - Puit ja puittooted, puusüsi	Grupp 94 - Mööbel	Grupp 94 - Mööbel
2018	Grupp 84 - Masinad ja mehaanilised seadmed	Grupp 27 - Mineraal- kütused ja mineraalõlid	Grupp 30 - Farmaatsia- tooted	Grupp 27 - Mineraal- kütused ja mineraalõlid	Grupp 44 - Puit ja puittooted, puusüsi	Grupp 94 - Mööbel

Tabel 2 põhjal saab öelda, et läbi üheksa aasta on populaarseimaks kaubagrupsiks, mida Suurbritanniast Eestisse imporditud, masinad ja mehaanilised seadmed, mis on viimase üheksa aasta lõikes olnud seitse korda esimesel kohal ehk kõige imporditavam kaubagrupp. Kaubagrupperi masinad ja mehaanilised seadmed alla kuulusid põhiliselt frontaalkopplaadurid, roomikekskavaatorid ja muud iseliikuvad buldoosid. Teisel kohal importimise tabelis on kaubagrupp 22 - joogid, alkohol ja äädikas. Enim imporditi selle grupi all alkohoolseid jooke - viskit. Grupist 87, kuhu kuuluvad sõidukid, on enim imporditud sõiduautosid ja muid mootorsõidukeid peamiselt reisijateveoks. (Maksu- ja Tolliamet, 2018)

Ekspordil Eestist on kolme esimese seas elektrimasinad ja -seadmed, gruppi 94 kuuluv mööbel ning ka grupis 44 olev puit ja puidutooted (vt tabel 2). Elektriseadmetest on enim eksporditud juhtmekomplekte kasutamaks tsiviilõhusõidukites ning telefonide tugijaamasid. Mööblit eksporditi enim magamistoamööblit ja selle juurde kuuluvaid lisasid ning puidust kokkupandavat mööblit. Viimase nelja aasta üheks enim eksporditavaks kaubaks on olnud puit ja puittooted, millest enim on eksporditud puitgraanuleid. (Maksu- ja Tolliamet, 2018)

Nagu selgus ka teooriast, on tolliametnike töökoormuse tõus eelkõige seotud tulevaste tollideklaratsioonide, mis on otseses seoses liikuva kaubaga, arvu tõusuga. 2017. aastal oli importdeklaratsioonide arv Eestis 153 475 ning kogu kauba statistiline väärtus 2 018 171 651 eurot. Samal aastal oli deklaratsioonide arv ekspordi suunal 111 593 ning kaupa eksporditi väärtuses 2 079 048 569 eurot (vt tabel 3). Et prognoosida Eesti ja ÜK vahelisest kaubandusmahust olenevalt tulevaste deklaratsioonide võimalikku arvu, tuleb leida ühe deklaratsiooni hinnanguline väärtus. 2017. aasta andmete põhjal on ühe importdeklaratsiooni hinnanguline väärtus 13 149,8 eurot ning ekspordi suunal on ühe deklaratsiooni keskmine väärtus 18 630,6 eurot (vt tabel 3).

Tabel 3. 2017. aasta ühe deklaratsiooni väärtuse leidmine (Maksu- ja Tolliamet, 2018b; autori koostatud)

2017	Deklaratsioonide arv	Statistiline väärtus (eurodes)	Ühe deklaratsiooni väärtus (eurodes)
Import	153 475	2 018 171 651	13 149,8
Ekspord	111 593	2 079 048 569	18 630,6

Kui võtta aluseks 2017. aasta ühe deklaratsiooni keskmine väärtus ja eeldada, et see on ligikaudu samaväärne ka ÜK-st Eestisse impordi puhul, on võimalik leida oletatav deklaratsioonide arv lähtudes ÜK kaubandusmahust. Viimase kolme aasta impordi ja ekspordi andmed ÜK ja Eesti vahel on leitavad joonisel 1. Antud arvutuse põhjal tuleb 2016. aasta importdeklaratsioonide arvuks 25 530 ja ekspordideklaratsioonide arv on 15 442 tükki. 2017. aastal on need arvud 28 476 ja 15 389 ning 2018. aasta deklaratsioonide arvud on vastavalt 32 722 ja 17 088 tükki (vt tabel 4).

Tabel 4. Prognoositud deklaratsioonide arv perioodiks 2016-2018 (Maksu- ja Tolliamet, 2018b; autori koostatud)

Aasta	Protseduur	Statistiline väärtus (eurodes)	Deklaratsioonide arv	Deklaratsioonide arv kokku
2016	Import	335 716 546	25 530	40 972
	Ekspord	287 694 277	15 442	
2017	Import	374 462 110	28 476	43 865
	Ekspord	286 709 553	15 389	
2018	Import	430 299 274	32 722	49 810
	Ekspord	318 367 205	17 088	

Tabelis 4 arvatud tollideklaratsioonide väärtuste ja viimase kolme aasta ÜK ja Eesti vaheliste kaubandusmahude põhjal saab öelda, et tollideklaratsioonide arv jääb impordil 25 530 ja 32 722 ning ekspordil 15 389 ja 17 088 vahele. Tabel 4 andmete põhjal on leitud, et kolme aasta keskmine deklaratsioonide arv impordi suunal on 28 909 ja ekspordi suunal 15 973 deklaratsiooni. Keskmine tollideklaratsioonide arv kolme aasta põhjal on 44 882 deklaratsiooni kokku, mis on 16,93% kogu 2017. aasta deklaratsioonide mahust. Nende andmete põhjal saab vaid oletada, et kui kaubandus jääb samale tasemele, kasvab tolliformaalsustega tegelevate ametnike töökoormus nende numbrite põhjal ühes aastas keskmiselt impordi suunal 28 909 deklaratsiooni võrra ehk 18,84% ja ekspordi suunal keskmiselt 15 973 deklaratsiooni ehk 14,31% võrra.

Ühendkuningriik on läbi aastate olnud Eesti kaubanduspartnerite nimekirjas esimese kümne riigi lõpus või järgmise kümne riigi alguses. Kaupa eksporditi keskmiselt 275 miljoni euro eest ja impordi väärtus on läbi aastate keskmiselt olnud 414 miljonit eurot. Peamised kaubagrupid, mis kahe riigi vahel liiguvad, on masinad ja seadmed ning puidutooted. Kuna ÜK lahkumisel

EL-st saab temast kolmas riik ning kogu kaupade liikumine tuleb deklareerida, tuleb tolliametnikel kahe riigi vahel liikuvat kaupa ja kauba dokumente kontrollida, mis aga omakorda tähendab, et tolliametnike töökoormus selle kauba arvelt kasvab. Tehtud arvutuste kohaselt ja eeldusel, et kaubandus peale Brexitit jääb samale tasemele, kasvab ühes aastas tolliametnike töökoormus keskmiselt 16,93% tollideklaratsioonide arvelt.

## **2.2 Tolli töö regulatsioonid kolmandate riikide kohta ja nende kasutusele võtmine Ühendkuningriigi suhtes**

Peale Ühendkuningriigi lahkumist EL-st saab temast kolmas riik ning ÜK suhtes hakkavad kehtima kolmanda riigi sätted. Töö uurimisülesannetest lähtuvalt on oluline uurida, milliseid muutusi toob Brexit kaasa tolliametnike igapäevatoösse lähtudes tolli töö regulatsioonidest ja seal sätestatust. Regulatsioonid, mida analüüsis kasutatakse, on Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused, komisjoni rakendusmäärused ning tolliseadustik. Regulatsioone analüüsitakse sellest vaatest, milliseid sätteid peavad tolliametnikud hakkama ÜK suhtes rakendama peale Brexitit. See annab ülevaate sellest, millest peavad tolliametnikud tulevikus ÜK kaupa ja sealt tulevaid reisijaid kontrollides kinni pidama ning kui palju on sätteid, mille rakendamine ÜK suhtes on uus tegevus.

Brexitit tõttu on juba alustatud liidu tolliseadustiku rakendusaktide muutmist ja täiendamist. 19. märtsil 2019 tuli välja tolliseadustiku rakendusakt „Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2019/444, millega muudetakse rakendusmäärust (EL) 2015/2447 käendusdokumentide vormide ja tolliväärtuse sisse arvestatavate õhutranspordikulude osas, arvestades Ühendkuningriigi väljumist liidust“. (Maksu- ja Tolliamet, 2019) Määruse lõike 2 all on kirjas: „Kui aluslepingute kohaldamine Ühendkuningriigi suhtes ja Ühendkuningriigis lõpeb, tuleb Ühendkuningriigist liidu tolliterritooriumile toodud kaupu tollimaksuga maksustada (Euroopa komisjon, 2019). Kauba tollimaksuga maksustamine toob kaasa aga ametnikele kohustuse seda kaupa ja dokumente kontrollida ning vajadusel õige tollimaks kaubale kehtestada. Samas on osadel juhtudel kaubale võimalik rakendada soodusmeetmeid.

