EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 13.7.2026
COM(2026) 362 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE,

mis on esitatud vastavalt liidu tolliseadustiku artiklile 278a ja milles käsitletakse tolliseadustikuga ette nähtud elektrooniliste süsteemide väljatöötamisel tehtud edusamme

{SWD(2026) 180 final}

Sisukord

1. Sissejuhatus 2
2. Kokkuvõte 3
3. Aruande sisu 5
4. Liidu tolliseadustiku digitaalse rakendamisega seotud ülesanded 6
5. Liidu tolliseadustiku kohaste elektrooniliste süsteemide puhul tehtud edusammude üldine ülevaade 7
5.1 ENNE 2025. AASTAT LÕPETATUD PROJEKTID 7
5.2 PROJEKTIDE EDUSAMMUD 2025. AASTAL 7
5.3 RISKID JA LEEVENDUSMEETMED 17

1. SISSEJUHATUS

Käesolev dokument on 2025. aasta eduaruanne liidu tolliseadustiku[1] digitaalse rakendamise kohta ning **seitsmes ja viimane aruanne**, mille komisjon on liidu tolliseadustiku artikli 278a kohaselt elektrooniliste süsteemide väljaarendamise edusammude kohta koostanud[2].

Liidu tolliseadustik jõustus 1. mail 2016 ning sellega ja sellesse 2019. aastal tehtud muudatusega[3] kehtestati liidu tolliseadustiku digiülemineku ja digitehnoloogia rakendamisega seotud projektide järkjärgulise lõpuleviimise tähtaegadeks 2020., 2022. ja 2025. aasta. Üleminekuperioodil võib tolliformaalsuste täitmiseks kasutada olemasolevaid elektroonilisi ja paberipõhiseid süsteeme (nn üleminekumeetmed) seni, kuni liidu tolliseadustiku kohaselt kavandatud uued või uuendatud elektroonilised süsteemid on töövalmis.

Sellega seoses tuleb liidu tolliseadustiku tööprogrammi[4] ja rakendusmäärust elektrooniliste süsteemide tehnilise korra kohta[5] (edaspidi „IRTA“) tõlgendada koostoimes liidu tolliseadustiku ning selle delegeeritud ja rakendusaktidega.

Liidu tolliseadustiku tööprogramm on õiguslik vahend, millega juhitakse järkjärgulist ja kompleksset kolmemõõtmelist üleminekut täielikult digitaalsele tollikeskkonnale, võttes arvesse süsteemide vastastikust sõltuvust ja tegelikku arendusolukorda. Tööprogrammi abil suunatakse projektide sidusrühmi (liikmesriigid, komisjon, ettevõtjad) projektide ühisele ja teostatavale rakendamisele 31. detsembriks 2025, mis on digiülemineku lõppkuupäev. IRTAs on sätestatud iga süsteemi tehniline kord seoses komponentide, kohustuste, andmetele juurdepääsu ja tehnilise üleminekuga.

Käesolevas aruandes lähtutakse edusammudest aru andmisel liidu tolliseadustiku tööprogrammist, mille komisjon võttis vastu 15. detsembril 2023. Programmi- ja projektijuhtimise aspektid on kindlaks määratud tolli mitmeaastases strateegiakavas. **Aruandes käsitletakse aastate jooksul tehtud edusamme täielikult digitaalse tolli saavutamiseks Euroopa Liidus 2025. aastal, mis on liidu tolliseadustiku rakendamise viimane aasta**.

Kuigi liidu tolliseadustikuga on loodud õiguslik alus täielikult digitaalsele ja ühtlustatud tolliraamistikule kogu Euroopa Liidus ja selle välispiiridel, on selle täielik ja ühetaoline rakendamine kõigis tollivaldkondades ja kõigis liikmesriikides **hästi toimiva tolliliidu eeltingimus ning paneb aluse tollireformi järgmisele etapile**. Seetõttu on oluline, et kõik liikmesriigid täidaksid kehtiva liidu tolliseadustiku rakendamisel oma osa, mis tagab, et ettevõtjad ja kauplejad saavad sellest täit kasu, enne kui alustatakse ELi tollireformiga. Komisjon võttis 17. mail 2023 vastu ettepaneku tolliliidu põhjaliku reformi kohta, sealhulgas uue liidu tolliseadustiku kohta, mis tähendab ELi tolliraamistiku märkimisväärset ümberkujundamist[6]. 26. märtsil 2026 jõudsid Euroopa Parlament ja nõukogu

[1] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. oktoobri 2013. aasta määrus (EL) nr 952/2013, millega kehtestatakse liidu tolliseadustik, ELT L 269, 10.10.2013, lk 1–101.

[2] Komisjoni aruanded Euroopa Parlamendile ja nõukogule:
2019: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A52019SC0434;
2020: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0339;
2021: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021SC0382;
2022: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52023SC0029;
2023: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=COM:2024:395:FIN;
2024: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=celex:52025DC0579

[3] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/632, millega muudetakse määrust (EL) nr 952/2013, et pikendada muude meetmete kui liidu tolliseadustikuga ette nähtud elektrooniliste andmetöötlusvahendite kasutamist üleminekuperioodil, ELT L 111, 25.4.2019, lk 54–58.

[4] Komisjoni 15. detsembri 2023. aasta rakendusotsus (EL) 2023/2879, millega kehtestatakse liidu tolliseadustikuga ette nähtud elektrooniliste süsteemide väljaarendamise ja kasutuselevõtmise tööprogramm, ELT L, 2023/2879, 22.12.2023, lk 1–17, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302879.

[5] Komisjoni 13. märtsi 2025. aasta rakendusmäärus (EL) 2025/512, millega sätestatakse tehniline kord, mille kohaselt töötatakse välja, hooldatakse ja kasutatakse elektroonilisi süsteeme teabe vahetamiseks ja säilitamiseks vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 952/2013, ELT L, 2025/512, 20.3.2025, lk 1–45, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/512/oj.

[6] Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse liidu tolliseadustik ja luuakse Euroopa Liidu Tolliamet ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 952/2013 (COM(2023) 258 final).

kolmepoolsel kohtumisel poliitilisele kokkuleppele komisjoni ettepaneku suhtes, milles käsitletakse ELi tollieeskirjade kõige ulatuslikumat reformi alates 1968. aastast. Õigus- ja keeleeksperdid peaksid nüüd teksti kavandi läbi vaatama ning seejärel kiidavad nõukogu ja Euroopa Parlament selle heaks, et avaldada see 2026. aasta novembriks *Euroopa Liidu Teatajas*.

Tollireform on üles ehitatud kolmele peamisele sambale:

1) **arukam riskijuhtimine ja tollikontroll ELi Tolliameti ja ELi tolliandmekeskuse loomise kaudu**: sellega digitaliseeritakse ja lihtsustatakse menetlusi, vähendatakse kulusid ja bürokraatiat, edendatakse ühtsemat lähenemisviisi välispiiril ning kaitstakse paremini ühtset turgu tugevama andmepõhise riskijuhtimise ja nõuete täitmise tagamise abil;
2) **tugevam partnerlus ettevõtetega**: läbipaistvatel protsessidel põhinev uus partnerlus kaubandusettevõtjatega, mis võimaldab nõuetele vastavatel kaubavoogudel toimida ilma ametliku tollisuhtluseta ja leevendab viimasega seotud halduskoormust;
3) **nüüdisaegne e-kaubanduse raamistik**: spetsiaalne e-kaubanduse tollikord, mille kohaselt saavad veebiplatvormidest põhiosalised selle tagamisel, et veebis otse ELi tarbijatele müüdavad kaubad vastaksid kõigile tollikohustustele.

Tollil on ühtse turu ja selle kodanike turvalisuse säilitamisel äärmiselt oluline roll. Tollireform võimaldab Euroopa tollil kohaneda rahvusvahelise kaubanduse kiiresti muutuva maastikuga. Sellega seoses kehtestatakse reformiga mitu sihipärast meedet, et tulla toime e-kaubanduse kiire kasvuga. Vahepeal leppisid komisjon ja liikmesriigid 2025. aasta novembris **ajutise lahendusena** kokku, et alates 1. juulist 2026 kaotatakse seni alla 150 euro väärtusega postipakkide suhtes kehtinud maksuvabastus ja kehtestatakse nendele postipakkidele kolmeeurone tollimaks. Künnise kaotamise eesmärk on luua e-kaubandusele ja traditsioonilisele jaemüügile võrdsed tingimused, millega taastatakse õiglus, säilitades samal ajal tarbijate valikuvõimalused. 26. märtsi kolmepoolsel kohtumisel saavutatud kokkuleppe kohaselt kehtestatakse lisaks ELi imporditavate väikese väärtusega kaupade **käitlustasu**, et kompenseerida tolliasutuste kasvavaid kulusid. Tasu kehtestatakse hiljemalt 1. novembril 2026. Niipea kui ELi tolliandmekeskus täielikult toimima hakkab, kohaldatakse tavapäraseid tollimakse.

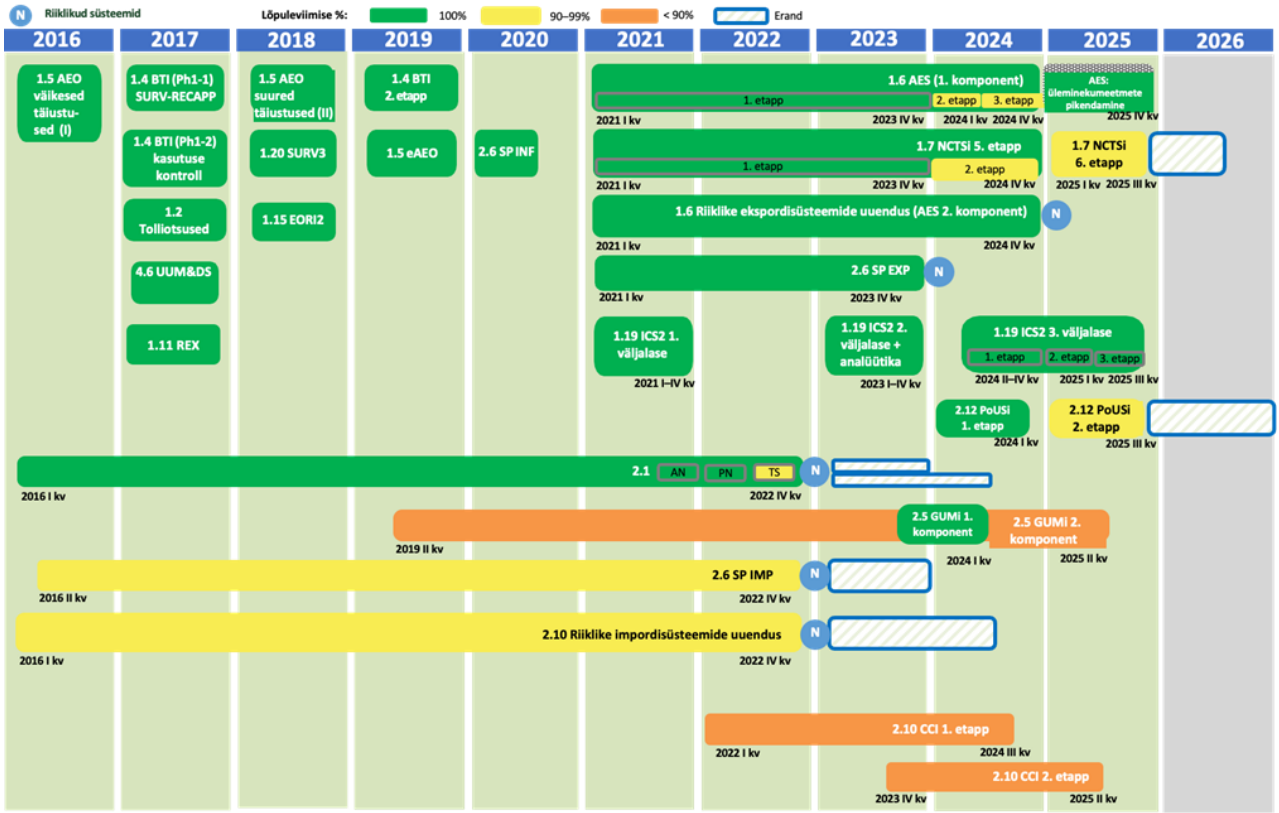
Tuleb märkida, et praeguses etapis, mil kogu poliitiline tähelepanu on suunatud tollireformile ja e-kaubandusele, **on oht, et viivitused liidu tolliseadustiku digitaalsel rakendamisel jäetakse tähelepanuta kui lihtsad tehnilised viivitused**, samas kui nende viivituste süsteemsed tagajärjed võivad olla ELi jaoks tõsised. Puudulikud või ainult osaliselt kasutusele võetud ekspordi-/impordisüsteemid võivad põhjustada peamistes väljumis- või sisenemiskohtades ummikuid, tekitades proteste, järelevalveprobleeme ja viivitusi tarneahelas. Lisaks võivad vastuolulised andmed viia suure riskiga kaupade (kahesuguse kasutusega kaubad, sanktsioonidega hõlmatud kaubad, alahinnatud väärtusega import) ringlusse laskmiseni enne täielikku riskianalüüsi, sealhulgas piirates komisjoni suutlikkust probleeme avastada ja õigeaegselt reageerimisstrateegia välja töötada.

