

Kaubaveod

1.1. Globaalsed ja regionaalsed veoturud	4
1.2. Kaubaveod	6
1.3. Veosed ja lastid	9
1.4. Intermodaalveod	12
1.5. Vedude planeerimine	15
1.6. Pakendid, markeerimine ja veoste kinnitamine	20
1.7. Veoahela osapooled	25
1.8. Ekspedeerimisettevõtte tarneahelas	26
1.9. Ekspedeerimisleping ja osapoolte kohustused	36
1.10. Vedude tellimine ja veolepingu sõlmimine	40
1.11. Vedaja vastutus veoprotsessis	44
1.12. Incoterms tarneklauslid	47

2. Maanteeveod

2.1. Autoveod ja vedajad	53
2.2. Maanteevedude planeerimine ja korraldamine	64
2.3. Kaupade laadimine ja kinnitamine maanteeveoks	69
2.4. Maanteevedude hinnastamine	72
2.5. Veeremipargi juhtimine ja tegevusnäitajad	78
2.6. Autojuhi töö- ja puhkeaeg	82
2.7. Rahvusvaheline maanteeveokonventsioon ja veodokumendid	85
2.8. Ohtlike ainete maanteeveod	90
2.9. Temperatuuritundlike kaupade veod	96

3. Raudteeveod

3.1. Kaubavedu raudteel	100
3.2. Raudteeveosed	101
3.3. Rahvusvahelised raudteeveokonventsioonid ja veodokumendid	103
3.4. Hinnastamine ja veotasud 1520 mm raudteel	107
3.5. Raudteevedude tellimine Eestis	109

4. Kaubaveod merel

4.1. Merevedude korraldamine	111
4.2. Mereveosed	115
4.3. Konteinerveod	117
4.4. Trampaevandus	120
4.5. Liinilaevandus	126
4.6. Rahvusvahelised mereveo dokumendid ja lepingud	130

5. Kaubaveod lennukitega

5.1. Kauba lennuveod	138
5.2. Lennukaubavedude hinnastamine	140
5.3. Rahvusvaheline lennuveokonventsioon ja veodokumendid	144
5.4. Ekspedeeriija lennuveoahelas	148
5.5. Lennuveo planeerimine ja korraldamine	150

6. Kullerteenindus

6.1. Kullerteenused	156
6.2. Kullerveod	158

7. Tollindus

7.1. Euroopa vabakaubanduspiirkond	161
7.2. Ühtne tollitariifistik	162
7.3. Tollindus EL liikmesriikides	163
7.4. Kaupade importimine	165
7.5. Kaupade eksportimine	170
7.6. Tollidokumendid ja -tõkendid	171
7.7. TIR ja ATA konventsioonid	173

Lisad

177

1. Kaubaveod

1.1. Globaalsed ja regionaalsed veoturud

Veoteetvõtted osutavad vedude tellijaile kaubaveoteenuseid kokkulepitud veosuunal (marsruudil), andes klientidele hüvitise eest kasutada veovahendi lastiruumi. Kaubaveoteenuseid osutatakse klientidele maismaal maanteedel, raudteedel ja siseveekogudel, merel ja õhus. Kõige vanemad transpordiliigid on maismaa- ja meretransport.

Nõudlus vedude järele on juhitud nõudlus, sest see saab alguse vajadusest soetada materjale või valmistooteid. Ka hästi korraldatud veod ei lisa iseenesest kaupadele väärtust. Kasu saadakse kauba asukoha muutumisest ehk sellest, et turupiirkonda toimetatud kaup muutub tarbijaile kättesaadavamaks. Veo käigus lisatakse kaubale väärtust selle asukoha muutmise abil. Veo tellija võib tajuda siinjuures täiendavat kasu tasemel teenindamisest ja soodsatest veohindadest (mõõdukatest veokuludest).

Maailmamajanduse rahvusvahelistumise tulemusel on muutunud tarneahelad viimastel aastakümnetel üha pikemateks. Tootjad ostavad tooraineid, materjale ja komponente tuhandete kilomeetrite kauguselt, hulgikaubandus hangib valmistooteid teistel kontinentidel paiknevate tootjatelt. Logistika ja tarneahela juhtimine on üleilmsel areenil eduka tegutsemise tähtsamaid eeldusi. Tootjad hangivad tootmissisendeid (tööjõud, toorained, materjalid, energeetilised ressursid jne) **madala kulutasemega maadest** (*low cost country: LCC*), suurem osa valmistoodetest realiseeritakse aga arenenud majandusega riikide turgudel.

Logistikateenuste osutajatelt soovitakse osta veoteenuseid üleilmses ja üleeuroopalisel ulatusel. Tarnijad on üha enam huvitatud laiaulatuslike logistika- ja veondusvõrgustike loomisest. Üleilmselt tegutsevate logistikapartnerite võrku kasutades on võimalik lühendada veo- ja tarneaegu, vähendada veokulusid ja suurendada tarnekindlust. Säärased arengud on toonud kaasa veetavate kaubamahtude ja veosekäivete olulise suurenemise viimastel aastakümnetel. Üleilmse majanduslanguse tõttu tabas tõsine tagasilöökk tootmist, kaubandust ja logistikasektorit 2008. aastal lõpul ja 2009. aastal pea kõikjal maailmas. Veomahtude taastumine algas 2010. aastal, kuid kriisieelset taset ei suudetud saavutada ka veel 2012. aasta lõpuks.

Klientidele on muutunud üha olulisemaks kaupade tarnimise täpsus, mis tähendab, et nad soovivad olla kindlad kauba saabumises täpselt kokkulepitud ajal. Vedajaid ja ekspedeerijaid pühendatakse klientide äriprotsessidesse ja -tehnoloogiatesse ning üheskoos töötatakse välja kliendi vajadusi arvestav veoskeem. Vedude kõrgetasemelise korraldamise eelduseks on õigeaegne adekvaatne info liikumine veo tellija ja vedaja vahel. Selle saavutamiseks liidestavad logistikafirmad oma infosüsteeme klientide arvutisüsteemidega.

Äritegevuses, logistika ja tarneahela juhtimises toimivate arengutega kaasaskäimiseks ja konkurentsivõime säilitamiseks peavad transporditeenuste osutajad tootlikkust ja tõhusust suurendama, pakutavaid teenuseid arendama ja lisama traditsioonilistele veoteenustele klientide jaoks atraktiivseid, tarneahelas lisaväärtust andvaid teenuseid. Nii on lisandunud viimastel aastakümnetel vedamisele kui põhiteenusele erinevad terminali- ja laoteenused, tolliagenditeenused jms. Logistikafirmade pakutavate teenuste areng on suunatud teenustega seotud kulude optimeerimisele, teenindustaseme tõstmisele, veoteenuste kvaliteedi parandamisele ning veoagade lühendamisele. Kliendid peavad tavapäraseks, et koos põhiveoga pakutakse neile ka jaotus- ja kokkuvedusid. Klientidele on mugav ja kasulik osta veo- ja ladustamisteenuseid ühest ettevõttest.

Veoturu (*freight market*) all mõeldakse veoste valdajate ja vedajate, veopakumiste ja veoste pakumiste turgu. Veoturul esitavad kliendid (veoste valdajad) veoste pakumusi ja teevad veo päringuid vedajatele. Vedajad esitavad omapoolseid vedude pakumusi ja saavad veoste omanikele päringuid veoste leidmiseks. Pärast veotingimuste kokkuleppimist teostavad vedajad tellitud veod klientidelt saadavate hüvitiste (veotasu) eest.

1.1. Veosed ja lastid

Kaubavoog (*goods flow*) on kaupade kogum, mida veetakse erinevate transpordivahenditega kindlas suunas, lähtepunkti sihtpunkti kindla perioodi jooksul. Kaubavood koosnevad **saadetistest** (*shipment; consignment*), mida saadetakse ühe saatedokumendiga ühest kohast ja/või saatjalt ühte sihtkohta ja/või saajale ning mis laaditakse ühte veovahendisse või veoühiku lastiruumi. Saadetis on seega eraldi tuvastatav kaupade kogum, mida kavatakse vedada või veetakse ühelt saatjalt ühele saajale kasutades üht või mitut transpordiliiki ja üht veodokumenti.

