

# TOLLIMAKS

## Tollimaksu mõiste ja liigid

*Tollimaks*<sup>1</sup> on imporditavale või eksporditavale kaubale rakendatav maks, mille eesmärgiks on muuta kaupade suhtelisi hindu ja selle kaudu mõjutada rahvusvahelise kaubavahetuse struktuuri.

Tollimaks pole üheselt mõistetav, s.t. eksisteerib terve hulk erinevaid tollimaksu liike ja määrasid, milles orienteerumiseks on neid otstarbekas liigitada. Tollimaksude klassifitseerimisel võib lähtuda mitmesugustest alustest.

## I. EKSPORDI- JA IMPORDITOLLID

Sel juhul vaadeldakse tollimaksu selle *rakendamise suuna* järgi.

Eksporditollide (nimetatud tavaliselt ekspordimaksuks) eesmärgiks on hoida nappe ressursse või toorainet kodus. Seega ei rakendata eksporditolle töödeldud toodetele. Maailma kaubanduspraktikast võib eksporditollide näidetena tuua Tšiili poolt toorvasele rakendatud tollid, või Brasiilia poolt toorkohvi väljaveole rakendatud maksud. Jaapan on kaalunud eksporditollide kehtestamist enda USA-sse minevatele kaupadele - need tollid oleks Jaapanile kasulikumad kui imporditoll USA piiril. Uuemaks eksporditollinäiteks on Euroopa Liidu poolt 1996. aastal rakendatud maksud teravilja väljaveole, millega püütakse maailmaturu hinnatõusu tingimustes hoida defitsiitseks muutunud teravilja majandusliidust välja voolamast.

Imporditollide eesmärgiks on siseturu (s.t. antud riigi tootjate) kaitsmine väljastpoolt tuleva konkurentsi eest ning tollidest rääkides mõeldakse nende all tavaliselt just imporditolle kui rahvusvahelise kaubanduse suunamise vahendeid.

## II. KAITSE- JA TULUTOLLID

Sellise jaotuse puhul on vaatluse all eelkõige tollimaksuga *saavutatav lõpptulemus*.

*Kaitsetollide* eesmärgiks on oma riigi tootjate kaitsmine välismaise konkurentsi eest siseturul. Selleks, et täita püstitatud eesmärgid, peavad kaitsetollid peavad olema piisavalt kõrged. Näiteks edendamaks oma autode montaažiga tegelevat tootmisharu, on Brasiilia kehtestanud monteeritud autodele 50-protsendise sisseveotolli. Kaitsetolle võib seesmiselt omakorda liigitada *eri- ja diferentseeritud tollideks*.

- Eritollid on lisamaksud teatud kaupadele, mille sissetoomine antud riiki tahetakse muuta raskeks; tavaliselt on seda tolli praktiseeritud luksuskaupadele, mille tarbimist tahetakse piirata või sellistele kaupadele, mida oleks võimalik toota omas riigis.
- Diferentseeritud tollide eesmärk on põhimõtteliselt sama: kehtestades erinevad tollid erinevatele kaupadele (tavaliselt on kriteeriumiks töötamise tase), püütakse saavutada erinevat mõju nende sisseveole (näiteks püüab riik takistada töödeldud toodete importi, samal ajal kui ta ei taha luua takistusi tooraine sisseveole - nii kasutab ta diferentseeritud tolle).

---

<sup>1</sup> inglise k. - *tariff*, tegemist on prantsuse keelest üle võetud laenuga, kus see tähendab määra, hinda, koormiste nimekirja

Kaitsetolli erijuhtumiks on nn. *keelutoll*. Keelutoll on sedavõrd kõrge tollimaks, mis peatab tollitud kauba sisseveo antud riiki täielikult.

*Tulutollide* kehtestamise eesmärgiks on riigieelarve tulude poole täiendamine. Kuna need tollid ei järgi siseturu kaitsmise ega selle hindade mõjutamise eesmärki, kehtestatakse nad suhteliselt väikestena.

*Näide:* Võrdluseks võib tuua tollid sõiduautodele USA-s ja Jaapanis. USA on rakendanud jaapani autodele tollimaksu 3% sisseveetavate autode hinnast, kuna Jaapani komplekselt rakendatavad tollimaksud ameerika autodele (eraldi autole endale, õhukonditsioneerimise seadmetele ja isegi transpordikuludele) moodustavad kokku 100-protsendise tollimaksu. Niisiis on USA tollimaks selgelt tulutoll, kuna aga Jaapani tollimaks täidab kaitsetolli funktsioone.

### III. TOLLIMAKSU KESTVUS

Tollimakse võib vaadelda ka nende *kestuse järgi*: eristatakse lisatolle (ajutised) ja tasakaalustavaid (pidevaid) tolle.

