EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 14.12.2021
COM(2021) 791 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(2021) 382 final}

Sisukord

1. SISSEJUHATUS 2

2. TAUSTTEAVE 2

3. LIIDU TOLLISEADUSTIKU KOHASTE ELEKTROONILISTE SÜSTEEMIDE PROJEKTIDE METOODIKA 3

4. LIIDU TOLLISEADUSTIKU KOHASTE ELEKTROONILISTE SÜSTEEMIDE PUHUL TEHTUD EDUSAMMUDE ÜLDINE ÜLEVAADE 4

4.1 Enne 2021. aastat lõpetatud projektid 4

4.2 Käimasolevad projektid 4

4.2.1 Üleeuroopalised projektid 4

4.2.2 Liikmesriikide projektid 9

4.3 Viivituste riskid 10

4.4 Leevendusmeetmed 13

5. KOKKUVÕTE JA JÄRELDUSED 15

1. SISSEJUHATUS

Komisjoni esimene ja teine iga-aastane eduaruanne[1] liidu tolliseadustiku kohaste elektrooniliste süsteemide rakendamise kohta ja aruannetele lisatud komisjoni talituste töödokumendid[2] avaldati vastavalt 13. detsembril 2019 ja 14. detsembril 2020. Selle aasta aruandes käsitletakse komisjoni ja liikmesriikide[3] jätkuvaid edusamme elektrooniliste süsteemide arendamisel ning kirjeldatakse edasiminekut täielikult digitaalse tollikeskkonna suunas alates liidu tolliseadustiku jõustumisest. Sel eesmärgil tuginetakse selles liidu tolliseadustiku tööprogrammile,[4] mida käsitatakse eduaruannete alusena.

Liidu tolliseadustiku tööprogrammis loetletud projektid võib jagada kolme süsteemide kategooriasse:

i) **üksteist üleeuroopalist kesksüsteemi**, mille peab välja töötama või mida peab uuendama komisjon (nende puhul on olenevalt süsteemi arhitektuurist sageli vaja, et liikmesriigid töötaksid välja riiklikud süsteemid või uuendaksid neid);

ii) **kolm detsentraliseeritud üleeuroopalist süsteemi**, mille peab välja töötama või mida peab uuendama komisjon, kuid millel on oluline riiklik komponent, mille peavad kasutusele võtma liikmesriigid, ning

iii) **kolm riiklikku süsteemi**, mille peavad välja töötama või mida peavad uuendama liikmesriigid ise.

Käesolevas aruandes analüüsitakse kõigi kolme kategooria süsteemide puhul tehtud märgatavaid edusamme ning kirjeldatakse iga projekti eesmärke, ülesehitust ja kavandamismeetodit. Selle põhjal tuuakse välja võimalikud viivitused, kui need on kindlaks tehtud, ning kavandatud leevendusmeetmed. Liidu tolliseadustiku tööprogrammi rakendamisel tehtud edusammude üldine hinnang on kokku võetud käesoleva aruande järeldustes (5. jagu). Selles kinnitatakse, et ülejäänud projektid edenevad enamasti plaanipäraselt, nii et need saab vastavalt ajakavale lõpule viia, ent juhitakse tähelepanu teatavatele riskidele, mis nõuavad kiiret tegutsemist. Üksikasjalikum teave iga projekti kavandamise ja seisu kohta on esitatud koos käesoleva aruandega avaldatavas **komisjoni talituste töödokumendis**[5].

2. TAUSTTEAVE

Liidu tolliseadustik jõustus 1. mail 2016 ning sellega ja sellesse 2019. aastal tehtud muudatusega[6] kehtestati IT-süsteemide ülemineku ja rakendamisega seotud projektide järkjärgulise lõpuleviimise tähtaegadeks 2020., 2022. ja 2025. aasta. Liidu tolliseadustiku artikliga 278 on ette nähtud, et tolliformaalsuste täitmiseks võib olemasolevaid elektroonilisi ja paberipõhiseid süsteeme kasutada (nn üleminekumeetmed) seni, kuni liidu tolliseadustiku kohaselt kavandatud uued, asjakohased või uuendatud elektroonilised süsteemid on töövalmis. Üleminekumeetmete kohaldamine tuleb lõpetada, kui asjakohased elektroonilised süsteemid on paigas.

Selleks et toetada keerukat elektroonilist üleminekut täielikult digitaalsele tollikeskkonnale, on liidu tolliseadustiku tööprogrammis kõikidele elektroonilistele süsteemidele (ja nende võimalikele etappidele) kehtestatud tähtajad ajavahemikuks 2020–2025.

---

[1] Komisjoni aruanne Euroopa Parlamendile ja nõukogule:
2019: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A52019DC0629
2020: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/ALL/?uri=CELEX%3A52020DC0806.

[2] Komisjoni talituste töödokumendid:
2019: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?qid=1589134753023&uri=CELEX:52019SC0434
2020: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/ALL/?uri=CELEX:52020SC0339.

[3] Kui selles aruandes viidatakse liikmesriikidele, mõeldakse selle all liikmesriikide tolliasutusi.

[4] Komisjoni 13. detsembri 2019. aasta rakendusotsus (EL) 2019/2151, millega kehtestatakse liidu tolliseadustikuga ette nähtud elektrooniliste süsteemide väljaarendamise ja kasutuselevõtmise tööprogramm (ELT L 325, 16.12.2019, lk 168–182).

[5] 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(2021) XXX final).

[6] 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).

Artikli 278a kohaselt peab komisjon esitama igal aastal aruande elektrooniliste süsteemide kasutuselevõtul tehtud edusammude kohta. Sel eesmärgil kogus komisjon teavet edusammude kohta ning tugines 1) riiklikele kavadele, mille liikmesriigid peavad esitama kaks korda aastas (jaanuaris ja juunis), ning 2) komisjoni talituste ja liikmesriikide seas tehtud küsitlusele edusammude kohta.

Selleks et anda täielik ülevaade 2021. aastal saavutatud edusammudest, kirjeldatakse käesoleva aasta aruandes **30. juuni 2021. aasta seisuga saavutatud edusamme**, sealhulgas **2021. aasta detsembriks eeldatavalt tehtavaid edusamme**.

Samuti sisaldab käesolev aruanne analüüsi, mis põhineb üksikasjalikumal teabel, mille liikmesriigid on esitanud transiidi ja ekspordi valdkonna peamiste detsentraliseeritud üleeuroopaliste süsteemide puhul alates 2020. aastast kohaldatavate **riiklike koordineerimisprogrammide** raames.

Suuremate muutuste kindlakstegemiseks võrreldi kogutud andmeid ka 2020. aasta andmetega. Küsitluses paluti projektijuhtidel nimetada kõik teadaolevad viivitused elektrooniliste süsteemide kavandamisel, nende viivituste põhjused ja võetud leevendusmeetmed. Küsitluse tulemusel saadi nii kvantitatiivseid (tähtajad ja saavutatud või saavutamata vahe-eesmärgid) kui ka kvalitatiivseid andmeid (üksikasjalikud kirjeldused, mis käsitlevad eesseisvaid ülesandeid, eeldatavaid riske ja projektide eeldatavat keerukust).

3. LIIDU TOLLISEADUSTIKU KOHASTE ELEKTROONILISTE SÜSTEEMIDE PROJEKTIDE METOODIKA

Elektroonilised süsteemid arendatakse välja mitmes etapis.

- Esiteks valmistatakse ette ärijuhtum, milles esitatakse projekti põhjendus ja määratakse kindlaks eelarvevajadused. Tavaliselt hõlmab ärijuhtum talitlustingimusi, probleemikirjeldust, projekti kirjeldust/rakendusala, alternatiivseid lahendusi, kulusid ja ajakava.
- Järgmisena koostatakse visioonidokument, milles esitatakse üksikasjalikum teave projekti ülesehituse, maksumuse, ajakava ja riskide kohta ning ka vahe-eesmärgid, oodatavad tulemused ja projektikorraldus.
- Seejärel toimub tööprotsesside modelleerimine, mille käigus esitatakse õigusaktidest tulenevad tööprotsessid visuaalselt protsessivoogudes või protsessimudelites, et aidata välja töötada süsteemide funktsionaalsed kirjeldused. Protsessimudelite visuaalne kujutamine tagab ühised arusaamad ja ühtse analüüsi.
- Sellega seoses koostatakse tehnilised kirjeldused, et täpsustada süsteemi ülesehitust, kasutatavat arhitektuuri, ettevõtjate ja tolliasutuste edastatavaid teateid, liideseid teiste süsteemidega, testimisplaane jne.
- Seejärel viiakse projektid mitmes etapis ellu, alates ettevalmistus- ja arendustööst kuni koostamise, vastavustestimise, ülemineku ja töövalmiduse tagamiseni.