Veetavast (kauba)saadetisest rääkides kasutatakse kaht erinevat terminit – **veos** ja **last**. Mõlema all mõeldakse materiaalseid väärtusi, enamasti kaupa saadetiste kujul, mis on veoks ette valmistatud, mida parajasti veetakse, või mis on saabunud sihtkohta ja mis on veopakenditest vabastamata.

Veose (*freight*) all mõeldakse igasugust rahalise hüvitise eest (omatarbeks ka hüvitusega) maanteel, raudteel, merel, sisevetel või õhus transpordivahendite abil veetavat saadetist edasimüügiks, tarbimiseks või muul eesmärgil.

Lasti ehk **kaubalasti** (*cargo*) mõiste kattub suures osas veose mõistega. Peamiseks erinevuseks on seejuures, asjaolu, et lasti all mõeldakse ainult edasimüügiks, kaubanduslikul eesmärgil veetavat kaubasaadetist. Kui veose mõistet kasutatakse peamiselt maantee- ja õhustranspordis, siis lasti terminit rohkem mere- ja raudteetranspordis, kus laaditakse ning veetakse suuri ja ülisuuri kaubakoguseid. Rääkides merel, sisevetel või raudteel transporditavatest kaubasaadetistest, tuleks kasutada pigem mõistet “last”.

Kõige üldisemalt jaotatakse kaubalastid lähtuvalt käsitsemisviisist ja veovahendi või veoühiku ehitusest puistlastideks, vedellastideks ja segalastideks ehk vastavateks veosteks. **Massveose** (*bulk freight*) ehk **mahulasti** (*bulk cargo*) all mõeldakse homogeenset, ehk sarnastest osakestest või ühikutest koosnevat tavaliselt suurtes kogustes veetavat pakendamata kaupa. Massveoste alla kuuluvad **puistlastid** (*dry bulk cargo*) ja **vedellastid** (*liquid bulk cargo*). Massveoste peamised tunnused on ühe kaalu- või mahuühiku suhteliselt madal väärtus, tavaliselt suur kaubapartii ja pakendi puudumine. **Pakendamata** (lahtiselt transporditavaid) **kaupu** (*loose goods*) pole võimalik käsitsemisel (peale- ja mahalaadimisel jms) üksteisest ühikuliselt eristada, nende kaalude ja/või mahtude arvestamine toimub kaalu- või ruumalapõhiselt.

Puistlast ehk **puistveos** (*dry bulk cargo; bulk freight*) on lahtine kaup, mis pole paigutatud kaubaalustele, pakenditesse või konteineritesse. Tegemist on sarnastest, suhteliselt väikestest osadest koosneva kaubaga, mida laaditakse enamasti katkematult töötavate masinate abil (konveierid, transportöörid, pneumoümberlaadijad jms). Tüüpilised merd mööda veetavad puistkaubad on teravili, kiviüsi, maagid, mineraalväetised ja ehitusmaterjalid.

Vedelveose ehk **vedellast** (*bulk liquid; liquid cargo*) on vedelas olekus transporditav ja käideldav kaup. Vedela lahtise kaubana ehk vedeliklastina veetakse merel peamiselt toornaftat, naftasaadusi ning erinevaid toiduaineid, nagu piiritus, taimeõli, loomsed rasvad, mahlakontsentraadid jms.

Tükikaup (*break bulk cargo*) on erinev kaup pakendatuna ja tahkel kujul, mida tõsetakse laeva pardale ja laevalt kaile sadamakraanade, laeva kraanade või poomide (derrick-kraanade) abil. Tegemist on lahtiselt, ISO konteinerites üldjuhul mitteveetava kaubaga, mis on pakendatud kaubaalustele, kastidesse, puistaine pehmekonteineritesse või muul viisil ja mida laaditakse ning lossitakse erinevate sadamakail või laeval olevate tõsteseadmetega.

Segalasti (*general cargo; GC*) all mõeldakse üldjuhul pakendatud tükikaupu (kastid, kotid, vaadid, konteinerid) ja lahtiselt (pakendamata) veetavat lasti (metall, sõidukid, masinad, konstruktsioonid, detailid. Segalast võib koosneda paljudest kaubapartiidest ja olla mitmeliigiline. Tükikauba ja segalasti mõisteid kasutatakse peamiselt veetranspordis.

Veotasud konteineravedudel

Konteineravedudel sõltub laevakompanii poolt rakendatav veotariif standardkonteineri

pikkusest, kõrgusest, konteineri tüübist, konteinerite arvust laevas jms teguritest. Konteineri osalasti (LCL) veotariife kasutavad peamiselt ekspedeerijad, kes täidavad veoühikuid sadama- või sisemaa terminalides erinevate saatjate väikeste kaubasaadetistega.

Konteineravedudel rakendatakse töötavate külmutuskonteinerite elektritarbimise kompenseerimiseks **külmutuse lisatasu** (*reefer consumption surcharge; RCS*). Külmutuse lisatasu kasseeritakse tavapäraselt kaubasaatjatelt.

Konteineri veotasule võivad lisanduda erinevad lisatasud sadamates. Kui alus seisab sadamas planeeritud pikema aja sadama ülekoormatusetõttu, võidakse lisada põhiveo tasule nn ummikutasu.

Konteinerveose laadimistasu (*container freight charge*) on teenustasu, mida võtavad kaubaoperaatorid konteinerterminalides kauba laadimise eest konteinerisse ja selle maha- laadimise eest. Laadimistasu hõlmab ka kaubasaadete konteineris pakendamiseks ja kinnitamiseks tehtavat tööd.

Terminali käsitlemise tasu (*terminal handling charge; THC*) või **konteinerite teenindamise tasu** (*container service charge; CSC*) võtavad laevaliini agendid kauba saatjatelt konteinerite teisaldamise eest laevalt konteinerterminali ja konteinerterminali hoiuplatsilt laevale. Terminali käsitlemise tasu võib sisalduda ka konteineri mereveohinnas. Terminali käsitlemise tasu sisaldab üldjuhul laadimistasu, vaheladustamise tasu, stividoritasu jms.

Kohalikke vedusid tegevad autotranspordiettevõtted võtavad saatjatelt või saatjatelt **konteineri veotasu** (*drayage; dropoff charge*) konteinerite veo eest sadama või raudteejaama terminalidest ja terminalidesse. Konteineri vedu peale- või mahalaadimiskohta.

Poolhaagisteveol raudteel (*trailer on flat car; TOFC*) kasutavad vedajad laialdaselt hinnastamise viisi "**freight all kinds**" (**FAK**), mille puhul rakendatakse ühes veoühikus veetavate, erinevatesse kaubagruppidesse kuuluvate toodete puhul kõigile kaupadele ühe- sugust veotasu. Reeglina pole see veotasu kasutatav tollidokumentidel ja tollideklareerimisel.

Veotingimused konteineravedudel

Konteineravedudel kasutatakse laialdaselt veodokumendina **intermodaalset konossementi** (*intermodal bill of lading*), mille puhul võtab vedaja või ekspedeeriya endale täisvastutuse saadetise eest kogu veo kestel, mil kasutatakse erinevaid transpordiliike.

Konossementidel ja mereveokirjadel kasutatakse mitmed ingliskeelsete sõnaühenditega väljendatavaid tingimusi. Need tingimused määravad konteineri veohinnas sisalduvad või mittesisalduvaid, sadamas laevale või laevalt maha ja veokile või veokilt maha laadimise tasusid.

Free in and out and stowed (FI/OS) tingimuse korral sisaldab laevaliini hind ainult merevedu sadamast sadamani. Kõik konteineri laadimise tasud lähte- ja sihtsadamas, veokilt sadamaterminali ja sealt laevale, sihtsadamas vastupidi, peab kaubasaatja või saaja juurde maksma.

Liner in liner out (LI/LO) on veotingimus konteineravedudel, mille puhul sisaldub veohinnas konteineri laadimise tasu nii lähte- kui ka sihtsadamas. Makstud on ka konteineri mahalaadimine lähtesadamasse saabuvalt veokilt ja konteineri laadimine veokile sihtsadamas.

