

Sisekaitseakadeemia

Finantskolledž

Tony Tsilk

VABATSOONID JA NENDE JÄTKUSUUTLIKKUS EESTIS

Lõputöö

Juhendaja: Helle Koitla,
bakalaurusekraad (magistrikraadile vastav kvalifikatsioon)

Tallinn 2019

SISEKAITSEAKADEEMIA LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

Finantskolledž	Juuni 2019
<p>Töö pealkiri eesti keeles: Vabatsoonid ja nende jätkusuutlikkus Eestis</p> <p>Töö pealkiri võõrkeeles: Free trade zones and their sustainability in Estonia</p> <p><i>Lõputöö on kirjutatud eesti keeles ja koosneb 58 leheküljest. Lõputöö koostamisel on kasutatud 28 allikat, millele on tekstis viidatud.</i></p> <p><i>Teema on aktuaalne, kuna tänapäeval on paljudes Euroopa riikides vabatsoonid ning nendega kaasnevad nii mõnedki eelised. Samuti on uus Liidu Tolliseadustik muutnud vabatsooni mõistet, kehtestades ainult üht tüüpi vabatsooni.</i></p> <p><i>Lõputöö uudsuseks on see, et autorile teadaolevalt teostatakse teadustöö raames esmakordne vabatsoonide analüüs ning selle olulisuse ning vajalikkuse väljaselgitamine. Kuna vabatsooni mõistet muudeti 2016. aastal ning kehtestati ainult üht tüüpi vabatsooni, siis varem pole taolist analüüsi tehtud.</i></p> <p><i>Lõputöö eesmärgiks on analüüsida vabatsoonide olemust ning selle tulemusena välja selgitada vabatsoonide jätkusuutlikkus. Töö eesmärgi saavutamiseks on püstitatud järgmised uurimisülesanded:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Analüüsida vabatsoonide tekkepõhjuseid.</i> <i>2. Analüüsida vabatsooni olemust tänapäeval.</i> <i>3. Selgitada kauba ladustamise võimalusi Euroopa Liidus.</i> <i>4. Analüüsida vabatsooni tollitoiminguid.</i> 	
Võtmesõnad: vabatsoon, ladustamine, tollikontroll	
Võõrkeelsed võtmesõnad: free trade zone, foreign trade zone, taxes, customs, storage	
Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu	
<p>Töö autor: <i>Tony Tsilk</i></p> <p>Olen koostanud lõputöö iseseisvalt. Kõik lõputöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, seisukohad, kirjalikest allikatest ja mujal allikates saadud info on nõuetekohaselt viidatud. Olen nõus oma lõputöö avaldamisega elektroonilises keskkonnas.</p> <p>Allkiri:</p>	
Vastab lõputöö nõuetele	
Juhendaja: Helle Koitla	Allkiri:
Kaitsmisele lubatud	
Kolledži direktor: Kerly Randlane	Allkiri:

MÕISTED JA OLULISED LÜHENDID

SKP - sisemajanduse koguprodukt;

LTS - liidu tolliseadustik;

MTA - Maksu - ja Tolliamet;

TERM2 - andmetöötlussüsteem, kus teostatakse kõik ladustamisteatega seotud elektroonilised tegevused. TERM-i kasutusõigus on vajalik ajutise ladustamise koha pidajale ladustamisteade esitamiseks ja tolliga sõnumite vahetamiseks. TERM2-i kasutusõigust võib endale taotleda ka kauba ladustaja, kes soovib näha ladustamisteateid, millel tema esineb kauba ladustajana;

RO-RO-LAEV (*roll-on/roll-off*) - sõidukite vedamiseks ehitatud laev, veeremilaev;

NCTS (*New Computerised Transit System*) - Transiidi andmevahetuse süsteem;

ICS (*Import Control System*) – Impordikontrollisüsteem;

DMCC (*Dubai Multi Commodities Centre*) - Dubai mitmesuguste toodete keskus, vabatsoon;

RM - Rahandusministeerium;

DA - Komisjoni delegeeritud määrus (EL) nr 2015/2446, 28. juuli 2015, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust liidu tolliseadustiku kohta (ELT L 343, 29. detsember 2015).

SISUKORD

MÕISTED JA OLULISED LÜHENDID	3
SISSEJUHATUS.....	5
1. VABATSOONID	7
1.1. Vabatsoonide tekkelugu	8
1.2. Vabatsoonid ja kauba ladustamine.....	18
2. VABATSOONIDE JÄTKUSUUTLIKKUS EESTIS.....	26
2.1. Vabatsooni operaatorite tegevused vabatsoonis (põhilised kaubagrupid)	26
2.2. Vabatsooni operaatorite ja tolliametnike tollitoimingute analüüs	36
KOKKUVÕTE.....	44
SUMMARY	46
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU.....	48
Lisa 1. Vabatsoonide operaatorite põhilised kaubagrupid ja teenused.....	51
Lisa 2. 2018. aasta maailma parimate vabatsoonide TOP 10.....	54
Lisa 3. LISA 71-03 Lubatud tavaliste käitlemistoimingute loetelu.....	55
Lisa 3. Ladustamisprotseduurid.....	57

SISSEJUHATUS

EL-i majandus on viimaste aastate parimas seisus. EL-i majandusel on oluline osa arenenud maailma majanduses ja see näitas 2017. aastal viimaste aastate kiireimat kasvutempot, milleks oli 2.5% SKPst. Nii nagu maailma majanduses toetas ka EL-i majanduskasvu tugevnev väliskaubandus. Üldise majanduskasvuga koos suurenes ka Eesti väliskaubandus. Eksport suurenes 3,5% ja import tavapäraselt veidi kiiremas tempos – 3,9%. Kuigi elavnev tööstus ja investeerimine on soodustanud kaupade väliskaubandust, siis kerkivad üha olulisemale positsioonile teenused (Statistikaamet 2019). Selle kõige hulka kuulub ka vabatsoon, millel on olnud oluline roll kaubanduse arengus. Käesolev lõputöö kajastab kauba sisenemist vabatsooni ning vabatsooni piirkondi.

Teema valiku põhjuseks on asjaolu, et vabatsoonide arv on nii Eestis kui ka Euroopas aastatega muutunud ning autor üritab välja selgitada, kas vabatsoonid on jätkusuutlikud ning kas neid on üldse vaja.

Teema on aktuaalne, kuna tänapäeval on paljudes Euroopa riikides vabatsoonid ning nendega kaasnevad nii mõnedki eelised. Samuti on uus Liidu Tolliseadustik muutnud vabatsooni mõistet, kehtestades ainult üht tüüpi vabatsooni.

Lõputöö uudsuseks on see, et autorile teadaolevalt teostatakse teadustöö raames esmakordne vabatsoonide analüüs ning selle olulisuse ning vajalikkuse väljaselgitamine. Kuna vabatsooni mõistet muudeti 2016. aastal ning kehtestati ainult üht tüüpi vabatsooni, siis varem pole taolist analüüsi tehtud.

Lõputöö probleemiks on see, et kas vabatsoonid on vajalikud tarneahelas võrreldes teiste ladustamisprotseduuridega?

Lõputöö eesmärgiks on analüüsida vabatsoonide olemust ning selle tulemusena välja selgitada vabatsoonide jätkusuutlikkus. Töö eesmärgi saavutamiseks on püstitatud järgmised uurimisülesanded:

1. Analüüsida vabatsoonide tekkepõhjuseid.
2. Analüüsida vabatsooni olemust tänapäeval.
3. Selgitada kauba ladustamise võimalusi Euroopa Liidus.
4. Analüüsida vabatsooni tollitoiminguid.

Lõputöös kasutatakse kombineeritud kvalitatiivset uurimismeetodit. Erinevate andmete analüüsimisel ja järelduste tegemisel kasutatakse analüütilist ja võrdlevat meetodit, mille käigus otsitakse vastuseid uurimisprobleemile. Teostatakse dokumentide analüüs.

Lõputöö koosneb kahest peatükist, mis omakorda on jaotatud kahte alapeatükki. Esimeses peatükis selgitatakse, millised olid vabatsooni algusaastad ning ajalugu. Esimeses alapeatükis antakse ülevaade vabatsoonide loomisest. Kirjeldatakse neid samme, kuidas vabatsoonid üldse tekkima hakkasid. Teises alapeatükis analüüsitakse kauba sisenemist Euroopa Liitu. Analüüsitakse ka kolmanda riigi kauba ladustamise võimalusi Euroopa Liidus ning tuuakse välja erinevaid viise selle tegemiseks. Teises peatükis selgitatakse vabatsoonide olulisust ning tuuakse välja selle jätkusuutlikkuse külgi. Esimeses alapeatükis kirjeldatakse, millised on vabatsoonide operaatorite tegevused ehk siis põhilised kaubagrupid. Teises alapeatükis viiakse läbi intervjuu erinevate vabatsoonis tegutsevate isikutega ning analüüsitakse vabatsooni tollitoiminguid.

1. VABATSOONID

Väga mitmetes riikides on loodud regionaal- või majanduspoliitilistel eesmärkidel erinevaid tollitsoone, maksuvabu tsoone, erimajandus- ja vabakaubandustsoone, mida kõnekeeles saab nimetada ka vabatsoonideks. Maailmas tegutseb tuhandeid vabatsoone, nende hulka kuuluvad ka kolm Eesti vabatsooni (Library of the European Parliament 2013).

2018. aastal valiti taas (juba 4 aastat järjest) parimaks vabatsooniks maailmas DMCC, mis asub Araabia Ühendemiraatides. (vt lisa 2)

Aastal 2017 loodi DMCC vabatsoonis ligi 2000 uut ettevõtet ning DMCC lõpetas aasta 14 805 ettevõtte ja enam kui 61 700 töötajaga. Mõned märkimisväärsed investeeringud 2017. aastal hõlmavad Saudi Araabia-põhist transpordi- ja logistikaettevõtet Bahri Group, mis kolis vabatsooni One JLT väikese äritegevuse torni, laiendades rohkem kui 2900 ruutmeetrit. Ühendkuningriigis asuv Deliveroo avas vabatsoonis oma esimese köögi inkubaatori kontseptsiooni, teine oli planeeritud ka 2018. aasta lõpuks. DMCC mängib olulist rolli suurte tööstuskonverentside ja ürituste võõrustajana, 155 neist korraldati ainuüksi 2017. aastal (Mullan 2018, p. 4). Need sisaldasid ka kuuendat väljaannet Dubai väärismetallide konverentsist, kus osales 450 delegaati. Dubai Diamond konverentsil osales enam kui 400 delegaati 13 riigist. DMCC jaoks on lähiaastatel planeeritud mõningaid olulisi arenguid, vabatsooni Uptown Dubai projekt näeb järgmise kümnendi jooksul ette 10 000 uut töökohta. Vabatsoon on keskendunud ka piirkonna arendamisele, et tagada selle piirkonna kogukonnale (kus on umbes 100 000 inimest) kõik vajalik elamiseks ja töötamiseks kaasaegses keskkonnas.

Teisele kohale valiti uustulnuk Amata City Chonburi vabatsoon, mis asub Tais. Vabatsoonis töötavate inimeste arv suurenes hindamisperioodil 18,4% võrra, mis tähendab hinnanguliselt rohkem kui 215 000 inimest. See oli teistest konkurentsis olevatest vabatsoonidest kõige suurima kasvuga vabatsoon. Amata City Chonburi vabatsoonil on juurdepääs suurele infrastruktuurile investorite, sealhulgas sadamate, lennujaamade ja maanteed kasuks, et rahuldada tarneahela ja logistika vajadusi (Mullan 2018, p. 5). Rootsis asuv Autoliv, mis tarnib mootorsõidukite tööstuse ohutussüsteeme, asub tsoonis, nagu ka Jaapanis asuv rehvirfirma Bridgestone ja autotööstusettevõtte Toyota. Amata City Chonburi

vabatsioon on uhke oma ulatusliku autotööstuse koorekihiga ja toetab selle investoreid tiptasemel infrastruktuur ja rajatistega.

Parimaks vabatsiooniks 2018. aastal Euroopas valiti vabatsioon nimega „Piro“, mis asub Serbias. Vabatsioon pakub investorite jaoks atraktiivseid tingimusi ning soodustab töökohtade loomist. Suurettevõtete investorite arv kasvas 22% ajavahemikus 2016 kuni 2017, samal ajal kasvas ka väikeettevõtjate arv vabatsiooni üle 5% (Mullan 2018, p. 6). Vabatsioonis asuvad investorid on väga rahul suurepärase eksportimistingimustega. „Tigar Tyres“, vabatsiooni üks vanimaid ja suuremaid operaatoreid, on viimastel aastatel investerinud ligi 210 miljonit eurot. Hiljuti investeeris ettevõtte veel täiendava 27 miljonit eurot vabatsiooni logistikasse ning ladustamisteenustesse. Vabatsioonis on veel 400 hektarit pinda, mis on mõeldud olemasolevate või tulevaste ettevõtete jaoks rajatiste arendamiseks.

Teisele kohale Euroopa vabatsioonidest valiti Łódźi vabatsioon, mis asub Poolas. Łódźi vabatsioon ei ole välismaistele investeringutele võõras. Kui võrrelda 2017. aastat ja 2016. aastat, siis on investeringute arv kasvanud üle 12%. Vabatsioon on koduks üle 230 ettevõttele. Paljud suurettevõtted otsustasid 2017. aastal vabatsiooni asuda, sealhulgas Saksamaal asuv seadmete ettevõtte Miele, kes otsustas rajada vabatsioonis oma esimese Poola tehase (Mullan 2018, p. 6). Łódźi vabatsioonis on eriti teretulnud äsja alustanud ettevõtted ja väikeettevõtted ning nad saavad ära kasutada „Start-up Spark“ kiirendust ja koolitusprogrammi „Strefa RozwoYou“, mis vähendab väikeste ja uute ettevõtete koormust. 2017. aastal laiendas vabatsioon end veel kolme täiendava alamtsiooniga, suurendades vabatsiooni ruumi 338 hektari võrra ja oli uueks 5G rakendusprojektiks.

Vabatsioonid on vägagi hinnatud ning kõik vabatsioonid tahavad ju olla parimad ning püüdlevad just selle poole, et erinevad ettevõtted ja investorid nende vabatsiooni kasutaks. Pidevalt suurendatakse oma territooriume ning täiustatakse erinevaid süsteeme.

1.1. Vabatsioonide tekkelugu

Saksamaa Hamburgi linna võib pidama maailma kõige vanimaks vabatsiooniks. Juba XIII sajandil Hamburgile oli antud vastavad load Hansa Liidu poolt (Lee 2005, p. 2). Kuid esimene ametlik vabatsioon loodi 1980. aastate alguses Hiina Rahvavabariigis Shenzhen'i linnas, HongKong'i lähedal (Overview of Shenzhen). Vabatsioon loodi selleks, et katsetada kas kapitalism saab tekkida maal, kus eksisteerib „hiinanäoline sotsialism“. Katse

oli edukas. Väikesest Shenzheni alevikust 20 aasta jooksul kasvas välja linn elanike arvuga üle 10 miljoni. See on kõige tuntuim ja edukaim Hiina Rahvavabariigi vabatsoon (Vighi 2006).

Miklós Csizsárik (2005, p. 2) on toonud välja, et katse edukus andis teistele riikidele tõuke hakata looma oma vabatsoone. Need loodi Brasiilias, Indias, Iraanis, Jordaania, Peruu, Kasahstanis, Pakistanis, Poolas, Venemaal, Ukrainas, sellistes vabatsoonides kehtisid erinevad maksusoodustused.

Euroopa Liidus vabatsoonide kasutamise eelised olid samuti hästi vastuvõetud. Näiteks, alates 1982. aastast Suurbritannia hakkas asutama nn vaba-lennujaamasid (Liverpoolis, Birminghamis, Cardiffis, Southamptonis, Prestichis ja Belfastis), et laiendada tööjõu hõivamist ja aktiveerida kaubandust (Csizsárik 2005, p. 2). Enne Liidu Tolliseadustiku muutust kehtis Euroopa Liidus kahte tüüpi vabatsooni, neid oli kokku 72. Nendest 52 olid I kontrollitüübi vabatsoonid ja 20 olid II kontrollitüübi vabatsoonid. Suurim arv vabatsoone oli Tšehhis, kus neid oli 9, millest 8 olid I kontrollitüübi ja 1 kuulus II kontrollitüübi alla (European Commission).

