

TOLLITEENISTUS EESTI VABARIIGIS JA SELLE KOGEMUSTE KASUTAMISE VÕIMALUSTEST TÄNAPÄEVAL

Valner Krinal

Eesti Tolliteenistuse väljakujunemine ja tegevus

Juba aastasadu on riigid ja nende valitsejad võtnud oma sissetulekute suurendamiseks ning teatud majanduspoliitika elluviimiseks tolli. Teisiti ei saanud toimida ka Eesti Vabariik. Juba 21. novembril 1918. a. alustas tegevust Tallinna Tollivalitsus. Tolli Peavalitsus moodustati 16. dets. 1918. a. [1. Eessõna]. 21. novembril 1918. a. nimetati Tallinna Tollivalitsuse ülemaks õiguskandidaat Johann Lukk [2], kes oli sündinud 24. juulil 1885. a. Kuna Tolli Peavalitsus ja Tallinna Tollivalitsus olid teineteisega väga tihedalt seotud, siis esialgu oli neil ühine ülem. Mõlema tolliasutuse tegevuse laienemise tõttu määrati 1. veebruarist 1919. a. Tallinna Tollivalitsusele eraldi tolliülem. Selle koha sai Hugo Jõudu, kellest hiljem sai Tolli Peavalitsuse juhataja [1. Eessõna].

Peale Tallinna Tollivalitsuse avati 1919. aastal järgmised tolliasutused: Kuressaare Tollivalitsus (16. märts), Haapsalu Tollivalitsus (15. aprill), Pärnu Tollivalitsus (20. aprill) [3], Loksas Tollivalitsus (1. mai), Kunda Tollivalitsus (1. mai), Narva Tollivalitsus (10. juuni). Irboska (hiljem Petseri) [4] Tollivalitsus loodi 1. juunil 1921. a. Paldiski Tollivalitsus tegutses kuni 1923. aasta juunikuuni Tallinna Tollivalitsuse osakonnana. 1. juulil 1923. a., pärast sinna eraldi tolliülemate määramist muutus Paldiski Tollivalitsus iseseisvaks tolliasutuseks. Hiljem tegutsesid tolliametid veel Loksas ja Tartus. Aegajalt muudeti tolliasutuste nimetusi. Näiteks uue tolliseaduse kehtima hakkamise ja ninetati Tallinna Tollivalitsus 1924. a. ümber Tallinna Peatolliametiks, 1932. a. Tallinna Tollinspektsiooniks.

1918. a. detsembris töötas Tallinna Tollivalitsuses 29 inimest, neist 19 ülevaatajana. Järgmise aasta märtsis loeti sealseid töötajaid 40 (neist valvureid 27), 1919. a. teiseks poolaastaks oli töötajate arv suurenenud juba 97-ni. Tallinna Tollivalitsuses teenisid leiba järgmiste elukutsete esindajad: ülem, ülema abi, 2 vanemrevidenti, 3 nooremrevidenti, sekretär, raamatupidaja, sekretäri abi, 2 raamatupidaja abi, kassahoidja, kassahoidja abi, laevade ülevaataja, ladude

ülevaataja, 8 laevade ja ladude ülevaataja abi, tõlk, konfiskatsiooni asjaajaja, 8 kantseleiametnikku, 60 valvurit, käskjal, kojamees ja talitaja [5].

Tallinna Tollivalitsusel olid osakonnad sadamas, lennuväljal, raudteejaamas, peapostkontoris. Peale nende oli Tallinna alluvuses Kaberneeme tollipunkt. Seda juhatas piirivalveametnik. Tema ülesandeks oli vastu võtta ja lasta rannasõitu ning talikorterisse välismaalt Eesti lipu all tühjalt sissesõitvaid laevu, välisriikide või Eesti lipu all sõitvaid sumplaevu eluskala vedamiseks, lasta välja välismaale Eesti lipu all tühjalt või värske ja eluskala laadungiga laevu ja välisriikide lippude all sõitvaid sumplaevu eluskaladega, revideerida ja välja lasta välismaale värsket ning eluskala, vastu võtta kantseleitasu, blanketitasu, laevapassitasu ja tollimakse [6]. Ülesandeid ja tööd kui palju.

