

Sisekaitseakadeemia  
Finantskolledž

Svetlana Matsova

ÜHISTRANSIIDIPROTSEDUURI KONVENTSIOONI  
LAIENEMISE MÕJU EESTI TRANSIIDISÜSTEEMILE

Lõputöö

Juhendaja:  
Katrín Punga,  
tollitalituse peaspetsialist, MTA

Tallinn 2011

## SISUKORD

MÕISTETE JA LÜHENDITE SELGITUS.....	3
TABELID JA JOONISED.....	4
SISSEJUHATUS .....	5
1. TEOREETILINE ÜLEVAADE TRANSIIDISÜSTEEMIST .....	8
1.1. Ühistransiidi ajalugu .....	8
1.2. Ühistransiidiprotseduuri konventsiooni laienemise protsess .....	13
2. ÜHISTRANSIIDIPROTSEDUURI KONVENTSIOONI LAIENEMISE ANALÜÜS .....	21
2.1. Eesti-Venemaa vahelise transiidi tendentside analüüs aastail 2007-2010.....	21
2.2. Venemaa ühistransiidiprotseduuri konventsiooniga ühinemise mõju Eestile ...	25
KOKKUVÕTE .....	36
SUMMARY.....	39
VIIDATUD ALLIKAD .....	40
LISAD.....	42
Lisa 1. Transiid deklaratsiooni T1 alustamise statistika (mai 2009-juuni 2010).....	42
Lisa 2. Transiid deklaratsiooni T1 lõpetamise statistika (mai 2009-juuni 2010) .....	44
Lisa 3. T1 protseduuri alustamine ja lõpetamine Eesti lõikes aastail 2009-2010.....	46
Lisa 4. TIR-protseduuri alustamine ja lõpetamine Eesti lõikes aastail 2009-2010...	48

## MÕISTETE JA LÜHENDITE SELGITUS

BPS (Baltic Pipeline System) - Balti Torujuhtme Süsteem, naftatranspordisüsteem Lääne-Euroopas

EL – Euroopa Liit

EFTA (The European Free Trade Association) - Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsioon

EÜ – Euroopa Ühendus

IRU (International Road Transport Union) – TIR-märkmiku garantiühing ja katusorganisatsioon

MTA TKO – Maksu- ja tolliameti Tollikorralduse osakond

MTK – maksu- ja tollikeskus

NCTS (New Computerised Transit System) – Uus automatiseeritud transiidisüsteem

RITA – maksu- ja tolliametnike poolt kasutatav andmebaas ametnike töökoormuse mõõtmiseks

SAD – ühtne haldusdokument

SAD-konventsioon – Rahvusvaheline tolliprotseduuride lihtsustamise ja kooskõlastamise konventsioon

SEALS – tollitõkendite haldamise süsteem

T1 - Protseduur T1 hõlmab ühendusevälise kauba vedu, kusjuures on peatatud kauba impordi suhtes tavaliselt kohaldatavad meetmed.

T2 - Protseduur T2 hõlmab ühenduse kauba vedu, kusjuures on peatatud meetmed, mida tavaliselt kohaldatakse kaubale impordil EFTA riiki.

TIR (Transport Internationaux Routiers) – Rahvusvaheliselt tunnustatud tolli- ja garantiidokumendi (TIR-märkmiku) alusel toimuv rahvusvaheline kaubavedu, mida reguleerib TIR-konventsioon.

TSAD (Transit Security Acc Doc) – transiidi/ julgeoleku saatedokument

ÜTK – Ühistransiidiprotseduuri Konventsioon

## TABELID JA JOONISED

Tabel 1. Tollivormistuslikele tegevustele kuluv keskmine aeg Narva MTK-s, Koidula ja Luhamaa tollipunktides.....	28
Tabel 2. T1 ja TIR märkmiku protseduuridele kulunud ressurss.....	29
Tabel 3. T1 alustamise ja lõpetamise formaalsuste teostamiseks kulutatud aeg.....	30
Tabel 4. T1 alustamise ja lõpetamise formaalsuste töökoormus (mai 2009 – juuni 2010).....	32
Tabel 5. Vahetolliasutuse piiriületuse registreerimine.....	33
Joonis 1. Transiidikauba maht Balti riikides (jaanuar 2009).....	22
Joonis 2. Ust-Luga kaubasadama veokäive.....	24
Joonis 3. T1 ja TIR märkmiku protseduuridele kulunud ressurss (osa tööaja mahust).....	30
Joonis 4. T1 ja TIR protseduuride alustamine ja lõpetamine Eesti lõikes.....	34

## SISSEJUHATUS

Ühistransiidiprotseduuri konventsioon (edaspidi ÜTK) on edukalt toiminud aastast 1987 ning mitmel korral ka laienenud. EÜ Komisjon võttis vastu otsuse laiendada ÜTK, lähtudes transiidiga kokkupuutuvate ettevõtete soovidest kaubaveo suurenemise olukorras. Käesoleval ajal kaup saab liikuda TIR-märkmiku alusel ja ühis- ühenduse transiidiprotseduuriga. ÜTK laienemine toob endaga kaasa erinevaid muudatusi transiidisüsteemi töösse. Keelte rohkus, kirillitsa tähestik, erinevate riikide erinevalt ülesehitatud süsteemid – kõik need asjaolud mõjutavad transiidisüsteemi.

Töö uudsus seisneb EL-i ja uute ÜTK osaliste kaubavahetuses toimuvate muutuste analüüsimises Eesti ja Venemaa suhete näitel. Kaheksa aastat tagasi loodi uue automatiseeritud transiidisüsteemi (edaspidi NCTS), seega on võimalus analüüsida ÜTK ja elektroonse andmevahetuse süsteemi NCTS rakendumist ning teha järeldusi selle toimivuse kohta.

Probleemiks võib osutuda see, et pole teada, kuidas transiidisüsteem peab vastu laiendatud tingimustes. Süsteemi tööd võib mõjutada erinevate süsteemide rohkus (iga riik võib oma süsteemi üles ehitada), talitusreeglite ühtlustamine erinevate süsteemide vahel, samuti seadusandluse muutmine ning tolliformaalsuste läbiviimine piiri ületusel. Seega ÜTK laienemisel võib olla nii positiivseid, kui ka negatiivseid mõjusid teistele konventsiooniosalistele riikidele.

Lõputöö teema valis autor eelkõige sellepärast, et ÜTK laienemine toimub käesoleval ajal ning osa kolmandaid riike on juba avaldanud soovi ühineda ÜTK-ga. Teema on aktuaalne, kuna Eesti ida naaberriik Venemaa sai ÜTK ning rahvusvahelise tolliprotseduuride lihtsustamise ja kooskõlastamise (edaspidi SAD) konventsiooni mitteametliku vaateleja staatuse, tuues omakorda tähtsaid muudatusi Eesti transiidisüsteemile.

Lõputöö eesmärgiks on analüüsida ÜTK laienemise mõju Eesti transiidi süsteemile.

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks läbitakse järgmised uurimisülesanded:

1. Antakse ülevaade ühistransiidi ajaloost.
2. Analüüsitakse ÜTK laienemise protsessi.
3. Tuuakse välja Eesti-Venemaa vahelise transiidi peamised tendentsid.
4. Analüüsitakse Venemaa ühinemist ÜTK-ga.

Töö koostamiseks kasutatakse peamiselt tulemuste tõlgendamise meetodit, samuti andmekogumis- ja andmetöötlusmeetodit. Andmeid kogutakse läbi kirjanduse, õigusaktide ja Euroopa Komisjoni tödokumentide analüüsi. Töö käigus uuritakse ÜTK laienemisega kaasnevat vabanevat ressursi Maksu- ja tolliameti Tollikontrolliosakonna (edaspidi MTA TKO) poolt läbi viidud töökoormuse analüüsi tulemuste abil.

Lõputöö koosneb kahest peatükist. Esimeses peatükis esitatakse ajalooline taust ja antakse ülevaade transiidisüsteemist. Esimeses alapeatükis selgitatakse transiidisüsteemi iseloomu ja eesmärgi ning antakse lühiülevaade transiidi ajaloost. Räägitakse kokkuvõtlikult TIR-konventsioonist, samuti ühenduse transiidiprotseduurist ja teistest Euroopa Ühenduses kohaldatavatest transiidiprotseduuridest. Põhirõhk tehakse ühistransiidiprotseduuril.

Teises alapeatükis käsitletakse ühistransiidiprotseduuri laienemise protsessi kulgemist. Samuti analüüsitakse uue arvutipõhise transiidisüsteemi (NCTS) rakendumist ning tehakse järeldusi selle toimivuse kohta. Analüüs on teoreetiline, kuna laienemine pole veel realselt rakendunud. Kujutatakse ette, kuidas transiit toimub laiendatud tingimustes siis, kui konventsiooni potentsiaalsed liikmed (kolmandad riigid) hakkavad tegema ühistransiiti ning kasutama NCTS-i.

Lõputöö teises peatükis analüüsitakse, millist mõju avaldab ÜTK laienemine Eesti transiidi süsteemile. Töö teise osa esimeses alapeatükis selgitatakse välja, millist rolli mängib transiit Venemaalt Eesti majanduses ning tuuakse välja Eesti-Venemaa vahelise transiidi peamised tendentsid, selleks, et lõputöö viimases alapeatükis edaspidi hinnata, kuidas mõjutab Venemaa ÜTK-ga ühinemine Eestit.

Töö koostamisel kasutatakse Euroopa Liidu tollialaseid õigusakte, transiidisüsteemi NCTS töödokumente ning juhendmaterjale, transiiti käsitlevat kirjandust. Käesolevas töös on kasutatud õigusaktide 11.04.2011 seisuga redaktsioone. Kõik töös kasutatavad allikad on koondatud viidatud allikate loetellu.

# 1. TEOREETILINE ÜLEVAADE TRANSIIDISÜSTEEMIST

## 1.1. Ühistransiidi ajalugu

Kaubandus on läbi aegade olnud üheks tähtsaimatest lülidest majanduses. Euroopas hakkas kaubandus eriti kiiresti kasvama pärast Teise maailmasõja lõppu ning kohe selgus, et pikalevenivad tolliprotseduurid takistavad kiiret ja tõhusat kaubavahetust. Tekkinud probleemile oli vaja head lahendust leida. Parimaks lahenduseks osutus transiidi protseduuri kasutuselevõtmine. Kaubale hakati rakendama transiidi protseduuri selleks, et suunata kaubavood ühelt riigilt teise riigi sisemaale.

Transiit on tolli poolt aktsepteeritav hõlbustus ettevõtjate jaoks, kes viivad kaupa üle piiri või läbi territooriumide ilma makse maksmata, mis põhimõtteliselt tuleks tasuda kauba territooriumile toomisel või sealt välja viimisel. Transiidi puhul tuleb täita ainult üks lõplik tolliformaalsus, mis võimaldab korraldada halduslikult lihtsat ja kulutõhusat menetlust kauba vedamiseks läbi mitmete tolliterritooriumide.<sup>1</sup>

Transiit võib eriti asjakohane olla ühenduses, kus ühtne tolliterritoorium kombineerub paljude maksuterritooriumidega. Sel juhul kaup saab liikuda transiidina ühenduse tollipiiri ületamise kohast tollivormistuse kohani, kus pärast transiitveo lõppemist täidetakse tolli- ja kohalikud maksukohustused ja kaup läheb vabasse ringlusse või alustatakse muud peatamismenetlust. Peatamismenetlus võidakse omakorda lõpetada, suunates transiidiprotseduuril oleva ühendusevälise kauba ühenduse tolliterritooriumilt reeksporti.<sup>2</sup>

Pärast Teise maailmasõja lõppu kaubanduse kiire leviku tõttu algatati Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni egiidi all läbirääkimised, mille eesmärgiks oli kauba liikumist Euroopas hõlbustava rahvusvahelise lepingu

---

<sup>1</sup> Euroopa Komisjon „Transiidi käsiraamat“ (2004), [ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/procedural\\_aspects/transit/common\\_community/transit\\_manual\\_et.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/procedural_aspects/transit/common_community/transit_manual_et.pdf) (12.01.2011).

<sup>2</sup> *ibid*



koostamine. Nii koostati 1949. aastal esimene TIR-kokkulepe, mille tulemusena võeti hulgas Euroopa riikides kasutusele tagatiste süsteem, mis tagas rahvusvahelise kaubanduse raames Euroopas liikuva kauba suhtes kohaldatavad tollimaksud ja muud maksud. Kuna TIR-kokkuleppe toimis edukalt, siis juba 1959. aastal sõlmiti TIR konventsioon.<sup>3</sup>

Seisuga 11.01.2011 TIR-konventsioonil oli 68 osalist<sup>4</sup>, sealhulgas Euroopa Liit, neli endist Visegradi riiki ning EFTA riikidest Šveits ja Norra. TIR-vedu on lubatud ainult nendes riikides, kus on volitatud garantiühingud (01.01.2009 seisuga 57 riiki)<sup>5</sup>.

TIR-süsteem on üles ehitatud oma rangetele reeglitele. Kogu TIR-veo ajaks peatatakse kaubalt tasumisele kuuluvad tolli- ja muud maksud. Maksude tasumise tagab rahvusvaheline garantiikett. Iga riigi garantiühing on kohustatud tagama selliste tolli- ja muude maksude tasumise, mida võidakse nõuda selles riigis TIR-veo käigus ilmneva eeskirjade eiramise tõttu. Igas riigis on sätestatud oma tagatise piirmäär, mida riigi garantiühing kohustub tasuma eeskirjade eiramise korral. Soovitavaks maksimumsummaks on 50 000 USA dollarit või 60 000 eurot (või vastav summa riigi vääringus).<sup>6</sup>

TIR-vedu hõlmab terve hulka TIR-veotoiminguid. See algab lähte- või saabumistolliasutuses ja lõpeb siht- või väljumistolliasutuses. TIR-veo korral peab kaubaga kaasas olema TIR-märkmik ehk rahvusvaheliselt tunnustatud dokument, mis tõendab tagatise olemasolu ja täidab tollikontrollidokumendi ülesannet lähte-, transiidi- ja sihtriikides. TIR-märkmikke väljastavad riiklikud garantiühingud ning üks märkmik kehtib üksnes ühe TIR-veo puhul.<sup>7</sup>

---

<sup>3</sup> Euroopa Komisjon „Transiidi käsiraamat“ (2004), <[ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/procedural\\_aspects/transit/common\\_community/transit\\_manual\\_et.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/procedural_aspects/transit/common_community/transit_manual_et.pdf)> (12.01.2011).

<sup>4</sup> United Nations „Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention)“ (2011) <[treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-A-16&chapter=11&lang=en](http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-A-16&chapter=11&lang=en)> (12.01.2011).

<sup>5</sup> Euroopa Komisjon „Transiidi käsiraamat (TIR-protseduur)“ (2009), <[www.emta.ee/public/toll/Transiidi\\_manual\\_\\_Intranetis\\_032010.pdf](http://www.emta.ee/public/toll/Transiidi_manual__Intranetis_032010.pdf)> (12.01.2011).

<sup>6</sup> Euroopa Komisjon „Transiidi käsiraamat“ (2004), <[ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/procedural\\_aspects/transit/common\\_community/transit\\_manual\\_et.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/procedural_aspects/transit/common_community/transit_manual_et.pdf)> (12.01.2011).