Liidu tolliseadustiku kohaste projektide hiljutiste arenduste käigus on projektide metoodikat **optimeeritud**. Tööprotsesside modelleerimist, andmete modelleerimist ja tehnilisi kirjeldusi on arendatud **paralleelselt** ning seda on tehtud algusest peale **tihedas koostöös** nii komisjoni kui ka riiklike haldusasutuste õigus-, äri- ja IT-ekspertidega ning konsulteerides kaubandusesindajatega. Komisjon võtab liidu tolliseadustiku kohaste elektrooniliste süsteemide arendamiseks kasutusele paindlikumaid protsesse ning seeläbi pakub kiiremate ja paremini hallatavate tarkvaraväljalasetega kasutajafunktsioone, mida on võimalik juurutada järk-järgult.

Komisjon ja liikmesriigid kohtuvad regulaarselt, et määrata kindlaks ja leppida kokku iga üleeuroopalise süsteemi projektidokumendid (elektroonilise tolli koordineerimisrühmas (ECCG)). Lisaks konsulteerib komisjon süstemaatiliselt kaubanduskontaktide töörühma kaudu kaubandusringkondadega. Suur ülesanne on tagada olemasolevate süsteemide tõrgeteta toimimine uute süsteemide väljatöötamise ajal. Kui uued süsteemid on valmis, on esmatähtis tagada sujuv üleminek olemasolevatelt süsteemidelt uuendatud süsteemidele. See on üliloluline, tagamaks et see ei mõjuta kaubandus- ja tollitoiminguid.

4. 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 süsteemi, mille eest vastutavad komisjon ja liikmesriigid üheskoos, ning kolm süsteemi, mille eest vastutavad ainult liikmesriigid.

4.1 Enne 2021. aastat lõpetatud projektid

Komisjon saab teatada, et 2021. aasta lõpu seisuga on edukalt uuendatud või kasutusele võetud kaheksa süsteemi 17-st.

Kaheksa valminud üleeuroopalist süsteemi (uued või uuendatud süsteemid) on järgmised.

- 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.
- Liidu tolliseadustiku kohane siduva tariifiinformatsiooni (*STI*) süsteem (uuendus): võeti kasutusele 2019. aastal.
- Liidu tolliseadustiku kohane volitatud ettevõtja süsteem *(AEO*) süsteem (uuendus): võeti kasutusele 2019. aastal.
- Liidu tolliseadustiku kohane eriprotseduuride teabevahetuse (*INF SP*) süsteem (uus): võeti kasutusele 2020. aastal.

Ülejäänud üheksast projektist kuus on seotud üleeuroopaliste süsteemidega, millest kolm võeti esmakordselt kasutusele 2021. aastal (vt punkt 4.2.1), kuigi projektid ei olnud veel täies ulatuses lõpule viidud. Nendest üheksast projektist kolm on seotud riiklike süsteemidega, mille puhul liikmesriigid on taganud töövalmiduse (vt punkt 4.2.2), kuigi projektid ei olnud (kõigis liikmesriikides) samamoodi veel täielikult ellu viidud.

4.2 Käimasolevad projektid

Selles jaos kirjeldatakse üheksa käimasoleva projekti puhul tehtud edusamme ja saavutusi 2021. aasta lõpu seisuga ning komisjoni ja liikmesriikide ulatuslikku koostööd.

4.2.1 Üleeuroopalised projektid

Kuue üleeuroopalise projekti puhul koostati 2021. aastal ja lepiti kokku hulk IT-projektide dokumente, mis on aluseks süsteemide arendustööle (vt teave iga projekti edusammude kohta allpool).

Need üleeuroopalised projektid koos oma spetsiifilise arhitektuuriga, mis mõnikord nõuab kesksete ja riiklike komponentide kombineerimist ja projekti elluviimist ühes või mitmes etapis, peavad liidu tolliseadustiku artikli 278 lõike 3 kohaselt valmima 31. detsembriks 2025. Alljärgnevalt kirjeldatakse projektide sisu ja edusamme.

1) **Liidu tolliseadustiku kohane tagatiste haldamine** – *GUM* (uus). Eesmärk on tagada eri liiki tagatiste reaalajas jaotamine ja haldamine kogu ELis. Tagatiste töötlemise kiiruse, jälgitavuse ja elektroonilise järelevalve paranemine tolliasutuste vahel peaks aitama kiiremini avastada juhtumeid, kus tagatisi peetakse kehtetuks või ebapiisavaks, et katta tekkinud või võimalik võlg.

Edusammud: *üleeuroopalise GUMi ärijuhtum*, mis hõlmab olemasoleva süsteemi taaskasutamist tagatiste haldamise süsteemile eriomaste nõuete lisamisega, kiideti heaks 2020. aasta septembris. 2021. aastal valmisid protsessimudelid, funktsionaalsed kirjeldused ning ka visioonidokument.

Pidades silmas liidu tolliseadustiku tööprogrammis sätestatud õiguslikke vahe-eesmärke, tuleb *üleeuroopalise GUMiga* seotud 1. komponendi tehnilised kirjeldused koostada 30. septembriks 2022 ja *riikliku tagatiste haldamise süsteemiga* seotud 2. komponendi tehnilised kirjeldused 30. novembriks 2024.

Mis puudutab *riiklikku tagatiste haldamise süsteemi*, siis seitse liikmesriiki teatasid riikliku süsteemi kasutuselevõtust ja veel kaks liikmesriiki on teinud edusamme tehniliste kirjelduste koostamisel. Andmed on esitatud komisjoni talituste töödokumendi tabelis 25.

2) **Liidu tolliseadustiku kohane impordikontrollisüsteem 2** – *ICS2* (uuendus). Eesmärk on tugevdada tarneahela ohutust ja turvalisust, parandades andmete kvaliteeti, kataloogimist, kättesaadavust ja jagamist seoses saabumiseelsete teadetega (edaspidi „sisenemise ülddeklaratsioonid“) ning seonduva riski- ja kontrolliteabega. Projekt hõlbustab eelkõige liikmesriikidevahelist koostööd riskianalüüsi protsessis. Projekt valmib kolme väljalaskena, et üleminek oleks iga transpordiliigi puhul teostatav.

   (1) 1. väljalase hõlmab asjaomaste ettevõtjate (postiettevõtjad ja kiirvedajad õhutranspordis) kohustust esitada miinimumandmed, st sisenemise ülddeklaratsiooni laadimiseelsed andmed. Selle 1. väljalaske puhul on peamine eesmärk võimaldada tollil hinnata, tuvastada ja leevendada lennukauba ja -posti saadetistes sisalduda võivate isetehtud lõhkekehade või süüteseadeldistega seotud riske enne, kui kaup laaditakse kolmandas riigis lennukile. Sel viisil tagab ICS2 tollile lisajulgestusmeetme, mis täiendab ELi transporditava kauba ja posti puhul juba kohaldatavat tsiviillennundusjulgestuse korda.

   (2) 2. väljalase hõlmab uute sisenemise ülddeklaratsioonist tulenevate kohustuste ning vastavate äri- ja riskijuhtimisprotsesside rakendamist kõigi õhutranspordi teel ELi sisenevate kaupade puhul (uued ettevõtjate kategooriad ja sisenemise ülddeklaratsiooni toimikud, mitme toimiku ja saabumisteate sidumise võimalus), samuti ohutus- ja turvalisusanalüütika võimalust.

   (3) 3. väljalaskega laiendatakse neid võimalusi kõikidele mere- ja siseveetranspordi ning maantee- ja raudteetranspordi teel ELi sisenevatele kaupadele (sh nende transpordivahenditega veetavates postisaadetistes sisalduv kaup). Pärast 3. väljalaset toetab süsteem kõiki transpordiliike.

   Edusammud: oluline saavutus on see, et 15. märtsil 2021 võttis komisjon edukalt kasutusele ICS2 1. väljalaske keskselt väljaarendatud komponendid, st kauplejate ühtlustatud liides, ühine andmehoidla ning äristatistika- ja seirevahend.

   Mis puudutab ICS2 1. väljalaske liikmesriikide väljaarendatavate komponentide (st riiklikud sisenemissüsteemid) valmidust, siis võib märkida, et kõigis 27 liikmesriigis olid need kiirvedajate ja postiettevõtjate tasandil plaanipäraselt töövalmis 2021. aasta oktoobris (vt komisjoni talituste töödokumendi punkt 3.1.1).