Iga ettevõtte tahab suurendada oma kasumit, iga riik omakorda riigieelarvet (Vighi 2006). Riik loob kõikvõimalikke vabatsoone selleks, et soodustada ettevõtlust, kaubandust või tootmist, mis omakorda suurendab ka maksude laekumist.

Tavaliselt luuakse vabatsoone seal, kus käib aktiivne majandustegevus ja ümbritsev piirkond omab küllaldaselt suurt majanduslikku tagamaad. Samuti peavad vabatsooni loomiseks olema vastavad tingimused (Vighi 2006): tööjõud, hooned, rajatised, teed, tootmis- ja ladustamisvõimalused, eraldatus muust tolliterritooriumist ning järelevalvesüsteem. Sellepärast neid luuaksegi sadamates, lennujaamades või transpordisõlmedes, mis paiknevad vahetult riigipiiri ääres.

Millised on riikide ootused vabatsoone luues? Millised on nende visioonid ja strateegilised eesmärgid? Eesmärgid on võimalik jagada kahte gruppi: esiteks, eesmärgid, mis on olulised just eraettevõtetele ja teiseks eesmärgid, mille poole püüdlevad riigid.

Макогол (2004, pp. 4-7) on oma uuringus välja toonud, et vabatsoonide loomise põhjused riikide vaatenurgast lähtudes on järgmised:

1. Välisinvestorite kaasamine;
2. Uute töökohtade loomine;
3. Ekspordi soodustamine;
4. Impordi vähendamine (eeldades, et tooteid valmistatakse kohapeal);
5. Vähearenenud piirkondade majanduslik areng;
6. Infrastruktuuri arendamine.

Макогон (2004, pp. 4-7) on ka välja toonud vabatsoonide loomise põhjused ettevõtete vaatevinklist:

1. Kaubavoogude suurendamine;
2. Kulude vähendamine (erinevate maksusoodustuste kasutamise võimalus);
3. Riigi infrastruktuuri kasutamise võimalus;
4. Aja säästmine (bürokratia vähendamine);
5. Kõrgkvalifitseeritud tööjõu kasutamise võimalus.

Макогон (2004, p. 9) leiab, et vabatsooni toimimine sõltub kõigepealt riigist, selleks, et vabatsoonid saaksid korralikult eksisteerida, on vaja, et poliitiline olukord riigis oleks stabiilne, teatud tingimused peavad olema täidetud, näiteks sadamate korrasolek.

Vabatsoon on liidu tolliterritooriumi osa, mis on ülejäänud tolliterritooriumist eraldatud piirdega ning millel on nõuetekohased sisse- ja väljapääsud. Vabatsoon ei saa olla regulaarlaevaliinil sõitvate laevade lähte- ega sihtpunktiks (Maksu- ja Tolliamet 2019).

Liiduvälise kauba suunamine vabatsooniprotseduurile võimaldab:

1. lükata edasi impordimaksude tasumist
2. lükata edasi kaubanduspoliitiliste meetmete rakendamist, kui need ei keela kauba sisenemist liidu tolliterritooriumile või sellelt kauba väljaviimist

Liidu kauba võib suunata vabatsooniprotseduurile vaid juhul, kui see on konkreetseid valdkondi reguleerivate liidu õigusaktidega ette nähtud. Kauba suunamiseks vabatsooniprotseduurile tollideklaratsiooni ei esitata, vaid kaup kantakse üksnes vabatsoonis tegutseva isiku poolt peetavasse laovarvestusse (Maksu- ja Tolliamet 2019). Kauba hoidmine vabatsooniprotseduuril ei ole ajaliselt piiratud. Konkreetsed kauba

hoidmise tähtjad võib toll määrata erandjuhtudel, kui kauba olemusest või liigist lähtuvalt võib kauba pikaajalisem ladustamine ohustada näiteks inimeste tervist või keskkonda.

Tolliseaduses (Tolliseadus 2019) on välja toodud, et vabatsoonis võib ladustada (sh edasi toimetada, kasutada, töödelda ja tarbida) ka liidu kaupa. Nimetatud juhtudel ei loeta liidu kaupa vabatsooniprotseduurile suunatuks. Liidu ja liiduvälise kauba koosladustamiseks peab olema tolli luba.

Vabatsoonist kauba väljatoimetamisel mujale liidu tolliterritooriumile tuleb iga kord tollile tõendada, kas kaubal on liidu kauba tollistaatus või tuleb teostada liiduvälisele kaubale ettenähtud tolliformaalsused (Yang 2017, pp. 861-875).

Liidu ja liiduvälise kauba võõrandamisest vabatsoonis tekib nullmääraga maksustav käive.

0%-list käibemaksumäära rakendatakse (Maksu- ja Tolliamet 2019):

1. Vabatsooniprotseduurile suunatud liiduvälisele kaubale, kui seda kaupa ei ole tarbitud ega kasutatud muudel kui tollialastes õigusaktides ettenähtud juhtudel.
2. ekspordi eesmärgil vabatsooni toimetatavale ja vabatsoonis olevale liidu kaubale, mis eksporditakse vahetult vabatsoonist kahe kuu jooksul kauba vabatsooni toimetamisest arvates

Vabatsooni loomiseks Eestis esitab territooriumi omanik või valdaja taotluse Maksu- ja Tolliametile. Vabatsoon luuakse Vabariigi Valitsuse korraldusega ettepaneku alusel, mille Maksu- ja Tolliamet on edastanud Rahandusministeeriumile. Vabatsoon luuakse tähtajaliselt.

Isikud, kes soovivad vabatsoonis tegeleda kauba ladustamise või töötlemisega, peavad omama tolli luba (Maksu- ja Tolliamet 2019). Vabatsoonis tegutsemise loa saamiseks esitab isik taotluse Maksu- ja Tolliametile andmetöötlussüsteemi LUBA kaudu. Isikud, kelle tegevus vabatsoonis ei ole seotud kauba ladustamise või töötlemisega (näiteks teenindusega tegelevad ettevõtjad), peavad tolli teavitama enne tegevuse alustamist kirjalikult, milliseid tegevusi vabatsoonis kavandatakse. Vabatsoonis tegutsevatelt isikutelt tagatist ei nõuta.

Eestis on kolm vabatsooni: Muuga, Sillamäe ja Paldiski Põhjasadama vabatsoon.

Muuga

Tähtaeg: 1997-
2025.a

Operaatoreid: 20

Kaubad: erinevad
(põhiliselt
naftatooted)

Info: Eesti suurim
sadam, kaasaegne
konteiner terminal



Joonis 1. Muuga vabatsoon (Maksu - ja Tolliamet 2018)

Vabatsooni peamiseks kaubaks on naftatooted ning vabatsoonis on operaatoreid kakskümmend. Muuga vabatsoonis on 10 pääslat, mille hulka kuuluvad nii kaubapääslad kui ametipääslad. Vabatsooni ja pääslate üle teostab tollijärelevalvet ning kontrollib tollialaste õigusaktide järgimist MTA. Pääslates teostatakse tollijärelevalvet MTA, valdaja, AS Eesti Raudtee ja Transiidikeskuse AS vahel kokku lepitud pääslate tehniliste lahenduste abil.

Muuga sadam on Eesti suurim ja sügavaim kaubasadam, mis oma sügavuse ja kaasaegsete terminalidega on üks moodsamaid sadamaid Euroopas. Muuga sadama akvatooriumi sügavus ulatub 18 meetrini, mis võimaldab teenindada kõiki Taani väinu läbivaid laevu. Muuga sadamas on võimalik lastida-lossida ja ladustada toornaftat ja naftasaadusi, sega- ja puistlasti ning külmutust nõudvaid kaupu, teenindada konteiner- ja ro-ro tüüpi laevu. Tänu oma soodsale asukohale ning heale raudtee- ja maanteeühendusele sisemaaga etendab ta olulist osa Eesti transiitkaubanduses. Muuga sadama kaubakäive moodustab poole ASi Tallinna Sadam kogukaubakäibest ja umbes 40% kogu Eestit läbivate transiitkaupade mahust. Lähiaastate mahukaimad arendusprojektid Muuga sadamas on seotud transiitkaupade teenindamise, kaubavoogude mitmekesistamise ja kaupade vääristamisega: tööstuspargi ja sadama idaosa arendamine, uute kaide ja terminalide rajamine.

Sillamäe

Tähtaeg: 1999-
2025.a

Operaatoreid: 20

Kaubad: erinevad
(põhiliselt
naftatooted)

Info: nullist
ehitatud
erasadam



Joonis 2. Sillamäe vabatsoon (Maksu - ja Tolliamet 2018)

Vabatsooni peamiseks kaubaks on naftatooted ning vabatsoonis on operaatoreid kakskümmend. Sillamäe I kontrollitüüpi vabatsoon hõlmab 750 ha Sillamäe Sadama territooriumi. Sillamäe Sadam osutab kõiki sadamateenuseid. Sadama multifunktsionaalne infrastruktuur võimaldab käidelda peaaegu kõiki kaubagruppe, sealhulgas vedel- ja puistekaupa, üldkaupa, RO-RO- ja konteinerkaupa. Sadam on avatud aastaringselt, sügavused kaide ääres ulatuvad 16,5 meetrini, mis võimaldab teenindada kõiki laevu, mis sisenevad Läänemerre läbi Taani väinade. Käesoleval hetkel tegutseb Sillamäe Sadamas 4 terminali, omades 701 500 m³ mahutiparki, 40 000 m² kaetud laopindu ja 22 ha avatud laopindu. Silport TruckStop on 450 veokit mahutav valvatav parkla, kus on veokijuhtidele tollivormistamise, piiriootejärjekorda võtmise, eeldeklareerimise ja tollitoimingute teostamise võimalused, samuti puhke- ja olmetingimused.

Paldiski

Tähtaeg: 2011

Operaatoreid: 1

Kaubad:
sõiduautod

Info:
tollijärelevalve
distsantsilt



Joonis 3. Paldiski vabatsoon (Maksu - ja Tolliamet 2018)

Vabatsooni peamiseks kaubaks on sõiduautod ning vabatsoonis on operaatoreid ainult üks. Kauba toimetamine vabatsooni toimub Paldiski vabatsooni töökorralduses määratud A-pääsla kaudu. Tõkkepuu avab vabatsooni valdaja või tema poolt volitatud isik. Tollil on võimalik vajadusel tõkkepuu avamine blokeerida. Vabatsooni saabunud kaubale rakendatud transiidi protseduuri lõpetab vabatsooni operaator, kellel on volitatud kaubasaaja staatus ning kannab kauba laoarvestusse.

Eestis asuvad vabatsoonid on oma olemuselt tollivabad tsoonid, milles soodustuse moodustab vabastus tollimaksudest ja muudest impordimaksudest ning kaubanduspoliitilisest meetmetest.

Enne Liidu Tolliseadustiku muutust kehtis Euroopa Liidus kahte tüüpi vabatsooni. Esimese tüüpi vabatsoon oli konventsionaalne ehk klassikaline, teine oli mittekonventsionaalne ehk vabatsooni režiimiga ala.

Farid (2009, pp. 10-11) on oma artiklis välja toonud I kontrollitüübi vabatsooni toimimise põhimõtted:

1. üldjuhul vabatsooni toimetatud kauba kohta ei pea tollideklaratsiooni esitama, kaup kantakse üksnes laoarvestusse

2. vabatsoonist kauba väljatoimetamisel, mujale ühenduse territooriumile, tuleb iga kord tõendada tollile, kas kaubal on ühenduse staatus või tuleb teostada mitteühenduse kaubale ettenähtud tolliformaalsused
3. vabatsoon tuleb ümbritseda püsiva piirdega, mis peab vastama tollieeskirjades kehtestatud nõuetele (nt olema vähemalt 2 m kõrge, täies pikkuses ligipääsetav ja valgustatud jne)
4. vabatsoonis tegutsevatelt isikutelt üldjuhul tagatist ei nõuta
5. toll teostab tollikontrolli vabatsooni piiril, sisse- ja väljapääsudel ning ka vabatsooni sees
6. toll on ööpäevaringselt kohal
7. I kontrollitüübi vabatsoon ei saa olla regulaarsete laevaliinide lähte- ja sihtpunktiks

I kontrollitüübi vabatsooni kutsuti tol hetkel klassikaliseks vabatsooniks. See oli piiratud ala nõuetekohaste sisse- ja väljapääsudega. Põhiline erinevus II kontrollitüübi vabatsoonist seisnes piiride olemasolus ja tolli kohalviibimises ja tollideklaratsiooni vormistamises kauba paigutamiseks vabatsooni. Ettevõtjate jaoks sellise tüübi vabatsooni kasutamine oli mugavam ja soodsaim, sest ei olnud vaja esitada tollideklaratsiooni (säilitas aega), ettevõtjalt ei nõutud tagatist (säilitas raha). Eestis vastas tollel hetkel seaduses kehtestatud tingimustele ainult Muuga vabatsoon.

Farid (2009, pp. 10-11) tõi samuti välja ka II kontrollitüübi vabatsooni põhimõtted:

1. andmed kauba kohta esitatakse tollile tollideklaratsioonil
2. kauba staatust tõendavaid dokumente kasutatakse vajadusel
3. vabatsooni kauba ladustamiskohad peavad vastama tolliladude suhtes kehtivatele nõuetele
4. vabatsoonis tegutsevatelt isikutelt nõutakse üldjuhul tagatist
5. tollikontroll põhineb laoarvestuse kontrollil
6. tolli kohalolek ei ole vajalik
7. randuda võivad ühenduse tolliterritooriumil regulaarreise tegevad laevad

Eeltoodud andmetest selgus, et II kontrollitüübi vabatsoon oli nn vabatsooni tunnustega ala, kus kauba ladustamise ja käsitlemise kord põhiliselt erineb I kontrollitüübi vabatsoonist. Selle kontrollitüübi vabatsooni haldamine oli lihtsam, see ei nõudnud palju ressursse (nt turvalisuse tagamiseks), aga ettevõtjate jaoks seal tegutsemine ei olnud nii

soodne, nagu I kontrolltüübi vabatsoonis (sest oli vajalik tagatis; deklaratsiooni esitamine oli kohustuslik).

Peale Liidu Tolliseadustiku muutust hakkas kehtima ainult I kontrolltüübi vabatsoon. Sinna alla kuuluvad järgmised artiklid (LTS art 243-249): vabatsoonide määramine, ehitised ja tegevused vabatsoonides, kauba esitamine ja tolliprotseduurile suunamine, vabatsoonis olev liidu kaup, vabatsoonis olev liiduväline kaup, kauba vabatsoonist väljaviimine ning tollistaatus.

LTS-s (Euroopa Liidu tolliseadustik 2013) on kirjas, et vabatsoonide määramine seisneb selles, et liikmesriigid võivad määrata osa liidu tolliterritooriumist vabatsoonideks. Liikmesriik määrab kindlaks iga vabatsooni piirid ning sisse- ja väljapääsud. Liikmesriigid edastavad komisjonile teabe oma toimivate vabatsoonide kohta. Vabatsoonid ümbritsetakse piirdega. Vabatsoonide piirid ning sisse- ja väljapääsud kuuluvad tollijärelevalve alla. Toll võib kontrollida vabatsooni sisenevaid või sealt väljuvaid isikuid, kaupu ja veovahendeid.

Ehitised ja tegevused vabatsoonides tähendab seda, et ehitiste rajamiseks vabatsoonis peab olema tolli eelnev luba. Kui tollialased õigusaktid ei sätesta teisiti, on vabatsoonis lubatud tööstuse, kaubanduse või teenustega seotud tegevused. Sellistest tegevustest tuleb tollile eelnevalt teatada. Võttes arvesse asjaomase kauba liiki või tollijärelevalve, turvalisus- ja julgeolekunõudeid, võib toll kehtestada keelde või piiranguid (Euroopa Liidu tolliseadustik 2013). Kindlasti tuleb ära märkida, et isikutel, kes ei suuda vajalikul määral tagada tollialaste sätete järgimist, võib toll vabatsoonis tegutsemise keelata.