Tolliseadustiku artikkel 56 sätestab ühise tollitariifistiku ja järelevalve. Artiklis lõige üks on kirjas, et impordi- ja eksporditollimaksud, mida kaubalt tasuma peab, põhinevad ühisel tollitariifistikul. Sama artikli lõige kaks ütleb, et ühise tollitariifistiku moodustab teiste hulgas punkt d, mille kohaselt moodustab ühise tollitariifistiku liidu ja teatavate liidu territooriumilt väljaspool asuvate riikide vahel sõlmitud lepingud ja neis kirjas olevad tariifsed soodusmeetmed. Punkt e alusel moodustab ühise tollitariifistiku ka ühepoolselt kehtestatud tariifsed soodusmeetmed, mille liit on liiduväliste riikide suhtes kehtestanud ning punktis f on lisaks välja toodud ühepoolsed meetmed, mis sätestavad tollimaksu vähendamise või sellest üldse vabastamise kindlate kaupade suhtes. (Euroopa Parlament ja Euroopa Liidu Nõukogu, 2013) Kui ÜK-st saab liiduväline riik ning liidu ja ÜK vahel vastavat lepingut ei sõlmita, liit ei kehtesta ÜK-le ühepoolsed soodusmeetmeid või kui tegemist ei ole kaubaga, mille suhtes rakendatakse vähendatud tollimaksu, ei saa tulevikus ÜK-st tuleva kauba suhtes soodusmeetmeid rakendada. Lisaks tollimaksuga maksustamisele muutub ÜK kauba suhtes ka kauba tolliväärtuse arvutamine.

Määruse (EL) nr 952/2013, mis sätestab liidu tolliseadustiku, artikli 71 punkt e kohaselt tuleb imporditud kauba tolliväärtuse sisse arvestada veokulud kuni kohani, kus kaup tuuakse liidu tolliterritooriumile (Euroopa Parlament ja Euroopa Liidu Nõukogu, 2013). Tolliväärtuse sisse arvestatavad õhutranspordi kogukulude protsendid on sätestatud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2015/2447 (2) lisas 23-01, kus on kirjas: „Pärast liidust väljaastumist tuleks Ühendkuningriik lisada kõnealuses lisas olevasse vastavate kolmandate riikide loetellu“ (Euroopa komisjon, 2019). ÜK EL-st välja astumise korral tuleb riik lisada lisas välja toodud tabelisse ning tolliametnikel tekib kohustus end kurssi viia ÜK-le kehtestatud õhutranspordi kogukulude protsendiga, mis arvestatakse tolliväärtuse sisse ning samuti peavad tolliametnikud kontrollima neile esitatavate dokumentide ja nendes olevate väärtuste õigsust. Dokumenditest üks, mis tollile esitada tuleb, on kauba sisenemise ülddeklaratsioon.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 952/2013, mis kehtestab tolliseadustiku, artikkel 127 lõige üks sätestab, et kauba liitu sisenemisel tuleb esitada kauba kohta sisenemise ülddeklaratsioon. Tolliseadustiku kohaselt on sisenemise ülddeklaratsioon toiming, millega teatatakse kindlas vormis ja korras kindlaks määratud aja jooksul tollile, et esemed või seadmed saabuvad tolliterritooriumile. Sama määruse artiklis 128 on sätestatud riskianalüüs.

Artikkel ütleb, et riskianalüüsi käigus tagab tolliasutus põhiliselt turvalisuse ja julgeoleku eesmärgil sisenemise ülddeklaratsiooni või teiste osutatud andmete põhjal ja kindlaksmääratud aja jooksul riskianalüüsi tegemise ning võtab selle analüüsi tulemuste põhjal kasutusele vajalikud meetmed. (Euroopa Parlament ja Euroopa Liidu Nõukogu, 2013) Peale Brexiti tuleb ÜK-l kauba sisenemisel esitada vastava liidu tolliasutusele sisenemise ülddeklaratsioon, milles olevate andmete analüüsimisega tegeleb toll. Kui ÜK kaup saabub EL-i sisenedes esimesena Eestisse, kasvab tolli töö maht saabuvate ülddeklaratsioonide kontrollimise arvelt. Peale kauba saabumist võib kauba omanik soovida kaup suunata vabasse ringlusesse.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 952/2013 artikkel 201 sätestab reguleerimisala ja mõju. Artikli lõige üks ütleb, et väljastpoolt liitu tulev kaup, mis plaanitakse viia liidu turule või on mõeldud erakasutuseks liidu territooriumil, suunatakse selleks vabasse ringlusesse. Lõike kaks järgi kaasneb kauba vabasse ringlusesse laskmisega vajalike imporditollimaksude, vajadusel muude maksude, sissenõudmine, kaubanduspoliitiliste meetmete kohaldamine ning teiste impordi puhul tehtavate tolliformaalsuste täitmine. (Euroopa Parlament ja Euroopa Liidu Nõukogu, 2013) Kui kolmandast riigist tulev kaup soovitakse lasta EL-is vabasse ringlusesse ja kaubale soovitakse anda liidu tollistaatus, tuleb selle pealt vastavalt kehtivatele sätetele maksta imporditoll- ja muid makse ning tuleb täita tolliformaalsusi. Maksude sisse nõudmine ning tolliformaalsuste täitmine on tolliametnike pädevuses ja nende teha. Lepingute ja konventsioonide alusel võidakse kohaldada kaubale maksuvabastust.

Ühendusesisene tollimaksuvabastuse süsteemi kohaldatakse nõukogu määrus (EÜ) nr 1186/2009 järgi. Määruse punkt kuus ütleb: „Liikmesriikides praegu kohaldatavad maksuvabastused tulenevad kolmandate riikidega või rahvusvaheliste organisatsioonidega sõlmitud erikonventsioonidest“. (Euroopa Liidu Nõukogu, 2009) See tähendab, et kui ÜK lahkub EL-st ning maksuvabastusi tahetakse rakendada ka Ühendkuningriigiga kauplemisel, tuleb riigi ja liidu vahel luua uus vastav lepe või konventsioon. „Sellised konventsioonid kehtivad oma eesmärgist lähtuvalt üksnes allakirjutanud liikmesriigi suhtes. Ühenduse tasandil ei ole vaja määrata sellise maksuvabastuse tingimusi, piisab sellest, et kõnealusel liikmesriigil lubatakse kehtestatud asjakohase korra alusel kõnesolevat maksuvabastust vajaduse korral

kohaldada“. (Euroopa Liidu Nõukogu, 2009) Maksuvabastused isiklikele esemetele on samuti reguleeritud.

Sama määruse VI peatükk sätestab kahe üksikisiku omavaheliste kaubasaadetiste regulatsioonid. Artikli 25 lõige üks ütleb: „Kui artiklitest 26 ja 27 ei tulene teisiti, võib imporditollimaksuvabalt importida kolmanda riigi üksikisikult ühenduse tolliterritooriumil elavale üksikisikule saadetavas kaubasaadetises sisalduvat kaupa, tingimusel et selline import ei ole kaubanduslikku laadi.“. Artikkel 26 ütleb omakorda, et kahe eraisiku vahel saadetav kaup ei tohi maksuvabastuseks ületada 45 eurot ühe saadetise kohta. (Euroopa Liidu Nõukogu, 2009) See tähendab, et kui ÜK-st saab kolmas riik, saavad seal elavad inimesed saata EL-is elavatele lähedastele/tuttavatele saadetisi tollimaksuvabalt vaid kuni 45 euro väärtuses ning kui saadetis ületab summa, tuleb see deklareerida tollile. See omakorda toob tööd juurde postitollile, kes ÜK-st tulevaid väikesaadetisi kontrollima hakkab, sest 45 eurot ühe saadetise kohta ei ole eriti suur summa ning on tõenäoline, et pakkide väärtused ületavad antud summa. Lisaks postisaadetistele tuleb jälgida ka reisijate ja nendega kaasas olevale kaubale sätestatud regulatsioone.

Tolliterritooriumile saabuva ja sellelt välja viidava kauba osas kohaldatavad reeglid ja protseduurid on sätestatud Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruses (EL) nr 952/2013, mis sätestab liidu tolliseadustiku. Tollikontrollide ja tolliformaalsuste läbiviimine on kirjas artiklis 49, mille pealkiri on liidusisesed lennud ja merereisid. Tolliseadustiku artikkel 49 lõige üks ütleb: „Tollikontrolli või -formaalsusi viiakse liidusiseseid lende või liidusiseseid merereise tegevate isikute käsi- ja registreeritud pagasi suhtes läbi üksnes juhul, kui sellised kontrollid või formaalsused on sätestatud tollialastes õigusaktides“. Sealjuures kohaldatakse lõiget üks ilma, et see piiraks kontrolli julgeoleku ja turvalisuse ning keeldude ja piirangutega seotud ohtude suhtes. (Euroopa Parlament ja Euroopa Liidu Nõukogu, 2013) Seega ei kontrollita liidusiseselt reisivate isikute pagaseid ilmingimata ja iga kord, vaid kontrolli teostatakse vaid vastavalt tollialastes õigusaktides sätestatule. Liiduvälisest riigist saabunud isikute kontrollimiseks on teised alused.