Liidu tolliseadustiku digiprogrammi õigeaegne lõpuleviimine on oluline prioriteet, et realiseeruks kauplejatele liidu tolliseadustikust tulenev kasu, näiteks protsesside edasise ühtlustamise, sisseprojekteeritud digitaliseerimise – mida toetab rahvusvaheliselt ühtlustatud ja integreeritud ELi tolliandmemudel – ning usaldusväärsetele kauplejatele ettenähtud ulatuslike lihtsustuste kaudu. Liidu tolliseadustiku digitaalse rakendamise lõpuleviimine on ülioluline selleks, et pakkuda tuge ja teavet tollireformiks ja tulevase ELi tolliandmekeskuse väljaarendamiseks, ning samuti selleks, et tollireformiga lubatud märkimisväärsed lihtsustused tugineksid ühtlustamise ja digitaliseerimise kindlale alusele.

2. KOKKUVÕTE

Liidu tolliseadustiku rakendamisel on jõutud viimasesse ja otsustavasse aastasse. Alates liidu tolliseadustiku tööprogrammi vastuvõtmisest 2014. aastal on komisjoni, liikmesriikide ja ettevõtjate

ühised jõupingutused aidanud liikuda täielikult digitaalse tollikeskkonna suunas. 2025. aasta alguseks oli lõpule viidud 70 % digitaalsest tööprogrammist. Kogu 2025. aasta jooksul on rakendamisprotsessis tehtud märkimisväärseid edusamme ning nii üleeuroopalistes kui ka riiklikes süsteemides on saavutatud mitu olulist vahe-eesmärki, mis kajastub ühtlases üleminekus suures osas keskkonnahoidlikule rakendamiskeskkonnale kõigis liikmesriikides. Käesolev aruanne näitab, et **liidu tolliseadustiku digitaalne rakendamine on 2025. aasta lõpuks peaaegu lõpule viidud**, nagu on kujutatud joonisel 1. Rohelisega tähistatud projektid on lõpule viidud, oranžiga tähistatud projektid näitavad valdkondi, kus vähem kui 90 % liikmesriikidest on valmis, ning kollasega tähistatud neid, kus 90–99 % liikmesriikidest on valmis.



Joonis 1. Kavandamise ülevaade

Praeguseks on **liidu tolliseadustiku digitaalne rakendamine enamjaolt lõpule viidud**, enamik liidu tolliseadustiku kohaseid süsteeme on nüüd kasutusele võetud ja liikmesriigid töötavad täielikult integreeritud liidu tolliseadustiku digitaalses keskkonnas. **2025. aasta lõpuks on kasutusele võetud 96 % kõigist riiklikest süsteemidest ja 100 % kõigist kesksetest üleeuroopalistest süsteemidest**. **Veel esinevad probleemid on piiratud ning riigi- ja projektipõhised**. Need ei puuduta enam liidu tolliseadustiku üldist ülesehitust, vaid on seotud allesjäänud viivituste või üleminekuprobleemidega vähestes liikmesriikides. Kõige kriitilisem on keskse imporditollivormistuse projekt. Projektid, mis nõuavad mõnes liikmesriigis konkreetseid järelmeetmeid, on ajutise ladustamise riikliku süsteemi ja riikliku impordisüsteemi kasutuselevõtt, samuti tagatiste haldamise riikliku komponendi, automatiseeritud ekspordisüsteemi (mittepõhisüsteem), uue arvutipõhise transiidisüsteemi 5. etapi (mittepõhisüsteem) ja 6. etapi (erandi alusel kuni 31. maini 2026) ning liidu staatuse tõendamise 2. etapi (erandi alusel kuni 1. märtsini 2027) kasutuselevõtt.

Tegevused, mida on vaja veel teha, puudutavad peamiselt lõplike uuenduste lõpuleviimist mõne liikmesriigi poolt, süsteemide katsetamist või kasutuselevõtueelset valideerimist, hiljuti kasutusele võetud süsteemide ettevõtjate üleminekut ja süsteemidevahelisi ühendusi. Sellega seoses võttis komisjon õiguskindluse ja talitluspidevuse tagamiseks 2025. aastal vastu kolm erandiotsust, eelkõige

selleks, et toetada ettevõtjate üleminekut seoses ELi piirijulgeolekunõuete esitamise ja transiidiga (ICS2 3. väljalase ja NCTSi 6. etapp) ning tolli kaubamanifesti esitamisega liidu staatuse tõendina (PoUSi 2. etapp). Nende ulatus ja tähtaegade pikendamine on endiselt piiratud ning kasutusele on võetud üksikasjalikud järelevalvemehhanismid, et jälgida tähelepanelikult edenemist kuni täieliku lõpuleviimiseni.

Lisaks **otsustas komisjon 2025. aastal võtta õiguslikke meetmeid kokku 14 liikmesriigi suhtes**, kes ei olnud täitnud liidu tolliseadustikust ja selle rakendusaktidest tulenevaid kohustusi. Need on seotud kahte liiki rikkumistega: esimene on seotud tolli digisüsteemide (st lennutranspordiga seotud ajutine ladustamine, riiklik impordisüsteem, automaatne ekspordisüsteem, sealhulgas ettevõtjate süsteemide tegevusvalmiduse ja ülemineku tagamine) kasutuselevõtuga ja see mõjutab kokku kümmet liikmesriiki; teine puudutab kõigi 57 standarditud tolliandmeelemendi edastamist nõutavas vormingus järelevalvesüsteemi kaudu, mis on oluline ELi tolliandmete kogumiseks, seireks ja riskijuhtimiseks, ning see mõjutab kokku 13 liikmesriiki.

Komisjoni tegevus kavandamise, koordineerimise, konkreetsete liikmesriikide toetamise, järelevalve ja täitmise tagamise kombineerimisel on osutunud tõhusaks.

2025. aasta lõpuks suutis enamik asjaomaseid liikmesriike viivitused nõuetekohaselt kõrvaldada. Kuna üksikute süsteemide kasutuselevõtt ulatub 2026. aastasse ja mõnel konkreetsel juhul 2027. aastasse, on allesjäänud lüngad selgelt kindlaks tehtud ja ajaliselt piiritletud ning nende suhtes võetakse hoolikaid järelmeetmeid. Nende suhtes kohaldatakse kas erandiotsuseid ja/või tugevdatud järelevalvet ning vajaduse korral tõhustatud täitemeetmeid. Samal ajal on raskused, millega liikmesriigid kriitilise tähtsusega projektide, eelkõige riiklike süsteemide ja komponentide rakendamisel silmitsi seisavad, toonud esile **keerulise digiülemineku ühise ettevõtmise hapruse, kaasates komisjoni, 27 liikmesriiki ja tuhanded ettevõtjad ühiselt kokku lepitud ulatuse ja lõppkuupäeva saavutamisse**. See nõuab uute süsteemide integreerimist olemasolevate süsteemidega ja koostalitlusvõimet eri valdkondade vahel, nagu eksport, millele järgneb transiit. Keerukus muutub veelgi kriitilisemaks siis, kui on vaja koostalitlusvõimet muude tolliväliste digiülemineku programmidega, nagu Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond.

Vaadates tagasi digiülemineku ja liidu tolliseadustiku tööprogrammi rakendamisel kümne aasta jooksul saadud üldistele kogemustele, tehti kindlaks selge muster. Liikmesriigid rõhutasid, et kõige suuremad raskused eduka lõpuleviimise saavutamisel olid järgmised: 1) õigeaegset otsuste tegemist võimaldavad juhtimisstruktuurid, 2) sidusrühmade jätkuv kaasamine ning 3) selge kohaldamisala kindlaksmääramine ja säilitamine.

Üldiselt tähistas 2025. aasta lõpu tähtaeg liidu tolliseadustiku digitaalse rakendamise ametlikku lõpetamist. Kuna liidu tolliseadustiku kohane keskne digiraamistik on nüüd ELi tasandil toimiv, on teatatud suurest saavutusest, mis tugevdab kontrolli ELi välispiiride ja kaubavoogude üle suure geopoliitilise ja geomajandusliku ebastabiilsuse ajal. Tolliliidul on nüüd võimalik minna üleminekult ja rakendamiselt üle konsolideerimisele ja stabiliseerimisele, kusjuures liidu tolliseadustik loob eelseisvale tollireformile kindla ja usaldusväärse aluse.

3. ARUANDE SISU

Liidu tolliseadustiku tööprogrammis loetletud projektid võib IRTAs[7] sätestatud määratluste põhjal jagada kolme liiki süsteemideks:

i) **üleeuroopalised kesksüsteemid**, mille peab välja töötama või mida peab uuendama komisjon (nende puhul on sageli vaja, et liikmesriigid töötaksid välja riiklikud süsteemid või uuendaksid neid);
ii) **detsentraliseeritud üleeuroopalised süsteemid**, mille peab välja töötama või mida peab

[7] Komisjoni 13. märtsi 2025. aasta rakendusmäärus (EL) 2025/512, millega sätestatakse tehniline kord, mille kohaselt töötatakse välja, hooldatakse ja kasutatakse elektroonilisi süsteeme teabe vahetamiseks ja säilitamiseks vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 952/2013, ELT L, 2025/512, 20.3.2025, lk 1–45, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/512/oj.

uuendama komisjon, kuid millel on oluline riiklik komponent, mille peavad kasutusele võtma liikmesriigid;

iii) **riiklikud süsteemid**, mille peavad välja töötama või mida peavad uuendama liikmesriigid ise.

Käesolevas aruandes selgitatakse kõigepealt aruande koostamise meetodit ja kasutatud allikaid (2. jagu) ning käsitletakse seejärel lühidalt liidu tolliseadustiku kohaste elektrooniliste süsteemidega seotud vastutusalasid (4. jagu). Samuti antakse selles üldine ülevaade eri projektidest ja nende edenemisest (5. jagu) ning tuuakse esile ka riskid ja leevendusmeetmed (6. jagu).

Aruandele on lisatud **koos sellega avaldatud komisjoni talituste töödokument**,[8] mis sisaldab üksikasjalikku teavet eri projektide kavandamise ja edenemise kohta vastavalt 2025. aasta juuni lõpuks esitatud liikmesriikide aruannetele. Seda tööd toetas välistöövõtja. Aruandes käsitleti peamiselt liikmesriikide viimaseid ajakohastatud andmeid.

Aruanne ja komisjoni talituste töödokument on koostatud järgmistest **allikatest** kogutud teabe põhjal.

1) Riiklikud projektikavad, mille liikmesriigid peavad esitama kaks korda aastas (jaanuaris ja juunis), kusjuures 2025. aasta lõpus nõuti täiendavat ajakohastamist.

Iga projekti kohta kogutud teave hõlmab iga liidu tolliseadustiku tööprogrammis sätestatud vaheeesmärgiga seotud konkreetseid kuupäevi, seisu ja edusamme.

2) Liikmesriikidele edastatud **uuring**.

Teave hõlmas riskihinnangut, viivitusi ja võimalike viivituste põhjusi ning projektidega seoses kavandatud ja/või võetud leevendusmeetmeid. 2023. aastal kasutusele võetud lähenemisviisi jätkates andsid liikmesriigid teavet ka projektide arendamise käigus saadud kogemuste ja võimaliku lisatoetuse vajaduse kohta.

3) Kahepoolsed kõrgetasemelised kohtumised liikmesriikidega.

Kahepoolsetel kohtumistel saadakse liikmesriikidelt täielik ja täpne ülevaade kõigi liidu tolliseadustiku kohaste projektide seisust, sealhulgas nendega seotud probleemidest, ning otsitakse lahendusi probleemsete olukordade parandamiseks.

4) Üleeuroopaliste koordineerimis- ja järelevalveprogrammide tulemused.

Aruanne sisaldab ka analüüsi, mis põhineb üksikasjalikumal teabel, mille on esitanud komisjoni maksunduse ja tolliliidu peadirektoraadi projektijuhid ja mille on üleeuroopaliste süsteemide jaoks alates 2020. aastast kehtivate koordineerimisprogrammide raames edastanud liikmesriigid.