Kõige olulisem punkt nendes artiklites on kauba esitamine ja tolliprotseduurile suunamine. Vabatsooni toimetatud kaup tuleb esitada tollile ning see peab läbima ettenähtud tolliformaalsused järgmistel juhtudel (Euroopa Liidu tolliseadustik 2013):

1. kui kaup on toodud vabatsooni vahetult väljastpoolt liidu tolliterritooriumi;
2. kui kaup on suunatud tolliprotseduurile, mis lõpeb või lõpetatakse kauba suunamisel vabatsooniprotseduurile;
3. kui kaup suunatakse vabatsooniprotseduurile, et selle suhtes tehtaks imporditollimaksu tagasimaksmise või vähendamise otsus;
4. kui sellised formaalsused on sätestatud muudes kui tollialastes õigusaktides.

Oluline on ka vabatsoonis olev liidu kaup ning liiduväline kaup. Liidu kaupa võib vabatsooni tuua, seal ladustada, edasi toimetada, kasutada, töödelda ja tarbida. Sellistel juhtudel ei loeta kaupa vabatsooniprotseduurile suunatuks. Asjaomase isiku taotluse alusel määrab toll kindlaks liidu kauba tollistaatuse järgmisele kaubale: vabatsooni toodav liidu kaup; liidu kaup, mis on vabatsoonis läbinud töötlemistoimingut; vabatsoonis vabasse ringlusse lubatud kaup. Liiduvälist kaupa võib selle vabatsoonis hoidmise ajal lubada vabasse ringlusse või suunata seesttöötlemisele, ajutiselt importida või suunata lõppkasutusse vastavalt kõnealuste protseduuride tingimustele (Euroopa Liidu tolliseadustik 2013). Sellistel juhtudel ei loeta kaupa vabatsooniprotseduurile suunatuks. Kui asjaomane protseduur seda ette näeb, ei välistata selliste kaupade kasutamist ega tarbimist, mis lubatakse vabasse ringlusse või imporditakse ajutiselt imporditollimaksuta või ühise põllumajanduspoliitika või kaubanduspoliitika raames kehtestatud meetmeid rakendamata, ilma et see piiraks tarnete või pardavarude suhtes kehtivate sätete kohaldamist. Sellise kasutuse või tarbimise juhul ei ole vabasse ringlusse lubamise ega ajutise impordi protseduuri tollideklaratsioon nõutav. Nimetatud tollideklaratsioon on siiski nõutav, kui kauba suhtes kohaldatakse tariifikvoote või tariifilage.

Viimaseks tuleb ära märkida ka kauba vabatsoonist väljaviimine ning tollistaatus. Ilma et see piiraks muid valdkondi kui tolli reguleerivate õigusaktide kohaldamist, võib vabatsooni paigutatud kaupa liidu tolliterritooriumilt eksportida või reeksportida või viia liidu tolliterritooriumi teise osasse. Vabatsoonist liidu tolliterritooriumi muudesse osadesse viidud kauba suhtes kohaldatakse artikleid 134–149. Kui kaup viiakse vabatsoonist liidu tolliterritooriumi muudesse osadesse või suunatakse tolliprotseduurile, käsitatakse seda liiduvälise kaubana, kui kauba tollistaatust liidu kaubana ei ole tõendatud (Euroopa Liidu tolliseadustik 2013). Eksporditollimaksu ja -litsentside või ühise põllumajandus- või kaubanduspoliitika raames kehtestatud ekspordikontrollimeetmete kohaldamisel loetakse selline kaup siiski liidu kaubaks, välja arvatud juhul, kui on kindlaks tehtud, et kaubal puudub liidu kauba tollistaatus.

Liidu tolliseadustik on muutnud palju, kehtima on jäänud ainult üht tüüpi vabatsoon (I kontrolltüübi vabatsoon). Kehtestatud on palju erinevaid seadusi ja artikleid, mis määravad täpselt ära, kuidas vabatsoonis käituma peab ning mis on üldse lubatud. Palju rõhku on pööratud ka vabatsoonis olevale liidu kaubale ja sellele rakendatud seadustele, liiduvälisele kaubale ning juhistele, kuidas kaupa vabatsoonist välja viia.

1.2. Vabatsoonid ja kauba ladustamine

Kui inimesed liiguvad ühest kodust teise, suureneb vajadus ajutise ladustamise järele. Sobimatud sulgemiskuupäevad, välismaale ümberpaigutamine või kui plaanite oma kodu müüa on vaid mõned võimalikud stsenaariumid, mis vajavad asjade jaoks rohkem ruumi. Ladustamine kolimiseks peab olema ajutine, mugav ja murevaba. Ladustamine on suhteliselt ressursimahukas tegevus. Laohooned, personal, inventar, tõstukid jms on tarvilik igapäevaseks opereerimiseks. Väiksemate kaubavoogudega ettevõtetele võib osutada lao pidamine kulukaks, kuid teatud juhtudel tuleb tooteid siiski ajutiselt ladustada. Sellise profiiliga ettevõtetel on enamasti otstarbekam laoteenus sisse osta ning keskenduda oma põhitegevusele.

Ladustamine on kaupade säilitamine, hoidmine ja käsitsemine laos. Tolliladu on vastava loa alusel tollilao pidaja kasutuses olev ladu piirkonda imporditud kaupade säilitamiseks lõive ja makse tasumata.

Uue tolliseadustiku rakendumisega seotud olulisemad muudatused seoses ajutise ladustamisega on (Maksu - ja Tolliamet 2018):

1. Kaupade ajutine ladustamine on lubatud 3 tüüpi kohtades:
 - Ajutise ladustamise koha loaga kaetud kohad (sh enne 01.05.2016 loodud tolliterminalid ja hoiukohad).
 - Tolli poolt heakskiidetud kohad (volitatud saaja heakskiidetud kohad, kus puudub eraldi loaga ajutise ladustamise koht).
 - Tolli poolt määratud kohad (nt kaubad, mida vahetult sisenemise järgselt hoiustatakse tolliasutuses).
2. Ajutise ladustamise tähtaeg pikeneb 90 päevani. Tähtaja arvestus algab kaupade esitamisest tollile. Transpordiliigist olenevaid tähtaegu ei kasutata.
3. Ajutise ladustamise kasutamiseks on vajalik tollile esitada tagatis. Tänapäev tagatise esitamisest vabastatud tolli poolt heakskiidetud kohad (nt volitatud kaubasaaja transiidil) jätkavad tagatisest vabastatuna kuni loa ümberhindamiseni.
4. Ajutisel ladustamisel olevaid kaupu on võimalik teatud tingimustel ühest ajutise ladustamise kohast teise transportida ilma neid transiidi tolliprotseduurile suunamata.
5. Liidu kaupade hoidmine ajutise ladustamise kohas on lubatud, kuid ainult viisil, mis võimaldab igal liidu kaupu identifitseerida.

Ülemineku perioodi olulisemad punktid (Maksu - ja Tolliamet 2018):

1. Tolli poolt enne 1. maid 2016 väljastatud ajutise ladustamise koha load kehtivad kuni nende ümberhindamiseni, mis toimub hiljemalt 2019. a.
2. Uute ajutise ladustamise kohtade load väljastatakse infosüsteemis LUBA kuni uue tolliotsuste süsteemi valmimiseni, võttes arvesse dokumentide ja andmenõudeid, mis on määratud RM määruses nr 4.
3. Kuni aastani 2020 jätkub kaupade ajutise ladustamisele suunamise kohta andmete esitamine vana korra kohaselt (TERM2, NCTS, ICS).
4. Ajutise ladustamise deklaratsiooni muutmine on võimalik läbi avastatud erinevustest teavitamise protsessi NCTS-is või TERM2-s. ICS-i esitatud andmete muutmine ei ole võimalik.

Liidu tolliterritooriumile toimetatud ja tollile esitatud kaubad loetakse enne tolliprotseduurile suunamist või reeksportimist ajutiselt ladustatuks. Kaupa ei pea ajutisele ladustamisele paigutama, kui:

1. Enne tollile esitamist või koheselt esitamisel suunatakse kaup tolliprotseduurile.
2. Koheselt esitamisel tõendatakse kauba liidu tollistaatust.

Lisaks vahetult kolmandast riigist mere- või õhustranspordivahendiga saabunud kaupadele kehtivad LTS artiklid 144-149 ning siseriiklikud ajutise ladustamise sätted transiidiprotseduuril liikuva kauba osas, mis esitatakse tollile sihttolliasutuses või volitatud saaja heakskiidetud kohas ning liiduvälise kauba osas, mis on tolliterritooriumile saabunud, kuid kahe tolliterritooriumil asuva punkti vahel meritsi või õhuteed pidi transportimise käigus ajutiselt tolliterritooriumilt väljunud (nt liiduväline kaup meretranspordiga Rotterdamist Muugale).

Kaupade ajutine ladustamine peab lõppema 90 päeva jooksul alates kaupade esitamisest (transiidiprotseduuri korral esitamisest sihttolliametis või volitatud saaja heakskiidetud asukohas). Ajutine ladustamine lõpeb kauba suunamisega tolliprotseduurile (vaba ringlus, eriprotseduur) või reeksportimisega. Tähtaja ületamisel tekib kaupade osas tollivõlg LTS artikli 79 kohaselt ning toll võtab vastavalt LTS artiklitele 197, 198 ja 199 kasutusele meetmed olukorra lahendamiseks.

Ajutise ladustamise tähtaja pikendamist ei toimu, vajalikud formaalsused tuleb teostada 90 päeva jooksul. Ajutise ladustamise koha pidaja on kohustatud tolli teavitama kõikidest kaupadest, mis on tema rajatises ajutisel ladustamisel ning mida ei ole tähtajaliselt tolliprotseduurile suunatud. Teavitamata jätmine võib tuua kaasa tollivõla menetluse vastavalt LTS art 79.

Liidu tolliseadustikus on kirjas, et kauba puhul, mille eest tuleb tasuda imporditollimaksu, tekib tollivõlg impordil juhul, kui jäetakse täitmata mõni tollialastes õigusaktides sätestatud kohustus, mis käsitleb liiduvälise kauba toomist liidu tolliterritooriumile, selle tollijärelevalve alt väljaviimist või sellise kauba liikumist, töötlemist, ladustamist, ajutist ladustamist, ajutist importi või käsutamist kõnealusel territooriumil.

Kui tollideklaratsioon on koostatud teabe põhjal, millest tulenevalt eksporditollimaksu osaliselt või täielikult sisse ei nõuta, on võlgnik ka isik, kes esitas deklaratsiooni koostamiseks vajaliku teabe ning teadis või oleks mõistlikult käitudes pidanud teadma, et asjaomane teave oli vale (Euroopa Liidu tolliseadustik 2013).

Ajutise ladustamise koha pidamiseks on vajalik luba. Loa taotlemiseks esitatakse taotlus Maksu- ja Tolliameti infosüsteemis LUBA, v.a juhul, kui taotlus hõlmab mitut liikmesriiki (Maksu - ja Tolliamet 2019). Luba väljastatakse liidu isikule, kes esitab tagatise ning suudab tagada toimingute nõuetekohase läbiviimise. Lisaks taotlusele tuleb järelevalve meetmete kokkuleppimiseks esitada tollile RM määruse nr 4 §-s 4 nimetatud dokumendid.

Kui kaup saabub transiitprotseduuriga, peab ajutise ladustamise omanik olema ka volitatud kauba saaja.

DA artiklis 115 nimetatud koha heakskiit antakse MTA poolt volitatud kaubasaaja loa osana või eraldi otsusena. Lisaks taotlusele tuleb järelevalve meetmete kokkuleppimiseks esitada tollile RM määruhes nr 4 esitatud dokumendid, kui neid ei ole juba esitatud muu taotluse osana (nt volitatud kaubasaaja). Kauba ajutine ladustamine heakskiidetud asukohas on lubatud, kui (Maksu - ja Tolliamet 2019):

1. Taotleja on liidu isik.
2. Taotleja tagab toimingute nõuetekohase läbiviimise.
3. Esitab tagatise tekkida võiva tollivõla katteks.
4. Heakskiidetud asukoht võimaldab teostada tollijärelevalvet.

5. Kaup deklareeritakse tolliprotseduurile hiljemalt järgmisel päeval pärast selle esitamist tollile.

Toll väljastab kõikide tingimuste täitmisel tähtajatu loa ajutise ladustamise koha pidamiseks. Heakskiidetud asukoht määratakse otsusega või muu loa osana. Ajutise ladustamise koha pidamise õigust on keelatud teisele isikule üle anda, selleks peab olema loa omanik.

Tolliprotseduuri tolliladustamist rakendatakse, kui soovitakse (Maksu - ja Tolliamet 2019):

1. Edasi lükata kauba importimisel maksude tasumist (tollimaks, käibemaks, aktsiisimaks).
2. Edasi lükata järgneva tollikäitlusviisi rakendamist (kaupadele tolliladustamise rakendamine ei ole tähtajaliselt piiratud).
3. Re-eksportida ühenduseväliseid kaupu (nt tegutsemise vahelaona).
4. Lisaaega impordinõuete täitmiseks (litsentsid jne).
5. Lõpetada kaupade ajutist ladustamist või eelnevat tolliprotseduuri (nt seestöötlemine).
6. Teostada kaubaga enne re-eksportimist või vabasse ringlusesse suunamist tavalisi käitlemistoiminguid.

Tolliladustamise protseduuril olevat kaupa saab ladustada tollilaona heakskiidetud kohas. Tolliladu on tollilao pidaja valduses olev tolli poolt tollilaona aktsepteeritud hoone, ruum, territoorium, vedelike ladustamiseks ettenähtud statsionaarne mahuti või punkrilaev.

Isik, kes soovib tolliladu pidada, peab taotlema selleks tolli loa. Kaupade ladustamisele suunamiseks täiendavat luba ei ole vaja. Lao pidamise oluliseks tingimuseks on tagatise esitamine ja arvestuse pidamine. Tolli loal on lubatud pidada kahte tüüpi ladusid. Avalikus tollilaos saavad kaupu ladustada kõik isikud, eratollilaos võib kaupa ladustada ainult laopidaja (Maksu - ja Tolliamet 2019). Avalikud tollilaod liigitatakse I ja II tüüpi tolliladudeks, vastavalt sellele, kes tagab tolli ees kaupade järelevalve all säilimise. Kaupadega on lubatud ladustamise ajal teha lihtsamaid käitlemistoiminguid ning kaupade ladustamise aeg ei ole piiratud.

Tolliseadus (Tolliseadus 2019) sätestab, et Vabatsiooni määrab Vabariigi Valitsus oma korraldusega, milles sätestatakse vabatsiooni valdaja nimi, asukoht, piirid ning sisse- ja väljapääsud. Vabatsoon määratakse Eesti territooriumi välispiiril asuvasse transpordisõlme või selle lähedusse. Taotluse vabatsiooni määramiseks esitab territooriumi omanik või seaduslik valdaja Rahandusministeeriumile. Vabatsiooni määramise taotlusele lisatakse: tõend territooriumi seadusliku valduse kohta; vabatsiooni määramise majandusliku vajaduse põhjendus; kavandatava tegevuse kirjeldus; vabatsiooni territooriumi asendiplaan; vabatsiooni

piiripunktide ning sisse- ja väljapääsude koordinaadid; vabatsoonis tegutsema hakkavate isikute nimekiri.

Majandusliku vajaduse kindlakstegemisel hinnatakse eelkõige, kas loodetav majanduslik kasu tuleneb otseselt soovitud tegevusest vabatsoonis või on soovitud tegevust võimalik teha ka väljaspool vabatsooni ja vabatsoon ei lisa sellele tegevusele lisaväärtust.