- *Lisatollidega* võib saavutada nn. tärkava (või ka ümberkujundatava) tootmisharu kaitsmise. Näiteks tõstis USA R. Reagani presidendiks olemise ajal oma mootorrattatööstusele kosumisaja andmiseks tollid mootorrattaste impordil kehtinud 4,4 protsendilt 45 protsendile, kuid kohe tehti teatavaks ka nende tollide ajutine iseloom ja alandamise graafik: 1. aasta - 45%, 2. aasta - 35%, 3. aasta - 20%, 4. aasta - 15% ja 5. aasta - 10%.
- *Tasakaalustavad tollid*, mis on iseloomult pidevad, võetakse sageli kasutusele, kui kaubanduspartner subsideerib oma ekspordi. Ekspordi soodustamine on valitsuste tavapärane poliitika ning enamkasutatavad võtted on selle vabastamine siseturu suhtes rakendatavatest maksudest (käibemaks, aktsiisimaks jne.) ning otseste ekspordisubsiidiumide maksmine. See muudab eksporditavad kaubad konkurentsivõimelisemaks. Selliste võtete vastu on paljudel riikidel oma kaitsevõtted.

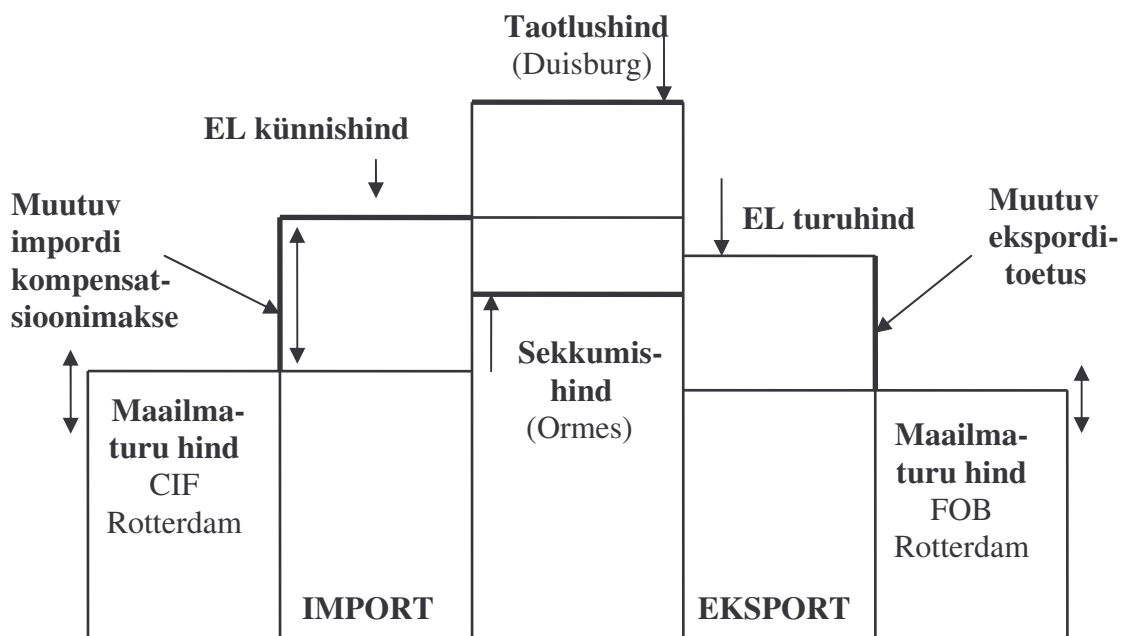
Näiteks on USA-s juba sajandivanune seadus, millega on määratletud, millistel tingimustel on lubatud kasutada teiste subsiidiume tasakaalustavaid tolle. Sellega on sätestatud, et pole oluline, kes on subsiidiumi maksja (riik, grupid, isikud), nagu ka makseaeg (tootmise ajal, ekspordil) ega makseviis (otsene, kaudne), oluline on ainult subsiidiumi olemasolu ning selle negatiivne mõju USA vastavatele majandusharudele. USA Varaameti Sekretäril on selliste tollide kehtestamise õigus, kuid nende kehtestamisele peab eelnema piisav uuringuprotseduur. Nii pöördusid 1980-ndatel tasakaalustavate tollide nõudmise avaldusega terasetootjad, vasetootjad, tuunikonservide tootjad, jalatsitootjad, puidutööstuse ettevõtjad jne. Tegelikult võeti tasakaalustavad tollid kasutusele vaid vase- ja terase jaoks.

Subsiidiumid ja tasakaalustavad tollid on rahvusvahelises kaubanduses sageli vaidlusteemadeks ja kaubanduskonfliktide allikaks.

#### IV. TOLLIMÄÄRADE KEHTESTAMISE PÕHIMÕTTED

Tollimäärade *kehtestamise põhimõtetest* lähtudes võib eristada neli enamlevinud tollimaksu liiki, need on kindel, väärtuseline, kombineeritud ja liikuv tollimaks.