4. LIIDU TOLLISEADUSTIKU DIGITAALSE RAKENDAMISEGA SEOTUD ÜLESANDED

Sõltuvalt arhitektuurist (keskne, detsentraliseeritud või riiklik), milles liikmesriigid ja komisjon on iga süsteemi puhul kokku leppinud, on kindlaks määratud liidu tolliseadustiku digitaalse rakendamisega seotud süsteemide arendamist, kasutuselevõttu, käitamist ja hooldamist puudutavate **ülesannete jaotus**. See on sätestatud IRTAs, milles kirjeldatakse, millistest komponentidest need süsteemid koosnevad ja milline on nende olemus – riiklik (riiklikul tasandil välja töötatud) või ühine (ELi tasandil välja töötatud). Kesk- ja detsentraliseeritud süsteemid on üleeuroopalise arhitektuuriga ja sisaldavad vaikimisi ühiseid komponente, mõnikord kombineerituna riiklike komponentidega, riiklikud süsteemid aga koosnevad ainult riiklikest komponentidest.

Vastavalt IRTA artiklile 103 on **ühiste komponentide** väljatöötamine, katsetamine, kasutusele võtmine ja haldamine komisjoni ülesanne ning liikmesriigid võivad neid katsetada. **Riiklike komponentide** väljatöötamine, katsetamine, kasutusele võtmine ja haldamine on liikmesriikide ülesanne.

Liikmesriigid tagavad, et riiklikud komponendid on ühiste komponentidega koostalitlusvõimelised.

[8] Komisjoni talituste töödokument, mis on lisatud Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatud liidu tolliseadustiku artikli 278a kohasele komisjoni aruandele tolliseadustikuga ette nähtud elektrooniliste süsteemide väljatöötamisel tehtud edusammude kohta (SWD(2026) 180 final).

Komisjon koostab ja haldab detsentraliseeritud süsteemide ühiseid tehnilisi kirjeldusi tihedas koostöös liikmesriikidega. Liikmesriigid töötavad välja, käitavad ja hooldavad liideseid, et tagada detsentraliseeritud süsteemide funktsionaalsus, mis on vajalik teabe vahetamiseks ettevõtjate ja muude isikutega riiklike komponentide ja liideste kaudu ning teiste liikmesriikidega ühiste komponentide kaudu.

5. LIIDU TOLLISEADUSTIKU KOHASTE ELEKTROONILISTE SÜSTEEMIDE PUHUL TEHTUD EDUSAMMUDE ÜLDINE ÜLEVAADE

Liidu tolliseadustiku tööprogramm hõlmab 17 projekti, mille tulemusel võetakse kasutusele nõutavad elektroonilised süsteemid, sealhulgas 14 **üleeuroopalist projekti**, mille eest vastutavad komisjon ja liikmesriigid (ja mille tulemuseks on kesk- ja detsentraliseeritud süsteemid), ning kolme **riiklikku projekti**, mille eest vastutavad ainult liikmesriigid (ja mille tulemuseks on riiklikud süsteemid).

5.1 ENNE 2025. AASTAT LÕPETATUD PROJEKTID

Komisjon on kõik oma vastutusalasse kuuluvad digiprojektid lõpule viinud. Liikmesriigid on teinud süsteemide ja komponentide puhul täiendavaid edusamme. Nagu eelmistes aruannetes märgitud, on see toonud kaasa järgmise 12 uue või uuendatud süsteemi eduka kasutuselevõtu:

- liidu tolliseadustiku kohane registreeritud eksportijate süsteem – *REX* (uus): võeti kasutusele 2017. aastal;
- liidu tolliseadustiku kohane tolliotsuste süsteem – *CDS* (uus): võeti kasutusele 2017. aastal;
- liidu tolliseadustiku kohane kauplejate otsejuurdepääs Euroopa teabesüsteemidele – *UUM&DS* (ühtne kasutajahaldus ja digiallkiri) (uus): võeti kasutusele 2017. aastal;
- liidu tolliseadustiku kohane ettevõtjate registreerimise ja identifitseerimise süsteem 2 – *EORI2* (uuendus): võeti kasutusele 2018. aastal;
- liidu tolliseadustiku kohane *süsteem „Järelevalve 3“ – SURV3* (uuendus): võeti kasutusele 2018. aastal[9];
- liidu tolliseadustiku kohane siduv tariifiinformatsioon – *BTI* (uuendus): võeti kasutusele 2019. aastal;
- liidu tolliseadustiku kohane volitatud ettevõtjate süsteem – *AEO* (uuendus): võeti kasutusele 2019. aastal;
- liidu tolliseadustiku kohane eriprotseduuride teabevahetuse süsteem – *INF* (uus): võeti kasutusele 2020. aastal;
- liidu tolliseadustiku kohane impordikontrollisüsteem 2 – 1. ja 2. väljalase – *ICS2 – Release 1 ja Release 2* (uuendus): võeti kasutusele vastavalt 2021. ja 2023. aastal;
- liidu tolliseadustiku kohane tagatiste haldamine – 1. komponent – *GUM C1* võeti kasutusele 2024. aastal;
- liidu tolliseadustiku kohase liidu staatuse tõendamise 1. etapp – *PoUS* võeti kasutusele 2024. aastal;
- liidu tolliseadustiku kohase uue transiidi andmevahetuse süsteemi 5. etapp – *NCTS P5* võeti kasutusele 2024. aastal.

[9] Siiski on endiselt probleeme andmete edastamisega liikmesriikide poolt.

5.2 PROJEKTIDE EDUSAMMUD 2025. AASTAL

Käesoleva aruande eesmärk on tuua esile komisjoni ja liikmesriikide 2025. aasta saavutused, edusammud ja probleemid käimasolevate projektide rakendamisel.

5.2.1 Üleeuroopalised projektid

Üleeuroopalised projektid järgivad kindlat struktuuri, mis võib hõlmata kesksüsteemi või kesksete ja riiklike komponentide kombinatsiooni. Nagu on sätestatud liidu tolliseadustiku artikli 278 lõikes 3, peavad need valmis olema hiljemalt 31. detsembriks 2025. Allpool kirjeldatakse lühidalt iga projekti sisu ja edusamme. Üksikasjalikum teave on esitatud käesolevale aruandele lisatud komisjoni talituste töödokumendi punktides 3 ja 4.

1) **Liidu tolliseadustiku kohane tagatiste haldamine** – GUM (uus): eesmärk on tagada eri liiki tagatiste tulemuslik ja tõhus haldamine kogu ELis, keskendudes sellele, et parandatakse töötlemiskiirust, jälgitavust ja tagatiste seiret tolliasutuste vahel. Tagatiste haldamine toimub kahel tasandil. Sisuliselt kasutatakse tagatiste haldamise keskset komponenti (1. komponent) üldtagatiste lubade haldamiseks (sh tollivõla limiidi registreerimine, jaotatuna tolliprotseduuride ja asjaomaste liikmesriikide kaupa), samal ajal kui üldtagatiste registreerimine ja haldamine ning nendega seotud tollivõla limiidi järelevalve toimub riiklikul tasandil liidu tolliseadustikule vastavas tagatiste haldamise komponendis (2. komponent), mis on välja töötatud riiklikul tasandil ja mis hõlmab ka muud liiki tagatiste registreerimist ja haldamist.

   Edusammud: *GUMi 1. komponent*, mis haldab keskselt mitmes liikmesriigis kasutatavaid tagatisi, võeti tolliotsuste süsteemis kasutusele 11. märtsil 2024. Kahe komponendi omavahelist ühendamist silmas pidades jääb vastavustestimine kättesaadavaks seni, kuni liikmesriigid rakendavad oma *GUMi 2. komponendi* süsteemid.

   Liikmesriigid pidid looma riikliku komponendi ehk *GUMi 2. komponendi* töövalmis ühendused keskse komponendiga ajavahemikus 11. märtsist 2024 kuni 2. juunini 2025. Kümme liikmesriiki tagasid oma riikliku komponendi õigeaegse kasutuselevõtu.

   2025. aasta lõpuks oli 21 liikmesriiki võtnud *GUMi 2. komponendi* kasutusele, mis tähendab, et **lõpuleviimise määr oli 78 %**. Ülejäänud kuus liikmesriiki (DK, FR, GR, HR, CY ja IT) kavatsevad olla valmis 2026. aasta alguses[10].

2) **Liidu tolliseadustiku kohane impordikontrollisüsteem 2** – *ICS2* (uuendus): eesmärk on tugevdada tarneahela ohutust ja turvalisust, parandades lasti eelteabe andmete kvaliteeti, esitamist, kättesaadavust ja jagamist.

   Edusammud: ICS2 3. väljalaskega laiendatakse süsteemi ulatust lennutranspordilt mere- ja siseveeteedele, maantee- ja raudteeliiklusele. Kuigi 1. ja 2. väljalase on ICS2 projekti raames täielikult rakendatud, jätkus töö 3. väljalaskega. Ettevõtjad peavad kasutama ICS2 3. väljalaset kolmes etapis: **mere- ja siseveetranspordi ettevõtjad 4. detsembriks 2024 (1. etapp), mere- ja siseveetranspordi ekspediitorid 1. aprilliks 2025 (2. etapp) ning maantee- ja raudteetranspordi ettevõtjad, sealhulgas nende transpordivahenditega transporditavates postisaadetistes sisalduv kaup, 1. septembriks 2025 (3. etapp).**

   Kuna tegemist on kesksüsteemiga, teevad selle väljalaske vastavustestimist üksnes ettevõtjad. Mis puudutab ettevõtjate valmisolekut ICS2 3. väljalaske 3. etapiks, siis 2025. aasta keskpaigas oli mõnes liikmesriigis murettekitavaid märke.

   Vajadus integreerida ICS2 e-piiri süsteemidega, suur hulk ettevõtjaid, kellel on raskusi liikmesriigilt IT-süsteemidega ühendamiseks registreerimise saamisega, ICS2 süsteemi kasutuselevõtu keerukus ning riiklike süsteemide ja liideste koostalitlusvõime jaoks vajalikud

[10] Uusima riiklike projektikavade teabe põhjal võttis HR oma tagatiste haldamise süsteemi riiklikud komponendid kasutusele 1. märtsil 2026, teised (IT, CY, DK, FR) võtavad need kasutusele 1. juuliks 2026 ja GR võtab need kasutusele 2026. aasta detsembris.

ressursid nii liikmesriikide kui ka ettevõtjate puhul ning samuti sellest kasutuselevõtust mõjutatud transpordimehhanismide, sealhulgas mitmeliigilise transpordi vormide eripära ja keerukus mõjutavad tõestatult mõnesid liikmesriike ja ettevõtjaid ebaproportsionaalselt rohkem kui teisi. Selleks et tagada õiguskindlus, talitluspidevus ja sujuv üleminek ICS2 3. väljalaske 3. etapi nõuete täitmisele, tegi komisjon kuni 31. detsembrini 2025 erandi, mida teatavad liikmesriigid ja Ühendkuningriik taotlesid seoses Põhja-Iirimaaga vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 952/2013 impordikontrollisüsteemi 2 3. väljalaske jaoks (IE, GR, ES, FR, IT, LT, HU, FI ja UK seoses XI-ga).

2025. aasta lõpuks on ICS2 süsteem ettenähtud tähtajaks kõigis liikmesriikides kasutusel, mis tähendab, et **lõpuleviimise määr on 100 %** – see on veel üks oluline vahe-eesmärk, mis 2025. aastal saavutati.

3) **Liidu tolliseadustiku kohane liidu staatust tõendav dokument** – *PoUS* (uus): see on ette nähtud kõigi selliste tõendite talletamiseks, haldamiseks ja väljaotsimiseks, millega kauplejad tõendavad oma kauba liidu staatust. Kuna projekt on seotud liidu tolliseadustiku kohase tolli kaubamanifesti ja Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkonnaga, viiakse see ellu kahes etapis, et vähendada riske ja ebakõlasid.

Edusammud: *PoUSi 1. etapp* käivitus plaanipäraselt 1. märtsil 2024.

Seoses *PoUSi 2. etapiga* koostas komisjon 2023. aastal tehnilised kirjeldused ning vastavustestimine viidi lõpule 2025. aastal. Kooskõlas liidu tolliseadustiku tööprogrammis osutatud tähtajaga tagas komisjon, et kesksüsteem oli 15. augustil 2025 töövalmis. Üksikud liikmesriigid otsustasid kasutada oma riiklikku süsteemi ja ühendada selle kesksüsteemiga (hübriidvorm). Komisjoni ja liikmesriikide tolliasutused tagasid projekti õigeaegse elluviimise ettenähtud tähtajaks. Liikmesriikide merendusasutused pidid looma ühenduse PoUSi ja Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkonna vahel, et võimaldada kauplejatele lihtsustamist ja võimaldada neil esitada kõik andmed (sh tolli kaubamanifesti andmed) riiklikul tasandil uue ühtse merendusportaali kaudu. Mõlemad kasutuselevõtu kuupäevad ühtlustati sel eesmärgil ELi õigusaktides.

Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkonna hilise rakendamise tõttu võis mereveoettevõtjatel aga tekkida olulisi takistusi, kui nad pidid kasutama PoUSi, ilma et neil oleks ühtsete kontaktpunktide keskkonna raames loodud riiklikud merenduse ühtsed kontaktpunktid. Seepärast tegi komisjon vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 952/2013 teatavatele liikmesriikidele (BE, BG, CY, DE, DK, EE, IE, FI, FR, HR, IT, LV, NL, PL, PT, SE ja SI) PoUSi 2. etapi jaoks kuni 1. märtsini 2027 erandi.

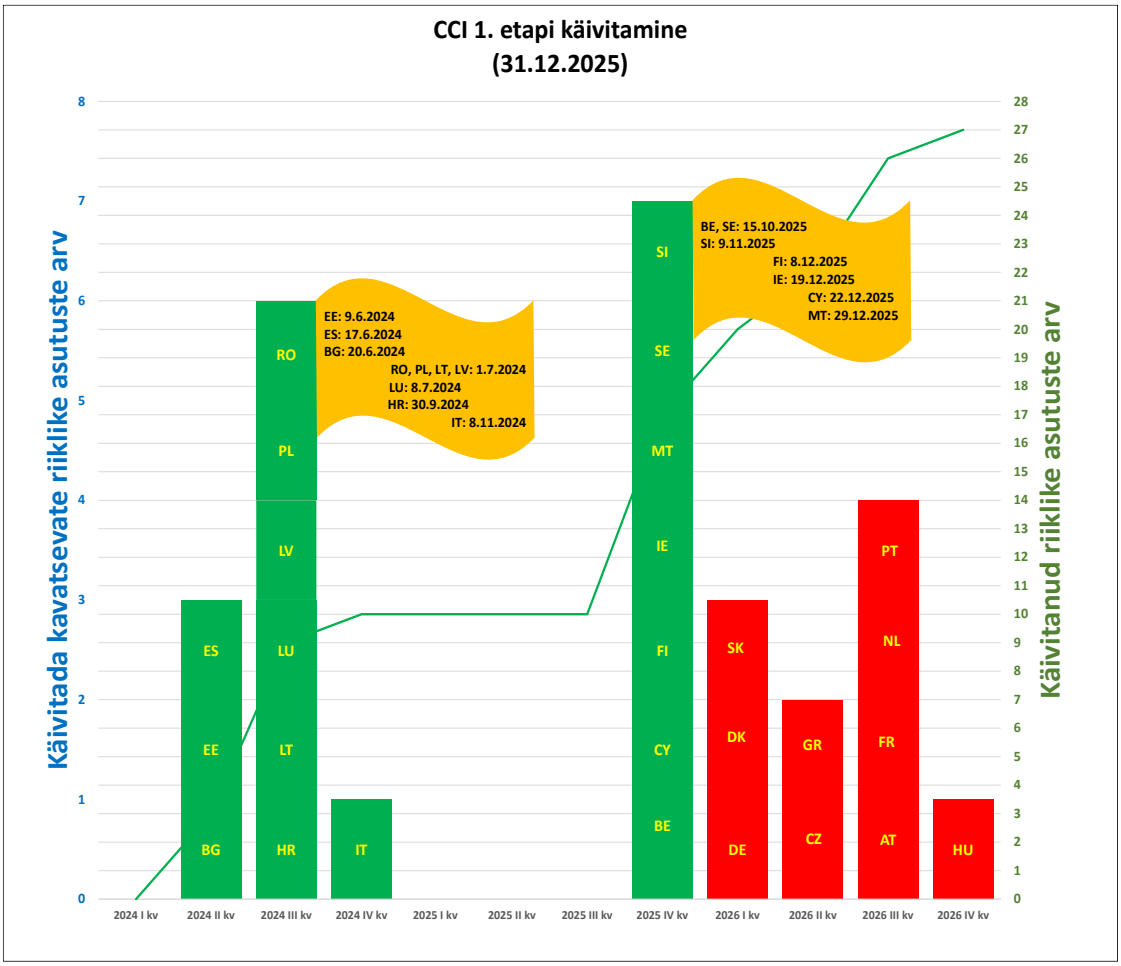
4) **Liidu tolliseadustiku kohane keskne imporditollivormistus** – *CCI:* uus üleeuroopaline süsteem, mis tagab Euroopa tasandil liidu tolliseadustikus kindlaks määratud keskse tollivormistusprotsessi digitaliseerimise. See võimaldab usaldusväärsetel kauplejatel esitada oma asukohaliikmesriigi järelevalve tolliasutuses tollideklaratsiooni kauba kohta, mis esitatakse füüsiliselt ükskõik millise teise liikmesriigi tolliasutusele, tehes võimalikuks eri liikmesriikides asuvate tolliasutuste vahelise digitaalse, tõhusa, prognoositava ja koordineeritud tollideklaratsioonide töötlemise ja kauba füüsilise vabastamise. CCI süsteemi rakendatakse kahes etapis.

CCI 1. etapp võimaldab automaatselt töödelda standard- ja lihtsustatud tollideklaratsioone, sealhulgas eelnevalt esitatud tollideklaratsioone ning üldisi või perioodilisi lisadeklaratsioone kaupade suunamiseks vabasse ringlusse lubamise, tolliladustamise, seestöötlemise ja lõppkasutuse protseduurile.

CCI 2. etapp tugineb 1. etapile, laiendades süsteemi ulatust kõigile ülejäänud keskse imporditollivormistuse stsenaariumidele, sealhulgas keerukamatele deklaratsiooniliikidele ja protsessivoogudele. Eesmärk on keskse imporditollivormistuse digitaalne integreerimine ja funktsionaalsus kogu ELis lõpule viia. Mõlemad etapid oma omavahel seotud ja mõni liikmesriik on otsustanud rakendada mõlemad etapid samal ajal, et optimeerida riigi jõupingutusi.

Edusammud: *CCI 1. etapp* ehk süsteemi rakendamise esimene etapp algas 1. juulil 2024, kui valmis olid ühised komponendid ja osa riiklikke komponente. 2. juuniks 2025 oli süsteem Euroopa ettevõtjatele kasutamiseks kättesaadav kümnes liikmesriigis (BG, EE, ES, LU, LT, LV, PL, RO, HR ja IT). 2025. aasta oktoobriks ühines CCI süsteemiga veel kaks liikmesriiki (BE ja SE).

Nagu on näidatud joonisel 2, oli 2025. aasta lõpuks oma CCI 1. etapi süsteemi kasutusele võtnud kokku 17 liikmesriiki (BE, BG, HR, CY, EE, FI, IE, IT, LV, LT, LU, MT, PL, RO, SI, ES, SE), mis tähendab, et **lõpuleviimise määr oli 63 %**. Ülejäänud kümnel liikmesriigil (AT, CZ, DE, DK, FR, GR, HU, NL, PT, SK) on kavas see kasutusele võtta 2026. aasta jooksul[11].



Joonis 2. CCI 1. etapi käivitamine liikmesriikides (*31. detsembri 2025. aasta seisuga*)

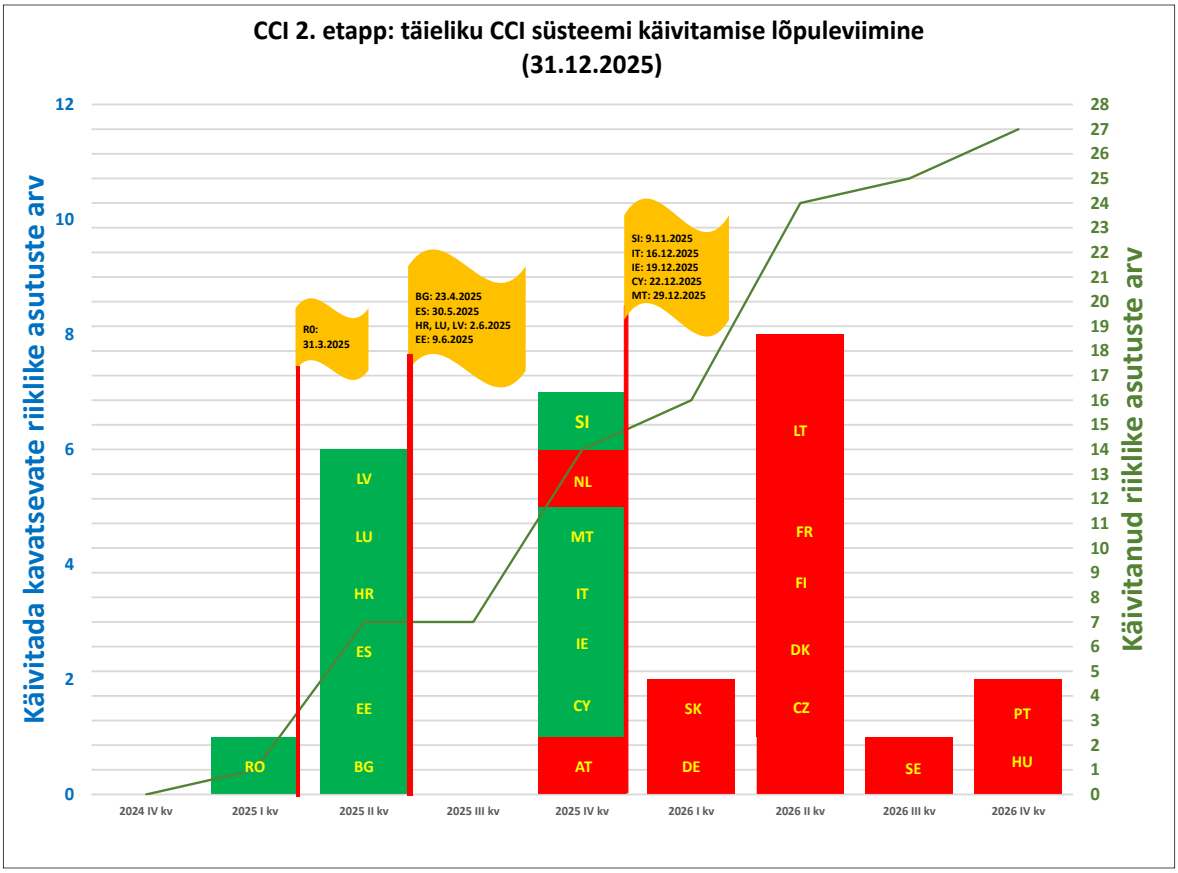
CCI 2. etapi tehniliste kirjelduste koostamise lõpetas komisjon 2022. aastal. Selleks et aidata liikmesriikidel ja kauplejatel rakendada kõiki CCI stsenaariume ja protsesse, töötas komisjon välja täieliku ulatusega tehniliste kirjelduste paketi, mis koondab mõlema etapi tehnilisi kirjeldusi koos juhendiga. 2025. aasta keskpaiga hindamine näitas, et kuigi enamik liikmesriike tegi edusamme, ei saavutanud märkimisväärne arv liikmesriike 2. juunil 2025 lõplikku kasutuselevõtu vahe-eesmärki.

Nagu on näidatud joonisel 3, oli 2025. aasta lõpuks CCI täieliku **lõpuleviimise üldine tase 44 %** (12 liikmesriiki). Ajakohastatud riiklike projektikavade põhjal kavatseb enamik ülejäänud liikmesriike viia vastavustestid lõpule 2026. aasta esimeses kvartalis ja kavandab seejärel CCI

[11] SK võttis süsteemi kasutusele 14. veebruaril 2026 ja DK 19. märtsil 2026.

täielikku kasutuselevõttu, kusjuures DE, DK, SK, GR ja CZ võtavad CCI täielikult kasutusele 2026. aasta esimeses pooles[12] ning AT, FR, NL, PT ja HU teises pooles.

Komisjon jätkab oma kvartaalset järelevalveprogrammi kuni CCI lõpuleviimiseni.



Joonis 3. CCI 2. etapi käivitamine liikmesriigides (*31. detsembri 2025. aasta seisuga*).

5) Liidu tolliseadustiku kohane uus transiidi andmevahetuse süsteem – *NCTS (uuendus)*: eesmärk on viia olemasolev liidu ja ühistransiidisüsteem kooskõlla liidu tolliseadustiku õigusnormidega, sealhulgas liidu tolliseadustiku andmenõuetega ja seda muude süsteemidega ühendavate liidestega.

Edusammud: *NCTSi 5. etapi* süsteem käivitus 2. detsembril 2024 ja üleminekumeetmed lõpetati 21. jaanuaril 2025. Kõik liikmesriigid käitavad praegu edukalt NCTSi 5. etappi. Mõned liikmesriigid peavad veel mittepõhifunktsioonid lõplikult välja töötama.