<sup>7</sup> *ibid*

Protseduuri õigsust kontrollitakse, kasutades TIR-märkmiku kviitungeid number üks ja kaks. Kõigepealt lähte- või saabumistolliasutus rebib TIR-märkmikust kviitungi number üks. Samas osalisriigis asuv siht- või väljumistolliasutus rebib välja kviitungi number kaks ja tagastab selle lähtetolliasutusele või tolli keskasutusele, kus kontrollitakse selle vastavust kviitungile number üks, võimaldades nii TIR-veo lõpetada. Sellist protseduuri järgitakse igas osalisriigis kogu TIR-veo jooksul. TIR-vedu võib maksimaalselt hõlmata nelja lähte- ja sihttolliasutust. Euroopa Ühenduse tolliterritooriumi käsitatakse antud protseduuri kohaldamisel ühe territooriumina. Protseduuri kohaselt peab mõni osa TIR-veost tingimata toimuma autoveona, kusjuures TIR-veo ajal veokil või konteineril peab olema TIR-silt.<sup>8</sup>

Kokkuvõtvalt aitas TIR-konventsioon 1970-ndatel aastatel kaubandusel toimida efektiivselt just kolmandate riikide vahel. Samas juba tol ajal Euroopa Ühendusse kuuluvad riigid tahtsid, et nende vahel toimuks kaubandus veel lihtsamini. 1970-ndate aastate algul Euroopa Ühendusse (edaspidi EÜ) kuulus 6 riiki, mille vahel hakati kohaldama ühenduse transiidisüsteemi, mis pidi kaubandust hõlbustama. Kauba vaba liikumine oli aga olulisel määral takistatud, kuna keset Euroopat asusid Austria ja Šveits, mis ei kuulunud EÜ-sse, kuid olid Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni (EFTA) liikmed. Piiriületus TIR-konventsiooniga oli suhteliselt keeruline, kuna oli vaja kahte kviitungit iga piiriületuse kohta ning teisi dokumente. Seega 1972. aastal ühenduse transiidisüsteemi laiendati kahe lepinguga, et hõlmata kaubandust Austria ja Šveitsiga<sup>9</sup>.

1987. aastal EÜ komisjon otsustas alternatiiviks TIR-konventsioonile luua uue transiidisüsteemi, mis kehtiks Euroopa Ühenduse ja kõikide EFTA riikide vahel. Selleks täiendati tolliseadustiku sätteid ning võeti vastu kaks konventsiooni: Ühistransiidiprotseduuri konventsiooni (edaspidi ÜTK) ja SAD-konventsiooni, mis lihtsustas impordi-, ekspordi- ja transiidiformaalsusi ühtse haldusdokumendi (SAD) kasutamise kaudu.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> Euroopa Komisjon „Transiidi käsiraamat“ (2004), [ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/procedural\\_aspects/transit/common\\_community/transit\\_manual\\_et.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/procedural_aspects/transit/common_community/transit_manual_et.pdf) (12.01.2011).

<sup>9</sup> *ibid*

<sup>10</sup> *ibid*

Ühistransiit on protseduur, mille alusel kaupa veetakse tolli järelevalve all ühe konventsiooniosalise ühest tolliasutusest sama konventsiooniosalise teise tolliasutusse või teise konventsiooniosalise tolliasutusse vähemalt üle ühe piiri<sup>11</sup>. Vastavalt ÜTK-le, selle osalisteks on Euroopa Liit ja EFTA riigid (Šveits, Norra ja Island). Samuti kohaldatakse konventsiooni osaliseks Liechtensteini vürstiriiki, kuna Liechtensteinil on tolliliit Šveitsiga.<sup>12</sup>

ÜTK erineb TIR-konventsioonist selle poolest, et käendajaks võib olla ükskõik milline kolmas isik. Samuti on oluline erinevus tagatise osas: tagatist määratakse vastavalt kauba pealt võetavale maksusummale. Nagu varem oli juba mainitud, TIR-protseduur on erinevalt ÜTK-st üles ehitatud rahvusvahelisele tagatistesüsteemile, mis põhineb riiklike garantiühingute ketil.

Ühistransiidiprotseduuri kasutamine aitab ettevõtjatel hõlbustada kauba liikumist ühest osalisriigist teise. Selle põhjuseks on kauba suhtes kohaldatavate tolli- ja aktsiisimaksude, käibe- ja muude maksude peatamise võimalus ajaks, kuni toimub kauba transiitvedu lähtetolliasutusest sihttolliasutusse.<sup>13</sup> Seega ÜTK aitab kaasa kaubavahetuse lihtsustamisele, kehtestades ühistransiidiprotseduuri tollijärelevalve all olevate kaupade ringluse, et vältida kitsaskohtade tekkimist piiripunktides, ning ühtlustades ekspordi-, impordi- ning transiidideklaratsioonide vormi.

Ühistransiidiprotseduur on hallatud osalisriikide tolliadministratsioonide tolliasutuste võrgustiku kaudu, mis koosneb lähte-, vahe-, siht- ja tagatistolliasutustest. Protseduuri algatatakse lähtetolliasutuses ja transiitvedu lõpetatakse siis, kui kaup ja transiidideklaratsioon on esitatud sihttolliasutusele transiiti reguleerivate sätete kohaselt.<sup>14</sup>

Sihttolliasutuse kohustuseks on tagastada transiidideklaratsiooni ühe ametliku eksemplari lähtetolliasutusele või lähteriigi tolli keskasutusele. Antud eksemplari

---

<sup>11</sup> Euroopa Komisjon, Ühistransiidiprotseduuri konventsioon, EÜT L 226, 13.8.1987.

<sup>12</sup> Euroopa Komisjon „Transiidi käsiraamat“ (2004),

[ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/procedural\\_aspects/transit/common\\_community/transit\\_manual\\_et.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/procedural_aspects/transit/common_community/transit_manual_et.pdf) (12.01.2011).

<sup>13</sup> *ibid*

<sup>14</sup> *ibid*

kättesaamisel lähteriigi toll lõpetab omakorda tolliprotseduuri ja vabastab printsipaali vastutusest, kui ei ole täheldatud eeskirjade eiramist.<sup>15</sup>

Transiidiprotseduuri kohaldamist kauba suhtes taotleb printsipaal kui transiidiprotseduuri haldaja. Tema kohustuseks on koostada transiidideklaratsiooni lähtetolliasutuses. Pärast kauba transiiti lubamist printsipaal vastutab selle eest, et kaup esitatakse ettenähtud aja jooksul sihttolliasutuses puutumatul kujul (vajaduse korral koos puutumata tollitõkendiga) ning koos transiidideklaratsiooniga. Samuti vastutab printsipaal mis tahes tolli- ja muude maksude maksmise eest, kui on toimunud eeskirjade eiramine, ning tagatise andmise eest, mis kataks kauba liikumise ajal peatatud maksude summa (kui teda ei ole sellest seaduse või loaga vabastatud).<sup>16</sup>

Ühistransiidiprotseduur võib kauba staatusest sõltuvalt jaguneda kahte liiki: protseduur T1 ja protseduur T2. Protseduuri T1 puhul peatatakse ühendusevälise kauba veo korral kauba impordi suhtes tavaliselt kohaldatavad meetmed. Protseduuri T2 puhul peatatakse ühenduse kauba veo korral need meetmed, mida tavaliselt kohaldatakse importimisel EFTA riiki selle kauba suhtes.<sup>17</sup>

Vastavalt ÜTK-le, konventsioon on hallatud konventsiooniosaliste esindajatest ehk tolliadministratsioonide peadirektoritest koosneva ühiskomitee poolt. Ühiskomitee võtab oma otsuseid vastu konsensuse alusel. Tema peamiseks ülesandeks on anda konventsiooniosalistele soovitusi konventsiooni muudatuste või rakendusmeetmete vastuvõtmise osas. Samuti on ühiskomiteel õigus otsustada teatavate meetmete vastuvõtmisele, mis ei mõjuta otseselt konventsiooni põhiteksti. Näiteks, ühiskomitee võib otsustada teha konkreetset muudatused lisades või neist muudatustest tulenevaid parandusi konventsiooni põhitekstis, võtta vastu üleminekumeetmed uute liikmesriikide ühinemisel ühendusega või kutsuda kolmandad riigid konventsiooniga ühinema). Ühiskomiteed aitab EÜ/EFTA töörihm, mida juhatab Euroopa Komisjoni esindaja.<sup>18</sup>

---

<sup>15</sup> Euroopa Komisjon „Transiidi käsiraamat“ (2004),  
<[ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/procedural\\_aspects/transit/common\\_community/transit\\_manual\\_et.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/procedural_aspects/transit/common_community/transit_manual_et.pdf)> (12.01.2011).

<sup>16</sup> *ibid*

<sup>17</sup> *ibid*

<sup>18</sup> *ibid*

Kokkuvõtvalt selgus transiidisüsteemi iseloom ja eesmärk. Ilmnes, et ühistransiidiprotseduuri kasutamine aitab ettevõtjatel hõlbustada kauba liikumist ühest osalisriigist teise. Selle põhjuseks on kauba suhtes kohaldatavate tolli- ja aktsiisimaksude, käibe- ja muude maksude peatamise võimalus ajaks, kuni toimub kauba transiitvedu lähtetolliasutusest sihttolliasutusse. SAD-konventsioon lihtsustab impordi-, ekspordi- ja transiidiformaalsusi ühtse haldusdokumendi (SAD) kasutamise kaudu. Seega ÜTK aitab kaasa kaubavahetuse lihtsustamisele, kehtestades ühistransiidiprotseduuri tollijärelevalve all olevate kaupade ringluse, et vältida kitsaskohtade tekkimist piiripunktides, ning ühtlustades ekspordi-, impordi- ning transiidideklaratsioonide vormi.

## 1.2. Ühistransiidiprotseduuri konventsiooni laienemise protsess

ÜTK laienemise protsess kulgeb tänapäeval, kuid pole veel reaalselt toimunud. Kõneallose konventsiooniga liituda soovivad riigid alles hakkavad oma süsteeme järk-järgult ühtlustama konventsioonide süsteemidega ning hindavad hilisema ÜTK-ga ühinemise otstarbekust.

1997. aasta veebruaris viis Euroopa Parlamendi komisjon läbi ühenduse transiidisüsteemi uurimist, mille tulemusena komisjoni ühiskomitee võttis kohustuse teha ettepanekuid konventsioonide laiendamiseks. Arutlemist laiendamise võimaluste üle lubati alustada siis, kui ühenduse transiidiprotseduurid ja ühistransiidiprotseduurid on reformitud ja arvutipõhiseks muudetud. Transiidikorralduse reformi käsitlev õigusakt rakendati 1. juulil 2001.<sup>19</sup>

2001. aastal tegi komisjon ettepaneku võtta vastu strateegia, milles käsitleti teatavate EL-i omaaegsete kandidaatriikide ühinemist konventsiooniga. Samuti sätestati tingimused, mida riik peab täitma selleks, et konventsiooniga ühineda. Teatistes keskenduti ainult EL-i kandidaatriikidele, kuna konventsiooniga ühinemist käsitati

---

<sup>19</sup> Euroopa Komisjoni töödokument: Strateegia, millega teatavaid naaberriike valmistatakse ette EÜ-EFTA ühistransiidiprotseduuri ja kaubavahetuse formaalsuste lihtsustamist käsitlevate 1987. aasta konventsioonidega ühinemiseks, 16694/10, 19.11.2010.

osana EL-i liikmeks saamise üldisest strateegiast, ning käsitleti üksikasjalikult uue arvutipõhise transiidisüsteemi NCTS rakendamise algetappi.<sup>20</sup>

Nii võttis Eesti arvutipõhise transiitsüsteemi kasutusele detsembris 2003, kuna see oli üheks tingimuseks EL-iga liitumiseks. Uus arvutipõhine transiidisüsteem ENCTS põhines elektrooniliste teadete vahetamisel. Elektroonilised teated aitasid asendada mitmesuguseid vanas transiidisüsteemis kasutusel olnud paber kandjal dokumente ning teatud formaalsusi. Uus transiidisüsteem tagas paberipõhisest süsteemist tänapäevasema juhtimise ning tõhusama järelevalve.<sup>21</sup>

Alates 1. juulist 2009 hakati kasutama juba uut andmevahetuse süsteemi NCTS, kuna ÜTK komitee poolt olid võetud kasutusele täiendavad turvalisuse ja julgeolekumeetmed selleks, et vähendada ühendusse sisenevate ja sealt väljuvate kaupade impordi ja ekspordiga seotud riskid. Uus NCTS asendas seni transiidideklaratsioonide elektroonseks esitamiseks kasutusel olnud süsteemi ENCTS ja TIR-veo elektroonsete andmete edastamiseks kasutatud TIR-süsteemi. Transiidisüsteemi uue arenduse käivitamise ja tehnilise lahenduse kaasajastamise vajadus tekkis sellepärast, et senini kasutatava süsteemi ENCTS tehniline lahendus oli moraalselt vananenud ning selle jõudlus ei olnud enam rahuldav tänaste transiidi andmemahutude juures.<sup>22</sup>

NCTS-i põhieesmärgid on:

- 1) suurendada transiidiprotseduuride tõhusust ja mõjusust;
- 2) parandada pettuse ennetamist ja avastamist;
- 3) kiirendada transiidiprotseduuri kohaselt teostatavaid tehinguid ja tagada nende turvalisus.<sup>23</sup>

---

<sup>20</sup> Euroopa Komisjoni töödokument: Strateegia, millega teatavaid naaberriike valmistatakse ette EÜ-EFTA ühistransiidiprotseduuri ja kaubavahetuse formaalsuste lihtsustamist käsitlevate 1987. aasta konventsioonidega ühinemiseks, 16694/10, 19.11.2010.

<sup>21</sup> Euroopa Komisjon „Transiidi Käsiraamatu muudatused“ (2003), <[www.ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/procedural\\_aspects/transit/common\\_community/ncts\\_manual\\_et.pdf](http://www.ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/procedural_aspects/transit/common_community/ncts_manual_et.pdf)> (09.02.2011), lk 4.

<sup>22</sup> Maksu- ja Tolliamet, „Transiidideklaratsioonide andmevahetuse süsteemis NCTS töötlemise kasutusjuhend kliendile“ (2010), <[www.emta.ee/public/toll/NCTS\\_kliendi\\_juhend1.7.pdf](http://www.emta.ee/public/toll/NCTS_kliendi_juhend1.7.pdf)> (08.02.2011).

<sup>23</sup> Euroopa Komisjon „Transiidi käsiraamat“ (2004), <[ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/procedural\\_aspects/transit/common\\_community/transit\\_manual\\_et.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/procedural_aspects/transit/common_community/transit_manual_et.pdf)> (12.01.2011), lk 33.