Komisjoni rakendusmääruse (EL) 2015/2447, millega kehtestatakse osade tolliseadustiku sätete täpsed rakenduseeskirjad, artikkel 37 lõige üks sätestab, et liiduvälisest riigist liitu reisiva isiku pagasi üle, kui isik peale vahemaandumist lendab edasi teise liidu lennujaama,

teostatakse tollikontrolli viimases liidu lennujaamas. Seda välja arvatud juhul, kui isik suudab tõendada, et pagasis olev kaup on liidu päritolu. (Euroopa Komisjon, 2015) See tähendab, et kui ÜK-st saab kolmas riik, tuleb kõiki sealt reisivaid isikuid kontrollida Eestis, kui Eesti lennujaam jääb reisija viimaseks lennujaamaks liidus. Samas ei kuulu ÜK Schengenisse ja seega käsitletakse riiki reisijate tollikontrolli koha pealt juba praegu kolmanda riigina ja ÜK-st saabuvaid reisijaid läbivad passi- ja tollikontrolli juba praegugi, kuid tulevikus tuleb kontrollimisel ametnikel silmas pidada teisi sätteid, mis näiteks puudutavad keeldude ja piirangute kaupa.

Kolmandatest riikidest liitu saabuvate ja liidust lahkuvate isikute pagasi sisule on kehtestatud kindlad reeglid ja piirangud. Üheks piiranguks on sularaha. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1889/2005 sätestab kontrolli sularahale, mida tuuakse liitu sisse või viiakse ühendusest välja. Määruse artikkel kolm sätestab deklareerimiskohustuse. Artikli lõige üks ütleb, et iga füüsiline isik, kes siseneb või lahkub ühendusest ning kellel on kaasas vähemalt 10 000 euro väärtuses sularaha, peab selle kooskõlas antud õigusaktiga deklareerima. (Euroopa Parlament ja Euroopa Liidu Nõukogu, 2005) See omakorda tähendab, et isiku saabumisel või reisimisel ÜK-sse on ametnikel juures veel üks asi, mida meeles pidada ja millele kontrollides tähelepanu pöörata.

Kui Ühendkuningriik lahkub Euroopa Liidust ja temast saab kolmas riik, hakkavad riigi kohta kehtima kolmanda riigi sätted. Soodustusi andvate sätete rakendamiseks tuleb ÜK ja EL-i vahel luua uued õigusaktid. Tolliametnikud peavad end kurssi viima ÜK osas kohaldatavate võimalike muudatustega ning sealt tulevaid kaupu ja reisijad kontrollima kolmandate riikide kohta käivate sätete järgi.

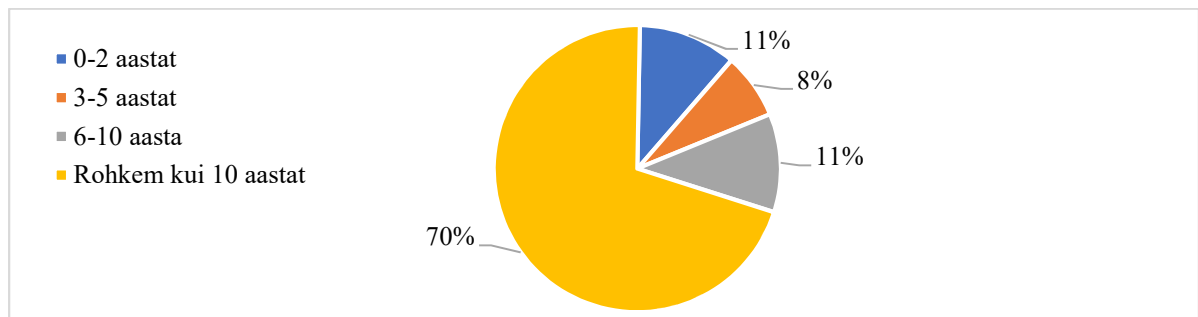
Täpset mõju tolliametniku tööle on siin hinnata keeruline, kuid vaadates, kui palju on regulatsioone, mida tolliametnikud peavad tulevikus ÜK kauba suhtes rakendama, tuleb nii kauba kui dokumentide kontrollimise arvelt tööd juurde. Analüüsist selgus, et kolmanda riigi kauba puhul tuleb vaadata ja arvesse võtta nii sõlmitud lepinguid ja nendes sätestatud soodustusi ja maksuvabastusi kui tuleb ka kontrollida tolliväärtuse õigsust. Seda tolliametnikud hetkel ÜK kauba suhtes tegema ei pea.



### 2.3 Brexiti mõju tolliametnike tööle ametnike hinnangute põhjal

Lõputöö eesmärk oli välja selgitada, kuidas ning mis määral võib Brexit tulevikus Eesti tolliametnike tööd mõjutada. Selle saavutamiseks oli üheks ülesandeks analüüsida tolliametnike hinnanguid Brexiti mõjude ja kolmandatest riikidest saabuvate kaupadega seotud kontrolltegevuste töömahtude kohta. Andmete kogumiseks viidi läbi küsitlus (vt Lisa 1), et välja selgitada tolliametnike enda hinnang võimalikele muutustele. Küsimusi oli nii valikvastustega kui ka vaba tekstiväljana. Küsimustikuga soovis autor hinnata, kui suur oleks Brexiti mõju Eesti tollile tervikuna, kui palju mõjutaks ÜK lahkumislepinguga lahkumine ja mis tagajärjed oleksid ilma lepinguta lahkumisel. Autor soovis välja selgitada, milliste ametnike töömaht peale Brexiti muutub ning kui kaua võtab hinnanguliselt aega kaupade kontroll, et hinnata tulevikus ÜK kaupade kontrollimisele kuluvat aega. Küsitluse laiali saatmine kooskõlastati MTA personaliosakonnaga. Valimi moodustasid kõik tolliosakonna ametnikud ning küsimustik saadeti laiali tervet tolliosakonda hõlmavale meililistile, kus on 350 ametnikku.

Küsimustik sai välja saadetud märtsi alguses ning vastuseid saadi 27-lt ametnikult 16-st erinevast üksusest. Vastanute protsent valimist on 7,7%. Suurem osa vastajatest on tööl olnud kauem kui 10 aastat. Nende osakaal kõikidest vastajatest on 70%.



Joonis 3. Küsimustikule vastanud tolliametnike tööstaaz protsentuaalselt (autori koostatud)

Üksuste lõikes oli kõige rohkem vastajaid Sillamäe sadamast, legaalse kaubanduse kontrolli talitusest ning tollitalitlusest, kus oli vastavalt neli, neli ja kolm vastajat. Enamik vastajatest, 14 ametnikku, töötavad tolliinspektori ametikohal, kuus vastanutest olid üksuse juhid, kaks

peaspetsialistid ning teiste hulgas vastas küsimustele ka vaneminspektor-koerajuht ning praegune praktikant, tulevane tolliinspektor.

Küsimuse, milliste kaupade puhul võib tolli regulatsioonide rakendamine kõige enam muutuda peale seda, kui Ühendkuningriigist saab kolmas riik, on kõik kaubagrupid ära märgitud ning vastusevariandi „muu“ alla on lisatud vastusevariante juurde. Peamiseks argumendiks on välja toodud asjaolud, et kui ÜK-st saab kolmas riik, siis laienevad talle kaubavahetuses kõik tollialased piirangud. Lisaks, nagu ka teooria osas on välja toodud, kogu kaupade liikumise kohta tuleb esitada tollile deklaratsioonid (Euroopa Komisjon, 2018) ning see hakkab kehtima kogu kaupade nomenklatuuri kohta ehk tolliregulatsioonide rakendamine muutub kõikide kaupade suhtes. Kõige rohkem on esile toodud aga aktsiisikaupu ning masinaid ja seadmeid. 48% vastanutest märkisid ära need kaks kaubagrupperi. Aktsiisikaupade puhul on peamiselt välja toodud tõsiasi, et aktsiisikaupadel muutuvad ka piirnormid ning kui lepingutega ei sätestata teisiti, tekib ka lennureisijatel aktsiisikaupade vedamisel piiranguid.

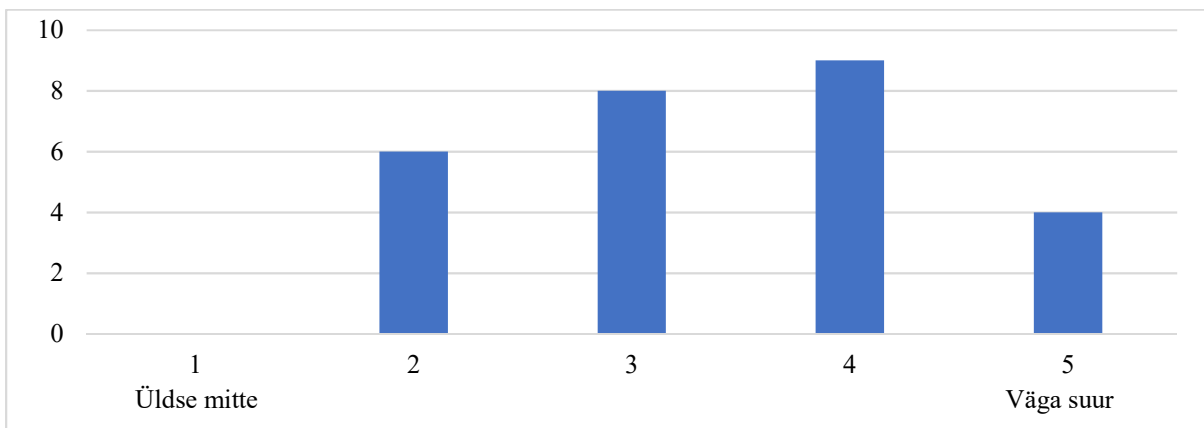
Eraldi on välja toodud keeldude ja piirangutega kaubad ning põhjenduseks see, et kaubad vajavad riikide vahel liikumiseks eriluba. Nagu teoorias on välja toodud, kaotavad ÜK välja antud load EL-i territooriumil kehtivuse (Euroopa Komisjon, 2018). Vastaja sõnul võtab aga loa menetlus aga ning loa väljastamiseks peavad olema täidetud kindlad reeglid, mis ei pruugi kohe Brexiti ajaks täidetud olla. Näitena on toodud veterinaarkaubad, mida saab EL-i importida tingimusel, et eksportijariik on kantud heakskiidetud riikide nimekirja ja eksportija ise on kantud vastavasse nimekirja. Nimekirja kandmine toimub vastava auditi tulemusena, mida praeguse seisuga ei ole veel ÜK-ga tehtud. Selliste kaupade importimisel ja eksportimisel oleks soovitatav ettevõtetele ja reisijatele oodata. Vastaja lisis, et lemmikloomaga parem mitte reisida, sest võib juhtuda, et loom jääb karantiini kuni kuueks kuuks ning selle kulud jäävad reisija enda kanda.