Uus transiidi andmevahetuse süsteem (NCTS) areneb jätkuvalt osana tolliprotsesside laiemast ajakohastamisest kogu ELis ja ühistransiidiprotseduuri konventsioonis osalevates riikides. Kuigi kõik liikmesriigid viisid NCTSi 5. etapi kasutuselevõtu 21. jaanuaril 2025 lõpule ning kokku 41 riiki kohaldavad liidu /ühistransiidiprotseduuri ja NCTSi, on tähelepanu nüüd nihkunud NCTSi järgmisele etapile.

NCTSi 6. etapp pakub kahte varianti ja liikmesriigid võivad otsustada, millist varianti nad rakendavad:

- loobumisvariant tähendab seda, et sisenemise ülddeklaratsiooni andmeid ei lisata transiidideklaratsiooni ja sisenemise ülddeklaratsioon esitatakse otse ICS2 süsteemi;
- osalemisvariant tähendab seda, et sisenemise ülddeklaratsiooni andmed lisatakse transiidideklaratsiooni ja NCTSi 6. etapp on ühendatud ICS2 süsteemiga, mis tagab, et

[12] SK võttis täieliku CCI süsteemi (1. ja 2. etapp) kasutusele 14. veebruaril 2026, DK 19. märtsil 2026 ja CZ 18. mail 2026.

täidetakse on ka ICS2 nõudeid seoses sisenemise ülddeklaratsiooni tegevusprotsessidega (riskianalüüs, kontrollisoovitused, otsused jne).

NCTSi 6. etapi ajakava sünkroniseeriti ICS2 ajakavaga[13]. 2025. aasta esimesel poolel märkisid liikmesriigid, et edusammud on head, kuigi mitu liikmesriiki teatas keskmisest kuni kõrgest riskitasemest, mis ohustab õigeaegset kasutuselevõttu 1. septembriks 2025.

Kuna liikmesriigid ei suutnud 2025. aasta jooksul viivituste riski nõuetekohaselt maandada, põhjustas see olukorra, kus NCTSi 6. etapp ei olnud 1. septembriks 2025 valmis. Loobumisvarianti kasutavate liikmesriikide puhul käsitleti minimaalseid üleminekumuudatusi tehnilisel tasandil. Osalemisvariandi puhul mõjutasid viivitused teisi liikmesriike ja ettevõtjaid, kuna nad ei saaks transiidi- ning ohutus- ja turvaandmete ühtlustatud esitamisest kasu. Selleks et vältida ettevõtjate (sh selliste naaberriikide nagu Ukraina ja Türgi ettevõtjate) lisakoormust, tegi komisjon kuuele liikmesriigile Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 952/2013 kohaselt kuni 1. juunini 2026 erandi seoses uue transiidi andmevahetuse süsteemi 6. etapi kasutamisega. Nende eranditega nähakse ette, et raudtee- ja maanteeveo-ettevõtjad võivad ICS2ga liituda kuni 2025. aasta lõpuni ning et ühendamine ICS2ga liidestatava transiidisüsteemiga (NCTSi 6. etapp) võib toimuda kuni 31. maini 2026. Võttes arvesse selle ühenduse jaoks vajalikku keerukamat arendust ja katsetamist, oli see täiendav ajapikendus põhjendatud. Erandiga kaasnevad õiguslikud nõuded, mis näevad ette, et liikmesriigid peavad komisjonile edusammudest aru andma.

2025. aasta lõpuks sai ametliku erandi kuus liikmesriiki (BG, HR, LV, PL, RO, SK) ja NCTSi 6. etapi võtsid kasutusele kokku 16 liikmesriiki (AT, BG, CY, CZ, DE, EE, ES, FI, IE, IT, LT, LU, LV, MT, PT, SI). Võttes arvesse tehtud erandeid, oli nõuetele vastavuse määr 74 %. DK, FR, HU, SE kavandavad oma süsteemi kasutusele võtta enne 1. märtsi 2026. Ülejäänud seitse liikmesriiki (BE, GR, HR, NL, PL, RO ja SK) kavatsevad oma süsteemi kasutusele võtta hiljemalt 1. juuniks 2026 kooskõlas erandi pikendamisega.

6) **Liidu tolliseadustiku kohane automaatne ekspordisüsteem** – *AES (uuendatud)*: eesmärk on rakendada liidu tolliseadustiku nõudeid kaupade ekspordile ja väljaviimisele ning kaubandusele pakutavaid liidu tolliseadustiku lihtsustusi.

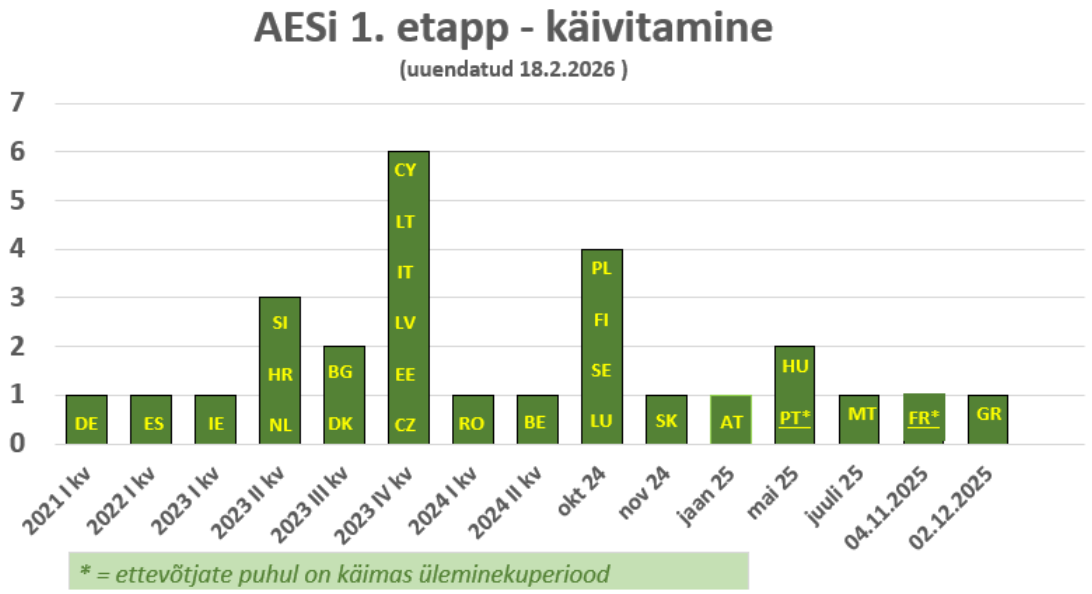
Edusammud: liidu tolliseadustiku 2023. aasta tööprogrammi kohaselt võivad liikmesriigid võtta AESi kasutusele kolmes etapis: põhifunktsioonid 1. detsembriks 2023, aktsiisisüsteemiga liidestumine 13. veebruariks 2024 ja mittepõhifunktsioonid 2. detsembriks 2024. Ettevõtjate üleminekuperioodi pikendati 14. detsembrini 2025. Nagu eelmises aruandes märgitud, ei olnud riiklike komponentide täielik väljatöötamine liikmesriikide poolt siiski teostatav, kuna mõned liikmesriigid ei suutnud 2. detsembri 2024. aasta tähtajast ega üleminekuperioodi lõpust (11. veebruar 2025) kinni pidada ning taotlesid üleminekumeetmete pikendamist. Sellega seoses hõlmas tehnilist korda käsitleva rakendusmääruse (IRTA) õiguslik muudatus, mille üle hääletati 7. veebruaril 2025 tolliseadustiku komitees ja mis võeti vastu 13. märtsil 2025, üleminekuperioodi pikendamist kuni 14. detsembrini 2025.

Nagu võib näha jooniselt 4, käivitas 1. detsembriks 2023 põhifunktsioonidega süsteemi 12 liikmesriiki ning 2024. ja 2025. aasta jooksul käivitasid selle teised liikmesriigid. Olukord muutus aga 2025. aasta teisel poolel taas kriitiliseks hilise kasutuselevõtu tõttu mõnes liikmesriigis (HU, PT, MT, FR, GR) , mille tulemusel jäi ettevõtjatele uuele AESile üleminekuks keskmiselt kuni väga vähe aega. Mõnes riigis, näiteks Prantsusmaal, kaasnes sellega suur oht, et EList väljumise punktides moodustusvad veokitest pikad järjekorrad. Tänu komisjoni tõhustatud järelevalvele ja toetusele ning liikmesriikide ja ettevõtjate kaasamisele **võeti AESi 15. detsembril 2025 kasutusele kogu ELis**. AESi ja selle põhifunktsioonide kasutuselevõtu **100 % lõpuleviimise määr** oli oluline vahe-eesmärk, mis aitas kaasa liidu tolliseadustiku digitaalsele rakendamisele.

[13] Nagu on osutatud liidu tolliseadustiku 2023. aasta tööprogrammis, peab üleminekuperiood NCTSi 5. etapilt 6. etapile toimuma ajavahemikus 1. märtsist 2025 kuni 1. septembrini 2025 ehk samal perioodil, mil minnakse ICS2 2. väljalaskelt üle 3. väljalaskele, mis võimaldab süsteemide sünkroniseerimist.

Mõned liikmesriigid seisavad mittepõhifunktsioonide kasutuselevõtul silmitsi täiendavate viivitustega.

Mis puudutab *AESi 2. komponenti*, siis enamik liikmesriike võttis 2025. aastal selle komponendi kasutusele.



Joonis 4. AESi käivitamine liikmesriikides

Eespool loetletud üleeuroopaliste projektide seisu **kokkuvõtteks** võib öelda, et komisjon püsis liidu tolliseadustiku ja selle tööprogrammi raames kokku lepitud tähtaegadest kinnipidamise ajakavas. Seoses üleeuroopaliste süsteemide riiklike komponentide kasutuselevõtuga liikmesriikides tehti 2025. aastal kindlaks tõsine viivituste oht, eelkõige *CCI*, *NCTSi 6. etapi*, *ICS2 3. etapi (raudtee- ja maanteetransport)*, *PoUSi* ning *AESi* puhul (vt punkt 5.3). 2025. aasta lõpuks võeti kasutusele PoUSi 2. etapi projektiga seotud süsteem, põhifunktsioonidega AES võeti kasutusele kõigis liikmesriikides ja ICS2 toimis kõigi transpordiliikide puhul. Pärast 2025. aastat esineb nõuete täitmata jätmist seoses CCI ja AESi mittepõhifunktsioonide poolelioleva kasutuselevõtuga teatavates liikmesriikides.

5.2.2 Riiklikud projektid

Vastavalt liidu tolliseadustiku artikli 278 lõikele 2 pidid liikmesriigid viima **kolme täielikult riikliku projekti**[14] süsteemide uuendamise lõpule 31. detsembriks 2022. 22 liikmesriiki ei suutnud sellest tähtajast siiski kinni pidada ja neile tehti nende taotluse alusel erand, mille kohaselt pidi kasutuselevõtu tähtaeg olema 31. detsember 2023[15].

[14] See ajakava ei hõlma riikliku eriprotseduuride süsteemi ekspordikomponenti, mille tegevus ja kavandamine on seotud *AESiga*.

[15] Komisjoni 1. veebruari 2023. aasta rakendusotsus (EL) 2023/235, millega lubatakse teatavate liikmesriikide poolt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 952/2013 kohaselt taotletud erand kasutada merelaeva või õhusõiduki saabumisest teatamiseks ette nähtud teabe vahetamiseks ja säilitamiseks muid vahendeid kui elektroonilised andmetöötlusvahendid (ELT L 32, 3.2.2023, lk 220–222).
Komisjoni 1. veebruari 2023. aasta rakendusotsus (EL) 2023/234, millega lubatakse teatavate liikmesriikide poolt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 952/2013 kohaselt taotletud erand kasutada liidu tolliterritooriumile toodava kauba esitamisteatega seotud teabe vahetamiseks ja säilitamiseks muid vahendeid kui elektroonilised andmetöötlusvahendid (ELT L 32, 3.2.2023, lk 217–219).

Eelmise aasta aruanne kajastas mõningaid täiendavaid viivitusi peamiselt riikliku impordisüsteemi ja ajutise ladustamise süsteemi puhul. Iga riikliku projekti edenemine 2025. aastal on esitatud allpool ja seda kujutatakse joonisel 5. Üksikasjalikum teave on esitatud käesolevale aruandele lisatud komisjoni talituste töödokumendi punktis 3.

1) **Liidu tolliseadustiku kohane saabumisteade, esitamisteade ja ajutine ladustamine** (*AN, PN ja TS*) (uuendus): eesmärk on automatiseerida riiklikud sisenemisprotsessid ning ühtlustada kaubanduse ja tolli andmevahetust kõigis liikmesriikides.