- *Kindel tollimaks* määratakse kindla summaga oma maa valuutas sisseveetava kauba ühikult (kaaluühik või muu ühik, näiteks - tükk). Näitena võiks tuua USA tollimaksu importveinile, mis on 37,5 senti gallonilt (gallon = 3,89 liitrit) (tollimaksude dünaamika hindamiseks toome võrdluseks, et 1936. aastal oli sama toll 1.25 dollarit gallonilt). Kindla tollimaksu puhul ei tule toote hinnad arvesse ja säärasena on see toll diskrimineeriv ja efektiivne odavate kaupade suhtes, mõjudes vähem kallite kaupade impordile. Samuti pole selline tollimaks seotud inflatsiooniga.
- *Väärtuseline e. ad valorem tollimaks* kehtestatakse teatud kindla protsendina imporditava kauba väärtusest (hinnast), kusjuures transpordikulud võivad olla kaasa arvatud või mitte. Sellise tollimaksu näiteks võib tuua tollid sõiduautodele USA-s - 3%, loomaliha ja juustule Jaapanis vastavalt 25 ja 35%. Väärtuselise tollimaksu iseloomulikuks jooneks on tema absoluutsumma kasv proportsionaalselt imporditavate kaupade hinnaga ja nii pole ta odavamate kaupade jaoks diskrimineeriv. Samuti on ta "isekorrigeeruv" vastavalt inflatsioonile - kuigi ta protsentuaalselt ei muutu, suureneb kaupade hindade tõustes proportsionaalselt ka tollimaksuna sisse kasseeritav summa. Väärtuselise tollimaksu kasutamisel tõusetub tavaliselt ka probleem seoses kaupade hindade deklareerimisega tollis ning maksupettuste ärahoidmiseks tekib vajadus tolliväärtusseaduse rakendamiseks.
- *Kombineeritud tollimaks* kujutab endast kahe eelmise tollimaksu kombinatsiooni, mille puhul kauba hinda arvesse võttes tasutakse väärtuseline tollimaks, millele lisandub veel kindel tollimaks kaubaühikult.



Joonis 19. Euroopa Liidu liikuva tollimaksu (*variable levy*) kujunemise mehhanism

- *Liikuv tollimaks* pole määratletud sarnaselt ühelegi eelpooltoodud viisile, vaid on seotud mingite teiste muutujatega. Liikuva tollimaksu näiteks võib tuua Euroopa Liidu

ühtse põllumajanduspoliitika raames põllumajandussaaduste impordile rakendatavad maksud<sup>2</sup>.

Joonisel 19 on kujutatud liikuva tollimaksu kujunemine nisukaubanduse näitel. Näeme, et liikuv tollimaks (EL impordi kompensatsioonimakse) on tegelikult seotud mitme erineva teguriga:

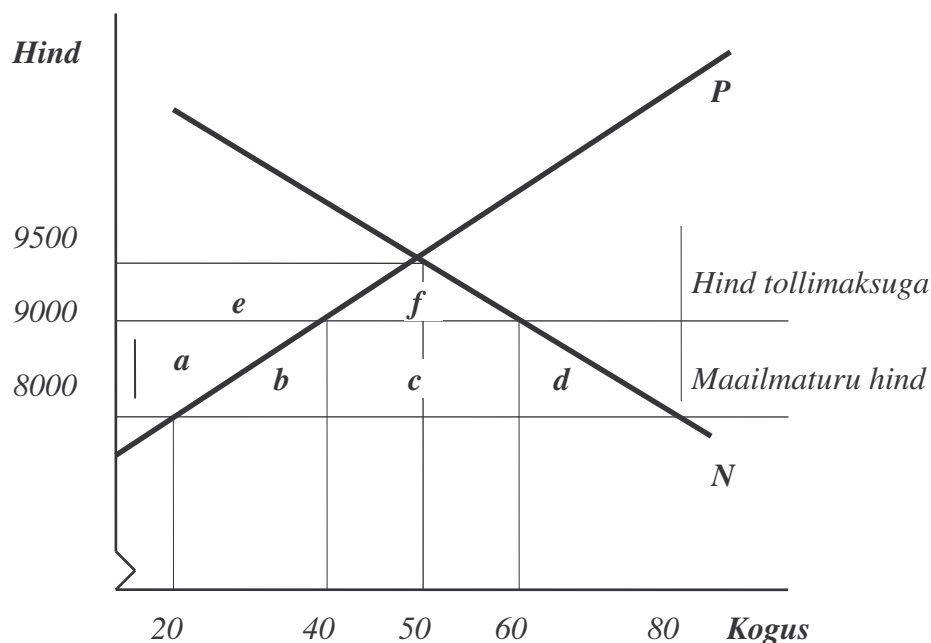
- Euroopa Liidu vastavate saaduste taotlushind,
- nn. künnishind, alla mille saadused maailmaturult Euroopa Liidu turule ei tohi sattuda
- ning muutuv maailmaturu hind.

Tollimaks kujunebki liikuvaks tänu maailmaturu hindade muutlikkusele, sest teised tegurid on teatud perioodiks fikseeritud.

### Tollimaksu mõju seda kehtestanud riigis

Tollimaksu mõju avaldub täielikumalt nn. “väikeses riigis”, mis pole oma toimingutega võimeline mõjutama maailmaturu hindasid. Tollimaksu mõju tuleb hinnata komplekselt, sest tagajärjed pole ühetähenduslikud riigi kui terviku, antud tootmisharu ettevõtete ega tarbijate jaoks. Illustreerime tollimaksu mõju hüpoteetilise näitega. Olgu meil tegemist “väikese riigiga”, kus mingi kauba tasakaaluhind autarkia tingimustes on 9500 dollarit ning nõudlus selle hinna juures võrdub 50, pakkumine samuti 50 (joonis 20).