   1. väljalase on maksunduse ja tolliliidu peadirektoraadi seni mahukaim äri- ja IT-projekt, pidades silmas, et süsteem on ettevõtjatele ja liikmesriikidele igal ajal kättesaadav ning et süsteemis töödeldakse suurimas mahus äriteateid vaid sekunditepikkuse reaktsiooniajaga. Peale selle kasutab maksunduse ja tolliliidu peadirektoraat selle süsteemi puhul esimest korda süsteemidevahelist sidet toetavaid elektroonilisi sertifikaate. ICS2 1. väljalase pakub liikmesriikidele ka täiustatud seire ja äristatistika võimalust.

   Komisjon teeb koostööd liikmesriikide ja Ülemaailmse Postiliiduga (UPU) ning püüab leida lahendusi sellele, kuidas saavad ELi postiettevõtjad teha sisenemisega seotud formaalsused

juhul, kui kolmandate riikide ettevõtjad ei edasta elektroonilisi andmeid. Sel eesmärgil võib olla asjakohane teha ajutine sihtotstarbeline erand liidu tolliseadustiku artikli 6 lõike 4 alusel.

Edasised väljalasked:

alustatud on 2. väljalaske arendustööga, mis põhineb 1. väljalaskel. Liikmesriigid koostavad riigi tasandi tehnilisi ja funktsionaalseid kirjeldusi ning lähtuvad selles tegevuses komisjoni esitatud ühistest ELi kirjeldustest. Komisjon on alustanud koordineerimisnõupidamistega, mille eesmärk on tagada 2. väljalaske sujuv arendustöö, ning palunud liikmesriikide tolliasutustel esitada riiklikud projektikavad, mis sisaldavad teavet nii riiklike sisenemissüsteemide kui ka asjaomaste ettevõtjate süsteemide kohta.

3. väljalaske funktsionaalsed kirjeldused avaldati 2021. aasta teises kvartalis. Pärast seda väljalaset toetab impordikontrollisüsteem kõiki transpordiliike ning projekti 1. etapp jõuab lõpule.

3) **Liidu tolliseadustiku kohane liidu staatust tõendav dokument** – *PoUS* (uus). Ette nähtud kõigi selliste tõendite talletamiseks, haldamiseks ja väljaotsimiseks, millega kauplejad tõendavad oma kauba liidu staatust. Seda projekti saab rakendada nii keskselt kui ka riiklikult, kuid paljud liikmesriigid on selgelt väljendanud oma kavatsust kasutada komisjoni väljatöötatud kesksüsteemi. Kuna liidu tolliseadustiku kohase tolli kaubamanifesti rakendamine liidu staatust tõendava dokumendina ja Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide kasutuselevõtt on omavahel seotud, viiakse projekt ellu kahes etapis, et vältida ebakõlasid ja vähendada riske.

Edusammud: 1. etapi (T2L/F) visiooni ja arhitektuuri kirjeldavad ülevaatedokumendid kiideti heaks 30. septembril 2020. 2021. aastal avaldati kolm eraldiseisvat tehnilisi dokumente sisaldavat väliskontrollipaketti. Niipea kui tehnilised dokumendid heaks kiidetakse (eeldatavalt 2022. aasta veebruari paiku), saavad liikmesriigid alustada arendustööd, et ühendada oma süsteemid kesksüsteemiga. 2. etapi (tolli kaubamanifest) funktsionaalsed kirjeldused kinnitati 21. juunil 2021.

Projektis kasutatakse välearendusel põhinevat arendusmeetodit ning see kulgeb vastavalt liidu tolliseadustiku tööprogrammiga ette nähtud ajakavale. Nagu märgiti eelmise aasta aruandes, teatasid need liikmesriigid, kes eelistavad võtta kasutusele riikliku süsteemikomponendi, et neil on raske prognoosida, kas rakendamisel õnnestub järgida tööprogrammis esitatud ajakava, sest projekt on alles algusjärgus.

4) **Liidu tolliseadustiku kohane keskne imporditollivormistus** – *CCI* (uus). Eesmärk on võimaldada kauba suunamist tolliprotseduuridele keskse tollivormistusega ning aidata seeläbi ettevõtjatel oma äritegevust tolliga seoses tsentraliseerida. Asjaomased tolliasutused kooskõlastavad omavahel tollideklaratsiooni töötlemise ja kauba ringlusse lubamise. Süsteem põhineb uutel riiklikel impordisüsteemidel ja võimaldab keskse tollivormistuse automatiseeritud toimimist Euroopa tasandil.

Edusammud: *CCI 1. etapi* puhul on heaks kiidetud ärijuhtum, visioonidokument, 4. taseme äriprotsesside mudelid, funktsionaalsed ja tehnilised kirjeldused ning need on vastavusse viidud tolli mitmeaastase strateegiakava (2019) ja liidu tolliseadustiku tööprogrammiga. 2021. aastal kiideti muudatuste juhtimise menetluse raames heaks tehniliste dokumentide ajakohastatud pakett. Süsteemi arendustööga on alustatud ning esimesed liikmesriigid võtavad selle kavakohaselt kasutusele 2022. aastal. Kaheksa liikmesriiki on teatanud, et 1. etapi tehnilised kirjeldused on valminud. 11 liikmesriigis on see töö aga veel pooleli.

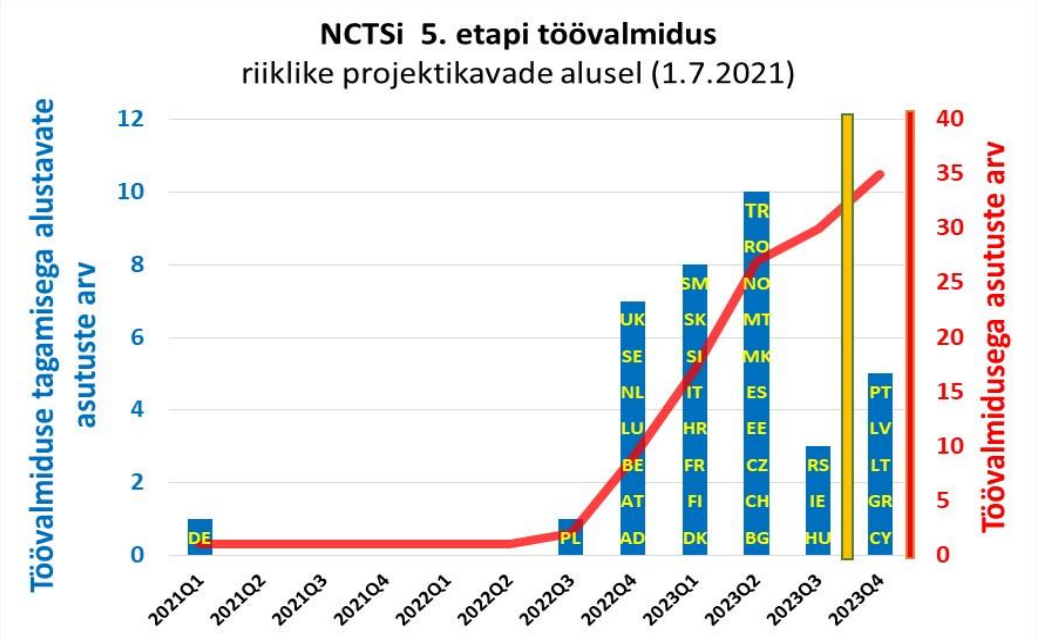
CCI 2. etapi ärijuhtum valmis 2019. aasta oktoobris. 2020. aastal valmisid ka 2. etapi äriprotsesside ja funktsionaalsed kirjeldused. Maksunduse ja tolliliidu peadirektoraadis kiideti sisetasandil heaks mitu tehnilist dokumenti, et valmistada ette tehniliste kirjelduste pakett, mis tuleb avaldada 30. juuniks 2022 enne kasutuselevõtu ajavahemiku kavandatavat alguskuupäeva 2023. aasta oktoobris.

5) **Liidu tolliseadustiku kohane uus arvutipõhine transiidisüsteem** – *NCTS* (uuendus). Uue arvutipõhise transiidisüsteemiga viiakse olemasolev liidu ja ühistransiidisüsteem vastavusse liidu tolliseadustiku uute nõuetega, sealhulgas viiakse teabevahetus vastavusse liidu tolliseadustiku andmenõuetega ning uuendatakse ja arendatakse liideseid, mis ühendavad selle süsteemi teiste süsteemidega. Ülimalt tähtis on tagada NCTSi talitluspidevus süsteemi uuendamise ajal.

