

Sisekaitseakadeemia

Finantskolledž

Vjatsšeslav Tšernikov

**TOLLIPROTSSESSI TOIMINGUD EESTIS ÕHUTRANSPORDI
NÄITEL**

Lõputöö

Juhendaja:

Helle Koitla, magistrikraadile vastav kvalifikatsioon

Kaasjuhendaja:

Maret Güldenkoh, MBA

Tallinn 2020

SISEKAITSEAKADEEMIA LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

Finantskolledž	Juuni 2020
<p>Töö pealkiri eesti keeles: Tolliprotsessi toimingud Eestis õhutranspordi näitel</p> <p>Töö pealkiri võõrkeeles: Customs Process Operation in Estonia on the Example of Air Transport</p> <p><i>Lõputöö koosneb 62 leheküljest, sealhulgas viiest lisast. Töö on kirjutatud eesti keeles.</i></p> <p><i>Lõputöö eesmärgiks oli välja selgitada tolliprotsessi toimingud Eestis õhutranspordi näitel. Lõputöö eesmärgi saavutamiseks püstitati kolm uurimisülesannet, mille lahendamiseks kasutati kvalitatiivset meetodit.</i></p> <p><i>Lõputöö kirjutamisel jõuti järeldusele, et tolliprotsessi toimingud õhutranspordi tarneahelas hõlmavad endas viit kontrollkoridori: roheline, kollane, helekollane, oranž ja punane ning mitut erinevat protseduuri. Protseduurid jagunevad kaheks grupiks: sisseveo ja väljaveo protseduurideks. Iga protseduur on üksteisest erinev ning neid rakendatakse erinevatel eesmärkidel. Eesti õhutranspordis esineb tolliprotseduuride ahel: ajutine ladustamine - transiit - tolliladustamine - vabasse ringlusse lubamine.</i></p> <p><i>Tulenevalt teostatud analüüsides selgus, et õhutranspordi tolliprotsessi toimingud Eestis toimuvad iga päev, kuna kontrollitakse päevas keskmiselt 50 deklaratsiooni ning osa nendest sattub füüsilisse tollikontrolli. Tolliprotsessi toimingud on Eesti õhutranspordis kiired, kuna tolliprotsessi toimingute kestvus on ligikaudu neli tundi.</i></p>	
Lisad: mälu-pulk	
Võtmesõnad: toll, tollikontroll, tolliametnik, protseduur, tarneahel, õhutransport	
Võõrkeelsed võtmesõnad: customs, customs control, customs officer, procedure, supply chain, air transport	
Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu	
<p>Töö autor: <i>Vjatšeslav Tšernikov</i></p> <p>Olen koostanud lõputöö iseseisvalt. Kõik lõputöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, seisukohad, kirjalikest allikatest ja mujal allikates saadud info on nõuetekohaselt viidatud. Annan Sisekaitseakadeemiale tasuta loa (lihtlitsentsi) minu loodud teose reprodutseerimiseks säilitamise ja elektroonilise avaldamise eesmärgil, sealhulgas Sisekaitseakadeemia raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni. Annan loa teose üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Sisekaitseakadeemia veebikeskkonna kaudu sealhulgas Sisekaitseakadeemia raamatukogu digikogu kaudu ja paber kandjal Sisekaitseakadeemia raamatukogus kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.</p> <p>Olen teadlik, et nimetatud õigused jäävad alles ka autorile. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei riku ma teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse õigusaktidest tulenevaid õigusi.</p>	
Allkiri:	
Vastab lõputöö nõuetele	
Juhendaja: Helle Koitla	Allkiri:
Vastab lõputöö nõuetele	
Kaasjuhendaja: Maret Guldenkoh	Allkiri:
Kaitsmisele lubatud	
Kolledži direktor: Kerly Randlane	Allkiri:

SISUKORD

SISSEJUHATUS.....	5
1. TOLLIKONTROLL JA ÕHUTRASPORDI OLEMUS.....	8
1.1. Tollikontrolli vajalikkus	8
1.2. Õhustraspordi tarneahel	14
2. ÕHUTRASPORDI TOLLIKONTROLL.....	22
2.1. Uuringu protsess, meetodika ja valim	22
2.2. Tolliprotseduurid õhustraspordi tarneahelas	25
2.3. Tollikontroll lennujaamas.....	33
2.4. Analüüsi tulemused, järeldused ja soovitused.....	42
KOKKUVÕTE.....	45
SUMMARY	47
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU.....	49
Lisa 1. Tolliprotseduuride kategooriad	54
Lisa 2. Intervjuu küsimused	56
Lisa 3. Intervjuu kategooriad	57
Lisa 4. Mitte osalusvaatluste protokoll	59
Lisa 5. Enimkasutatavate protseduuride koodid	62

MÕISTETE JA LÜHENDITE LOETELU

ATA - Rahvusvahelise ajutise impordi või ekspordi dokument

CAP - Ühise põllumajanduspoliitika kaup

ICS - Impordikontrollüsteem

ECS - Ekspordikontrollüsteem

Protseduur – Toiming, mille kohta rakendatakse kindlas järjestuses tollialastes õigusaktides sätestatud

TIR märkmik - Transports International Routiers ehk rahvusvahelise kaubaveo märkmik

SISSEJUHATUS

Ühiskonna ja infotehnoloogia kiire areng on toonud endaga kaasa transpordiliikide rohkuse ja kaubakoguste suurenemise. Inimesed käivad välismaal töö ja puhkuse eesmärgil. Välismaale tööle ja puhkusele minnes ületavad nad riigipiiri. Eestis on mitu piiripunkti, mis asuvad nii välispiiril, kui ka sisepiiril, näiteks lennujaam ja sadam. Piiripunktides toimub kaupade ja reisijate kontroll ning piirikontroll, mida teeb Politsei- ja Piirivalveamet koostöös Maksu- ja Tolliametiga. Selleks, et saavutada efektiivne koostöö, peavad ametnikud tööülesandeid omavahel kombineerima.

Lennujaama piiripunkt on sisepiiril oluline, kuna lennukitega transporditakse nii reisijaid kui ka kaupu kolmandatest riikidest, näiteks Venemaalt, Ukrainast ja Türgist. Samuti on riike, näiteks Tai, Malaisia ja Pakistan, kust võib tulla kõrgendatud riskiga kaup. Kõrgendatud riskiga kaubad on kaubad, mis on märgitud dokumentidesse tegelikult kaubasaadetises sisalduvate keeldude ja piirangutega kaupade asemel (Talvik, 1998, lk 87).

Maksu- ja Tolliameti ametnikud (edaspidi tolliametnikud) teostavad lennujaamas Euroopa Liitu sisenemisel ja väljumisel kauba, reisijate ja nendega kaasas oleva kauba tollikontrolli. Euroopa Liit hõlmab tolliliitu, millega kaasneb impordi- ja ekspordimaksude ja kõigi samaväärse toimega maksude keelustamine liikmesriikide vahel, mis omakorda tähendab, et tolliliidus on kaupade vaba liikumine. Kaupu, mis tulevad kolmandatest riikidest, loetakse vabas ringluses olevaks siis, kui nende pealt on tasutud tollimaksud. (Euroopa Liidu Teataja, 2012)

Teema valik tuleneb sellest, et Tallinna lennujaamas tegutseb hulgaliselt erinevaid kauba saatmise ja teenindamisega seotud organisatsioone, näiteks DHL Estonia AS, Cargo Handling AS, Omniva AS, Federal Express Corporation Eesti filiaal ja palju teisi ettevõtteid, mis kasutavad õhustransporti kauba vedamiseks. Seetõttu on vajadus selgeks teha reaalses õhustranspordi tolliprotsessi toimingud ja vajadusel viia läbi täiendavat selgitustööd tolliformaalsuste kohta ettevõtjate seas, kes tegelevad õhustranspordiga kauba vedamisega seotud ettevõtetes. Teema valik on põhjendatud teema aktuaalsusega ja uudsusega.

Lõputöö teema on aktuaalne, kuna Maksu- ja Tolliameti eesmärk on kiirendada 2020. aastaks tollikontrolli läbivalgustusseadmete, numbrituvastuskaamerate ja röntgenpiltide vahetussüsteemi abil. Lisaks tollikontrolli kiirendamisele on Maksu- ja Tolliameti

arengukava alaeesmärk kaasata kogukondi salakauba leviku tõkestamiseks (Maksu- ja Tolliamet, 2017, lk 11). Statistikaameti andmete järgi suureneb nii reisijate kui ka veose arv, 2016. aastal saabus Eestisse Tallinna Lennujaama kaudu 1,09 mln reisijat; 2018. aastal saabuvate reisijate arv kasvas 1,47 mln reisijat. Aastatel 2016 – 2018 saabus Tallinna Lennujaama kokku 21 010 tonni veoseid: 2016. aastal 8 200 tonni; 2017. aastal 6 430 tonni ja 2018. aastal 6 510 tonni (Statistikaamet, 2019).

Lõputöö teema on uudne, kuna autorile teadaolevalt ei ole eelnevalt uuritud tolliprotsesside toiminguid õhustranspordis. Dorbek (2012, lk 33) analüüsis ühte osa tolliametnike töös, milleks oli piiril töötavate ametnike (mitte õhupiiri kontrollis) kehakeele lugemise oskus, millest selgus, et ametnikud oskavad osaliselt lugeda kehakeelt ja peavad seda vajalikuks, kuid nende teadmised on siiski pinnapealsed.

Töö uurimisprobleemi püstitus tuleneb sellest, et õhustranspordi kaudu suureneb nii reisijate, kui ka kaupade kogus, mille tõttu võib tekkida keeldude ja piirangutega kaupade sissevedu, sellest omakorda tuleneb täiendav vajadus neid tihedamalt kontrollida. Tallinna Lennujaam jaguneb kaheks erinevaks tollipunktiks: Lennujaama reisiterminali kontrolli üksus ja Lennujaama teeninduskoht. Lennujaama tollipunktides läbiviidavate erinevate tolliprotsesside tõttu tekib vajadus analüüsida nende toimimist. Uurimisprobleemist tulenevalt on püstitatud uurimusküsimus: millised on tolliprotsessi toimingud Eestis õhustranspordi tarneahelas?

Töö eesmärgiks on välja selgitada tolliprotsessi toimingud Eestis õhustranspordi näitel.

Töö eesmärgi saavutamiseks on püstitatud järgmised uurimisülesanded:

1. Analüüsida ja süstematiseerida tolli, tollikontrolli ja õhustranspordi tarneahela teemakohast kirjandust.
2. Analüüsida õhustranspordi tarneahela ja tollikontrolli protsesside toimumist lennujaamas.
3. Sünteesida teooria ja uuringu tulemusi ning teha nendest järeldusi ja ettepanekuid.

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks kasutatakse kvalitatiivset uurimismetoodikat. Analüüsitakse teemakohaseid teoreetilisi allikaid, viiakse läbi vaatlused ja intervjuu.

Töö koosneb kahest peatükist, mis omakorda on jaotatud alapeatükkideks. Esimeses peatükis süstematiseeritakse ja analüüsitakse tollikontrolli ja õhustranspordi olemuse teadusallikate alusel. Esimese alapeatükis analüüsitakse tollikontrolli vajalikkust. Teises alapeatükis analüüsitakse õhustranspordi tarneahela toimimist teadusallikate alusel.

Teises peatükis analüüsitakse õhustranspordi tolliprotsessi toiminguid. Esimeses alapeatükis tuuakse välja kasutatav meetodika ja andmekogumismeetodid. Teises alapeatükis analüüsitakse tolliprotseduure õhustranspordi tarneahelas. Kolmandas alapeatükis selgitatakse välja kuidas toimub tollikontroll lennujaamas. Neljandas alapeatükis tuuakse välja uuringu tulemused ja järeldused.

Lõputöös kasutatakse erinevaid teadusartikleid, teaduskirjandust ning teadusallikate andmebaase EBSCOhost, Google Scholar ja Sage Journals. Lisaks teadusallikatele kasutatakse erinevaid õigusakte ja Maksu- ja Tolliameti andmebaasidest saadud andmeid.

1. TOLLIKONTROLL JA ÕHUTRASPORDI OLEMUS

1.1. Tollikontrolli vajalikkus

Kaubavahetus on olnud inimeste peamine teenindusharu. Enne raha tekkimist, vahetasid inimesed kauba teise kauba või teenuse vastu. Kaubavahetus on toonud kaasa majanduskasvu. Kui loodi toll, siis hakati kaupadelt võtma tollimaksu. Esimesi tollimakse tasuti kaupades. Kui tekkis raha, siis tollimaksu hakati võtma rahas.

Varasematel aegadel oli tollil peamine ülesanne tollimaksude kogunemine kauba sisseveol. Samuti oli tegemist lõivudega, mida nõuti kaupade silla, tänava või jõe ületamise eest. Enamasti seisis relvastatud sõdurid sillal, tänaval ning nõudsid möödujatel raha. (Witte, *et al.*, 1998, pp. 27-29 ref Lind, 2006, lk 9) Tolliametnikud ei pidanud oskama lugeda ega kirjutada, nad pidid oskama ainult arvutada, et oma ülesannetega toime tulla (Schultz, 1992, lk 19). Tänapäeval on aga tolli töökeskkond varasemast muutunud.

Tollitöökeskkonna muutmise vajadus on tulnud tehnoloogia arengust ja terrorirünnakute ning lisaks sellele organiseeritud kuritegevuse ohust. Infotehnoloogia kiire arengu pärast on tulnud meie keskkonda interneti kaubandus, mis tõi tolliametnikele uusi tööülesandeid nagu elektrooniliste deklaratsioonide kontroll. Samuti on tolli ülesanne teostada kaubavoogude järelevalvet, kuna e-kaubandus hõlmab kauba liikumise tarneahelat ja kaubavahetust ühest riigist teise. (Elmane-Helmane & Ketners, 2012, p. 529; Rudzītis & Čeveris, 2015, pp. 23–24)

Eelpooltoodu on vastavuses Euroopa Liidu tolliseadustikuga, mis samuti sätestab, et toll vastutab eelkõige liidu rahvusvahelise kaubanduse järelevalve eest. Lisaks sellele, Euroopa Liidu tolliseadustik artikkel 3 sätestab, et tolli ülesanded on aidata kaasa õiglase ja avatud kaubanduse arendamisele, siseturu välisaspektide, ühise kaubanduspoliitika ja liidu muude kaubandusega seotud ühiste poliitikate rakendamisele ning üldise tarneahela turvalisuse tagamisele (Euroopa Liidu Teataja, 2013).

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse nr 952/2013 artikli 5 lõike 1 järgi toll on liikmesriikide tolliasutused, kes vastutavad tollialaste õigusaktide kohaldamise eest, ning muud asutused, kes on siseriikliku õiguse alusel volitatud kohaldama teatavaid tollialaseid

õigusakte. Tolliametnik on tolliseaduse mõistes Maksu- ja Tolliameti ametnik. (Tolliseadus, 2017)

Toll võtab kasutusele järgmiseid meetmeid (Euroopa Liidu Teataja, 2013):

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

Tollil on kaks eripära, milleks on kaubavahetuse loomine ja kaubavahetuse ümbersuunamine (Alpagu, 2015, p. 136). Kaubavahetuse loomine tähendab, et kauba tootmiskulud on kodumaal suuremad kui liikmesriigis, seega veetakse sisse materjali, et hoida tootmiskulusid kokku (Varblane, 2000, lk 9). Eestil kui Euroopa Liidu liikmesriigina on võimalus vähendada oma tootmiskulusid. Näiteks, kui Eesti toodaks mingisugust asja, mille tooraine hind oleks teises liikmesriigis madalam, siis Eesti ostaks asja tootmiseks toorainet teisest liikmesriigist, tollimaksu maksmata. Samuti Alpagu (2015, p. 136) on arvamisel, et tolliliidu sisesed tooted muutuvad odavamaks tollitariifide kaotamise tõttu.

Kaubavahetuse ümbersuunamine tähendab, et riik peab suunama kauba X impordi ümber odavast Euroopa Liitu mittekuuluvast riigist C kallimale Euroopa Liidu partnermaa B impordile, mille tõttu halveneb ressursside kasutamine ja langeb tarbijate heaolu (Varblane, 2000, lk 10). Selle tõttu kaotavad ka Euroopa Liitu mittekuuluvad riigid, sest neid diskrimineeritakse kõrgemate tollimaksude kaudu, mis kehtivad väljaspool liitu asuvate riikide suhtes (Alpagu, 2015, p. 136).

Kolmandatest riikidest saabuvale kaubale teostatakse tollikontrolli. Kuna riigil on raske kontrollida kaupade müüki, siis selleks on loodud piiripunktid, kus toimub veetavate kaupade kontroll. Tollikontroll on reguleeritud õigusnormide ja määruste abil, mille üks eesmärkidest on karistada ebaseaduslikku kaubavedu (Golunov, 2017, p. 888). Tollikontroll on Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse nr 952/2013 artikli 5 lõike 3 järgi tolliasutuste

eritoimingud, mille eesmärk on tagada kooskõla tollialaste õigusaktide ja muude õigusaktidega (Euroopa Liidu Teataja, 2013).

Bourdet & Persson (2012, p. 303) viisid läbi uuringu, milles mõõdeti tolliprotseduuride kestvust kõikides EL riikides. Uuringust on selgunud, et tolliprotseduurid kestavad Euroopa Liidus keskmiselt 13 päeva. Lisaks sellele on kaupade kohale jõudmise kestvus Eesti tollipoliitikas EL-i siseselt üks parimaid. Kaubad, mida toodi Eestisse läbisid vajalikke tolliprotseduure keskmiselt viie päevaga. Kõige aeglasema tolliprotseduuriga riigid on Poola, Kreeka ja Slovakkia, kus vajalikud toimingud kestavad keskmiselt 25 päeva. (Bourdet & Persson, 2012, p. 303)

Tolliametnikud teevad tollikontrolli piiripunktides õiglasel kaubanduse eesmärgil. Selleks, et veenduda, kas tegemist on ohutu ja legaalse kaubaga, teostavad tolliametnikud järgmisi ülesandeid (Oxford Economics, 2017, p. 12):

- kontrollivad, kas kaup vastab keskkonnastandarditele ja asjakohastele regulatsioonidele;
- kontrollivad kauba päritolu;
- kontrollivad, kas kauba suhtes on kohaldatud vastavad meetmed;
- kontrollivad, kas impordimaksud on tasutud.