Edusammud: eelmistes eduaruannetes leiti, et riiklike süsteemide õigeaegne kasutuselevõtt on ohus, ent 2025. aastal tehti märkimisväärseid edusamme. 2025. aastal esines mõnes liikmesriigis endiselt viivitusi ajutise ladustamise süsteemi kasutuselevõtul ja/või oma ettevõtjate üleminekul. Kuna nende juhtumite puhul ületati tunduvalt õigusaktides sätestatud tähtaega, algatas komisjon kaheksa liikmesriigi (AT, BE, CY, DK, GR, PT, RO, SK) suhtes rikkumismenetluse, sest nad ei täitnud täielikult õiguslikku kohustust võtta kasutusele lennutranspordiga seotud ajutine ladustamine.

2025. aasta lõpus suutis enamik hilinenud liikmesriike oma süsteemi kasutusele võtta. Seega on kokkuvõttes **lõpuleviimise määr 98 %**[16]. Nagu on näidatud joonisel 5, viisid kõik liikmesriigid saabumisteate ja esitamisteate rakendamise lõpule. Ajutise ladustamise puhul seisid kolm liikmesriiki silmitsi täiendavate viivitustega ja teatasid, et kasutuselevõtt toimub pärast 2025. aastat. AT puhul on täielik rakendamine kavandatud 2026. aasta aprilliks[17] ning GR ja SK kavandavad rakendamist 2027. aastal. Rikkumismenetlus jätkuvad, kuna komisjon ei saa hilinemisega nõustuda.

2) **Liidu tolliseadustiku kohased riiklikud impordisüsteemid** – *NIS* (uuendus): eesmärk on rakendada kõik liidu tolliseadustikus sätestatud impordiga seotud protsessi- ja andmenõuded.

Edusammud: mitu liikmesriiki teatas riskidest seoses projekti õigeaegse elluviimisega alates 2022. aastast, mis oli NISi kasutuselevõtu esialgne tähtaeg liikmesriikides. 2025. aasta esimesel poolel esines mõnes liikmesriigis endiselt viivitusi NISi kasutuselevõtul ja/või oma ettevõtjate üleminekul. Seetõttu algatas komisjon 2025. aasta esimesel poolel rikkumismenetluse kaheksa liikmesriigi (AT, CZ, CY, DK, GR, FR, PT, RO) suhtes, kuna nad ei olnud täielikult täitnud õiguslikku kohustust võtta NIS kasutusele. 2025. aastal võttis enamik liikmesriike (AT, CY, DK, MT, PL, SK) meetmeid viivituste kõrvaldamiseks ja viis 2025. aastal projekti lõpule.

2025. aasta lõpuks olid kõik liikmesriigid peale ühe võtnud süsteemi kasutusele, mis tähendab, et **lõpuleviimise määr oli 96 %**. CZ puhul on täielik kasutuselevõtt kavandatud 2026. aasta teise kvartalisse. Mõnes liikmesriigis on teatavad uuendused veel pooleli, et tagada täielikult liidu tolliseadustikule ja ELi tolliandmemudelile vastav rakendamine.

3) **Liidu tolliseadustiku kohased eriprotseduurid** – *SP* (uuendus): eesmärk on ühtlustada eriprotseduurid (st tolliladustamine, lõppkasutus, ajutine import ja sees-/välistöötlemine).

Edusammud: nagu on näidatud joonisel 5, pidi enamikul liikmesriikidel olema *SP IMP 2. komponent* kasutusele võetud, mis tähendab, et **lõpuleviimise määr oli 96 %**; AT ja CZ võtavad viimaste liikmesriikidena oma süsteemi kasutusele 2026. aasta teises kuni kolmandas

---

Komisjoni 1. veebruari 2023. aasta rakendusotsus (EL) 2023/236, millega lubatakse teatavate liikmesriikide poolt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 952/2013 kohaselt taotletud erand kasutada tollile esitatava liiduvälise kaubaga seotud ajutise ladustamise deklaratsioonide kohta teabe vahetamiseks ja säilitamiseks muid vahendeid kui elektroonilised andmetöötlusvahendid (ELT L 32, 3.2.2023, lk 223–225).

Komisjoni 1. veebruari 2023. aasta rakendusotsus (EL) 2023/237, millega lubatakse teatavate liikmesriikide taotletud erand kasutada Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 952/2013 (millega kehtestatakse liidu tolliseadustik) artiklites 158, 162, 163, 166, 167, 170–174, 201, 240, 250, 254 ja 256 sätestatud liidu tolliterritooriumile toodud kauba tollideklaratsiooniga seotud teabe vahetamiseks ja säilitamiseks muid vahendeid kui elektroonilised andmetöötlusvahendid (ELT L 32, 3.2.2023, lk 226–228).

[16] Meretranspordiga seotud ajutise ladustamise rakendamise puhul on lõpuleviimise määr 96 % ja muude kui õhu- või meretranspordiliikide puhul 89 %.

[17] AT võttis süsteemi kasutusele 15. aprillil 2026.

kvartalis[18]. *SP EXP 1. komponendi* on enamik liikmesriike kasutusele võtnud 2. detsembriks 2024, hoolimata selle vastastikusest sõltuvusest *AESi süsteemiga*. Ülejäänud liikmesriigid (AT, FR, GR, HU, MT ja PT) võtsid süsteemi kasutusele 2025. aasta lõpuks, mis tähendab, et **lõpuleviimise määr oli 100 %**, samas kui ettevõtjate üleminek oli mõnes liikmesriigis veel pooleli.

Kokkuvõtteks võib öelda, et liikmesriigid tegid 2025. aastal märkimisväärseid jõupingutusi ja riiklikud süsteemid on nüüd toimivad, samas kui pärast 2025. aastat esineb endiselt piiratud arv kriitilisi viivitusi, mistõttu on üksikutes liikmesriikides olukord nõuetele mittevastav.

	AN	PN	TS	NIS	SP IMP
Liidu tolliseadustiku tööprogrammi tähtaeg	31.12.2022 pikendatud kuni 31.12.2023[1]			31.12.2022 pikendatud kuni 31.12.2023[2]	
AT	1.7.2023	16.05.2023	**15.4.2026**	14.12.2025	**1.9.2026**
BE	30.6.2023	5.7.2023	29.11.2023	28.8.2024*	28.8.2024
BG	1.3.2023	10.11.2023	10.11.2023	10.11.2023	10.11.2023
CY	30.10.2024	30.10.2024	30.10.2024	19.5.2025	19.5.2025
CZ	5.12.2023	5.12.2023	5.12.2023	**18.5.2026**	**18.5.2026**
DE	Puudub	6.3.2021	6.3.2021	6.3.2021	6.3.2021
DK	6.11.2023	6.11.2023	7.6.2025	7.6.2025*	7.6.2025
EE	1.10.2023	15.3.2021	1.7.2021	1.7.2021	1.7.2021
ES	1.3.2023	1.1.2024	1.1.2024	5.9.2023	5.9.2023
FI	31.3.2023	31.3.2021	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2022
FR	30.6.2023	6.3.2024	6.3.2024	30.11.2024*	30.11.2024
GR	31.12.2023	31.12.2023	**31.12.2027**	6.8.2024*	6.8.2024
HR	1.7.2023	1.3.2023	17.4.2023	1.1.2023	1.1.2023
HU	2.4.2024	2.4.2024	2.4.2024	1.11.2023	1.11.2023
IE	1.7.2023	23.11.2020	23.11.2020	5.10.2021	23.11.2020
IT	13.12.2022	13.12.2022	13.12.2022	1.7.2021	1.7.2021
LT	1.3.2023	28.2.2023	31.10.2023	31.12.2023	31.12.2023
LU	1.3.2023	10.1.2023	10.1.2023	2.5.2023	2.5.2023
LV	24.9.2017	24.9.2017	24.9.2017	4.6.2018	4.6.2018
MT	24.3.2025	24.3.2025	24.3.2025	24.3.2025	24.3.2025
NL	30.6.2023	1.12.2023	1.12.2023	1.4.2022	1.4.2022
PL	1.7.2023	20.4.2025	20.4.2025*	20.4.2025*	1.7.2021
PT	30.9.2025	30.9.2025	30.9.2025	1.10.2025	30.9.2025
RO	1.5.2024	30.9.2024	30.8.2025	30.8.2025	30.8.2025
SE	1.3.2023	27.9.2023	2.12.2025	15.3.2022	23.2.2023
SI	1.3.2023	1.3.2023	1.3.2024	1.1.2022	1.1.2022
SK	1.3.2023	1.10.2023	**31.3.2027***	30.9.2025*	11.6.2016
Lõpuleviimise määr 2025. aastaks	**100 %**	**100 %**	**89 %**	**96 %**	**93 %**

[18] CZ võttis NISi, sealhulgas SP IMP, kasutusele 18. mail 2026.

Selgitus	
	Kasutuselevõtt on lõpule viidud 31. detsembriks 2025.
	Süsteem ei ole 31. detsembriks 2025 kasutusele võetud.
	Riiklikes projektikavades ei ole kuupäevi esitatud või kasutuselevõttu ei kohaldata.

Joonis 5. Riiklike sisenemis-/impordisüsteemide kasutuselevõtu kavandamine

[1] Kuni 31.12.2023 nende liikmesriikide puhul, kellele tehti erand.
[2] Kuni 31.12.2023 nende liikmesriikide puhul, kellele tehti erand, või kuni 1.7.2024, kui kohaldatakse komisjoni delegeeritud määruse (EL) 2015/2446 artikli 2 lõiget 4a.
* Riiklik süsteem uuendati õigel ajal, kuid see nõuab täiendavat vastavusse viimist liidu tolliseadustiku ja ELi tolliandmemudeliga ja/või ettevõtjate üleminek veel kestab.

5.2.3 Järelevalveandmed

Käesoleva aasta aruandes soovime juhtida tähelepanu allesjäänud probleemidele, mis on seotud nõutavate andmete edastamisega **süsteemi „Järelevalve 3“ (SURV3)**. Komisjoni järelevalvesüsteemil on praeguses geomajanduslikus ja geopoliitilises keskkonnas oluline roll. Selle peamine eesmärk on luua terviklik järelevalveraamistik, mis jälgib kaubavooge, kaitseb liidu finantshuve ning kaitseb liidu siseturgu ebaausate või eeskirjadevastaste tavade eest. See süsteem loob analüütilise aluse kaubanduses anomaaliate avastamiseks, pettuste ennetamiseks ja ausa konkurentsi tagamiseks ELi tööstusharudele. Seoses süsteemiga „Järelevalve 3“, mis on ELi tolliandmete jälgimise struktuuri tehniline tugisammas, kuna see kogub ja töötleb liikmesriikide tolliasutustele esitatud tollideklaratsioonides sisalduvaid kaubandusandmeid, on **NISi kaudu edastatud andmete kvaliteet ja kättesaadavus ülioluline**.

Suur arv liikmesriike jätkas enamiku oma impordiandmete esitamist vanade süsteemide abil. Ekspordiandmete puhul väheneb see arv kahe liikmesriigini (AT, FR).

Eeltoodut arvesse võttes algatas komisjon 2025. aastal rikkumismenetlused 13 liikmesriigi (AT, BE, CY, CZ, DK, FR, IE, IT, MT, PT, RO, SI, SK) suhtes, kes ei olnud süsteemi „Järelevalve 3“ andmete edastamise kohustust täielikult täitnud, eelkõige seoses andmete täielikkuse ja õige vorminguga.

Kuigi viis liikmesriiki (BE, IT, MT, RO, SI) suutsid võtta 2025. aasta jooksul asjakohased meetmed, ei esitanud kaheksa liikmesriiki (AT, CY, CZ, DK, FR, IE, PT, SK) 2025. aasta lõpuks ikka veel süsteemi „Järelevalve 3“ kõiki impordiandmeid[19]. Seega on kokkuvõttes **lõpuleviimise määr 70 %**.

5.2.4. Hetkeseis laienemisprotsessis osalevates riikides

ELi laienemisprotsessis osalevad riigid ja teised riigid, näiteks ühistransiidiprotseduuri konventsiooni osalised, peavad võtma arvesse üleminekut liidu tolliseadustiku kohastele uuendatud elektroonilistele süsteemidele ja tollireformi ettepanekuga kehtestatud uutele digitaalsetele lähenemisviisidele.

Komisjon ei jälgi liidu tolliseadustiku artikli 278a kohase aruandluskohustuse raames süstemaatiliselt nende riikide edusamme täielikult elektrooniliste süsteemide kasutuselevõtmisel. Laienemisstrateegia, sealhulgas ELiga sõlmitud assotsiatsioonilepingute raames on aga nende ELi tollialaste õigusaktidega vastavusse viimist toetava digitaalse strateegia ja digitaalse keskkonna väljatöötamine ELi tehtavate korrapäraste hindamiste üks põhielemente.