Edusammud: NCTSi 5. etapi projekt edeneb praegu plaanipäraselt ning esimesed liikmesriigid võtsid süsteemi edukalt kasutusele 2021. aasta märtsis. Samuti kiitsid liikmesriigid heaks uue tehniliste kirjelduste paketi, millega tagatakse NCTSi 5. etapi edasise käitamise kvaliteet, tehniline tugi, talitluspidevus, turve ja suutlikkus (teenuste haldus, teenustaseme kokkulepe, pädevus, kriisiohje, suutlikkuskava, turbekava). See on tähtis töö, mis toetab selle üleeuroopalise süsteemi nõuetekohast toimimist ja kättesaadavust. Samal ajal on liikmesriikidega korraldatud ulatusliku süsteemiülese testimisega tõendatud tehniliste kirjelduste ja kesksüsteemi sobivust ettenähtud otstarbeks ja nende kerksust. See aitab veelgi vähendada paindliku ülemineku tehniliste aspektidega seotud riske.

Kõik liikmesriigid kinnitasid, et nad kavatsevad tagada NCTSi 5. etapi töövalmiduse 2021. aasta esimese kvartali ja 2023. aasta neljanda kvartali vahelisel kasutuselevõtu ajavahemikul täielikus kooskõlas liidu tolliseadustiku tööprogrammiga. Vt joonis 1. Kollane tulp tähistab soovitatavat aega, milleks liikmesriigid peaksid olema valmis olemasoleva transiidisüsteemi sulgemiseks ning alustama uute süsteemide kasutamist, et kinni pidada õigusaktides ettenähtud tähtajast (tähistatud punase tulbaga).

14 liikmesriiki[7] on teatanud NCTSi 5. etapi tehniliste kirjelduste valmimisest ja kaheksas liikmesriigis on töö pooleli.



Joonis 1. NCTSi 5. etapi töövalmidus riiklike haldusasutuste tasandil

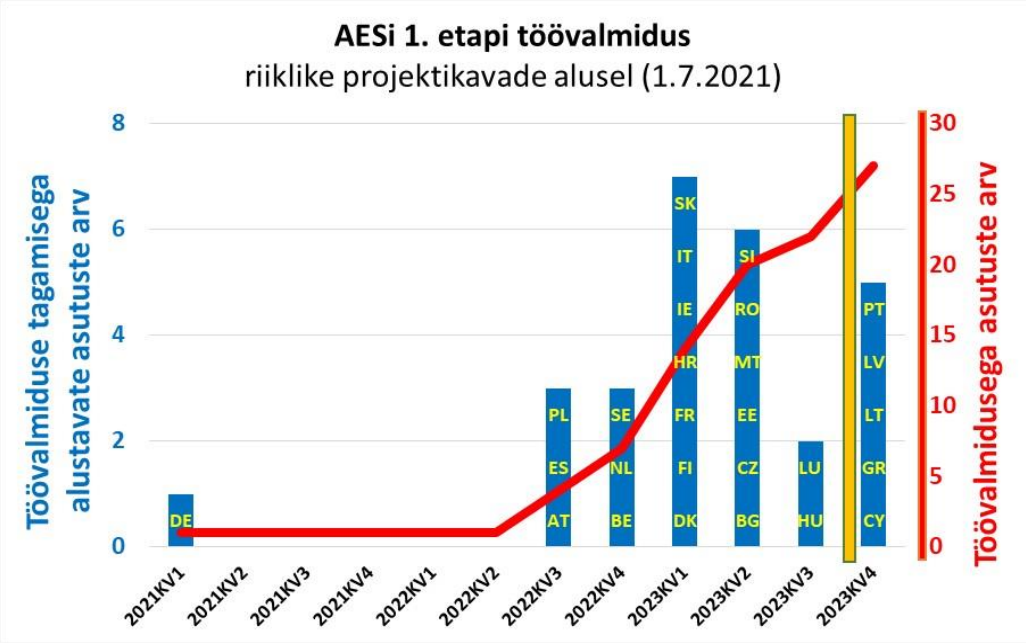
NCTSi 6. etapi ärijuhtum ja visioonidokument valmivad paralleelselt 2021. aasta lõpuks. Kuna liikmesriigid vajasid teadliku otsuse tegemiseks lisateavet, korraldatakse ka tehniline uuring.

[7] 2021. aasta 30. septembri seisuga. (Komisjoni talituste töödokumendi tabelis 41 on see arv juuni lõpu seisuga 12.)

6) **Liidu tolliseadustiku kohane automaatne ekspordisüsteem** – *AES* (nii olemasoleva *üleeuroopalise süsteemi* (1. projektikomponent) kui ka olemasolevate *riiklike ekspordisüsteemide* (2. projektikomponent) uuendamine). Eesmärk on rakendada liidu tolliseadustiku kohaseid kauba ekspordi ja väljaveo nõudeid. *Üleeuroopalise AESiga* seotud projekt hõlmab kauplejatele pakutavate liidu tolliseadustiku lihtsustuste rakendamist, et hõlbustada kauba eksporti Euroopa äriühingute jaoks (näiteks keskse tollivormistusega), ning liidu tolliseadustikust tulenevaid kohustusi jälgida paremini ELi tolliterritooriumilt toimuvat kauba väljavedu, et vältida pettusi. Ülimalt tähtis on tagada ekspordisüsteemi talitluspidevus AESi uuendamise ajal.

Edusammud: *üleeuroopalise AESi* 1. komponent edeneb praegu plaanipäraselt ning esimesed liikmesriigid võtsid selle edukalt kasutusele 2021. aasta märtsis. Samuti kiitsid liikmesriigid heaks uue tehniliste kirjelduste paketi, millega tagatakse AESi edasise käitamise kvaliteet, tehniline tugi, talitluspidevus, turve ja suutlikkus (teenuste haldus, teenustaseme kokkulepe, pädevus, kriisiohje, suutlikkuskava, turbekava). See on tähtis töö, mis toetab selle üleeuroopalise süsteemi nõuetekohast toimimist ja kättesaadavust. Samuti on koostamisel ärijuhend ja e-õppematerjalid. Samal ajal on liikmesriikidega korraldatud ulatusliku süsteemiülese testimisega tõendatud tehniliste kirjelduste ja kesksüsteemi sobivust ettenähtud otstarbeks ja nende kerksust. See aitab veelgi vähendada paindliku ülemineku tehniliste aspektidega seotud riske.

Kõik liikmesriigid kinnitasid, et nad kavatsevad tagada AESi töövalmiduse 2021. aasta esimese kvartali ja 2023. aasta neljanda kvartali vahelisel ajavahemikul täielikus kooskõlas liidu tolliseadustiku tööprogrammiga. Seda on kujutatud joonisel 2. Kollane tulp tähistab soovitatavat tähtaega, mille jooksul liikmesriigid peavad valmistuma olemasoleva ekspordisüsteemi sulgemiseks ning alustama uute süsteemide kasutamist, et olla valmis õigusaktidega ettenähtud tähtajaks (tähistatud punase tulbaga).

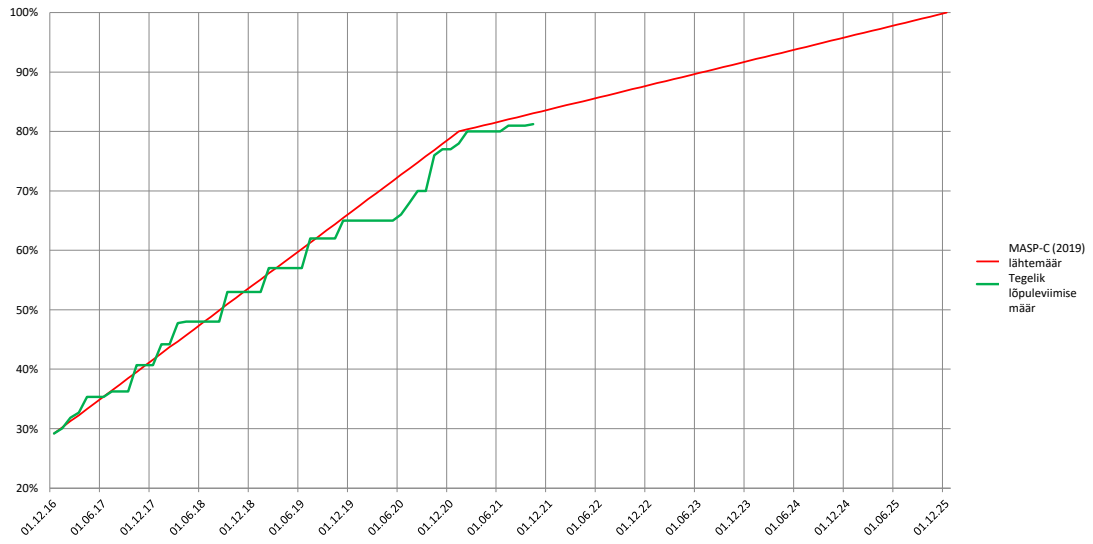


Joonis 2. AESi 1. etapi töövalmidus riiklike haldusasutuste tasandil

Kuue ülejäänud üleeuroopalise projekti seisu kohta võib kokkuvõtteks märkida, et komisjonil tõenäoliselt õnnestub kinni pidada liidu tolliseadustikus ja liidu tolliseadustiku tööprogrammis ettenähtud tähtaegadest ning saavutada tolli mitmeaastases strateegiakavas (2019) projektide puhul