Vabakaubanduse tekkimisel oletame, et maailmaturu hind on 8000 dollarit ja pakkumine väikese riigi jaoks selle hinnaga on piiramatult (s.t. lõpmatult elastne). Jooniselt võime lugeda, et vabakaubanduse tekkides saab riigis olema nõudlus 80 tootele, s.h. 20 neist täidetakse kodumaise pakkumisega ja 60 imporditakse. Loomulikult langeb kodumaise toote hind samuti 8000 dollarile ja omamaine tööstus saab konkurentsist kahju: kasum langeb, töötajad tuleb vallandada ning algab surve valitsusele üleskutsega kaitsta kodumaist tootmist.



Joonis 20. Tollimaksu mõju tootjatele, tarbijatele ja “väikeses riigis” tervikuna

<sup>2</sup> Inglise k. - *variable levy* - EL liikuv impordimaks e. impordi kompensatsioonimakse

Oletame, et valitsus otsustab kehtestada kindla tollimaksu 1000 dollarit toote kohta. Võrreldes vabakaubanduse situatsiooniga tõuseb hind nüüd 9000 dollarile ja see hinnatõus jääb täielikult kodumaise tarbija kanda.

Tollimaksu mõju jaotub järgmiselt:

- *Valitsuse tulu tollimaksust*<sup>3</sup>. Jooniselt võime lugeda, et kogus, millelt tollimaksu võetakse, on meie hüpoteetilises näites võrdne 20, s.t. valitsuse tulu tollimaksust võrdub 20000 dollarit. See on tarbijate kaotus rahas, mis läheb riigieelarvesse. Kogu riigi jaoks tervikuna ei tarvitse see tähendada heaolu halvenemist, sest tulu jaotatakse eelarve kaudu ümber.
- *Tootjate kasu e. ümberjaotav efekt*<sup>4</sup>. See osa tarbijate poolt kinni makstud rahast läheb kodumaistele tootjatele maailmaturu keskmisega võrreldes ebaefektiivsete tootmiskulude katmiseks ja täiendavaks kasumiks. Tollimaksuga ostavad tarbijad 40 kodumaist toodet, mis lähevad neile maksma 360000 dollarit (ühiku hind 9000 dollarit); vabakaubanduse tingimustes oleks tarbijad maksnud samade toodete eest 320000 dollarit. Näeme, et vahe on 40000 dollarit, millest ebaefektiivsed tootmiskulud moodustavad 10000 dollarit ning ülejäänud 30000 dollarit on tootjate puhas võit, mis kasseeritakse sisse täiendava kasumina. Ümberjaotav efekt suunab sissetuleku tarbijatelt tootjaile ning majanduse jaoks tervikuna ei tarvitse see olla kaotus. Koduse majanduse puhtaks kaotuseks tuleb lugeda summat 10000 dollarit (joonisel piirkond *b*) - see on ressursside raiskamine kallimale toodangule, vabakaubanduse tingimustes suutsid turul püsida vaid need tootjad, kes suutsid müüa hinnaga 8000 dollarit, praegu aga on ruumi ka ebaefektiivsematele tootjatele.
- *Tarbijate kaotus* moodustub kolmest komponendist: täiendav kasum tootjaile, valitsuse tulud ja riigi kaotus ebaefektiivsemat tootmisest. Lõpuks on tarbijate kaotus ka piirkond *d*, mis kannab nime tollimaksu tarbimislik tulemus ja on rahas väljendatuna väärt 10000 dollarit - selle võrra väheneb tarbimine. See raha ei muutu kellegi tuluks, see on tollimaksust tulenev majanduse efektiivsuse langus.
- Niisiis on tegelikult kaks komponenti, mis iseloomustavad *majandusliku efektiivsuse langust riigis* tollimaksu kehtestamise tagajärjel - piirkonnad *b* ja *d*, mis kannavad nime - *rahvamajanduse puhas kaotus*<sup>5</sup>.

Majandusteadlasi on alati huvitanud küsimus, kas ja milline on tegelikult riigi majandusele tollimaksu kehtestamisest tekkinud kahju. Näiteks tehti 1967. aastal arvutused, millest nähtus, et GATT'i läbirääkimiste Kennedy vooruga saavutatud tollimaksude alandamine tõstis riikide rahvuslikku koguprodukti ühe protsendi võrra. Võib veel mainida uurimust Brasiilia kohta, millega tõestati, et kui see riik oleks 1960. aastal kõrvaldanud kõik väliskaubanduslikud kaitsetõkked, oleks tema rahvuslik koguprodukt suurenenud 9,5 protsendi võrra.

H.G. Johnson pakkus 1960. aastal välja rahvamajanduse kui terviku tollimaksudest tekkinud kaotuse arvutamise valemi. Empiiriliste andmete baasil tõi ta välja järgmise seose:

$$K = 1/2 dI T (I / RKP),$$

kus *K* - rahvamajanduse kogukaotus tollimaksu kehtestamisest (% RKP-st),

*T* - tollimaks (protsentides),

---

<sup>3</sup> inglise k. - *revenue effect*

<sup>4</sup> inglise k. - *redistribution effect*

<sup>5</sup> inglise k. - *deadweight loss*

$dI$  - impordi mahu vähenemine (protsentides),

$I$  - impordi väärtus.

Kui oletame, et tollimaksud on keskmiselt 10 protsenti imporditavate kaupade hinnast ja selle tagajärjel väheneb import 20 protsendi võrra, siis saame Johnsoni võrrandit kasutades tulemiks:

$$K = 1/2 \times 0,1 \times 0,2 \times 0,1 = 0,1,$$

mis tähendab, et rahvuslik koguprodukt selles riigis väheneb tollimaksude rakendamise tõttu 0,1% võrra.