Mujal asuvad tolliasutused olid loomulikult hoopis väiksema koosseisuga. Nii oli 1921. a. Tartu tollivalitsuses 7, Loksal 3, Kundas 10, Valgas 16 töötajat. 1921. a. töötas kogu tolliteenistuse süsteemis 320 inimest. Vastavalt vajadustele avati uusi tollipunkte või muudeti nende asukohti. Näiteks 1934. a. loodi Läti saatkonna soovil juurde Petserimaal Palu piiripunkt ja Vormsi saarel asuv tollipunkt viidi üle Rälby sadamast Sviby sadamasse, arvestades kohalike elanike soove ja asukoha soodsust. 1937. a. avati Kuivastu tollipunkt. See oli tingitud uue laevaliini avamisest Pärnu–Stockholmi vahel [7, lk. 46].

Millest lähtusid tolliametnikud oma tegevuses?

Pärast Saksa okupatsioonivõimude lahkumist jäid Eestis kehtima sõjaväevalitsuse kehtestatud tollikorraldused ("Zollordnung für Liv- und Estland", "Zollrolle", "Ausführungstimmungen für Zollrollen", "Verordnungsblatt für Liv- und Estland"). Et sakslaste tollitariif ei vastanud siinsetele huvidele (näiteks polnud sees tariife Soomest tulevale puidule ja tselluloosile), siis Ajutise Valitsuse otsusega 25. märtsist 1919. a. need tühistati ning 1. aprillist s.a. kehtestati endine Vene tolliseadus [8]. Vastavalt kohalike vajadustele muudeti siiski mitmeid tollitariife. Üldjoontes tõsteti Vene tariifimäärasid masinate, laevade, villa ja teiste tööstustoorainete ning tarbeainete kohta kolmekordseks, riidekaupadel viiekordseks ning luksuskaupadel rohkem kui sajakordseks. See oli ajutine otsus ja tariife muudeti korduvalt. Vene rublad võrdsustati Eesti markadega.

1. maist 1921. a. pandi kehtima uus sisseveotollitariif, millele järgnes 26. mail s.a. esimene väljaveotariif. Mõlema tariifi tollimäärad olid fikseeritud esmakordselt Eesti markades ning tariifide jõustumisega tühistati kõik seni kehtinud korraldused kaupade sisse- ja väljaveol [7, lk. 97]. Kehtima pandud tollitariifidel oli oma otse ülesande kõrval täita veel kaupade sisseveo reguleerija osa, sest sisseveolubasid hakati selle tariifi jõustumise järel ikka vähem välja andma. See oli tegevuse aluseks kuni 1923. a. lõpuni. Töö tollitarii-

fide täiendamisel jätkus ning 7. märtsil 1923. a. võeti vastu uus Eesti tolliseadus. See hakkas kehtima 1924. aastast.

Uue seadusega lihtsustati tollioperatsioone. Vastandina veneaegsele praktikale loobuti laevade igakordsest läbiotsimisest sadamasse sissesõitmisel. Seda tehti ainult siis, kui oli olemas põhjendatud kahtlus, et laeval on salakaupa. Lihtsustatud kord oli ka muude sõidukitega piiri ületamisel. Näiteks kulus autode ja mootorratastega sõitmisel tolliformaalsusteks umbes 5 minutit. 1926. aastast mindi üle Lätiga ühisele tollikontrollile. Rongis näiteks alustasid Eesti ja Läti tollivõimud kontrolli ühel ajal. Kõik import- ja ekspordkaubad kuulusid tollirevideerimisele enne siseturule või välismaale laskmist.

Et soodustada kaubalepingute sõlmimist rohkema arvu riikidega, pandi kehtima kahekordne tollitariif: minimaaltollitariif lepinguriikide jaoks ja üldtollitariif ülejäänud riikidest tulevate kaupade tollimiseks. Üldtollitariifi määrad olid 50 % kõrgemad minimaaltollitariifi määradest [7, lk. 97].

1931. a. kehtestati uus tollitariif, milles tollimäärad olid fikseeritud kuldkroonides ja kogu tariif jaotatud maksimaal- ja minimaal-osadesse. Tollitariifide määramisel peeti silmas riigi finantshuve, kuid eelkõige arvestati siiski oma maa majandusele normaalse tootmis- ja arenemisvõimaluste loomist.

1936. a. kehtestati riigivanema dekreediga uus tolliseadus. Koos sellega muudeti jällegi tasumäärasid. Tollimäärasid muudeti ka lähitudes momendi vajadustest. Nii näiteks alandati rahva, eriti laste tervishoiu ja toitlustuse mitmekesistamiseks ajavahemikul 10. veebruarist kuni 31. maini 1937 õunte, apelsinide, mandariinide ja greipfruudi sisseveotollimäärasid ning võimaldati sidruneid sisse vedada tollivabalt [9, lk. 53]. Seda tehti ka järgmistel aastatel. Põllumajandusele vajaliku valguriikka jõusööda kindlustamiseks pandi väljaveotollimaksu alla linaseemnekoogid, välja arvatud periood 1. juunist kuni 1. oktoobrini, mil väljavedu lubati tollita. Põlevkivi ja põlevkivisaadusi võis välja vedada aga majandusministri igakordsel loal.