kindlaks määratud vahe-eesmärgid. Ka liikmesriigid püsivad enamasti graafikus, kuid viis liikmesriiki on teatanud viivitustest mõningate süsteemide kasutuselevõtul. Need viivitused ulatuvad ühest kuust enam kui kahe aastani (viimati nimetatud viivitusest teatati ühel juhul)[8]. Liikmesriigid on teada andnud, et kauplejatele võimaldatakse pärast kasutuselevõttu süsteemidega ühendamiseks pikem üleminekuperiood kui õigusaktidega ette nähtud – ühe süsteemi puhul pikendatakse seda tähtaega kuu aja võrra ja teise puhul aasta võrra[9]. Kuna asjaomased süsteemid peaksid kavakohaselt valmima 2023., 2024. ja 2025. aastal, on veel aega võtta leevendusmeetmeid, et tegeleda praegu prognoositavate viivitustega. Komisjon teeb sel eesmärgil nende liikmesriikidega tihedat koostööd.

Samuti on oluline rõhutada, et liidu tolliseadustiku tööprogrammi rakendamist silmas pidades **on komisjon 2021. aasta detsembriks eeldatavalt ellu viinud ligikaudu 84 % oma tegevusest**. See on rohkem kui eelmisel aastal, mil lõpuleviidud tegevus moodustas 79 % kogu 2025. aastaks tehtavast arendustööst. See protsendimäär põhineb ainult komisjonile määratud tegevuse põhilistel tulemusnäitajatel ega kajasta liikmesriikide elluviidud tegevust. Alljärgnevas ülevaates kirjeldatakse maksunduse ja tolliliidu peadirektoraadi edusammude ja kavandamistöö väljavaateid.



Joonis 3. Komisjoni arendustegevuse elluviimise hinnanguline määr (%)

4.2.2 Liikmesriikide projektid

Liikmesriigid peaksid oma kolme riikliku süsteemi uuendamise lõpetama 2022. aastaks. See ei hõlma riikliku eriprotseduuride süsteemi ekspordikomponenti, mille tegevus ja kavandamine on seotud automaatse ekspordisüsteemi (AES) ja GUMi projektiga hõlmatud riikliku tagatiste komponendiga.

Kolm liikmesriikide süsteemi, mis peavad liidu tolliseadustiku artikli 278 lõike 2 kohaselt valmima 31. detsembriks 2022, on alljärgnevad.

1) **Liidu tolliseadustiku kohane saabumisteade, esitamisteade ja ajutine ladustamine** (*NA, PN ja TS*) – (uuendus). Eesmärk on määrata kindlaks riigi tasandil automatiseeritavad protsessid, mis on seotud transpordivahendi saabumise ja kauba esitamise teadetega ning ajutise ladustamise deklaratsioonidega vastavalt liidu tolliseadustikule. Selle projektiga toetatakse kauplejate ja tolli vahelise andmevahetuse ühtlustamist kõigis liikmesriikides.

[8] Komisjoni talituste töödokumendi tabelid 25, 28, 32, 36 ja 37.
[9] Komisjoni talituste töödokumendi tabelid 25, 36 ja 37.

Edusammud: Belgia käivitas koos 12 teise huvitatud liikmesriigiga koostööalgatuse, et koostada tehnilised kirjeldused. Tollikoostöö programmi „Toll“ raames rahastatav eksperdirühm jätkab koostööd, et töötada välja asjakohane funktsionaalne ja tehniline dokumentatsioon ning testimispaketid. ***NA* on lõpule viidud ühes, *PN* kuues ja *TS* neljas liikmesriigis**. Arendustöö eriomast laadi silmas pidades on osa liikmesriike otsustanud võtta saabumisteate nõuete rakendamisel aluseks ICS2 2. väljalaske, mistõttu on teatavad kavandatavad kuupäevad edasi lükkunud, nii et liidu tolliseadustiku tööprogrammiga ettenähtud tähtajast ei õnnestu kinni pidada.

2) **Liidu tolliseadustiku kohased riiklikud impordisüsteemid** – *NIS* (uuendus). Eesmärk on rakendada kõiki liidu tolliseadustikust tulenevaid impordivaldkonnaga seotud protsessi- ja andmenõudeid. Liikmesriigid peavad esimese sammuna süsteemide valmimise suunas välja töötama oma tehnilised kirjeldused.

   Edusammud: tehnilised kirjeldused on valminud 15 liikmesriigil. Kaks liikmesriiki ei ole selle tööga veel alustanud ning üks liikmesriik teavet ei esitanud. Kõik liikmesriigid peale kahe on graafikus, et saavutada 2022. aastaks seatud vahe-eesmärk seoses töövalmidusega.

3) **Liidu tolliseadustiku kohased eriprotseduurid** – *SP* (uuendus). Eesmärk on ühtlustada ja hõlbustada eriprotseduure (tolliladustamine, lõppkasutus, ajutine import ning sees- ja välistöötlemine). Liikmesriigid peavad oma riiklikes süsteemides tegema kõik nende eriprotseduuride jaoks vajalikud liidu tolliseadustiku muudatused. SP 1. komponent (ekspordikomponent) rakendatakse paralleelselt liidu tolliseadustiku kohase automaatse ekspordisüsteemi (AES) riikliku projektiga ja selle osana (kasutuselevõtu tähtaeg: 2025), 2. komponent (impordikomponent) on aga osa liidu tolliseadustiku kohaste riiklike impordisüsteemide uuendamise projektist (kasutuselevõtu tähtaeg: 2022).

   Edusammud: üheksa liikmesriiki on valmis saanud SP 1. komponendi tehnilised kirjeldused ja 14 liikmesriiki 2. komponendi tehnilised kirjeldused. Projekt on vastastikuses seoses AESi ja uuendatud riiklike impordisüsteemidega. Seni ei ole liikmesriigid viivitustest teatanud ja **kõik liikmesriigid on graafikus**, et jõuda tööga valmis esimeseks tähtajaks 2022. aastal.

Kokkuvõttes **teevad liikmesriigid riiklike süsteemide puhul suuri jõupingutusi, mõnikord tiheda koostöö kaudu, et kiiremini täita NA/PNi/TSi nõuded, kohandada riiklikke impordisüsteeme ja rakendada nendega seotud eriprotseduuride süsteemid.** Kuna kasutuselevõtu tähtaeg (kõigi kolme puhul 31. detsember 2022) läheneb, peaksid liikmesriigid sellele küsimusele rohkem tähelepanu pöörama, eelkõige kuus liikmesriiki, kel ei olnud võimalik kinnitada NA õigeaegset kasutuselevõttu, neli liikmesriiki, kel ei olnud võimalik kinnitada PNi õigeaegset kasutuselevõttu, kolm liikmesriiki, kel ei olnud võimalik kinnitada TSi õigeaegset kasutuselevõttu, ning kaks liikmesriiki, kel ei olnud võimalik kinnitada riikliku impordisüsteemi õigeaegset kasutuselevõttu (vt vastavalt käesolevale aruandele lisatud komisjoni talituste töödokumendi tabelid 14, 15, 16 ja 18).

4.3 Viivituste riskid

Komisjon on teinud oma vastutusalasse kuuluvate süsteemide arendamisel **suuri edusamme** ning õigusaktides ettenähtud tähtaegu ületavaid viivitusi ei ole tuvastatud ega ilmnenud. Lisaks ei ole teatatud ühestki suuremast riskist, mille tõttu kasutuselevõtt võiks hilineda.

Ka liikmesriigid on teinud oma vastutusalasse kuuluvate süsteemide arendamisel **märkimisväärseid edusamme**. Nagu on aga märgitud punktis 4.2.2, **on osa liikmesriike teatanud mõningatest õigusaktides ettenähtud tähtaegu ületavatest viivitustest**. Allpool on iga projekti puhul märgitud aruandele lisatud komisjoni talituste töödokumendi tabelid, kust leiab andmed liikmesriikide teatatud viivituste kohta.