Küsitlusest selgus, et Ühendkuningriigi EL-st ilma lepinguta lahkumine avaldaks tolliametnike meelest kõige suuremat mõju postitollide ja legaalse kaubanduse kontrolli valdkonna tööle. Lisaks arvatakse, et Brexiti on pigem suur mõju ka tollivormistuse mahule. Postitollide mõju saab põhjendada asjaoluga, et eraisikute vahel saadetavad pakid liiguvad kõik läbi postitollide ning kuigi täpsed andmed kahe riigi vahelise postiteenuse kohta puuduvad, on postipakid järjest suurenev trend, mida näitab ka postiteenuse pakkujate arvu ja postiautomaatide leviku

suurenemine. Legaalse kaubanduse kontrolli valdkonnast on vastanud küsimustele ka üksuse juht. Tema hinnangul ei muutu nende töös suurt midagi peale koormuse 6-10% tõusu ning seda tulenevalt deklaratsioonide mahu eeldatavast tõusust.

Kõige väiksemaks arvatakse olevat mõju maismaapiiripunktide ja reisisadama tööle. Kuigi maanteed pidi liikuva kauba koguste kohta täpsed andmed puuduvad, on teada, et maanteed pidi liigub kaupa vähem ja sellest tulenevalt ei ole ka maismaapiiripunktides olevatel ametnikel ÜK kaubaga nii suurt kokkupuudet. Reisisadamas puutuvad ametnikud kokku vaid reisijate ja nendega kaasas oleva kaubaga ning Tallinna reisisadamas puututakse kokku põhiliselt vaid põhjanaabrite – Soome ja Rootsi vahel liikuvate reisijatega. Võib järeldada, et just seepärast ei mõjuta ÜK lahkumine EL-st reisisadama tööd või teeb seda vähesel määral.

Küsimusele, kui suur oleks mõju Eesti tollile tervikuna, kui Ühendkuningriik lahkuks ilma lepinguta 30.03.2019, võrreldes praeguse olukorraga, mil Ühendkuningriik on EL-i liige, on vastatud peamiselt, et mõju on pigem suur või keskmine. 14,81% ametnikest vastasid, et mõju on väga suur, kuid mitte ükski ei arva, et mõju oleks olematu.



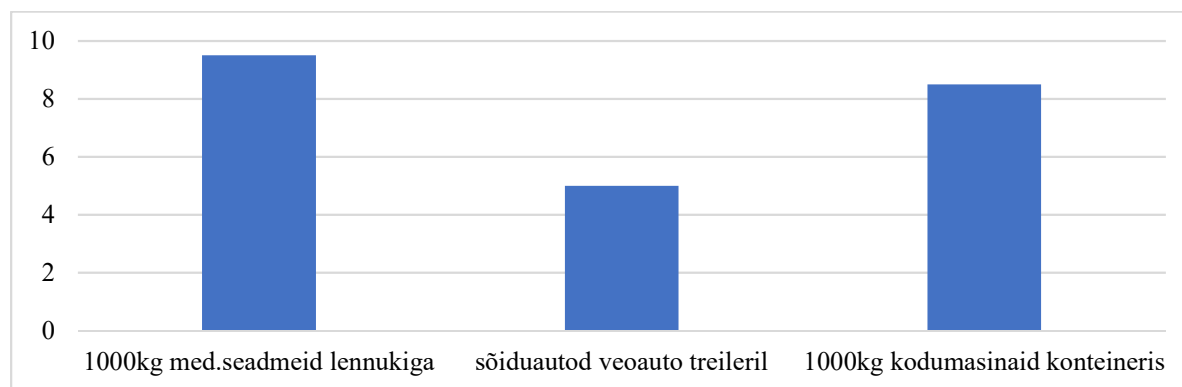
Joonis 4. Ametnike hinnangute jaotus sellele, kui suur oleks mõju Eesti tollile, kui ÜK lahkuks ilma lepinguta, võrreldes praeguse olukorraga, mil ta on EL-i liige, kus 1 – olematu, 5- väga suur (autori koostatud)

Selle põhjal saab järeldada, et keegi täpselt tulevast mõju hinnata ei oska, kuid kõik vastanud on samal meelel selle osas, et mingi mõju sellel on ja mingid muutused sellega kaasnevad. Mõju hindamise muudab keeruliseks asjaolu, et kõik, mis puudutab Brexiti ja ÜK lahkumist EL-st, on veel lahtine ning ametnikud võivad vaid oletada ja praeguse praktika ning kuuldud

uudiste põhjal oma arvamuse tulevast mõjust kujundada. Varasemalt ei ole EL-st üksi riik lahkunud ning tuleviku mõju on ka seetõttu keeruline hinnata.

Küsimuse, mis Teie arvates muutub peale Brexitit Teie töös, kui Ühendkuningriigist saab kolmas riik, vastuse sai kirjutada vaba tekstina. Peamised muutused, mida ametnikud arvavad peale Brexitit tulevat, on töömahu kasv kontrollitava kauba arvelt ning deklaratsioonide, muude dokumentide ja tolliväärtuste kontrolli mahu kasv, millele leiab kinnitust ka teooria osas. Lisaks on välja toodud ametnike ja klientide nõustamise ning samuti koolituste mahu kasv. Seitse ametnikku 27-st vastasid, et nende töös oluliselt midagi ei muutu, kaks ei osanud sellele küsimusele vastata ning lisasid, et seda on keeruline ette ennustada.

Kauba kontrollimisele kuluvat aega küsides on tulemuseks väga erinevad vastused. Kauba kontrollimise küsimusele on vastused andnud 19 ametnikku ehk 70,37% vastanutest. Kaupadeks, mille kontrollimisele kuluvat aega oli küsitud, valis autor tooted nende kaubagruppide hulgast, millest kaupa kõige rohkem ÜK-st Eestisse imporditakse.



Joonis 5. Kolme kaubagrupi hinnanguline kontrollimisele kuluv keskmine aeg tundides tolliametnike vastuste põhjal (autori koostatud)

Kõige rohkem imporditakse kaubagruppe 84 – masinad ja mehhaanilised seadmed, 22 – joogid, alkohol ja äädikas ning 87 – sõidukid (vt tabel 2). Sellest tulenevalt valis autor kontrollitavateks kaupadeks meditsiiniseadmed, sõiduaudod ja kodumasinad (vt joonis 5).

Küsimusele, kui kaua võtab hinnanguliselt aega ühe 1000kg meditsiiniseadmeid täis laadungi tollikontroll, kui kaup tuleb lennutranspordiga, on vastuseid antud 20 minutist kuni viie tööpäevani. Seletuseks on lisatud, et kauba kontrollimisele kuluv aeg sõltub väga paljudest asjaoludest. Sõltub sellest, kuidas, millega ja mida täpsemalt kontrollida ning kuidas on kaup

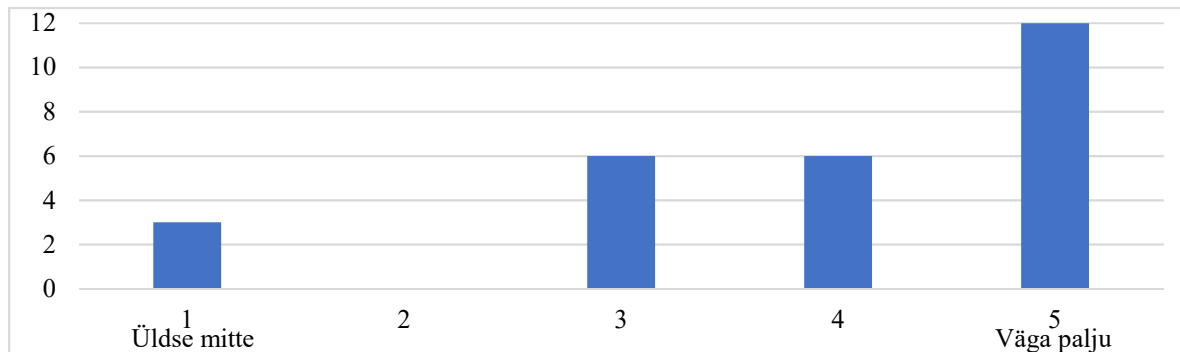
pakendatud, mis suurusega kaup on, kui paljud esemed kontrollimist vajavad ning millisesse koridori kaup kontrolli suunatakse. Koridori suunates on kaks valikut, kas suunata kollasesse koridori, kus kontrollitakse vaid dokumente, või suunatakse kaup punasesse koridori, kus kaup läbib füüsilise kontrolli. Kaupa võidakse kontrollida narko- ja tubakakoera abil ning röntgeni abil, mis võtab hinnanguliselt 20-30 minutit, kui kontrollitakse kauba vastavust esitatud deklaratsioonile, võtab see tunde. Samuti sõltub kauba kontrollimine sellest, millist riski kontrollima hakatakse ning vastavalt sellele valitaks kontrollimise meede. Nagu ka teooriast selgus, saab kaupa kontrollida nii füüsiliselt kui ka ainult dokumentides kirja pandut. Saadud ametnike vastustest leiti keskmine ja saadi, et 1000kg meditsiiniseadmete tollikontroll võtab keskmiselt aega 9,5 tundi (vt joonis 5).