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse nr 952/2013 artikli 46 lõike 1 järgi võib tollikontroll eelkõige seisneda kauba läbivaatamises, proovide ja näidiste võtmises, deklaratsioonis või teatistes esitatud teabe õigsuse ja täielikkuse kontrollimises ning dokumentide olemasolu, autentsuse, õigsuse ja kehtivuse kontrollimises, ettevõtjate raamatupidamise ja muude dokumentide läbivaatamises, veovahendite kontrollis, pagasi ja muu isikute poolt või isikutega kaasas või nende juures oleva kauba läbivaatamises, ametlike päringute tegemises ning muudes sellistes tegevustes. (Euroopa Liidu Teataja, 2013) Tulenevalt sellest, peavad kõik ametnikud, sealhulgas ka tolliametnikud, jälgima, et kõik riskid on õigesti hinnatud.

Enne tollikontrolli teostamist peavad tolliametnikud hindama riske, mis põhinevad tolliametite vahelisel riskialase teabe vahetusel ja riskianalüüsi tulemustel ning millega määratakse kindlaks ühtsed riskikriteeriumid ja standardid, kontrollimeetmed ja kontrolli eelisvaldkonnad (Euroopa Liidu Teataja, 2013). Riskianalüüsi võivad teostada

tolliametnikud nii iseseisvalt riski hinnates ehk käsitsi, kui ka internetipõhise programmi abil. Risk on Euroopa tolliseadustiku mõistes liidu tolliterritooriumi ja väljaspool seda territooriumi asuvate riikide või territooriumide vahel liikuva kauba sisenemisel, väljumisel, transiidil, liikumisel või lõppkasutusel ning liidu tolliterritooriumil liiduvälise kauba olemasolu korral tekkiva olukorra tõenäosus ja mõju, mis (Euroopa Liidu Teataja, 2013):

- takistaks liidu või riigisiseste meetmete korrektset kohaldamist;
- kahjustaks liidu ja selle liikmesriikide finantshuve;
- seaks ohtu liidu ja selle residentide turvalisuse ja julgeoleku, inimeste, loomade või taimede tervise, keskkonna või tarbijad.

Euroopa Komisjoni delegeeritud määruse nr 2015/2446 kohaselt lennutranspordi turvalisuse ja julgeoleku suurendamiseks, tuleks nõutavad andmed esitada enne kauba laadimist õhusõidukile, kuid kauba vedamisel muude transpordivahenditega võib riskianalüüsi teha tulemuslikult ka siis, kui andmed esitatakse enne kauba saabumist liidu tolliterritooriumile. (Euroopa Komisjon, 2015a)

Kui riskid on hinnatud, siis suunavad tolliametnikud kaupa tollikontrolli. Tollikontroll koosneb kolmest kontrollkoridorist, milleks on (Geourjon & Laporte, 2015, pp. 107 - 108):

- punane koridor - tehakse kaubale füüsiline kontrolli ning vajaduse korral võetakse proove või näidised;
- kollane koridor - kontrollitakse ainult deklaratsioone ja kaubaga esitatud dokumente;
- roheline koridor - kaup ei vaja tollikontrolli, kuna esitatud dokumendid ja deklaratsioon on korrektsed.

Tollis on kaks liiki kontrolli: tollikontroll ja pisteline kontroll. Erinevus tollikontrolli ja pistelise kontrolli vahel on see, et tollikontrolli jaoks peab tegema eeltööd: andmetöötlusvahendite abil hindama riske ja profileerima isikuid (Euroopa Liidu Teataja, 2013). Pistelise kontrolli jaoks ei ole vaja eeltööd teha, kuna selle võib teha iga kahtluse korral. Näiteks lennujaamas töötav tolliametnik võib juhuvalikul kontrollida reisijat eesmärgiga leida keelatud aineid ja kaupu. Juhul, kui kaubale tehakse tollikontrolli, siis koostatakse akt ning hiljem suunatakse kaupa tolliprotseduuridele. (Tallinna Lennujaam, 2020)

Tolliasutused on kehtestanud erinevad tolliprotseduure, et kontrollida võltsitud kaubamärkide, kultuuri- ja kunstikaupade, taimede ja loomade importi ja eksporti. Selleks, et tagada siseriikliku turvalisust on toll kehtestanud kaupadele piirangud. (Rudzītis & Čevers, 2015, pp. 24-25) Näiteks alates 2019. aasta detsembri keskpaigast on taimede ja taimsete saaduste sissevedu ilma füto-sanitaarsertifikaadita kolmandatest riikidest Euroopa Liitu keelatud. Selle eesmärk on takistada ohtlike taimekahjustajate levikut. (Põllumajandusamet, 2019)

Tolliprotseduuri hulka kuuluvad: kauba vabasse ringluse lubamine, eriprotseduurid ja eksport. Lisaks sellele, eriprotseduuri hulka kuuluvad järgmised protseduurid (Euroopa Liidu Teataja, 2013):

- transiit, mille alla kuulub välis- ja sisetransiit;
- ladustamine, mille alla kuulub tolliladustamine ja vabatsoonid;
- erikasutus, mille alla kuulub ajutine import ja lõppkasutus;
- töötlemine, mille alla kuulub sees- ja välistöötlemine.

Kõiki tolliprotseduure rakendatakse igas Euroopa Liidu liikmesriigis. Euroopa Liidu liikmesriikide vahel on loodud ühtne turg. Vaatamata ühtsele turule on sellega esinenud mõningaid raskuseid. Selleks, et oleks edukas tolliliit ja tõhus majanduskoostöö, peab integratsioon olema edukas kõikides valdkondades. (Alpagu, 2015, p. 136) Tolliliitu paremaks integreerumiseks peavad liikmesriikide tolliasutused hindama oma toimingute kasulikkust ja tõhusust. Selleks tuleb aru saada tolliteenistustes rakendatavatest funktsioonidest, samuti väliskeskkonna muutumistest ja selle mõjust tolli eesmärkidele ning tegevustulemustele. (Rudzītis & Čevers, 2015, p. 23) Liidu liikmesriikides on olemas oht, et importijad ja tolliametnikud on omavahel sõlminud kokkuleppeid, mille tagajärjel algsed dokumendid võivad olla moonutatud ning need ei anna esinduslikku pilti tegelikest tollipettustest. Andmete halb kvaliteet takistab süsteemi rakendamist ning viivitab vajadusele kaubanduse hõlbustamiseks ja moderniseerimiseks. (Geourjon & Laporte, 2015, p. 109)

Bourdet ja Persson (2012, p. 312) on arvamisel, et Euroopa Liit peab kiirendama tolliprotseduuride ühtlustamist. Autorite arvamisel on Euroopa Liit teinud edusamme, näiteks on loonud ühise tollitariifistiku, kehtestanud ühise tolliseadustiku ning on korraldanud tolliametnike vahetust liikmesriikide vahel. Kuid tolliprotseduuride kestvuse

analüüs näitas, et Euroopa Liit vajab sellel teemal arenemist. (Bourdet ja Persson, 2012, p. 312)

Brexiti sündmustega seoses on Ühendkuningriik teinud ettepaneku läbirääkimisteks, mille eesmärgiks on lubada Ühendkuningriigi ja EL-i riikide vahel vedada kaupu tollikontrolli läbimata või makse maksmata. Kui Euroopa Liit suudab maandada riske, mis on seotud tollikontrolli jõustumata jätmisega Ühendkuningriigi suhtes, siis Ühendkuningriik võiks ühepoolselt jätkata sellise süsteemiga kaupade importimist Euroopa Liidust. (Oxford Economics, 2017, p.12)

Eestis teostab tolliformaalsusi Maksu- ja Tolliameti tolliosakond (Maksu- ja Tolliameti põhimäärus, 2008). Maksu- ja Tolliamet on Rahandusministeeriumi haldusalas (Maksu- ja Tolliamet, 2019a). Kuna Eesti Vabariik on Euroopa Liidu liikmesriik, siis sellest tulenevalt on Eestil kohustus kohandada oma riiklik tollipoliitika EL-i tollipoliitikaga. (Rudzītis & Čevers, 2015, p. 23) Euroopa tollipoliitika on reguleeritud Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruses nr 952/2013, millega kehtestatakse liidu tolliseadustik. Euroopa Liidu tolliseadustikku täiendatakse Euroopa Komisjoni delegeeritud määrusega nr 2015/2446. Eesti tollipoliitika on reguleeritud tolliseaduses (Tolliseadus, 2017).

Eesti ühines Euroopa Liiduga 2004. aastal (Euroopa Liit, 2019). Samal aastal moodustati Maksuametist ja Tolliametist ühtne amet Maksu- ja Tolliamet ning viidi sisse muudatused (Rahandusministeerium, 2003). Muudatused on mõjutanud tollivormistusprotsessi ning see protsess on muutumas ka praegu. Selleks on rakendatud mitmeid tegevusi tolliformaalsuste lihtsustamiseks. (Rahandusministeerium, 2003) Viimastel aastatel on tolliasutused pööranud suurt tähelepanu meetmetele, millega tahetakse parandada koostööd klientidega ning muuta tolliformaalsusi hõlpsamaks ja arusaadavamaks, kuna tolliprotseduuridel on märkimisväärne mõju riigi konkurentsivõime kujunemisele. (Elmane-Helmane & Ketners, 2012, p. 529)

Maksu- ja Tolliameti üks strateegilistest eesmärkidest on suurendada ressursikasutuse tõhusust, seetõttu otsitakse lahendusi haldusmenetluse lihtsustamiseks (Maksu- ja Tolliamet, 2017, lk 13). Haldusmenetluse lihtsustamine muudab teenuste kvaliteedi ja ärikeskkonna paremaks (Peterson & Ketners, 2017, p. 263). Tolliseaduse § 4 järgi on Maksu- ja Tolliameti ülesanne kaitsta ühiskonda ja majandust maksupettuste ja salakaubaveo tõkestamisega, koguda kauba importimisel tasumisele kuuluvaid makse ning hõlbustada Eesti ja liiduväliste riikide vahelist seaduslikku kaubandust (Tolliseadus, 2017). Samuti

Widdowson (2007, p. 31) on toonud välja, et toll vastutab valitsuse poliitika eest, mis hõlmab tulude kogumist, kaubanduse järgimist ja selle hõlbustamist ning lisaks nendele ülesannetele on tolli roll takistada keelatud ainete liikumist, kaitsta kultuuripärandit ja intellektuaalset omandit.

Kokkuvõtvalt selgus, et Maksu- ja Tolliamet vastutab tollialaste õigusaktide kohaldamise eest Eestis. Liidu tolliseadustikust tuleneb, et toll on tolliasutused, kes vastutavad tollialaste õigusaktide kohaldamise eest. Tolli ülesanded on aidata kaasa õiglase ja avatud kaubanduse arendamisele, siseturu välisaspektide, ühise kaubanduspoliitika ja Euroopa Liidu muude kaubandusega seotud ühiste poliitikate rakendamisele ning üldise tarneahela turvalisuse tagamisele. Toll kaitseb liidu ja liikmesriikide finantshuve ning kaitseb ebaseadusliku kaubanduse eest. Samuti tagab toll Euroopa Liidu turvalisuse ja julgeoleku ning teostab järelevalvet kaubanduse üle. Kolmandatest riikidest saabuvale kaubale teostatakse tollikontroll. Enne tollikontrolli teostamist peavad tolliametnikud hindama riske, mis põhinevad tolliametite vahelisel riskialase teabe vahetusel ja riskianalüüsi tulemustel. Riskianalüüsi teostavad ametnikud nii iseseisvalt riski hinnates ehk käsitsi ning programmide abil. Tollikontrolli kontrollkoridorid on: punane, kollane ja roheline koridor. Tollikontrolli käigus rakendatakse tolliprotseduure kõikjal Euroopa Liidus. Tolliprotseduuri hulka kuuluvad: kauba vabasse ringluse lubamine, eriprotseduurid ja eksport.

1.2. Õhustranspordi tarneahel

Eelnevas alapeatükis analüüsiti lähtuvalt teoreetilistest ja õiguslikest allikatest tollikontrolli vajalikkust ja reguleerivaid õigusakte. Selles alapeatükis keskendutakse õhustranspordi ja õhustranspordi tarneahela erisusele ja õhustranspordi tolliprotseduuridele.

Õhustransport on õigeaegne ja usaldusväärne mehhanism, mille abil inimesed, kaubad ja teenused saavad liikuda globaliseerivas maailmas ühest kohast teise. Kvaliteetne õhustranspordi teenus on ettevõtjatele oluline, kuna see hõlbustab kontakti kolleegidega, tarnijatega, klientidega ja teiste äripartneritega. See toetab ettevõtete ja piirkondade rahvusvahelist konkurentsivõimet kui hästitoimiva transpordi infrastruktuuri olulist osa. (Mukkala & Tervo, 2013, pp. 1509 – 1510)

Samuti on õhustransport äri, mis pakub kõige kiiremaid tarneaegu pikkade vahemaade vahel, eriti kontinentide vahel. Selleks, et suurendada kiirust ja täita nõudlust peavad õhustranspordi

ettevõtted pidevalt laienema. Laienemise tõttu muutub õhustransport võrreldes meretranspordiga paindlikumaks. Majanduskasvu kõrval on peamised nõudluse tõukejõud maailma globaliseerumine, liberaliseerumine ja väikeste varude strateegia. (Niine, *et al.*, 2013, p. 422) Väga oluline on paindlikkuse tagamiseks paika sättida ajagraafikud. Õhustranspordis kuuluvad ajagraafik ja lennu kestvus veoaga hulka. Veoaeg on ajavahemik, mis kulub transpordivahendil jõudmiseks lähtepunktist sihtpunkti. Veoaeg võib ettenägematutel asjaoludel kõrvale kalduda, näiteks ilmastiku, raske veose või liiklusolukorra tõttu. (Liping, *et al.*, 2016, p. 4147)

Õhustranspordi vedusid jaotatakse peamiselt veoaja kriteeriumi alusel kaheks: lennuvedudeks ja kullervedudeks. Lennuvedusid tehakse reisilennukite või transpordilennukitega. Kullerveod tehakse pikkadel marsruutidel kullerfirmade lennukitega. Lühikestel vahemaadel tehakse kullerfirmade autodega. Erinevus lennu- ja kullervedude vahel on veoprotsessis osalejate arv, tegutsemistraditsioonid ja toimingute juhtimine. (Tulvi, 2013, lk 100) Arvestades õhustranspordi olulisust pole kaubatulude haldamisega seotud teadusuuringud nii palju edenenud kui reisijate tulude haldamise alal. Selle põhjuseks võib olla keerulisem müügi protsess. Õhustranspordi mahutavust saab müüa kas pikaajaliste jaotuste alusel või lühiajaliste jaotuste alusel. (Barz & Gartner, 2016, p. 1206)

Arvukad keerukused takistavad veoseäris reisijate tulude haldamisel välja töötatud tehnikate otsest rakendamist. Kõige ilmsem erinevus on paarisarvuliste mõõtmetega. Näiteks reisijate läbilaskevõime tulude juhtimisel on ühemõõtmeline - inimene ühe istme kohta. Kaupadel on kaks mõõdet, milleks on võimsus ja nõudlus, näiteks kaal ja maht. Kuna veose nõudlus on pigem lahtine kokkuleppe, siis pole täpne kaal ega täpsed mahunõuded broneerimise ajal teada. Erinevalt reisijatest veose nõudlus ei iseloomusta täielikku marsruuti, vaid pigem iseloomustab see lähte- ja sihtpunkti. Marsruudi otsuse saab teha pärast broneerimisprotsessi ja selle määrab vedaja. Reisijatel on eelisõigus kauba suhtes. Kuna lennukis on reisijate arv piiratud, siis on lihtsam määrata täismassi lennuki väljumisel. Samuti võivad lennuki lõplikku täismassi mõjutada ilmastikuolud. (Barz & Gartner, 2016, pp. 1206 - 1207) Eespooltoodust tulenevalt võivad ilmastikuolud mõjutada ka kauba käitlemist. Käitlemine on eritoimingute kaubale tegemine, mis on sätestatud õigusaktides.

Lasti käitlemine ja selle vedu hõlmavad järgmisi põhitoiminguid: kauba vastuvõtmine, laadimine, transportimine, mahalaadimine, ladustamine ja saatmine lähtepunktist lõpptarbijale. Kauba käitlemise ja vedu efektiivsuse parandamiseks on püütud leida mitmeid

lähenedisviise, alustades kõige ilmsemast - transpordisüsteemi kiiruse suurendamisega. Seega hakati üha rohkem kasutama õhustransporti. (Snead, 2004, p. 44)

Tänapäeval saab õhuveoseid vedada kolme lennukitüübi kaudu, milleks on (Ashford, *et al.*, 1997, pp. 281 – 310 ref Ballis, 2007, p. 118):

- reisilennukid, mis kasutavad osa oma lastiruumist;
- kombi-lennukid, mis jagavad põhiteki ruumi reisijate ja lasti vahel;
- kaubalennukid.

Enamus kaubalennukeid on kas muudetud reisilennukid või lennukid, mis on spetsiaalselt ette nähtud kaubaveoks, sest mõnede reisilennukite veosevõimsus on ebapiisav ohtlike kaupade ja gabariidiväliste kaubasaadetiste veoks ja suunatud mandritevahelistele kaubavedudele (Ballis, 2007, p. 118). Õhustranspordiga veetakse peamiselt alljärgnevat kaubaliike ja -gruppe (Tulvi, 2013, lk 100):

- kergesti riknevad kaubad (väärstatud kalatooted jne);
- kaubad, mille lühike tarneaeg annab neile lisaväärtust;
- ekspress-saadetised;
- väärtuslik kaup, mille transportimisel on veokulu tühine võrreldes muude kulude ja kauba hinnaga;
- kaubad, mille veoag on lühike (varuosad, tootenäidised, näituse eksponaadid);
- kiiresti aeguvad tooted, moe- ja hooajakaubad.