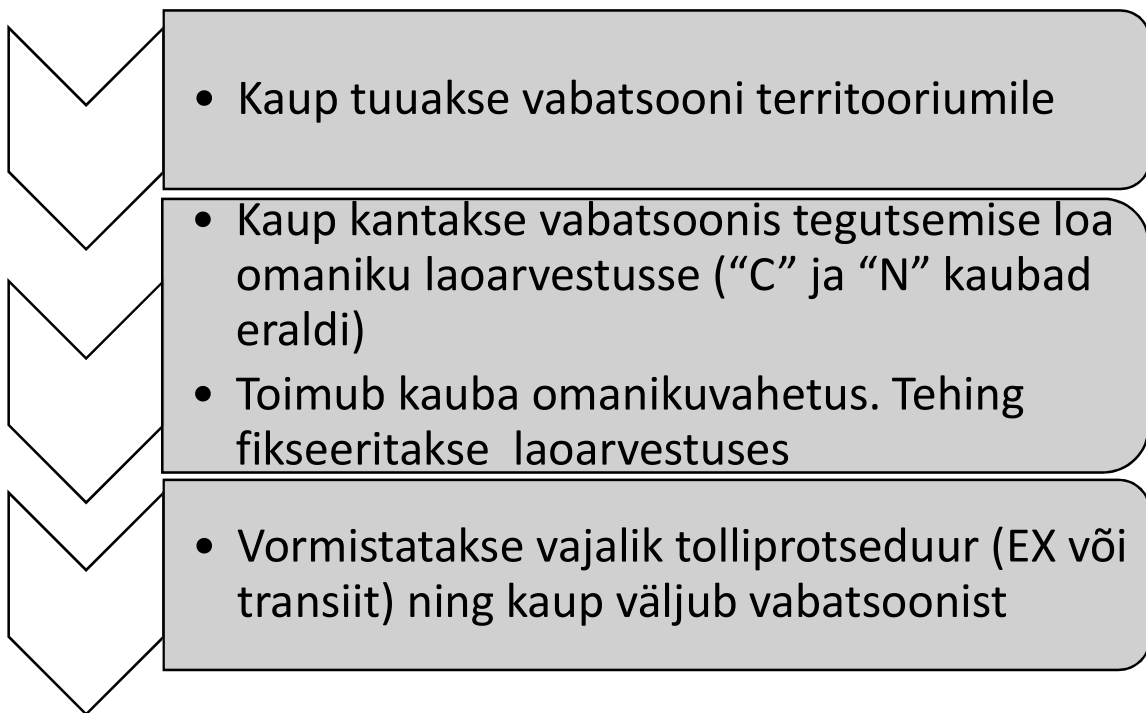
Rahandusministeerium kooskõlastab vabatsooni määramise taotluse tolliga. Toll jätab taotluse kooskõlastamata, kui (Tolliseadus 2019): tollijärelevalve teostamine vabatsoonis eeldab ebaproportsionaalseid haldusmeetmeid; vabatsoon ei vasta tollialastes õigusaktides sätestatud nõuetele.

Vabatsooni määramisest keeldutakse, kui: toll ei kooskõlasta taotlust; vabatsooni määramine ei ole majanduslikult põhjendatud. Otsus vabatsooni määramise või sellest keeldumise kohta tehakse 120 päeva jooksul taotluse saamise päevast arvates.

Vabatsoonis hoidmise ajal võib liiduvälisele kaubale rakendada ka muud tolliprotseduuri (nt seestöötlemine, lõppkasutus, vabasse ringlusse lubamine) vastavalt kõnealuse protseduuri tingimustele. Muu protseduuri rakendamisel ei loeta kaupa enam vabatsooniprotseduurile suunatuks (LTS art 247 lg 1).

Juhul, kui kauba vabatsooni toomise eesmärgiks ei ole selle pikaajalisem ladustamine, vaid vabatsooni (lao või sadama) territooriumi kasutatakse lühiajaliselt üksnes logistilistel põhjustel saab toll lubada nn kauba ümberlaadimist. Kauba ümberlaadimise all mõeldakse kauba ümberlaadimist selle vabatsooni territooriumile toimetanud transpordivahendilt otse lao või sadama territooriumil või pärast lühiajalist ladustamist teisele transpordivahendile kauba vabatsoonist väljaviimiseks. Kauba ümberlaadimine on lubatud nii liidu kui ka liiduvälisele kaubale ja kõigile transpordivahendi liikidele (võrdluseks, et ümberlaadimine sisenemisformaalsuste raames on lubatud ainult laevalt laevale). Kauba ümberlaadimisega seotud ladustamist loetakse toimingu lahutamatuks osaks. Kauba ümberlaadimisel ei pea seda kaupa laoarvestusse kandma. Kõik toiminguga seotud dokumendid peavad olema tollile kättesaadavad (nt laeva manifest, transiiddeklaratsioon, kliendi tellimus kauba ümberlaadimiseks, mõõteraport jne). Kauba ümberlaadimise õigus ja tingimused sätestatakse operaatori töökorralduses. Piiraeg kauba ümberlaadimiseks sätestatakse individuaalselt, lähtudes operaatori tehnoloogilisest protsessist, kuid üldjuhul ei tohiks see ületada 3 päeva. Põhjendatud juhul saab tähtaega pikendada. Ümberlaadimisest ei pea tolli eraldi teavitama, kui see on vabatsoonis tegutsemise looga lubatud. Ümberlaadimist antud punkti kontekstis ei lubata

vabatsooni toimetatud kütuseaktsiisiga maksustatavate pakendamata vedelikele, kuna nende osas kehtib kauba statsionaarses mahutis mõõtmise nõue (Maksu - ja Tolliamet 2019).



Joonis 4. Kauba sisenemine vabatsooni (autori koostatud)

Kaup kantakse laoarvestusse (C ja N kaubad eraldi, C tähendab siis liidu kaupu ja N tähendab liiduväliseid kaupu) ning seejärel toimub kauba omanikuvahetus. Vormistatakse vajalik tolliprotseduur, kas siis eksport või transiit ning kaup väljub seejärel vabatsoonist.

Tavalised käitlemistoiimingud vabatsoonis ladustatud kaubaga on lubatud teostada DA art 180 lisas 71-03 nimetatud käitlemistoiiminguid. (vt lisa 3)

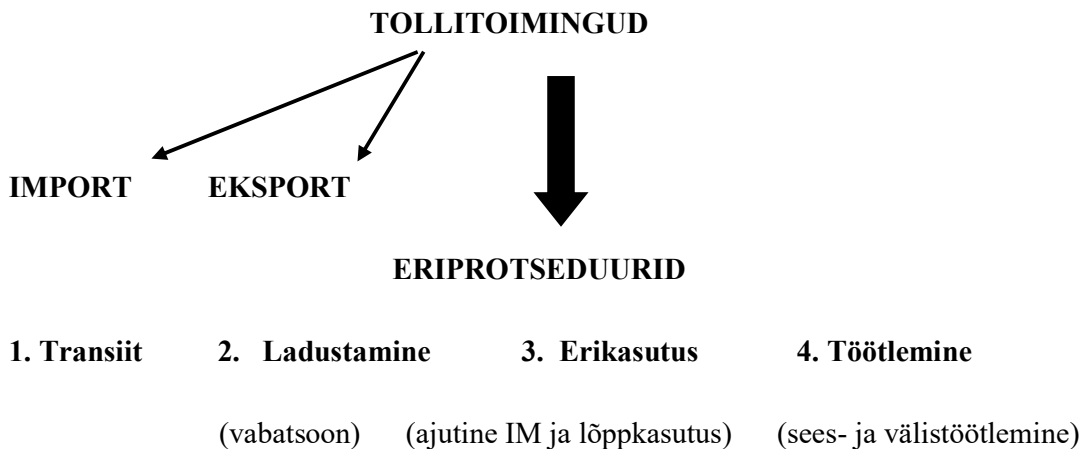
Kui toiming on lubatud vabatsoonis tegutsemise loaga, siis pole vaja igakordselt toimingu tegemisest teatada (Maksu - ja Tolliamet 2019).

Kaubaga tehtud toimingud peavad kajastuma ka operaatori laoarvestuses, v.a kui isik on vabatsoonis tegutsemise loaga vabastatud toimingu kajastamisest laoarvestuses.

Liiduvälise loomse päritoluga kauba üldpõhimõte on järgmine: toidukaup tuleb kontrollida liidu tolliterritooriumile toimetamisel. Loomse päritoluga kaup on elusloomad ja loomsed saadused: liha ja lihatooted, piim ja piimatooted, kala ja kalatooted, muna ja munatooted, mesi ja mesindussaadused. Loomse päritoluga kauba vormistamise ja kontrollimise erinevused

sõltuvalt kauba tolliterritooriumile toimetanud transpordivahendi liigist (Maksu - ja Tolliamet 2019):

1. Otse vabatsiooni sisenemine meritsi. Meritsi saabuv kaup peab läbima veterinaarkontrolli enne vabatsioonist väljumist. Kontrolli teostab ja väljastab vajalikud dokumendid tunnustatud piiripunkti veterinaarkontrolli järelevalveametnik.
2. Vabatsiooni sisenemine maantee- ja raudteetranspordiga. Loomse päritoluga kaup, mis siseneb vabatsiooni maantee- või raudteetranspordiga läbib enne vabatsiooni operatori lattu vastuvõtmist veterinaarkontrolli piiripunktis. Kauba esitamist veterinaarkontrolli ning vastava kontrolli teostamist piiripunktis tõendab loomsete saaduste puhul piiripunkti veterinaarjärelevalve ametniku poolt täidetud Ühtne Sisseveo Veterinaardokumendi (ÜSVD) II osa originaal. Kõik veterinaarkontrolli toiminguid kajastavad märked transpordi saatedokumentidel peavad olema kinnitatud vastavate veterinaarjärelevalve pitsatitega. Üksnes pitsatite olemasolu saatedokumentidel ei tõenda imporditava kaubasaadetise veterinaarkontrolli läbimist piiripunktis ega kauba vastavust nõuetele.



Joonis 5. Erinevad tollitoimingud (autori koostatud)

Tollitoimingud jaotatakse kolme gruppi: import, eksport ja eriprotseduurid. Eriprotseduurid jagunevad omakorda neljaks: transiit (mille alla kuulub välis- ja sisetransiit), ladustamine (mille alla kuulub tolliladustamine ja vabatsioonid), erikasutus (mille alla kuulub ajutine import ja lõppkasutus) ja töötlemine (mille alla kuulub sees- ja välistöötlemine).

Välja arvatud transiidiprotseduuri puhul ja ilma et see piiraks artikli 254 (DA, lõppkasutus) kohaldamist, lõpetatakse eriprotseduur, kui protseduurile suunatud kaup või töödeldud toode suunatakse järgmisele tolliprotseduurile või kui kaup on liidu tolliterritooriumilt välja viidud

või on jäägitult hävitatud või riigile loovutatud kooskõlas artikliga 199 (DA, kauba loovutamine).

Toll lõpetab transiidiprotseduuri, kui lähtetolliasutuse ja sihttolliasutuse käsutuses olevate andmete võrdlemise põhjal saab kinnitada, et protseduur on nõuetekohaselt lõpetatud. Toll võtab kõik vajalikud meetmed, et lahendada selle kauba olukord, mille puhul ei ole protseduur ettenähtud tingimustel lõpetatud. Protseduuri lõpetamine toimub kindlaksmääratud tähtaja jooksul, kui ei ole sätestatud teisiti.

Töös on ka välja toodud erinevate ladustamisprotseduuride võrdlus (vt lisa 4). Vabatsoonil on nii mõnedki eelised võrreldes teiste ladustamisprotseduuridega. Kõige suuremaks erinevuseks on see, et vabatsooni ei loeta tolliterritooriumi alla. Nii vabatsoonis kui ka tollilaos on omanikuvahetus lubatud, ajutise ladustamise kohas omanikuvahetuse teostamine võimalik ei ole. Samuti on vabatsooni ja tollilao puhul lubatud tavalised käitlemistoiimingud, mis on välja toodud DA artiklis 180. Ajutise ladustamise korral on lubatud ainult sellised toimingud, mis on vajalikud kauba muutmata kujul säilimiseks, muutmata selle välimust või tehnilisi näitajaid (LTS art 147). Tollilaos ja vabatsoonis ei ole ladustamise tähtaeg piiratud, ajutise ladustamise korral on ladustamise tähtaeg 90 päeva.

2. VABATSOONIDE JÄTKUSUUTLIKKUS EESTIS

2.1. Vabatsooni operaatorite tegevused vabatsoonis (põhilised kaubagrupid)

Andmete kogumiseks kasutati kvantitatiivset meetodit ankeetküsitlust. Ankeetküsitluse kasuks otsustati peamiselt sel põhjusel, et sooviti koguda informatsiooni paljudelt respondentidelt ja see andmekogumismeetod osutus kõige otstarbekamaks vahendiks operaatorite seas. Ankeet koostati vabas vormis, mille peamiseks eesmärgiks oli saada rohkem infot operaatorite tegevuste kohta. Ankeet püüab välja tuua operaatorite põhifookuse ning nende olulisuse vabatsoonides (kuna ettevõtted on siiski rahvusvahelised ning neil on ka allüksusi teistes Euroopa riikides). Küsimustiku moodustamisel suheldi mitmete antud valdkonna spetsialistidega. Ankeet koosneb 1-4 küsimusest, mille hulgas leidub enamasti lahtiseid küsimusi ehk siis küsitlus sisaldab enamasti vabas vormis vastust nõudvaid küsimusi. Lahtised küsimused annavad võimaluse vastajal väljendada oma tegelikku arvamust. Tegemist on kirjeldava analüüsiga.

Nagu eespool juba selgus, vabatsoonid annavad ettevõtjatele võimaluse oma raha säästa. Erinevad riigid saavad muuta oma investeerimiskeskonna atraktiivsemaks ja läbi selle soodustada ettevõtlust, mis tooks rohkem ettevõtteid ka vabatsoonidesse.

Majandusinimesed leiavad, et vabatsoonid on probleemseks kohaks ülemaailmses kaubanduses (Fuller 2019). Ühelt poolt hinnatakse neid kõrgelt nende panusega kaubanduse hõlbustamiseks, kuid teiselt poolt kritiseeritakse neid haavatavuste eest, mis soodustavad ebaseadusliku kaubanduse paljusid vorme ja muud ebaseaduslikku tegevust. Nad on ka välja toonud mõned põhikohad, kus vabasoone täiustada ja kindlamaks muuta: esiteks toll, tuleb veenduda, et on olemas tolliasutus igas piirkonnas ja et kohalik õiguskaitse omab õiguslikku luba teostada igal ajal vabatsoonis hoitavate kaupade kohta kontrolli; teiseks on väga oluline nende kontrollide läbiviimine, paljudes riikides on juba olemas seadused ebaseadusliku kaubanduse vastu võitlemiseks. Paljudes vabatsoonides on aga lihtsalt pinnapealne kontroll või puudub see üldse; kolmandaks probleemiks on korrupsioon, mis võimaldab ebaseaduslikku kaubandust, mida rohkem seda vähendatakse, nii sees kui ka väljaspool vabasoone, seda tõenäolisem on, et ebaseadusliku kaubavahetuse maht langeb; viimasena on välja toodud infrastruktuur, olgugi, et tugev infrastruktuur ei kaitse ebaseadusliku kaubanduse eest on ta siiski oluline aspekt kuna nõrk infrastruktuur tekitab haavatavaid kohti, mida on lihtne ära kasutada.

Alljärgnevalt on välja toodud põhilised vabatsoonides kehtivatest soodustustest, millest räägitakse põhjalikumalt ka peatüki lõpus ning siis tuuakse välja ka teisi erinevaid soodustusi ja eeliseid. Kauba paigutamine vabatsooni võimaldab (Silport 2019):

1. edasi lükata kauba importimisel kogutavate tasumist;
2. edasi lükata kaubanduspoliitiliste meetmete rakendamist (nt impordi litsentsid) kuni kauba vabasse ringlusse lubamiseni või mõnele muule tolliprotseduurile suunamiseni;
3. ladustada Eestit läbivaid ühendusväliseid kaupu (vältides maksude tasumist ning kaubanduspoliitiliste meetmete rakendamist); rakendada eksporditoetuste alla kuuluva ühenduse kauba suhtes selle vabatsooni toimetamisest tulenevalt kauba ekspordi tolliprotseduuriga kaasnevat meetmeid (nt eksporditoetuste väljamaksmine);
4. võõrandada vabatsooni paigutatud kaupa soodsatel tingimustel.