DES (*Delivered Ex Ship*) – tarnitud laevalt

Müüja on oma tarnekohustuse täitnud, kui on teinud kauba ostjale kättesaadavaks nimetatud sihtsadamas laeva pardal. Müüja kanda on kõik kaubasaadetisega seotud kulud ja riskid kauba toimetamiseks laevale.

Kaubaveo korraldab müüja. Riskid siirduvad müüjalt ostjale hetkel, mil kaubad jõuavad laeva pardal ostja valdusesse. Niisamuti katab ostja kõik kaubasaadetisega edaspidi tekkivad kulud (stividorikulud, hoiustamiskulud sadamas, äravedu sadamast jms).

Imporditollivormistuse korraldab ja impordimaksud tasub ostja. Tarneklausel on kasutusel ainult veetranspordis.

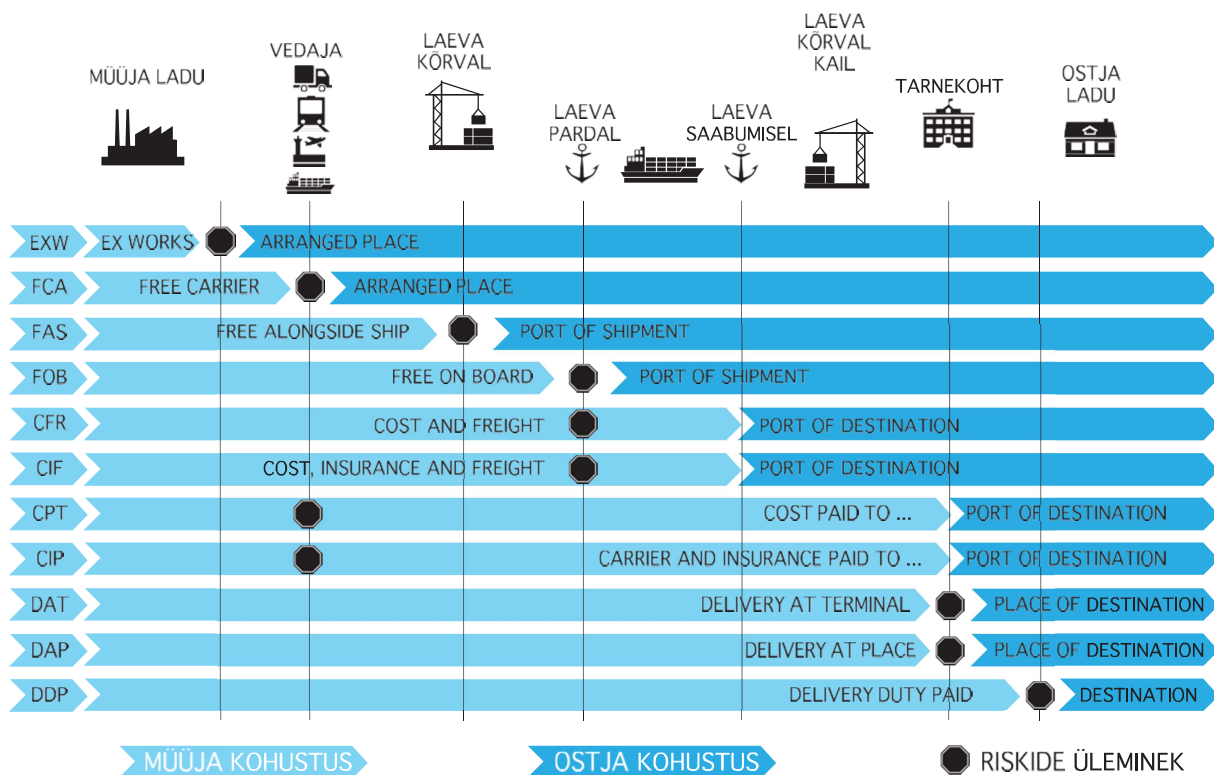
DEQ (*Delivered Ex Quay*) – tarnitud kailt

Müüja on oma tarnekohustuse täitnud, kui ta on teinud kauba ostjale kättesaadavaks sihtsadamade kail/terminalis. Kaubasaadetise veo korraldab müüja. Risk läheb müüjalt ostjale üle alates hetkest, mil kaup on lossitud laevalt kaile ja on seega ostja valduses. Ostja kanda jäävad kõik kulud, mis tekivad alates hetkest, mil kaup on laaditud laevalt kaile või viidud sadamaterminali territooriumile.

Lisaks DES-i tarneklausli kohustustele peab müüja korraldama kauba laevalt maha-laadimise. Imporditollivormistuse korraldab ja impordimaksud tasub ostja. Tarneklauslit kasutatakse ainult veetranspordis.

DDU (*Delivered, Duty Unpaid*) – tarnitud, tollimaksud tasumata

Müüja on oma tarnekohustuse täitnud, kui ta on teinud kauba ostjale nimetatud kohas ostja riigis kättesaadavaks. Müüja kannab kõik kaubaga seotud riskid ja kulud kuni kauba üleandmiseni ostjale. Mahalaadimise, imporditollivormistuse ja impordimaksude tasumise korraldab ostja. Tarneklausel on kasutusel kõikide transpordiliikide ja veoviiside kasutamisel.



Pilt 1.4. Kohustuste, riskide ja vastutuse üleminek Incoterms erinevate tarneklauslite puhul

Süsteemsete vedude ülesandeks on saavutada saadetiste/kaupade konsolideerimisest suurem positiivne majanduslik efekt, kui seda on terminalide ülalpidamise kulud.

Süsteemsete vedude efektiivsus sõltub mitmetest teguritest, nagu terminalivõrgustiku ülesehitus (terminalide paiknemine), süsteemis liikuvad kaubavoogude mahud ja iseärasused. Iseäranis oluline on, kas vedude mahud on piisavad saavutamaks sünergiaefekti. Efektiivselt veosüsteemist peaksid olema huvitud kõik osalised: süsteemi haldajad- operaatorfirmad, kliendid ja laiemalt kogu ühiskond. Sel juhul on võimalik vähendada teenuste madalama hinna kaudu klientfirmade logistikakulusid. Tänu süsteemsetele vedudele õnnestub veovahendeid paremini koormata, saavutades paremaid täituvusi ning vähendades sellega teedel pooltühjalt sõitvate veokite arvu.

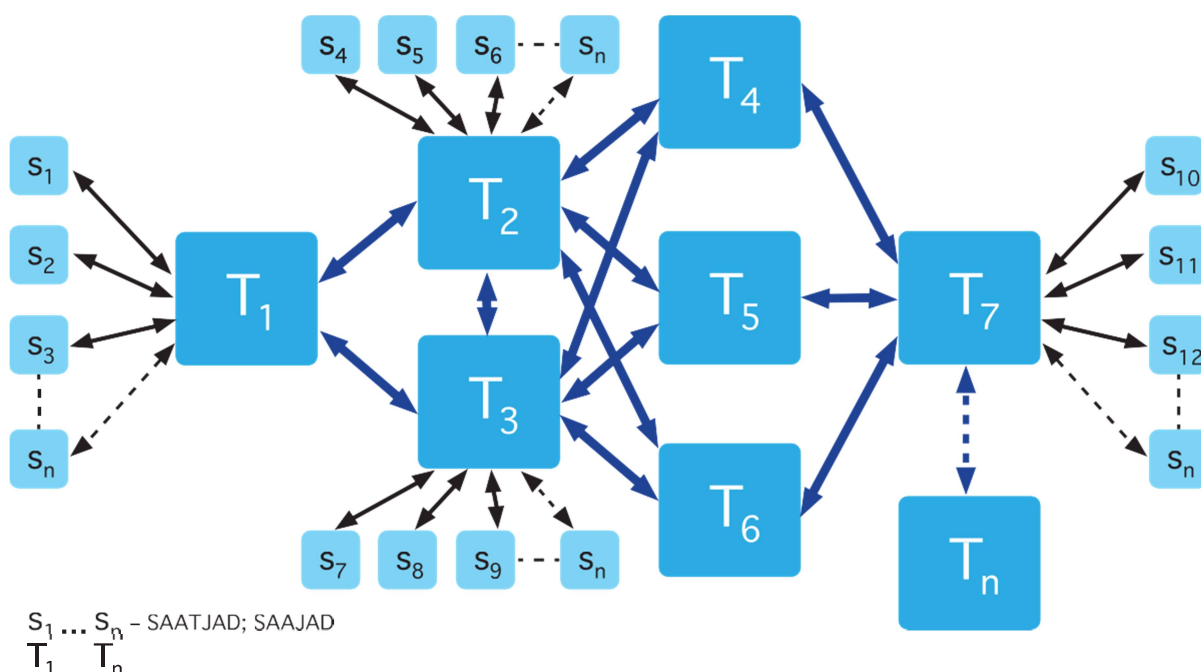
Hub & Spokes (rattarumm ja kodarad) veosüsteem

Huub (*hub*) ehk otsetõlkes “rattarumm” põhineb Hub & Spokes transpordikorralduse põhimõttel, mis tähendab kauba või reisijate kokkuveo ja jaotuse korraldamist ühe või mitme ümberlaadimispunkti kaudu. Veosüsteemi ühenduste korraldus meenutab ratast, kus liiklus toimuks justnagu mööda kodaraid, mis on ühendatud ratta keskel oleva rattarummuga.