Kitsaskehalistel lennukitel on ainult väikesed lasti- ja pagasiruumid ning need peavad olema lahtise kaubaga, seetõttu veetakse sel viisil kaupu väheses koguses. Laia kerega reisilennukid võeti kasutusele 1970. aastatel, meeskonnakulude kokkuhoidmise ja kütuse säästmise eesmärgil. Laia kerega lennukitel oli kasutusel lastiruum, mis oli sobiv konteinerveoste transportimiseks. (Ballis, 2007, p. 118)

Lennuveudel on muude transpordiliikide ees järgmised eelised (Tulvi, 2013, lk 100):

- suur veokiirus;
- ülemaailmne tihe lennuliinide võrgustik;
- kauba kiire käitlemine lennuväljadel;
- standardiseeritud mängureeglid lennukompaniidest sõltumata;

- suhteliselt madal pakendikulu;
- võimalus teha vedusid kaugesse piirkonda, mis on muudele transpordiliikidele kättesaamatud.

Tulvi (2013, lk 100) on veendunud, et Tallinna lennujaam on hea asukoht multimodaalse ja transiitliikluse arendamiseks lennukaubanduse alal: olemasolevad rajatised ja tehnika suudavad tagada kõikide õhusõidukite teenindamise, mis omakorda soodustab tarneahela sujuvat korraldamist.

Tarneahela juhtimine hõlmab ettevõtlusorganisatsioonide ahelas olevate kaubavoogude juhtimist. Ettevõtlusorganisatsioonide ahel on kaupade ja teenuste saatmine tarnijalt tootjani, hulgimüüjani ja kliendini. (Shovityakool, *et al.*, 2019, p. 462) Tarneahela juhtimine on kõigi tööstussektorite selgroog. Ülemaailmselt levitatavaid ja teatud tüüpi toodete tootmisele spetsialiseerunud tööstusorganisatsioonid tegutsevad konkreetsete toodete tootmisega, mida teine tootja peaks tootma mõne muu toote või lõpptoote osana. (Madhwal & Panfilov, 2017, p. 1051) Tarneahel täidab kahte erinevat funktsiooni: füüsilist funktsiooni ja turu vahendamise funktsiooni. Tarneahel hõlmab toorainete muutumist osadeks, komponentideks ja lõpuks valmistoodeteks ning nende kõigi transportimist ühest punktist teise. Sama oluline on turundusvahendus, mille eesmärk on tagada, et turule jõudvate toodete valik vastaks tarbijate ostusoo vile. (Fisher, 1997, p. 2) Eelpooltoodust saab järeldada, et tarneahel on üles ehitatud lähtuvalt pakkumise ökonoomika teooriast.

Pakkumise ökonoomika teooria kohaselt transpordi infrastruktuuri realiseerumine ja sellele juurdepääsetavus toob majandusarengu juhul kui lennujaamad toimivad kohalike investeeringute katalüsaatori rollis. Nõudluse teooria kohaselt määravad siiski majandusarengu transpordivajadused ja -teenused. Küsimus, kas nõudluse või pakkumise kõrvalmõjud on olulisemad, jääb suuresti lahendamata. (Mukkala & Tervo, 2013, p. 1508)

Tarneahela võrku juhib nõudlus. Nõudluse rahuldamiseks peavad tarneahela osapooled tegema erinevaid tegevusi, alates tooraine hankimisest ja toodete valmistamisest kuni toodete turustamiseni hulgimüüjatele ja jaemüüjatele, et toode jõuaks lõpptarbijani. Tarneahelategevused toimuvad nõudluse tekkimisel, mis kutsub üles üht organisatsiooni varustama tooteid teisest organisatsioonist. Seetõttu on tuleviku nõudluse täpne prognoos ülioluline. Tüüpilised kaalutlused tulevase nõudluse prognoosimisel on varasem müük, praegune nõudlus ja turuväljavaated. Nõudluse prognoosimine pole ettenägematute tegurite

tõttu lihtne, kuna see võib põhjustada nõudluse kõikumist. (Shovityakool, *et al.*, 2019, p. 462)

Nõudluse ja pakkumise teoorias lähtudes läbilaskevõime piirangud vähendavad nõudlust ja suurendavad tarneahela ettevõtete üldiseid kulusid. Viivituste korral üritavad ettevõtted minimiseerida kulusid, jättes võimalusel osa kuludest teiste tarneahelas osalejate kanda. Selleks et säilitada nõudluse taset võimalike tarneahela tõrgete korral, kasutavad lennuettevõtjad väiksema arvu lendude planeerimist. Lisaks sellele, reageerivad lennuettevõtjad hilinemisele suuremate lennukite kasutamise (võimaldab hoida kokku kuludelt läbi mitme tarne kokku liitmise) ja hindade vähendamise kaudu. (Zou & Hansen, 2012, p. 22)

Tänapäeval on tarneahel efektiivne, kuna selles rakendatakse inimajujõudu ja kaasaegset tehnoloogiat. Näiteks müügikohtades kasutatakse skannereid, mis võimaldavad ettevõtetel jäädvustada kliendi häält. Elektrooniline andmevahetus võimaldab kõigil tarneahela etappidel seda häält kuulda ja sellele reageerida, kasutades paindlikku tootmist, automatiseeritud ladustamist ja kiiret logistikat. Uued kontseptsioonid, näiteks kiire ja täpne reageerimine, tõhus tarbijareaktsioon, massiline kohandamine, kerge ja paindlik tootmine, pakuvad mudeleid uue tehnoloogia rakendamiseks, mis edaspidi suurendavad tootlikkust. (Fisher, 1997, p. 1)

Kaubanduslogistika hõlmab mitmesuguseid teenuseid ja protsesse, sealhulgas tolli- ja haldusprotseduuride teostamist sadamates ja lennujaamades, mis tagavad kaupade kiire ja turvalise liikumise riigipiiride üleselt. Tootjate jaoks on keeruline eksportida või importida konkurentsivõimelise hinnaga kaupu, kui tollivormistusprotsess on ebaefektiivne või isegi ebafunktsionaalne. Sadamatesse ja lennujaamadesse sisenevate ja väljuvate kaupade suhtes kohaldatavad tülid, kulud ja aeganõudvad kaubandusprotseduurid võivad samuti põhjustada lisakulusid. Näiteks riikides, milles asutused reguleerivad kaubandust, võivad eksportijad seista oluliste raskustega, näiteks tolliametnike nõudmistega saada altkäemaksu. (Gani, 2015, p. 109)

Samuti Madhwal & Panfilov (2017, p. 1051) kinnitavad, et tarneahela juhtimine on keeruline protsess. Kõige parem näide tarneahela juhtimisest on lennundustööstuses, mis selgelt näitab tarneahela juhtimise protsessi toimumist (Madhwal & Panfilov, 2017, p. 1051). Tarneahela hea juhtimine peab olema konkreetne, arvestades selle konteksti, sisu ja protsessi. Lähtudes

tarneahela küpsusfaasist võib jagada tõhususe mõõtmist kolmeks etapiks (Kusrini, *et al.*, 2014, p. 2):

- Esimene etapp on varajane tarneahela etapp, mis keskendub ettevõttele ja selle otseste tarbijatega suhetele.
- Teine etapp on vahepealne tarneahel, mis keskendub ettevõtetele, mis teevad koostööd tarnijatega ja levitajatega.
- Kolmas etapp on laiendatud tarneahel, mis keskendub tarneahelas osalejatele ja nende suhetele teiste osapooltega, mis saadavad toote tarbijatele. Teised osapooled on näiteks logistika teenuse pakkujad, hulgimüüjad ja teised.

Kusrini, *et al.*(2014, p. 2) on arvamusel, et igas etapis vajab tõhususe mõõtmine erinevat lähenemist. Elektrooniliste jaemüügikanalite kasv suurendab nõudlust mõnes lennujaamas, eriti nendes lennujaamades, mis on kesksed kaubaveo võrkudes. Lennujaamad, mis on eriti atraktiivsed elektroonse jaemüügi kaubaveoks, võivad arvestada selle sektori oma plaanides ja prognoosimismudelites. Lennujaamade plaanides tuleb prognoosida tulevase kaubamahtusid, mida saab teha vähemalt kolme meetodi kaudu: aegridade trendianalüüs, ökonomeetiline modelleerimine ja turuosa analüüs. (Hylton & Ross, 2018, p. 49)

Üks rahvusvahelistes tarneahelates osalejatest on toll, kes vastutab riiki saabuva või riigist väljuva kauba kontrollimise eest. Seejuures üritavad tolliametid ja muud valitsusasutused tulla toime probleemidega, mis põhjustavad globaalseid muutusi tarneahela toimimise valdkonnas. (Cedilnik, 2013, lk 14) Tolliametnikel on kaks põhifunktsiooni: kaubanduse järelevalve ja tollikontroll. Tollikontroll hõlmab ebaseaduslike ravimite ja uimastite või ohtlike ainete sisseveo ennetamist, intellektuaalomandi õiguste kaitset ja tollimaksude kogumist. Ajalooliselt oli tolli peamine ülesanne tollimaksude kogumine. Näiteks tollimaksude kogumine on arengumaade jaoks üks tuluallikatest. (Zhang, 2002, p. 89)

Tollikontrolli või -formaalsusi viiakse liidusisestel lendudel või merereisidel viibivate isikute käsipagasi ja registreeritud pagasi suhtes läbi üksnes juhul, kui sellised kontrollid või formaalsused on sätestatud tollialastes õigusaktides. Tollikontroll isikute ja nende pagasi suhtes koosneb (Euroopa Liidu Teataja, 2013):

- turvalisuse ja julgeoleku kontrollist;
- keeldude või piirangutega seotud kontrollidest.

Tolliametnikel on oluline mõju majandusele, kuna see edendab või takistab rahvusvahelist kaubandust. Euroopa Liidu piire läbivad suurtes kogustes erinevad kaubad. Iga tolli- või turvaprotseduuride tõttu toimuv lisakontroll põhjustab viivitusi ja mõjutab märkimisväärselt kaupade liikumise kiirust ning sellest tulenevalt kvaliteeti ja hinda. Iga viivitus on ka lisakoormus logistika, infrastruktuuri, personali, rahanduse ja muude ressursside osas. (Cedilnik, 2013, p. 15)

Teoriast tulenevalt on tolliametnikel oluline mõju majandusele. Maksu- ja Tolliameti statistika järgi, teevad ametnikud oma tööd tõhusalt, kuna 2019 aastal laekus Euroopa Liidu välistest riikidest toodetud kaupadelt kokku 2 500 miljonit eurot impordimakse. Statistikast järeldub, et tolliasutused Euroopa Liidus, seal hulgas Eesti, teevad head tööd, mille tõttu suureneb liikmesriikide riigitulu ning positiivselt mõjutab majanduskavu (Maksu- ja Tolliamet, 2020).

Suuremad haldustõkked kaubanduses on koormavad tollieeskirjad ja -protseduurid, mis pole suutnud kaubanduse laienemise ja suurenenud keerukusega sammu pidada. Tollieeskirjad või -protseduurid ei tohi teenuste ja kaubandust otseselt takistada. Mõned teenindussektorid, näiteks turustamine ja transport, sõltuvad aga suuresti tollieeskirjadest ja -protseduuridest. Tollireeglite ühtlustamine on muutunud oluliseks probleemiks ettevõtjatele, kes leiavad, et nende tegevus ja kasum on tõsiselt mõjutatud halduslike viivituste tõttu piiridel. Kõige enam on mõjutatud väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad. (Zhang, 2002, p. 89)

Kokkuvõttena selgus, et õhustransport on õigeaegne ja usaldusväärne mehhanism, mille abil saavad inimesed, kaubad ja teenused liikuda globaliseerivas maailmas ühest kohast teise. Õhustranspordi vedusid jaotatakse peamiselt veoaja kriteeriumi alusel kaheks: lennuvedudeks ja kullervedudeks. Õhustranspordil on eelis muude transpordiliikide ees, näiteks kiirus ja ülemaailmne tihe lennuliinide võrgustik. Õhuveoseid saab vedada kolme lennukitüübi kaudu: reisilennukiga, kombi-lennukiga ja kaubalennukiga. Õhustranspordi tarneahela juhtimine on keeruline protsess, kuid vaatamata keerukusele on see kõigi tööstussektorite selgroog. Tarneahel on kaupade ja teenuste saatmine tarnijalt tootjani, hulgimüüjani ja kliendini. Tarneahela juhtimine jaguneb kolmeks etapiks: varajane, vahepealne ja laiendatud tarneahel. Üks osaleja rahvusvahelistes tarneahelates on toll. Tolliametnikel on kaks põhifunktsiooni: teostada järelevalvet kaubanduse üle ja viia läbi tollikontrolli. Tolli- või turvaprotseduuride tõttu toimuv lisakontroll põhjustab ajalisi

viivitusi ja mõjutab märkimisväärselt kaupade liikumise kiirust ning sellest tulenevalt kaupade kvaliteeti ja hinda.

2. ÕHUTRANSPOORDI TOLLIKONTROLL

2.1. Uuringu protsess, meetodika ja valim

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks kasutatakse kvalitatiivset uurimismetoodikat. Kvalitatiivne uurimus on loominguiline kollaaž, sest uurijatel on erinevad uuringu lähenemisviisid ja kirjeldamise tehnilised võtted, mille tulemusena ilmuvad erinevad pildid (Laherand, 2008, lk 12). Kvalitatiivsest uurimismeetodist valiti dokumentide analüüs, vaatlused ning vaatluse käigus toimunud struktureerimata intervjuu. Erinevate vaatluste ja struktureerimata intervjuu kaudu analüüsiti tollitoimingute protsesse Tallinna lennujaamas.

Dokumentide analüüsimisel selgitati välja, missuguseid tolliprotseduure rakendatakse Tallinna lennujaamas. Dokumentideks valiti Euroopa Liidu kehtivad õigusaktid, milleks on: Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus nr 952/2013, millega kehtestatakse liidu tolliseadustik, Euroopa Komisjoni delegeeritud määrus nr 2015/2446, Euroopa Komisjoni rakendusmäärus nr 2015/2447 ja ühistransiidiprotseduuri konventsioon. Õigusaktide analüüsimiseks oli tehtud induktiivne kodeerimine (vt lisa 1).

Intervjuu käsitles lennujaama tarneahela ja tollikontrolli toimimist ning lisaks ka tolliprotseduure. Autor valis andmekogumiseks intervjuu, kuna see võimaldab saada põhjalikku teavet tollikontrolli teostamise ja tarneahela toimimise kohta ning annab võimaluse esitada täiendavaid küsimusi (Laherand, 2008, lk 179). Piisab ühest intervjuust, kuna lennujaama teeninduskohas töötab vähe tolliametnikke.

Intervjuu koosnes üheksast küsimusest (vt lisa 2) ning küsimusi esitati vabas järjekorras. Intervjuu viidi läbi 12.03.2020 lennujaama teeninduskoha üksuse juhiga lennujaama teeninduskohas. Intervjuu toimus reaalses tööolukorras, kus teostas autor samaaegselt mitte osalusvaatlust, kuna esmast tollikontrolli teostavad lennujaama teeninduskoha tolliinspektorid ning nende järel teostavad kauba füüsilise kontrolli tollijärelevalve valdkonna tollikontrolli üksuse ametnikud.

Intervjuu kestis 2,5 tundi, mis oli lindistatud nutiseadme lindistamisprogrammile. Intervjuu analüüs algas 19.03.2020 ja lõppes 21.03.2020. Intervjuud transkribeeriti käsitsi ja transkribeeritud tekstile tehti induktiivne kodeerimine (vt lisa 3) ning seejärel teostati intervjuu sisuanalüüs.

Tallinna lennujaamas ja seal asuvastes kuller/logistikafirmades viidi läbi mitte osalusvaatlusi (vt lisa 4). Mitte osalusvaatlused annavad võimaluse koguda visuaalseid andmeid loomulikus tingimustes, millest uuritavad ei ole teadlikud. Vaatlus võib olla nii kvalitatiivne kui ka kvantitatiivne. Kvalitatiivses kirjeldatakse faktilisi asjaolusid arvnumbreid kasutamata ning kvalitatiivses vastupidi; kirjeldatakse kasutades arvnumbreid. (Best, 2012, p. 140) Vaatlus tähendab, et uurija oli kõrvalseisjana isikute tegevuste juures (Hirsjärvi, *et al.*, 2010, lk 201). Vaatlus on parem lähenemisviis inimese käitumise ja sündmuste ülevaadete kujundamiseks (Adang, 2018, p. 769).

Esimene vaatlus toimus 09.05.2019 Soome lennujaamas õppereisi käigus, millest tuli idee lõputöö teema valiku osas ja teha vaatluseid Tallinna lennujaamas ning Tallinna lennujaamas asuvates kuller/logistikafirmades. Soome vaatluse ajal pani autor tähele, et Soome tolliametnikud valgustavad läbi kõiki saadetisi. Sellest tekkis huvi; võrrelda Eesti ja Soome tolliprotsessi toiminguid lennujaamas. Vaatlused toimusid 12.03.2020 kell 9:45 ja 18.03.2020 kell 8.00 Tallinna lennujaama teeninduskohas ning lennujaama kuller/logistikaettevõtetes Cargo Handling AS ja DHL Estonia AS. Vaatlused olid intervjuule täiendavad osad, kuna tollikontrolli teostavad kaks erinevat Maksu- ja Tolliameti valdkonda. Vaatluste käigus vaatles autor manifestide, ülddeklaratsioonide ja dokumentide tollikontrolli teostamist ning füüsilist tollikontrolli teostamist ladustamisel olevatele kaupadele. Samuti võrdles autor, kas intervjuu tulemus on vastavuses teooria ja tegelikkusega. Vaatlused võimaldasid saada tervikliku pildi tollikontrolli kohta. Iga vaatlus kestis ca 3 tundi.