Rahvusvahelise majanduse teoreetikud on püüdnud ka üldistada tollimaksu mõju erinevad aspektid<sup>6</sup>:

1. Tollimaks alandab peaaegu alati maailma kui terviku heaolu.
2. Tollimaks vähendab alati kõigi rahvaste heaolu, sealhulgas ka tollimaksu rakendanud riigi oma.
3. Üldreeglik võib pidada väidet, et ükskõik mida riik ka tollimaksuga ei taotleks, peaaegu alati on probleem mingi muu vahendiga paremini lahendatav.
4. Tunnistatakse erandite olemasolu:
  - optimaalne tollimaks on võimalik, kui riik on oma tegevusega võimeline mõjutama maailmaturu hindasid: sellisel juhul võib konkreetne riik tollimaksu kehtestamisest võita,
  - kehtib ka nn. "teise-parema" argument: kui majandus pole tasakaalus, kui seal esineb häireid, võib tollimaksu kehtestamine olla parem lahend kui mitte-midagi-tegemine;
  - ka neil juhtudel, kui ilmnevad rahvusvahelisest kaubandusest enesest tulenevad häired (dumping, teiste riikide ekspordisubsiidiumid jne.), võib tollimaksu kehtestamine osutada paremaks igast muust võimalikust poliitikast;
  - tollimaksu kehtestamine aitab alati gruppe, kes on haaratud importkauba asendajate tootmisesse, seda isegi juhul kui toll riigi jaoks tervikuna on halb.

## Optimaalne tollimaks

Tollimaksu mõju käsitlemisel baseerume siiani eeldusel, et tegu on nn. väikese riigi juhtumiga. Seepärast võis ka impordi pakkumist maailmaturu hinna juures vaadelda täiuslikult elastsena. Niisugusel juhul ei peegeldu tollimaks ka riigi kauplemistingimustes<sup>7</sup>. Suure riigi puhul (näiteks USA) aga võib riigi kaubanduspoliitika soodsalt mõjutada tema kauplemistingimusi. Kui suur riik kehtestab tollimaksu oma olulisele importkaubale, siis selle mõju nõudlusele maailmaturul on märkimisväärne ning tulemusena suure riigi impordi hinnad (ilma tollimaksuta) langevad. Järelikult paranevad ka tema kauplemistingimused, mis antud riigi kontekstis vaadelduna on soodne. Soodsaid momente vastukaalustab rahvamajanduse puhta kaotuse olemaolu tollimaksu situatsioonis (joonisel piirkonnad  $a$  ja  $b$ ). Seetõttu pole alati võimalik üheselt prognoosida, kas tollimaksu lõpptulemus on riigile tervikuna kasulik.