Esiteks, kauba paigutamine vabatsooni võimaldab lükata edasi impordimaksude tasumist (Nath 2013, pp. 203-218). See soodustus on väga kasulik siis, kui ettevõtjal puudub kauba toimetamise hetkel maksude tasumiseks vajalik rahasumma. Samuti on see suureks abimeheks nendele, kes on ostnud kaupu, aga ei saa neid kohe realiseerida, sest ostjat pole veel leitud. Ettevõtja paigutab kauba vabatsooni, ei pruugi kohe maksta impordimaksu, kuni on leidnud oma kaubale ostja. Kui ta on selle ostja endale leidnud müüb ettevõtte oma kauba, raha laekub arvele ja ta maksab ära kõik vajalikud maksud. Selle meetme rakendamisega ei kaasne tõsiseid riske riigi jaoks, kuid ettevõtjale see on väga hea võimalus oma kaubavoogude efektiivsemaks korraldamiseks. Vabatsoon ettevõtja jaoks on nagu kaupade konsolideerimiskeskus, mis võimaldab kauba võõrandada peale ostja leidmist.

Teiseks, kauba paigutamine vabatsooni võimaldab lükata edasi kaubanduspoliitiliste meetmete rakendamist (nt impordi litsentsid) kuni kauba vabasse ringlusse lubamiseni või mõnele muule tolliprotseduurile suunamiseni (Nath 2013, pp. 203-218). Kui tarnitud kauba puhul kehtivad koguselised piirangud, importimisel tuleb esitada impordilitsents (nt Põhja-Korea päritolu teatavatele tekstiilitoodetele), niisuguse kauba paigutamine vabatsooni võimaldab lükata edasi litsentsi esitamist. Kui koguseline kvoot on juba selleks ajaks suletud, siis ettevõtte võib paigutada kaupa vabatsooni, ära oodata kuna kvoot jälle avaneb ja siis lasta kaup vabasse ringlusse. Riigi jaoks kahjumit ei ole, sest tegu on ainult ajalise viivitusega, ettevõtte aga saab vältida erinevaid lisakulutusi, mis võiksid tekkida näiteks vajadusest kaup tagasi saata.

Kolmandaks, see võimaldab ladustada Eestit transiidina läbivaid liiduväliseid kaupu, samal ajal vältides maksude tasumist ning kaubanduspoliitiliste meetmete rakendamist. Eestimaa geograafiline asukoht on soodne transiidi- ja logistikaärile, seega on vabatsooni kasutamise

võimalus Eesti majandusele väga kasulik (Kashiha 2016). Riigi jaoks tähendab see majanduse kasvu, sest ettevõtted, mis tegelevad transiidiariga, kasutavad head võimalust, nad hakkavad kasutama riigi infrastruktuuri ja tegema investeeringuid selle arendamiseks ja uuendamiseks.

Neljandaks, see võimaldab rakendada eksporditoetuste alla kuuluva liidukauba suhtes selle vabatsooni toimetamisest tulenevalt kauba ekspordi tolliprotseduuriga kaasnevaid meetmeid, näiteks eksporditoetuste väljamaksmine (Maksu - ja Tolliamet 2019). Mõned kaubad (nt suhkur, piim- ja piimatooted, vein jms) sattuvad EL Komisjoni määruse (800/1999/EÜ) alla, mis kehtestab eksporditoetuse/eelfinantseerimise maksmise korra, seega sellise kauba paigutamine vabatsooni tähendab, et ettevõtja saab toetuse riigi poolt (Nath 2013, pp. 203-218). See variant on eriti kasulik neile, kes regulaarselt tegeleb määruses kirjeldatavate toodete eksportimisega. Näiteks, ühise põllumajanduspoliitika alla kuuluva kauba (nn CAP kaup) paigutamine vabatsooni eksportimise eesmärgil võimaldab eksporditoetuse kättesaamist vaatamata sellele, et kaup on veel EL territooriumist lahkumata.

Vabatsoonides on palju erinevaid ettevõtteid. Need ettevõtted on nii erineva suurusega kui ka suunitlusega. Suuremad ettevõtted laiendavad pidevalt oma vabatsooni alal olevat valdust – rajavad uusi ehitisi ja hoidiseid/mahuteid.

Nagu eespool juba selgus, siis vabatsoonis tegutsemiseks on vajalik luba, mille väljastab Maksu - ja Tolliamet. Maksu - ja Tolliameti andmetel on hetkel 26 ettevõttel luba vabatsoonis tegeleda. Millised on siis nende ettevõtete põhilised tegevused vabatsoonis? (vt lisa 1)

Üheks suurimaks ettevõtteks on Silsteve AS, mis tegutseb Sillamäe vabatsoonis. Silsteve pakub stividoriteenuseid laevadel, vagunites ja treileritel transporditavatele kaupadele ning käitleb järgmisi kaupu (Silsteve AS 2019):

1. üldkaup (kaup big-bag-ides, kaup alustel, pakendatud kaup, ehitusmaterjalid jms)
2. puistekaup (vanametall, turvas, killustik jms.)
3. ümarpuut, puidutooted
4. sõidua autod ja veerevtehnika
5. ro-ro kaubad
6. ülegabariidilised ja mittestandardised kaubad
7. konteinerid

Silsteve pakub klientidele Sillamäe sadamat läbivate kaubavedude korraldamise täisteenust, mis hõlmab endas mere-, raudtee-, ja autovedude korraldamist koos terminaliteenustega ja

dokumentide vormistamisega. Silsteve pakub ka erinevaid tolliteenused, mille hulka kuuluvad (Silsteve AS 2019):

1. tollivormistused (import -, eksport -, transiideklaratsioonid)
2. Venemaa tolli eelinformeerimise teenus (protseduur on kohustuslik alates 17.06.2012)
3. vabatsooni teenused (0%-lise käibemaksuga kaupade vöörandamine jm.)
4. tollikohustuste ja –maksude maksetähtaja pikendamine
5. printsipaali teenus
6. dokumentide vormistamine (arved, saatelehed, TIR, CMR, sertifikaadid, laevadokumendid jms.)
7. konsultatsioonid seoses tolliga

Tolliteenuseid osutatakse Sillamäe Truckstop administratiivhoones 1.korrusel (teenindusboksid 1-3) . Truckstop on Sillamäel 2011.a avatud Narva-Ivangorodi piiriületust ootavate veokite parkla.



Joonis 6. Silsteve AS laod Sillamäe vabatsoonis (Silsteve AS 2019)

Teiseks suureks ettevõtteks on AS Alexela Sillamäe, mille terminal on oma piirkonna üks paindlikemaid ja mitmekülgsemaid terminale, mis suudab aasta ringi teenindada kuni 100 000 DWT tankereid. AS Alexela Sillamäe on AS-i Alexela Logistics tütarettevõtte, mis hoiustab

tumedaid naftasaadusi ja põlevkiviõli (AS Alexela Sillamäe 2019). Sillamäe terminal korraldab naftasaaduste transiiti ning Eestis toodetud põlevkiviõli eksporti. Terminal võtab vastu meritsi, raudteevagunite või tsisternautodega saabuva kauba, ladustab selle tolli- või aktsiisilao mahutites ning väljastab kauba tankeritele või muudele kliendi vajadusest lähtuvatele transpordivahenditele.



Joonis 7. Alexela Logistics struktuur, mille hulka kuulub ka AS Alexela Sillamäe. Joonisel on välja toodud ka erinevad kaubagrupid. AS Alexela Sillamäe tegeleb põhiliselt tumedate naftasaaduste ja põlevkiviõli transiidi ning ladustamisega (AS Alexela Sillamäe 2019)

Kolmanda suurettevõttena võib välja tuua ettevõtte nimega AS DBT, mille alla kuuluvad puiste- ja vedelate keemiakaupade terminalid. Üheks terminaliks on BCT terminal, mis on mõeldud vedelate keemiakaupade ladustamiseks ning ümberlaadimiseks. See terminal asub just Sillamäe vabatsooni territooriumil. 2009. aastast alates pakub terminal oma teenuseid veeldatud ammoniumi ja vedelate keemiakaupade (peamiselt vedela kompleksvætise UAN) omanikele aastaringselt navigeeritava Sillamäe sadama tolli vabatsoonis, mis asub vaid 25 km kaugusel Eesti – Venemaa piirist. Terminal suudab aastas käidelda kuni 1,5 miljonit tonni veeldatud ammoniumi ja kuni 1,85 miljonit tonni vedelat kompleksvætist UAN'i. Teiseks terminaliks on DBT terminal Muuga sadamas, mis on üks kõige paremini tehniliselt varustatud ning modernsemaid terminale kogu Euroopas (AS DBT 2019). Terminal on mõeldud nii meritsi, raudtee või maantee kaudu sissetuleva kauba ümberlaadimiseks. Sadama tollivabas tsoonis asetseva terminali peamiseks äritegevuseks on puiste- ning üldkaupade ümberlaadimine. Kogu kaubavoost valdava osa moodustavad mineraalvætised. Tänu heale asukohale Ida-Lääne

suunaliste transiidi-teede lõikumisel Muuga sadamas, on terminal eriti atraktiivne nende mineraalväetiste tootjate jaoks, kes asuvad Venemaa loode või keskosas. Kauba transpordi ja logistika korraldamise suhtes terminali poolt pakutav teenuste kompleks, k.a. kvaliteetsete mineraalväetiste segude valmistamine, kindlustavad kauba kiire ja eduka liikumise kogu transpordiahelas.

Ka EuroChem Terminal Sillamäe asub vabatsooni alal. EuroChem on üks maailma juhtivaid mineraalväetiste tootjaid ja on kasumlikkuse poolest üks kolmest Euroopa ja kümnest maailma suurimast tootjast (EuroChem Terminal Sillamäe AS 2019). EuroChem pakub erinevaid lämmastikväetisi (ammooniumnitraat, kaltsiumammooniumnitraat, karbamiidi ammooniumnitraadi lahus, veevaba ammoniaak, karbamiid), erinevaid fosfaate (monokaltsiumfosfaat hüüdnimega MCP ja kaltsiumvesinikfosfaat), tööstuslikke happeid (lämmastikhape, fosforhape, väävelhape), tööstuslikke gaase (vedel argoon, tahke süsinikdioksiid, vedel süsinikdioksiid) ja ka tooreid materjale (rauamaak, alumiiniumfluoriid). Selle ettevõtte äri on tingitud maailma kasvavast vajadusest toidu järele ja nende eesmärk on lihtne: aidata maailma põllumajandustootjatel parandada saagikust ja kvaliteeti.



Joonis 8. EuroChem Terminal Sillamäe (EuroChem Terminal Sillamäe AS 2019)

Pikaajaline ettevõtte Sillamäe vabatsoonis on Norwes Metall AS, kes alustas oma tegevust juba 1998. aastal. Neil on olemas mitmesugused seadmed erinevate metalltoodete tootmiseks.

Ettevõtte peamised tooted on vahetatavad-, ja konkslift konteinerid, prügipressid (Norwes Metall AS 2019). Ettevõtte tegeleb samuti eri teraskonstruksioonide tootmisega ehitusfirmade-, keemiatööstuse- ja muude sektorite jaoks: mahutid, reservuaarid, tsisternid, konveierid, farmid, postid, muud spetsialiseeritud seadmed. Atraktiivne hind, hea kvaliteet ja kaasaegsete seadmete kasutamine tagab Rootsi, Soome, Norra ja teiste Euroopa riikide tarnitud toodete kõrgem konkurentsivõime.

Muuga vabatsooni territooriumil asuv HHLA TK ESTONIA AS pakub kliendile transiitkauba läbi sadama liigutamise kogu teenusspektrit „ühe akna“ põhimõttel. Nad on tehnoloogiliselt oma tegevusala absoluutsete tippude seas. Laevade teenindamiseks kasutatakse kõige kaasaegsemat tehnikat ning laadimistehnoloogiaid. Teenindatakse igapäevaselt laia merelaevade ja –kaubaliikide spektrit, sh RO-RO ja LO-LO laevad, üldkauba, puist- ja konteinerveoseid (HHLA TK Estonia AS 2019).

HHLA TK Estonia AS eriliigilised terminalid võimaldavad neil tegutseda universaalse operaatorina. Neil on võimalik laadida, lossida ja ladustada erinevaid veoseid: konteinereid sealhulgas refkonteinereid; tükikaupa, puistlaste, segalaste, hoiustamisel kindlat temperatuurirežiimi vajavaid veoseid. Firma tootmises, laovarvestuses ja raamatupidamises on kasutusel spetsiaalne tarkvara, mis on ühendatud ühtseks infosüsteemiks. Klientidel on võimalik jälgida oma kaupade seisu nende laos ning anda laadimis / lossimiskorraldusi olles ühendatud nende infosüsteemiga intraneti kaudu.

Veoste töötlemise ja ladustamise käigus pööratakse nende juures suurt tähelepanu ka veoste puutumatusse ja säilivusele. Terminalides on kõrge turvalisuse tase, territooriumil on lisaks tehnilisele valvele ka 24/7 töötav mehitatud valve. Kogu Transiidikeskuse terminali- ja laoala katab ööpäevaringselt toimiv laitmatu turvasüsteem, mis välistab kauba varguse või kadumise või muud teod, mis seaksid ohtu kauba terviklikkuse ja puutumatusse (HHLA TK Estonia AS 2019). Terminale ja laoalaid ümbritsevad piirdeaiad, mis on varustatud elektrooniliste jälgimisseadmete ja muu valvetechnikaga – lisaks töötab ka füüsiline turvameeskond. Ligipääsu terminalide ja laoaladele kontrollitakse rangelt ja eriasukohtadesse ligipääsuks on vaja vastavaid lube.

Kõik olulised tegevused terminalides toimuvad vastavate, täpselt defineeritud protseduuride järgi ja ettevõtte käsutuses olevat tehnikat inspekteeritakse pidevalt – seda nii vastavate elektrooniliste järelevalvesüsteemide kui ka füüsiliste inspektorite poolt.

Olulist osa HHLA TK Estonia AS terminalide konkurentsieelises mängib Eesti geograafiline asukoht – paljudest teistest maailma riikidest eristab neid asjaolu, et asutakse kaubateede sõlmpunktis. Selliseid on vahel sõjalises mõttes nimetatud ka “kägistuspunktideks”, sest neid kinni pigistades võib olulisel määral kaubavahetust halvata (HHLA TK Estonia AS 2019). Näiteks Bab-el-Mandebi väin Jeemeni, Araabia poolsaare, Eritrea, Djibouti ja Põhja-Somaalia vahel, mis oli strateegiline logistiline punkt aastatuhandeid Vahemere ja India ookeani vaheliste kaubavoogude transiidis. Geopoliitikas räägitakse täna palju Hormuzi väinast, mis on ainus meritsi väljapääs maailmaturule Pärsia lahest puuritavale naftale. Tallinna ja Muuga sadama kaudu pääsevad paljud Vene kaubad maailmaturule ja maailma kaubad Vene turule.

HHLA TK Estonia AS terminalid on selle sõlmpunkti ühed juhtoperaatorid. Nii osaletakse oma oskusteabe, tipp tehnoloogia ja personaliga tarneahelas, mis peale konteinerterminali hõlmab laevaliine (kes korraldab konteinerite saabumise Muuga terminali), Eesti Raudtee ja erasektori vagunipargiettevõtteid (kelle veeremitel kaup liigub), Eesti ja Venemaa poolel tegutsevad raudteeoperaatorettevõtted ning ekspediitorid (kes logistilise tervikpildi eest vastutavad), kuid ka autotranspordiettevõtteid. Nii väljuvad Transiidikeskuse konteinerterminalist kasvõi ööpäevaringselt plokkrongid, mis liiguvad tõrgeteta ja graafikute alusel Moskvasse või marsruutrongidena Kesk-Aasia riikidesse, nagu näiteks “Baltica Transit” ja “Zubr”.

Teenused, mida siis kokkuvõttes pakutakse (HHLA TK Estonia AS 2019):

1. Kaupade laadimine/lossimine (konteinerid, üldkaubad, refkaubad, vanametall);
2. Ladustamise teenused vabatsoonis;
3. Kaupade komplekteerimine ja ümberlaadimine;
4. Ekspedeerimine;
5. Kaupade omanikuvahetus vabatsoonis;
6. Kaupade ost-müük;
7. Lisandväärtuse andmine;
8. Laadimistehnika rent, hooldus ja remont;
9. Laohoonete rent;
10. Muud ühised arendused koos klientide ja koostööpartneritega meie terminali alal.