- **Saabumisteate** rakendamiseks on järgmised liikmesriigid kavandanud töövalmiduse kuupäeva, mis on liidu tolliseadustiku tööprogrammis kindlaks määratud tähtajast hilisem: Belgia, Bulgaaria, Eesti, Hispaania, Madalmaad ja Rootsi (tabel 14). Täpsemalt on kolm nendest liikmesriikidest (Belgia, Eesti ja Hispaania) teatanud, et nad kasutavad ICS2 2. väljalaskesse integreeritud saabumisteadet (kasutuselevõtt kavandatud 1. märtsiks 2023). Belgia ja

Madalmaade puhul piirdub viivitus kahe kuuga. Saksamaa ja Iirimaa lisasid kavandatava kuupäeva juurde märke „Ei ole kohaldatav“ ning Taani, Malta ja Slovakkia kavandatavat kuupäeva ei esitanud.

- **Esitamisteate** rakendamiseks on järgmised liikmesriigid teatanud kavandatavast töövalmiduse kuupäevast, mis on liidu tolliseadustiku tööprogrammis kindlaks määratud tähtajast hilisem: Belgia, Eesti, Madalmaad ja Rootsi (tabel 15). Konkreetsemalt piirdub Belgia ja Madalmaade puhul eeldatav viivitus kahe kuuga. Eesti ja Rootsi kavatsevad küll võtta riikliku süsteemi õigeks ajaks kasutusele, kuid kõigi ettevõtjate süsteemide üleviimine toimub järk-järgult ja lõppeb pärast 31. detsembri 2022. aasta tähtpäeva. Poola, Rumeenia ja Slovakkia kavandatavat kuupäeva ei esitanud.
- **Ajutise ladustamise** protseduuri rakendamiseks on järgmised liikmesriigid teatanud kavandatavast töövalmiduse kuupäevast, mis on liidu tolliseadustiku tööprogrammis kindlaks määratud tähtajast kahe kuu võrra hilisem: Belgia, Eesti ja Madalmaad (tabel 16). Belgia ja Madalmaad teatasid ühe kvartali pikkusest viivitusest. Eesti kavatseb küll võtta süsteemi õigeks ajaks kasutusele, kuid kõigi ettevõtjate süsteemide üleviimine toimub järk-järgult ja lõppeb pärast 31. detsembri 2022. aasta tähtpäeva. Poola, Rumeenia, Slovakkia ja Taani kavandatavat kuupäeva ei esitanud.
- **Riiklike impordisüsteemide uuenduse** rakendamiseks on järgmised liikmesriigid teatanud kavandatavast töövalmiduse kuupäevast, mis on liidu tolliseadustiku tööprogrammis kindlaks määratud tähtajast hilisem: Belgia (mõne päeva pikkune viivitus) ja Malta (kaks kvartalit) (tabel 18). Poola, Rumeenia, Slovakkia ja Taani kavandatavat kuupäeva ei esitanud. Peale selle teatasid Kreeka ja Leedu, et nad ei ole veel alustanud tehniliste kirjelduste koostamist. See seab omakorda ohtu edusammud, mis on juba tehtud selleks, et süsteem õigel ajal kasutusele võtta (31. detsembriks 2022).
- **ICS2 2. väljalaske** rakendamiseks on järgmine liikmesriik teatanud kavandatavast kasutuselevõtu kuupäevast, mis on liidu tolliseadustiku tööprogrammis kindlaks määratud tähtajast hilisem: Malta (tabel 28). Belgia, Itaalia, Kreeka ja Rumeenia kavandatavat kuupäeva ei esitanud.
- **PoUSi 1. etapi** rakendamiseks on järgmised liikmesriigid teatanud kavandatavast kasutuselevõtu kuupäevast, mis on liidu tolliseadustiku tööprogrammis kindlaks määratud tähtajast hilisem: Tšehhi Vabariik ja Ungari (tabel 32). Belgia, Itaalia, Kreeka, Leedu, Malta, Poola ja Taani kavandatavat kuupäeva ei esitanud.
- **CCI 1. etapi** rakendamiseks on järgmine liikmesriik teatanud kavandatavast kasutuselevõtu ja töövalmiduse kuupäevast, mis on liidu tolliseadustiku tööprogrammis kindlaks määratud tähtajast hilisem: Saksamaa (tabel 36). See kavandatav kuupäev on hilisem kui 2020. aasta aruandes osutatud kuupäev. Saksamaa märkis, et riikliku impordisüsteemi praegune arhitektuur ja infrastruktuur ei ole piisavad ning vajavad põhjalikku uuendamist ja moderniseerimist, et täita liidu tolliseadustiku kohase CCI nõuded (vt komisjoni talituste töödokumendi punkt 4.7). Rootsi kavandatavat kuupäeva ei esitanud.
- **CCI 2. etapi** rakendamiseks on järgmine liikmesriik teatanud kavandatavast töövalmiduse kuupäevast, mis on tööprogrammis kindlaks määratud tähtajast hilisem: Saksamaa (tabel 37). Selles tabelis Saksamaa puhul märgitud kavandatav kasutuselevõtu kuupäev on ühe kuu võrra hilisem tööprogrammiga ette nähtud sihtkuupäevast ning üleminekuperiood kestab 30. juunini 2026. Pärast tabelis 37 kajastatud andmete kogumist andis Saksamaa aga teada, et kavatseb 2. etapi kasutusele võtta liidu tolliseadustiku tööprogrammiga ette nähtud kasutuselevõtu ajavahemiku jooksul. Saksamaa selgitas, et projekt viiakse ellu riikliku IT-süsteemi ATLAS suuremahulise väljalaske (10.3) raames, mille puhul ei ole ettevalmistöödega veel alustatud. Belgia ega Rootsi kavandatavat kuupäeva ei esitanud.
- **NCTSi 5. etapi** ja **AESi 1. etapi** rakendamisel on liikmesriigid küll teinud häid edusamme ning kõik liikmesriigid on kinnitanud, et töö viiakse lõpule 1. detsembriks 2023, ent üha rohkem on tõendeid selle kohta, et projektide hilise alustamise, hankeprobleemide, rakendamisel tekkinud

viivituste, ebapiisavate ressursside, COVID-19 ja kauplejate süsteemide ülemineku tõttu võib mitmel liikmesriigil tekkida märkimisväärseid raskusi oma kohustuste täitmisel.

Koguarvestuses on liikmesriigid saavutanud 26 % ülemineku jaoks seatud vahe-eesmärkidest. 2020. aasta lõpus oli see näitaja 18 % ning seega on toimunud oluline edasiminek. Prognoositud 36 %-ni see aga ei küündi. Väga paljudel liikmesriikidel on probleeme juriidiliste kohustuste täitmisel. Liikmesriikide üleminek on võrreldes 2020. aasta lõpu seisuga juba edasi lükkunud rohkem kui ühe kvartali võrra ning võib veelgi edasi lükkuda, sest 40 % liikmesriikidest vaatab praegu läbi oma riiklikke kavasid ning teistel liikmesriikidel esineb märkimisväärseid raskusi vajalike ressursside hankimisel. Komisjoni hinnangul on pooltel liikmesriikidest oluline risk, et AESi 1. etappi ja NCTSi 5. etappi ei õnnestu 1. detsembriks 2023 nõuetekohaselt kasutusele võtta. Tähtaeg võidakse ületada juhul, kui liikmesriigid ei võta kiireloomulisi ja tõhusaid meetmeid, et probleemid lahendada. On väga oluline, et kõik liikmesriigid saaksid tööga õigel ajal valmis ning et paigas oleks nõuetekohane hädaolukorra lahendamise plaan, et tagada 1. detsembril 2023 täielik töövalmidus.

- **NCTSi 6. etapi** rakendamisega seoses on liikmesriigid väljendanud teatavaid kahtlusi kavandamistöö suhtes, arvestades et NCTSi 6. etapi ja ICS2 3. väljalaske kasutuselevõtu kuupäevad on tolli mitmeaastases strateegiakavas ja liidu tolliseadustiku tööprogrammis erinevad ning see tekitab probleeme rakendamisel. Komisjon on võtnud vajalikke meetmeid, et probleem lahendada, ning vastavad kuupäevad on jäetud liidu tolliseadustikuga ette nähtud tähtaegade piiresse.
- **GUMi 2. riikliku komponendi** rakendamisega on enamik liikmesriike graafikus, et tagada õigeaegne kasutuselevõtt ja töövalmidus, välja arvatud Prantsusmaa ja Soome (viivitus ligikaudu üks kuu) (tabel 25). Kuna see on üks nendest süsteemidest, mis peab valmima alles 2025. aastaks, ning teatatud viivitused on väikesed, on veel aega, et selle riskiga tegeleda.