Teiseks kauba kontrollimisele kuluva aja küsimuseks oli veoauto treileril olevate sõiduautode kontrollimisele kuluv aeg. Sõiduautode kontrolli puhul toodi välja, et kontrollimist mõjutab see, kas tegemist on uute või kasutatud/avariiliste sõiduautodega. Sellest oleneb, kas kontrollimisele kulub üks tund või terve nädal. Selgituseks lisati, et üldjuhul piisab visuaalsest vaatlusest ehk üle loetakse vaid kogus ning sel juhul akti ei koostata ning kontroll võib kesta ka vaid 10 minutit. Saadud vastustest leiti veoauto täie sõiduautode kontrollimisele kuluv keskmine aeg, milleks on ametnike vastuste põhjal keskmiselt umbes viis tundi (vt joonis 5).

Kolmas küsimus oli, et kui kaua võtab hinnanguliselt aega 1000kg kodumasinade tollikontroll, kui kaup asub konteineris ja tuleb laevatranspordiga? Ka sellele ei ole ühte kindlat vastust, sest kontrollimine sõltub erinevatest asjaoludest. Ametnike vastused jäävad vahemikku 25 minutit kuni viis tööpäeva. Keskmist kontrollimisele kuluvat aega leides tuli vastuseks, et keskmiselt kulub umbes 8,5 tundi (vt joonis 5). Vabavastustest ilmnas, et oleneb, milliste kodumasinatega on täpsemalt tegemist ning kas need vastavad nõuetele. Lisaks oleneb aeg sellest, kas on reaalne vajadus pakid avada ning kui suured ja mis koguses kodumasinad konteineris on. Välja on toodud veel asjaolu, et kui kaup asub konteineris ning seda on vaja kontrollida, tuleb kaup kõigepealt konteinerist maha laadida, füüsiliselt üle kontrollida ning peale kontrollimist tuleb koostada akt.

Küsimustikuga sooviti teada saada ka seda, kui palju sõltub kauba kontrollimisele kuluv aeg sellest, millisest riigist kaup tuleb. Küsimusel sai vastata 5-palli skaalal, kus 1 – üldse mitte ja 5 – väga palju. Suurem osa vastanutest, 12 ametnikku, vastasid, et kontrollimisele kuluv aeg

sõltub palju sellest, millisest riigist kaup tuleb. Kuus vastanut arvavad, et kontrollimisele kuluv aeg pigem sõltub kauba lähteriigist. Kolm vastanud arvavad, et kauba lähteriik ei mõjuta seda, kaua kauba kontroll aega võtab. (vt joonis 6)



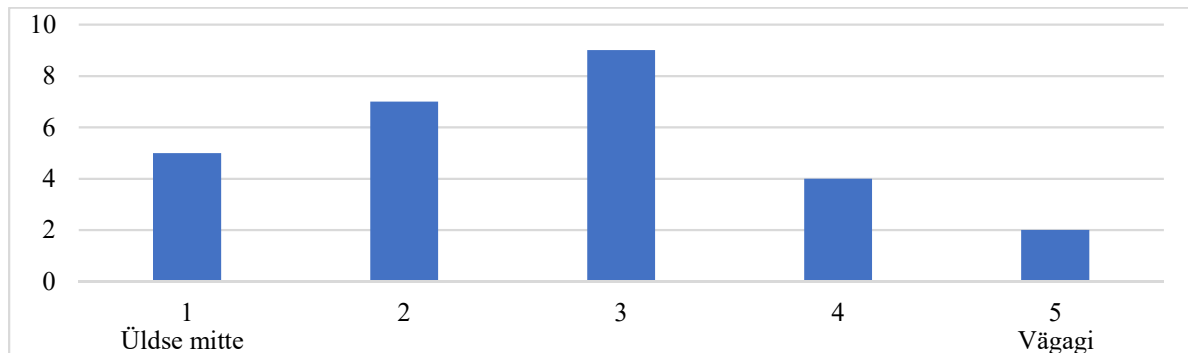
Joonis 6. Ametnike vastuste jaotus küsimusele, kui palju sõltub kauba kontrollimisele kuluv aeg sellest, millisest riigist kaup tuleb (autori koostatud)

Vastuse „üldse mitte“ andsid legaalse kaubanduse kontrolli üksuse juht, tollitalitluse peaspetsialist ja praegune praktikant, kellest varsti saab tolliinspektor. Kahe esimese vastanu vastuseid võib põhjendada sellega, et kui kaup nendeni kontrollimiseks jõuab, ei ole tõesti vahet, kas see kaup on Brasiiliast või ÜK-st, nemad kontrollivad kaupa kauba pärast ning seda, mis riskid sellele kaubale võisid rakenduda, ei pruugi kontrollijad teadagi.

„Väga palju“ vastust saab põhjendada sellega, et enne kauba dokumentaalset või füüsilist kontrolli võivad rakenduda ka riskid, millest üks võib olla saatjariik. Nagu ka teoorias on välja toodud, riskikriteeriumiteks võivad olla näiteks andmed kauba saatja ja saaja kohta, kauba päritolumaa, kauba nimetus ja -kood, kogus ja hind ning valed andmed deklaratsioonil (Maksu- ja Tolliamet, 2014). On välja kujunenud riigid, kust tulevatel pakkidel on suurem oht sisaldada narkootikume, on riigid, mille pakkidel hoitakse eriti silma peal relvade ebaseadusliku käitlemise pärast. Kindlate riikidega on välja kujunenud trendid, milliseid ohtlikke või keelatud saadetisi sealt tuleb. Dokumentide kontrollis sõltub päris palju päritoluriigist ning vastavalt sellele on kehtestatud ka vastavad kontrollimeetmed.

Küsimustikuga sooviti ka välja selgitada, mil määral suurendaks Ühendkuningriigi EL-st lahkumise edasi lükkamine paari kuu võrra operaatorite ja deklarantide teadlikkust. Deklarantide ja operaatorite teadlikkus Brexitiga kaasnevast mõjutab väga palju deklareeritava

info kvaliteeti ning võimaldab õigeaegselt taotleda nii vajalikud load ja litsentsid kui ka EORI numbrid, et kogu protsess oleks kiire ja sujuv.



Joonis 7. Ametnike vastuste jaotus küsimusele deklarantide ja operaatorite teadlikkuse kohta (autori koostatud)

Jooniselt 7 on näha, et suurem osa vastanutest arvab, et Brexiti paari kuu võrra edasi lükkamine pigem ei suurendaks või ei suurendaks üldse deklarantide ja operaatorite teadlikust. Suurem osa vastanutest ei oska täpselt hinnata kuivõrd muutuks deklarantide ja operaatorite teadlikus, kui ÜK lahkumine paari kuu võrra edasi lükkuks. Ainult kahe ametniku arust oleks edasi lükkamisel positiivne mõju ning neli arvasid, et edasi lükkamine paari kuu võrra pigem suurendaks nende teadlikkust.

Kaubandusanalüüsist selgus, et kahe riigi vahel enim liikuvad kaubad on masinad ja seadmed. Küsitlusega sooviti välja selgitada, kui kaua võtab teatud kaupade kontrollimine aega. Kahe riigi vahelise kaubanduse analüüsist saadud tulemuste ja ametnike vastuste põhjal saab öelda, et sõiduautode kontroll võtab keskmiselt aega umbes viis tundi, iga järgneva 1000kg meditsiiniseadmete laadungi kontroll võtab ametnikel aega umbes keskmiselt 9,5 tundi ning sama koguse kodumasinade kontroll võtab keskmiselt aega 8,5 tundi. Kuna masinad ja seadmed on olnud läbi viimaste aastate enim liikuv kaubagrupp, saab järeldada, et nende kaupade samasugune edasine liikumine riikide vahel suurendab tolliametnike töökoormust nende kaupade kontrollimiste arvelt ajaliselt keskmiselt 5-9,5 tundi ühe kaubalaadungi kohta.