Elektroonse andmevahetuse süsteemi eesmärgiks on muuhulgas võimaldada kliendil edastada ühenduse tollile elektroonseid andmeid TIR-protseduuril, kui ka ühis-/ühenduse transiidiprotseduuril liikuva kauba kohta, ning ühenduse tolliasutustel neid sõnumeid omavahel vahetada.<sup>24</sup>

2004. aastal osales uue arvutipõhise transiidisüsteemi juurutamise projektis 22 riiki. Hinnanguliselt seob see süsteem lõpuks ligi 3000 Euroopa tolliasutust. NCTS-i kohaldatakse kõikide ühis- ja ühenduse transiitvedude suhtes sõltumata kasutatavast transpordiliigist. NCTS-i kasutatakse ka ühistransiidiks neil juhtudel, kui protseduuri viiakse läbi ühtse haldusdokumendi (SAD) vormi T1 või T2 alusel.<sup>25</sup>

Pärast EL-i laienemist 2004. aastal Türgi jäi ainsaks riigiks, kes tegi konventsiooniga edaspidiseks ühinemiseks jätkuvalt ettevalmistusi vastavalt 2001. aasta teatisele. Kuna aga teatise sätetatud eeltingimuste järgimine ja üleminek arvutipõhisele transiidisüsteemile osutusid laitmatult toimivateks ning tegevusriski paremat järgimist võimaldavateks, siis tekkis võimalus kaaluda uute naaberriikide ühinemist konventsioonidega eesmärgiga hõlbustada kaubavahetust.<sup>26</sup>

Alates 01.07.2005 sai kohustuslikuks ühistransiidiprotseduuri kohaldamine elektroonselt. Seepärast õigusaktidesse tehti muudatused selleks, et saavutada õigusnormide struktuuri täielikku kajastust elektroonilises versioonis.<sup>27</sup>

2008. aastal hakati arendama strateegiat uute lepinguosaliste riikide ühinemiseks ja nende mitteametliku vaatleja staatuse saamiseks kõnealolevate konventsioonidega. Soovijaid oli kokku neli riiki: Ukraina, Moldova, Venemaa ja Valgevene, kelle huvi konventsioonidega ühineda aina kasvas. Edaspidine ühinemine konventsioonidega pidi teoreetiliselt aitama oluliselt lihtsustada Euroopa transiiti laiendatud piirkonnas, mis on nii haldusasutuste, kui ka ettevõtjate huvides.<sup>28</sup>

---

<sup>24</sup> Maksu- ja Tolliamet, „Transiidideklaratsioonide andmevahetuse süsteemis NCTS töötlemise kasutusjuhend kliendile“ (2010), <[www.emta.ee/public/toll/NCTS\\_kliendi\\_juhend1.7.pdf](http://www.emta.ee/public/toll/NCTS_kliendi_juhend1.7.pdf)> (08.02.2011).

<sup>25</sup> *ibid*

<sup>26</sup> *ibid*

<sup>27</sup> European Commission: Summary record of the 21st meeting of the EC-EFTA Joint Committees on Common Transit and on Simplification of Formalities in the Exchange of Goods, TAXUD/2061/2008 – EN, 26.11.2008.

<sup>28</sup> *ibid*

Seega, töörühma 21. kohtumisel 2008. aastal käivitati mitteametlik diskussioon uue strateegia võimalusest laiendada konventsiooni riikide piiratud grupile, välja arvatud EL kandidaatriikidele. Samuti kaaluti mitteametliku vaatleja staatuse andmise võimalust Ukrainale, Moldovale, Venemaale ja Valgevenele.<sup>29</sup>

Konventsiooni potentsiaalsed lepinguosalisel jagati kolme liiki vastavalt ühinemise strateegiale:

- 1) EL-i kandidaatriigid nagu Türgi, Horvaatia ja endine Jugoslaavia Makedoonia Vabariik ning teised potentsiaalsed EL-i kandidaatriigid;
- 2) need riigid, kes taotlesid varem saada ametlikku vaatleja staatust eesmärgiga ühineda konventsiooniga hiljem (Venemaa, Moldova ja Ukraina);
- 3) muud riigid, kes mitteametlikult palusid vaatleja staatust (Valgevene, ning tänu oma geograafilisele asendile ka Gruusia, mis asub Venemaa ja Türgi vahel).<sup>30</sup>

EÜ/EFTA Ühiskomitee 21. kohtumisel ühistransiidi ja kaubavahetuse formaalsuste lihtsustamise ühiskomiteed otsustasid kutsuda mitu idapoolset naaberriiki konventsioonide juurde mitteametlikeks vaatlejateks. Töörühm kiitis heaks mitteametliku vaatleja staatuse andmise Ukrainale, Moldovale, Venemaale ja Valgevenele.<sup>31</sup>

Tuleb mainida, et mitteametlik vaatleja staatus ei ole sama, mis ametlik konventsiooni artikli 15 lg 6 mõistes, kuna antud etapis kandidaatriigid ei olnud ametlikult kutsutud konventsiooniga ühinema.

EÜ/EFTA ühiskomitee 22. kohtumisel täpsustati ühistransiidi ja SAD-i EÜ/EFTA ühiskomiteede ja töörühmade töökorras mõistet „mitteametliku vaatleja staatus”. Ühistransiidiprotseduuri konventsiooni artikli 15 lõike 6 kohaselt omandatakse ametliku vaatleja staatus automaatselt alates hetkest, kui EÜ/EFTA ühiskomiteed on otsustanud kutsuda kolmanda riigi konventsioonidega ühinema<sup>32</sup>. Selleks kutseks riigil peab olema ametlik kokkulepe ühenduse seisukoha ja EFTA seisukoha vormis, samuti

---

<sup>29</sup> European Commission: Summary record of the 21st meeting of the EC-EFTA Joint Committees on Common Transit and on Simplification of Formalities in the Exchange of Goods, TAXUD/2061/2008 – EN, 26.11.2008.

<sup>30</sup> *ibid*

<sup>31</sup> *ibid*

<sup>32</sup> Euroopa Komisjon, Ühistransiidiprotseduuri konventsioon, EÜT L 226, 13.8.1987, art 15 p 5 ja 6.



EÜ/EFTA ühiskomiteede otsuse vormis. Enne, kui esitatakse seisukoht, viiakse läbi põhjalik analüüs ja kontroll, et anda hinnang, kas asjaomane riik on võimeline rakendama konventsioone. Enne osutatud kontrolli tegemist peab riik olema jõudnud oma ettevalmistustega üsna lõppjärku.<sup>33</sup>

Riigid, kes väljendavad huvi konventsioonide vastu, kutsutakse juba varem osalema konventsioonidega tegelevate EÜ/EFTA töörühma töös. Selline protseduur on saanud tavaks, kuna see võimaldab neil oma süsteemid järk-järgult ühtlustada konventsioonide süsteemidega ning hinnata hilisema ühinemise võimalust õiguslikust ja praktilisest seisukohast.<sup>34</sup>

Asjaomastele riikidele töörühma ja komitee töö vaatlemise võimaldamine annab neile võimaluse tutvuda konventsioonide haldamisega tehnilisel tasandil, mis võib aidata neil ette valmistada oma siseriiklike õigusaktide ja IT-süsteemide ühtlustamist ühistransiidiprotseduuri konventsiooni ja SAD-konventsiooniga.<sup>35</sup>

Sellist tüüpi osalemist kutsutaksegi „mitteametlikuks vaatleja staatuseks”. Mitteametlikku vaatleja staatust on ka enne antud mitmele riigile: näiteks Horvaatiale, Türgile ja endisele Jugoslaavia Makedoonia Vabariigile. Sellise lähenemisviisi selgeks eeliseks on see, et kolmandad riigid kohandavad, osaliselt või täielikult, oma siseriiklikud menetlused ühistransiidiprotseduuri konventsiooni ja SAD-konventsiooniga, isegi siis, kui nad edaspidi ei saa konventsiooniosaliseks.<sup>36</sup>

Seega, praegune tava kutsuda EÜ/EFTA töörühmadesse osalema riike, kes on väljendanud huvi ühistransiidi vastu, osutub tõhusaks viisiks anda neile vajalik teave juba varasemal etapil, ilma et konventsiooniosalised võtaksid endale täiendavaid kohustusi.<sup>37</sup>

2008. aasta EÜ/EFTA ühiskomitee kohtumisel sai põhjaliku tagasiside mitteametliku vaatleja staatust omavatel riikidelt sellest, kuidas toimub nende integratsioon

---

<sup>33</sup> Euroopa Komisjoni töödokument: Ühistransiidiprotseduuri konventsiooni ja kaubavahetuse formaalsuste lihtsustamise (SAD) konventsiooni kohaselt loodud EÜ/EFTA rühmade töökorra ajakohastamine seoses mitteametliku vaatleja staatusega, TAXUD/2066/2009 – ET, 09.07.2009.

<sup>34</sup> *ibid*

<sup>35</sup> *ibid*

<sup>36</sup> *ibid*

<sup>37</sup> *ibid*

ühistransiidiprotseduuri konventsiooni. Ühiskomitee arutles uute lepinguosaliste ühinemise strateegia teemal.

Ühiskomitee istungil mitteametliku vaatleja staatust omavad riigid avaldasid muljet oma kogemuste kohta. Horvaatia, olles vaatlejana alates aastast 2007, oli 2008. aastal NCTS-i neljanda faasi rakendamise staadiumis ning ootab konventsiooniga ühinemise võimalust. Riik on pidevalt saatnud ühiskomiteele süsteemi rakendamise ajakohastatud staatusega aruandeid.<sup>38</sup>

Euroopa Komisjoni tollipoliitika nõukogu liige hr Zieliński leidis, et ühistransiidiprotseduur on väga oluline alternatiiv TIR-protseduurile mitme riigi jaoks. Poola delegaat hr Wic samuti toetas tugevalt ühistransiidiprotseduuri laienemist kui transpordi uue vahendi rakendumist just Ida-naaberriikide poolt. Poola jagab riigipiire ÜTK mitteametlike vaatleja staatust omavate riikidega ning leiab, et ainult ühe vahendi ehk TIR-protseduuri kohaldamine võib osutada kitsaskohaks transpordile kolmandatest riikidest. Poola esindaja rõhutas stabiilse garantii süsteemi olulisust asjaomastes riikides, mis seisneb mitte ainult tehnilise varustuse, vaid ka usaldusväärse pangandussüsteemi olemasolust.<sup>39</sup>

Türgis sai NCTS valmis ja seda hakati rakendama riigi tasandil 2010. aastal. Pilootprojekt oli algatatud seoses uute õigusaktide, infrastruktuuri ja ühise transiidisüsteemi kasutuselevõtmisega.<sup>40</sup>

Ungari jagab välispiiri Ukrainaga, mis hiljuti omandas mitteametliku vaatleja staatuse. Seepärast on Ungari arvamusel, et konventsiooniosalistena olemine aitab riikidel muuta kaubavood sujuvamateks naaberriikide vahel.<sup>41</sup>

Endise Jugoslaavia Makedoonia Vabariigi delegaat hr Kargov teatas komiteele, et nad on saanud tehnilist ja rahalist toetust Euroopa Komisjonilt selleks, et rakendada NCTSi

---

<sup>38</sup> Kallevik, E., „Summary Record of The 22nd Meeting of The EC/EFTA Joint Committees on Common Transit And on Simplification of Formalities in Trade in Goods“, Norra tolli tödokument, Directorate of Customs and Excise Norway, Internal ref: 2009/0029, File. no: 530.9, (2009), lk 5.

<sup>39</sup> *ibid*

<sup>40</sup> *ibid*

<sup>41</sup> *ibid*

üleriigiliselt. Parlament on ühtlustanud õigusakte ning oli valmis kuulutama välja NCTS väljatöötamise enampakkumise.<sup>42</sup>

Alates 1-st juulist 2009 alustas tegevust NCTS-i faas number neli, sealhulgas toimus terve rida muudatusi julgeoleku ning uue järelepäringute ja maksude sissenõudmise protseduuride osas. Kuigi neljanda faasi rakendamine nõudis palju vaeva mitmes riigis, siiski pidas EÜ-EFTA töörühm selle rakendamist edukaks.<sup>43</sup>

Šveitsis on NCTS edukalt toiminud aastast 2002. Süsteemi kavatakse ümber kujundada selleks, et kindlustada paremat stabiilsust. NCTS-i üleminek neljandale faasile tõi kaasa mitmeid raskusi ning lisaks sellele ei olnud kõik riigid üleminekuks valmis 1. juulil 2009. Üleminekuperioodil oli NCTS-is palju veateateid. Samuti esines probleem seoses julgeoleku andmete esitamisega. Kuigi Šveits ja Euroopa Komisjon sõlmisid lepingu turvalisuse ja julgeoleku andmete esitamise kohta, siiski Šveits on saanud EL riikidest umbes 350 deklaratsiooni turvalisuse ja julgeoleku andmetega TSAD-il (Transit Security Acc Doc).<sup>44</sup>

Kokkuvõttes tuli EC/EFTA ühiskomitee järeldusele, et kuigi esinevad teatud probleemid, süsteem on toiminud ikkagi hästi.

Novembris 2010 toimus Brüsselis EÜ/EFTA ühistransiidiprotseduuri ühiskomitee viimane 23. kohtumine, kus arutati ühistransiidiprotseduuri konventsiooni ja kaubavahetuse formaalsuste lihtsustamise (SAD) konventsiooni põhiteemadel.

2011. aasta alguse seisuga oli kogu asjakohane tegevusraamistik paika pandud ja transiidisüsteem arvutipõhiseks muudetud, lisaks võeti vastu ühistransiidi standardmenetluse elektrooniliseks muutmist käsitlevad täiendavad õigusaktid.<sup>45</sup>

Kokkuvõtvalt võib välja tuua, et ÜTK osalisriikide poolt kasutusele võetud uus arvutipõhine transiidisüsteem NCTS tagab paberipõhisest süsteemist tänapäevasema

---

<sup>42</sup> Kallevik, E., „Summary Record of The 22nd Meeting of The EC/EFTA Joint Committees on Common Transit And on Simplification of Formalities in Trade in Goods“, Norra tolli töödokument, Directorate of Customs and Excise Norway, Internal ref: 2009/0029, File. no: 530.9, (2009), lk 5.

<sup>43</sup> *ibid*, lk 6

<sup>44</sup> *ibid*, lk 6

<sup>45</sup> Euroopa Komisjoni töödokument: Strateegia, millega teatavaid naaberriike valmistatakse ette EÜ-EFTA ühistransiidiprotseduuri ja kaubavahetuse formaalsuste lihtsustamist käsitlevate 1987. aasta konventsioonidega ühinemiseks, 16694/10, 19.11.2010.

juhtimise ning tõhusama järelevalve. 2008. aastal ÜTK mitteametliku vaatleja staatuse omandanud neli riiki (Ukraina, Moldova, Valgevene ja Venemaa) hakkasid oma süsteeme järk-järgult ühtlustama konventsioonide süsteemidega ning hindama hilisema ühinemise võimalust õiguslikust ja praktilisest seisukohast. Nende riikide edaspidine ühinemine konventsioonidega peab teoreetiliselt aitama oluliselt lihtsustada Euroopa transiiti laiendatud piirkonnas, mis on nii haldusasutuste, kui ka ettevõtjate huvides. ÜTK laienemise protsess on siiaeni toimunud edukalt, aidates rahvusvahelisele transiidisüsteemile täiuslikumaks muutuda.

## 2. ÜHISTRANSIIDIPROTSEDUURI KONVENTSIOONI LAIENEMISE ANALÜÜS

### 2.1. Eesti-Venemaa vahelise transiidi tendentside analüüs aastail 2007-2010

Eesti on alates 2004. aastast olnud Euroopa ühenduse tolliterritooriumi osa, kus kehtivad ühesugused kaubaveo eeskirjad. Jagades välispiiri kolmanda riigi ehk Venemaaga, peab Eesti tagama tõhusat tollijärelevalvet ühenduse ja kolmanda riigi vahel.