Liikmesriikide tasandil võib täheldada teatavaid üldisi riske, mis aasta-aastalt korduvad. Jätkuvalt põhjustab probleeme ressursside nappus ja liidu tolliseadustiku kohaste projektide edasise integreerimise vajadus. Samas on nad võtnud eri leevendusmeetmeid, et töövalmiduse kuupäev ei lükkuks edasi. Tuleb märkida, et liikmesriikide riski käsitleti koos muude väliste teguritega (vt käesolevale aruandele lisatud komisjoni talituste töödokumendi tabelid 12, 13, 17, 34, 35 ja 38). Peale selle juhtisid liikmesriigid 2020. aasta eduaruandes juba tähelepanu sellele, et neil on keeruline täita 5. detsembril 2017 vastu võetud **e-kaubanduse käibemaksusüsteemi käsitlevas paketis**[10] **tollisüsteemidega seoses kehtestatud kohustusi**. Arvestades, et tähtaega, mil uusi õigusnorme tuleb kohaldama hakata, pikendati kuue kuu võrra (enne oli tähtpäev 1.1.2021, pärast pikendamist 1.7.2021), oli liikmesriikidel rohkem aega, et pidada kinni riiklikeks arendusprojektideks õigusaktides ettenähtud tähtaegadest, ehkki mõni liikmesriik teatas, et e-kaubanduse käibemaksusüsteemi algatusel on ebasoodne mõju liidu tolliseadustiku rakendamisele. Eeskätt teatas viis liikmesriiki vajadusest kavandada ümber teatavad liidu tolliseadustikuga seotud tegevused, laiendada platvorme ja tagada IT-süsteemide tugi.

COVID-19 pandeemiast tingitud probleemide küsimuses teatas komisjon taas kord, et tema enda tegevuse puhul ei ole mõju täheldatud. Liikmesriigid teatasid, et riigi tasandil toimuv kavandamistöö ning asutusesiseselt ja -väliselt kättesaadavate töötajate arv (IT-töövõtjad ja ettevõtjad) on sattunud täiendava surve alla.

Kokkuvõttes nähtus liidu tolliseadustiku kohaste süsteemide õigeaegset rakendamist ähvardavate peamiste riskide hindamisest, et **riskid esinevad peamiselt liikmesriikide poolel ning on seotud ressursside piiratuse, projektide keerukuse ja integreerimise, hanke- ja lepinguküsimuste ning teatavate välisteguriga, nagu COVID-19 pandeemia**. Komisjon pakub liikmesriikidele ka edaspidi tuge punktis 4.4 kirjeldatud viisil, et vältida olukorda, kus riskide realiseerumine tekitab viivitusi elektrooniliste süsteemide kasutuselevõtul.

[10] Nõukogu 5. detsembri 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/2459 (ELT L 348, 29.12.2017, lk 32–33).

4.4 Leevendusmeetmed

Lisaks 2020. aastal võetud leevendusmeetmetele, mille eesmärk oli vähendada andmete ebaühtluse riski, tegi komisjon vajalikud muudatused liidu tolliseadustiku delegeeritud määruses[11] ja liidu tolliseadustiku rakendusmääruses[12]; muudatused võeti vastu vastavalt 7. detsembril 2020 ja 8. veebruaril 2021, need avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 23. veebruaril 2021 ning need jõustusid 15. märtsil 2021. Nende muudatustega ühtlustati B lisas esitatud andmenõudeid edasiseks rakendamiseks elektroonilistes süsteemides. Võimalike edasiste paranduste tegemiseks kehtestati 2021. aastal iga-aastane B lisa muudatuste juhtimise menetlus.

Selleks et tagada liidu tolliseadustiku ja tolli mitmeaastase strateegiakavaga ette nähtud IT-süsteemide õigeaegne rakendamine, sõlmis komisjon 2021. aastal uue raamlepingu IT arendusega seotud tegevuse allhankeks väliselt teenuseosutajalt; raamleping hõlmab ühe tegevussuunana innovatsioonil ja paindlikkusel põhinevat IT moderniseerimist. Maksunduse ja tolliliidu peadirektoraadis käimasolev IT moderniseerimise protsess võimaldab kiiremat parandamist, paralleelset tööd ja paremini tasakaalustatud töökoormust, sest tegevus on jaotatud sobiva suurusega tööpakettideks ja korduvateks protsessideks. Mehhanism, mis loodi selleks, et tõhustada kõigi sidusrühmade koostööd projektide algusest peale, aitab jätkuvalt parandada ettevalmistava tegevuse kvaliteeti ning vältida probleeme otsuste tegemisel ja lisanõuete tekkimist hilisemates etappides.

Liidu tolliseadustiku tööprogrammi rakendamisel tehtud edusammude jälgimiseks kasutas komisjon mitut vahendit.

Esiteks jälgitakse kõigi käimasolevate projektide edenemist jätkuvalt tolli mitmeaastase strateegiakava tulemustabeli alusel, mis võimaldab komisjonil juba varajases etapis kindlaks teha võimalikud viivitused. Tulemustabeli vahe-eesmärkide lähtealused on tolli mitmeaastane strateegiakava (2019) ja liidu tolliseadustiku 2019. aasta tööprogramm. Tulemustabel esitatakse liikmesriikidele (elektroonilise tolli koordineerimisrühm) ja kaubandusringkondadele (kaubanduskontaktide töörühm) teavitamise ja suunamise eesmärgil kord kvartalis.

Teiseks kehtestas komisjon detsentraliseeritud üleeuroopaliste süsteemide koordineerimisprogrammi ja järelevalveprogrammi.

Näiteks seoses ICS2 programmi rakendamisega jätkas komisjon ICS2 üleeuroopalist koordineerimistegevust,[13] et tagada ICS2 1. väljalaske edukas kasutuselevõtt. Seejärel suunati töö raskuskese ICS2 1. väljalaskelt ümber 2. ja 3. väljalaskele. Komisjon pakkus liikmesriikidele ja ettevõtjatele nende arendustöös tuge muu hulgas järgmiste tegevustega:

- veebiseminarid osalejatega liikmesriikidest, ettevõtjate ringkonnast ja rahvusvahelistest organisatsioonidest, samuti juhendmaterjalid;
- põhjalik ja järjepidev järelevalve, tugi vastavustestimise koordineerimisel ning riiklike haldusasutuste ja ettevõtjate individuaalsete projektide koordineerituse soodustamine;
- veebikoolitused ja koolitusmaterjal, teavituskampaaniad, sealhulgas ICS2 käsitleva sisu koostamine Euroopa Liidu ametliku veebisaidi jaoks, sotsiaalmeediakampaania ning sidusrühmade ja mõjutajate vahetu teavitamine;
- kahepoolsed kohtumised liikmesriikidega, kel tekkisid viivitused ja kel ei õnnestunud tagada töövalmidust alates 15. märtsist 2021, nagu on ette nähtud liidu tolliseadustiku tööprogrammiga. Komisjon ja asjaomased liikmesriigid arutasid vajalikke leevendusmeetmeid, et rakendada 1. väljalase nii vara kui võimalik ja enne liidu tolliseadustiku tööprogrammis kindlaksmääratud kasutuselevõtu ajavahemiku lõppkuupäeva (1. oktoober 2021). Kasutuselevõtu ajavahemikul 15. märtsist 2021 kuni

[11] Komisjoni 28. juuli 2015. aasta delegeeritud määrus (EL) 2015/2446, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 952/2013 seoses liidu tolliseadustiku teatavaid sätteid käsitlevate üksikasjalike eeskirjadega (ELT L 343, 29.12.2015, lk 1–557).

[12] Komisjoni 24. novembri 2015. aasta rakendusmäärus (EL) 2015/2447, millega nähakse ette Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 952/2013 (millega kehtestatakse liidu tolliseadustik) teatavate sätete üksikasjalikud rakenduseeskirjad (ELT L 343, 29.12.2015, lk 558–893).

[13] ICS2 üleeuroopaline koordineerimistegevus, mis on ICS2 programmi lahutamatu osa, algas 2018. aastal.

1. oktoobrini 2021 said ettevõtjad oma süsteemid ICS2-ga ühendada ja hakata esitama ICS2-s sisenemise ülddeklaratsioone.