Muuga vabatsooni territooriumil asuv Firma “Komer AS” eksisteerib logistikateenuste turul juba üle 20 aasta ning on endale ammugi teinud nime juhtiva tollimaaklerina Eestis. Eelise teiste logistikaettevõtete ees annab neile soodne asukoht Muuga sadama territooriumil Eestis, mis garanteerib suure kiiruse kaupade tarnimisel maailma mistahes punkti (Komer AS 2019):

1. Tollivaba tsoon. Tolliprotseduuride ja tollidokumentide lihtsustatud kord. Transiidi vormistamise lihtsustatud kord.
2. Aastaringne navigeerimine. Sadama akvatoorium ei külmu isegi talveperioodil.
3. Mugav infrastruktuur. Kaks raudteeharu lao territooriumil. Kolm kaid pikkusega 630 meetrit. Mugav maanteeühendus Konteinerite depoo, mis võimaldab mahutada kuni 1500 TEU.

Uusima tehnoloogilise seadmestiku kasutamine, mis võimaldab maksimaalse kiirusega teostada kaupadega kõiki operatsioone (Komer AS 2019):

1. Kaasaegne seadmestik. 20 portaalset kraanat tõstevõimega 6 kuni 40 tonni. Pukk-kraana KCK-32 ning laadurid tõstevõimega 1,8 kuni 28 tonni.
2. Kaupade käitlemise kiirus. Me suudame üheaegselt maha laadida-peale laadida 18 kaetud vagunit, poolvagunit või platvormi, rakendada üheaegselt 12 laadimis-„gate“-i autotranspordi vastuvõtuks, laadida üheaegselt tühjaks kuni 10 konteinerit. See annab võimaluse teenindada oma kliente maksimaalselt kiiresti ja kvaliteetselt.

Kõige laialdasemad võimalused kaupade hoidmiseks ja nende kohta kauba-saatelehtede vormistamiseks:

- Hoidmise usaldusväärsus. Ladude üldpindala moodustab enam kui 100 000 m². Kaetud laoruumide on pindalaga enam kui 45 000 m² ja lisaks sellele veel platsid lahtiseks hoiustamiseks.

Ettevõtte eksisteerib alates 1994. aastast ning on õigusega uhke oma unikaalsele kogemusele logistikateenuste osutamise sfääris rahvusvahelisel tasandil, teostades igapäevaselt kaupade transportimist mistahes maailma riigist mistahes riiki.

Oluliseks on logistikateenuste osutamise kogemus. Firma Komer AS kuulub logistikaettevõtete rahvusvahelisse gruppi ning pakub täielikku kompleksi logistikateenuseid Eestis, Soomes, Itaalias, Saksamaal, Veenmaal. Omab isiklikku transpordiettevõtet Esterson OÜ.

Ära peab märkima ka teenuste osutamise rahvusvahelisel tasandil. Kõiki teenuseid osutatakse kolmes keeles: vene, inglise ja eesti keeles. Tänu laiale partnerite võrgustikule ja konsolideeritud ladude soodsatele asukohtadele erinevates riikides on neil võimalik ühendada kaubavedude laia geograafiat ja tarnete optimaalseid tähtaegu.

Firma "Komer AS" tollilaoteenused Eestis (Komer AS 2019):

1. käsitsi ja mehhaniseeritud pealelaadimine ja mahalaadimine;
2. erineva ohuklassiga kaupade pealelaadimine ja mahalaadimine, hoidmine;
3. erinevate gabariitidega pealelaadimine ja mahalaadimine, hoidmine;
4. kohustuslikule veterinaarkontrollile kuuluvate kaupade pealelaadimine ja mahalaadimine, hoidmine;
5. kaupade kinnitamine avatud platvormidele, poolvagunitesse ja kaetud vagunitesse;
6. kaupade fotografeerimine ja kaalumine;
7. komplekteerimisteenused: kaupade ümberkomplekteerimine, sorteerimine, pakkimine ja kaubaalustele paigutamine;
8. kaupade suletud hoidmine madala temperatuurirežiimi tingimustes (+2...+10°C);
9. konteinerite hoidmine (koormatud või tühjades);
10. kogu kauba saatedokumentatsiooni vormistamine kaupade saatmiseks maailma mistahes riiki.

Juba kõikide nende ettevõtete tegevusvaldkonda ning staaži vaadates nii Eestis kui ka rahvusvahelises mõistes, siis tuleb välja, kui oluline on nende ettevõtete tegevus meie vabatssoonides. Suurte tootjate ja üksikisikute vahel võib iga suurusega importija või eksportija kasutada vabatsiooni. Paljud ettevõtted ei ole siiski teadlikud suurest kulude kokkuhoiust ja muudest eelistest, mida nad saavad vabatsiooni kasutamisel. Vabatssoonide kasutamisega kaasnevad eelised varieeruvad sõltuvalt ettevõtte tegevuse liigist ja tollilt taotletud volitustest. Vabatsioonid võivad anda mõned neist või kõik järgmised eelised:

1. Tollimaksu vabastus - Reekspordile ei ole kehtestatud ühtegi tollimaksu ega kvoodi tasu (erand kehtib NAFTA alusel ekspordi kohta Kanadasse ja Mehhikosse). Vabatsiooni kasutades välditakse pikaajalist tollimaksude tagastamise protsessi. Ettevõtted, kes hävitavad vabatsoonis kaupu, ei maksa kauba hävitamist ja võivad kasu saada nõrga impordiga ettevõttest või tootmisprotsessidest, mis toovad kaasa suure hulga jääke.
2. Maksude edasilükkamine - Tollimaksud ja aktsiisimaksu tasumine lükatakse impordil edasi, kuni nad tsoonist lahkuvad. (Vabatsiooni kaubad võivad liikuda vabatsiooni sees, omanikuvahetusel ilma tollimaksu tasumata.) Erinevalt tolliladudest või ajutisest ladustamisest ei ole piirangut, kui kaua aega võib kaup jääda vabatsiooni.
3. Tollimaksu vähendamine - Vabatsiooni kasutajad ei ole kohustatud tasuma tööjõukulusid, üldkulusid või kasumit, mis on tingitud vabatsoonis tehtud tootmisoperatsioonidest. Tasumata impordi- või eksporditollimaksu summa tasumise kohustusest vabastamine.

4. Tariifikvoodid - Reeglina on kõikidele kolmandatest riikidest pärinevatele kaupadele Euroopa Liitu (EL) importimisel kehtestatud tollimaks, kuid teatud kaupu lubatakse mingi koguse ulatuses importida täielikult või osaliselt tollimaksust vabastatuna. Tariifikvoot ongi selleks kauba koguseks, mida lubatakse importida ELi tolliterritooriumile täielikult või osaliselt tollimaksust vabastatuna. Lisaks võib kvoote käsitlevaid sisendeid, välja arvatud teatud tekstiiltooteid, muuta või toota vabatsoonis samas kaubakategoorias, mis ei kuulu kvoodi alla.
5. Logistika - Tolli heakskiidul saavad kasutajad otsest tarnimist vabatsooni ära kasutada. Ettevõtted võivad taotleda ka luba tollitõkendite eemaldamiseks ja paigaldamiseks. Ühe kirje võib esitada seitsme järjestikuse päeva jooksul sissekannete ja ekspordi eest.
6. Muud rahalised soodustused - Sadama hooldustasu makstakse kvartali asemel impordi saabumise ajal. Kaupade töötlemise tasud makstakse ajal, mil kaup tsoonist lahkub.
7. Muud soodustused tänu vabatsoonile - Efektiivne varude kontroll ja turvalisus tagavad parema vastavuse tolli nõuetele, tollijärelevalve võib kaasa tuua turvalisuse ja kindlustuse madalamad kulud. Vabatsoonide kaupadele makstavat tollimaksu ei pea kindlustusväärtuse arvutamisel arvestama, vähendades jällegi kindlustuskulusid. Vähendatud transpordikulud võivad tuleneda ka sujuvast logistikast.

2.2. Vabatsooni operaatorite ja tolliametnike tollitoimingute analüüs

Kvalitatiivse uurimismeetodi kasutamine on sobivaim, kui uuritakse valdkonda, mille kohta eelnevalt palju ei teata või hoopis vastupidi, soovitakse uurida tähendusi, motiive, põhjendusi, mustreid jms, mis tavapäraselt jäävad standardiseeritult lähenemiste (nt küsitluse) puhul tähelepanuta. Kvantitatiivsete erinevuste leidmiseks vabatsoonide jätkusuutlikkuses kasutatakse kvantitatiivseid meetodeid, aga selleks, et saada aimu nende erinevuste tähendustest, kasutatakse kvalitatiivseid meetodeid. Kvantitatiivsed meetodid on sobivaimad, kui soovitakse võrrelda andmeid süstemaatiliselt, teha üldistusi kogu populatsioonile või testida teatud hüpoteese (Lobe, Livingstone, Olafsson & Simões, 2008: 6).

Käesolev lõputöö kajastab mitut poolstruktureeritud intervjuu põhjal tehtud analüüsi vabatsoonis tegutsevate inimestega. Uuringu läbiviimise strateegiaks valis töö autor kvalitatiivse lähenemise. Läbi viidud individuaalintervjuud võimaldasid lähtuda ette valmistatud küsimustest, andes samas võimaluse täpsustavate küsimuste küsimiseks ning küsimuste järjestuse muutmiseks.

Autor valis just need inimesed, sest nad on oma ala spetsialistid ning juba aastaid olnud vabatsoonidega seotud. Neil on tekkinud juba oma nägemus, arvamus vabatsoonidest.

Töö autor pidas intervjuud parimaks andmekogumismeetodiks oma paindlikkuse tõttu, kus eesmärk oli tekitada vastajas mugavustunne ning silmast-silma intervjuude puhul pigem jutustav õhkkond, kus isikud julgeksid end ja oma mõtteid avada. Kvalitatiivse uurimismeetodi valis töö autor teema lahkamiseks seetõttu, et see võimaldab paindlikkust ja on otseselt suunatud inimeste kogemuste, arusaamade ning tõlgenduste mõistmisele (Laherand, 2008: 177). Uuringus kasutatakse meetodina andmete kogumiseks poolstruktureeritud intervjuud. Poolstruktureeritud intervjuu oli planeeritud teemade ja küsimuste kaupa, kuid küsimuste sõnastus ja järgnevus oli vabas vormis. Intervjuu küsimused koostas lõputöö autor ise.

Valimi koostamisel pidas töö autor tähtsaks, et valimisse oleksid kaasatud nii vabatsooni operaatorid kui ka ametnikud. Valimi moodustamise kriteeriumiteks oli, et isik peab olema vabatsoonis töötanud vähemalt 1 aasta. Tegu on mugavusvalimiga, kus kõik isikud on Sillamäe vabatsoonist. Sillamäe vabatsoon on valimis seetõttu, et käesoleva töö kirjutaja töökohaks/tööpiirkonnaks on põhiliselt Ida-Virumaa.

Operaatorite ja ametnike intervjuuerimiseks plaanis töö autor algselt korraldada rühmaintervjuud. Küsimuste valimisel ja kokkupanemisel tehti kaks prooviintervjuud. Prooviintervjuude põhjal järeldas töö autor, et individuaalne intervjuu on kõige tõhusam meetod uuringus, kuna esines segavaid faktoreid.

Lõputöö autor arvab, et kui intervjuul viibib korraga rohkem inimesi, siis võivad nad hakata üksteist segama, aitama, suunama vastustega ja nende tähelepanu hajub.

Kokku tehti individuaalintervjuusid kahel päeval, mõlemal päeval mitmete vabatsooni operaatorite ja ametnikega. Intervjuud toimusid Sillamäe vabatsooni territooriumil. Intervjuude pikkused sõltusid isikute julgusest ja avatusest ning kestsid 45-60 minutit.

Tulemuste esitamisel on viidatud vastajatele lähtuvalt sellest, kas tegemist on operaatori või ametnikuga, O tähistab operaatorit ja A tähistab ametnikku ning number tähe taga tähistab järjekorranumbrit.

Uurimisküsimus nr. 1: Millised on vabatsooni plussid seoses tollitoimingutega?

Sellest küsimusest selgus, et vabatsoonil on palju erinevaid positiivseid külgi. Operaatorid arvasid, et plusse on väga palju. Enamjaolt toodi välja see, et deklaratsiooni on kõvasti vähem

võrreldes varasemaga. Ametnikud leidsid, et nende töökoormus on vähenenud ning operaatorite kontrollimine on hõlpsamaks muutunud.

A: *Transiidiprotseduuril oleva kauba sisenemisel vabatsiooni teostab ettenähtud tolliformaalsused üldjuhul volitatud kaubasaaja. Muudel juhtudel (nt TIR-märkmik, ATA-märkmik) teostab nõutavad tolliformaalsused toll selleks ettenähtud vabatsiooni pääsلاس või tolliasutuses. Transiit on lihtsam. Töökoormus kindlasti väheneb – deklaratsioone on palju vähem.*

O1: *Eelkõige suurimaks eeliseks on impordimaksude tasumise edasilükkamine. Transiitkauba käitlemisel sadamas, ettevõtte ei pea koondama lisaressursse tagatise esitamiseks. Lisaks vabatsoonis kauba käitlemine võimaldab lükata edasi kaubanduspoliitiliste meetmete rakendamist, kui need ei keela kauba sisenemist liidu tolliterritooriumile või sellelt kauba väljaviimist. See võimaldab kliendil taotleda kõik vajalikud load ja litsentsid enne kauba vabasse ringlusse vormistamist.*

O2: *Vabatsoonil on perimeeter aed ümber ja alati valvatud. Kiire vormistus ning operaatoritelt tagatist ei nõuta. Operatiivne klienditöö. Kindlasti tuleb ära märkida ka selle, et vabatsoonis on võimalik ost ja müük ehk siis omanikuvahetus. Vajadusel saab oma arve lugeda ärisaladusena ning siis ei pea seda esitama.*

O3: *Deklaratsioonid – vähem toiminguid (import 7), ei pea olema tagatist. Ei ole vaja ladustamise teadet. Sadam- süvis on suur (suured laevad ning suuremad kogused) - suur ajaline võit selle kõige arvelt.*

Uurimisküsimus nr. 2: Millised on vabatsiooni miinused?

Miinuste kohapealt oldi alguses tagasihoidlikud ning neid väga ei mainitud. Alles lisaküsimuste küsimisel hakati ka neid välja tooma. Olgugi, et vähesel määral, mis on iseenesest positiivne. Operaatorid tõid välja ametnike liigse kontrolli/reguleerimise, mis omakorda tähendab seda, et ametnikud on tublit tööd teinud. Ametnike arvates miinuseid polegi.

A: *Miinuseid või negatiivseid kohti ei tohiks olla.*

O1: *Sõltuvus venemaa turust - kaubavahetus.*

O2: *Kauba/toote segamisel nii import kui ka eksport.*

O3: *Mõne protseduuri puhul, mis on seotud liidu kauba käitlemisega on tunda üle reguleerimist.*

Uurimisküsimus nr. 3: Millised on vabatsoonis kauba kontrolli võimalused (vabatsooni sees ning kauba sisse- ja väljaliikumisel)?

Kauba kontroll vabatsoonis on ajapikku muutunud. Kuna suurema töö teevad hetkel ära erinevad programmid, siis pole pidevat kauba kontrolli vabatsooni territooriumil vaja. Vabatsooni pääslad on varustatud automaatsete süsteemidega ning ühe enam minnakse üle elektroonsetele kontrollivõimalustele.

A: *Vanasti kontrolliti mahuteid (mahutile on väljastatud pass ning selle alusel kontrolliti seda). Mahutid olid ka plommitud. Puidu puhul toimub staatuse kontroll (euroopa või kolmanda riigi). Saatelehtede olemasolu. Laevad – marine traffic, emde.ee (määrus 194 -2 tundi enne laeva saabumist peavad andmed üleval olema). Laeva lipp – kehtivad seadused laeval. Riskianalüüs meeskonna kohta. Laeva varude kontroll (alkohoolsed joogid peavad olema luku taga).*

O1: *Akrediteeritud labori analüüs. Mahutite kontroll.*

O2: *Vabatsooni pääslad on varustatud automaatse numbri tuvastuse süsteemidega, statsionaarsete kiirgusemõõtjatega ning peapääslas MTA teostab tollikontrolli väljamineva ja sissetuleva kauba üle. Kõik pääslad on varustatud videojälgimise süsteemiga (MTA-le on tagatud juurdepääs). Lisaks kõik varupääslad on suletud tollitõkendiga. Toll regulaarselt kontrollib nende korrasolekut.*

Uurimisküsimus nr. 4: Kuidas toimib senine liidu tolliseadustiku muudatus, kehtestati ühte tüüpi vabatsoonid?