Küsitlusest saadud vastuste põhjal saab öelda, et ametnikud ei ole päris kindlad selles, mis ja kuidas täpselt muutub, sest ei ole veel teada, kuidas ja mis tingimustel ÜK EL-st lahku. Nagu teooria osas on ka välja toodud, on EL-st lahkumise otsuse täielik mõju hetkel teadmata, sest Ühendkuningriik on esimene riik, kes Euroopa Liidust on otsustanud lahkuda ning seetõttu ei

ole sellel protsessil ajaloolist tausta ja puudub kindlus selle kohta, millise mudeli võiks lahkumise aluseks võtta (Bergami, 2017, p. 2).

Küsitlusest selgu, et tõenäoliselt kõige suuremat mõju avaldab Brexit legaalse kaubanduse kontrolli üksusele, postitollile ning tollivormistuse mahule, kõige väiksem on mõju reisisadama ning maismaapiiripunktide tööle. Lisaks suureneb tolli töö ametnike ja klientide nõustamise ning samuti koolituste mahu kasvu tõttu. Küsitluse analüüsist saab järeldada, et Brexit ei pruugi kõigi tolliametnike tööd mõjutada, kuid kindlasti on üksusi, kelle töös muutused toimuvad ning kes peavad olema valmis töömahu tõusuga tuleviku kaubandusmahtudest lähtuvalt.



## KOKKUVÕTE

Tolli peamised ülesanded on tollimaksude kogumine, ausa kaubanduse ja ühiskonna kaitse, kaubanduse hõlbustamine ning riigi ja inimeste turvalisuse tagamine. Nende ülesannete tõhusaks läbiviimiseks on riikide vahel sõlmitud erinevaid kokkuleppeid ja liite, millest üks on tolliliit. 2016. aastal läbi viidud rahvahääletuse tulemusena lahkub Ühendkuningriik Euroopa Liidust ja ka tolliliidust. ÜK-st saab kolmas riik ning see toob kaasa ÜK-st tuleva kauba ja deklaratsioonide kontrollimise vajaduse, uued lepingud riikide vahel, muutused tolli töö regulatsioonides ning seeläbi rohkem tööd tolliametnikele.

Lõputöö teema aktuaalsus tulenes asjaolust, et Ühendkuningriik on läbi aastate olnud Eesti jaoks üks suurematest kaubanduspartneritest ning ÜK EL-st lahkumise korral võib muutuda kahe riigi vaheline kaubandus ja sellest tulenevalt ka tolliametnike töö. Töö aktuaalsust näitab ka tõsiasi, et Brexiti lõpplahendus on planeeritud praegusesse, 2019. aastasse ning ÜK lahkumise korral tuleb EL-il edasiseks tööks vastu võtta uued või täiendada olemasolevaid õigusakte.

Lõputöös saavutatud eesmärk oli välja selgitada Brexitist tulenevad muutused Eesti tolliametnike tööülesannete mahus ja jaotuses. Töö eesmärgi saavutamiseks püstitati neli uurimisülesannet, millele leitud vastused on välja toodud allpool.

Esimeseks uurimisülesandeks oli anda ülevaade tollipoliitikast ja selle eesmärkidest. Tollil on läbi ajaloo olnud märkimisväärne tähtsus ühe riigi heaolu hoidmisel ja kindlustamisel. Erinevate riikide tollipoliitika võib mingil määral erineda, kuid tolli eesmärgid üldiselt on igas riigis samad: kaitsta oma riiki ja ühiskonda, soodustada nii sise- kui väliskaubandust ning koguda riigieelarvesse tollimaksu. Tollipoliitika ühtseks rakendamise viisik on riikide vahel loodud erinevad lepingud ja kokkulepped. Piiriülene kaubandus on üha suurenev trend ning kaupade sisenemist riigi territooriumile ei saaks juhtuda, kui ei oleks olemas tolli ja tollikontrolli.

Teiseks uurimisülesandeks oli analüüsida kirjandust tolli tööd mõjutavatest teguritest ja Ühendkuningriigi väljaastumise võimalikke tagajärgi. Tollil on kindlad eesmärgipärased ülesanded, mille täitmisel peab toll lähtuma paljudest erinevatest teguritest, milleks on nii

erinevad õigusaktid kui ka tolliametniku kogemused ning sisetunne. ÜK lahkumise kohta EL-st on olemas kaks võimalikku stsenaariumi, millest üks peale tähtaega käiku läheb. Sõltumata sellest, kas Ühendkuningriigi ja ELi vahel sõlmitakse lahkumisleping või mitte, muutuvad nende kahe omavahelised suhted palju, sest mõlemal juhul saab Ühendkuningriigist mitteliikmesriik ehk kolmas riik. ÜK kolmandaks riigiks muutudes hakkavad riigi suhtes kehtima kolmanda riigi sätted, mida tolliametnikud oma töös seotud ÜK-ga rakendama peavad hakkama.

Kolmandaks uurimisülesandeks oli analüüsida statistikat Ühendkuningriigi ja Eesti vahelise kaubandusmahu ja struktuuri ning deklaratsioonide mahu kohta. Ühendkuningriik on läbi aastate olnud Eesti kaubanduspartnerite nimekirjas esimese kümne riigi lõpus või järgmise kümne riigi alguses. Peamised kaubagrupid, mis kahe riigi vahel liiguvad, on masinad ja seadmed ning puidutooted. Aastate 2010-2018 vältel on kaubandus kahe riigi vahel olnud üsna stabiilne. Läbi aastate on keskmine impordinäitaja olnud 414 miljonit eurot ja aasta keskmine eksport on jäänud 275 miljoni euro juurde. Võttes aluseks 2017. aasta deklaratsioonide arvud ja eeldades, et kaubandus jääb samale tasemele, saab järeldada, et peale ÜK kolmandaks riigiks saamist kasvab Eesti tolliametnike töökoormus aastas hinnanguliselt 17% võrra.

Neljandaks uurimisülesandeks oli analüüsida tolli töö regulatsioone ja Brexiti mõju tolliametnike tööle. Suurema osa tolli töö tegemisest ja korraldamisest paneb paika tolliseadustik – tollitöö tähtsaim alusdokument. ÜK lahkumisel EL-st tuleb riigi suhtes sätestada regulatsioonides kehtestatud kolmanda riigi sätteid ning vajadusel luua uusi ja täiendada olemasolevaid. Küsitluse vastuste põhjal saab öelda, et ametnikud ei ole päris kindlad selles, mis ja kuidas peale Brexitit nende töös muutub, sest ei ole veel teada, kuidas ja mis tingimustel ÜK EL-st lahkub. ÜK kolmandaks riigiks saades laienevad talle kaubavahetuses kõik tollialased piirangud, kogu kaup tuleb deklareerida tollile ning see hakkab kehtima kogu kaupade nomenklatuuri kohta ehk tolliregulatsioonide rakendamine muutub kõikide kaupade suhtes. Ametnike arvates avaldab Brexit tõenäoliselt kõige suuremat mõju legaalse kaubanduse kontrolli üksusele, postitollitööle ning tollivormistuse mahule, kõige väiksem on mõju reisisadama ning maismaapiiripunktide tööle.

Uuringust selgus, et kaubavahetus kahe riigi vahel on aastate vältel olnud stabiilne. ÜK on Eesti kaubanduspartnerite nimekirjas olnud läbi aastate 9-11 kohal. ÜK kolmandaks riigiks

saades tuleb kogu kaupade liikumine deklareerida ning seeläbi suureneb tolliametnike töö nende kaupade ja dokumentide kontrollimise arvelt. Kahe riigi vahelist kaubandust ette ennustada on keeruline, kuid võttes aluseks 2017. aasta tollideklaratsioonide andmed, kasvab tulevikus tollideklaratsioonidega tegelevate ametnike töökoormus aastas hinnanguliselt 17% võrra. Lisaks tuleb ametnikel tulevikus ÜK kauba ja reisijate kontrollimisel lähtuda kolmanda riigi sätetest ning ÜK ja EL-i vahel loodavatest lepingutest. Tolliametnike töökoormus suureneb ka uuest olukorrast tulenevalt ametnike ja klientide nõustamiste arvelt.

Peamised tollivaldkonnad, millele Brexit mõju võib avaldada, on postitoll ja legaalse kaubanduse kontrolli valdkond ning pigem on suur mõju ka tollivormistuse mahule. Kõige väiksem on mõju maismaapiiripunktide ja reisisadama tööle, sest mööda maanteed liigub kahe riigi vahel kaupa pigem vähe ning reisisadama kaudu liiguvad vaid reisijad ja põhiliselt liikmesriikide vahel.

Päris kindel ei saa olla, mis ja kuidas muutub, sest ei ole veel teada, kuidas ja mis tingimustel ÜK EL-st lahkub. Brexit ei pruugi mõjutada kõigi ametnike tööd, kuid kindel saab olla selles, et mingi mõju sellel on. ÜK lahkumine EL-st toob kaasa osade Eesti tolliametnike töölaadi muutuse, sest ÜK puhul peab lähtuma hakkama kolmandate riikide sätetest ning arvesse peab võtma ka tulevase lepinguid ja kokkuleppeid, mille alusel tolliametnik oma edasised toimingud teeb ning kontrollmeetmed kasutusele võtab. Põhiline töökoormuse tõus seisneb tulevikus kahe riigi vahel liikuvate kaupade ja nende tollideklaratsioonide kontrollimisel, sest kogu kahe riigi vahel liikuv kaup tuleb tulevikus deklareerida tollile.