Kandidaatriigid peavad järk-järgult liidu tolliseadustiku kohaste süsteemidega ühinema või need kasutusele võtma, et liikuda ELi tolliterritooriumiga liitumise suunas. Sõltuvalt kavandatud ühinemiskuupäevast võidakse neilt nõuda ka tollireformi paketis kavandatud tulevase ELi tolliandmekeskuse funktsioonide täitmist.

Tulevikus tuleb kandidaatriike hõlmava laienemise ettevalmistamisel korrapäraselt läbi viia mitmeid olulisi tegevusi. Need hõlmavad aruandlust digitaalse rakendamise kohta ja osalemist

[19] FR, DK, SK esitasid andmed süsteemi „Järelevalve 3“ 2026. aasta esimese kvartali lõpuks ning AT, IE, PT ja CZ kavatsesid need esitada 2026. aasta teiseks kvartaliks.

vastavustestimises, et tagada nende riiklike süsteemide koostalitlusvõime liikmesriikide ja ELi süsteemidega. Lisaks peab EL korrapäraselt hindama süsteemide toimimist.

5.3 RISKID JA LEEVENDUSMEETMED

Rollijaotus on juba algusest peale kindlaks määratud ja kõigi sidusrühmadega kokku lepitud ning seda tuleks järgida kõigil projekti etappidel. Kuna komisjon on edukalt saavutanud tema vastutusalasse kuuluvate kesksüsteemide ja komponentide kasutuselevõtul 100 % lõpuleviimise määra ning liikmesriigid on samuti saavutanud väga arvestatava rakendamise taseme digiülemineku 2025. aasta üldiseks tähtajaks, **on riskid ja leevendusmeetmed endiselt asjakohased vaid ühe väikese osa puhul üldisest digitaalsest rakendamisest**.

Nagu ka eelmistes aruannetes selgitati, **on liikmesriikide teatatud viivituste põhjused mitmetahulised ja suures osas korduvad**. Need hõlmavad rahaliste vahendite ja inimressursside nappust, konkureerivaid riiklikke IT-prioriteete ja vastastikust seost teiste projektidega. Lisaks sellele on liikmesriigid esile toonud mõnede riiklike IT-taristute suutmatust tehniliste nõuetega toime tulla, töövõtjate suutlikkuse probleeme ja välistest sidusrühmadest sõltuvust. Viivitusi põhjustavad ka pikem vastavustestimine, ettevõtjate valmisoleku tase, pikad riigihankemenetlused, juhtimisprobleemid ja uute süsteemide olemasolevasse IT-keskkonda integreerimise keerukus.

Liikmesriigid kirjeldasid uuringus ka mitmesuguseid leevendusmeetmeid, mis on kindlaks tehtud ja tekkinud viivituste kõrvaldamiseks kasutusele võetud. Need meetmed hõlmavad ressursside jaotamise optimeerimist, välearenduse meetodite kasutuselevõttu, süsteemide integreerimise lahenduste rakendamist ning paremat koordineerimist töövõtjatega, et suurendada tõhusust ja tihendada koostööd. Teised liikmesriigid kehtestasid meetmed organisatsiooniliste struktuuride parandamiseks, protsesside optimeerimiseks ja planeerimise täiustamiseks, et parandada projektijuhtimist ja otsuste tegemist. Nendele meetmetele osutati nii riiklike kui ka üleeuroopaliste projektide puhul.

Mis puudutab riiklikke projekte, siis riiklike sisenemis- ja impordisüsteemide kasutuselevõtul oli üldine lõpuleviimise määr 2025. aasta lõpus 96 %. Lisaks sellele, et üksikud liikmesriigid võtsid need süsteemid hilinemisega kasutusele, pakuvad mõned teised liikmesriigid oma ettevõtjatele endiselt nii vana kui ka uut süsteemi ja/või valmistuvad endiselt oma riiklike süsteemide mõningaseks ajakohastamiseks, et need vastaksid 100 % ulatuses liidu tolliseadustikule ja ELi tolliandmemudelile. Täielik lõpuleviimine on ülioluline, võttes arvesse mõju, mida see avaldab üleeuroopalistele süsteemidele, nagu CCI, ja andmete järelevalvesüsteemi esitamisele. Järelevalvesüsteemi nõuetekohaseks toimimiseks on hädavajalik, et kõik liikmesriigid võtaksid uued andmevormingud võimalikult kiiresti kasutusele. See parandab andmete kättesaadavust ja kvaliteeti ning suurendab süsteemi suutlikkust jälgida kaubavooge ja kaitsta ELi finantshuve.

Komisjon algatas 2025. aastal õiguslikud täitemeetmed nende liikmesriikide suhtes, kelle riiklike sisenemis-/impordisüsteemide kasutuselevõtt ja/või nõutavate andmete esitamine järelevalvesüsteemi on viibinud, ning võtab 2026. aastal lisaks pidevatele toetus- ja järelevalvemeetmetele täiendavaid õiguslikke meetmeid.

Riiklike komponentidega üleeuroopaliste detsentraliseeritud süsteemide vallas on olukord mõne projekti puhul väga positiivne, kuid mõne teise puhul kriitiline, nagu on kirjeldatud allpool.

Liikmesriigid on 2024. aasta aruandes kirjeldatud riske seoses **NCTSi 5. etapi kasutuselevõtuga** hästi käsitlenud, mille tulemusena lõpetati üleminekuperiood edukalt 21. jaanuaril 2025. Ka **ICS2 3. väljalaske** puhul lõpetati maantee- ja raudteetranspordi ettevõtjate üleminek edukalt 31. detsembril 2025. See saavutati tänu liikmesriikide ja ettevõtjate jõupingutustele, samal ajal kui komisjon jätkas samuti mitmesuguste vahendite abil liikmesriikide ja ettevõtjate toetamist ICS2 3. väljalaske arendustegevuses. See hõlmas spetsiaalsete veebiseminaride korraldamist, abi pakkumist korduma kippuvate küsimuste kaudu, seiret ja üldkoosolekute koordineerimist, et tagada projektikavade kooskõla komisjoni IT-alaste vahe-eesmärkidega. Lisaks korraldati teavituskampaaniaid ja veebipõhiseid koolitusi ning tehti dokumente kättesaadavaks CIRCABC avalikus kogus ja Europa veebisaidil.

Seoses **AESi** rakendamisega märgiti eelmises aruandes, et üksikute liikmesriikide kavandatud tegelikud käitamiskuupäevad jaotusid kogu 2025. aasta peale, st pärast liidu tolliseadustiku tööprogrammis

sätestatud esialgseid tähtaegu[20]. Nende liikmesriikide taotlusel ja kaubavoogudes häirete vältimiseks pikendas komisjon tähtaega, võimaldades jätkata ekspordi ja väljumisega seotud üleminekumeetmete kohaldamist kuni 14. detsembrini 2025. Samuti jätkas komisjon riiklike tolliasutuste koordineerimisprogrammiga, et toetada liikmesriike nende riiklike komponentide väljatöötamisel ja kasutuselevõtmisel. Tegevus hõlmab spetsiaalset kasutajatuge, virtuaalseid kohtumisi liikmesriikide viivituste leevendamiseks, ajakohastatud teabe levitamist kaubandusringkondadele ning korrapärast aruandlust ECCG-le ja CPG-le. Lisaks avaldab komisjon alates 2021. aasta esimesest kvartalist uutele süsteemidele ülemineku kohta kvartalipõhiseid konsolideeritud eduaruandeid, milles esitatakse peamised tulemusnäitajad varajase hoiatamise eesmärgil. Liikmesriikidele ja ettevõtjatele on tehtud kättesaadavaks e-õppe moodulid, juhenddokumendid ja muud teabematerjalid. 15. detsembriks 2025 suutsid kõik liikmesriigid oma süsteemi põhifunktsioonide osas kasutusele võtta, kusjuures viimased liikmesriigid olid PT, FR ja GR. See näitab, et 2024. aasta lõpus kokku lepitud leevendusmeetmed koos üleminekukuupäeva muutmise ja edusammude tõhustatud jälgimisega on osutunud õigeks edasiliikumise viisiks. Üksikud liikmesriigid peavad veel võtma meetmeid seoses mittepõhifunktsioonide rakendamisega – seda jälgitakse kogu 2026. aasta jooksul, tagamaks, et ettevõtjad saavad kasu kõigist liidu tolliseadustikuga ette nähtud lihtsustustest, nagu keskne eksporditollivormistus (CCE).

PoUSi 2. etapi projekti puhul sõltub selle keskne toimimine riiklikust kasutuselevõtust. Projekt on kesksest tolli seisukohast ajakavas, kuid liikmesriikide merendusasutuste riiklike merenduse ühtsete kontaktpunktide kättesaadavuses on olulisi viivitusi, nagu on märgitud komisjoni 22. oktoobri 2024. aasta teatises, milles esitatakse Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkonna loomise mitmeaastase rakenduskava 2024. aasta ajakohastatud versioon (C/2024/6300). Kooskõlas tehtud erandiotsusega peavad liikmesriigid esitama alates 15. augustist 2025 iga nelja kuu järel neljandale kuule järgnevaks 15. päevaks aruande rakendusotsuses (EL) 2023/2879 osutatud PoUSi süsteemi ja määruses (EL) 2019/1239 sätestatud riikliku merenduse ühtse kontaktpunkti vahelise liidese loomisel tehtud edusammudest. Komisjon on kutsunud elektroonilise tolli koordineerimisrühma (ECCG) ja tollisüsteemi ärirühma (CBG) koosolekutel tolliasutusi tegema tihedat koostööd merendusasutustega, et kaasata rakendamisse nende eksperditeadmised.

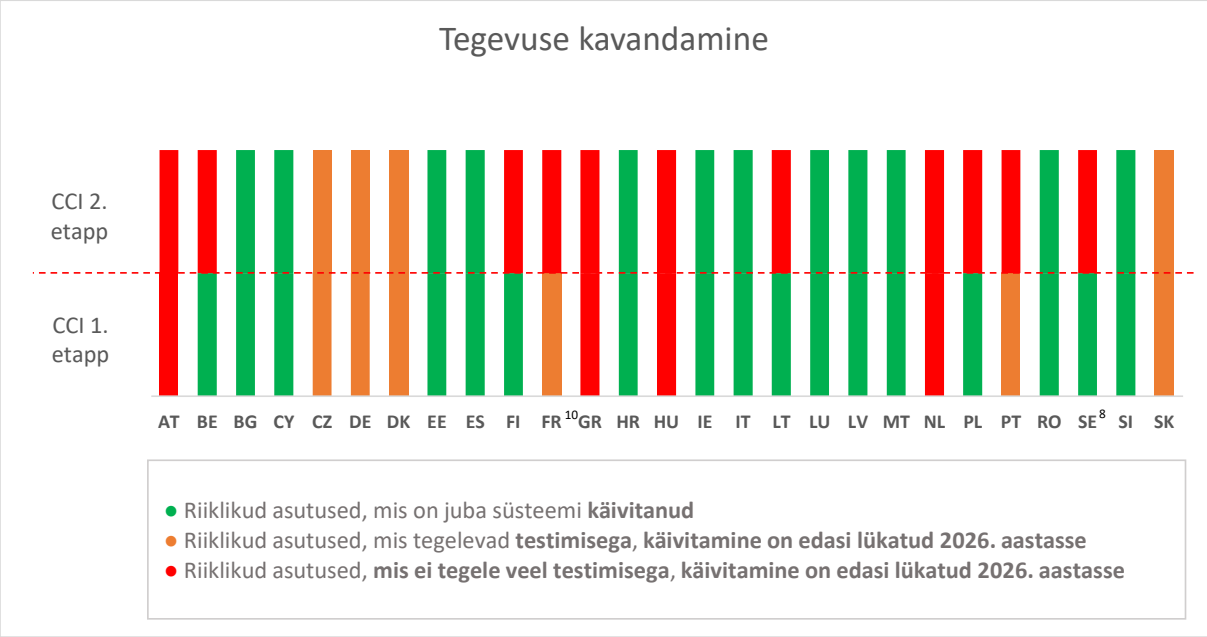
Eeldati, et 2025. aastal toimub **NCTSi 6. etapi** edasine kasutuselevõtt, kuna raudtee- ja maanteetranspordi ettevõtjad pidid alates 1. septembrist 2025 vastama uutele ELi tolli turvanõuetele. Nagu on selgitatud punktides 3.7.2, 4.2 ja 4.5.2, pikendati seda kuupäeva NCTSi 6. etapi puhul 1. juunini 2026. Kooskõlas NCTSi 6. etapi jaoks tehtud erandiotsusega peavad liikmesriigid esitama Euroopa Komisjonile kord kuus aruande , komisjoni rakendusotsusega (EL) 2023/2879 ette nähtud ühenduse arendamisel tehtud edusammude kohta. NCTSi 6. etapp on oluline samm ühtlustatuma andmepõhise transiidikeskkonna suunas kogu Euroopas, ent üleminek on ebaühtlane. Mõned kauplejad saavad deklaratsioonide lihtsustatud esitamisest kiiresti kasu, samas kui teised peavad jätkuvalt kasutama eraldi transiidi- ja turvaandmete deklaratsioone. Üleminekuperioodil võivad deklaratsioonide esitamise eeskirjad mitmeliigiliste või mitut riiki hõlmavate saadetiste puhul lähte-, transiidi- ja sihtriigiti erineda. Tulevikku vaadates eeldatakse, et 2026. aasta keskpaigaks on üleminek lõppenud ja kõik liikmesriigid on NCTSi 6. etappi jõudnud. Vahepeal peaksid liikmesriigid ja ettevõtjad valmistuma NCTSi 6. etapiks ja tagama selle tehnilise valmisoleku, et neil oleks hea positsioon kaupade sujuvaks vedamiseks muutuval transiidimaastikul. Komisjon jälgib edusamme väga tähelepanelikult.