Palju oli Eesti tolliteenistusel tööd? Võib öelda, et üsna palju, kuna välisriikidega suhtlemine oli küllalt elav. Võtame näiteks laevad. Aastail 1922–1937 sõitis Eesti sadamaisse ja siit lahkus 2000–3000 laeva ringis aastas. Aastati oli pilt järgmine (vt. tabel 1).

1930. aastatel sagenes ka lennukite sõit üle piiri. Nii ületas Eesti Vabariigi piiri 1934. a. 917, 1936. a. 886 ja 1937. a. 1120 lennukit.

Tollimaksudest saadi ka märkimisväärset tulu: aastail 1918–1933 laekus tollilt ümmarguselt 250 miljonit krooni. Järgnevatel aastatel oli laekumine järgmine [11]:

1934 – 16 589 000 krooni
1935 – 19 834 000 krooni
1936 – 22 715 000 krooni
1937 – 24 290 000 krooni.

Tabel 1

Laevade liikumine Eesti sadamates [10]

Aasta	Saabus laevu	Lahkus laevu
1922	2572	2749
1923	2741	2934
1924	2448	2498
1925	2566	2545
1926	2453	2498
1927	2672	2729
1934	2734	2728
1935	2644	2624
1936	2732	2736
1937	2990	2991

Eesti kaupu turustati 1938. a. 98 riigis. Suurem osa ekspordist läks Suurbritanniasse (34,0 %) ja Saksamaale (31,4 %). Kolmandal kohal oli Soome 5,6 %-ga [12, lk. 146].

1936. a. uue tolliseadusega nähti ette ka tolliametnike uued vormid. Varem oli vastavalt vabariigi valitsuse 29. novembri 1922. a. määrusele vormiriietus (sinel, kuub, püksid, müts ja mütsimärk) ette nähtud ainult valvuritele. Väljas vahis olijad said ka kasuka, viltsaapad, vihmakuue, revolvi, revolvritasku ja vöörihma. Vormiriietuses domineeris must toon. Ülejäänud tolliametnikud kandsid ainult vormimütsi. 1936. a. nähti kõigile ette vormiriietus [9, lk. 45].

Et töö polnud kergete killast, näitab kinnipüütud salakaubavedajate nimekiri. Nii kanti sellesse 1920. aastal 679, 1921. a. 1384, 1922. a. 377, 1923. a. 376 ja 1924. a. 615 nime. Viimasel märgitud aastal jäi vahele ka üks piirivalvur [13]. Pahandusi oli ka tolliametnike endiga. Eriti suureks läks skandaal 1920. aastate lõpul, kui vallandati ja anti kohtu alla mitu tolliametnikku. Viimaste hulgas oli ka Tallinna Peatollivalitsuse ülema abi. Ajakirjandus avaldas selle kohta palju materjali 1929. aastal [14]. Salakaubana püüti üle piiri kõige rohkem viia piiritust. Vahele jäadi ka maapähklite, viinamarjade, tubakasaaduste, puuviljakonservide, mängukaartide, toorkummi, kummi- ja riideesemetega [12, lk. 99]. 1936. aastast ilmus salakaubana liikvele veel sahariin, millele seoses elukalliduse tõusuga tekkis Eestis soodus turg [9, lk. 98]. Samal aastal sai salapiirituse vedajate jälitamisel surma üks salakaubitseja. Peale salakauba konfiskeeriti veovahendeid. Näiteks 1936. a. konfiskeeriti 3 mootorpaati, 1 purje-paat ning 1 hobune koos vankri ja rakmetega. Tollitrahvi aga nõuti samal aastal sisse 42 430 krooni [9, lk. 98].

Kuigi tolliasjandust pidevalt lihtsustati, oli siiski selle kohta etteheiteid. Rõhutati vajadust suurendada tolliametnike õigusi. Vaa-

tamata neile puudujääkidele täitis Eesti Vabariigi tollisüsteem oma ülesandeid hästi.

Tolli Peakomitee likvideeriti 9. augustil 1940. aastal [15].

Mida tänapäeval Eesti Vabariigi tolliteenistusest kasutada?

Eeltoodud lühikesest ülevaatest selgub, et nii mõndagi kogemust tuleks arvesse võtta praegu Eesti Vabariigi tolliteenistuse organiseerimisel. Kindlasti tuleks silmas pidada järgmist.