Rattarumm, mille all mõeldakse peaterminali ehk huubi, on veoahelas keskne punkt kokku- veoks, sorteerimiseks, konsolideerimiseks, ümberlaadimiseks ja laialiveoks teenindatavas regioonis. Tänapäeval kasutatakse kõnealust põhimõtet laialdaselt nii kauba- kui ka reisijaveosüsteemides. Kaubavedudel kasutatakse “rumm ja kodarad” põhimõtet täiskoormast (FTL) või -konteinerist (FCL) väiksemate veoste (LTL; LCL) transpordikorraldamisel.

Hub & Spokes'i transpordisüsteem lisab veoprotsessi küll kauba käitlemise kulusid, kuid võimaldab kontsentreerida kaubavoogusid ja parandada lastiruumi täituvust, vähendades veoseühiku (pakkeüksuse) veokulusid.

Huubide peamised eelised on suurem transpordiühenduste sagedus võrreldes otse- vedudega ja mastaabisäästu efekti saavutamine tänu suurte kaubamahtude käitlemisele



Pilt 2.1. Hub & Spokes (rattarumm ja kodarad) veosüsteem

2. Raudteeveod

2.1. Kaubavedu raudteel

Raudteetranspordi (*railway transport*) all mõeldakse igasugust kaupade ja/või reisijate vedu raudteel kasutades raudteesõidukit. Lähtudes tegevuse ülesannetest ja ees- märkidest jaotatakse raudteetransport tulu teenivaks raudteetranspordiks ja teenindavaks raudteetranspordiks. Esimesel juhul tehakse klientidele (reisijatele ja kaubaomanikele või saatjatele vedusid rahalise hüvitise eest. Teisel juhul liiguvad raudteel raudtee-ettevõtte erinevad sõidukid ja veetakse materjale oma vajaduste rahuldamiseks, mis on seotud raudtee ehitamise, remondi ja korrashoiuga sõltumata sellest, kas selline tegevus on tulu teeniv või mitte.

Raudteeveo (*railroad carriage*) all mõeldakse klientidele osutatavat teenust, mis seisneb reisijate või kaupade transportimises raudteefrastruktuuril tasu eest või tasuta. Teisalt on raudteeveondus majandusharu, mis hõlmab raudteefrastruktuuri majandamist, reisijate ja/või kaupade vedu ning sellega kaasnevate lisateenuste osutamist. Raudteeveonduse toimimine eeldab ka vagunite ja vedurite tootmist, tehnohooldust, remonti, tehnilist kontrolli ja tehnouülevaatuste läbiviimist.

Kaubavedu raudteel (*rail freight transport*) on raudtee infrastruktuuril toimuv kau- pade vedamine veolepingu alusel rongiga (veduri ja vagunitega). Raudteevedu on spetsiifiline, kõrgendatud ohutusnõuetega tegevusala ning reguleeritud põhjalikult rahvusvaheliste ja siseriiklike kokkulepete, seaduste, eeskirjade ja juhenditega.

Raudteevedusid tehakse enamasti pikkadel distantidel, mil veoteekonnad ületavad tuhandet kilomeetrit. Euroopa kontekstis, kus riikide territooriumid on suhteliselt väikesed, tehakse reisijate ja kaupade veol sagedasi piiriületusi.

Rahvusvaheline raudteevedu (*in- ternational rail carriage*) on raudteevedu erinevate riikide territooriumidel asuvate siht- ja lähtejaamade vahel. Selliste vedude alaliigid on meretransiit-, maismaatransiit-, import- ja eksportvedu.

Eesti raudteedel veetakse keemiakaupu, väetisi, naftasaadusi, põlevkivi, puitu, tera- vilja, raskekaalulist ja ebagabariitset tehnikat, puistmaterjale, palmiõli, toorsuhkrut jms nii transiit-, import- ja eksportveona kui ka riigisiselt.

Operaatorfirma AS Operail jaotab raudteeveod sise- ja välisvedudeks, ehk rahvus- vahelisteks vedudeks. Välisvedu on kaubavedu EV piiri ületamisega. Välisveod jaotatakse transiit-, eksport- ja importvedudeks.

Sisevedu ehk kohalik vedu on kaubavedu EV territooriumil lähte- ja sihtjaamade vahel:

- vedu lähtejaamast sihtjaama;
- vedu lähtejaamast sadama juures asuvasse jaama väljaveoks välisriiki muud liiki transpordivahendiga;
- välisriigist muud liiki transpordivahendiga saabunud kauba vedu sadama juures asuvast jaamast sihtjaama;
- välisriigist muud liiki transpordivahendiga saabunud kauba vedu sadama juures asuvast jaamast teise sadama juures asuvasse jaama edasiseks väljaveoks välisriiki muud liiki transpordivahendiga.

Euroopa Liidu tolliseadustikust lähtuvalt diferentseeritakse rahvusvahelised veod Euroopa Liidu liikmesriikide vahelisteks ning Euroopa Liidu liikmesriikide ja kolmandate riikide vahelisteks rahvusvahelisteks vedudeks.

2.2. Mereveosed

Merel veetavad veosed jaotatakse järgmistesse gruppidesse:

- **Massveosed** (*bulk cargo*). Pakendamata vedelad või tahked veosed (nafta, süsi, teravili, maagid jms). Massveoste alla kuuluvad **puistveosed** (*dry bulk cargo*) ja **vedellast** (*liquid bulk cargo*). Massveoste jaoks kasutatakse enamasti nendeks vedudeks ette nähtud alu- seid (naftatankerid, puistlastialused jne) ning selleks ette nähtud sadamatehnoloogiaid.
- **Üldveosed, tavaveosed ehk segaveosed** (*general cargo; break bulk cargo*). Veosed, mis on pakendatud ja pakitud kottidesse, kastidesse, vaatidesse jms. Tänapäeval veetakse tavaveoseid valdavalt konteinerites.
- **Konteinerveosed** (*containerized cargo*). Standard- ehk ISO-konteinerites veetakse tänapäeval peaaegu kõiki kaubaliike. Erandiks on kaubad, mis ebastandardsete mõõtmete või muude eriomaduste tõttu ei sobi konteinerveoks.
- **Projektveosed**. Eriti raskete ja mittestandardsete kaubaühikute (*heavy lift cargo*) hulka kuuluvad suurte gabariitidega ja sadadesse tonnidesse ulatuva kaaluga masinad, seadmed (nt hüdroturbiinid), ehituskonstruksioonid jms. Nende veoks kasutatakse eriti jäiga laevakerega ja suurt koormust taluva tekikonstruktsiooniga erilaevu. Üli raskete ühikute laadimiseks-lossimiseks on nende laevadetekkidele paigutatud ülisuuretõstejõuga (kuni 800 t) kraanad.
- **Külmutatud veosed**. Külmutatud kauba (*refrigerated cargo*) all mõeldakse tavatemperatuuril kiiresti riknevat kaupa (enamasti toiduained). Külmutatavat kaupa veetakse eriotstarbeliste laevadega – külmutuslaevadega, mille eritunnusteks on hea soojusisolatsiooniga kaubaruumid, võimsad külmutusagregaadid, sageli laeva enda laadimis- vahendid.