Eesti majandus sõltub väga palju Vene transiidist. Transiidiveod Venemaa ja teiste maailmariikide vahel on 90-ndatest aastatest alates toonud Eesti sadamatele märgatavat tulu, kuigi viimasel ajal transiidi osatähtsus Eesti majanduses on hakanud pidevalt langema.<sup>46</sup> Venemaa oli Eesti transiidi peamiseks doonorriigiks 2007. aastal, mil transiitvedude maht moodustas 88 %. Venemaa suunaliste transiitveoste osakaal on olnud üle 90%.<sup>47</sup>

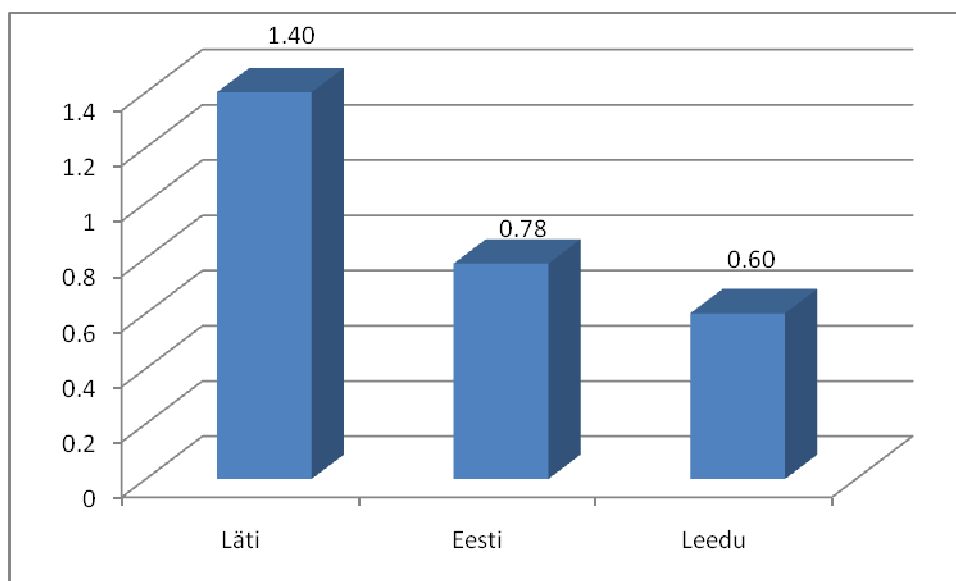
Vastavalt Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsiooni andmetele, 2009. aasta esimese kuuga on rahvusvaheliste kaubavedude maht Venemaa-Eesti vahel suurenenud võrreldes 2008. aasta sama perioodiga 2,1 mln tonni võrra (12%). Veetud kaubaveo kogumaht moodustas kokku 19,8 mln tonni, sealhulgas 18,4 mln tonni kauba ekspordiks, 640,7 tuhat tonni kauba impordiks ja 776,2 tuhat tonni transiidikaupa (*vt joonis 1*). Kaubaveo mahu kasv oli tingitud kivisöe veokasvu tõttu 1,5 mln tonni võrra (5 korda), koksi veokasvu tõttu 3,7 tuhat tonni võrra (+43%), naftatoodete veokasvu

---

<sup>46</sup> Лаури, М., „Транзит и транспорт“ (2010)  
<[www.estonica.org/ru/Экономика/Структура\\_экономики\\_Эстонии/Транзит\\_и\\_транспорт/](http://www.estonica.org/ru/Экономика/Структура_экономики_Эстонии/Транзит_и_транспорт/)>  
(29.03.2011).

<sup>47</sup> Lend, E., Eidast, A., Segercrantz, W., Uustalu, A., Uriko, M., „Eesti transiit ja logistika: tänapäev ja tulevik“ (2008), <[www.riigikogu.ee/doc.php?50243](http://www.riigikogu.ee/doc.php?50243)> (22.03.2011), lk 4.

tõttu 183,6 tuhat tonni võrra (+1%), metsamaterjali veokasvu tõttu 4,9 tuhat tonni võrra (+12%) ja väetiste veokasvu tõttu 898,6 tuhat tonni võrra (2,8 korda).<sup>48</sup>



Joonis 1. Transiidikauba maht Balti riikides, jaanuar 2009 (mln tonni)<sup>49</sup>

Kaubavedude maht Venemaa-Läti vahel on kasvanud samal perioodil ainult 389 tuhat tonni ehk 1% võrra ja moodustas kokku 34,4 mln tonni, millest veeti 1,4 mln tonni transiidikaupa. Kaubaveomaht Venemaa-Leedu vahel on langenud 1,6 mln tonni võrra (-23%) ja moodustas kokku 5,4 mln tonni (millest 599,3 tuhat tonni oli transiidivedu).<sup>50</sup>

Seega Eesti kaubaveo mahu kasv on olnud kõige suurem kolmest Balti riigist. 2009. aastal transiitvedude maht Venemaa-Eesti vahel moodustas kokku 80,2% Eesti raudtee kogu kaubaveo mahust ehk 20,33 mln tonni. Võrreldes 2008. aastaga transiitvedude maht kasvas 7,9% võrra.<sup>51</sup>

Praegu on Eesti sadamates transiidiga seotud 75% kaubaveost, raudteejaamal 45%. Kuna vene õlivedu liigub üha rohkem läbi vene sadamate, siis vene kaubaveo roll Eesti jaoks väheneb. Praegu transiidiga on seotud umbes 1/3 kogu kaubaveost Eestis. Peamist transiidiosa moodustab naftatoodete eksport Venemaalt – alguses raudtee

<sup>48</sup> Росбалт, „Грузоперевозки между Россией и Эстонией выросли на 12%“ (2010) <[www.rosbalt.ru/business/2010/02/10/711627.html](http://www.rosbalt.ru/business/2010/02/10/711627.html)> (29.03.2011).

<sup>49</sup> Autori poolt koostatud, allikas: Росбалт, „Грузоперевозки между Россией и Эстонией выросли на 12%“ (2010) <[www.rosbalt.ru/business/2010/02/10/711627.html](http://www.rosbalt.ru/business/2010/02/10/711627.html)> (29.03.2011).

<sup>50</sup> *ibid*

<sup>51</sup> *ibid*

kaudu, siis mere kaudu. Samuti liigub transiidiga vene teravili ja väetised, vahel ka teised kaubad. Üha enam kasvab transiit läänest Venemaale, peamiselt konteineritega.<sup>52</sup>

Venemaa Föderatsiooni naftaettevõtete andmetel, 2011-2012 aastatel kasvab nii naftatoodete, kui ka teiste kaupade eksportvedu Ust-Luga sadama ja teiste sadamate kaudu Peterburi piirkonnas. Uued suured naftaeksporti sadamad Loode-Venemaal on samuti Primorsk ja Vösotsk.<sup>53</sup>

AS „Ust-Luga ettevõte“ on Ust-Luga kaubasadama arendaja. Sadam asub Lauga lahes Leningradi oblasti idaosas. Ettevõtte eesmärgiks on luua Baltimaades kõige kaasaegsem ja konkurentsivõimelisem multifunktsionaalse kaubasadama Venemaal, aidates suunata ümber kaubaliikumist, mis hetkel toimub välismaa sadamate kaudu. Sadama ehitamise kõrval ettevõtte tegeleb ka sadama lähedal asuva piirkonna arendamisega. Ettevõtte näeb oma ülesandena tõsta piirkonna sotsiaal-majanduslikku taset, luua sinna tehnoloogilise tööstusliku kompleksi ja ehitada uus kaasaegne hubane linn.<sup>54</sup> AS „Ust-Luga ettevõte“ peadirektori Maksim Širokovi sõnul sadamalinna ehitustööd Ust-Lugas alustatakse 2011 aasta sügisel. 2015. aastal alustab Ust-Luga sadam täiskoormusega tööd. Seoses sellega kasvab ka töökohtade arv 6000-8000 inimese võrra.<sup>55</sup>

Alltoodud joonise pealt (*vt joonis 2*) on näha, et Ust-Luga sadama veokäive on kasvanud hoogsalt, langedes nõrgalt aastal 2008 ehk majanduskriisi ajal. 2007. aastal on veokäive suurenenud peaaegu kaks korda võrreldes aastaga 2006. 2010. aastal moodustas veokäive kokku 11,8 mln tonni. Selle aasta kahe esimese kuuga Ust-Luga kaubasadama veokäive oli 1,7 mln tonni, ehk 25% võrra suurem kui eelmise aasta sama perioodi jooksul. Plaani järgi peab Ust-Luga sadama veokäive kasvama kuni 180 mln tonni kaupa aastas.<sup>56</sup>

---

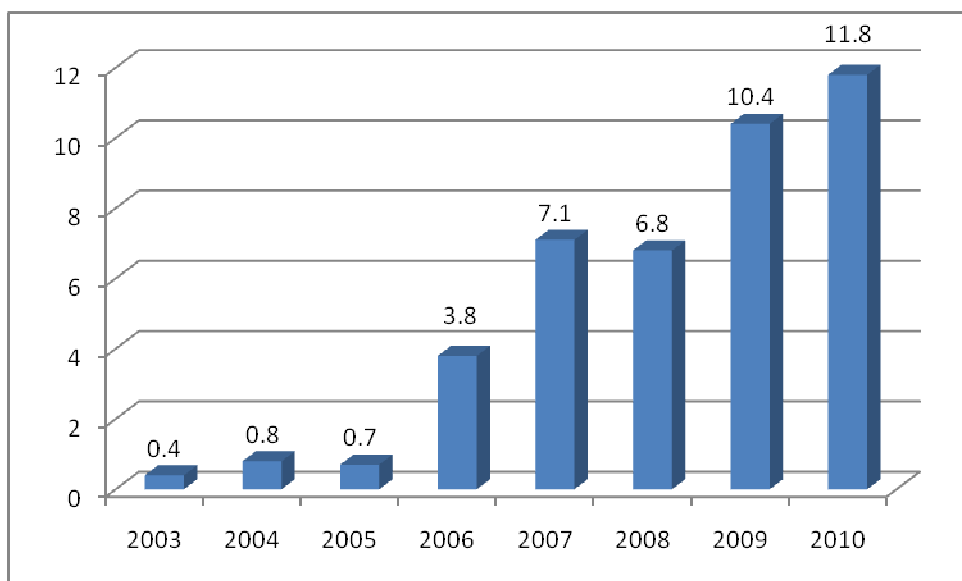
<sup>52</sup> Лаури, М., „Транзит и транспорт“ (2010) <[www.estonica.org/ru/Экономика/Структура\\_экономики\\_Эстонии/Транзит\\_и\\_транспорт/](http://www.estonica.org/ru/Экономика/Структура_экономики_Эстонии/Транзит_и_транспорт/)> (29.03.2011).

<sup>53</sup> Михайлов, С., „Россия сокращает транзитные доходы Эстонии“ (2011) <[rus.err.ee/economy/fa315e2d-4ea2-4629-b093-21fd78c6f070](http://rus.err.ee/economy/fa315e2d-4ea2-4629-b093-21fd78c6f070)> (30.03.2011).

<sup>54</sup> Компания Усть-Луга, „ОАО «Компания Усть-Луга»“ (2011) <[www.ust-luga.ru/](http://www.ust-luga.ru/)> (30.03.2011).

<sup>55</sup> Portnews, „Работы по строительству портового поселка в Усть-Луге (Ленобласть) начнутся осенью 2011 года“ (2011) <[portnews.ru/news/61342/](http://portnews.ru/news/61342/)> (30.03.2011).

<sup>56</sup> *ibid*



Joonis 2. Ust-Luga kaubasadama veokäive aastatel 2003-2010 (mln tonni)<sup>57</sup>

Ust-Luga sadamas plaanitakse ehitada uus terminal, mis hakkab tegelema naftatoodete vastuvõtu, ladustamise ja vedamisega. Ehitust kavatsetakse alustada 2010. aasta maikuus. Uut terminali on plaanis hakata eksploateerima juba 2012. aasta veebruaris. Selleks ajaks peab võtma kasutusele 8 mahutit toornafta jaoks mahtuvusega 50 tuhat kuupmeetrit. Pärast ehituse lõplikku valmimist objekti läbilaskvus peab moodustama 38 mln tonni naftat aastas.<sup>58</sup>

Uue kütteõli terminali avamine Ust-Luga sadamas tähendab tulevikus, et kütteõli maht, mis liigub transiidiga läbi Eesti, hakkab kahanema. Kütteõli transportimine Ust-Luga sadama kaudu oleks vene ettevõtete jaoks odavam, seega kaubavedu hakkab järkjärgult sinna nihkuma.<sup>59</sup>

Eesti Sadamate Liidu juhatuse liige Erik Laidvee sõnul umbes pool 20 miljonist kütteõlist, mis praegu liigub läbi Eesti, võib tulevikus suunduda Ust-Luga sadama terminali kaudu. Selle tulemusena suurim kahjum tekib Eesti Raudteel, Eesti sadamad aga hakkavad edaspidi kasutama oma terminale peamiselt ladustamiseks.<sup>60</sup> Eesti Raudtee hindab oma koormuse langemist 20% võrra. Seda mõjutab uue naftaterminali

<sup>57</sup> Autori poolt koostatud, allikas: Portnews, „Грузооборот порта Усть-Луга в январе-феврале 2011 года вырос на 25% - до 1,72 млн тонн“ (2011) <portnews.ru/news/62947/> 01.04.2011.

<sup>58</sup> Portnews, „Тимченко дошел до передела“ (2010) <portnews.ru/digest/5594/> (01.04.2011).

<sup>59</sup> ИА REGNUM, „Порт в Усть-Луге задушит эстонский транзит: Эстония за неделю“ (2009) <www.regnum.ru/news/1182298.html#ixzz1I4IjmN7p> (30.03.2011).

<sup>60</sup> *ibid*



kasutuselevõtmine Ust-Lugas, kuhu suunatakse suurem osa Kiriši rafineerimistehase naftatoodetest. Juba täna liigub mitu veorongi ööpäevas läbi selle terminali, mis enne liikusid Eesti Raudtee kaudu.<sup>61</sup>

Balti riikide raudtee administratsioonide hinnangul on kõigi Balti riikide sadamate veokäive 2010. aastal vähenenud peaaegu 15% võrra. Seega õnnestus Vene poolel säästa umbes \$100 mln transiidikuludelt. 2010. aastaks langes Vene naftatransiit Balti riikide ja Soome kaudu peaaegu poole võrra seoses Balti Torujuhtme Süsteemi (BPS) ja selle naabersadamate loomisega mitu aastat tagasi. Transiit langes veelgi veerandi võrra seoses ekspordi ja impordi kaubavedude kasvuga Peterburi piirkonna sadamate kaudu. Sellega on vene ettevõtted säästnud kokku \$350 mln aastatel 2007-2010.<sup>62</sup>

Kokkuvõttes selgus, millist rolli mängib transiit Venemaalt Eesti majanduses ning Eesti-Venemaa vahelise transiidi peamised tendentsid. Ilmnes, et vene transiidi osatähtsus Eesti majanduses on hakanud pidevalt langema. Kuna vene õlivedu liigub üha rohkem läbi vene sadamate, siis vene kaubaveo roll Eesti jaoks väheneb. Samal ajal jääb Venemaa Eesti transiidi peamiseks doonorriigiks. 2011-2015 aastatel kasvab vene naftatoodete ja teiste kaupade eksportvedu Ust-Luga sadama ja teiste sadamate kaudu Peterburi piirkonnas. Peale 2015. aastat, mil hakkavad täismahuga töötama Loode-Venemaal valmivad meresadamad, transiit Eesti-Venemaa vahel hakkab üha enam kahanema.