Edaspidi võiks analüüsida Brexiti põhjuseid ja tagajärgi täpsemalt ja põhjalikumalt, et paika panna käitumismuster, mis EL-st lahkumiseni viib. Sel juhul oleks ehk võimalik tulevikus sama olukorda vältida. Juhul, kui tulevikus peaks ikkagi tekkima vajadus EL-st lahkumise protsess mõne teise riigi puhul uuesti läbi teha, oleks olemas alus, millest lähtuda ning teadmine, mida mitte teha, et protsessi saaks läbi viia valutumalt ja kiiremalt kõigi osapoolte jaoks.

## SUMMARY

The main tasks of the customs are to collect customs duty, to protect fair trade and society, trade facilitation and ensuring state and human security. The European Customs Union has been set up to facilitate these tasks and to officiate cooperation between countries. In 2016 the United Kingdom voted in favour of Brexit which means they will be leaving the Customs Union as well as European Union (EU). When a country leaves the EU, it becomes a 'third party' and all goods must be declared to customs. This, in turn, can lead to new contracts, changes in customs regulations and more work for customs officers.

The title of this thesis is "The impact of Brexit on the work of Estonian customs officers". Thesis in question is written in Estonian, consist of 54 pages and 1 annex. 50 different scientific sources are used and referred to throughout this written work.

The matter is topical because UK has been an important partner for Estonia in trade and leaving the EU trade between the two countries can become more complicated and the process of goods movement, that might seem as a norm today, might be elongated to what no-one could predict now. The act of Brexit, which arose in 2016, is scheduled to be finalized in October 2019 and the EU Council of Ministers will have to create new or supplement existing directives for further collaboration and communication.

The problem of this thesis is that leaving the EU, the UK will become the third country for the whole EU, including Estonia. Crossing the borders in cases of export and import will become more unproductive both timewise and financially. It is important to find out how UK leaving EU will affect the workload and working style of Estonian customs officials

The purpose of this thesis is to find out the changes in the volume and distribution of tasks of Estonian customs officials arising from Brexit.

The analysis revealed that the main customs areas that Brexit can affect are customs of post office, the area of legal trade control and the volume of customs clearance. The port of entry and the seaport crossing point will most likely be affected the least. UK leaving the EU will lead to changes in the working methods of some Estonian customs officials as they need to

start using legalisations directed to third countries. The workload of customs officials will also increase due to the new situation at the expense of advising officials and clients. In addition, it was found that trade between the two countries has been fairly stable through the years, even after the start of Brexit and assuming that trade remains the same level after Brexit, the workload of officials will increase about 17% in one year at the expense of customs declarations.

## VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Adomavičiūte, D., 2014. Customs and Trade Security Policy. *Socio-Economic Problems & the State*, 10(1), pp. 42–49.

Ahlander, R. M., 2017. Undressing Naked Economic Protectionism, Rational Basis Review, and Fourteenth Amendment Equal Protection. *Brigham Young University Law Review*, 2017(1), pp. 167–193.

Alpagu, H., 2015. International Taxation and the Role of Customs Union between Turkey and EU. *Journal of Knowledge Economy & Knowledge Management*, 10(2), pp. 133–142.

Arsyida, T., van Delft, S., Rukanova, B. & Tan, Y-h., 2017. Trade and compliance cost model in the international supply chain. *Proceedings of WCO PICARD Conference*, pp. 1–22.

BBC, 2019. *Brexit: All you need to know about the UK leaving the EU*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.bbc.com/news/uk-politics-32810887> [Kasutatud 10.02.2019].

Benson, T. R., 2014. Globalization, Trade, and the Impact of Customs Initiatives on Global Supply Chains. *Mercer Law Review*, 65(3), pp. 683–699.

Bergami, R., 2017. Brexit: Australian Perspectives on International Trade and Customs Operations. *Australian & New Zealand Journal of European Studies*, 9(1), pp. 2–14.

Ciobanu, R., 2015. The national institutional system with competence in administering customs duties. *Bulletin of the Transilvania University of Brasov. Series VII: Social Sciences. Law*, 8(2), pp. 181–188.

Crudu, R., Sirbu, O. & Ignatov, A., 2018. Central European Free Trade Agreement: did the initiative prove its commitments? *Eastern Journal of European Studies*, 9(1), pp. 45– 62.

Drobot, E. V., Klevleeva, A. R., Afonin, P. N. & Gamidullaev, S. N., 2017. Risk Management in Customs Control. *Ekonomika regiona [Economy of Region]*, 13(2), pp. 550–558.

Ebre, L., 1996. *Mängureeglid tollipiiril*. Tallinn: Eesti Riigikaitse Akadeemia kirjastus.

European Commission, 2018. *Ühendkuningriigi väljaastumine EList*. [Võrgumaterjal] Leitav: [https://ec.europa.eu/taxation\\_customs/uk-withdrawal-et](https://ec.europa.eu/taxation_customs/uk-withdrawal-et) [Kasutatud 10.01.2019].

Euroopa Komisjon, 2014. *Euroopa Liidu poliitika lahtiseletatuna. Toll*. Luxembourg: Euroopa Liidu Väljaannete Talitus.

Euroopa Komisjon, 2015. *Millega nähakse ette Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 952/2013 (millega kehtestatakse liidu tolliseadustik) teatavate sätete üksikasjalikud rakenduseeskirjad. Rakendusmäärus. L 343/558, 29.12.2015.*

Euroopa Komisjon, 2018. *Ühendkuningriigi väljaastumine EList ning tolli ja kaudset maksustamist käsitlevad ELi eeskirjad. Teade sidusrühmadele. Brüssel, 30. jaanuar 2018.*

Euroopa Komisjon, 2019. *Millega muudetakse rakendusmäärust (EL) 2015/2447 käendusdokumentide vormide ja tolliväärtuse sisse arvestatavate õhutranspordikulude osas, arvestades Ühendkuningriigi väljaastumist liidust. Määrus. L 77/61, 20.03.2019.*

Euroopa Komisjon, 2019a. *Ühendkuningriigi väljaastumine EList ja tolliküsimused leppeta lahkumise korral. Suunis. Brüssel, 11. märts 2019.*

Euroopa Liidu Nõukogu, 2009. *Millega kehtestatakse ühenduse tollimaksuvabastuse süsteem. Määrus. ET L 324/23, 10.12.2009.*

Euroopa Parlament ja Euroopa Liidu Nõukogu, 2005. *Ühendusse sisse toodava või ühendusest välja viidava sularaha kontrollimise kohta. Määrus. L 309/9, 25.11.2005.*

Euroopa Parlament ja Euroopa Liidu Nõukogu, 2013. *Millega kehtestatakse liidu tolliseadustik. Määrus. ELT L 269, 10.10.2013, lk 1.*

Goodwin, A., 2017. Brexit – Customs borders will impose costs and delays. *Oxford Economics*, 41(2), pp. 11–18.

Hadfield, F. P., 2015. Who's on the Hook? (And Who Can Afford the Hook Anyway?): Responding to Customs and Border Protection's Requests for Factual Information: Responsibilities, Burdens, and Consequences. *Tulane Journal of International & Comparative Law*, 23(2), pp. 331–352.

Hörnqvist, M., 2006. Risk Governance of the Swedish Customs Service: Negotiating Security, Efficiency, and Poor Information. *Journal of Scandinavian Studies in Criminology & Crime Prevention*, 7(1), pp. 23–44.

Isakova, A., Koczan, Z. & Plekhanov, A., 2016. How much do tariffs matter? Evidence from the Customs Union of Belarus, Kazakhstan and Russia. *Journal of Economic Policy Reform*, 19(2), pp. 166–184.

Joffrion, C. J., 2011. Primer for Trademark and Copyright Protection Through the Office of Customs and Border Protection. *Florida Bar Journal*, 85(6), pp. 106–110.

Kaevats, Ü. toim., 1996. Tolliliit. Rmt: Eesti Entsüklopeedia. Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus, lk 460.

Ketners, K. & Peterson, M., 2013. Institutional division of customs administrations. *Economic Science for Rural Development Conference Proceedings*, 30, pp. 207–213.

Kiik, L., 2007. *Tolliajaloo lühiülevaade. Õppematerjal*. Tallinn: Tallinna Majanduskool.

Krashennikova, C. O., 2012. Interaction conditions between transport hubs and customs in logistics systems. *Asia-Pacific Journal of Marine Science & Education*, 2(1), pp. 67–77.

Lemgruber, A., Masters, A. & Cleary, D., 2015. *Understanding Revenue Administration. Fiscal Affairs Department*. International Monetary Fund, Publication Services.

Makochekanwa, Albert., 2014. Welfare Implications of COMESA-EAC-SADC Tripartite Free Trade Area. *African Development Review*, 26(1), pp. 186–202.