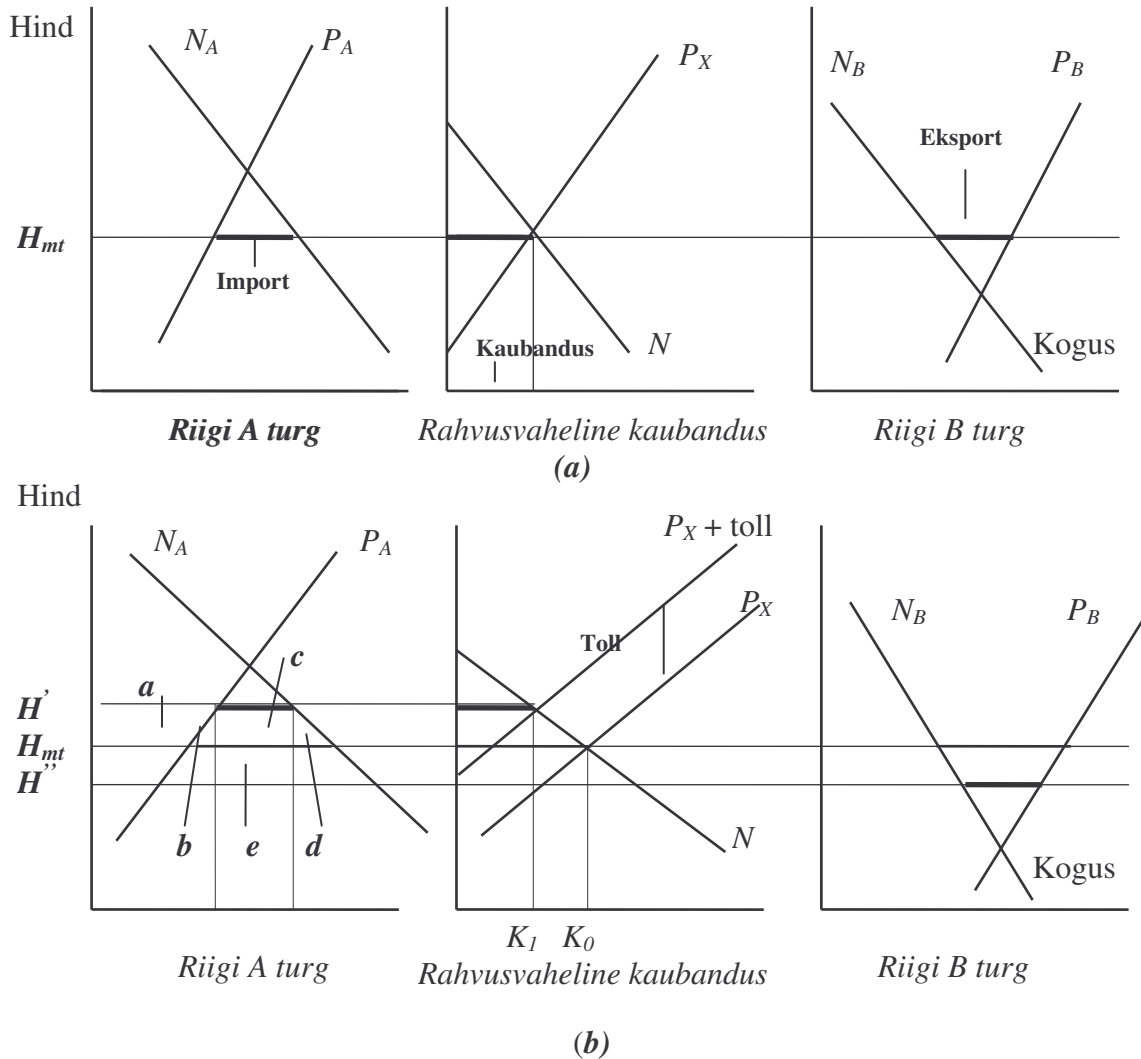
---

<sup>6</sup> P. Lindert. *International Economics*

<sup>7</sup> Rahvusvaheliste kauplemistingimuste (ingl. k. - *terms of trade*) all mõistetakse riigi ekspordi hindade indeksi suhet tema impordi hindade indeksisse.

Kuna kirjeldatud situatsioonis pole kaupade maailmaturu hinnad enam väliselt determineeritud, tuleb antud juhtumil arvesse võtta tollide ja maailmaturu hinna liikumise vastasmõju.

Illustreerime situatsiooni järgmise joonisega (joonis 21).



Joonis 21. Illustratsioon suurriigi tollimaksu mõjule

Joonise a-osal on kujutatud rahvusvahelise kaubanduse olukorda suurriigi (riik A) ning muu maailma (riik B) vahel. Kogus, mida riik A on nõus importima, võrdub kogusega, mida riik B on nõus eksportima ning sellel tasemel kujuneb ka maailmaturu hind.

Fakt, et riigil A on olemas turujõud, väljendub tõusvas pakkumise kõveras ( $P_X$ ). Muutus riigi A nõudluses importkauba järele avaldab otsest mõju maailmaturu hinnale. Nõudluse suurenemine viib selle hinna üles ning vähenemine - alla.

Mängime läbi järgneva mõttelise stsenaariumi. Oletagem, et riik A rakendab kindla tollimaksu vaadeldava toote ühikule. Seda illustreerib nõudluse  $S_x$  nihe (joonisel b-osa). Vaadeldgem rahvusvahelise turu käitumist. Kuna riik A kehtestab tollimaksu, tekib uus rahvusvahelise turu tasakaal. Hind, mida peavad maksma tarbijad riigis A, tõuseb  $H_{mt} \rightarrow H'$ . Seoses sellega väheneb ka impordi maht  $K_0 \rightarrow K_1$ .

Uurimaks, milline on tollimaksu kehtestamise mõju riigi A heaolule, kontsentreerigem riigi A turule joonise b-osas. Kõrgema hinna juures kaotavad tarbijad piirkonnad  $a + b + c + d$ . Tootjate tulud kasvavad piirkonna  $a$  võrra. Mis juhtub valitsuse tuludega? Selle analüüsil tuleb rõhutada, et tarbijate poolt peale tollimaksu kehtestamist makstav hind *ei ole võrdne*  $H_{mt} +$  tollimaks. Hind riigis A tõuseb tegelikult vähem, kui oli kaubaühikule rakendatud tollimaks. Põhjuseks on see, et riik A on ülejäänud maailmale (riik B) sedavõrd tähtis tarbija, et müüjad püüavad säilitada müügimahtu ning alandavad sel eesmärgil varasemat (enne tolli toiminud) hinda. Uues tasakaaluolukorras langeb müüjate poolt saadav hind  $H_{mt} \rightarrow H''$ , ühiku tollimäär võrdub aga  $H''/H'$ . Nüüd näeme, et tollimaks jaotub tegelikult kahte ossa:  $c$  maksavad riigi A tarbijad kinni hinnatõusu näol,  $e$  aga on osa tollimaksust, mille eksportijad võtavad enda kanda.