1. Kõigi valitsusasutuste kooskõlastatud tegevus. Eesti tolliteenistust töötas tihedas koostöös piirivalve, politsei jt-ga, täites aegajalt üksteise funktsioone. Sellega oli võimalik kokku hoida tööjõudu ja palgafondi. Ka tolliseadusandlus arvestas teiste normatiivaktidega. Ükski neist polnud liialt jäik: vastavalt väljakujunenud situatsioonidele sai kiiresti teha vajalikud muudatused.

2. Tolliteenistuse inimsõbralikkus. Eeltoodust selgus, et iga uue vastuvõetud normatiivaktiga arvestati eelkõige kodanike mugavustega (tollikontroll ainult 5 minutit). Laevade, autode jm. veokite puhul kas piirduti pistelise kontrolliga või tehti hoolikas läbivaatus, kui oli tekkinud kahtlus. Inimsõbralikkus ei välistanud kindlat ja sageli ka ranget tegutsemist.

3. Tolliteenistus aitas kaasa majanduspoliitika elluviimisele. Meenutagem vaid lõunamaiseid puuvilju ja linaseemneid. Veelgi rohkem, tihti peeti tollimaksumäärade kehtestamisel silmas tööjõuturu olukorda Eestis. Näiteks tõsteti 1934. a. tolli välismaalt kottides sisseveetavatele väetistele, et soodustada kodumaa tööstustes valmistatud kottide tarvitamist väetiste pakkimiseks. Selle tagajärjel laienesid töövõimalused linatööstuses, mis kannatas sageli tööpuuduse all, ühtlasi suurenes ka omamaa lina tarvitus. Samaaegselt tõsteti tollimäärasid väljaveetavatelt kasepakkudelt, et kindlustada vajaliku toorainet kodumaa vineeritööstusele. Tõsteti ka linaseemnetolli, kuna oli karta, et linakülvipindade suurenemisel tuleb linaseemnest puudus [7, lk. 56]. 1936. a. lasti aga siseturule tollita välisteravilja, sest eelmise aasta lõikus ei suutnud katta kogu riigi vajadust. Väljaveol võeti tollimaksu alla linaseemnekoogid, pidurdades nii nende väljavedu, kuna siseturul oli loomasööda puudus [9, lk. 53].

4. Tollisoodustuste andmine alalistele välispartneritele, vahe-tegemine minimaal- ja üldtollitariifide vahel. Peale selle oli alati erilepingutega võimalus oma põhipartneritega kokku leppida madalamate tollitariifide suhtes. Nii näiteks alandati 1934. a. Briti lepingu põhjal 15 artikli (suhkur, sool, heeringad, kivisüsi, sõidukite õhukummid, õmblusmasinad jm.) ning Saksa lepingu alusel üle 10 kaubaartikli tollitariifi [7, lk. 56].

5. Tolliteenistuse ja muude valitsusasutuste ladus töökorraldus. Nende tegevusega tutvumisel tundub arusaamatult, et Petseri kloostris

varade üleandmise vormistamiseks Tartu Ülikoolilt läheb aega kolm kuud. Tänu tehnilisele progressile peaksid kaugused olema lähemale tulnud. Et vormistamine siiski nii kaua aega võttis, tuleb põhjust otsida muus, mitte Tallinna kaugusest Tartust. Vist töökultuuris. Teiselt poolt oli Eesti Vabariigis tagatud tolliteenistuse otstarbekas juhtimine, keskuse ja kohalike teenistuste usalduslik vahekord. Viimase ajal oli suhtlemisel suureks takistuseks rahvusvahelise posti ääretu aeglus (3–6 kuud). Põhjuseks Nõukogude Liidu tolliteenistuse äärmine tsentrism. Miks peab ka meil kogu tegevus olema koondatud Tallinna. Vabariigi Tolliamet peab andma oma funktsioone või nende osi üle julgesti kohtadele!