Selle küsimuse juures oli palju erinevaid seisukohti. Ametnike seisukohalt on kõik muutunud, vähem tollideklaratsioone ning enam ei nõuta operaatoritelt tagatist. Enamus operaatoritest olid aga seisukohal, et nende jaoks pole midagi erilist muutunud, nemad tegutsevad samamoodi edasi.

A: *Kõik on muutunud (tollideklaratsioonid ja tagatised).*

O1: *Samad põhimõtted, midagi ei ole muutunud. I tüüp on lihtsam, lattu paigutamisel ei ole vaja lisavormistusi.*

O2: *Kuna tegutsesime koguaeg I tüüpi vabatsooni operaatorina, muudatused eriti ei mõjutanud meie tegevust.*

Uurimisküsimus nr. 5: Teie arvamus vabatsoonide jätkusuutlikkuse võimalikkusest, on vabatsoonid üldse jätkusuutlikud, põhjenda?

Vabatsoonide jätkusuutlikkuses olid nii ametnikud kui ka operaatorid ühel meelel. Mõlema arvates on vabatsoonid olulised ning neid on vaja ka edaspidi. Ametnikud leidsid, et vabatsoonid on majanduse arenguks väga olulised. Operaatorid tõid esile vabatsoonide asukoha tähtsuse.

A: *Muidugi on, majanduse jätkuks (arenguks) on see vajalik. Töökohtade loomine, käive kasvab – raha liigub.*

O1: *On küll, kõik vabatsoonid on enamasti sadamates. Kiirendab oluliselt kauba liikumist. Transiitkaubad – kaubavahetus suureneb kogu aeg. Kunagi võib tekkida parem variant, mis on veel elektroonsem – mugav ja veel kiirem.*

O2: *Jah. Vabatsoon, eriti asukohaga olulistest logistilistes sõlmpunktides on kasulik piirkonna arenguks. Vabatsooni teenustes on huvitatud välisettevõtted, kes kauplevad kolmandate riikidega.*

Uurimisküsimus nr. 6: Kuidas toimub vabatsooni laopidajate laoarvestuse kontroll?

Kohapeal olevad ametnikud väitsid, et nemad laoarvestusega väga kokku ei puutu, selleks kasutatakse Narvas olevat tolliametnikku (kes on selle valdkonna spetsialist).

A: *Narvas olev tolliametnik Vitali Poskin tegeleb sellega.*

O1: *15kuupäevaks MIKOsse, aktsiis 20. kuupäevaks. Inventuurid – laoseis ja mahutite mõõtmine.*

O2: *Vastavates rakendustes, mis on heakskiidetud MTA poolt.*

Uurimisküsimus nr. 7: Millised on peamised rikkumised, mis esinevad vabatsoonis?

Nii operaatorid kui ka ametnikud olid seisukohal, et praegusel hetkel väga palju rikkumisi ei esine. Siiski tüüpilisteks rikkumisteks on koguste erinevused kaalumisel/mõõtmisel. Ametnikud tuletasid meelde aastatetaguseid suuremaid juhtumeid.

A: *Narvas avatakse transiit – sellega eksimus (kaup ei ole veel vabatsooni jõudnud). Mahutite mõõtmise erinevused (praegu ei esine). Üks juhus, mis meelde tuleb: Alexela juhtkond ei seletanud oma töötajatele dokumentide esitamist. Teine situatsioon, mis meelde tuleb: Laevaga salakauba vedu (ULS ferry) – deklareerimata kaup.*

O1: *Koguste erinevused, millest see tingitud on ning erinevad seletamised sellega seoses.*

O2: *Siiani meil rikkumisi ei olnud.*

Uurimisküsimus nr. 8: Mida arvate uuest süsteemist (laoarvestus ja -aruandlus - LAAK, mis hakkas kehtima 01.02.2019) seoses vabatsooni laoarvestusega?

Ametnikud pole veel uue süsteemiga kokku puutunud ning ei oska selle efektiivsust hinnata. Osad operaatorid on juba uut programmi kasutanud ning kiidusõnu tuli sealt vähe. Programmiga ei olda hetkeseisuga üldse rahul kuna see tekitab palju lisatööd.

A: *Pole veel kokku puutunud.*

O1: *See tähendab suurt lisatööd, oma programm + veel LAAK (topelt töö veebikaudu käies). Ühed ettevõtjad kasutavad LAAKi, teised teisi lahendusi – programmid ei ühildu/lange kokku. Programmis tekivad pisivead – võtab aega leida neid (nt tühiku vead või kui kauba omanik on välisriigi isik, siis LAAK ei leia üles seda isikut).*

O2: *Ei ole veel sellega kokku puutunud.*

Uurimisküsimus nr. 9: Millised on vabatsooni operaatorite tegevused (põhilised kaubagrupid)?

Põhilisteks kaubagruppideks on erinevad naftasaadused ning puistekaup.

A: *Naftasaadused (toornafta, paksem nafta), põlevkiviõli, gaasiõli tankimine/vedu, puiste väetised, hakkepuut/selluloos, palgid (Hinnasse konteinerites), vanametall, konteinerterminal (kaup tuleb ja läheb sisse/välja), olme ja köögitehnika, külmutatud ammoonium (Ameerika mandrile), metanool tuleb sisse (tollitakse lahti ja läheb vabasse ringlusesse Euroopa Liitu). Suuremateks tegijateks on nt Silsteve AS, Alexela Sillamäe AS, DBT AS, Eurochem Sillamäe terminal AS, RMK.*

O1: *Vedelad naftatooted (grupp 27) – Alexela. Äädikhape, vedel väetis, bensoehape – vedel keemia kaup. Lämmastikväetis – PCT. Puistekaup, eesti vili, puit – Silsteve. Metall – Norwes metall. Ekometall.*

O2: *Lämmastikväetised ja puistekaup. Metall*

Enamikul uuringus osalenud operaatoritel ja ametnikel oli selge arusaam, et vabatsone on vaja ning vabatsioonidel on palju positiivseid külgi. Ametnikud leidsid, et neil tuleb alati kellegagi rääkida või kellelegi teenuseid osutada ning kogu aeg on inimestega tegemist. Inimene on alati teenindusprotsessi keskpunkt. Ka operaatorid on mõistva suhtumisega ning saavad ametnike tööst ja vajadusest aru. Intervjuu käigus toodi nii operaatorite kui ka ametnike poolt välja see, et transiit on muutunud palju lihtsamaks ning ka töökoormus on kindlasti vähenenud – deklaratsioone on palju vähem. Samuti toodi välja ka vabatsooni eeliseks impordimaksude tasumise edasilükkamine. Transiitkauba käitlemisel sadamas, ettevõtte ei pea koondama lisaressursse tagatise esitamiseks. Lisaks vabatsoonis kauba käitlemine võimaldab lükata edasi kaubanduspoliitiliste meetmete rakendamist, kui need ei keela kauba sisenemist liidu tolliterritooriumile või sellelt kauba väljaviimist.

Intervjuu käigus toodi välja ka see, et kauba vastuvõtmisel vabatsooni operaatori valdusse teostatakse järgmised tegevused: sõltuvalt kauba tollistaatusest esitatakse vabatsooni ametnikule kauba kohta käiv tollidokument/tollidokumendi MRN koos kaubapositsiooniga (ülddeklaratsioon, manifest, tollideklaratsioon, jne) või kaubaveo saatedokument; kaup saab vabatsooni operaatori poolt peetavas laoarvestuses määratleda liidu kaubana üksnes juhul, kui kaubaga kaasas olevad dokumendid liidu kauba tollistaatust RA art 199 kohaselt kinnitavad. Teisisõnu, kui kauba tollistaatus liidu kaubana ei ole nõuetekohaselt tõendatud, määratletakse kaup laoarvestuses liiduvälise kaubana (vastava selgituse võib lisada märkusena ka laoarvestusse).

Erandina ei nõuta RA art 199 kohast kinnitust liidu kaubale, mis on enne selle vabatsooni toimetamist suunatud ekspordi tolliprotseduurile teises liikmesriigis; kaup kantakse laoarvestusse kohe pärast kaubakoguse kindlaksmääramist operaatori poolt; kui dokumentidel märgitud andmete ja tegelikult vastuvõetava kauba vahel ilmnevad erinevused, koostatakse määruse 58 §-s 18 ettenähtud juhul akt, mis edastatakse tollile. Andmed kauba tegelike koguste kohta kantakse akti alusel laoarvestusse; tolli poolt teostatav liiduvälise kauba tollivormistus lõpetatakse pärast vabatsooni operaatorilt saadud kinnitust kauba lattu vastuvõtmise kohta.

Siinkohal peab mainima, et selle sama uue laoarvestuse süsteemiga (LAAK) on operaatoritel tekkinud suur lisatöö. Sageli kasutavad operaatorid just oma programmi ning nüüd veel lisaks uut LAAKi süsteemi. Tihtipeale need programmid ei ühildu ega lange kokku. Programmis tekivad pisivead (nt tühiku vead või kui kauba omanik on välisriigi isik, siis LAAK ei leia üles seda isikut), mis omakorda tähendab suur ajaliskadu.

Intervjuus mainiti ka kauba väljumist vabatsoonist maanteetranspordiga. Kauba väljumisel vabatsoonist maanteetranspordiga esitab asjaomane isik tollile tollialastes õigusaktides ettenähtud dokumendid: liiduvälise kauba korral tollideklaratsiooni, millega kaup on suunatud järgmisele tolliprotseduurile või tollistaatust tõendava dokumendi, kui tegemist on liidu kaubaga.

Intervjuu põhjal võib väita, et vabatsoonid on jätksuutlikud ning vabatsone on majanduse arenguks kindlasti vaja. Et vabatsoonid toimiks paremini ning nii operaatorid kui ka ametnikud oleksid rahul, tuleks kindlasti tegeleda uue süsteemiga LAAK. Hetkel kasutuses olevad vanemad programmid tuleb uue süsteemiga ühildada, nii muutub töö palju lihtsamaks ja ladusamaks.

KOKKUVÕTE

Tänapäeval ei teata väga palju vabatsoonist ja sellega kaasnevatest eelistest. Väga mitmetes riikides on loodud regionaal- või majanduspoliitilistel eesmärkidel erinevaid tollitsoone, maksuvabu tsoone, erimajandus- ja vabakaubandustsoone, mida kõnekeeles saab nimetada ka vabatsoonideks. Maailmas tegutseb tuhandeid vabatsoone, nende hulka kuuluvad ka kolm Eesti vabatsooni.

Lõputöö eesmärgiks oli selgitada vabatsoonide olemust ning selle tulemusena välja selgitada vabatsoonide jätkusuutlikkus. Eesmärk täideti uurimisülesannete abil.

Esimeseks uurimisülesandeks oli selgitada vabatsooni algusaastaid ning selle tekkimise ajalugu. Uurimisülesande lahendamisel selgus, et esimene vabatsoon loodi juba 1980.aastate alguses. Vabatsoon loodi selleks, et katsetada kas kapitalism saab tekkida maal, kus eksisteerib „hiinanäoline sotsialism”. Katse oli edukas ning katse edukus andis teistele riikidele tõuke hakata looma oma vabatsoone.

Teiseks uurimisülesandeks oli anda ülevaade vabatsooni olemusest tänapäeval. Uurimisülesande lahendamisel selgus, et vabatsooni kasutamise peamine eelis on lihtsam tolliformaalsuste teostamise kord. Vabatsoon võimaldab lükata edasi impordimaksude tasumist ja kaubanduspoliitiliste meetmete rakendamist (nt impordi litsentsid) kuni kauba vabasse ringlusse lubamiseni või mõnele muule tolliprotseduurile suunamiseni.

Kolmandaks uurimisülesandeks oli selgitada kauba ladustamise võimalusi Euroopa Liidus. Uurimisülesande lahendamisel selgus, et kaupade ajutine ladustamine peab lõppema 90 päeva jooksul alates kaupade esitamisest (transiidiprotseduuri korral esitamisest sihttolliautuses või volitatud saaja heakskiidetud asukohas). Ajutine ladustamine lõppeb kauba suunamisega tolliprotseduurile (vaba ringlus, eriprotseduur) või reeksportimisega. Kaubale tolliladustamise tolliprotseduuri rakendamise tähtaeg ei ole piiratud. Toll võib põhjendatud juhul määrata tähtaja, mille jooksul ladustaja peab määrama kaubale uue tollikäitlusviisi. Tähtaega arvestatakse päevast, mil ladustatava kauba suhtes rakendatakse tolliladustamise tolliprotseduuri. Tolliladustamisprotseduuril olevat kaupa saab ladustada tollilaona heakskiidetud kohas. Tolliladu on tollilao pidaja valduses olev tolli poolt tollilaona aktsepteeritud hoone, ruum, territoorium, vedelike ladustamiseks ettenähtud statsionaarne mahuti või punkrilaev. Isik, kes soovib tolliladu pidada, peab taotlema selleks tolli loa. Kaupade ladustamisele suunamiseks täiendavat luba ei ole vaja. Lao pidamise oluliseks tingimuseks on

tagatise esitamine ja arvestuse pidamine. Tolli loal on lubatud pidada kahte tüüpi ladusid. Avalikus tollilaos saavad kaupu ladustada kõik isikud, eratollilaos võib kaupa ladustada ainult laopidaja. Vabatsoonis ei ole ladustamise tähtaeg piiratud. Vabatsooni ei loeta tolliterritoriumi alla, ka kauba omanikuvahetus on seal lubatud. Samuti on vabatsooni puhul lubatud tavalised käitlemistoimingud, mis on välja toodud DA artiklis 180.

Neljandaks uurimisülesandeks oli analüüsida vabatsooni tollitoiminguid. Analüüsi käigus viidi läbi ka intervjuu. Intervjuus osalesid nii vabatsooni operaatorid kui ka ametnikud. Intervjuus selgus, et vabatsoonid on nii riigile kui ka ettevõtetele väga olulised ja kasulikud. Kõik intervjueeritavatest olid ühel nõul, et vabatsoonid on jätkusuutlikud ning vajalikud majanduse edendamiseks. See loob ka palju uusi töökohti, nii operaatorite kui ametnike seas. On tekkinud vastastikune usaldus ning praegusel hetkel ollakse rahul vabatssoonide arenguga.

SUMMARY

Nowadays, there is not much knowledge about the free trade zone and the benefits it brings. In many countries, different customs zones, tax free zones, special economic zones and free trade zones have been created for regional or economic policy purposes, which can also be called free trade zones in spoken language. Thousands of free trade zones operate in the world, including three free trade zones in Estonia.

The aim of the thesis was to clarify the nature of free trade zones and as a result to determine the sustainability of free trade zones. The goal was accomplished through research tasks.

The first research task was to explain the beginning of the free trade zone and its history. In solving the research task, it became clear that the first free trade zone was already established in the early 1980s. The free trade zone was created to test whether capitalism can occur in a country where "Chinese-like socialism" exists. The experiment was successful and the success of the experiment gave other countries a boost to start creating their own free trade zones.

The second task was to give an overview of the nature of the free trade zone today. In solving the investigation task, it became clear that the main advantage of using a free trade zone is a simpler procedure for completing customs formalities. The free trade zone allows postponement of payment of import duties and implementation of commercial policy measures (eg import licenses) until release for free circulation or entry for another customs procedure.