Milline on tollimaksu mõju riigi A heaolule tervikuna? Küsimuse vastamisel on tarvis hinnata erinevaid tulemusaspekte:

Tarbijate kahju tollimaksust	<b>-a</b>	<b>-b</b>	<b>-c</b>	<b>-d</b>
Tootjate kasu tollimaskust	<b>+a</b>			
Valitsuse eelarvetulud			<b>+c</b>	<b>+e</b>
Puhas tulemus		<b>-b</b>	<b>-d</b>	<b>+e</b>

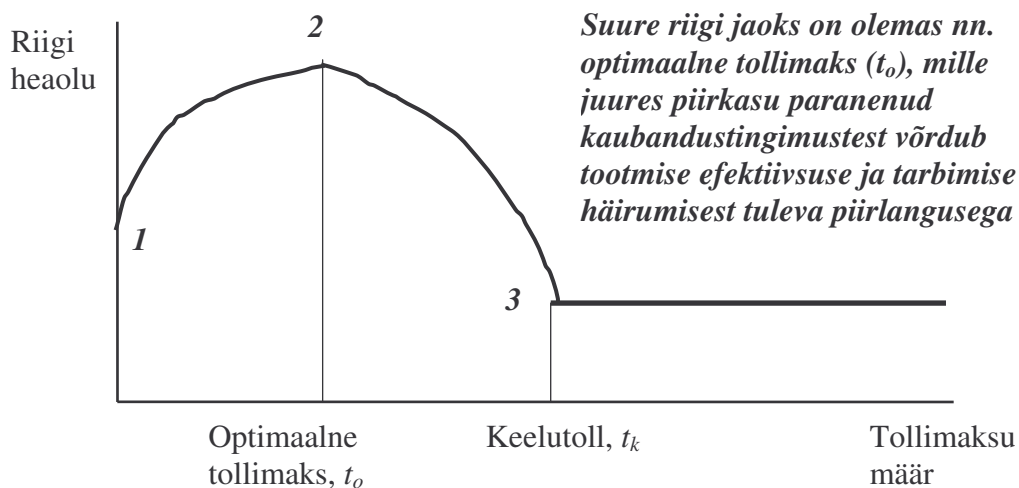
Puhas tulemus sõltub sellest, milline on vastus tehtele  $e - (b + d)$ . Vahe võib olla positiivne või negatiivne. Mida suurem on  $e$  (osa tollimaksust, mis jääb välismaiste müüjate kanda), seda suurem on riigi A võit tollimaksu kehtestamisest. Nende tollimaksu tulemuse hindamiseks oluliste piirkondade suurus sõltub nii nõudmise kui ka pakkumise elastsusest ning kehtestatud tollimaksu suurusest.

Üldistades tingimusi, millal riik võib tõenäoliselt võita tollimaksu kehtestamisest, saab välja tuua järgmist:

1. Riik peab olema maailmaturul olulisel positsioonil: suured tarbijad saavad mõjutada maailmaturu olukorda imporditollide kehtestamisega ning suured tootjad eksporditollide kehtestamisega oma toodetele. Niisiis on üheks teguriks turujõu olemasolu.
2. Mida elastsemad on nõudmine ja pakkumine koduturul ning mida ebaelastsemad välisurgudel, seda suurem on võime kehtestada *optimaalset tollimaksu*.

**Optimaalne tollimaks** on maksumäär, mille juures maksu kehtestanud riigis summaarne võit kasvab vabakaubanduse situatsiooniga võrreldes kõige rohkem (joonis 22). Punkt 1 kujutab riigi heaolu vabakaubanduse tingimustes (tollimaksu puudumisel). Kui riigil on piisav turujõud võib kooskõlas meie varasema aruteluga väikese tollimaksu kehtestamine stimuleerida kauba pakkujaid hinda alandama varasema maailmaturu hinnaga võrreldes, kuni punktis 2 on tegemist optimaalse tollimaksuga: riigi heaolu paranemine võrreldes vabakaubanduse situatsiooniga on suurim. Edasine tollimaksu tõstmine enam olukorda ei paranda ning punktis 3 jõuame keelutollini, mille juures vaadeldava kauba eksport antud riiki lakkab. Seetõttu ei oma edasine tollimaksu tõstmine ka mingit mõju summaarsele heaolule.