Mis puudutab **CCI süsteemi** olukorda, siis 17 liikmesriiki ei järginud liidu tolliseadustiku tööprogrammis ettenähtud CCI 1. etapi kasutuselevõtu kuupäeva,[21] mis oli 1. juulil 2024, samas kui CCI 2. etapi kasutuselevõtu tähtaega, mis oli 2. juunil 2025, ei järginud 19 liikmesriiki. Liikmesriikide viivitused koos erinevate lähenemisviisidega CCI süsteemi järkjärgulisele arendamisele ja kasutuselevõtule (vt allpool joonis 6 tegevuse kavandamise kohta) tekitavad tasakaalustamatuse

[20] Liidu tolliseadustiku 2023. aasta tööprogrammis on süsteemi põhifunktsioonide puhul kasutuselevõtu ajavahemiku lõpuks kavandatud 1. detsember 2023, süsteemi ECMSiga ühendava ühtlustatud liidese puhul 13. veebruar 2024 ja ülejäänud funktsioonide puhul 2. detsember 2024. Kõik liikmesriigid ja kauplejad peaksid *AESi* süsteemi kasutama 2. detsembriks 2024, kusjuures üleminek lõpeb 11. veebruaril 2025.

[21] Liidu tolliseadustiku 2023. aasta tööprogrammis on kasutuselevõtu ajavahemiku lõpp kavandatud 1. juuliks 2024.

liikmesriikides CCI täieliku rakendamise ja CCI täielikust rakendamisest tulenevate ettevõtjate nõuete vahel.



Joonis 6. Tegevuse kavandamine liikmesriikide ametiasutuste kaupa

Komisjon jätkas oma tegevust, et jälgida tähelepanelikult liikmesriikide edusamme **CCI projekti** riiklike komponentide arendamisel, ning hakkas alates 2024. aasta esimesest kvartalist koostama konsolideeritud kvartalipõhiseid eduaruandeid. Lisaks jätkas komisjoni spetsiaalne CCI tugimeeskond jõupingutusi, et käsitleda liikmesriikide küsimusi impordi ja impordiga seotud lihtsustuste, näiteks keskse tollivormistuse kohta. Veel korraldati CCI tollisüsteemi ärirühma koosolekuid, et koordineerida muu hulgas CCI loataotlustega seotud tegevust, ning samuti korrapäraseid tehnilisi koosolekuid kord nädalas ja kahe nädala tagant ning tagasisideüritusi vastavustestimise kohta.
Uutele süsteemidele ülemineku ja nende rakendamise toetamiseks avaldati Europa veebisaidil e-õppe moodulid ja teabematerjalid. Samuti saatis komisjon ametlikud kirjad liikmesriikidele, kellel esines CCI projekti rakendamisel viivitusi, nii et nad ületasid õigusaktides sätestatud tähtaega.

Liikmesriikides ilmnenud viivitused mõjutavad üleeuroopaliste süsteemide edenemist tervikuna, mis omakorda **mõjutab komisjoni tegevust**. See nõuab pidevat investeerimist ressurssidesse, mis on ette nähtud üleeuroopaliste projektide vastavustestimiseks, koordineerimiseks ja toetamiseks ning kesksete komponentide pikemaajaliseks töös hoidmiseks üleminekuperioodidel. See hõlmab ka liikmesriikide täiendavat abistamist ja edusammude jälgimist.

Kokkuvõttes on **komisjon** kogu 2025. aasta jooksul võtnud ka mitmesuguseid meetmeid, mis täiendavad liikmesriikide kindlaksmääratud ja riiklikul tasandil rakendatud meetmeid.

Esiteks on komisjon **tõhustanud liidu tolliseadustiku digiprogrammi järelevalvet ja seiret**, suurendades eduaruannete esitamise sagedust ja korraldades iga liikmesriigiga kahepoolseid kohtumisi ja lähetusi direktorite tasandil. Liidu tolliseadustiku tööprogrammi rakendamine on järjepidevalt päevakorras ka peadirektori juhitud kohtumistel ja lähetustel ning kõrgetasemelistel üldkoosolekutel liikmesriikide peadirektoritega näiteks tollipoliitika töörühmas ja liikmesriikide infojuhtidega infojuhtide võrgustikus. Liikmesriikidel soovitati tähelepanelikult jälgida ülejäänud projektide edenemist ja võtta leevendusmeetmeid, et viia liidu tolliseadustiku digiprogramm 2025. aasta lõpuks lõpule.

Komisjon jätkas tolli mitmeaastase strateegiakava 2023. aasta versioonil ja liidu tolliseadustiku 2023. aasta tööprogrammil põhineva tulemustabeli kasutamist, et jälgida edusamme ja projektide vahe-

eesmärke ning teha varakult kindlaks viivitused. Tulemustabel esitatakse liikmesriikidele kord kvartalis elektroonilise tolli koordineerimisrühmas (ECCG), mis koguneb koos kaubandusringkondadega.

Teiseks on komisjon jätkuvalt suurendanud **liikmesriikidele üleeuroopaliste süsteemide osas antavat abi**, võttes liidu tolliseadustiku elektrooniliste süsteemide arendamiseks ja kasutuselevõtmiseks vastu paindliku ja järkjärgulise lähenemisviisi. See meetod, mis hõlmab prototüüpide loomist, probleemide kiiret lahendamist ja tasakaalustatud töökoormust nii komisjoni kui ka liikmesriikide jaoks, parandab süsteemi kvaliteeti ja võimaldab käegakatsutavaid edusamme. Liikmesriigid ja kauplejad on selle lähenemisviisi hästi vastu võtnud.

Lisaks on komisjon projektide algusest peale kasutanud sidusrühmade **koostöömehhanismi**, et tõhustada ettevalmistavat tegevust, vältida otsustusraskusi ja tagada projektide korrapärase ajakohastamise kaudu läbipaistvus.

Komisjon jätkas ka **koordineerimis- ja järelevalveprogramme** iga käimasoleva projekti puhul, mis on seotud üleeuroopaliste süsteemidega ICS2, NCTS, CCI ja AES.

Kolmandaks küsis komisjon liikmesriikidelt küsitluste ja muude vahendite abil teavet nende piirangute ja riskide leevendamiseks vajaliku toetuse kohta. Liikmesriigid väljendasid arvamust, et kahepoolsed kohtumised direktorite tasandil ja tehniline dialoog maksunduse ja tolliliidu peadirektoraadiga olid väga kasulikud. Komisjon jätkas digiprojektide arendamiseks **saadud kogemuste** ja **parimate tavade** kogumist. Sellekohast teavet saadi 2025. aastal korraldatud küsitlusest ja tulemused on esitatud käesolevale aruandele lisatud komisjoni talituste töödokumendi punktis 1. Lisaks jagasid mitu liikmesriiki 2025. aasta juulis ja detsembris toimunud tollipoliitika töörühma kõrgetasemelisel koosolekul ning 2025. aasta novembris toimunud infojuhtide võrgustiku koosolekul oma riiklikke kogemusi ja tavasid liidu tolliseadustiku kohase digiülemineku valdkonnas.

Neljandaks on komisjon kooskõlas **ELi eeskirjade täitmise tagamise strateegiaga** pidanud ametlikku kirjavahetust liikmesriikidega, kellel on digisüsteemide rakendamisel viivitusi tekkinud. Komisjon otsustas võtta õiguslikke meetmeid nende liikmesriikide suhtes, kes ei ole täitnud liidu tolliseadustikust ja liidu tolliseadustiku tööprogrammist tulenevaid kohustusi. 2025. aasta mais,[22] juunis[23] ja juulis[24] algatati rikkumismenetlused 14 liikmesriigi (AT, BE, CZ, CY, DK, FR, GR, IE, IT, MT, SK, SI, PT, RO) suhtes, kuna nad ei olnud täitnud oma kohustust võtta kasutusele lennutranspordi ajutise ladustamise süsteem (TS Air), riiklik impordisüsteem (NIS) ja automaatne ekspordisüsteem (AES) ega kohustust edastada tolliandmeid järelevalvesüsteemi (SURV3).

---

[22] Ametlik kiri saadeti Tšehhile (INFR(2025)2017), Taanile (INFR(2025)2018), Kreekale (INFR(2025)2019), Austriale (INFR(2025)2015), Rumeeniale (INFR(2025)2020) ja Slovakkiale (INFR(2025)2021), kuna need riigid ei olnud 2023. aasta 31. detsembri tähtpäevaks võtnud kasutusele lennutranspordi ajutise ladustamise elektroonilisi süsteeme ega mõnel juhul riiklikku impordisüsteemi. Lisaks saadeti ametlik kiri Taanile (INFR(2025)2011), Prantsusmaale (INFR(2025)2012), Küprosele (INFR(2025)2010), Austriale (INFR(2025)2007), Portugalile (INFR(2025)2013) ja Rumeeniale (INFR(2025)2014), kuna nad ei ole edastanud komisjonile süsteemi „Järelevalve 3“ kaudu täielikke tolliandmeid; https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/inf_25_982#_blank.

[23] Portugali (INFR(2025)2064) ja Belgia (INFR(2025)2016) suhtes algatati rikkumismenetlused seoses lennutranspordi ajutise ladustamise süsteemi ning Portugali puhul ka riikliku impordisüsteemi kasutusele võtmata jätmisega. Lisaks saadeti ametlik kiri Belgiale (INFR(2025)2009), kuna ta ei ole edastanud komisjonile süsteemi „Järelevalve 3“ kaudu täielikke tolliandmeid; https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/et/inf_25_1241.

[24] Komisjon saatis Prantsusmaale (INFR(2025)2060) ja Küprosele (INFR(2025)2061) ametliku kirja seoses ajutise ladustamise ja riikliku impordisüsteemi ning Prantsusmaa puhul ka automaatse ekspordisüsteemi kasutusele võtmata jätmisega. Veel saadeti ametlik kiri Tšehhile (INFR(2025)2054), Iirimaale (INFR(2025)2055), Itaaliale (INFR(2025)2056), Maltale (INFR(2025)2057), Sloveeniale (INFR(2025)2059) ja Slovakkiale (INFR(2025)2058), kuna nad ei ole edastanud komisjonile süsteemi „Järelevalve 3“ kaudu täielikke tolliandmeid; https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/et/inf_25_1628.

Vaadates tagasi digiülemineku ja liidu tolliseadustiku rakendamisel kümne aasta jooksul saadud üldistele kogemustele, küsiti spetsiaalsel infojuhtide koosolekul liikmesriikidelt tagasisidet liidu tolliseadustiku digitaalse rakendamisel esinenud suurimate probleemide kohta. Vastustest ilmnes selge muster: **kolm kõige olulisemat probleemi olid märkimisväärse edumaaga 1) õigeaegset otsuste tegemist võimaldavad juhtimisstruktuurid, 2) sidusrühmade jätkuv kaasamine ning 3) selge kohaldamisala kindlaksmääramine ja säilitamine**. Riikliku juhtimiskorra keerukus on teatavatel juhtudel kaasa toonud vastutuse hajumise. Sellistes suuremahulistes digiülemineku programmides nagu liidu tolliseadustik tähendab hajutatud vastutus otseselt rakendamisriski. Komisjoni kogemus on näidanud, et rakendamine kiireneb ainult siis, kui riiklikul tasandil on kehtestatud selge kõrgetasemeline omalus, juhtimine ja keskne koordineerimine, ning edusammud on sel juhul olnud märkimisväärselt kiiremad ja prognoositavamad.