Massveoste (*bulk cargo*) all mõeldakse homogeenset ehk sarnastest osakestest või ühikutest koosnevat tavaliselt suurtes kogustes veetavat kaupa. Lahtiste veoste peamised tunnused on ühe kaalu- või mahuühiku suhteliselt madal väärtus, tavaliselt suur kaubapartii ja pakendi puudumine. Need tunnused on omased nii kuiv- kui ka vedellastidele. Nende kaubaliikide merevedu ja sadamas käitlemine on erinevad.

Olulisim lahtiste veoste grupp on puistkaubad. Tüüpilised merd mööda veetavad puistkaubad on teravili, kivisüsi, maagid, mineraalväetised ja ehitusmaterjalid. Puistkaubad koosnevad sarnastest, suhteliselt väikestest osadest ja seetõttu laaditakse-lossitakse neid sadamas enamasti katkematult töötavate masinate abil (konveierid, transportöörid, pneumo-ümberlaadijad jms), mille peamiseks eeliseks on suur tootlikkus. Sadamates, kus eritehnika puudub, laaditakse-lossitakse puistkaupu isesulguvate koppadega varustatud portaal- või mobiilkraanade abil.

Füüsikalise-keemilistest omadustest tulenevalt jaotatakse puistkaubad kahte gruppi:

- **niiskusele vastupidavad kaubad**, mida võib vedada lahtistes transpordivahendites ning ladustada avatud laoplatsidel (süsi, maagid, mineraalsed ehitusmaterjalid);
- **niiskustundlikud kaubad**, mille veoks kasutatakse kinniseid transpordivahendeid ja ladustamiseks kinniseid ladusid (keedusool, mineraalväetised, teravili, toorsuhkur, tsement jms).

Paljudel puistkaupadel on suur tihedus, mistõttu peab alust laadima ja lossima laevakere murdumise vältimiseks rangelt laadimisnõudeid järgides. Teada on juhtumeid, kus puistlastilaev on vale laadimise või lossimise tõttu kai ääres pooleks murdunud. Puist- kaubad võivad hakata tormisel merel tugevalt kaldus laeval

2.3. Tramplaevandus

Merekaubaveod jaotatakse olenevalt veetavate kaupade kogusest, laevade kasutamise viisist ning veoprotsessi korraldatuselt trampvedudeks ehk tšartervedudeks ja liinivedudeks. Tramplaevanduses toimub kaupade vedu sadamate vahel kindlaksmääratud ajagraafikuta. Veotasu on kokkuleppeline ja sõltub nõudluse ning pakkumise vahekorra.

Tšartervedu (tellimusvedu) (*charter transport*) on kauba või reisijate vedu laevaga, mis tehakse kliendi tellimuse põhjal väljaspool tavapäraseid sõidugraafikuid (sõiduplaane). Trampvedusid jaotatakse puistlasti ja vedellasti vedudeks.

Tšarterteenindus (*charter service*) on laeva rentimine merereisi(de) sooritamiseks või kindlaksmääratud ajavahemikuks. Trampvedudele (tšartervedudele) on iseloomulik **massveoste** (*bulk cargo*) ja suurte kaubapartiide vedu ühekordsete või lühiajaliste **prahilepingute** ehk **tšarterite** (*charter party*) alusel.

Prahtimine (*chartering; affreightment*) kujutab endast äritehingut laevaomaniku, laeva valdaja (reederi, laevaoperaatori) või selle esindaja (agendi) vahel, mille korral annab üks lepingupool teisele kasutada tema omanduses või valduses oleva aluse kauba vedamiseks teatud kindlaks merereisiks või kokkulepitud perioodiks. Teine lepinguosaline (prahtija) tasub laevaomanikule kokkulepitud summa (prahiraha) aluse kasutamise eest.

Prahtija (*charterer*) rollis on kauba omanik/valdaja või mereveo teenuse pakkuja, kes transpordib merel kaupa laevaomaniku alusega, sooritades ühe merereisi (reisitšarter) või teostades kindlaksmääratud perioodil mitmeid merereise (ajatšarter).

Laevaomanike ja laeva kasutamise õigust taotlevate kaubasaatjate (prahtijate) vahel sõlmitakse **prahileping** (**tšarter, tšarterleping**) (*charter party; charter party contract*). See on leping, mille alusel renditakse laeva lastiruumi täpselt määratletud osa või kogu laev rentnikule kindlaks perioodiks, kindlaks reisiks või reisideks. Prahilepingu üheks osapooleks on laevaomanik või laevaoperaator ja teiseks osapooleks prahtija.

Tšartereid jaotatakse kahte liiki: esimesse kuuluvad laevade tähtajaliseks prahtimiseks ettenähtud tšarterid ehk **ajatšarterid**, teise aga konkreetse lasti veoks kohaldatud tšarterid ehk **reisitšarterid**.

Kaupade trampvedusid ehk regulaarseid või mitteregulaarseid kaupade vedusid tšarteri ehk prahilepingu alusel tehakse **tramplaevaga** ehk **prahilaevaga** (*tramp ship; tramp vessel*). Prahilaevad on laeva rentija (prahtija) käsutuses olevad, prahilepingu alusel kaupu vedavad veolaevad (kaubalaevad). Kaupade omadused määravad tramplaevanduses kasutatavate laevade tüübid. Peamised tramplaevad on marsruudil kindla sõiduplaani alusel.

Tramplaevad on läbirääkimiste ja prahilepingute sõlmimise peamised objektid tšartervedude turul. Tavaliselt liiguvad tramplaevad maailma nendesse paikadesse, kus selliseid laevu parajasti kauba veoks vajatakse. Tramplaevade tegevust ei kavandata pikaks ajaks ette, vaid korraldatakse prahiturul saavutatud kokkulepete kohaselt.

Tramplaevanduse omapära tuleneb ennekõike veetavate kaupade liigist ja mahust. Tegemist on enamasti laevapartiidenä (üks kaubasaatja – üks kaubasaaja) veetavate kaupade – dega, nagu teravili, rauamaak, kivisüsi, mineraalväetis, toornafta ja naftasaadused, ümar- puitjms. Laevapartiil võib olla ka mitu kaubasaajat ja/või kaubasaatjat, kus laevapartii koosneb mitmest kaubapartiist, kuid tramplaevanduses on see pigem erand kui reegel.

Suuremate kaubapartiide puhul, mille maht või mass ületab tunduvalt ühe laeva mahutavust või kandevõimet, võib tramplaev sõita kogu kaubapartii äravedamiseks

Lennuveokiri (*Air Waybill*)

Lennuveokiri (*air waybill; AWB*) on õhutranspordis lennufirmade ja -ekspedeerijate

poolt kasutatav kaubaveo saatedokument (veokiri), mis sisaldab vedaja poolseid tingimusi saadetise veo kohta. Veokirjaga võtab lennuvedaja endale kohustuse transportida kaubad lähtelennujaamast sihtlennujaama dokumendil kirjeldatud tingimustel. Lennuveokirja kasutavad ka maanteevedajad, kes osalevad õhutranspordi veoahelas osutades *roadfeeder* (RFS) teenust.

Lennuveokiri on lennuvedaja ja kauba saatja vaheline kirjalik veoleping, tõend, et lennufirma on kauba veoks vastu võtnud. Lennuveokirja täidab üldjuhul ekspedeerija ehk lennufirmalepinguline agent kauba saatja nimel ja kulul. Enamasti küsib ekspedeerija veokirja vormistamise eest teenustasu, mis ei sisaldu veohinnas.

Lennuveokiri on lennuvedude olulisim dokument, millel on mitmeid funktsioone.

Lennuveokiri on:

- vedaja ja kauba saatja kirjalik veoleping (veodokument);
- kinnitus, et kaup on veoks aktsepteeritud;
- tõend, et lennufirma on kauba veoks vastu võtnud;
- veetavate kaupade kogust ja kauba nimetust kirjeldav dokument;
- veotasu arvestamise alusdokument;
- arveldusdokument tasumisel veo eest;
- oluline tollidokument saatedokumendina;
- dokument, mis tõendab saatja omandiõigust;
- kindlustussertifikaat (juhul, kui saadetis on lennuveokirja alusel kindlustatud).