Maksu- ja Tolliamet, 2014. *Strateegilise kauba tollivormistus- ja kontroll. Riskikriteeriumid, Strateegiliste kaupadega seonduvad õigusrikkumised*. [Võrgumaterjal] Leitav: [https://vm.ee/sites/default/files/content-editors/Strateegilise\\_kauba\\_tollivormistus\\_ja\\_kontroll\\_2014.pdf](https://vm.ee/sites/default/files/content-editors/Strateegilise_kauba_tollivormistus_ja_kontroll_2014.pdf) [Kasutatud 10.01.2019].

Maksu- ja Tolliamet, 2018. *Eesti Tollitariifistik*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://apps.emta.ee/arctictariff-public-web/#!/taric/nomenclature/sbn?sd=29.03.2019&d=I&cc=&l=et&q=et&ea=false> [Kasutatud 05.03.2019].



Maksu- ja Tolliamet, 2018a. *Brexiti mõju tollivormistusele ja kaubavahetusele Ühendkuningriigiga*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/brexiti-moju-tollivormistusele-ja-kaubavahetusele-uhendkuningriigiga> [Kasutatud 10.01.2019].

Maksu- ja Tolliamet, 2018b. *Brexiti võimalik mõju Eestile. Analüüs*.

Maksu- ja Tolliamet, 2019. *Euroopa Liidu tolliõigus*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/oigusaktid/euroopa-liidu-tollioigus> [Kasutatud 29.03.2019].

Maksu- ja Tolliamet, 2019a. *Brexiti mõju tollivormistusele ja kaubavahetusele Ühendkuningriigiga*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/brexiti-moju-tollivormistusele-ja-kaubavahetusele-uhendkuningriigiga#markus> [Kasutatud 06.04.2019].

Morini, C., 2015. Best practices in customs administrations: a preliminary exploratory study. *Brazilian Journal of Management*, 8(2), pp. 341–357.

Pētersone, M., Ketners, K. & Laurinavičius, A., 2016. Improvements to the performance of customs and tax authorities. *Viesoji Politika ir Administravimas*, 15(4), pp. 591–607.

Raamatupidamis- ja maksuinfoportaal, 2008. *Volitatud ettevõtja staatus*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.rmp.ee/ettevotlus/kasulik/volitatud-ettevotja-staatus-2008-09-30> [Kasutatud 12.01.2019].

Sazdovska, M. M. & Davitkova, Z. L., 2016. International customs cooperation in combating organized crime. *Horizons Series A*, 20, pp. 155–170.

Semple, A., 2017. Socially Responsible Public Procurement (SRPP) under EU Law and International Agreements: The GPA, CETA and the EU-Ukraine Deep and Comprehensive Free Trade Area. *European Procurement & Public Private Partnership Law Review*, 12(3), pp. 293–309.

Soll, K., 1994. *Kultuuriväärtused kui salakaup. Vääriskivid ja väärismetallid*. Õppematerjal tolli- ja piirivalvetöötajale. Tallinn: Eesti Riigikaitse Akadeemia.

State General Administration of Quality Supervision, 2012. Announcement of the Trial Implementation of the System of Exempting Export Foods and Agricultural Products from Customs Examination. *Chinese Law & Government, English translation M.E. Sharpe, Inc*, 45(1), pp. 84–89.

Statistikaamet, 2019. *Väliskaubandus alates 2004*. [Võrgumaterjal] Leitav: [http://pub.stat.ee/px-web.2001/Database/Majandus/25Valiskaubandus/03Valiskaubandus\\_alates\\_2004/03Valiskaubandus\\_alates\\_2004.asp](http://pub.stat.ee/px-web.2001/Database/Majandus/25Valiskaubandus/03Valiskaubandus_alates_2004/03Valiskaubandus_alates_2004.asp) [Kasutatud 20.02.2019].

Statistikaamet, 2019a. *Eelmisel aastal kaubavahetus suurenes*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.stat.ee/pressiteade-2019-018> [Kasutatud 20.02.2019].

Statistikaamet, 2019b. *VK09: Kaupade eksport ja import riigi järgi (kuud)*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/varval.asp?ma=VK09&lang=2> [Kasutatud 20.02.2019].

Ting, C. Y., Ting, H., Soh, Y. C., Ajj, A. H. & Lee, K. S., 2017. Awareness of Custom Officers on Counterfeit Pharmaceutical Products And The Roles Of Pharmacy Enforcement Officers. *Journal of Young Pharmacists*, 9(2), pp. 258–262.

Välisministeerium, 2018. *Suurbritannia*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://vm.ee/et/riigid/suurbritannia?display=relations> [Kasutatud 07.02.2019].

Välisministeerium, 2019. *Suurbritannia*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://vm.ee/et/riigid/suurbritannia?display=relations> [Kasutatud 01.04.2019].

## **Lisa 1. Uuring Brexiti mõju kohta Eesti tolliametnike tööle**

Minu nimi on Helena Klaas, olen Sisekaitseakadeemia finantskolledži kolmanda kursuse kadett ning kirjutan oma lõputööd teemal BREXITI MÕJU EESTI TOLLIAMETNIKE TÖÖLE. Oma töös uurin, millist mõju avaldab Ühendkuningriigi lahkumine Euroopa Liidust Eesti tolliametnike tööle ning seepärast palun tolliametnikel vastata minu küsitlusele. Vastamine võtab aega 7-10 minutit ning vastates jääte anonüümseks. Suur aitäh juba ette!

### **1. Milliste kaupade puhul võib tolli regulatsioonide rakendamine kõige enam muutuda peale seda, kui Ühendkuningriigist saab kolmas riik?**

- a) Aktsiisikaubad
- b) Masinad ja seadmed
- c) Transpordivahendid
- d) Keemiatooted
- e) Puit ja puidutooted
- f) Tekstiilitooted
- g) Ei oska öelda
- h) Muu

**Palun põhjendage**

### **2. Kui suur oleks mõju Eesti tollile tervikuna, kui Ühendkuningriik lahkuks ilma lepinguta 30.03.2019, võrreldes praeguse olukorraga, mil Ühendkuningriik on ELi liige?**

- 1- Olematu
- 5- Väga suur

**3. Kui suurt mõju avaldaks Ühendkuningriigi EList ilma lepinguta lahkumine järgmistele üksustele:**

Read	Veerud
1. Maismaapiiripunktidele	a) Üldse mitte
2. Reisisadama tööle	b) Vähesel määral
3. Tollivormistusele	c) Ei oska öelda
4. Muuga sadama tööle	d) Pigem suurt
5. Paldiski sadama tööle	e) Väga suurt
6. Sillamäe sadama tööle	
7. Postitollu tööle	
8. Legaalse kaubanduse kontrolli valdkonnale	

**4. Mil määral suurendaks Ühendkuningriigi EList lahkumise edasi lükkamine paari kuu võrra operaatorite ja deklarantide teadlikkust?**

- 1- Üldse mitte
- 5- Vägagi

**5. Kui suur oleks mõju Eesti tollile, kui ELi ja Ühendkuningriigi vahel sõlmitakse lahkumisleping, võrreldes olukorraga, kui lepingut ei sõlmita?**

- 1- Olematu
- 5- Väga suur

**6. Kui ELi ja Ühendkuningriigi vahel sõlmitakse leping, kas see võiks vabastada sealt tulevad kaubad kontrollist?**

- a) Jah
- b) Ei

**7. Mis Teie arvates muutub peale Brexitit Teie töös, kui Ühendkuningriigist saab kolmas riik?**

Vastus:

**8. Kui palju muutub allüksuse, milles Te töötate, töömaht peale Brexitit, kui Ühendkuningriigist saab kolmas riik?**

- a) Väheneb
- b) Üldse ei muutu
- c) Kasvab 1-5%
- d) Kasvab 6-10%
- e) Kasvab 11-20%
- f) Kasvab üle 20%
- g) Ei oska öelda

**9. Kui kaua võtab hinnanguliselt aega ühe 1000kg meditsiiniseadmeid täis laadungi tollikontroll, kui kaup tuleb lennutranspordiga? (orienteeruv ajavahemik)**

Vastus:

**10. Kui kaua võtab hinnanguliselt aega tollikontrolli tegemine ühe rekkatäie sõiduautodele? (orienteeruv ajavahemik)**

Vastus:

**11. Kui kaua võtab hinnanguliselt aega 1000kg kodumasinat tollikontroll, kui kaup asub konteineris ja tuleb laevatranspordiga? (orienteeruv ajavahemik)**

Vastus:

**12. Kui palju sõltub kauba kontrollimisele kuluv aeg sellest, millisest riigist kaup tuleb?**

- 1- Üldse mitte
- 5- Väga palju

**13. Millises allüksuses Te töötate?**

- a) Koidula piiripunktis
- b) Lennujaamas
- c) Luhamaa piiripunktis
- d) Muuga sadamas
- e) Narva piiripunktis
- f) Paldiski sadamas
- g) Postitollis
- h) Legaalse kaubanduse kontrollis
- i) Tollitalitluses
- j) Muu..

**14. Milline on Teie tööstaaz?**

- a) 0-2 aastat
- b) 3-5 aastat
- c) 6-10 aastat
- d) Rohkem kui 10 aastat

**15. Mis ametipositsioonil Te töötate?**

- a) Osakonna juht
- b) Üksuse juht
- c) Tolliinspektor
- d) Muu