Kuller/logistikafirmade vaatlusel hindas autor tolliametniku tollikontrolli teostamist järgmiste kriteeriumite kaudu: sagedus, kiirus ja rikkumiste avastamise arv. Need kriteeriumid on autori kogemustest, mis olid saadud nii koolis õppimise kui ka praktika raames, põhilised tulemuslikkuse näitajad (vt tabel 1).

Tabel 1. Tollikontrolli hindamiskriteeriumid (autori koostatud)

Kriteerium	Mõiste
Sagedus	Tollikontrollide arv ehk kui sageli kontrollitakse õhutranspordiga saabunuid kaupu
Kiirus (aeg)	Tollikontrolli ajaline kestvus nii dokumentide kontrollil kui ka kauba füüsilisel kontrollil
Rikkumiste avastamise arv	Teatud mõttes tulemuslikkuse näitaja (nt deklaratsiooni korrigeerimine, menetluse alustamine, kauba konfiskeerimine)

Püstitatud kriteeriumid tulenevad peatükist 1.1 (lk 10), millest selgus, et tollitoimingud kestavad Euroopa Liidus keskmiselt 13 päeva ning Eestis kestavad need umbes 5 päeva. Samuti teooriast tulenevalt on (peatükk 1.2, lk 20) ettevõtjate arvates viivitused pikad, kuna viivitused kauba saabumiselt mõjutavad nende tulusid. Sellest tekkis küsimus, kui pikalt kestavad tollitoimingud Eestis ning tekkis vajadus välja selgitada läbi vaatluste, kas tollitoimingud keskmiselt kestavad viis päeva.

Sageduse kriteeriumitega selgitatakse välja, mitu saadetisi kontrollisid tolliametnikud vaatluse ajal. Kiiruse kriteeriumiga hinnatakse kogu tollikontrolli kestvust alates dokumentide kontrollist kuni füüsilise kontrolli lõppemiseni. Samuti selgitatakse välja, missuguseid vahendeid kasutatakse saadetiste kontrollimise ajal. Rikkumiste arvu kriteeriumiga hinnatakse tollikontrolli tulemuslikkust, näiteks tuvastatud rikkumised, konfiskeerimised jne.

Lõputöös kasutatakse eesmärgistatud valimit. Eesmärgistatud valim on juhuslik andmete kogumise tehnika, mis ei vaja aluseks teooriat ega informatsiooni. Autor valib valimisse inimesi, kes oma nõusolekul saab anda edasi teadmisi ja kogemusi. (Lewis & Sheppard, 2006, pp. 291-313 ref Tongco, 2007, p. 137) Uurimisülesannetest lähtuvalt valiti valimisse lennujaama teeninduskoha tolliametnikud. Autor kogus andmeid lennujaamas 12.03.2020 ja 18.03.2020, kuna seal teostatakse õhutranspordi dokumentide ja tollikontrolli.

Mitme vaatluse ja ühe eksperdiga intervjuu selgema tõlgendamise eesmärgil peatükis 2.3 ei viidata sellele igas lõigus. Punktis 2.3 on autoripoolne süntees, mis pärineb ametnike ametijuhenditest, vaatlustest ja intervjuust. Intervjuu eksperdiga ja mitme vaatluse tulemusi võrreldakse ning sünteesitakse teooriaga ning Euroopa Liidu õigusaktidega.

2.2. Tolliprotseduurid õhustranspordi tarneahelas

Tolliprotseduuride analüüsimiseks kasutati Euroopa Liidu õigusakte, Maksu- ja Tolliameti ametniku abimaterjale. Tolliprotseduurid on sätestatud Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruses nr 952/2013, millega kehtestatakse liidu tolliseadustik ja protseduuride lisad ning tingimused on sätestatud Euroopa Komisjoni delegeeritud määruses nr 2015/2446 ja Euroopa Komisjoni rakendusmääruses nr 2015/2447. Õigusaktide analüüsimisel selgus, et tollikontroll hõlmab mitu erinevat protseduuri (vt tabel 2).

Tabel 2. Tolliseadustikus sätestatud tolliprotseduurid (Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus nr 952/2013, 2013; autori koostatud)

Liidu tolliseadustik	
Tolliprotseduurid	
Sisseveo protseduurid:	Väljaveo protseduurid:
Transiit	Eksport
Ajutine ladustamine	Välistöötlemine
Tolliladustamine	Reeksport
Vabatsoon*	Transiit
Ajutine import	
Vabasse ringlusse lubamine	
Lõppkasutus	
Seestöötlemine	

* Eestis puudub lennujaamas vabatsoon

Protseduurid jagunevad kaheks grupiks: sisseveo ja väljaveo protseduurideks. Sisseveo tolliprotseduurid on: transiit, ajutine ladustamine, tolliladustamine, vabatsoon, vabasse ringlusse lubamine, ajutine import, lõppkasutus ja seestöötlemine. Väljaveo tolliprotseduurid on eksport, välistöötlemine ja reeksport. (vt tabel 2) Selleks, et kaupa suunata tolliprotseduuridele, tuleb esitada tollideklaratsioon, mis sisaldab endas kõiki vajalikke andmeid. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse nr 952/2013 (edaspidi tolliseadustik) artikli 162 analüüsimisel selgus, et tolliprotseduuride kasutamise eesmärk on erinev ning selle tõttu peab tollideklaratsioonis olema erinev andmete hulk. Tollideklaratsioon esitatakse eesmärgiga, et toll saaks teha otsuse, kas kõik tingimused kauba suunamiseks soovitud protseduurile on täidetud ning võimalikult kiiresti kaup vabastada ehk teha kaup kättesaadavaks kauba deklareerinud isiku jaoks.

Kuna tolliprotseduurid on kasutatavad kõikides transpordiliikides, siis selles peatükis keskendutakse protseduuridele, mida kasutatakse õhustranspordis.

Euroopa Komisjoni rakendusmääruse nr 2015/2447 artikli 272 analüüsimisel selgus, et sisseveo tolliprotseduure nimetatakse impordi tolliprotseduurideks, kuna kaup saabub väljastpoolt Euroopa Liitu. (Euroopa Komisjon, 2015b) Üks õhustranspordi sisseveo tolliprotseduuridest on transiit. Transiit võimaldab liiduväliseid ja -siseseid kaupu liidu tolliterritooriumil ühest kohast teise vedada. Euroopa Liidu tolliseadustiku artiklite 226-227 ja Ühistransiidiprotseduuri konventsiooni alusel jaguneb transiit välistransiidiks, sisetransiidiks ja ühistransiidiks (vt tabel 3).

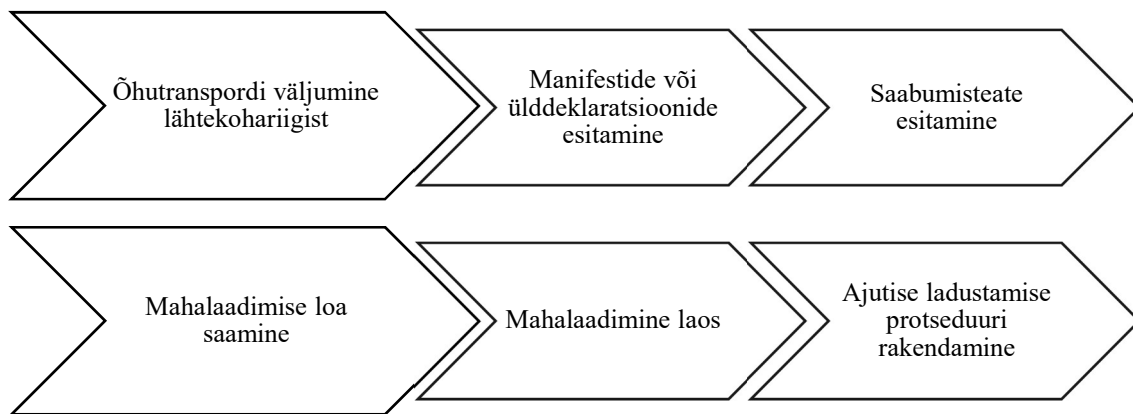
Tabel 3. Transiitprotseduuri jagunemine (Euroopa Liidu Teataja, 2013; Euroopa Liidu Teataja, 1987; autori koostatud)

Euroopa Liidu tolliseadustik ja Ühistransiidiprotseduuri konventsioon			
Transiitprotseduur			
	Sisetransiit	Välistransiit	Ühistransiit
Imporditollimaks	Ei pea tasuma, esitatakse tagatis	Ei pea tasuma, esitatakse tagatis	Ei pea tasuma, esitatakse tagatis
Konventsioon	TIR, ATA, Reini manifest, Ülemaailmne Postiliidu õigusakt	TIR, ATA, Reini manifest, Ülemaailmne Postiliidu õigusakt	TIR, ATA, Reini manifest, Ülemaailmne Postiliidu õigusakt
Marsruut	Euroopa Liidu liikmesriigid	Euroopa Liidu liikmesriigid ja Euroopa Liitu mittekuuluavad riigid	Euroopa Liidu liikmesriigid ja EFTA riigid, Türgi, Serbia, Põhja-Makedoonia

Välistransiiti reguleerib Euroopa Liidu tolliseadustiku artikkel 226. Välistransiidi puhul ei pea tasuma imporditollimakse ja muid kehtestatud sätetega kehtivaid makse ning selle protseduuri korral ei kehti kaubanduspoliitilised meetmed. Kauba liikumine peab toimuma TIR-konventsiooni, ATA-konventsiooni, Reini manifesti ja Ülemaailmse Postiliidu õigusaktide alusel. Sisetransiiti reguleerib Euroopa Liidu tolliseadustiku artikkel 227. Sisetransiidiprotseduuri käigus võib liidu kaupa liidu tolliterritooriumil toimetada ühest punktist teise, tolliterritooriumist väljaspool asuva riigi või territooriumi kaudu ilma, et kauba tollistaatus muutuks. Sisetransiidi protseduuri rakendamisel toimub kauba liikumine

sama konventsioonide alusel. Ühistransiidi protseduuri rakendamine võimaldab vedada kaupu läbi ühistransiidi riikide või nende riikide kaudu. Ühistransiidi riikide hulka kuuluvad Euroopa Liidu liikmesriigid ja European Free Trade Association (EFTA) riigid. EFTA riigid on Norra, Island, Liechtenstein ja Šveits, mis ei kuulu Euroopa Liidu liikmesriikide hulka (vt tabel 2). Lisaks sellele, ühistransiidi riikide hulka kuuluvad Türgi, Serbia ja Põhja-Makedoonia. Transiidiprotseduuri lõpetamise üks kõige levinumaid võimalusi on ajutise ladustamise või tolliladustamise tolliprotseduuri kasutamine.

Liiduvälisest riigist tolliterritooriumile toimetatud ja tollile esitatud kaubad suunatakse ajutise ladustamise tolliprotseduurile enne järgmisele protseduurile suunamist või reeksportimist (vt joonis 1).



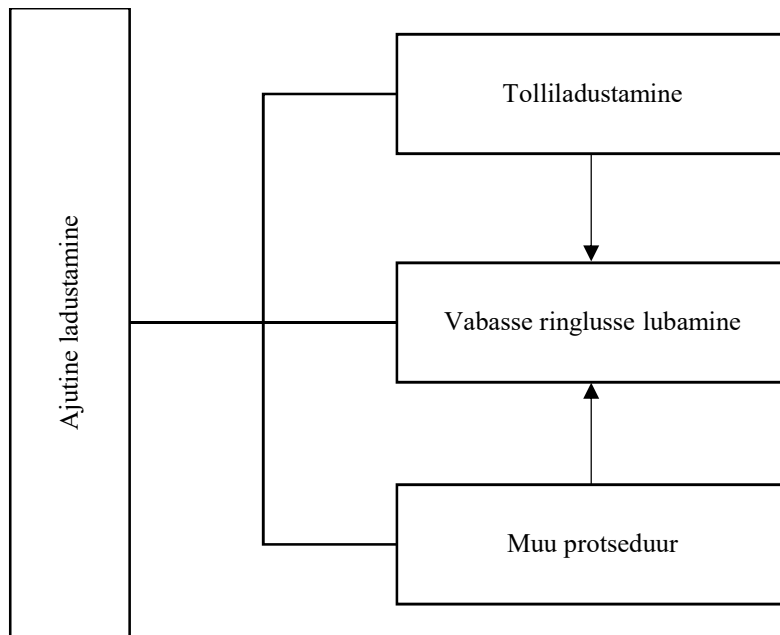
Joonis 1. Kauba ajutise ladustamise protseduurile jõudmine (Euroopa Liidu Teataja, 2013; autori koostatud)

Ajutise ladustamise tolliprotseduuri eesmärk on lükata edasi impordimaksude tasumist ja kaubanduspoliitiliste meetmete rakendamist. Ajutise ladustamise protseduuri kasutamise kaudu saab vähendada transpordikulusid. Tolliseadustiku artikli 150 analüüsimisel selgus, et selle protseduuri kasutamine annab kaubaomanikule võimaluse võita lisa-aeg, mida saab kasutada järgmise tolliprotseduuri valimiseks. Seda protseduuri on kaubaomanikul mugav kasutada ka juhul kui ilmneb vajadus teostada lisatoiminguid kaubaga, mis on eelduseks kauba järgmisele käitlusviisile suunamiseks. Euroopa Liitu saabunud kaupa ei pea suunama ajutise ladustamise tolliprotseduurile juhul, kui kaup suunatakse koheselt järgmisele tolliprotseduurile. Näiteks Tallinna lennujaama reisiterminalis ootab kaubasaajat kauba saabumisel ette esitatud vabasse ringlusse lubamise tollideklaratsioon. Kaupa ei pea suunama ajutisele ladustamisele ka juhul, kui tõendatakse kauba liidu tollistaatust. Näiteks

esitatakse kauba staatust tõendav dokument T2L või T2LF, mis on sätestatud Euroopa Komisjoni delegeeritud määruses artiklis 123. Ajutise ladustamise protseduuride kasutamisel on ajaline piirang (90 päeva), mis on sätestatud Euroopa Liidu tolliseadustikus artiklis 149. Enamasti nõutakse ka tagatiste esitamist, kuid kasutatakse tagatisest vabastust juhul kui tegemist on tolli poolt heakskiidetud ajutise ladustamise kohaga. Kaupu on võimalik transportida ajutise ladustamise kohast teise asukohta transiidi protseduurile suunamata (vt joonis 2). Kuna ajutise ladustamise protseduur on ajaliselt piiratud, siis on mõistlik autori arvates suunata kaupu tolliladustamise protseduurile.

Tolliladustamist rakendatakse siis, kui soovitakse edasi lükata imporditollimaksud, milleks on tollimaks, käibemaks ja aktsiisimaks. Euroopa Liidu tolliseadustiku artikli 238 alusel ei ole tolliladustamise tähtaeg piiratud, välja arvatud juhtudel kui kauba olemusest võib tekkida oht inimestele, loomadele, taimedele või keskkonnale. Ladustamist saab kasutada kui lisaega impordinõuete täitmiseks, näiteks esitada täiendavaid litsentse ja muid dokumente, mida nõuab tolliametnik. Ajutise ladustamise ja tolliladustamise erinevus on selles, et see annab võimaluse tolliladustamise rakendamise puhul teha kauba omanikuvahetust või teha toiminguid mis on sätestatud Euroopa Liidu delegeeritud määruses nr 2015/2446 lisas 71-03. Toiminguid, mida saab tolliladustamise ajal teha on näiteks inventuuri tegemine, proovide võtmine, kahjustatud või saastatud osade eemaldamine. Eestis esineb nii eratolliladusid ning ainult I-tüüpi tolliladusid, mis on üks avalikke tolliladude tüüpe. Tolliseadustiku artikli 240 alusel võib eratollilaos ladustada liidu staatuseeta kaupa või liidustaatusega CAP-kaupa ehk ühise põllumajandusepoliitika alla kuuluvaid kaupu. Tollilaos võib ladustada seestöötlemisele või lõppkasutusele suunatud kaupa ning Euroopa Liidu tollistaatusega kaupa, mis on juba vabas ringluses. Tolliladustamise protseduur lõpetatakse kas vaba ringlusse tolliprotseduuri rakendamisega, reekspordiga, transiidi alustamisega, kauba hävitamise (seestöötlemise) protseduurile suunamisega või kauba riigi omandisse kandmisega.

Üks kõige tähtsam protseduur kaubasaaja jaoks on vabasse ringlusse lubamine, mis on samuti reguleeritud Euroopa Liidu tolliseadustikus artiklis 201. Vabasse ringlusse lubamise tolliprotseduurile suunatakse liiduväline kaup, mis on mõeldud liidu turule viimiseks või kavandatud erakasutuseks või -tarbimiseks liidu tolliterritooriumil. Vabasse ringlusse lubamine annab liiduvälisele kaubale liidu tollistaatuse (vt joonis 2).



Joonis 2. Ajutisest ladustamisest teisele protseduurile suunamine (Euroopa Liidu Teataja, 2013; autori koostatud)

Selleks, et kaup oleks eelnevast tolliprotseduurist vabasse ringlusse lubatud, peab esitama tollideklaratsiooni, faktuurarve või väärtust tõendava dokumendi, eriloa või tegevusloa, päritolusertifikaadi või litsentsi. Tolliseadustiku artiklite 194 ja 201 analüüsimisel selgus, et kaup lubatakse vabasse ringlusse siis, kui esitatud dokumendid on korrektsed ning kaubalt on tasutud impordimaksud ja muud maksud.