## 2.2. Venemaa ühistransiidiprotseduuri konventsiooniga ühinemise mõju Eestile

Eesti jaoks on ÜTK laienemisel kõige olulisem Venemaale ÜTK mitteametliku vaatleja staatuse omandamine ja tema edaspidine liitumine kõnealoleva konventsiooniga. Seega ÜTK laienemine puudutab Eesti riiki rohkem, kui neid Euroopa Liidu riike, millel ei ole ühist piiri riikidega, kes soovivad ÜTK-iga ühineda ja saavad edaspidi mitteametliku vaatleja staatuse. Kuna Venemaa on avaldanud soovi

---

<sup>61</sup> Михайлов, С., „Россия сокращает транзитные доходы Эстонии“ (2011) <rus.err.ee/economy/fa315e2d-4ea2-4629-b093-21fd78c6f070> (30.03.2011).

<sup>62</sup> *ibid*

ühineda ÜTK-iga, siis on Eesti riigile oluline analüüsida olukorda, mis tekib peale Venemaa ühinemist ÜTK-iga.

Kõigepealt ÜTK laienemine tähendab Eesti jaoks muudatusi piiril Venemaaga. Üheks muudatuseks, mis toimub peale Venemaa ühinemist kõnealuse konventsiooniga, on Eestisse siseneval suunal T1 alustamise ja lõpetamise formaalsuste kadumine Eesti piiril ning see asendub vahetolliasutuse formaalsusega. Venemaa ühinemisel ÜTK-ga kaob piiril transiidi tollivormistus väljuval suunal. Praegu piiril teostatakse sihttolliasutuse tolliformaalsusi, aga peale ühinemist hakatakse tegema vahetolliasutuse formaalsusi Venemaa poolel. Vahetolliasutus on konventsiooniosalise riiki sisenemise esimene tolliasutus, st Venemaal väljuval suunal ning siseneval suunal Eesti. On selge, et sellisel juhul Eesti piiril töötavate tolliametnike töökoormus mõnevõrra väheneb.

Järgnevalt on autor kasutanud MTA TKO poolt läbi viidud töökoormuse analüüsi tulemusi, mille alusel hinnatakse vabaneva ressursi suurust.

Analüüsi aluseks võetakse RITA tabeli andmed perioodil mai 2009 kuni juuni 2010<sup>63</sup>. RITA on MTA süsteem, mille eesmärgiks on aja- ja inimressursi efektiivse kasutuse mõõtmine. RITA on ametnike poolt kasutatav andmebaas, kus märgitakse tollikorralduse osakonna poolt töökoormusena hinnatavad protsessipõhised tegevused, mis kajastuvad üksuse aruandes ehk kasutaja päevaaruandes. Igapäevaselt ametnikud sisestavad RITA-sse andmeid, peamiselt tegevuste arvu ja selleks kulunud aega selleks, et MTA keskuse TKO saaks hinnata üksuste töökoormust ning tollivormistuse mahtusid. Aega mõõdetakse 1-2 korda aastas päevapildistuse raames. Seega saab RITA süsteemist vaadata Eesti piiril töötavate tolliametnike tööülesannete sooritamiseks kuluvat aega.

Üheks kohustuslikuks tegevuseks, mida ametnikel tuleb täita, on tollideklaratsioonide menetlemine, sealhulgas transiidi alustamine ja lõpetamine. Vastavalt RITA juhendile ametnikud sisestavad süsteemi muu hulgas järgmised andmed, mida kasutatakse antud analüüsi teostamisel:

---

<sup>63</sup> vt lisad 1 ja 2

1. Transiiddeklaratsiooni T1 lõpetamine- transiiddeklaratsiooni töötlemine infosüsteemis, dokumentide kontroll, tollitõkendi korrasoleku kontroll, tõkendi eemaldamine koos veoki juurde ja tagasi kuluva sõiduajaga, kauba olemasolu visuaalne või rakendunud riskikriteeriumi korral tegevusjuhisele vastav kontroll, järgmisele protseduurile suunamise kontroll ja transiidi lõpetamine.
2. TIR märkmiku lõpetamine, vahelehe lõpetamine- elektrooniliselt esitatud andmete vastavuse kontroll esitatud lisadokumentidele, veoki plommi korrasoleku kontroll, veokilt plommi eemaldamine/eemaldamise loa andmine koos sõiduga veoki juurde ja tagasi, kauba visuaalne kontroll, kõikide kaupade järgmisele protseduurile suunamise kontroll.
3. Transiiddeklaratsiooni T1 alustamine- transiiddeklaratsiooni töötlemine infosüsteemis, dokumentide kontroll, visuaalne/vajadusel süvendatud kauba kontroll, tollitõkendi paigaldamine koos veoki juurde ja tagasi kuluva sõiduajaga.
4. TIR märkmiku alustamine, vahelehe alustamine- elektrooniliselt esitatud andmete vastavuse kontroll esitatud lisadokumentidele, veokile plommi paigaldamine koos veoki juurde ja tagasi kuluva sõiduajaga, kauba visuaalne kontroll, vajadusel ka süvendatud kontroll koos kauba mahalaadimisega, tõkendi mahakandmine SEALS-is.<sup>64</sup>

Analüüsi käigus vaadatakse esmalt töökoormused kolmest tollipunktist, mis asuvad Eesti-Venemaa vahel: Narva maantee teeninduskoht, Koidula ja Luhamaa tollipunktid. Samuti analüüsitakse Narva raudtee teeninduskoha ja Tartu raudtee tollipunkti töökoormused. Viimasena teostatakse Paldiski vahetolliasutuses toimuva transiidi vormistuseks kuluva aja mõõtmise NCTS süsteemi testimise tulemusena.

Kui kaup liigub Venemaale, siis teeb vahetolliasutuse vormistuse Venemaa. Siseneval suunal tehakse seda Eestis. Seega analüüsi käigus vaadatakse nii T1 ja TIR vedude alustamist, kui ka lõpetamist.

---

<sup>64</sup> RITA kasutamise ja täitmise juhend tollikorralduse osakonna ametnikele, kättesaadav Maksu- ja Tolliameti intranetis < intranet.mta/?id=5919> (03.04.2011).

Töökoormuse analüüsi teostamisel töödeldakse RITA-s saadavaid andmeid ning analüüsi tehes viiakse neid andmebaasi sisse. Nii saadakse tollivormistuslikele tegevustele kuuluvad keskmised ajad (vt tabel 1).

Tabel 1. Tollivormistuslikele tegevustele kuluv keskmine aeg Narva MTK-s, Koidula ja Luhamaa tollipunktides (minutit)<sup>65</sup>

Tollivormistuslikud tegevused	Keskmine aeg 2009	Keskmine aeg 2010
TIR märkmiku alustamine, vahelehe alustamine	29.00	29.45
TIR märkmiku lõpetamine, vahelehe lõpetamine	15.00	15.06
Transiiddeklaratsiooni T1 alustamine	33.00	19.00
Transiiddeklaratsiooni T1 lõpetamine	23.00	17.62

Keskmisteks aegadeks on toodud minutite arv keskmiselt, mida kulub ühe tollivormistusliku tegevuse teostamiseks. Tabelist 1 on näha, et 2010. aastal on T1 protseduuridele kuluv keskmine aeg vähenenud mõnevõrra. Selline tendents võib teatavasti olla tingitud sellest, et 2009. aastal oli arvutipõhise tarkvara kasutamine küllaltki uus, aasta pärast olid aga tolliametnikud võimelised paremini kasutama arvutipõhist tarkvara töökogemuse tõttu. Samal ajal on TIR märkmiku alustamise ja lõpetamise tegevustele kuuluvad ajad vähesel määral suurenenud. TIR vedude vormistamine nõuab rohkem aega, kui T1 vedude vormistamine, kuna TIR-märkmik on paber kandjal, T1 puhul on tegemist elektroonse süsteemi andmete sisestamisega.

Viimasel ajal on T1 alustamise ja lõpetamise formaalsuste vormistamine muutunud lihtsamaks, kuna alustamise protsessis peab printsipaal ise NCTS-i edastama transiidideklaratsiooni andmed enne seda, kui transiiti teostavad veokid realselt üle piiri sõidavad. Lõpetamise formaalsused tehakse piiri peal kohe ära: registreeritakse veo saabumine süsteemis ja vormistatakse piiriületus.

Antud analüüsis võrreldakse kõigepealt omavahel 2009 ja 2010 aasta mai- ning juunikuu töökoormused. Toimingu ressurss näitab inimressursi osakaalu, mis antud tegevusele kulub. Järgmises tabelis on toodud andmed mai- ja juunikuu lõikes T1 ja TIR märkmiku protseduuridele eraldatud ressurssidest.

<sup>65</sup> Autori poolt koostatud, allikas: RITA andmetel (MTA ametisiseseks kasutamiseks tunnistatud andmed).

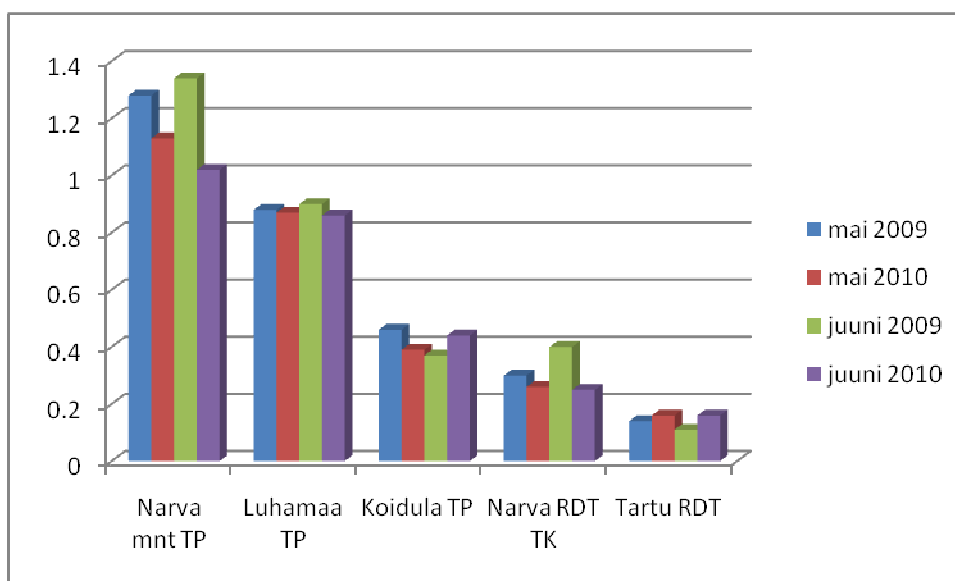
Tabel 2. T1 ja TIR märkmiku protseduuridele kulunud ressurss (osa tööaja mahust; protsenti)<sup>66</sup>

Koht	Andmed	Maikuu		Juunikuu	
		2009	2010	2009	2010
Koidula TP	Toimingu ressurss	0.46	0.39	0.37	0.44
	<i>Toimingu ressursi muutus</i>		<i>-15.22%</i>		<i>18.92%</i>
Luhamaa TP	Toimingu ressurss	0.88	0.87	0.90	0.86
	<i>Toimingu ressursi muutus</i>		<i>-1.14%</i>		<i>-4.44%</i>
Narva mnt TP	Toimingu ressurss	1.28	1.13	1.34	1.02
	<i>Toimingu ressursi muutus</i>		<i>-11.72%</i>		<i>-23.88%</i>
Narva RDK	Toimingu ressurss	0.30	0.26	0.40	0.25
	<i>Toimingu ressursi muutus</i>		<i>-13.33%</i>		<i>-37.50%</i>
Tartu RDP	Toimingu ressurss	0.14	0.16	0.11	0.16
	<i>Toimingu ressursi muutus</i>		<i>14.29%</i>		<i>45.45%</i>
Toimingu ressurss kokku		0.61	0.53	0.63	0.51
<i>Toimingu ressursi muutus kokku</i>			<i>-13.11%</i>		<i>-19.05%</i>

Tabelist on näha, et 2010. aastal on peaaegu kõikide toimingute ressurss mõlemal kuul vähenenud. Ainult Koidula ja Tartu raudtee tollipunktis on toimunud toimingute ressursi suurenemine juunis 2010.

Narva mnt teeninduskoha transiidi vormistuste maht on viiest tollipunktist kõige suurem ja moodustab rohkem kui kaks korda suuremat koormust võrreldes Koidula tollipunktiga (vt joonis 3).

<sup>66</sup> Autori poolt koostatud, allikas: RITA andmetel (MTA ametiseseks kasutamiseks tunnistatud andmed).



Joonis 3. T1 ja TIR märkmiku protseduuridele kulunud ressurss (osa tööaja mahust)<sup>67</sup>

Analüüsi käigus arutati välja, kui palju aega kulub T1 veo alustamise ja lõpetamise formaalsuste läbiviimiseks viies erinevas tollipunktis. Andmed koondati tabelisse 3.

Tabel 3. T1 alustamise ja lõpetamise formaalsuste teostamiseks kulutatud aeg (minutit, tundi)<sup>68</sup>

Andmed	Narva MTK	Luhamaa TP	Koidula TP	Narva RDK	Tartu RTP
Kokku minutit, mis kulub toimingute täitmiseks 14 kuu kohta	325,745.16	141,783.64	11,818.74	266,061.00	87,565.00
Kokku tunde, mis kulub toimingute täitmiseks 14 kuu kohta	5,429.09	2,363.06	196.98	4,434.35	1,459.42
Ühes kuus keskmiselt kulutatud aeg minutites	23,267.51	10,127.40	844.20	19,004.36	6,254.64
Ühes kuus keskmiselt kulutatud aeg tundides	387.79	168.79	14.07	316.74	104.24

Järgnevalt vaadatakse lähemalt iga tollipunkti löikes vabanevat tööaega tabel 3 andmete põhjal.

Narva mnt teeninduskohas kulub keskmiselt 325 745,16 minutit 14 kuus ehk 23 267,51 minutit ühes kuus. See moodustab 387,79 tundi tööaega kuus. Narva mnt teeninduskoha töökoormus ületab T1 protseduuri alustamise ja lõpetamise

<sup>67</sup> Autori poolt koostatud, allikas: RITA andmetel (MTA ametisiseseks kasutamiseks tunnistatud andmed).

<sup>68</sup> *ibid*

formaalsuste täitmiseks eraldatud aega 2,29 korda. See tähendab omakorda, et töökoormus on väga suur ehk piiripunkt on ülekoormatud.

Seoses T1 protseduuri formaalsuste muutustega Narva mnt tollipunktis vabaneb keskmiselt 387,79 tundi tööaega ühes kuus. Põhimõtteliselt see aeg moodustab kahe täiskohaga tolliametniku ja natuke vähem kui ühe osalise tööajaga tolliametniku tööaegasid. Arvestades seda, et Narva maantee teeninduskoha töö on ülekoormatud, toob T1 protseduuri alustamise ja lõpetamise formaalsuste kadumine Eesti piiril töökoormuse vähendamist.