Sellest lähtudes on väga oluline, et lennuveokiri oleks täidetud vedaja nõudmiste kohaselt õigesti ja sisaldaks vajalikku infot. Lennuvedude puhul tuleb eriti hoolikalt jälgida, et kauba liik oleks dokumentidesse õigesti märgitud. Saadetise kohta antud andmeid (pakke- üksuste arv, nende ühiku nimetus ja kaal) kontrollib üldjuhul lennukompanii või ekspedeerija. Saadetise sisu on lubatud kontrollida ainult lennukompanii esindajal.

Lennuveokirja täitmisel kasutatakse saatja poolt saadetise kohta deklareeritavaid andmeid ning järgitakse erinevate riikide õhutranspordi seadusandluse sätteid. Lennuveo- kiri väljastatakse tavaliselt 12 eksemplaris (min 8, max 20), millest kolm esimest on origi- naalid ja ülejäänud koopiad. Lennufirma originaaleksemplar on rohelisel taustal, kauba saaja originaaleksemplar roosal taustal ja kauba saatja originaaleksemplar sinisel taustal. Ülejäänud eksemplarid on koopiad ja mõeldud veokirja allosas märgitud veoprotsessi muu- dele osalistele, samuti tolliametnikele ja vajadusel muudele riiklikele institutsioonidele.

Eristatakse lennufirmapõhist lennuveokirja vormi (*airline airwaybill*), mis kuulub

lennufirmale ja nn neutraalset (*neutral air waybill*) vormi, mis on üldkasutatav. Kuna lennu- vedude asjaajamises kasutatakse kogu maailmas inglise keelt, on praktiliselt kõik rahvus- vahelises liikluses kasutatavad lennuveo saatedokumendid ingliskeelsed.

Lisaks tavapärasele lennuveokirjale tuntakse koondlennuveokirja ja allveokirja.

Koondlennuveokirja ehk **koondveokirja** (ka peaveokirja) (*master airwaybill; MAWB*) kasutatakse ühendatud saadetiste puhul ja väljastatakse lennuekspedeerijale lennuvedaja nimel. Ekspedeerija kogub mitmelt erinevalt saatjalt või lähestikku paiknevate saatjatelt kokku sihtpunkti saadetavad kaubad ja koostab nendest ühe suurema saadetise. Sihtpunktis jaotab ekspedeerimisettevõtte kohalik koostööpartner saadetised nende saajatele.

Veomarsruutide planeerimine

Kui soovitakse saada usaldusväärset ja kvaliteetset veoteenust, tuleb luua selleks

eeldused juba veo planeerimise ja tellimise etappidel. Veo tellija peaks teadma, millal on võimalik kasutada otseühendusi ehk võimalust vedada saadetis sihtpunkti ilma ümber- laadimisteta. Vastavat informatsiooni omavad lennukompaniid ja ekspedeerijad. Kui vedu vajab siiski kauba ümberlaadimist, tuleks ekspedeerijal või lennukompaniil leida parim võimalik ümberlaadimislennujaam.

Lennukompaniid avaldavad oma veomarsruute ja sõiduplaane. Veomarsruuti koostades ei peaks saatja piirduma ainult ühe lennukompanii sõiduplaanidega, vaid tuleks hankida eri lennukompaniide sõiduplaanide koondväljaanne. Suurbritannias kord kuus ilmuv "ABC World Airway Guide" on väljaanne, mida kasutavad peamüügiagendid, ekspedeerijad ja lennukompaniide töötajad. Väljaandes on peatähelepanu suunatud kaubaveomarsruutidele ning kaubaveo sõiduplaanidele.

Veo planeerimisel tuleks püüda kasutada suurte kaubavoogudega veomarsruute.

Ebaõnnestunult valitud marsruut on suurim viga, mida lennuveo tellija võib teha. Sooritades lennuvedu riikidest, millega ei ole otseühendust, tuleb kasutada transiitlennujaama või isegi mitut ümberlaadimiskohta. Veo tellijal on üldjuhul võimalus valida oma soovile vastav transiitlennujaam. Võivad eksisteerida olulised erinevused nii transiitlennujaamade maa- pealse teenindamise tasemes kui ka saadetise edasitoimetamisel maanteetranspordiga.

Marsruuti tuleks planeerida koostöös ekspedeerijaga, sest üldjuhul tunneb ekspedeerija kohalikke olusid lennujaamades ja teab ümberlaadimisaegu. Osades lennujaamades kulub saadetise ümberlaadimiseks mõni tund, kuid on ka selliseid, kus kaubasaadetis võib oodata ümberlaadimise eel mitu ööpäeva. Ka kasutatava lennukitüübi ja veetava kaubalasti suurus võib olla seejuures määravaks. Näiteks võib 30-tonnise segakaubalasti ümberlaadimine ja vedu järgmisesse lennujaama kesta mitu ööpäeva.

Suurtest lennukaubaveo keskustest on ajapikku kujunenud võimsad lennuliiklussõlmed, lennatakse globaalses ulatuses pea kõikjale. Saksamaal asuv Frankfurdi lennujaam on üks taolistest huubidest. Neis lennujaamades moodustab kauba ümberlaadimine põhiosa kauba käitlemisega seotud töödest, sest need on spetsialiseerunud transiitvedude teenindamisele.

Päring, pakkumus ja veo tellimus

Üldjuhul toimuvad lennuveod ekspedeerijate vahendusel, mis tähendab, et kauba-

saatjal on lepinguline suhe agendiga ehk ekspedeerimisfirmaga. Ekspedeerija ja kauba saatja suhteid reguleerib ekspedeerimisleping, mille kohaselt kohustub ekspedeerija korraldama saatja kaupade veo tasu eest. Levinud on kokkuleppe sõlmimine põhimõttel pakkumus – aktsepteerimine (nõustumine). Ekspedeerija teeb kauba saatjale pakkumuse ja saatja nõustub või ei nõustu sellega. Nõustumise korral tellib ta ekspedeerijalt veo.

Selline tegutsemisviis on tavapärane ühekordse veo ja lühiajalise koostöö korral ning üldjuhul ei sõlmita sel juhul ekspedeerimislepingut. Pikemaajalise koostöö puhul eelistatakse sõlmida ekspedeerimisleping kui raamleping, milles määratletakse lisaks veo- tingimustele ka muud tingimused (maksetähtaeg, krediitlimiit, teenindamise tingimused jms).

Kauba saatja esitab ekspedeerijale suuliselt või kirjalikult päringu. Soovitatav on kasutada ekspedeerijate poolt pakutavat päringu vormi, mis sisaldab kõiki vajalikke kauba- saatja poolt täidetavaid infovälju ekspedeerijapoolseks pakkumuse tegemiseks. See välistab, et osa infost jääb esitamata.

6. Kullerteenindus

6.1. Kullerteenused

Kullerteenuse (*courier service*) näol on tegemist ükselt-uksele integreeritud logistika- teenusega, mille osutamisega tagab kullerfirmast teenusepakkuja, et enamasti ajatundlikud (ajalubadusega) saadetised jõuavad saajateni neile lubatud lühikese tarneaja jooksul.

Rahvusvaheliselt tegutsevad suured kullerfirmad osutavad reeglina kullerteenuseid globaalses ulatuses. Kohalikud ettevõtted tegelevad saadetiste edasitoimetamisega kas regionaalses ulatuses või riigisiselt, vahel ka teatud piirkonnas või linnas.

Üldjuhul hõlmab kullerteenus järgmisi logistikatoiminguid: saadetiste kokkuvedu saatjatelt, sorteerimine, markeerimine ja pakendamine (vajadusel), konsolideerimine, põhi- vedu, jaotusvedu, veodokumentide vormistamine, saadetiste liikumise jälgimine ja registreerimine ning tolliagenditeenus (vajadusel).

Traditsioonilisteks kullersaadetisteks on olnud erinevad väikesaadetised (dokumendid ja väikesed pakisaadetised). Käesoleval sajandil on kullerfirmade poolt edasitoimetatavate saadetiste profiil oluliselt laienenud – ühasagedamini on kullerveose pakkeüksuseks ka kaubaga kaubaalus, lillekimp, valmistoidu saadetiis jms.