Järgmine protseduur, mida rakendatakse lennujaamas on ajutine import. See on majandusliku mõjuga tolliprotseduur. Ajutise impordi korral on peatatud imporditollimaksud ja kaubanduspoliitiliste meetmete rakendamine. Ajutist impordi võib rakendada peaaegu kõikidele kaupadele, välja arvatud nendele kaupadele, mis ei vasta kõikidele täieliku imporditollimaksuvabastuse kohta Euroopa Liidu delegeeritud määruse nr 2015/2446 artiklites 209-216 ning artiklites 219-236 sätestatud asjakohastele nõuetele. Ajutise impordi protseduuri korral võib Euroopa Komisjoni delegeeritud määruse nr 2015/2446 artiklite 204-238 alusel reeksportiks mõeldud liiduvälise kauba suhtes kohaldada liidu tolliterritooriumil täieliku või osalise tollimaksuvabastusega erikasutust. Seda protseduuri kohaldatakse tolliseadustiku artikli 250 alusel järgmistel tingimustel:

1. kaupa säilitakse muutmata kujul, välja arvatud kasutamisest tulenev amortisatsioon ning selle parandus ja hooldus;
2. kaup on identifitseeritav;

3. protseduuri pidaja on asutatud väljaspool liidu tolliterritooriumi;
4. on täidetud liidu tollialaste õigusaktidega kehtestatud täieliku või osalise tollimaksust vabastuse nõuded.

Selleks, et teha ajutist importi, peab taotlema tollilt luba. Euroopa Liidu tolliseadustiku artikli 251 alusel on ajutise impordi tähtaeg kuni 2 aastat, välja arvatud kui kaubale on tehtud täielik tollimaksuvabastus, mille tähtaeg on 6 kuud, mis on sätestatud Euroopa Komisjoni delegeeritud määruses nr 2015/2446 artikli 237 lõikes 1. Täieliku tollimaksuvabastuse saamiseks peab esitama tollile tollideklaratsiooni, kauba väärtust tõendavaid dokumente, ajutise impordi loa, kaubaveo saatedokumente, tagatist ja teisi dokumente, mida nõuab tolliametnik. Osalise tollimaksuvabastuse korral tuleb tasuda 3% tollimaksust, mis oleks tulnud tasuda kauba vabasse ringlusesse lubamisel, kas iga kuu või kuu osa eest, mille jooksul on kaup protseduuril olnud.

Tolliprotseduur, mis on samuti majandusliku mõjuga on lõppkasutuse protseduur, mis on samuti sätestatud Euroopa Komisjoni delegeeritud määruses nr 2015/2446 artiklis 211 ja tolliseadustikus artiklis 254. Lõppkasutus tähendab kauba lubamist vabasse ringlusesse, saades kas täieliku tollimaksuvabastuse või osalise tollimaksuvabastuse. Protseduuri kõige tähtsam tingimus on kauba kasutamine vaid ettenähtud eesmärgil. Vaatamata sellele, et kaup on lubatud vabasse ringlusesse, jääb see tollijärelevalve alla. Kauba saab suunata lõppkasutusprotseduurile, kui on Eesti Tollitariifistikus (ETT) kaubakoodi juures vastav lõppkasutusele viitav allmärkus või kauba kirjelduses sisaldub viide lõppkasutusele. Euroopa Komisjoni delegeeritud määruse nr 2015/2446 artikli 175 ja Euroopa Komisjoni rakendusmääruse nr 2015/2447 artikli 244 alusel lõppkasutuse protseduuri suunamise tingimused on:

1. luba ja tagatise olemasolu;
2. kauba omanik peab kauba üle arvestust ning esitab protseduuri kokkuvõtte;
3. kaup on identifitseeritav ja eristatav teistest kaupadest;
4. protseduuri kokkuvõtte esitatakse järelevalve tolliasutusele 30 päeva jooksul.

Euroopa Liidu tolliseadustiku artikli 254 alusel lõpeb lõppkasutuse protseduur vaid siis, kui kaupa kasutatakse vastaval otstarbel. Juhul, kui selgub, et kaupa kasutati teisel eesmärgil, tuleb kauba omanikul tasuda maksmata jäänud maksud.

Euroopa Liidu tolliseadustikust artiklit 256 ja 259 tulenevalt, kauba saabumisel õhustranspordiga kasutatakse peamiselt kahte töötlemisprotseduuri, milleks on välistöötlemine ja seestöötlemine.

Seestöötlemine on Euroopa Liidu tolliseadustiku artikli 256 alusel liidu välise kauba sissetoomine Euroopa Liitu, millele tehakse töötlemisprotseduure, näiteks remont. Sellel protseduuril on olemas kindlad tähtajad, mille jooksul peab olema protseduur tehtud. Euroopa Liidu tolliseadustiku artikli 257 alusel on seestöötlemise protseduuri aeg kuus kuud. Kauba töötlemise protseduuri lõppemisel, viiakse see Euroopa Liidust välja.

Seestöötlemise eesmärk on kauba maksuvabalt sissetoomine Euroopa Liitu, mida sätestab tolliseadustiku artikkel 256. Teine eesmärk on Euroopa Liidu töötlemistegevuse soodustamine. Seestöötlemist rakendatakse siis, kui tollimaks kaubale on suurem kui null protsenti või kui kaubale rakendatakse kaubanduspoliitilisi meetmeid (nt koguselised piirangud). Tavaliselt suunatakse seestöötlemise protseduurile masinaid ja seadmeid või toiduaineid, et valmistada nendest lõpptoodet.

Euroopa Liidu tolliseadustiku alusel on sisseveo protseduuri vastandiks väljaveo protseduurid. Euroopa Liidust väljaviimisel kasutatakse õhustranspordis kolme protseduuri, milleks on eksport, reeksport ja välistöötlemine.

Eksport on kauba lõplik väljaviimine Euroopa Liidust kolmandatesse riikidesse. Ekspordiprotseduur on sätestatud Euroopa Liidu tolliseadustikus artiklis 269. Ekspordiprotseduuri ei kohaldata välistöötlemis- ja sisetransiidiprotseduurile suunatud kaubale. Selleks, et saata kaupa Euroopa Liidu välisesse riiki, peab tutvuma kaubasaaja riigi impordi tingimustega. Samuti on tähtis tutvuda Eesti Tollitariifistikus eksporditavate toodete kaubakoodiga, kuna toode võib olla imporditavas riigis keelatud või nõuda vastavaid litsentse. Juhul kui eksporditava kauba väärtus ületab 1000 eurot või kaal on rohkem kui 1000 kg, siis Euroopa Komisjoni delegeeritud määruse artiklite 137 ja 141 alusel on kohustuslik esitada ekspordideklaratsioon. Kui kaup tuleb liidu tolliterritooriumilt välja viia ja väljaveoeelse deklaratsioonina ei esitata tollideklaratsiooni või reeksporti deklaratsiooni, tuleb väljumistolliasutuses esitada väljumise ülddeklaratsioon. Ekspordideklaratsiooni ja ülddeklaratsiooni esitab tolliametile kauba saatja või vedaja. Ekspordideklaratsiooniga peab esitama ka arved, veodokumendid, litsentsid ja eriload.

Reekspord on liiduvälise kauba Euroopa Liidust väljaviimine. Euroopa Liidu tolliseadustiku artikli 270 alusel peab protseduuri rakendamisel esitama reekspordideklaratsiooni. Reekspordi protseduuri ei kohaldata kaupadele, mis saadetakse välistöötlemisele.

Välistöötlemise protseduur võimaldab viia kauba Euroopa Liidu välistesse riikidesse ja tuua tagasi. Euroopa Liidu tolliseadustiku artikli 259 alusel kasutatakse seda protseduuri samuti kauba remontimiseks, näiteks kaubatootja on EL-i väline ettevõtte ning kauba omanikul on õigus viia see tootjariiki garantiiremonti. Välistöötlemise protseduuriga saadakse protseduuriga osaline või täielik maksuvabastust. Euroopa tolliseadustiku artikli 260 alusel rakendatakse täielikku maksuvabastust garantiiremondi korral. Tolliseadustiku artikli 86 alusel makstakse impordimakse osalise maksuvabastuse puhul ainult töötlemistoimingu kulude alusel, mis sisaldab kauba importimisega seotud laadimis-, transpordi- ja kindlustuskulusid Euroopa Liidu piirini. Kuna protseduur toimub EL-i välistes riikides, siis kasutatakse nende tehnoloogiat ja tööjõudu. Kauba välistöötlemise protseduurile suunamiseks peab taotlema loa. Lõppkasutuse protseduuri puhul, peab taotletud loale lisaks tasuda tagatist. Kauba omanik pidama kauba üle arvestust ning esitama mõlema protseduuri kokkuvõtte Euroopa Komisjoni delegeeritud määruse artikli 175 alusel.

Protseduuri rakendamise korral võib tolliametnik teha vaheetapilist tollikontrolli, sõltuvalt kaubast ja tingimustest. Vaheetapilist tollikontrolli teostatakse Euroopa Komisjoni rakendusmääruse nr 2015/2447 artiklite 239-244 ja Euroopa Liidu tolliseadustiku artiklite 189-191 alusel. Tollikontrolli vaheetapid on kauba läbivaatus, ekspertiis, analüüside ja näidiste võtmine, kauba vastavuse kontroll (saatedokument ja arve), vastavuse kontroll erinõuetele (CE-märgistus, veterinaar nõue). CE-märgistus näitab, et tootja on toodet hinnanud ning see vastab ohutus-, tervise- ja keskkonnakaitsenõuetele.

Igal tolliprotseduuril on oma kood, mis näitab rakendatud protseduuri (vt lisa 5). Tolliprotseduuride koodid on sätestatud Euroopa Komisjoni rakendusmääruses nr 2015/2447 II jaotise lõikes 96 ning leitavad samuti Maksu ja Tolliameti koduleheküljel. Tolliprotseduuride koodid asendavad protseduuride nimetusi. Protseduuride koodide esimesed kaks numbrid näitavad hetkel rakendatud protseduuri. Koodide viimased kaks numbrid näitavad eelmisena rakendatud protseduuri. Kaks nulli lõpus näitavad, et varem protseduure pole rakendatud.

Kokkuvõtvalt selgus analüüsist, et tollikontroll hõlmab mitmeid erinevaid toiminguid, mida teostatakse kauba sisse- ja väljaveol. Tallinna lennujaamas rakendatavate sisseveo protseduuride hulka kuuluvad: ajutine ladustamine, transiit, tolliladustamine, ajutine import, lõppkasutus, seestöötlemine ja vabasse ringlusse lubamine. Rakendatavad väljaveo protseduurid on: eksport, reeksport ja välistöötlemine. Iga protseduur on üksteisest erinev ning neid rakendatakse erinevatel eesmärkidel. Protseduuri rakendamise korral võib tolliametnik teha vaheetapilist tollikontrolli, mis sõltub kaubast ja tingimustest. Protseduurid algavad ajutise ladustamise protseduuriga ning lõppevad vabasse ringlusesse lubamisega või ekspordiga. Enne vabasse ringlusse lubamist võib esineda tolliprotseduuride ahel, näiteks suunata kaupa ajutisest ladustamisest tolliladustamise protseduurile. Selleks, et kaup suunata tolliprotseduurile (sealhulgas vabasse ringlusesse), peab esitama tollideklaratsiooni.

2.3. Tollikontroll lennujaamas

Tallinna lennujaam jaguneb kaheks erinevaks tollipunktiks, milleks on Lennujaama reisiterminali kontrolli üksus ja Lennujaama teeninduskoht. Tallinna reisiterminalis toimub reisijate ja nende pagasi kontroll ning kehtib kolme kontrollkoridori süsteem, milleks on punane, kollane ja roheline koridor. Reisiterminalis rakendatakse vähem tolliprotseduure kui lennujaama teeninduskohas. Kahe lennujaama tollipunkti sarnased protseduurid on transiit, eksport ja import (vabasse ringlusesse lubamine). Kuna reisiterminalis liiguvad ainult reisijad, siis ei ole vajadust rakendada teisi tolliprotseduure.

Lennujaama teeninduskoht on loodud eesmärgiga kontrollida õhustranspordiga tulevaid kaupu, postisaadetisi ja kullersaadetisi. Tänapäeval kontrollivad lennujaama tollipunkti ametnikud ka teisi transpordiliikidega toodud kaupu, näiteks ka maanteetranspordiga toodud kaupu. Lennujaama tolliametnikud teevad koostööd DHL Estonia AS, Cargo Handling AS, Omniva AS, Federal Express Corporation Eesti filiaali ja teiste logistika/kullerettevõtetega.

Eelmises alapeatükis analüüsiti tolliprotseduure, mida rakendatakse Tallinna lennujaama teeninduskohas. Selles peatükis keskendutakse tollikontrolli toimumisele, analüüsitakse intervjuu ja vaatluse tulemusi. Järgmises alapeatükis võrreldakse vaatluste ja intervjuu tulemusi dokumendi analüüsiga ja teooriaga.

Intervjuu analüüsist selgus, et tolliprotseduuride rakendamise ajal on kaubad suunatud erinevatesse kontrollkoridoridesse, kus tehakse vastavad tollikontrolli toimingud. Tollikontroll tarneahelas hõlmab endas viit kontrollkoridori:

- roheline;
- kollane;
- helekollane;
- oranž;
- punane koridor.

Rohelises koridoris rakendatakse enamasti kauba vabasse ringlusesse lubamise tolliprotseduuri (vt alapeatükk 2.2 lk 28). Rohelisse koridori suunatakse kaupu, mis ei vaja deklareerimist või täiendavat tollikontrolli (vt alapeatükk 1.1 lk 11). Juhul kui tolliametnikul esinevad kahtlused, siis võib ta suunata kauba täiendavasse tollikontrolli. Intervjuu ja vaatluste analüüsist selgus, et Euroopa Liidu staatusega kaup suunatakse automaatselt rohelisse kontrollkoridori. Keeldude ja piirangutega kaupadele võib teha täiendavat kontrolli.

Kollases ja helekollases kontrollkoridoris teevad tollikontrolli tolliteeninduse valdkonna tolliametnikud. Lähtudes tolliteeninduse valdkonna tolliametniku ametijuhisest on nende ülesanne hinnata riske tollideklaratsioonide kontrollimisel ning esitada informatsiooni vahetule juhile. Riskide esinemise korral on tolliametnikul õigus suunata kaupu ja veokeid tolliläbivaatusele. Kui tolliametnikul puudub võimalus suunata kaupu läbivaatusele, siis võib ta ise teha läbivaatust. Lennujaama kollase koridori tolliametnik klassifitseerib kaupu, hindab ja kontrollib päritolu ja tolliväärtuse määramise õigsust. (Maksu- ja Tolliamet, 2019b) Intervjueeritava sõnul toimub kollases, helekollases ja oranžis kontrollkoridoris deklaratsioonide ja lisadokumentide kontroll.

Esmane tolliprotsesside toiming algab manifestide kontrollimisest. Manifeste esitavad Euroopa Liidu liikmesriikide hulka kuuluvad riigid. Liikmesriikidest saabuva õhustranspordi kohta esitatakse manifest enne lennuki väljumist. Kui lennuki lähtekohaks on Euroopa Liidu väline riik, siis sellisel juhul manifesti ei esitata, selle asemel esitatakse Maksu- ja Tolliametile ülddeklaratsioon. Euroopa Liidu välisriikidest peamised otselennud tulevad Gruusiast, Venemaalt, Ukrainast, Valgevenest ja Türgist.

Töö autor veendus lennujaama teeninduskohas vaatluse käigus, et manifest sisaldab järgmisi andmeid: kauba kirjeldus, kogus, saaja ja saatja. Juhul kui manifestis olevat kaupa pole võimalik identifitseerida või puudub tolliväärtus ja kauba kaal, siis suunatakse kõik manifestis olevad kaubad tollikontrolli.

Tallinna lennujaama teeninduskohas vaatluse ajal nägi autor, et õhustranspordi tarneahel koosneb neljast osalejast (vt joonis 3).



Joonis 3. Õhustranspordi tarneahel Tallinna lennujaamas (autori koostatud)

Intervjueeritava sõnul teeb Maksu- ja Tolliamet koostööd kuller/logistikatevõtetega, millel on kasutusel omad kaubalennukid. Kuller/logistikatevõtted esitavad manifeste ja ülddeklaratsioone Maksu- ja Tolliametile. Vaatluse analüüsi käigus veendus autor, et kõik esitatud manifestid ja ülddeklaratsioonid esitatakse Maksu- ja Tolliameti impordikontrollisüsteemi (ICS).

Intervjuu analüüsimisel selgus, et riskianalüüsi teostatakse samuti ICS tollisüsteemis. Riskianalüüsi kriteeriume sisestavad Maksu- ja Tolliameti teabeosakonna ametnikud analüüsi ja tollistatistika alusel. Analüüsi ja tollistatistika võetakse Eesti ja Euroopa Liidu ühtsetest andmebaasidest. Intervjueeritava sõnul riskikriteeriumiteks on:

- õhustranspordi lähteriik;
- lennuki tüüp;
- veose kaal;
- veose koguväärtus.

Esitatud deklaratsioon või manifest läbib kõiki programmis sätestatud riskikriteeriume. Juhul kui esitatud manifest või deklaratsioon sattub riskikriteeriumi alla, siis suunab automaatselt programm deklaratsiooni või manifesti kontrollkoridoridesse. Intervjueeritava sõnul võib ametnik oma valikul teostada riskianalüüsi käsitsi.

Intervjuu analüüsimisel selgus, et Euroopa Liidu välistest riikidest õhustranspordi manifeste ja ülddeklaratsioone kontrollib Maksu- ja Tolliameti teabeosakond. Teabeosakonnal on omad riskikriteeriumid, mille alusel toimub kontroll. Kahtluse korral esitab teabeosakond tolliosakonnale teabe ning tolliosakonna ametnikud alustavad nii dokumentide kui ka füüsilise kontrolliga.

Lennujaama teeninduskoha vaatluse analüüsis veendus autor, et Tallinna Lennujaamas maanduvad lennukid esitavad saabumisteadet. Saabumisteade esitatakse tollisüsteemi IMF. Saabumisteatega näidatakse manifestide kogust. Intervjueeritava sõnul esitatakse ühe lennuki kohta üks saabumisteade, vaatamata sellele, et õhustranspordil võib olla mitu manifesti. Kui lennuk on esitanud saabumisteate, siis antakse sellele luba mahalaadimiseks. Lähtudes lastikäitlemise põhitoimingutest (vt peatükk 1.2, lk 16) ja intervjuu analüüsist, lubatakse mahalaadimisloa saamisel kaup terminali maha laadida.