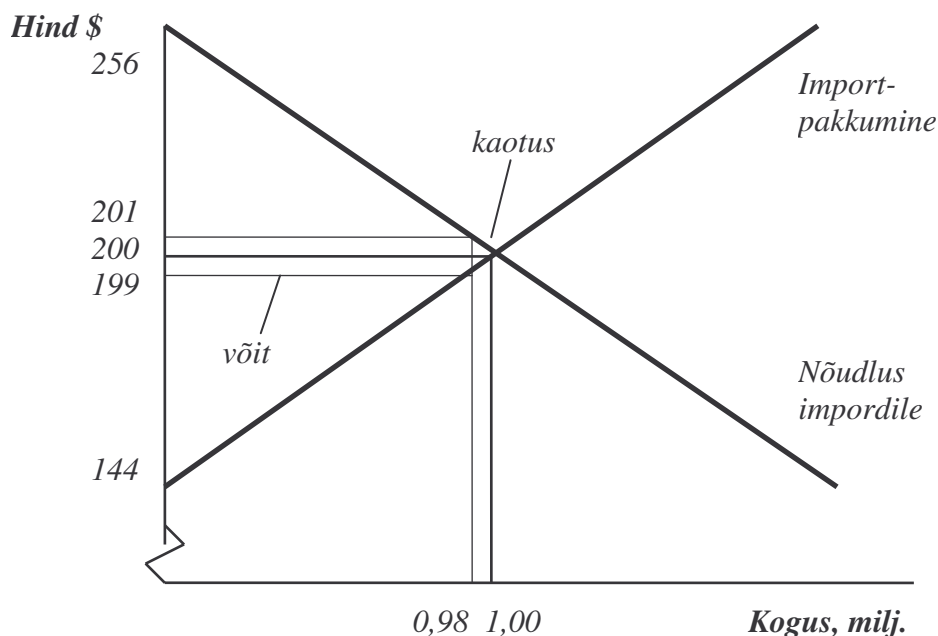




Joonis 22. Optimaalse tollimaksu võimalus suures riigis

Illustreerime kirjeldatud situatsiooni ühe konkreetse ajaloolise näite varal. 1985. aastal esitas USA Jalgrattatootjate Assotsiatsioon Kongressile taotluse tõsta tollimaksu jalgratastele kehtival 5 protsendilt 19 protsendile. Põhjuseks oli asjaolu, et selleks hetkeks moodustasid imporditud jalgrattad juba 42% USA turul müüdavatest jalgratatest. Jalgratta keskmine hind maailmaturul oli 200 dollarit, mille juures väga paljud kodused tootjad ei olnud konkurentsivõimelised.

Vaatame esmalt, mis juhtuks kõige tõenäolisemalt, kui USA kehtestaks väga väikese tollimaksu, näiteks 2 dollarit jalgratta kohta, mis väärtuselise tollimaksuna võrduks ühe protsendiga (joonis 23).

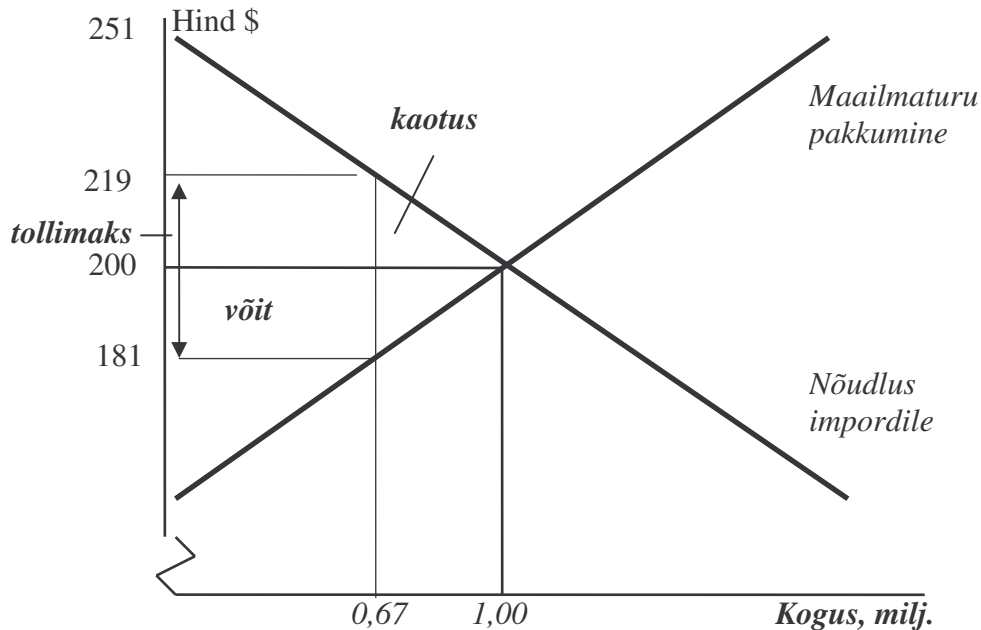


Joonis 23. Väikese tollimaksu näide monopsoni turujõuga riigis

Toodud näide baseerub eeldusel, et maailmaturu jaoks oluline riik võib olla suuteline sundima eksportijaid võtma osa kuludest enda kanda ning hakata müüma endisest maailmaturu hinnast madalama hinnaga (juhul kui nende piirkulud seda võimaldavad). Niisiis võib suure riigi puhul väike tollimaks avalduda väga väikese kaotusena antud riigi

tarbijate jaoks. Antud näites oli tegu tollimaksuga 2 dollarit jalgratta kohta, millest 1 dollar lisandub jalgrataste hinnale, 1 dollar jääb aga müüjate kanda. Kokkuvõttes on USA kasu sellisest hinnaalandusest 980000 dollarit ja kahju tarbijate jaoks väljendub 0,02 miljoni jalgratta vähem tarbimises.

Nüüd aga oletagem, et USA kehtestab tollimaksu 19 protsenti nagu Jalgrattatootjate Assotsiatsioon seda nõudis (joonis 24).



Joonis 24. Optimaalse tollimaksu konkreetne näide

Kui eksportijad on USA turust eluliselt huvitatud, võtavad nad ka sellest tollimaksust osa (meie joonisel - poole) enda kanda, s.t. alandavad selle võrra oma hinda.

Niisiis võtavad nüüd välismaised tootjad enda kanda poole 19-protsendilist tollimaksust, e. 19 dollarit jalgratta kohta. Kokku on USA võit sellest tollimaksust 12,73 miljonit dollarit (670 000 x 19.00), see on osa jalgrataste hinnast, mis kasseeritakse sisse tollimaksuna, kuid mis ei peegeldu tegelikus hinnatõususes ning puhta kaotuse poole peale jääb 0,33 miljonit hinnatõusu tõttu vähem tarbitud jalgratast.