Kullersaadetiste vedu toimub reeglina maantee- ja/või õhutranspordiga. Õhus toimu- vad kullerveod enamasti kullerfirmale kuuluva lennukipargiga. Kullervedusid sooritatakse nii pikkadel kui lühikestel lennumarsruutidel, kuid kullerveod võivad toimuda ka maantee- del (*roadfeeder*).

Kullerfirmade poolt korraldatavate kiirvedudega antakse ettevõtetele võimalus reageerida kiiresti nõudlusele. Ettevõtete konkurentsivõime seisukohalt on kullerveod eriti tähtsal kohal riikide jaoks, kes asuvad eemal peamistest globaalsetest turgudest.

Kullerteenust osutavate firmade puhul on tüüpiline, et mõned suured tegijad valitsevad põhiosa globaalsest kullervedude turust. Nii on suur osa turgudest jaotatud kolme suure integraatori – UPS-i, FedEx-i ja DHL-i vahel. Kõrge teenindustasemega, üleilmselt toimiva tütarfirmade võrgustiku ülevalpidamine eeldab suurte investeeringute tegemist kaubalennukitesse, lennujaama kaubaterminalidesse ja jaotuskeskustesse üleilmselt.

Rahvusvahelises ulatuses tegutsevad kullervedajad pakuvad oma võrgustiku kaudu ükselt-uksele lennuvedusid, mille puhul on saadetiis kogu lennuveo jooksul ühe ettevõtte valduses. See omakorda võimaldab vajadusel muuta veo ajal sihtkohta ja/või kauba saajat.

Selleks, et kiire ja täpne tarne oleks võimalik, peab saadetiste ja info käitlemine toimuma õigel ajal ja õigesti. Kullerveo protsess on standardiseeritud. Globaalselt tegutse- vate kullerfirmade võrgustikus kasutatakse ühesuguseid protsesse ja tegutsemistraditsioone. Toiminguid jälgitakse erinevate kvaliteedimõõdikute abil, väikseimadki kõrvalekalded avastatakse reeglina toimingute käigus ja likvideeritakse kiiresti.

Klient teatab kullerfirmale oma veovajadusest elektronposti või telefoni teel. Kasutusel on mitmesugused elektroonsed vahendid, mille abil saab printida välja veokirjad ja saadetiise pakkeüksustele kinnitatavad transpordietiketid. Firmad pakuvad klientidele ka standardiseeritud pakkematerjale, nagu erineva suurusega kotid, gofreeritud papist ja kartongist pakendid jms.

Lähetatavale saadetiisele tuleb järele kokkulepitud ajavahemikul kullerfirma auto- juht (kuller). Ettevõtte, kes kasutab kullerteenuseid igapäevaselt, võib leppida kullerteenuste osutajaga kokku, et autojuht tuleb saadetiisele järele kutsumata, igal tööpäeval, kokkulepitud kellaajal.

6. Tollindus

6.1. Euroopa vabakaubanduspiirkond

d rakendavad meetmeid kaubanduse soodustamiseks ja tollimaksude sissenõudmiseks. Soodustamiseks riikidevahelist kaubavahetust kasutavad riigid erinevaid tolliliite.

Tolliliit (*customs union*) on kahe või enama riigi vahel sõlmitud lepe, mille alusel tühistatakse riiki- de vahel kehtinud kaubanduslikud piirangud (tollitariifid ja -kvoodid) ning kujundatakse kolmandate riikide suhtes ühine kaubanduspoliitika. Euroopa Liidu liikmesriikide jaoks tähendab tolliliit kokkulepet kõigi EL liikmesriikide vahel, millega on tühistatud kõik kaubanduslikud piirangud (tollitariifid ja -kvoodid) liitu kuuluvate riikide vahelises kaubanduses.

Euroopa Liidu liikmesriikide territooriumid moodustavad ühtse tolliterritooriumi ning sellel territooriumil kehtivad ühtlustatud tollieeskirjad. **Euroopa vabakaubanduspiirkond** (*European Free Trade Area; EFTA*) on Euroopa rahvusriikide kaubandusühendus, kus ei kasu- tata riikidevahelises kaubanduses mingeid tollibarjääre. Kolmandate riikide suhtes rakendatakse kõikide liikmesriikide poolt ühesuguseid piiranguid (tollitariife ja -kvoote).

Väljapoolt Euroopa Liitu saabuvatele kaupadele rakendatakse tollimenetlust. Kuni impordideklaratsiooni vormistamiseni jääb kaubasaadetis tollijärelevalve alla tollilaos või tolliterminalis. Enne vabasse ringlusse lubamist võidakse kohaldada kaupadele erinevaid järelevalve- ja kontrollitoiminguid. Maaletollimiseks võib toll nõuda päritolusertifikaati, impordiluba jms.

Riigi **tolliterritoorium** (*customs territory*) on geograafiline piirkond, kus suveräänne riik kehtestab oma impordi- ja ekspordiregulatsioonid ning maksud. Riigi tolliterritooriumil kehtivad tollieeskirjad. Eesti tolliterritoorium on Eesti Vabariigi jurisdiktsiooni all olev territoorium, mis hõlmab maa-ala, territoriaalveed ja õhuruumi nende kohal.

EL tollistaatusega kaup (*EU customs status of goods*) on Euroopa Liidu tolliterritooriumil saadud või toodetud kaup, mis ei sisalda imporditud kaupa kolmandatest riikidest. Samuti on see kolmandatest riikidest imporditud ja Euroopa Liidu tolliterritooriumil vabasse ringlusse lubatud kaup.

Riigid rajavad **majanduse eritsoone** (*special economic zone; SEZ*), ehk geograafilisi piirkondi, kus kehtivad riigi tavapärastest majandusregulatsioonidest leebemad regulatsioonid. Majanduse eritsoonide kategooriasse kuuluvad erinevad tsooniliigid, nagu **vabakaubandustsoonid** (*FTZ*), **ekspordiks töötlemise tsoonid** (*EPZ*), **vabatsoonid** (*FZ*), ja **vabasadamad**. Majanduse eritsoonide loomise peamiseks eesmärgiks on soodsate tingimuste loomine välisinvesteeringute tegemiseks riiki.

Vabakaubandustsoon (*free trade zone; FTZ*) on tollikontrolli all olev piirkond (tsoon) sadama või lennujaama läheduses, kus hoiustatakse kaupu kolmandatesse riikidesse edasi- saatmise ja/või maaletollimise ootel. Tegemist on riigi territooriumiga, mis on eraldatud selle tolliterritooriumist ja kus ladustatakse kaupa väljaveoks riigist või edaspidiseks töötlemiseks. Vabakaubandustsoonides tegutsevad enamasti tootmisettevõtted, mis töötlevad imporditud tooraineid, materjale ja komponente ning ekspordivad väärimdatud tooteid kolmanda- tesse riikidesse.

Vabatsoone (*free zone; FZ*) luuakse eesmärgiga muuta äritegevus riigis atraktiivseks

soodustamiseks riiki välisinvesteeringute tegemist. Vabatsoon on liidu tolliterritooriumi osa, mis on eraldatud muust tolliterritooriumist püsiva piirdega ning millel on nõuetekohased sisse- ja väljapääsud. Vabatsoonid toimivad tolliladude osas rakendatavate põhimõtete alusel.

Vabasadam (*free port; FP*) on sadama territoorium (või osa sellest), kus on

kehtestatud tolli erirežiim. Vabasadamasse võib tollivabalt vedada meritsi kaupu, neid seal ladustada, sorteerida ja ümber pakendada. Vabasadam on muust territooriumist eraldatud (tarastatud) ja on tolli järelevalve all.

6.2. Ühtne tollitariifistik

Kaupade eksporti EL liikmesriikidest ja importi liikmesriikidesse kontrollitakse nii kaubanduspoliitilistel kui ka muudel poliitilistel põhjustel. **Kaitsetariifide** ehk **impordi tollitariifide** (*protective tariff; import tariff*) alusel rakendavad riikide valitsused kaupade sisseveol välisriikidest tollimaks muutmaks tooteid kallimaks võrreldes kodumaiste kau- padega. Taoline kaitsetariifide kasutamine annab kohapeal toodetud kaupadele hinnaeelise.