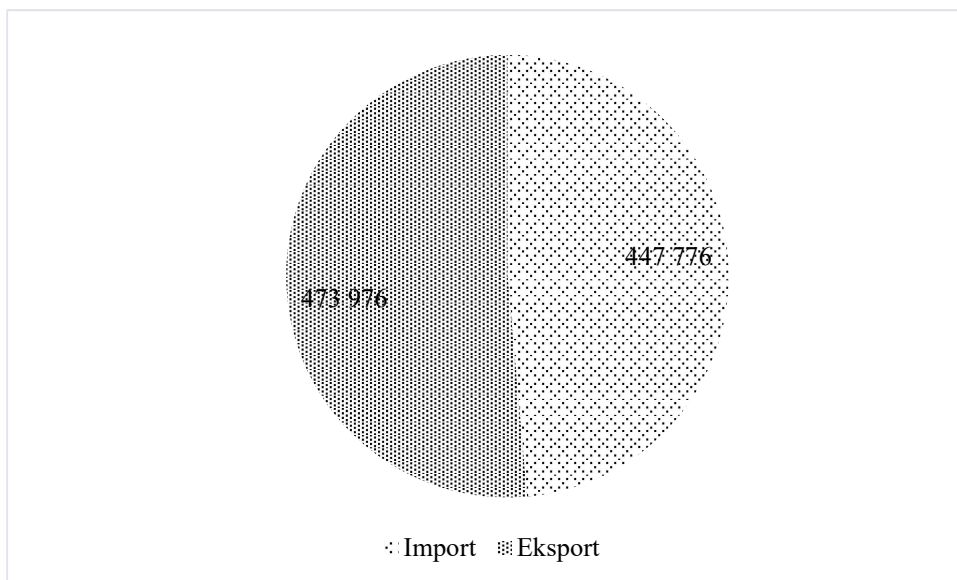
Ettevõtjatel on omad kaubalennukid ja terminalid, milles ladustavad kaubalennukiga toodud kaupu, mis on samuti vastavuses teoorias toodud põhitoimingutega (vt peatükk 1.2, lk 16). Ainuke ettevõtte, millel pole kaubalennukeid on intervjueeritava sõnul Cargo Handling AS, mis kaubalennukite asemel kasutab kombi-lennukeid. Kui ettevõtjad on kauba terminali maha laadinud, siis peavad nad esitama ladustamisteate.

Ladustamisteatega rakendatakse ajutise ladustamise protseduuri, mis on samuti sätestatud Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruses nr 952/2013 (vt alapeatükk 2.2 lk 27). Kõiki kaupu, mis tulevad õhustranspordiga, peab ajutiselt ladustama. Kaupade ja saadetiste ladustamistähtaeg on 90 päeva. Selle protseduuri rakendamisel, kontrollivad tolliametnikud esitatud manifeste ja deklaratsioone. Intervjuu tulemusena selgus, et kuller/logistikaettevõtted ladustavad kaupu keskmiselt 20 päeva, kuna selle aja jooksul kauba omanik soovib rakendada järgmist tolliprotseduuri. 90 päeva möödudes kaup reeksportitakse tagasi lähtekohta (vt alapeatükk 2.2 lk 32). Reeksportimisel esitavad kuller/logistikaettevõtted väljumistolliasutusele reeksporti deklaratsiooni ja väljumise ülddeklaratsiooni. Lennujaama teeninduskoha vaatluse analüüsi käigus veendus autor, et ekspordideklaratsioon esitatakse enne lennuki väljumist ekspordikontrollisüsteemi (ECS). Lisaks sellele teostatakse intervjueeritava sõnul väljuvale kaubale riskianalüüs.

Lennujaama teeninduskoha vaatluse ajal veendus autor, et ajutise ladustamisprotseduuri rakendamisel, kauba kollases kontrollkoridoris olekul, kontrollib tolliametnik kaupadele määratud kaubakoodi ja tolliväärtuse õigsust. Intervjuu tulemusena selgus, et kollasesse koridori suunatakse enamasti eraisikute tellitud kaup, mis tuleb postisaadetistena väljastpoolt Euroopa Liitu. Intervjueeritava sõnul saadetakse kõige rohkem kaupu eraisikutele ning nende osakaal kasvab iga aastaga. Suur osa postisaadetistest tuleb Hiinast. Samuti selgus, et eraisikud ei taha kaupu deklareerida ning ei esita vajalikke lisadokumente.

Lennujaama teeninduskoha vaatluse analüüsi käigus veendus autor, et tolliametnikud pöörduvad lisadokumentide saamiseks kuller/logistikaettevõtte poole, kuna kaubasaajad kasutavad nende teenuseid kauba kättesaamiseks. Samuti selgus, et kuller/logistikaettevõtted küsivad tolliametniku nõudel kaubasaajatelt lisadokumente, milleks on makse- ja tellimuskinnitused. Kui lisadokumendid on korras, siis väheväärtuslikud kaubad, mille väärtus ei ületa 22 eurot, vabastatakse ja pärast seda, rakendades protseduuri vabasse ringlusesse lubamine, suunatakse kaup rohelisse koridori. Kaupadele, mille väärtus on üle 22 euro ja mille lisadokumendid on korras, peab juurde esitama tollideklaratsiooni.

Intervjuu käigus uuriti mitu deklaratsiooni esitavad nii eraisikud kui ka ettevõtjad aastas. Selgus, et 2019. aastal esitati 921 752 deklaratsiooni (vt joonis 4).



Joonis 4. Esitatud deklaratsioonide arv 2019. aastal (lisa 3, autori koostatud intervjuu alusel)

Jooniselt nähtub, et 2019. aastal esitati Maksu- ja Tolliametile rohkem eksportdeklaratsioone, mis omakorda tähendab, et Eestist viidi kaupu rohkem välja kui toodi sisse. Intervjuu analüüsi tulemusena selgus, et Eestis tegutsevad erinevad ettevõtted, näiteks jalatsipoed, mis müüvad tooteid internetis ning saadavad neid Euroopa Liidu välistesse riikidesse, esitades eksportdeklaratsiooni.

Samuti vaatluse ja intervjuu käigus küsis autor deklaratsioonide päevas kontrollimise arvu kohta. Kuna lennujaama tolliametnikud pööravad suurt tähelepanu väikese väärtusega saadetistele, siis kontrollitakse päevas keskmiselt 50 deklaratsiooni, mis teeb kokku 1500

deklaratsiooni kuus. Intervjueeritava sõnul lähevad kontrolli 25% eraisikute poolt esitatud deklaratsioonidest, olenemata sellest kui palju deklaratsioone on esitatud.

Kollase kontrollkoridori sarnane kontrollkoridor on helekollane koridor. Kollase ja helekollase koridori erinevus on selles, et helekollases koridoris kontrollitakse tagasitoodud kaupu ning nende dokumente. Intervjueeritava sõnul satuvad helekollasesse koridori need kaubad, mis olid välja viidud Euroopa Liidust ekspordi protseduuriga, kuid erinevatel põhjustel on need tulnud tagasi Euroopa Liitu. Lisaks sellele võib kaupu, mis lähevad ekspordi protseduuriga Euroopa Liidust välja, tuua maksuvabalt tagasi kolme aasta jooksul.

Erinevalt kollasest koridorist teostavad punases kontrollkoridoris kontrolli tollijärelevalve valdkonna tolliametnikud. Lähtudes tollijärelevalve valdkonna tollikontrolli üksuse tolliametniku ametijuhisest on nende ülesanne kontrolli suunatud või selekteeritud tollideklaratsioonide või objektipõhiste ülesannete alusel kauba, transpordivahendite, isikute ja isiklike asjade ning posti- ning kullerpostisaadetiste tolliläbivaatuse teostamine olemasolevate töövahenditega. Lisaks suunavad tolliametnikud tollideklaratsioone täiendavasse kontrolli ning kontrollivad nende lisadokumente. Tollikontrolli käigus on tolliametnikel õigus võtta kontrollitavast kaubast proove ja näidiseid ning suunata neid ekspertiisi. Punases koridoris toimub kaupade ja saadetiste füüsiline tollikontroll. (Maksu- ja Tolliamet, 2019c)

Läbi vaatluse kuller/logistikaettevõtete ladudes ja intervjuu tulemusena selgus, et punasesse koridorisse sattuvad järgmised kaubad:

- mida polnud võimalik identifitseerida manifesti või ülddeklaratsiooni kontrollimisel;
- piirangutega kaubad, mis vajavad lisadokumente, litsentse ja lube.

Vaatluse tulemusena selgus, et tolliametnik pärast manifesti kontrollimist saadab logistikaettevõtetele teabe. Kui logistikaettevõtted skaneerivad kaupu, siis ilmub nende skanneritel teave, et toll on selle kauba kinni pidanud. Vaatluse ajal kuller/logistikaettevõtete ladudes veendus autor, et logistikaettevõtte töötajad sorteerivad tolli poolt kinni pandud kaupu ning hiljem esitavad neid tolliametnikule tollikontrolli.

Punasest koridorist suunatakse kaup oranži kontrollkoridori, milles toimub lisadokumentide täiendav kontroll. Selles koridoris esitatavad lisadokumendid on näiteks päritolusertifikaat

ja dokumendid, mis tõestavad kauba nõuetele vastavust. Intervjueeritava sõnul esitavad lisadokumente kaubaomanikud ka logistikaettevõtetele, mis edaspidi esitavad eraisikute poolt saadud dokumendid Maksu- ja Tolliametile.

Kaubad, mida suunatakse kontrollkoridoridesse, asuvad ajutise ladustamise protseduuril. Pärast ajutise ladustamise protseduuri rakendatakse teisi protseduure näiteks transiidi või tolliladustamist (vt alapeatükk 2.2, lk-d 26 ja 28). Transiitprotseduuri rakendatakse sellisel juhul kui soovitakse kaupa viia ühest laost teise lattu. Tolliametniku sõnul lubatakse enamus kaupu pärast tollikontrolli vabasse ringlusesse, rakendades selleks vaba ringluse protseduuri. Samuti selgus intervjuu tulemusel, et Tallinna lennujaamas rakendatakse seestöötlamise ja välistöötlamise protseduure võrreldes teiste protseduuridega vähem. Enimrakendatav väljaveo protseduur õhustranspordis on eksport.

Vaatlusel kuller/logistikaettevõtete ladudes vaadeldi tollikontrolli teostamist. Sellel ajal oli saadetistel rakendatud ajutise ladustamise tolliprotseduur, kuna kontrollitav kaup oli hiljuti maha laaditud. Vaatluse ajal hinnati tollikontrolli toimumist sageduse, kiiruse ja rikkumiste avastamise arvu kriteeriumite järgi (vt tabel 4).

Tabel 4. Tollitoimingute hindamiskriteeriumite vaatluse tulemus (autori koostatud)

Kriteerium	Tulemus
Sagedus	25% deklaratsioonidest suunatakse tollikontrollile, päevas kontrollitakse keskmiselt 50 deklaratsiooni. Osa esitatust deklaratsioonidest suunatakse täiendavale kontrollile. Vaatluse ajal kontrolliti 17 saadetist.
Kiirus (aeg)	Dokumentide kontroll kollases kontrollkoridoris kestab keskmiselt üks/kaks tundi. Põhjalik dokumendi kontroll võib kesta mitu päeva või isegi nädala. Füüsiline võib kesta nii pool tundi/tunni kui ka terve päeva. Kontrolli aeg sõltub saadetises olevast kaubast.
Rikkumiste avastamise arv	Avastati kolm rikkumistega saadetist: intellektuaalse omandi kaup, kanep ja tooteohutuse kaup

Intervjuu ja vaatluse tulemuste analüüsist selgus, et iga päev suunatakse 25% deklaratsioonide esitatud deklaratsioonide koguarvust kontrolli. Juhul kui deklaratsioonides ei esine kahtlust tekitavaid andmeid, siis üldjuhul kaup vabastatakse või lubatakse teisele tolliprotseduurile. Juhul kui deklaratsioonidel tuvastatakse kahtlaseid andmeid, näiteks hind, mis ei vasta kauba õigele hinnale, või kauba mitte loomulikku kaalu, siis kaup suunatakse täiendavasse kontrolli ehk punasesse kontrollkoridori. Füüsilist tollikontrolli teostatakse iga päev, kuna kaubamaht on suur ning kaubad, mis tulevad väljastpoolt Euroopa Liitu, on nõuetele mittevastavuse riskiga. Vaatluse ajal oli kontrollitud 17 saadetist.

Vaatluse ja intervjuu tulemuste analüüsist selgus, et tollikontrolli kiirus sõltub kliendi (kaubasaaja) tolliga ühenduse võtmisest. Tollikontroll jaguneb kauba dokumentide ja füüsiliseks kontrolliks. Mida kauem esitab kaubasaaja tollile lisadokumente, seda pikem on tollikontroll. Kaubasaajad võivad esitada dokumente mitu päeva, kuid mitte rohkem kui 90 päeva, sest sellel ajal on kaubad ajutisel ladustamisel. Tavaliselt esitatakse dokumente kiiresti, kuna kaubasaajad soovivad saadetisi esimesel võimalusel kätte saada. Vaatluse käigus veendus autor, et kollases koridoris dokumentide kontroll kestab keskmiselt üks-kaks tundi. Juhul kui toimub põhjalik dokumentide kontroll (saadetisi suunatakse oranži kontrollkoridori), siis võib kontroll kesta mitu päeva või isegi nädal.

Kauba füüsiline kontroll kestab keskmiselt pool tundi/tund, kuid erandjuhtudel võib kesta terve päeva. Füüsilise tollikontrolli kestus sõltub kaubast ja kaalust, mida rohkem on saadetistes kaupa, seda pikemalt kestab tollikontroll. Näiteks kosmeetikatoodete kontroll võib võtta terve päeva. Samuti füüsilise tollikontrolli kiirus sõltub seadmete kasutamisest. Vaatluse ajal oli läbivalgustusseade olemas, kuid seda ei kasutatud, mis autori arvates pikendas tollikontrolli kestust. Füüsilise kontrolli eesmärk on veenduda, et deklaratsioonide märgitud kaup vastab tõele ning kaup ei kuulu keelude või piirangute alla ega vaja lubasid, litsentse või muid täiendavaid dokumente. Samuti võivad ametnikud teostada ka pistelisi tollikontrolli.

Vaatluse analüüsi tulemusena selgus, et kontrollitavatest 17 saadetistest tuvastati 3 rikkumistega saadetist: üks intellektuaalse omandi rikkumisega, üks tooteohutuse rikkumisega ning üks keeldude ja piirangutega rikkumisega (kanep). Tollikontrolli lõpus saatsid tolliametnikud päringuid kaubamärgi omanikule (ettevõttele), Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve ametile ning uurimisosakonnale. Rikkumistega saadetised olid viidud hoiustamisruumi. Päringu saatmine on teine koht, milles tekib ajaline viivitus, kuna vastus

võib tulla mitme päeva pärast. Vastuse saamisel toll alustab menetlust või annab asja üle teise valdkonna ametile.

Intervjuu ja vaatluse analüüsi tulemusena selgus, et:

- Esmane tollikontroll algab manifestide ja ülddeklaratsiooni kontrollimisest. Manifeste ja deklaratsioone esitavad ettevõtjad ja eraisikud kuller/logistikaettevõtete kaudu, mis edaspidi esitavad neid Maksu- ja Tolliametile. Manifestid ja deklaratsioonid lähevad Maksu- ja Tolliameti programmi ICS.
- Esitatud deklaratsioonid ja manifestid läbivad programmis sätestatud riskikriteeriume.
- Kui esitatud manifest või deklaratsioon satub riskikriteeriumi alla, siis suunatakse see kontrollkoridoridesse, kus toimub dokumentide ja kauba füüsiline tollikontroll. Ametnik võib teostada tema valikul riskianalüüsi käsitsi.
- Kollases kontrollkoridoris kestab dokumentide kontroll keskmiselt 1-2 tundi.
- Füüsilise tollikontrolli (punases kontrollkoridoris) aeg sõltub kaubast, mida suurem on kauba kogus seda pikem on tollikontroll. Kontroll kestab keskmiselt 30 minutit, kuid erandjuhtudel võib kesta kogu päeva.
- Oranžis kontrollkoridoris kestab põhjalik dokumentide kontroll mitu päeva, erandjuhtudel ka nädal.
- Kui deklaratsioonides andmed on õigesti sisestatud, siis kaup vabastatakse.

Intervjuu analüüsimisel selgitati välja tolliprotseduuride ahel ehk järjekord. Tolliprotseduuri ahel koosneb:

- ajutise ladustamise protseduurist;
- transiidist;
- tolliladustamisest;
- vabasse ringlusesse lubamisest.

Õhustranspordi tolliprotsessi toimingud Eestis on järgmised:

- Õhustranspordiga saabunud kaup ladustatakse ajutise ladustamise protseduuri rakendamisel. Ajutise ladustamise ajal teostab tolliametnik tollikontrolli.

Tolliametnikud kontrollivad deklaratsioone, kauba väärtuse õigsust, kauba kaalu, litsentse, kaupade nõuetele vastavust ja lisadokumente.

- Tollikontrolli lõppemise korral võib kauba omanik rakendada tollijärelevalve all järgmise protseduuri, näiteks tolliladustamist või transiidi.
- Kui kauba omanik ei soovi rakendada teisi tolliprotseduure, siis esitab kauba omanik deklaratsiooni, mis annab kaubale võimaluse rakendada vabasse ringlusse lubamise protseduuri.

2.4. Analüüsi tulemused, järeldused ja soovitused

Teoriast tulenevalt selgus et, kaupu tuuakse kolme erineva lennukitüübiga, milleks on reisilennuk, kaubalennuk ja kombi-lennuk (vt peatükk 1.2, lk 16), mida kinnitas kahe viimase tüübi osas intervjuu analüüs. Intervjuu analüüsist selgus (vt peatükk 2.3 lk 36), et kaupu tuuakse kauba- ja kombi-lennukitega, kuid reisilennukite kohta ei saadud vaatluste ja intervjuu tulemusel selgust.