Allikad. Kirjandus

1. ERA. F. 79. Nim. 1: Tallinna Tollivalitsus.
2. Riigi Teataja. 1918. Nr. 9. Lk. 6.
3. ERA. F. 20. Nim. 2. S. 1: Üldkokkuvõtteid Rahaministeeriumi tegevuse kohta 1918–1922. "Riigi Teataja" andmeil alustas aga Pärnu Tollivalitsus tegevust 10. detsembril 1918. a. Sama kinnitab ka arhiivi F. 19. Nim. 1. S. 10. Nimelt on seal toodud tollivalitsuse teade 24. det. 1918, milles kirjutatakse, et Pärnus on 10. detsembrist 1918 avatud tollivalitsus. Ilmselt on õige viimane teade.
4. Irboska jaamas töötas pärastpoole Valga tolliameti jaoskond. 1919. a. loodi ka Valga tolliamet (ilmselt septembris–oktoobris).
5. ERA. F. 79. Nim. 1. S. 13 (toimikus on leheküljed nummerdamata).
6. ERA. F. 72. Nim. 3. S. 1656: Tallinna Tolliinspektiooni töökord. Lk. 18.
7. Valitsusasutiste tegevus 1934/35. a. Tln., 1935. Lk. 46, 97.
8. Riigi Teataja. 1919. Nr. 21. Lk. 28.
9. Valitsusasutiste tegevus 1936/37. Tln., 1937. Lk. 45, 53, 98.
10. Tabel on koostatud Valitsusasutiste tegevuse aastaülevaadetes toodud aruannete põhjal. Lk. 133.
11. Kõigi arvuliste andmete aluseks on p. 10 märgitud väljaanded.
12. Valitsusasutiste tegevus 1938/39. a. Tln., 1939. Lk. 99, 146.
13. ERA. F. 79. Nim. 1. S. 189: Salakaubavedajad 1920–1921; F. 79. Nim. 1. S. 190: Salakaubavedajate nimekiri 1922; F. 79. Nim. 1. S. 191. Salakaubavedajate nimekiri 1923 ja 1924.
14. Maimitud teemal ilmunud kriitilised artiklid vt.: Päevaleht. 1929. 26. jaan.; Esmaspäev. 1929. 11. veebr.; Kaja. 1929. 8. aug.; Vaba Maa. 1929. 9. okt.
15. Riigi Teataja. 1940. Nr. 99. Lk. 1306.

CUSTOMS SERVICE IN THE REPUBLIC OF ESTONIA AND SOME POSSIBILITIES OF USING THE EXPERIENCE AT THE PRESENT TIME

Valner Krinal

Summary

In Tallinn the Customs Service started working on November 21, 1918 and the Board of Customs was founded in December the same year. 1918-1919 the whole system of customs service was worked out, and it existed till August 9, 1940. At the beginning the customs tariffs of the German occupying power were used. On April 1, 1919 they were replaced by the customs laws of the czarist Russia. On March 7, 1923 the new, Estonian, customs law was adopted. In the years to come it was amended and adjusted until in 1936 the last customs law of the Republic came into operation. It satisfied the trading needs of the democratic state with other countries.

What could we take over from that experience while creating a new republic? First of all, the customs laws took the interests of citizens into consideration. Thus in the 1930s the customs check of a person took 5 minutes on average, spot-checking being the norm. The customs service was closely linked with the economic policy of the country. Depending on the immediate needs, seasons or weather conditions, customs duties were lowered or raised accordingly to supply the population with nutritious food. Special reductions were applied to the goods imported from the countries with which standing trade relations existed.

A more profound study of the customs service in the Republic of Estonia would certainly give more ideas for reorganizing the work of customs nowadays.

ТАМОЖЕННАЯ СЛУЖБА В ЭСТОНСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ И ВОЗМОЖНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЕЕ ОПЫТА В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ

Валнер Кринал

Резюме

Уже 21 ноября 1918 г. начало свою деятельность Таллинское таможенное управление, к которому в декабре прибавилось Главное Таможенное Управление. В 1918-1919 гг. создавалась

вся система таможни, просуществовавшая до 9 августа 1940 г. Если сначала использовали таможенные тарифы немецкой оккупационной власти, то с 1 апреля 1919 г. вновь стал действовать прежний русский таможенный закон. 7 марта 1923 г. был принят новый эстонский таможенный закон. Его время от времени дополняли и адаптировали, и последний республиканский таможенный закон был утвержден в 1936 г. Он отвечал потребностям торговли демократического государства с другими странами.

Что можно взять из опыта республики про создании нового государства? Прежде всего, таможенная служба исходит из интересов граждан: в 1930-х годах таможенный досмотр длился 5 минут. Таможенная служба была тесно связана с экономической политикой республики. Исходя из конкретных нужд, в зависимости от сезона или климатических условий понижали или повышали таможенный тариф для того, чтобы лучше обеспечить народ продуктами с витаминами или обеспечить работу желяющим. Таможенные льготы устанавливались на товары тех стран, с которыми Эстония имела постоянные коммерческие связи.

Более глубокое изучение таможенной службы Эстонской Республики позволяет найти новые стороны и опыты с целью улучшения организации таможенной службы сегодня.