Luhamaa tollipunktis kulub keskmiselt 141 783,64 minutit 14 kuus ehk 10 127,40 minutit ühes kuus. See moodustab 168,79 tundi kuus, mis võrdub natuke rohkem kui inimese täistööajaga (keskmiselt 160 töötundi kuus). Seega T1 alustamise ja lõpetamise formaalsuste muutused toovad endaga kaasa töökoormuse viimist optimaalsele tasemele.

Koidula tollipunkti T1 alustamise ja lõpetamise protseduuridele kulutatav aeg on viiest tollipunktist kõige väiksem. Kokku kulutati seal 14 kuuga 196,98 tundi nimetatud protseduuride teostamiseks. Juhul, kui T1 alustamise ja lõpetamise formaalsused kaovad Eesti piiril, Koidula tollipunkti töökoormus vabaneb 14,07 töötundi võrra kuus. Antud töös autor ei käsitle Koidula raudtee piiripunkti avamisega seotud töökoormuse muutusi.

Narva RTK töökoormus on kahest raudtee teeninduskohast suurem. Ühes kuus kulutatakse Narva RTK-s umbes 317 tundi T1 alustamise ja lõpetamise protseduuridele, Tartu RTP-s ainult 104 tundi, mis on kolm korda väiksem, kui esimeses.

Järgnevalt on toodud T1 alustamise ja lõpetamise formaalsuste töökoormus (vt tabel 4). Tabeli andmetest järeldub, et 0,58 osa kogu tööaja mahust vabaneb keskmiselt ühes kuus juhul, kui toimuksid protseduuri T1 alustamine ja lõpetamise formaalsuste muutused Eesti-Venemaa piiril. Seega saaksid kokku vabaks 832 974,54 minutit ehk 13 882,91 tundi 14 kuus (991,6 tundi ühes kuus), mis olid potentsiaalselt kulutatud T1 alustamise ja lõpetamise formaalsuste läbiviimiseks kogu ajast kõigi viie tollipunkti töötajate poolt.

Tabel 4. T1 alustamise ja lõpetamise formaalsuste töökoormus perioodil mai 2009 – juuni 2010 (osa tööaja mahust, protsenti, minutit)<sup>69</sup>

<b>T1 alustamise ja lõpetamise formaalsuste töökoormus</b>	<b>Koidula TP</b>	<b>Luhamaa TP</b>	<b>Narva MTK</b>	<b>Narva RDK</b>	<b>Tartu RTP</b>	<b>Kokku</b>
T1 alustamise toimingute ressurss (kogu mahust keskmine)	0.06	0.98	1.82	1.55	0.39	0.96
T1 lõpetamise toimingute ressurss (kogu mahust keskmine)	0.02	0.01	0.48	0.22	0.22	0.19
Toimingute ressurss (osa) kogu mahust keskmine kokku	0.04	0.50	1.15	0.88	0.31	0.58
Toimingute ressurss (%) kogu mahust keskmine kokku	4.16	49.80	114.59	88.37	30.87	57.60
Kokku minutit, mis kulub toimingute täitmiseks (14 kuu)	11,818.74	141,783.64	325,745.16	266,062.00	87,565.00	832,974.54
Minutite maht kokku (14 kuud)	141,960.00	141,960.00	141,960.00	141,960.00	141,960.00	709,800.00

Samas aga hakatakse T1 alustamise ja lõpetamise formaalsuse asemel vormistama sisenemise suunal vahetolliasutuse formaalsusi, seega ei pruugi ressurss vabaneda ülaltoodud aja võrra.

Töökoormuse mõõtmise analüüsi käigus mõõdeti vahetolliasutuse formaalsustele kuluvat aega NCTS-is. 14.12.2010 toimus MTA-s aadressil Kotzebue 14 NCTS-i testimine. Süsteemi testimise ajal mõõdeti, kui palju aega kulub Paldiski vahetolliasutuses piiriületuse registreerimisele.

Testimise käigus, mis kestis umbes kaks tundi, vormistati 12 deklaratsiooni (vt tabel 5). Mõõdeti aega, mis kulub süsteemil vahetolliasutuses deklaratsiooni aktsepteeritud olekust muutmiseks piiriületamise lubatud staatusele. Analüüsi käigus oli tuvastatud, et ühe deklaratsiooni jaoks kulub keskmiselt 10 minutit piiriületamisele lubatud staatuse saamiseks. Eelnevalt peatükis 2.1 oli leitud, et transiidi mahud Venemaa-Eesti

<sup>69</sup> Autori poolt koostatud, allikas: RITA andmetel (MTA ametisiseseks kasutamiseks tunnistatud andmed)



vahel jäävad järgneval viiel aastal peaaegu samaks, vähenedes vaikselt. Seega hüpoteetiliselt võib väita, et vahetolliasutuse formaalsused hakkavad edaspidi nõudma samapalju töökoormust, kui alustamise ja lõpetamise formaalsused, mis kaovad ära ÜTK laienemise korras.

Tabel 5. Vahetolliasutuse piiriületuse registreerimine (aeg, minutit)<sup>70</sup>

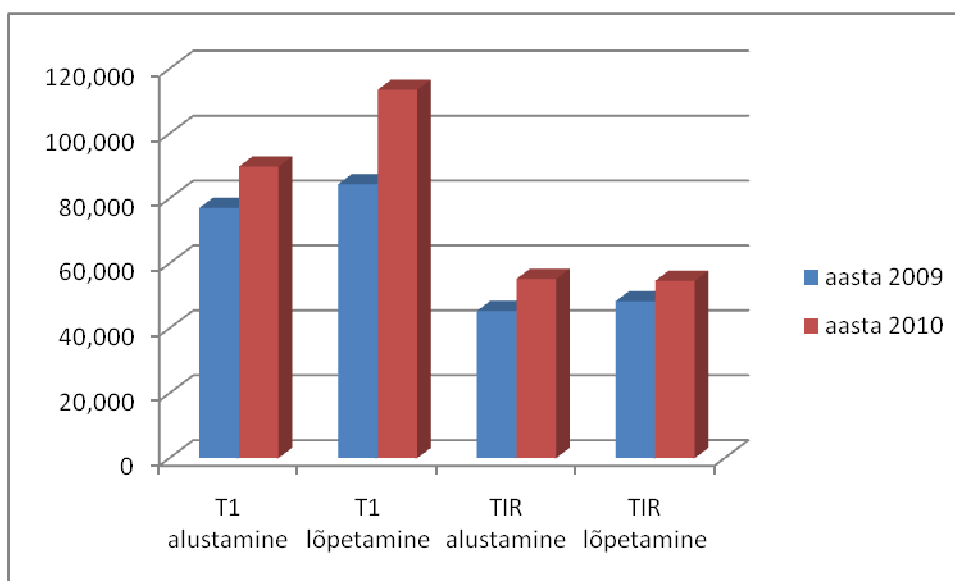
	MRN viimased numbrid	Ettevõtte	Aktsepteeritud	Kontrollimisel	Piiriületamisele lubatud	Kulutatud aeg
1	1157080	-	09:57:57	10:08:19	10:08:23	00:10:26
2	1157098	-	10:05:40	10:16:21	10:16:25	00:10:45
3	0E2EFD1	TNT SVERIGE AB	10:11:46	10:22:21	10:22:26	00:10:40
4	1157015	Luterma AS	10:29:17	10:40:22	10:40:26	00:11:09
5	1157110	Luterma AS	10:35:28	10:46:22	10:47:24	00:11:56
6	1157040	Luterma AS	10:37:48	10:48:22	10:48:25	00:10:37
7	1157058	-	10:36:43	10:47:24	10:47:29	00:10:46
8	1156936	-	09:38:22	09:38:30	09:39:29	00:01:07
9	1156888	AS Shenker	09:47:28	09:58:25	09:58:34	00:11:06
10	1157039	AS Shenker	09:46:49	09:57:25	09:57:29	00:10:40
11	1157071	-	09:53:36	10:04:21	10:04:25	00:10:49
12	1157063	AS Shenker	09:53:40	10:04:21	10:04:25	00:10:45
<b>Keskmine</b>						<b>00:10:04</b>

Kuna Venemaa kasutab raudtee transpordil SMGS saatelehti transiidina, siis lõpetatakse transiidil endist viisi Eesti piiri peal. Seega võib oletada, et T1 formaalsuste muutumisega raudtee transiidil midagi ei muutu.

Seoses Venemaa liitumisega ÜTK-ga, T1 protseduuri kasutamine suureneb oluliselt, seda just TIR vedude arvelt. Seega Eesti tolliasutuses hakatakse teostama ainult vahetolliasutuse formaalsusi sisenemise suunal.

Joonise 4 pealt on näha, et juba 2009-2010 aastatel on TIR protseduuride vormistamise sagedus olnud umbes 1,8 korda väiksem, kui T1 vormistamine.

<sup>70</sup> Autori poolt koostatud, NCTS testimise käigus



Joonis 4. T1 ja TIR protseduuride alustamine ja lõpetamine Eesti lõikes (deklaratsioonide arv)<sup>71</sup>

ÜTK laienemisega TIR-protseduuride kasutamine väheneb veel rohkemgi. MTA tollitalituse peaspetsialisti Inna Hendla sõnul langeb tulevikus TIR transiit läbi Eesti kokku kuni 90% võrra. Kui 2010. aastal vormistati kokku 109 858 TIR deklaratsiooni, siis peale Venemaa ühinemist ÜTK-ga on oodata selle arvu langemist kuni ca 11 000 deklaratsiooni aastas.

Selleks, et saada kindlaks, palju ressursi vabaneb seoses T1 formaalsuste muutumisega, peab pöörama tähelepanu ka tollipunktide töökorrale. Nii Narva MTK, kui ka Narva RDK, Tartu RTP, Luhamaa ja Koidula tollipunktid töötavad esmaspäevast pühapäevani ööpäevaringselt ehk 168 tundi nädalas või umbes 720 tundi kuus. Kuna töö käib vahetustega, siis peab tolliasutuse lahtioleku aegadel olema tööl vähemalt kolm ametnikku. Peale üht töövahetust peab igal ametnikul olema kaks vaba päeva. Seega selleks, et ülaltoodud nõudmised täita, peab ühes tollipunktis töötama vähemalt 18 ametnikku.

Hetkel töötab Narva maantee teeninduskohas 40 inspektorit, Luhamaa tollipunktis – 29 inspektorit, Koidula tollipunktis – 27. See, kas T1 formaalsuste muutumine ja sellega kaasnev töökoormuse kahanemine toob kaasa personali koondamist või

<sup>71</sup> vt lisad 3 ja 4

reorganiseerimist, vajab edaspidist põhjalikku uuringut, mida antud lõputöö ei käsitle. Seega antud probleemi on võimalik lahendada tulevikus magistritöös.

Analüüsi käigus, mil autor kasutas MTA TKO poolt läbi viidud töökoormuse analüüsi tulemusi ja hindas nende alusel vabaneva ressursi suurust selgus, et ÜTK laienemine tähendab Eesti jaoks muudatusi piiril Venemaaga. Peale Venemaa ühinemist ÜTK-ga, Eesti piiril kaovad ära T1 alustamise ja lõpetamise formaalsused. Eesti tolliasutuses hakatakse teostama ainult vahetolliasutuse formaalsusi sisenemise suunal. Selle tulemusena Eesti piiril töötavate tolliametnike töökoormus mõnevõrra väheneb. Uurimuse käigus selgus, et seoses T1 protseduuri formaalsuste muutustega Narva mnt tollipunktis vabaneb keskmiselt 387,79 tundi tööaega ühes kuus, mis moodustab põhimõtteliselt kahe täiskohaga tolliametniku ja natuke vähem kui ühe osalise tööajaga tolliametniku tööaegasid.

Arvestades seda, et Narva maantee teeninduskoha töö on ülekoormatud, toob T1 protseduuri alustamise ja lõpetamise formaalsuste kadumine Eesti piiril töökoormuse vähendamist. Luhamaa tollipunktis toob T1 protseduuri formaalsuste muudatus 168,79 töötundi vabastamist kuus, mis võrdub natuke rohkem kui ühe inimese täistööajaga. Ülejäänud töös vaadeldud tollipunktile toovad T1 alustamise ja lõpetamise formaalsuste muutused endaga kaasa töökoormuse viimist optimaalsele tasemele. Samuti leiti analüüsi tulemusena, et seoses Venemaa liitumisega ÜTK-ga, T1 protseduuri kasutamine suureneb oluliselt. Seega Eesti tolliasutuses hakatakse teostama ainult vahetolliasutuse formaalsusi sisenemise suunal. ÜTK laienemisega TIR-protseduuride kasutamine väheneb tulevikus kokku kuni 90% võrra.

## KOKKUVÕTE

EÜ Komisjon võttis vastu otsuse laiendada ÜTK, lähtudes transiidiga kokkupuutuvate ettevõtete soovidest kaubaveo suurenemise olukorras. ÜTK laienemine toob endaga kaasa erinevaid muudatusi transiidisüsteemi töösse. Keelte rohkus, kirillitsa tähestik, erinevate riikide erinevalt ülesehitatud süsteemid – kõik need asjaolud mõjutavad transiidisüsteemi.

Töö uudsus seisneb EL-i ja uute ÜTK osaliste kaubavahetuses toimuvate muutuste analüüsimises Eesti ja Venemaa suhete näitel. Kaheksa aastat tagasi loodi uue automatiseeritud transiidisüsteem, seega tekkis võimalus analüüsida ÜTK ja elektroonse andmevahetuse süsteemi NCTS rakendumist ning teha järeldusi selle toimivuse kohta.

Probleemiks oli see, et pole teada, kuidas transiidisüsteem peab vastu laiendatud tingimustes, kui kasutajaid on juba 35 (praegu on 29). Süsteemi tööd võib mõjutada erinevate süsteemide rohkus (iga riik võib oma süsteemi üles ehitada), talitlusreeglite ühtlustamine erinevate süsteemide vahel, samuti seadusandluse muutmine ning tolliformaalsuste läbiviimine piiri ületusel. Seega ÜTK laienemisel võib olla nii positiivseid, kui ka negatiivseid mõjusid teistele konventsiooniosalistele riikidele.

Teema on aktuaalne, kuna osa kolmandaid riike on juba avaldanud soovi ühineda ÜTK-ga. Tähtsaks muudatuseks Eesti jaoks on olnud see, et Eesti ida naaberriik Venemaa sai ÜTK ja kaubavahetuse formaalsuste lihtsustamise (SAD) konventsiooni mitteametliku vaatleja staatuse.

Lõputöö eesmärgiks oli analüüsida ÜTK laienemise mõju Eesti transiidi süsteemile.