Lähtudes lõputöö alguses välja toodud teoreetilisest osast on tolliametnikel oluline roll tarneahelas (vt alapeatükk 1.2 lk 19), kuna alles peale tollikontrolli teostamist selgub, mis kaubast saab; kas kaup lubatakse vabasse ringlusesse, suunatakse muu majandusliku mõjuga protseduurile või sissetoomine keelatakse, sealhulgas konfiskeeritakse riigi omandisse või hävitatakse (vt peatükk 2.2, lk 28). Vaatluse tulemus (vt peatükk 2.3, lk 35) ühtis teooriaga (vt peatükk 1.2, lk 19), mille järgi saab järeldada, et toll on üks rahvusvahelistes tarneahelates osalejatest, kes vastutab riiki saabuva või väljuva kauba kontrollime eest. Tolliametnikel on õigus nõuetele mittevastavat, keeldude või piirangutega kaupa mitte lubada vabasse ringlusse.

Dokumendi (ametijuhend) analüüsimisel selgus (vt lk 34 ja 38), et tolliametnike ülesanded on kontrollida kauba päritolu, hinnata tolliväärtuse määramise õigsust, võtta kontrollitavast kaubast proove ja näidiseid ning suunata vajadusel ekspertiisi. Ametijuhendi analüüsi tulemus ühtis teooriaga (vt peatükk 1.1, lk 10): tolliametnike üheks ülesandeks on kontrollida kaupade päritolu, kaupade nõuetele vastavust, impordimaksude tasumist.

Läbiviidud teoreetiliste allikate ja õigusaktide ning intervjuu ja vaatluste analüüsist selgus, et Eesti õhutranspordis rakendatakse kõiki tolliprotseduure, välja arvatud vabatsoon, kuna Eestis vabatsoon ei kuulu õhutranspordi tolliprotseduuride hulka. Tolliprotseduuride

analüüsi (vt peatükk 2.2, lk 27) järjestust kinnitas ka intervjuu tulemus (vt peatükk 2.3, lk 36), esimene protseduur, mida rakendatakse Tallinna lennujaamas on ajutine ladustamine. Enne ajutist ladustamist peab esitama tollile ülddeklaratsiooni/manifesti ja saabumisteate. Ajutiseks ladustamiseks peab olema saadud tollilt mahalaadimise luba.

Intervjuu analüüsi tulemused (vt peatükk 2.3, lk 34) ühtisid teooriaga (vt peatükk 1.1, lk 11): riski hindamise järel suunavad tolliametnikud kauba tollikontrolli, mis koosneb kolmest kontrollkoridorist: punane, kollane, roheline koridor. Intervjuu analüüsimisel selgus, et lisaks kolmele kontrollkoridorile on olemas veel kaks kontrollkoridori: oranž ja helekollane koridor, kus toimub dokumentide kontroll.

Intervjuu analüüsist selgus, et tolliametnikud teostavad riskianalüüsi mitmeti. Riskianalüüsi teostab nii arvutiprogramm kui ka ametnik juhuvaliku alusel (vt peatükk 2.3, lk 35). See ühtib Euroopa Liidu õigusaktiga, milles on sätestatud, et tolliametnikud peavad enne tollikontrolli teostamist hindama riske (vt peatükk 1.1, lk 11). Kuna õigusaktidest ei tulene riskikriteeriume, siis võib iga riik seadistada enda riskikriteeriume ise, tuginedes Euroopa Liidu erinevate andmebaaside tollistatistikale.

Tulenevalt teoriast (vt peatükk 1.1, lk 10) ja teostatud vaatluse analüüsi tulemustest (vt peatükk 2.3, lk 40) võib järeldada, et tolliprotsessi toimingute kestvus lennujaamas on kiirem kui Euroopa Liidus keskmiselt. Võttes arvesse vaatluste ajal tollikontrolli ajalisi näitajaid saab järeldada, et erisuste puudumisel tolliprotsessi toimingud kestavad neli tundi. Arvestades tollikontrolli viivitusi, näiteks kauba saajaga ühenduse võtmist, päringute saatmist ja vastuste ootamist, dokumentide esitamist, põhjalikku dokumentide kontrollimist, võivad tolliprotsessi toimingud kesta kuni üks nädal. Võrreldes vaatluste tulemusi teooriaga (vt peatükk 1.1, lk 10) võib järeldada, et tolliprotsessi toimingud on muutunud kiiremaks, kuna nädala pikkust tollikontrolli teostatakse Tallinna lennujaamas harva. Tulenevalt Soome õppereisi vaatlusest (vt peatükk 2.1, lk 23) veendus autor, et Soomes tolliametnikud valgustavad läbi kõik saadetised. Autori arvates röntgeniseadmete rohke kasutamine ja ühtse andmebaasi loomine kiirendab tolliprotsesside toimumist, vähendades ajalisi viivitusi.

Seoses eeltoodust teeb autor Maksu- ja Tolliametile järgmised soovitused:

1. Luua ühine andmebaas (Politsei- ja Piirivalveamet, Põllumajandusamet, Tarbijakaitse ja Tehnilisejärelevalve amet, Veterinaar- ja Toiduamet), mis võimaldaks jagada andmeid ning kiirendaks päringutele vastuste saamist. Selline

ametite koostöö aitaks tõhusamalt peatada kuritegelikku tegevust ja illegaalsete kaupade liikumist Eestis.

2. Kasutada rohkem olemasolevaid röntgeniseadmeid.

KOKKUVÕTE

Transpordiliikide rohkuse ja kaubakoguste suurenemise tõttu tekib vajadus kontrollida nii inimeste kui ka kaupade liikumist. Tallinna lennujaamas töötavad tolliametnikud teostavad Euroopa Liitu sisenemisel ja väljumisel kauba, reisijate ja nendega kaasas oleva kauba tollikontrolli. Tallinna lennujaama teeninduskoht on oluline, kuna sisse võib tulla kõrgendatud riskiga kaupu.

Lõputöö teema aktuaalsus tulenes Maksu- ja Tolliameti arengukavast; kiirendada 2020. aastaks tollikontrolli läbivalgustusseadmete, numbrituvastuskaamerate ja röntgenpiltide vahetussüsteemi abil. Lisaks tollikontrolli kiirendamisele on Maksu- ja Tolliameti arengukava alaeesmärk kaasata kogukondi salakauba leviku tõkestamiseks.

Lõputöös püstitatud uurimisküsimus sai vastuse ning eesmärk sai täidetud.

Teoreetiliste allikate analüüsimisel selgus, et õhuveoseid saab vedada kolme lennukitüübi kaudu: reisilennukiga, kombi-lennukiga ja kaubalennukiga. Õhutranspordi tarneahela juhtimine on keeruline protsess, kuid vaatamata keerukusele on see kõigi tööstussektorite selgroog. Üks rahvusvahelistes tarneahelates osalejatest on toll, kes vastutab riiki saabuva või riigist väljuva kauba kontrollimise eest. Tolli ülesanded on aidata kaasa õiglase ja avatud kaubanduse arendamisele, siseturu välis aspektide, ühise kaubanduspoliitika ja Euroopa Liidu muude kaubandusega seotud ühiste poliitikate rakendamisele ning üldise tarneahela turvalisuse tagamisele. Toll kaitseb liidu ja liikmesriikide finantshuve ning kaitseb ebaseadusliku kaubanduse eest, rakendades vastavaid meetmeid ja protseduure.

Uuringu raames viidi läbi intervjuu ja vaatlused, millest selgus, et õhutranspordi tarneahelas on neli osalejat: kauba müüja, kauba saaja, kuller/logistikaettevõtte ja toll. Tolliprotsessi toimingud tarneahelas hõlmavad endas viit kontrollkoridori: roheline, kollane, helekollane, oranž ja punane. Igas kontrollkoridoris teostatakse erinevaid toiminguid. Kollases, helekollases ja oranž kontrollkoridorides teostatakse dokumentide kontrolli. Punases teostatakse kauba füüsilise kontrolli.

Tolliprotsessi toimingud hõlmavad mitut erinevat protseduuri. Protседuurid jagunevad kaheks grupiks: sisseveo ja väljaveo protseduurideks. Iga protseduur on üksteisest erinev ning neid rakendatakse erinevatel eesmärkidel. Protседuuri rakendamise korral võib tolliametnik teha vaheetapilist tollikontrolli, mis sõltuvad kaubast ja tingimustest. Samuti

Eesti õhutranspordis esineb tolliprotseduuride ahel: ajutine ladustamine - transiit - tolliladustamine - vabasse ringlusse lubamine. Eesti õhutranspordis rakendatakse kõiki protseduure, mis on sätestatud Euroopa Liidu tolliseadustikus, välja arvatud vabatsoon.

Tulenevalt teostatud analüüsist selgus, et õhutranspordi tolliprotsessi toimingud Eestis toimuvad iga päev, kuna kontrollitakse päevas keskmiselt 50 deklaratsiooni ning osa nendest sattub füüsilisse tollikontrolli. Tolliprotsessi toimingud on Eesti õhutranspordis kiired, kuna tolliprotsessi toimingute kestvus on ligikaudu neli tundi.

Lähtuvalt analüüsist tehakse järgmisi soovitusi Maksu ja Tolliametile:

1. Luua ühine andmebaas (Politsei- ja Piirivalveamet, Põllumajandusamet, Tarbijakaitse ja Tehnilisejärelvalve amet, Veterinaar- ja Toiduamet), mis võimaldaks jagada andmeid ning kiirendaks päringutele vastuste saamist. Selline ametite koostöö aitaks tõhusamalt peatada kuritegelikku tegevust ja illegaalsete kaupade liikumist Eestis.
2. Kasutada rohkem olemasolevaid röntgeniseadmeid.

Edaspidi soovitatakse järgmise aasta kolmanda kursuse tudengitele uurida kuidas eriolukorra väljakuulutamise mõjutab õhutranspordi tolliprotsessi toiminguid.

SUMMARY

Due to the multiplicity of modes of transport and the increase in the volume of goods, there is a need to control the movement of both people and goods. Customs officials working at Tallinn Airport carry out customs control of goods, passengers and accompanying goods upon entering and leaving the European Union. Airport service place in Tallinn is important, because goods with high risks may come to European Union.

The topicality of the thesis topic came from development plan of Tax and Customs Board: to speed up customs controls by 2020 through scanning equipment, number recognition cameras and X-ray exchange systems. In addition to speeding up customs control, the sub goal of the Tax and Customs Board development plan is to involve communities in preventing the spread of smuggled goods.

The title of the thesis is “Customs process operation in Estonia on the example of air transport”. The thesis has been written in Estonian language and contains of 62 pages, including 5 annexes.

The purpose of thesis is to find out customs process operation in Estonia on the example of air transport.

The survey results have shown that air freight can be transported through three types of aircraft: passenger, combi and cargo aircraft. Managing the air transport supply chain is a complex process, but despite its complexity, it is the backbone of all industrial sectors. One of the participants in international supply chain is customs, which is responsible for controlling goods entering or leaving the country.

The thesis included interviews and observations that revealed that there are four actors in the air transport supply chain: the seller of the goods, the consignee, the courier/logistics company and the customs. Customs operations in the supply chain include five control corridors: green, yellow, light yellow, orange and red. Document control is performed in the yellow, light yellow and orange control corridors. In the red, the goods are physically inspected.

Customs process operations involve several different procedures. The procedures are divided into two groups: import and export procedures. Each procedure is performed for a different purpose. In Estonia there is a chain of customs procedures in air transport: temporary storage - transit - customs warehousing - release for free circulation.

The analyzes carried out showed that the customs process operations takes place daily, as an average of 50 declarations are checked per day and some of them end up in physical customs control. The operations of the customs process in Estonian air transport are fast, as the operation of the customs process lasts approximately four hours.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Adang, O. M. J., 2018. A Method for Direct Systematic Observation of Collective Violence and Public Order Policing. *Sociological Methods & Research*, 47 (4), pp. 761-786.

Alpago, N., 2015. International taxation and the role of customs union Between Turkey and EU. *Journal of Knowledge Economy & Knowledge Management*, 10 (2), pp. 133-142.

Ballis, A., 2007. Overview of air cargo terminal design aspects. *Transportation Research Record*, 2007 (1), pp. 117-125.

Barz, C. & Gartner, D., 2016. Air Cargo Network Revenue Management. *Transportation science*, 50 (4), pp. 1206-1222.

Best, S., 2012. *Understanding, & Doing Successful Research. Data Collection and Analysis for the Social Sciences*. Pearson: England.

Bourdet, Y. & Persson, M., 2012. Completing the European Union Customs Union: The Effects of Trade Procedure Harmonization. *Journal of Common Market Studies*, 50 (2), pp. 300-314.

Cedilnik, M., 2013. Flow of goods across customs territories. *Our Economy (Nase Gospodarstvo)*, 59 (1/2), pp. 13-24.

Dorbek, D., 2012. *Profileerimine, kui piirikontrolli teostamise osa*. Lõputöö, Muraste: Sisekaitseakadeemia.

Elmane-Helmane, K. & Ketners, K., 2012. Integrated customs control management in Latvia: lessons learned. *Economics & Management*, 17 (2), pp. 528-533.

Euroopa Komisjon, 2015a. *Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2015/2446*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R2446&from=ET> [Kasutatud: 17.01.2020].

Euroopa Komisjon, 2015b. *Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2015/2447*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R2447&qid=1586374286997&from=ET> [Kasutatud: 24.03.2020].

Euroopa Liidu Teataja, 1987. *Ühistransiidiprotseduuri konventsioon*. [Võrgumaterjal] Leitav: [https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:21987A0813\(01\)&qid=1586451382150&from=ET](https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:21987A0813(01)&qid=1586451382150&from=ET) [Kasutatud 01.04.2020].

Euroopa Liidu Teataja, 2012. *Euroopa Liidu toimimise lepingu konsolideeritud versioon nr C 326*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=celex%3A12012E%2FTXT> [Kasutatud: 28.10.2019].

Euroopa Liidu Teataja, 2013. *Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus nr 952/2013, millega kehtestatakse liidu tolliseadustik*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0952&from=EN> [Kasutatud 28.10.2019].

Euroopa Liit, 2019. *Riigid*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://europa.eu/european-union/about-eu/countries_et#tab-0-1 [Kasutatud: 05.01.2020].

Fisher, M. S., 1997. What Is the Right Supply Chain for Your Product? *Harvard Business Review*, pp. 1-11.

Gani, A., 2015. The efficiency of customs clearance processes can matter for trade. *International advances in economic research*, 22 (1), pp. 109-110.

Geourjon, A.M. & Laporte, B., 2005. Risk management for targeting customs controls in developing countries: a risky venture for revenue performance. *Public Administration & Development*, 25(2), pp. 105-113.

Golunov, S., 2017. Shuttle Trade across Russia's Borders with the Baltic States and Poland: Between Tolerance and Suppression. *East European Politics and Societies*, 31 (4), pp. 885-908.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P., 2005. *Uuri ja kirjuta*. Tallinn: Medicina.

Hylton, P., Ross, C.L., 2018. Air cargo forecasting in an age of electronic retail. *Transportation Research Record*, 2672 (29), pp. 48-58.

Kusrini, E., Subagyo & Masruroh, N.A., 2014. Good criteria for supply chain performance measurement. *International Journal of Engineering Business Management*, 6, pp. 1-7.

Liping, L., Wencheng, X., Tijun, F., Vifan, W. & Shuxia, L., 2016. Path optimization of hazardous materials transportation with stochastic transportation time. *Oxidation Communications*, 39 (4), pp. 4146-4156.

Laherand, M.-L., 2008. *Kvalitatiivne uurimisviis*. Tallinn: Sulesepp.

Lind, K., 2006. *Käibemaks kui üldine tarbimismaks ning selle rakendamine sisendkäibemaksu mahaarvamise kaudu*. Magistritöö, Tartu: Tartu Ülikool.

Madhwal, Y. & Panfilov, B. P., 2017. Blockchain and supply chain management: aircrafts' parts' business case. *Annals of DAAAM & Proceedings*, 28, pp. 1051-1056.

Maksu- ja Tolliamet, 2016. *Protseduuride passid*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/et/toll-kaubavahetus/tollisusteemide-kasutajatele/complex/protseduuride-passid> [Kasutatud: 11.03.2020].

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

Maksu- ja Tolliamet, 2019a. *Tutvustus*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/et/kontaktid-ja-ametist/ameti-struktuur-ulesanded-strateegia/tutvustus> [Kasutatud 30.12.2019].

Maksu- ja Tolliamet, 2019b. *Maksu- ja tolliameti tolliosakonna tolliteeninduse valdkonna lennujaama teeninduskoha tolliinspektori (I) ametijuhend*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://www.emta.ee/sites/default/files/ametijuhend_AJ-7100985.pdf [Kasutatud] 24.03.2020.

Maksu- ja Tolliamet, 2019c. *Maksu- ja tolliameti tolliosakonna tollijärelevalve valdkonna tollikontrolliüksuse tolliinspektori (IV) ametijuhend*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://www.emta.ee/sites/default/files/ametijuhend_AJ-7101177.pdf [Kasutatud 24.03.2020].

Maksu- ja Tolliamet, 2020. *Tollistatistika*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/et/kontaktid-ja-ametist/avaandmed-maksulaekumine-statistika/tollistatistika> [Kasutatud: 22.02.2020].

Maksu- ja Tolliameti põhimäärus (2008) RT I, 24.04.2019, 4.

Mukkala, K. & Tervo, H., 2013. Air transportation and regional growth: which way does the causality run. *Environment and planning*, 45, pp. 1508-1520.

Niine, T., Kolbre, E., Miina, A. & Dziugiel, M., 2013. Innovation in the air cargo sector: case studies of Estonia and Poland. *Transport (16484142)*, 30 (4), pp. 421-429.