The third research task was to explain the possibilities of storing goods in the European Union. In resolving the investigative task, it appeared that the temporary storage of the goods must end within 90 days of the presentation of the goods (in the case of a transit procedure at the office of destination or at an authorized place of the authorized consignee). Temporary storage ends with the goods being placed under a customs procedure (free circulation, special procedure) or re-export. The time limit for implementing the customs warehousing procedure for goods is not limited. The customs authorities may, where justified, set a time limit by which the storer must assign the goods a new customs-approved treatment or use. The time limit shall be calculated from the day on which the customs warehousing procedure is applied to the goods placed in storage Goods under the customs warehousing procedure may be stored in a customs warehouse at an approved place. A customs warehouse is a building, room, territory, a stationary container or a bunker vessel for the storage of liquids, held by the customs warehousekeeper in the customs warehouse. A person wishing to hold a customs warehouse must apply for a customs

authorization. No additional permission is required to direct the storage of goods. An important condition for keeping a warehouse is to provide a guarantee and keep a record. Two types of warehouses are allowed with the permission of the customs authorities. All persons can store goods in the public customs warehouse, only the warehousekeeper can store the goods in the private customs warehouse. Storage is not limited in the free trade zone. The free trade zone is not considered to be a customs territory. Normal handling operations, as set out in Article 180 of the DA, are also permitted in a free trade zone.

The fourth research task was to analyze customs operations in the free trade zone. An interview was also conducted during the analysis. Both the free trade zone operators and the officials participated in the interview. The interviews revealed that free trade zones are very important and useful for both the state and the companies. All interviewees agreed that free trade zones are sustainable and necessary for the economy. It also creates many new jobs, both among operators and officials. Mutual trust has emerged, and at this moment, the development of free trade zones is welcomed.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Smita Nath, 2013. Free Trade Zones and Outstanding Debt Leitav: <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/0015732513481659>

Fabio Vighi, Heiko Feldner, 2006. United States of Europe or Free Trade Zone? No Thanks! Slavoj Žižek on the Future of Europe Leitav: <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/1368431006065716>

Mona Kashiha, Craig Depken, Jean-Claude Thill, 2016. Border effects in a free-trade zone: Evidence from European wine shipments Leitav: <https://academic.oup.com/joeg/article-abstract/17/2/411/2930594?redirectedFrom=fulltext>

Clay R. Fuller, 2019. Free-trade zones: productive or destructive? [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.aei.org/publication/free-trade-zones-productive-or-destructive/>

Cathy Mullan, 2018. fDi's Global Free Zones of the Year 2018 [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.fdiintelligence.com/Rankings/fDi-s-Global-Free-Zones-of-the-Year-2018-the-winners?ct=true>

Yueh-Ping Yang, 2017. HASTE MAKES WASTE: WTO, PILOT FREE TRADE ZONES AND FINANCIAL EXPERIMENTS [Võrgumaterjal] Leitav: <http://web.a.ebscohost.com/ehost/detail/detail?vid=10&sid=87daf559-d881-4f57-8ac4-a377c2fea065%40sdc-v-sessmgr04&bdata=JkF1dGhUeXBIPWlwLGNvb2tpZSx1cmwscWlkJnNpdGU9ZWwhvc3QtbGl2ZQ%3d%3d#AN=123967510&db=a9h>

Euroopa liidu tolliseadustik, 2013. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:269:0001:0101:ET:PDF>
[Kasutatud: 05.01.2019]

C2 KOMISJONI DELEGEERITUD MÄÄRUS (EL) 2015/2446, 2015. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:02015R2446-20180902&rid=1>

Farid, N, 2009. Towards Best Practice Guidelines for the Development of Economic Zones [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.oecd.org/mena/competitiveness//44866585.pdf>
[Kasutatud: 02.01.2019].

Guangwen, M., 2003. The Theory and Practice of Free Economic Zones: A Case Study of Tianjin, People's Republic of China [Võrgumaterjal] Leitav: <http://archiv.ub.uni-heidelberg.de/volltextserver/3244/1/fez-meng.pdf> [Kasutatud: 15.01.2019].

Maksu- ja Tolliamet, 2019. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/et/ariklient/toll-kaubavahetus/vabatsoon> [Kasutatud: 02.01.2019]

Tolliseadus, 2019. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/111012018014> [Kasutatud 02.01.2019]

Statistikaamet, 2019. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.stat.ee/artikkel-2018-06-13-eesi-majanduskasv-kiirenes-margatavalt>

Library of the European Parliament – Library Briefing, 2013. Establishing Free Zones for regional development [Võrgumaterjal] Leitav: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/bibliotheque/briefing/2013/130481/LDM_BRI\(2013\)130481_REV1_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/bibliotheque/briefing/2013/130481/LDM_BRI(2013)130481_REV1_EN.pdf)

Csiszarik, M., 2005. Some specific features of european free economic zones. Miskolc-Egyetemváros: University of Miskolc, [Võrgumaterjal] Leitav: www.uni-miskolc.hu/uni/res/kozlemenyek/2005/pdf/csiszarik.doc

European Commission. Free zones in existence and in operation in the Community, as notified by the Member States to the Commission. http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/procedural_aspects/imports/free_zones/list_freezones.pdf

Lee, C., 2005. Development of Free Economic Zones and Labor Standards: A Case Study of Free Economic Zones in Korea. New York: Cornell University, [Võrgumaterjal] Leitav: http://digitalcommons.ilr.cornell.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1019&context=in_tlvf

Shenzhen government online. Overview of Shenzhen. <http://english.sz.gov.cn/gi/>

Silport – Port of Sillamäe, 2019. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.silport.ee/154est.html>

Макогон, Е., Лясенко, Е., Кравченко, В., 2004. Региональные экономические связи и свободные экономические зоны. Донецк: Альфа Пресс

Lobe, B., Livingstone, S., Olafsson, K. & Simões, J.A., 2008. Best Practice Research Guide

Laherand, M-L., 2008. Kvalitatiivne uurimisviis. Tallinn: OÜ Infotrükk

Silsteve AS, 2019. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.silsteve.ee>

Tallinna Sadam, 2019. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.ts.ee/muuga-sadam>

AS DBT, 2019. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.dbt.eu/est>

EuroChem Terminal Sillamäe AS, 2019. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.eurochem.ee>

AS Alexela Sillamäe, 2019. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.alexelasillamae.ee>

HHLA TK Estonia AS, 2019. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.tk.ee>

Lisa 1. Vabatsoonide operaatorite põhilised kaubagrupid ja teenused

Vabatsoonide operaatorid	Põhilised kaubagrupid/teenused
HHLA TK Estonia AS	<p>Teenused, mida pakutakse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kaupade laadimine/lossimine (konteinerid, üldkaubad, refkaubad, vanametall); • Ladustamise teenused vabatsoonis; • Kaupade komplekteerimine ja ümberlaadimine; • Ekspedeerimine; • Kaupade omanikuvahetus vabatsoonis; • Kaupade ost-müük; • Lisandväärtuse andmine; • Laadimistehnika rent, hooldus ja remont; • Laohoonete rent; • Muud ühised arendused koos klientide ja koostööpartneritega meie terminali alal
Norwes Metall AS	<p>Ettevõtte peamised tooted on vahetatavad-, ja konkslift konteinerid, prügipressid. Ettevõtte tegeleb samuti eri teraskonstruksioonide tootmisega ehitusfirmade-, keemiatööstuse- ja muude sektorite jaoks: mahutid, reservuaarid, tsisternid, konveierid, farmid, postid, muud spetsialiseeritud seadmed.</p>
AS DBT	<p>PUISTEKAUBAD</p> <p>Puistekaupade terminal Muuga sadamas pakub järgmiseid teenuseid: kaupade ümberlaadimine, ladustamine, ekspedeerimine, stividiori teenused, kaupade segude valmistamine ning kaupade pakendamine.</p> <p>VEDELKEEMIA</p>

	Vedelate keemiakaupade terminal Sillamäe sadamas pakub järgmiseid teenuseid: kaupade ümberlaadimine, ladustamine, k.a. ladustamine eritingimustes, ekspedeerimine ja stividori teenused.
EuroChem Terminal Sillamäe AS	EuroChem pakub erinevaid lämmastikväetisi (ammooniumnitraat, kaltsiumammooniumnitraat, karbamiidi ammooniumnitraadi lahus, veevaba ammoniaak, karbamiid), erinevaid fosfaate (monokaltsiumfosfaat hüüdnimega MCP ja kaltsiumvesinikfosfaat), tööstuslikke happeid (lämmastikhape, fosforhape, väävelhape), tööstuslikke gaase (vedel argoon, tahke süsinikdioksiid, vedel süsinikdioksiid) ja ka tooreid materjale (rauamaak, alumiiniumfluoriid).
Silsteve AS	Silsteve poolt osutatavad teenused: <ul style="list-style-type: none"> • laevadel, vagunites ja treileritel transporditavate puiste- ja üldkaupade, veerevtehnika ja konteinerite laadimine ja lossimine • kaupade ladustamine • tolli- ja saatedokumentide vormistamine • ekspedeerimisteenused • kaupade pakkimine, sorteerimine, komplekteerimine, markeerimine jm. lisateenused
AS Alexela Sillamäe	Kaasaegne tehnoloogia võimaldab terminalis käidelda mitut liiki naftasaadusi üheaegselt, tagades samal ajal erinevate kaupade täieliku segregatsiooni. Terminalis käideldakse põhiliselt järgmiseid naftasaaduseid: <ul style="list-style-type: none"> • masuut • põlevkiviõli

	<ul style="list-style-type: none"> • vaakum gaasiõli (VGO)
<p>Komerck AS</p>	<p>Firma "Komerck AS" tollilaoteenused Eestis:</p> <ul style="list-style-type: none"> • käsitsi ja mehhaniseeritud pealelaadimine ja mahalaadimine; • erineva ohuklassiga kaupade pealelaadimine ja mahalaadimine, hoidmine; • erinevate gabariitidega pealelaadimine ja mahalaadimine, hoidmine; • kohustuslikule veterinaarkontrollile kuuluvate kaupade pealelaadimine ja mahalaadimine, hoidmine; • kaupade kinnitamine avatud platvormidele, poolvagunitesse ja kaetud vagunitesse; • kaupade fotografeerimine ja kaalumise; • komplekteerimisteenused: kaupade ümberkomplekteerimine, sorteerimine, pakkimine ja kaubaalustele paigutamine; ; • kaupade suletud hoidmine madala temperatuurirežiimi tingimustes (+2...+10°C); • konteinerite hoidmine (koormatud või tühjade); • kogu kauba saatdokumentatsiooni vormistamine kaupade saatmiseks maailma mistahes riiki.

Lisa 2. 2018. aasta maailma parimate vabatsoonide TOP 10

Rank	Free zone	Country
1	DMCC	United Arab Emirates
2	Amata City Chonburi	Thailand
3	Free Zone Pirot	Serbia
4	Łódź Special Economic Zone	Poland
5	Hamriyah Free Zone	United Arab Emirates
6	Panama Pacifico	Panama
7	Shanghai Waigaoqiao Free Trade Zone	China
8	Mauritius Freeport	Mauritius
9	Jebel Ali Free Zone	UAE
10	Aequs Special Economic Zone	India

Lisa 3. LISA 71-03 Lubatud tavaliste käitlemistoiimingute loetelu

Kui ei ole ette nähtud teisiti, ei anta järgmiste tavaliste käitlemistoiimingute puhul erinevat kaheksakohalist CN-koodi:

1) õhutamine, laialilaotamine, kuivatamine, tolmu eemaldamine, lihtne puhastamine, pakendi parandamine, veo või ladustamise ajal tekkinud kahjustuste

parandamine, kuivõrd see hõlmab lihtsaid toiminguid, kaitsekatte paigaldamine ja eemaldamine veo puhul;

2) kauba veojärgne kokkupanemine;

3) kauba inventuur, sellest proovide võtmine, sorteerimine, tuulamine, mehaaniline filtreerimine ja kaalumine;

4) kahjustatud või saastatud osade eemaldamine;

5) säilitamine pastöriseerimise, steriliseerimise, kiirituse või konservantide lisamise abil;

6) kahjuritõrje;

7) korrosioonitõrje;

8) käitlemine:

— lihtsa temperatuuri tõstmise abil, ilma edasise töötlemise või destilleerimisprotsessita, või

— lihtsa temperatuuri alandamise abil,

isegi kui selle tulemusel muutub kaheksakohaline CN-kood;

9) tekstiilmaterjalide elektrostaatiline töötlemine, silumine auruga või triikimine;

10) käitlemine, mis koosneb:

— puuviljade varte ja/või kivide eemaldamisest, kuivatatud puu- või köögivilja tükeldamisest või viilutamisest, puuviljade rehüdreerimisest või

— puuvilja dehüdreerimisest, isegi kui selle tulemusel muutub kaheksakohaline CN-kood;

11) loomanahkade soolatustamine, puhastamine ja krupoonimine;

12) kauba lisamine või lisaosade lisamine või asendamine, kui selline lisamine

või asendamine on piiratud ulatusega, selle eesmärk on tagada tehniliste

standardite järgimine ja kui see ei muuda algtoodete laadi ega täiusta

neid, isegi kui selle tulemusel muutub lisatud või asenduskaupade kaheksakohaline CN-kood;

- 13) vedelike lahjendamine või kontsentreerimine, ilma edasise töötlemise või destilleerimisprotsessita, isegi kui selle tulemusel muutub kaheksakohaline CN-kood;
- 14) sama liiki, kuid erineva kvaliteediga kaupade segamine ühtlase kvaliteedi või kliendi soovitud kvaliteedi saamiseks kaupade laadi muutmata;
- 15) kombineeritud nomenklatuuri gruppi 27 kuuluvate biodiisli mittesisaldavate gaasi- või kütteõlide segamine samasse gruppi kuuluvate biodiisli sisaldavate gaasi- või kütteõlidega, et saada ühtlane kvaliteet või kliendi soovitud kvaliteet kaupade laadi muutmata, isegi kui selle tulemusel muutub kaheksakohaline CN-kood;
- 16) gaasi- või kütteõlide segamine biodiisliga nii, et saadav segu sisaldab vähem kui 0,5 % mahust biodiisli, ning biodiisli segamine gaasi- või kütteõlidega nii, et saadav segu sisaldab vähem kui 0,5 % mahust gaasi- või kütteõlisisid;
- 17) kauba jagamine või mõõtulõikamine, kui sellega on seotud ainult lihtsad toimingud;
- 18) pakendamine, lahtipakkimine, ümberpakkimine, dekanteerimine ja lihtne mahutitesse paigutamine, isegi kui selle tulemusel muutub kaheksakohaline CN-kood; märgistuste, plommide, etikettide või muude samasuguste märkide kinnitamine, eemaldamine ja muutmine;
- 19) masinate, aparaatide ja sõidukite katsetamine, seadistamine, reguleerimine ja töökorda seadmine, eriti selleks, et kontrollida nende vastavust tehnilistele standarditele, kui see hõlmab üksnes lihtsaid toiminguid;
- 20) toruliitmike matistamine kauba ettevalmistamiseks teatavate turgude jaoks;
- 21) denatureerimine, isegi kui selle tulemusel muutub kaheksakohaline CN-kood;
- 22) muud eespool nimetatud tavalistest käitlemistoiimingutest erinevad toimingud, mille eesmärk on imporditava kauba väärtuse või turustuskvaliteedi parandamine või selle turustamiseks või edasimüügiks ettevalmistamine, kui see ei muuda algtoodete laadi ega täiusta neid.

Lisa 3. Ladustamisprotseduurid

	Asukoht	Kauba omanikuvahetus	Seestöötlemine	Tähtaeg
Vabatsoon	Vabatsooni ei loeta tolliterritooriumi alla	Omanikuvahetus lubatud	Tavalised käitlemistoimingud on lubatud (DA artikkel 180) Lisa 71-03	Vabatsoonis ei ole ladustamise aeg piiratud, va ekspordi eesmärgil vabatsooni toimetatav kaup (KMS §15 lg 3 p 9)
Tolliladustamine/tollilaod	Tolliterritooriumi osa	Omanikuvahetus lubatud	Tavalised käitlemistoimingud on lubatud (DA artikkel 180) Lisa 71-03	Tollilaos ladustamise tähtaeg ei ole piiratud

<p>Ajutine ladustamine</p>	<p>Ajutise ladustamise koht</p>	<p>Omanikuvahetuse teostamine ei ole võimalik.</p>	<p>Tavalised käitlemistoiingu d (vt lisa 3) ei ole lubatud, lubatud on ainult sellised toimingud, mis on vajalikud kauba muutmata kujul säilimiseks, muutmata selle välimust või tehnilisi näitajaid (LTS art 147)</p>	<p>Ladustamise tähtaeg on 90 päeva</p>
-----------------------------------	---------------------------------	--	--	--