Tollimaks (*customs duty*) on Euroopa Liidu õigusaktidega kehtestatud riiklik maks, mille isik või äriühing peab maksma, kui impordib kaupa kolmandatest riikidest Euroopa Liitu (imporditollimaks) või ekspordib Euroopa Liidust kolmandatesse riikidesse (ekspordi- tollimaks).

Euroopa Liidus puuduvad liikmesriikide vahel impordi- ja eksporditollimaksud ning kõik samaväärse toimega maksud. Kolmandatest riikidest üle Euroopa Liidu tollipiiri toimetatud kaubalt, mis deklareeritakse vabasse ringlusse, tuleb maksta imporditollimaksu.

Tollimaksumäärad kehtestatakse liidu ühisest kaubanduspoliitikast lähtuvalt. Maksu- määrad sõltuvad sellest, kui tundlik on majanduslikus mõttes kõnealuse kauba import – kui- võrd see võib mõjutada ühisturgu ja liidu tootjaid, sest liidu kaubandus- ja tariifipoliitika eesmärgiks on kaitsta just liidu majandushuvisid.

Tollimakse on mitut liiki sõltuvalt nende arvutamise meetodist. **Väärtuseline** ehk **ad valorem** tollimaks arvutatakse protsendina kauba tolliväärtusest. See on enamlevinud tollimaksuliik (ca 90%). **Spetsiifiline tollimaks** sõltub kauba kaalust või täiendavast mõõt- ühikust ja on tooteühikule rakendatav maksumäär. Lisaks võidakse kasutada kombinatsiooni väärtuselisest ja spetsiifilisest tollimaksust. Kauba import võib lisaks tollimaksule olla maksustatud aktsiisi ja käibemaksuga.

Tollitariif (*customs tariff*) kui riigi valitsuse poolt kehtestatud protsendimäär lisa- takse imporditava või eksporditava kaubaartikli deklareeritud väärtusele ja mille alusel arvutatakse tollimaks.

Eri kaupade ja kaubagruppide tollitariifid moodustavad **tollitariifistiku** (*customs tariff schedule*). Tariifistik kujutab endast riiki importida lubatud kaubaartiklite loetelu ja kaubaartiklite lühikirjeldust koos tollitariifimääradega.

Rahvusvaheline kaubandus oleks kaasajal mõeldamatu, kui riigid ei kasutaks kau- bagruppide tuvastamiseks kaubaartiklite eristamiseks ja neile vajadusel tollitariifide raken- damiseks teatud ühtset süsteemi. Kaubakoodid on esitatud loendina kaupade nomenklatuuris. Kasutusel on kolm kaubakoodide nomenklatuuri – **Harmoniseeritud Süsteemi** nomenk- atuur (**HS**), EL-i kombineeritud nomenklatuur (**KN**) ja **TARIC** nomenklatuur. Kaubakoodi määramist nomenklatuuris nimetatakse **kauba tariifseks klassifitseerimiseks**.

Harmoniseeritud kodeerimissüsteem (*harmonized tariff code system*) on rahvus- vaheline kaupade kodeerimissüsteem ja kaubaartiklite loetelu, mis teeb võimalikuks, et kõik rahvusvahelises kaubanduses osalevad osapooled kasutavad ühesugust kaupade eristamise ja liigitamise süsteemi erinevate dokumentide koostamiseks, maksude rakendamiseks ja statistilise kontrolli võimaldamiseks. Numbrilised kaubakoodid kirjeldavad kõiki **Rahvusvahelise Toliorganisatsiooni** (*World Customs Organization; WCO*) liikmesriikide poolt rahvusvahelises kaubanduses kasutatavaid kaubaartikleid.

Kaubakood tuleb kauba sissetoomisel ja väljaviimisel tollideklaratsioonil alati

deklareerida. Kaubakood on seotud kauba tolli-, aktsiisi- ja käibemaksuga maksustamisega, kuid seda kasutatakse ka impordi- ja ekspordipiirangute ning päritolureeglite rakendamisel, statistika koostamisel jms. Kõikidele olemasolevatele kaupadele on võimalik määrata kaubakood.

TIR-süsteem

Kui rahvusvahelist maanteevedu tehakse lähteriigist sihtriiki kolmandate riikide kaudu ja kõnealused riigid ei oma ühtset tolliterritooriumi, tuleks läbida riikide tolliseaduste alusel kolmandates riikides vajalikud tolliprotseduurid (kauba tollikontroll, tollideklaratsioonide täitmine jms). Kõik sellised vahepeatused piiripunktides nõuavad aega (tunde, vahel isegi päevi) ja tekitavad vedude tellijaile täiendavaid logistikakulusid. Enamasti tekib rohkem kulusid mitte niivõrd tolliformaalsuste täitmisest, kuivõrd veokite ooteaegadest tolli- kontrolli ja tollivormistuse ootel. Selle tulemusel pikeneb veoag ning kasvavad veokulud, mis on põhjustatud pikast seisuajast tollivormistuse ootel. Suuremad kulud kajastuvad kauba hinnas, lisaks klientide rahulolematustarnetäpsuse vähenemise pärast. Eriti palju olid veokid sunnitud tegema riigipiiridel peatusi enne Euroopa Liidu laienemist 2004. aastal.

Pärast IRU loomist hakati organisatsiooni initsiatiivil töötama välja süsteemi, mis võimaldaks ületada kaubaga veokitel transiitvedudel Euroopas riigipiire tavapäraseid kulu- kaid ja aeganõudvaid tolliprotseduure tegemata. 1949. a sõlmiti TIR (prantsuse k. *Trans- ports Internationaux Routiers*) kokkulepe (*TIR-Agreement*) üksikute Euroopa riikide vahel.

1954. a hakati töötama välja TIR-konventsiooni ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) egiidi all. Sama komisjoni sisemaatranspordi komitee võttis konventsiooni vastu 1959. a. TIR-konventsioon on olnud Lääne-Euroopas kehtiv alates 1960. aastast.

Seoses uute veotehnoloogiate kasutuselevõtmisega ja vajadusega laiendada TIR-režiimi kasutusala võeti 1975. a vastu uus TIR-konventsioon. 2010. aastal oli TIR-süsteemiga ühinenud 68 riiki neljal kontinendil. Mitmed riigid Aafrikas, Aasias, lähis-Idas ja Lõuna-Ameerikas on näidanud üles huvi liituda süsteemiga lähitulevikus.

TIR-konventsioon (*Transport International by Road*) on sõlmitud lepinguosaliste riikide vahel hõlbustamaks kaupade rahvusvahelist maanteevedu, parandamaks veotingimusi ning ühtlustamaks ja lihtsustamaks piiriületamise formaalsusi Süsteem loodi hõlbustamaks riikidevahelist kaubandust ja transporti rahvusvaheliselt ühtlustatud tollikontrolli süsteemi abil. TIRkaitseb efektiivselt kõikide riikide maksutulused, kelle territooriumi kaudu riikide vahel kaupu veetakse.

TIR-süsteem toetub neljale alussambale:

- kaupu võib vedada ainult nõuetele vastavas veokis või haagises (lastiruumis);
- riskid on veo ajal kaetud kehtiva tagatisega;
- kaubaga on kaasas rahvusvaheliselt tunnustatud tollidokument – TIR-märkmik, mis on võetud kasutusele lähteriigis ja mida kasutatakse tollidokumendina nii lähteriigis, transiidiriikides kui ka sihtriigis;
- tollikontrolli, mida teostatakse lähteriigis, tunnustatakse transiidiriikides ja sihtriigis.

TIR-vedu on kaubavedu lähtekoha riigi tollist sihtkoha riigi tollini TIR-konventsioonis kindlaksmääratud protseduuri järgi. **Lähtekohariigi toll** on lepinguosalise riigi toll, kust algab TIR-protseduuri kohane kauba rahvusvaheline vedu. **Sihtkohariigi toll** on lepingu- osalise riigi toll, kus lõpeb TIR-protseduuri kohane kauba rahvusvaheline vedu. **Vahetoll** on lepinguosalise riigi toll, läbi mille toimub sõiduki, autorongi või konteineri sisse- ja väljavedu TIR-protseduuri käigus.