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

Petersone, M. & Ketners, K., 2017. Improvement of customs and tax administration ICT system performance. *Research for Rural Development - International Scientific Conference*, 2, pp. 263-269.

Põllumajandusamet, 2019. *Taimekahjustajate levikuriski tõttu karmistuvad taimede sisseveonõuded*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.pma.agri.ee/index.php?id=95&y=2019&nID=289> [Kasutatud: 17.01.2020].

Rahandusministeerium, 2003. *Valitsus kiitis heaks Maksuameti ja Tolliameti liitmise*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.rahandusministeerium.ee/et/uudised/valitsus-kiitis-heaks-maksuameti-ja-tolliameti-liitmise> [Kasutatud: 23.12.2019].

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

Schultz U., 1992. *Mit dem Zehnten fing es an*. München: Eine Kulturgeschichte der Steuer.

Shovityakool, P., Jittam, P., Sriwattanarothai, N. & Laosinchai, P., 2019. A flexible supply chain management game. *Simulation & Gaming*, 50 (4), pp. 461-482.

Snead, J. M., 2004. Global air mobility and persistent airpower operations. *Air & Space Power Journal*, 18 (3), pp. 41-53.

Statistikaamet, 2019. *Õhustransport. Lennuliiklus Tallinna Lennujaama kaudu lennu liigi järgi*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://pub.stat.ee/px-web.2001/Database/Majandus/22Transport/16Ehustransport/16Ehustransport.asp> [Kasutatud 15.01.2020].

Tallinna Lennujaam, 2020. *Toll ja käibemaksutagastus*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.tallinn-airport.ee/reisijale/toll-ja-kaibemaksutagastus/> [Kasutatud 05.01.2020].

Talvik, R., 1998. *Riski hindamine: [käsiraamat tollitöötajale]*. Tallinn: Tolliamet.

Tolliseadus (2017) RT I, 13.03.2019, 170.

Tongco, M. D. C., 2007. Purposive sampling as a tool for informant selection. *Ethnobotany research and applications*, (5), pp 147-158.

Tulvi, A., 2013. *Logistika õpik kutsekoolidele*. Tallinn: Innove.

Varblane, U., 2000. *Muutused Eesti väliskaubandus-poliitikas Euroopa Liiduga ühinemisel*. Tartu: TÜ Euroopa Kolledž.

Zhang, A., 2002. Electronic technology and simplification of customs regulations and procedures in air cargo trade. *Journal of Air Transportation*, 7 (2), pp. 87-102.

Zou, B & Hansen, M., 2012. Flight delays, capacity investment and social welfare under air transport supply-demand equilibrium. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, pp. 1-38.

Widdowson, D., 2007. The changing role of customs: evolution or revolution? *World Customs Journal*, 1 (1), pp. 31-37.

Lisa 1. Tolliprotseduuride kategooriad

Tolliprotseduuride analüüsimiseks valiti Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus nr 952/2013, millega kehtestatakse liidu tolliseadustik, Euroopa Komisjoni delegeeritud määrus nr 2015/2446, Euroopa Komisjoni rakendusmäärus nr 2015/2447 ja ühistransiidiprotseduuri konventsioon.

Tabel 1. Sisseveo protseduuride kategooriad (autori koostatud)

Kategooria	Koodid
Ajutine ladustamine	Kood 1 Annab omanikule lisaaega Kood 2 Mugav kasutada Kood 3 Ajaline piirang 90 päeva Kood 4 Tagatis Kood 5 Erandjuhtudel võib kaupa sellele protseduurile mitte suunata
Tolliladustamine	Kood 1 Impordimaksude ajatamine Kood 2 Ajaliselt ei ole piiratud Kood 3 Võimaldab vahetada kauba omaniku Kood 4 Võib teha kaubaga lihtsamad toimingud Kood 5 Võib ladustada seestöötlemise ja välistöötlemise jaoks kaupu
Ajutine import	Kood 1 Maksud on peatatud Kood 2 Rakendatakse täieliku või osalist tollimaksuvabastust Kood 3 Rakendatakse tolliseadustiku art 250 alusel Kood 4 Loa taotlemine Kood 5 Ajaline piirang: 6 kuud – 2 aastat Kood 6 Osalise tollimaksuvabastuse korral tuleb tasuda 3% tollimaksust
Vabasse ringlusse lubamine	Kood 1 Euroopa Liidu välise kauba turule viimine Kood 2 Annab kaubale Euroopa Liidu staatuse Kood 3 Esitatakse deklaratsiooni ja teisi dokumente Kood 4 Impordimaksude tasumisel, lastakse kaupa vabaks
Lõppkasutus	Kood 1 Võimaldab saada täieliku või osalise tollimaksuvabastust Kood 2 Kauba kasutamine ettenähtud eesmärgil Kood 3 Jääb tollijärelevalve alla Kood 4 ETT's peab olema vastav viide

	<p>Kood 5 Tingimused on sätestatud Euroopa Komisjoni delegeeritud määruses nr 2015/2446 artiklis 175 ja Euroopa Komisjoni rakendusmääruses nr 2015/2447 artiklis 244</p> <p>Kood 6 Teise eesmärgil kasutamine; maksude tasumine</p> <p>Kood 7 Kauba omanik peab kauba üle arvestust ja esitab kokkuvõtet</p>
Seestöötlemine	<p>Kood 1 Kauba töötlemisele viimine (nt remont)</p> <p>Kood 2 Soodustab EL-i töötlemistegevust</p> <p>Kood 3 Tollimaks on suurem kui 0%</p> <p>Kood 4 Töödeldakse EL-i välist kaupa EL-is</p>
Transiit	<p>Kood 1 Tolliterritooriumil ühest kohast teise vedamine</p> <p>Kood 2 Jaguneb kolmeks</p> <p>Kood 3 Välistransiidi puhul ei pea tasuma makse</p> <p>Kood 4 Liikumine konventsioonide alusel</p> <p>Kood 5 Sisetransiit</p> <p>Kood 6 Ühistransiit; riigid</p>

Tabel 2. Väljaveoprotseduuride kategooriad (autori koostatud)

1 kategooria Eksport	2 kategooria Reeksport	3 kategooria Välistöötlemine
Kood 1 Kauba EL-ist väljaviimine	Kood 1 Kauba EL-ist väljaviimine	Kood 1 Viiakse töötlemiseks EL-i kaupa EL-ist välja
Kood 2 Alla 1000 eur / 1000 kg ei ole deklaratsioon kohustuslik	Kood 2 Esitatakse reeksportdeklaratsiooni	Kood 2 Võimaldab saada täieliku või osalise tollimaksuvabastust
Kood 3 Üle 100 eur/ 1000 kg on deklaratsioon kohustuslik	Kood 3 Välistöötlemise korral selle protseduuri ei rakendata	Kood 3 Makstakse makse töötlemistoimingu kulude alusel
Kood 4 Deklaratsiooniga esitatakse ka muid dokumente		Kood 4 Kasutatakse EL-i välise tehnoloogiat ja tööjõudu
		Kood 5 kauba omanik peab kauba üle arvestust ja esitab kokkuvõtet

Lisa 2. Intervjuu küsimused

1. Kuidas toimub tollikontroll tarneahelas?
2. Kui sageli suunatakse deklaratsioone kollasesse koridori?
3. Mitu deklaratsioone esitatakse keskmiselt päevas?
4. Mille poolest erineb oranž kontrollikoridor kollasest?
5. Millisele tolliprotseduurile saadakse Euroopa Liidu välist kauba kõige rohkem?
6. Millisele tolliprotseduurile saadakse Euroopa Liidu välist kauba kõige vähem?
7. Millise tolliprotseduuri jooksul avastatakse rikkumisi sh salakaubaveo juhtumeid?
8. Kui tihti esineb tolliprotseduuride ahel, st enne vabasse ringlusse läbib kaup mõnda teist tolliprotseduuri.
9. Kas saadetakse kaupu rohkem füüsiliste või juriidiliste isikutele?

Lisa 3. Intervjuu kategooriad

Tabel. Intervjuu transkribeerimisel valitud koodid (autori koostatud intervjuu alusel)

Kategooria	Kood
Tollikontroll tarneahelas	<p>Kood 1 Kaupade loetelu ehk manifest</p> <p>Kood 2 Kullerfirmad esitavad erineva manifestide arvu (nt DHL - 4 tk)</p> <p>Kood 3 Ülddeklaratsioon</p> <p>Kood 4 Üks saabumisteade ühele lennukile</p> <p>Kood 5 Ladustamisteade esitamine</p> <p>Kood 6 Riskianalüüs ICS süsteemis</p> <p>Kood 7 Riskikriteeriumid</p> <p>Kood 8 Tolliväärtuse analüüs ja dokumentide küsimine (tellimused ja maksekinnitused)</p> <p>Kood 9 Teabeosakond kontrollib manifeste</p> <p>Kood 10 Euroopa Liidu staatusega kaup vabastatakse</p> <p>Kood 11 Kontrollkoridorisse suunamine</p> <p>Kood 12 Stoppe saadakse ettevõtetele</p> <p>Kood 13 Tollistoppi teade</p> <p>Kood 14 Ettevõtted sorteerivad tollistoppiga saadetisi</p>
Deklaratsioonide kontrollimise arv	<p>Kood 1 25% läheb kontrolli</p> <p>Kood 2 Sõltumata kogusest</p> <p>Kood 3 Import - 473 976</p> <p>Kood 4 Eksport - 447 776</p>
Oranž koridor	<p>Kood 1 Põhjalikum dokumentide kontroll</p> <p>Kood 2 Ajaliselt võtab rohkem aega</p> <p>Kood 3 Algab punasest koridorist</p>
Enimkasutatav protseduur	<p>Kood 1 Suunatakse ajutisele ladustamisele</p> <p>Kood 2 Vabasse ringlusse protseduur on kõige levinum</p> <p>Kood 3 Transiidiga viiakse edasi</p> <p>Kood 4 Mõned saadetisi eksporditakse</p>
Vähemkasutatav protseduur	<p>Kood 1 Töötlemisprotseduurid</p>
Rikkumiste avastamine	<p>Kood 1 Avastatakse rohkem postis</p> <p>Kood 2 Lennujaamas avastati keelatud kaupu</p> <p>Kood 3 Kogused ei olnud suured</p>
Protseduuride ahel	<p>Kood 1 Esialgu on kaubad ajutisel ladustamisel</p>

	Kood 2 Eestis tollitakse lahti (vabasse ringlusse) Kood 3 Viiakse transiidiga edasi
Füüsilised või juriidilised isikud	Kood 1 Füüsiliste isikutega on raske teha tööd Kood 2 Füüsiliste isikute saadetisi on palju Kood 3 Füüsiliste isikutega on keeruline suhelda

Lisa 4. Mitte osalusvaatluste protokoll

Tabel. Soome lennujaama, Tallinna lennujaama ja kuller/logistikaettevõtete mitte osalusvaatluste protokoll (autori koostatud)

Koht ja aeg	Kirjeldus
Soome lennujaam, 09.05.2019 kell 13.00-14.00	<p>Osalejad: Sisekaitseakadeemia õppejõud ja tudengid, Soome posti töötajad ja tolliametnikud. Lennukiga toodud kaupu ladustati ning hiljem suunati lindile. Lindil asus röntgeniseade, mis valgustas läbi saadetisi. Tolliametnikud jälgisid saadetiste röntgenpilte. Juhul kui röntgenipiltidel esines kahtlust tekitav ese, siis suunati pakk täiendavale kontrollile (avati saadetis). Väiksemate rikkumistega saadetisi saadeti tagasi ning suurtema rikkumistega alustati menetlusi. Väike rikkumine on näiteks esmakordne rikkumine või kui oli tellitud väikestes kogustes sissetoomiseks keelatud kaupu (seemneid).</p>
Tallinna lennujaama teeninduskoht 12.03.2020 kell 9:45-13.00	<p>Osalejad: vaatleja ja tolliametnik.</p> <p>Tolliametnikul oli avatud elektroonses süsteemis ametniku töölaud, milles oli mitu tollisüsteemi. Igal tollisüsteemil on erinev funktsioon. Esialgu tolliametnik näitas saabumisteate esitamist tollisüsteemi, milleks oli IMF. Üks saabumisteade esitatakse ühe lennuki kohta.</p> <p>Tollisüsteemis ICS toimub manifestide/ülddeklaratsioonide jälgimine ning nende kontroll. Tolliametnik näitas, kuidas näeb välja esitatud manifest. Manifest sisaldas järgmisi andmeid: kauba saatja, kauba saaja, kauba kirjeldus ja kogus. Tollisüsteemis nägi vaatleja missugused ettevõtted esitavad manifeste ning kellele saadakse kaup.</p> <p>Lisaks veendus vaatleja, et ekspordideklaratsioone/kaupade loendi esitatakse ECS tollisüsteemi.</p> <p>Samuti veendus vaatleja, et tolliametnikel on riskihindamise tollisüsteem. Tolliametnik näitas riskiprofiile. Riskiprofiile on palju ning ametnik võib neid ise seadistada.</p>

	<p>Viies läbi intervjuud, näitas tolliametnik tollisüsteemi esitatud deklaratsioone. Iga deklaratsioonil oli märgitud selle number ja oleku staatus. Deklaratsiooni avamisel oli näha missugust kaupa deklareeritakse. Osa deklaratsioonidest oli kollases kontrollkoridoris ja osa rohelises ja punases. Vaatluse käigus küsiti dokumentide kontrolli kestvuse kohta. Selgus, et dokumentide kontroll kestab 1-2 tundi. Tolliametnik näitas tollisüsteemi, kuhu peavad kliendid esitama lisadokumente. Tolliametnik lisan, et kliendid ei suuda selle süsteemiga toime tulla, kuna on see uus ja raskesti mõistetav.</p> <p>Vaatluse ajal tegid erakliendid ametnikule kõnesid, eesmärgiga uurida, missuguseid dokumente peab esitama. Samuti tolliametnikud võtavad ühendust kuller/logistikaettevõtetega ning küsivad lisadokumente. Lisadokumentideks on näiteks makse- ja tellimiskinnitused.</p> <p>Tolliametnik näitas esitatavate impordi- ja ekspordideklaratsioonide statistikat, millest selgus, et kõige rohkem esitatakse ekspordideklaratsioone. Lisaks sellele näitas tolliametnik protseduuride koodi. Igal protseduuril on oma kood.</p>
<p>18.03.2020 DHL Estonia AS ja Cargo Handling AS Kuller/logistikaettevõtetes kell 8.00-12.00</p>	<p>Osalejad: kolm tolliametniku ja vaatleja.</p> <p>Vaatleja veendus, et kuller/logistikaettevõtte töötajad sorteerivad tolli poolt kinni peetud saadetisi. Saadetised olid sorteeritud eraldi alusele ning kullerfirma töötajatel ei olnud õigust neid avada. Kõik saadetised olid ajutise ladustamise protseduuril, kuna olid nad õhustranspordist hiljuti maha laaditud. Füüsilisse kontrolli sattusid need saadetised, mida polnud võimalik identifitseerida ülddeklaratsiooni kontrollimisel ning tekkis sisukahtlus.</p> <p>DHL kullerettevõttes kontrolliti 11 saadetist. Saadetiste kontrollimisel röntgenseadet ei ole kasutatud. Pakke tehti lahti. 11 pakist oli kaks rikkumisega: ühes pakis oli intellektuaalse omandi rikkumisega kaup ja teises kanep. Rikkumistega pakke viidi hoiustamisruumi. Vaatluse käigus küsiti,</p>

	<p>missugust kaupa kontrollitakse ajaliselt kauem. Selgus, et kosmeetikatoodete kontroll võib võtta kogu päeva. Füüsiline kontroll kestis DHL kulleretevõttes üks tund.</p> <p>Sarnane füüsiline kontroll oli ka Cargo Handling AS ettevõttes, kus kontrolliti kuut saadetist. Kuuest saadetistest oli üks rikkumisega saadetis; tooteohutuse rikkumisega kaup. Paki viidi hoiustamisruumi.</p> <p>Tolliametnikel on oma tööruum, kus märkisid nad arvutipõhise programmi (TOTS2) teostatud ülesandeid. Samuti pärast füüsilise kontrolli suunasid nad kauba füüsilisest kontrollist põhjalikku dokumentide kontrolli. Põhjalikku dokumentide kontrolli teevad lennujaama teeninduskoha ametnikud.</p> <p>Pärast füüsilise kontrolli tolliametnikud saatsid ametiasutustele päringuid. Vaatleja küsis tolliametnikelt päringutele vastuse saamise kohta. Selgus, et vastus võib tulla nii samal päeval kui ka kolme-nelja päeva pärast. See sõltub juhtumist. Vastuse saamisel annavad tolliametnikud asjaajamist üle teise valdkonna ametile või alustatavad menetlust.</p>
--	--

Lisa 5. Enimkasutatavate protseduuride koodid

Järgnevas tabelis on ära toodud enimkasutatavate protseduuride koodid.

Tabel. Enimkasutatavate protseduuride koodid (Euroopa Komisjoni rakendusmäärus nr 2015/2447; Maksu- ja Tolliamet, 2016; autori koostatud)

Protseduuri kood	Protseduuri nimetus
0100	Kauba vabasse ringlusse lubamine samaaegse edasitoimetamisega eriterritooriumile
1000	Kauba eksport
2100	Kauba välistöötlemine
2300	Kauba ajutine eksport
3151	Kauba reeksport pärast seestöötlemist
3153	Ajutiselt imporditud kauba reeksport
31xx	Kauba reeksport
4000	Kauba vabasse ringlusse lubamine
4200	Kauba vabasse ringlusse lubamine käibemaksuta edasitoimetamiseks teise liikmesriiki
4500	Kauba vabasse ringlusse lubamine ladustamiseks kas aktsiisi- või maksulaos
5300	Kauba ajutine import
6121	Kauba taassissevedu pärast välistöötlemist
6123	Kauba taassissevedu pärast ajutist eksporti
7100	Kauba tolliladustamine
7123	Kauba tolliladustamine pärast ajutist eksporti