Eesmärgi saavutamiseks püstitati esimeseks uurimisülesandeks ülevaate andmine ühistransiidi ajaloost. Ilmnes, et ühistransiidiprotseduuri kasutamine aitab ettevõtjatel hõlbustada kauba liikumist ühest osalisriigist teise. Selle põhjuseks on kauba suhtes kohaldatavate tolli- ja aktsiisimaksude, käibe- ja muude maksude peatamise võimalus

ajaks, kuni toimub kauba transiitvedu lähtetolliasutusest sihttolliasutusse. SAD-konventsioon lihtsustab impordi-, ekspordi- ja transiidiformaalsusi ühtse haldusdokumendi (SAD) kasutamise kaudu. Seega ÜTK aitab kaasa kaubavahetuse lihtsustamisele, kehtestades ühistransiidiprotseduuri tollijärelevalve all olevate kaupade ringluse, et vältida kitsakohtade tekkimist piiripunktides, ning ühtlustades ekspordi-, impordi- ning transiidideklaratsioonide vormi.

Teiseks uurimisülesandeks oli ÜTK laienemise protsessi analüüs. Selgus, et ÜTK osalisriikide poolt kasutusele võetud uus arvutipõhine transiidisüsteem NCTS tagab paberipõhisest süsteemist tänapäevasema juhtimise ning tõhusama järelevalve. 2008. aastal ÜTK mitteametliku vaatleja staatuse omandanud neli riiki (Ukraina, Moldova, Valgevene ja Venemaa) hakkasid oma süsteeme järk-järgult ühtlustama konventsioonide süsteemidega ning hindama hilisema ühinemise võimalust õiguslikust ja praktilisest seisukohast. Nende riikide edaspidine ühinemine konventsioonidega peab teoreetiliselt aitama oluliselt lihtsustada Euroopa transiiti laiendatud piirkonnas, mis on nii haldusasutuste, kui ka ettevõtjate huvides. ÜTK laienemise protsess on siiaamaani toimunud edukalt, aidates rahvusvahelisele transiidisüsteemile täiuslikumaks muutuda.

Kolmandaks uurimisülesandeks püstitati Eesti-Venemaa vahelise transiidi peamiste tendentside väljatoomine. Selgus, et vene transiidi osatähtsus Eesti majanduses on hakanud pidevalt langema. Kuna vene õlivedu liigub üha rohkem läbi vene sadamate, siis vene kaubaveo roll Eesti jaoks väheneb. Samal ajal jääb Venemaa Eesti transiidi peamiseks doonorriigiks. 2011-2015 aastatel kasvab vene naftatoodete ja teiste kaupade eksportvedu Ust-Luga sadama ja teiste sadamate kaudu Peterburi piirkonnas. Peale 2015. aastat, mil hakkavad täismahuga töötama Loode-Venemaal valmivad meresadamad, transiit Eesti-Venemaa vahel hakkab üha enam kahanema.

Neljandaks uurimisülesandeks oli analüüsida Venemaa ühinemise mõju ÜTK-ga. Analüüsi käigus, mil autor kasutas MTA TKO poolt läbi viidud töökoormuse analüüsi tulemusi ja hindas nende alusel vabaneva ressursi suurust selgus, et ÜTK laienemine tähendab Eesti jaoks muudatusi piiril Venemaaga.

Uurimuse tulemusena jõudis autor järgmistele järeldustele:

1. Venemaa ühinemisel ÜTK-ga toimub T1 alustamise ja lõpetamise formaalsuste kadumine Eesti piiril Venemaaga ja Eesti tolliasutuses hakatakse teostama ainult vahetolliasutuse formaalsusi sisenemise suunal. T1 protseduuri formaalsuste muudatusega kaasneb töökoormuse viimine optimaalsele tasemele või selle vähendamine.
2. Seoses Venemaa liitumisega ÜTK-ga, T1 protseduuri kasutamine suureneb oluliselt, TIR-protseduuride kasutamine aga väheneb tulevikus kokku kuni 90% võrra.

Läbi uurimisülesannete sooritamise võib lugeda lõputöö eesmärgi täidetuks.

Edaspidi vajab täiendavat analüüsi see, kas T1 formaalsuste muutumine ja sellega kaasnev töökoormuse kahanemine toob kaasa personali koondamist või reorganiseerimist. Seega antud probleemi on võimalik lahendada tulevikus magistritöös.

## SUMMARY

This thesis is written on a subject of „The Influence of the Extension of the Common Transit Convention on the Transit System of Estonia“. The thesis is written in Estonian and consists of 49 pages (including 8 pages of appendixes). The author has used altogether 26 sources, which are all referred to in the text.

The topic is important because some of the non-EU countries (including Russia and Ukraine) have already expressed one´s desire to join the Common Transit Convention.

The goal of the thesis is to analyse the influence of the Extension of the Common Transit Convention on the Transit System of Estonia.

In order to reach the goal, the author completed the following tasks:

- 1) gave an overview on the operation of the transit system before the extension;
- 2) analysed the process of the extension of the Common Transit Convention;
- 3) presented the main trends of the transit of goods between Russia and Estonia;
- 4) analysed the changes that arise when Russia joins the Common Transit Convention in the future.

According to the results of the research, the author came to a conclusion that the extension of the Common Transit Convention will bring changes to the Estonian transit system and will require restructuring in the work of the Estonian Customs authorities at the eastern border with Russia. As a result of Russia`s accession to the Common Transit Convention, T1 procedure will increase significantly. Through the completion of the tasks the final goal of the thesis can be considered reached.

## VIIDATUD ALLIKAD

European Commission, 2001. New Customs Transit System for Europe. Luxembourg: European Communities.

European Commission: Summary record of the 21st meeting of the EC-EFTA Joint Committees on Common Transit and on Simplification of Formalities in the Exchange of Goods, TAXUD/2061/2008 – EN, 26.11.2008.

Euroopa Komisjon „Transiidi käsiraamat“ (2004),  
<[ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/procedural\\_aspects/transit/common\\_community/transit\\_manual\\_et.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/procedural_aspects/transit/common_community/transit_manual_et.pdf)> (12.01.2011).

Euroopa Komisjon „Transiidi Käsiraamatu muudatused“ (2003),  
<[www.ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/customs/procedural\\_aspects/transit/common\\_community/ncts\\_manual\\_et.pdf](http://www.ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/customs/procedural_aspects/transit/common_community/ncts_manual_et.pdf)> (09.02.2011).

Euroopa Komisjon „Transiidi käsiraamat (TIR-protseduur)“ (2009),  
<[www.emta.ee/public/toll/Transiidi\\_manual\\_\\_Intranetis\\_032010.pdf](http://www.emta.ee/public/toll/Transiidi_manual__Intranetis_032010.pdf)> (12.01.2011).

Euroopa Komisjon, Ühistransiidiprotseduuri konventsioon, EÜT L 226, 13.8.1987.

Euroopa Komisjoni töödokument: Strateegia, millega teatavaid naaberriike valmistatakse ette EÜ-EFTA ühistransiidiprotseduuri ja kaubavahetuse formaalsuste lihtsustamist käsitlevate 1987. aasta konventsioonidega ühinemiseks, 16694/10, 19.11.2010.

Euroopa Komisjoni töödokument: Ühistransiidiprotseduuri konventsiooni ja kaubavahetuse formaalsuste lihtsustamise (SAD) konventsiooni kohaselt loodud EÜ/EFTA rühmade töökorra ajakohastamine seoses mitteametliku vaatleja staatusega, TAXUD/2066/2009 – ET, 09.07.2009.

EÜ-EFTA Ühistransiidi Ühiskomitee otsus nr 1/2009, 31. juuli 2009, millega muudetakse 20. mai 1987. aasta ühistransiidiprotseduuri konventsiooni (2009/606/EÜ).

ИА REGNUM, „Порт в Усть-Луге задушит эстонский транзит: Эстония за неделю“ (2009) <[www.regnum.ru/news/1182298.html#ixzz1I4IjmN7p](http://www.regnum.ru/news/1182298.html#ixzz1I4IjmN7p)> (30.03.2011).

Kallevik, E., „Summary Record of The 22nd Meeting of The EC/EFTA Joint Committees on Common Transit And on Simplification of Formalities in Trade in Goods“, Norra tolli töödokument, Directorate of Customs and Excise Norway, Internal ref: 2009/0029, File. no: 530.9, (2009), lk 5/12.



Komisjoni määrus (EÜ) nr 1192/2008, 17. november 2008, millega muudetakse määrust (EMÜ) nr 2454/93, millega kehtestatakse rakendussätted nõukogu määrusele (EMÜ) nr 2913/92, millega kehtestatakse ühenduse tolliseadustik. EÜT L329, 06.12.2008.

Компания Усть-Луга, „ОАО «Компания Усть-Луга»“ (2011) <[www.ust-luga.ru/](http://www.ust-luga.ru/)> (30.03.2011).

Лаури, М., „Транзит и транспорт“ (2010)  
<[www.estonica.org/ru/Экономика/Структура\\_экономики\\_Эстонии/Транзит\\_и\\_транспорт/](http://www.estonica.org/ru/Экономика/Структура_экономики_Эстонии/Транзит_и_транспорт/)> (29.03.2011).

Lend, E., Eidast, A., Segercrantz, W., Uustalu, A., Uriko, M., „Eesti transiit ja logistika: tänapäev ja tulevik“ (2008), <[www.riigikogu.ee/doc.php?50243](http://www.riigikogu.ee/doc.php?50243)> (22.03.2011), lk 4.

Maksu- ja Tolliamet, „Transiidideklaratsioonide andmevahetuse süsteemis NCTS töötlemise kasutusjuhend kliendile“ (2010),  
<[www.emta.ee/public/toll/NCTS\\_kliendi\\_juhend1.7.pdf](http://www.emta.ee/public/toll/NCTS_kliendi_juhend1.7.pdf)> (08.02.2011).

Михайлов, С., „Россия сокращает транзитные доходы Эстонии“ (2011)  
<[rus.err.ee/economy/fa315e2d-4ea2-4629-b093-21fd78c6f070](http://rus.err.ee/economy/fa315e2d-4ea2-4629-b093-21fd78c6f070)> (30.03.2011).

Nõukogu määrus (EMÜ) nr 2913/92, 12. oktoober 1992, millega kehtestatakse ühenduse tolliseadustik. EÜT L 302, 19.10.1992, lk 1.

Portnews, „Грузооборот порта Усть-Луга в январе-феврале 2011 года вырос на 25% - до 1,72 млн тонн“ (2011) <[portnews.ru/news/62947/](http://portnews.ru/news/62947/)> 01.04.2011.

Portnews, „Работы по строительству портового поселка в Усть-Луге (Ленобласть) начнутся осенью 2011 года“ (2011) <[portnews.ru/news/61342/](http://portnews.ru/news/61342/)> (30.03.2011).

Portnews, „Тимченко дошел до передела“ (2010) <[portnews.ru/digest/5594/](http://portnews.ru/digest/5594/)> (01.04.2011).

RITA kasutamise ja täitmise juhend tollikorralduse osakonna ametnikele, kättesaadav Maksu- ja Tolliameti intranetis <[intranet.mta/?id=5919](http://intranet.mta/?id=5919)> (03.04.2011).

Росбалт, „Грузоперевозки между Россией и Эстонией выросли на 12%“ (2010)  
<[www.rosbalt.ru/business/2010/02/10/711627.html](http://www.rosbalt.ru/business/2010/02/10/711627.html)> (29.03.2011).

United Nations „Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets (TIR Convention)“ (2011)  
<[treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-A-16&chapter=11&lang=en](http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-A-16&chapter=11&lang=en)> (12.01.2011).

## LISAD

Lisa 1. Transiiddeklaratsiooni T1 alustamise statistika (mai 2009-juuni 2010)<sup>72</sup>

Koht	Aasta	Kuu	Minutite maht	Toimingute arv, mis täitjate poolt märgitud	Aeg(min), mis kulus toimingute täitmiseks	Ajakulu toiming u kohta	Toiming u ressurss
Narva mnt TP	2009	mai	10,080.00	561	18,513.00	33.00	1.84
		juuni	9,840.00	632	20,856.00	33.00	2.12
		juuli	11,040.00	597	19,701.00	33.00	1.78
		august	10,080.00	606	19,998.00	33.00	1.98
		september	10,560.00	703	23,199.00	33.00	2.20
		oktoober	10,515.00	687	22,671.00	33.00	2.16
		november	10,095.00	624	20,592.00	33.00	2.04
		detsember	10,170.00	553	18,249.00	33.00	1.79
	2010	jaanuar	9,600.00	339	11,187.00	33.00	1.17
		veebruar	9,105.00	586	19,338.00	33.00	2.12
		märts	11,085.00	793	26,169.00	33.00	2.36
		aprill	10,095.00	715	13,585.00	19.00	1.35
		mai	10,095.00	693	13,167.00	19.00	1.30
		juuni	9,600.00	609	11,571.00	19.00	1.21
Koidula TP	2009	mai	10,080.00	18	594.00	33.00	0.06
		juuni	9,840.00	21	693.00	33.00	0.07
		juuli	11,040.00	15	495.00	33.00	0.04
		august	10,080.00	10	330.00	33.00	0.03
		september	10,560.00	18	594.00	33.00	0.06
		oktoober	10,515.00	18	594.00	33.00	0.06
		november	10,095.00	19	627.00	33.00	0.06
		detsember	10,170.00	30	990.00	33.00	0.10
	2010	jaanuar	9,600.00	14	462.00	33.00	0.05
		veebruar	9,105.00	10	330.00	33.00	0.04
		märts	11,085.00	22	726.00	33.00	0.07
		aprill	10,095.00	28	532.00	19.00	0.05
		mai	10,095.00	32	608.00	19.00	0.06

<sup>72</sup> RITA andmetel (MTA ametisiseseks kasutamiseks tunnistatud andmed)

		juuni	9,600.00	47	893.00	19.00	0.09
Luhamaa TP	2009	mai	10,080.00	313	10,329.00	33.00	1.02
		juuni	9,840.00	320	10,560.00	33.00	1.07
		juuli	11,040.00	341	11,253.00	33.00	1.02
		august	10,080.00	339	11,187.00	33.00	1.11
		september	10,560.00	312	10,296.00	33.00	0.98
		oktoober	10,515.00	347	11,451.00	33.00	1.09
		november	10,095.00	288	9,504.00	33.00	0.94
		detsember	10,170.00	286	9,438.00	33.00	0.93
	2010	jaanuar	9,600.00	196	6,468.00	33.00	0.67
		veebruar	9,105.00	283	9,339.00	33.00	1.03
		märts	11,085.00	414	13,662.00	33.00	1.23
		aprill	10,095.00	452	8,588.00	19.00	0.85
		mai	10,095.00	442	8,398.00	19.00	0.83
		juuni	9,600.00	495	9,405.00	19.00	0.98
Narva RDT TK	2009	mai	10,080.00	1,319	9,892.50	7.50	0.98
		juuni	9,840.00	1,889	14,167.50	7.50	1.44
		juuli	11,040.00	2,077	15,577.50	7.50	0.03
		august	10,080.00	2,008	15,060.00	7.50	1.49
		september	10,560.00	1,709	12,817.50	7.50	1.21
		oktoober	10,515.00	2,838	21,285.00	7.50	2.02
		november	10,095.00	2,730	20,475.00	7.50	2.03
		detsember	10,170.00	3,023	22,672.50	7.50	2.23
	2010	jaanuar	9,600.00	3,588	26,910.00	7.50	2.80
		veebruar	9,105.00	2,524	18,930.00	7.50	2.08
		märts	11,085.00	2,893	21,697.50	7.50	1.96
		aprill	10,095.00	2,326	14,165.34	6.09	1.40
		mai	10,095.00	1,617	9,847.53	6.09	0.98
		juuni	9,600.00	1,599	9,737.91	6.09	1.01
Tartu RDT	2009	mai	10,080.00	492	3,690.00	7.50	0.37
		juuni	9,840.00	463	3,472.50	7.50	0.35
		juuli	11,040.00	526	3,945.00	7.50	0.36
		august	10,080.00	550	4,125.00	7.50	0.41
		september	10,560.00	517	3,877.50	7.50	0.37
		oktoober	10,515.00	502	3,765.00	7.50	0.36
		november	10,095.00	576	4,320.00	7.50	0.43
		detsember	10,170.00	585	4,387.50	7.50	0.43
	2010	jaanuar	9,600.00	582	4,365.00	7.50	0.45
		veebruar	9,105.00	574	4,305.00	7.50	0.47
		märts	11,085.00	723	5,422.50	7.50	0.49
		aprill	10,095.00	520	3,166.80	6.09	0.31
		mai	10,095.00	609	3,708.81	6.09	0.37
		juuni	9,600.00	569	3,465.21	6.09	0.36

Lisa 2. Transiideklaratsiooni T1 lõpetamise statistika (mai 2009-juuni 2010)<sup>73</sup>

Koht	Aasta	Kuu	Minutite maht	Toimingute arv, mis täitjate poolt märgitud	Aeg(min), mis kulus toimingute täitmiseks	Ajakulu toimingu kohta	Toimingu ressurss
Narva mnt TP	2009	mai	10,080.00	247	5,681.00	23.00	0.56
		juuni	9,840.00	235	5,405.00	23.00	0.55
		juuli	11,040.00	105	2,415.00	23.00	0.22
		august	10,080.00	182	4,186.00	23.00	0.42
		september	10,560.00	267	6,141.00	23.00	0.58
		oktoober	10,515.00	300	6,900.00	23.00	0.66
		november	10,095.00	212	4,876.00	23.00	0.48
	detsember	10,170.00	226	5,198.00	23.00	0.51	
	2010	jaanuar	9,600.00	254	5,842.00	23.00	0.61
		veebruar	9,105.00	330	7,590.00	23.00	0.83
		märts	11,085.00	156	3,588.00	23.00	0.32
		aprill	10,095.00	135	2,378.70	17.62	0.24
mai		10,095.00	180	3,171.60	17.62	0.31	
juuni	9,600.00	203	3,576.86	17.62	0.37		
Koidula TP	2009	mai	10,080.00	12	276.00	23.00	0.03
		juuni	9,840.00	24	552.00	23.00	0.06
		juuli	11,040.00	13	299.00	23.00	0.03
		august	10,080.00	15	345.00	23.00	0.03
		september	10,560.00	5	115.00	23.00	0.01
		oktoober	10,515.00	15	345.00	23.00	0.03
		november	10,095.00	5	115.00	23.00	0.01
	detsember	10,170.00	19	437.00	23.00	0.04	
	2010	jaanuar	9,600.00	7	161.00	23.00	0.02
		veebruar	9,105.00	5	115.00	23.00	0.01
		märts	11,085.00	5	115.00	23.00	0.01
		aprill	10,095.00	9	158.58	17.62	0.02
mai		10,095.00	5	88.10	17.62	0.01	
juuni	9,600.00	13	229.06	17.62	0.02		
Luhamaa TP	2009	mai	10,080.00	6	138.00	23.00	0.01
		juuni	9,840.00	2	46.00	23.00	0.00
		juuli	11,040.00	4	92.00	23.00	0.01
		august	10,080.00	8	184.00	23.00	0.02

<sup>73</sup> RITA andmetel (MTA ametisiseseks kasutamiseks tunnustatud andmed)

		september	10,560.00	12	276.00	23.00	0.03	
		oktoober	10,515.00	5	115.00	23.00	0.01	
		november	10,095.00	8	184.00	23.00	0.02	
		detsember	10,170.00	10	230.00	23.00	0.02	
	2010	jaanuar	9,600.00		-	23.00	-	
		veebruuar	9,105.00	6	138.00	23.00	0.02	
		märts	11,085.00	5	115.00	23.00	0.01	
		aprill	10,095.00	3	52.86	17.62	0.01	
		mai	10,095.00	6	105.72	17.62	0.01	
		juuni	9,600.00	13	229.06	17.62	0.02	
Narva RDT TK	2009	mai	10,080.00	318	1,908.00	6.00	0.19	
		juuni	9,840.00	276	1,656.00	6.00	0.17	
		juuli	11,040.00	323	1,938.00	6.00	0.00	
		august	10,080.00	569	3,414.00	6.00	0.34	
		september	10,560.00	373	2,238.00	6.00	0.21	
		oktoober	10,515.00	402	2,412.00	6.00	0.23	
		november	10,095.00	353	2,118.00	6.00	0.21	
			detsember	10,170.00	393	2,358.00	6.00	0.23
	2010	jaanuar	9,600.00	427	2,562.00	6.00	0.27	
		veebruuar	9,105.00	356	2,136.00	6.00	0.23	
		märts	11,085.00	385	2,310.00	6.00	0.21	
		aprill	10,095.00	353	2,142.71	6.07	0.21	
		mai	10,095.00	535	3,247.45	6.07	0.32	
juuni		9,600.00	393	2,385.51	6.07	0.25		
Tartu RDT	2009	mai	10,080.00	209	1,254.00	6.00	0.12	
		juuni	9,840.00	152	912.00	6.00	0.09	
		juuli	11,040.00	283	1,698.00	6.00	0.15	
		august	10,080.00	310	1,860.00	6.00	0.18	
		september	10,560.00	376	2,256.00	6.00	0.21	
		oktoober	10,515.00	349	2,094.00	6.00	0.20	
		november	10,095.00	515	3,090.00	6.00	0.31	
			detsember	10,170.00	288	1,728.00	6.00	0.17
	2010	jaanuar	9,600.00	368	2,208.00	6.00	0.23	
		veebruuar	9,105.00	388	2,328.00	6.00	0.26	
		märts	11,085.00	529	3,174.00	6.00	0.29	
		aprill	10,095.00	593	3,599.51	6.07	0.36	
		mai	10,095.00	481	2,919.67	6.07	0.29	
juuni		9,600.00	400	2,428.00	6.07	0.25		

Lisa 3. T1 protseduuri alustamine ja lõpetamine Eesti lõikes aastail 2009-2010<sup>74</sup>

Aasta 2009	Jaauuar	Veebruar	Märts	Aprill	Mai	Juuni	Juuli	August	September	Oktoober	November	Detsember	KOKKU
<b>T protseduuri alustamine:</b>													
Põhja TK kokku:	3,393	2,751	2,871	3,209	2,444	2,178	3,157	3,282	3,164	3,147	2,961	2,644	<b>35,201</b>
Lääne TK kokku:	3	3	8	19	16	13	28	30	20	21	20	8	<b>189</b>
Ida TK kokku:	1,504	1,671	1,968	2,272	1,952	2,602	2,902	2,824	2,523	3,592	3,396	3,665	<b>30,871</b>
Lõuna TK kokku:	1,019	896	948	891	831	813	921	918	876	884	897	927	<b>10,821</b>
<b>T protseduuri alustamine kokku:</b>	<b>5,919</b>	<b>5,321</b>	<b>5,795</b>	<b>6,391</b>	<b>5,243</b>	<b>5,606</b>	<b>7,008</b>	<b>7,054</b>	<b>6,583</b>	<b>7,644</b>	<b>7,274</b>	<b>7,244</b>	<b>77,082</b>
<b>T protseduuri lõpetamine:</b>													
Põhja TK kokku:	3,459	2,377	2,256	2,033	1,590	1,748	6,161	6,279	6,025	6,330	7,340	7,738	<b>53,336</b>
Lääne TK kokku:	64	80	123	179	133	77	85	84	129	118	108	117	<b>1,297</b>
Ida TK kokku:	1,859	1,962	1,730	1,744	1,864	2,127	1,725	2,004	1,498	2,626	1,542	2,187	<b>22,868</b>
Lõuna TK kokku:	522	551	505	477	419	376	490	640	686	717	854	622	<b>6,859</b>
<b>T protseduuri lõpetamine kokku:</b>	<b>5,904</b>	<b>4,970</b>	<b>4,614</b>	<b>4,433</b>	<b>4,006</b>	<b>4,328</b>	<b>8,461</b>	<b>9,007</b>	<b>8,338</b>	<b>9,791</b>	<b>9,844</b>	<b>10,664</b>	<b>84,360</b>

<sup>74</sup> RITA andmetel (MTA ametisiseseks kasutamiseks tunnistatud andmed)

<b>Aasta 2010</b>	<b>Jaanuar</b>	<b>Veebruar</b>	<b>Märts</b>	<b>Aprill</b>	<b>Mai</b>	<b>Juuni</b>	<b>Juuli</b>	<b>August</b>	<b>September</b>	<b>Oktoober</b>	<b>November</b>	<b>Detsember</b>	<b>KOKKU</b>
<b>T protseduuri alustamine:</b>													
Põhja TK kokku:	2,691	2,548	3,391	3,277	3,164	2,802	3,293	3,742	4,193	4,966	5,428	5,852	<b>45,347</b>
Lääne TK kokku:	11	16	20	16	20	21	25	26	21	18	21	20	<b>235</b>
Ida TK kokku:	4,018	3,154	3,751	3,106	2,384	2,268	1,607	1,372	1,661	2,389	2,244	2,345	<b>30,299</b>
Lõuna TK kokku:	855	895	1,197	1,074	1,144	1,149	1,260	1,253	1,304	1,314	1,245	1,243	<b>13,933</b>
<b>T protseduuri alustamine kokku:</b>	<b>7,575</b>	<b>6,613</b>	<b>8,359</b>	<b>7,473</b>	<b>6,712</b>	<b>6,240</b>	<b>6,185</b>	<b>6,393</b>	<b>7,179</b>	<b>8,687</b>	<b>8,938</b>	<b>9,460</b>	<b>89,814</b>
<b>T protseduuri lõpetamine:</b>													
Põhja TK kokku:	6,840	7,141	8,647	6,875	5,610	4,691	5,409	5,724	5,472	6,442	7,775	8,807	<b>79,433</b>
Lääne TK kokku:	55	84	142	147	116	85	73	81	104	126	128	116	<b>1,257</b>
Ida TK kokku:	1,975	1,897	2,140	1,789	1,518	1,974	1,748	1,331	1,675	1,980	2,100	1,735	<b>21,862</b>
Lõuna TK kokku:	603	729	939	1,082	1,178	804	782	874	888	1,158	941	977	<b>10,955</b>
<b>T protseduuri lõpetamine kokku:</b>	<b>9,473</b>	<b>9,851</b>	<b>11,868</b>	<b>9,893</b>	<b>8,422</b>	<b>7,554</b>	<b>8,012</b>	<b>8,010</b>	<b>8,139</b>	<b>9,706</b>	<b>10,944</b>	<b>11,635</b>	<b>113,507</b>

Lisa 4. TIR-protseduuri alustamine ja lõpetamine Eesti lõikes aastail 2009-2010<sup>75</sup>

Aasta 2009	Jaauar	Veebruar	Märts	Aprill	Mai	Juuni	Juuli	August	September	Oktoober	November	Detsember	KOKKU
<b>TIR-protseduuri alustamine kokku:</b>													
Põhja TK kokku:	1702	1899	2346	2481	2314	2119	2540	2532	2675	2866	2715	2667	<b>28856</b>
Lääne TK kokku:	250	373	351	293	301	251	223	260	283	406	399	348	<b>3738</b>
Ida TK kokku:	285	376	429	645	456	708	766	570	829	758	922	797	<b>7541</b>
Lõuna TK kokku:	229	341	428	437	435	432	450	470	521	467	493	466	<b>5169</b>
<b>TIR-protseduuri alustamine kokku:</b>	<b>2466</b>	<b>2989</b>	<b>3554</b>	<b>3856</b>	<b>3506</b>	<b>3510</b>	<b>3979</b>	<b>3832</b>	<b>4308</b>	<b>4497</b>	<b>4529</b>	<b>4278</b>	<b>45304</b>
<b>TIR-protseduuri lõpetamine</b>													
Põhja TK kokku:	125	170	181	208	182	246	137	338	259	230	221	231	<b>2528</b>
Lääne TK kokku:	19	14	29	32	25	20	16	55	28	38	22	29	<b>327</b>
Ida TK kokku:	1378	1905	2223	1959	1750	1668	1492	1682	1580	1749	1856	1742	<b>20984</b>
Lõuna TK kokku:	991	1329	1951	2192	2376	2016	2128	2307	2328	2494	2248	2123	<b>24483</b>
<b>TIR-protseduuri lõpetamine kokku:</b>	<b>2513</b>	<b>3418</b>	<b>4384</b>	<b>4391</b>	<b>4333</b>	<b>3950</b>	<b>3773</b>	<b>4382</b>	<b>4195</b>	<b>4511</b>	<b>4347</b>	<b>4125</b>	<b>48322</b>

<sup>75</sup> RITA andmetel (MTA ametisiseseks kasutamiseks tunnistatud andmed)



<b>Aasta 2010</b>	<b>Jaanuar</b>	<b>Veebruar</b>	<b>Märts</b>	<b>Aprill</b>	<b>Mai</b>	<b>Juuni</b>	<b>Juuli</b>	<b>August</b>	<b>September</b>	<b>Oktoober</b>	<b>November</b>	<b>Detsember</b>	<b>KOKKU</b>
<b>TIR-protseduuri alustamine kokku:</b>													
Põhja TK kokku:	2008	2711	3448	3292	3127	2997	3652	3184	4474	3925	3727	2969	<b>39514</b>
Lääne TK kokku:	296	379	454	301	273	280	255	246	290	349	350	321	<b>3794</b>
Ida TK kokku:	440	550	587	501	483	434	461	555	457	523	556	474	<b>6021</b>
Lõuna TK kokku:	302	481	532	499	490	447	464	494	558	540	557	524	<b>5888</b>
<b>TIR-protseduuri alustamine kokku:</b>	<b>3046</b>	<b>4121</b>	<b>5021</b>	<b>4593</b>	<b>4373</b>	<b>4158</b>	<b>4832</b>	<b>4479</b>	<b>5779</b>	<b>5337</b>	<b>5190</b>	<b>4288</b>	<b>55217</b>
<b>TIR-protseduuri lõpetamine</b>													
Põhja TK kokku:	571	220	234	185	218	168	205	298	229	207	205	196	<b>2936</b>
Lääne TK kokku:	12	20	28	23	27	22	19	19	27	44	36	13	<b>290</b>
Ida TK kokku:	1465	1698	1958	1875	1827	1543	1615	1855	1716	2007	1976	1873	<b>21408</b>
Lõuna TK kokku:	1567	1907	2082	2192	2329	2283	2911	2970	2922	3176	2967	2701	<b>30007</b>
<b>TIR-protseduuri lõpetamine kokku:</b>	<b>3615</b>	<b>3845</b>	<b>4302</b>	<b>4275</b>	<b>4401</b>	<b>4016</b>	<b>4750</b>	<b>5142</b>	<b>4894</b>	<b>5434</b>	<b>5184</b>	<b>4783</b>	<b>54641</b>