Üleeuroopaliste süsteemide NCTSi (5. etapp) ja AESi puhul jätkas komisjon riiklike haldusasutuste koordineerimise ja järelevalve programmidega ning kasutas põhilisi tulemusnäitajaid, et hinnata edusamme ja juhtida tähelepanu riskidele. Kvartaalne järelevalve hõlmab muu hulgas iga projekti jaoks vahe-eesmärkide seadmist (st kuupäevad, milleks iga liikmesriik peaks olema viinud lõpule vastavustestimise). Sellist põhjalikku järelevalvet on vaja selleks, et detsentraliseeritud üleeuroopaliste süsteemide kasutuselevõtt oleks hõlpsasti hallatav ja kasutuselevõtu ajavahemiku pikendamise korral oleks võimalik vältida vanade ja uute süsteemide käitamisega seotud lisakulusid.

Peale selle pikendas komisjon 2021. aastal koordineerimisprogrammi kestust, et abistada liikmesriike üleeuroopalise NCTSi 5. etapi ja üleeuroopalise AESi riiklike komponentide väljaarendamisel ja kasutuselevõtul. Selleks tagas ta igale liikmesriigile nende vajadustele vastava toe ja juhenduse, et aidata vähendada riiklike projektidega seotud riske ning tagada sujuv testimistegevus, mis omakorda aitab kiiremini saavutada valmiduse riiklike süsteemide integreerimiseks üleeuroopalistesse süsteemidesse ning leevendada sellega kaasnevaid tehnilisi riske. Komisjon on paika pannud ambitsioonika koolitusprogrammi. Koordineerimisprogramm on osutunud oluliseks vahendiks, et tagada liikmesriikide edusammude suur läbipaistvus ning anda aru liikmesriikide ühistest edusammudest. Ajavahemikul 2020–2021 saavutatud tulemusi kirjeldatakse komisjoni talituste töödokumendi punktis 4.8.1. Nende programmide tulemused annavad väärtuslikku teavet tehtud edusammude kohta ja neid kasutatakse ka edaspidi iga-aastaste eduaruannete koostamiseks.

Oma koordineeriva rolli täitmisel on komisjon teavitanud liikmesriike edusammudest ja riskidest ning kutsunud liikmesriikide haldusasutuste peadirektoreid võtma vajalikke meetmeid, et probleemid lahendada. Liikmesriikidel, kes kavatsevad tagada töövalmiduse 2023. aasta viimase kahe kvartali jooksul, soovitati võtta kõik vajalikud meetmed, et oma kavadega kiiremini edasi liikuda ning vähendada riske. Nii ei teki 1. detsembriks 2023 kavandatud üleminekul viivitusi, mis lõppkokkuvõttes põhjustaks kahju liikmesriikidele, kes on näinud vaeva selleks, et saada alates sellest kuupäevast liidu tolliseadustiku rakendamisest täit kasu.

2021. aasta jooksul pakkus komisjon tuge ka nendele liikmesriikidele, kes väljendasid kahtlust selle suhtes, kas **riiklikud projektid** õnnestub õigeks ajaks ellu viia. Komisjon korraldas kahepoolsed kohtumised, et arutada iga asjaomase liikmesriigi kahtlusi ja vajadusi, sealhulgas selgitati riiklike arendusprojektidega seotud õigusküsimusi ning pakuti tuge, et tegeleda liikmesriigi tasandil tehtud äri- ja IT-analüüsi ning arendustöö käigus kerkinud küsimustega. Tänu sellele abile sai osa liikmesriike oma kavandamistööga edasi liikuda ning vähendada viivituste riski. Teised liikmesriigid jätkasid eksperdirühma raames intensiivset koostööd NA/PNi/TSi projekti rakendamisel. Komisjon rahastab tolli IT-süsteemide arendamise ja käitamise uute meetoditega tegelevat eksperdirühma (ETCIT) ka edaspidi tollikoostöö programmist „Toll“.

Peale selle on liikmesriigid osutanud järgmist liiki leevendusmeetmetele: välearendusmetoodika kasutamine, rohkemate arendustegevuste allhange, lisaressursside kaasamine, projektide jagamine mitmeks etapiks ja süsteemi rakendusala põhiosa prioriseerimine ning tarnijatega kokkulepitud töökorralduse võimalik muutmine, et tagada tõhusam arendusprotsess.

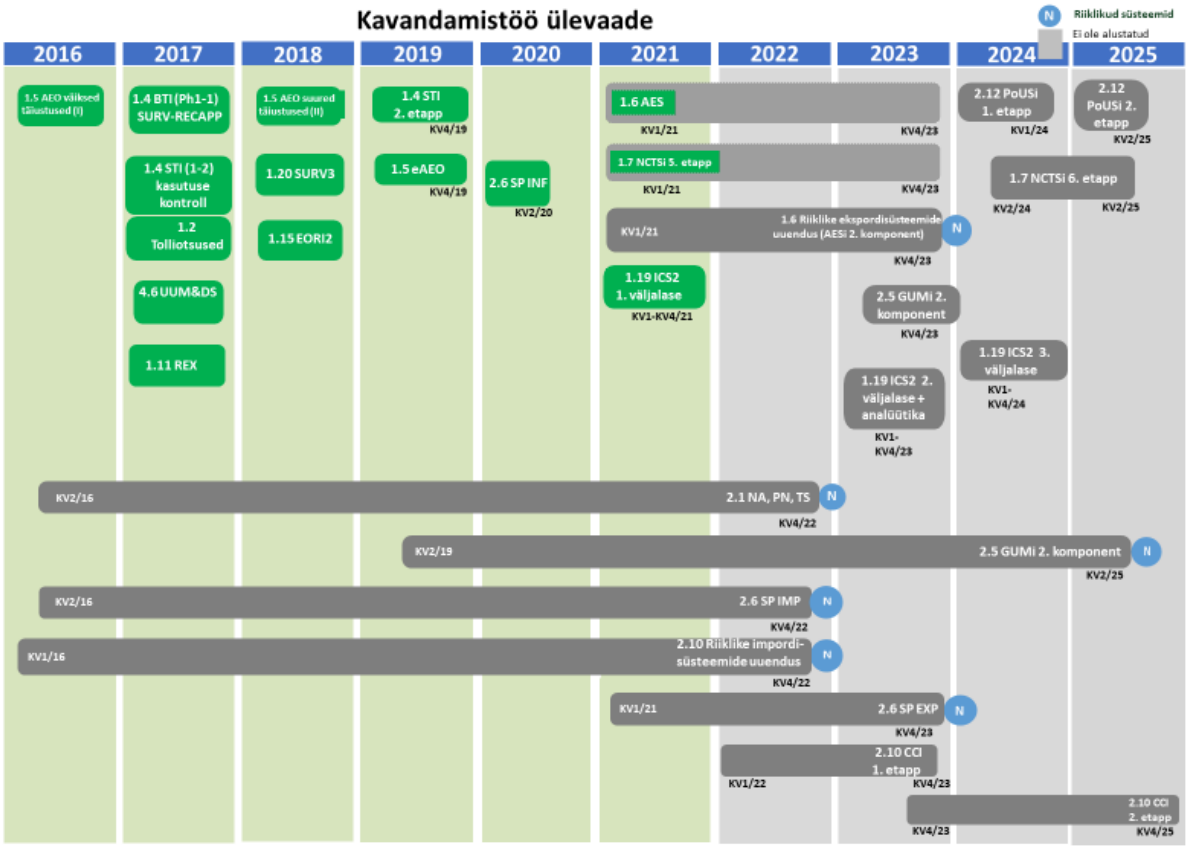
Komisjon on kahepoolsete kontaktide abil olukorda korrapäraselt jälginud ning teeb seda ka edaspidi, et saada probleemidest ülevaade, anda võimaluse korral abi ning juhtida asjaomaste liikmesriikide tähelepanu vajadusele leevendada viivituste riski.

Riiklike haldusasutuste peadirektoreid on tollipoliitika töörühma kohtumistel teavitatud sellest, et kvartaalne järelevalve tuleks tagada kõigi IT-süsteemide, mitte üksnes üleeuroopaliste süsteemide arendustegevuse puhul. Sellega muudetaks kehtivat korda, mille kohaselt peavad liikmesriigid liidu tolliseadustiku artikli 278a lõike 4 alusel esitama riigi tasandi kavandamisteabe kaks korda aastas kuni kriitilise tähtsusega tähtajani, mille jooksul vastavad muudatused riiklikes süsteemides teha tuleb. Lõppkokkuvõttes jääb riiklike komponentide õigeaegne rakendamine liikmesriikide kohustuseks.

5. KOKKUVÕTE JA JÄRELDUSED

Liidu tolliseadustiku tööprogrammi rakendamisel tehakse märgatavaid edusamme. Kasutusele võetud ja täielikult töövalmis elektrooniliste süsteemide arv üha suureneb.

Üksikasjalikum teave iga projekti kavandamise ja seisu kohta on esitatud **koos käesoleva aruandega avaldatavas komisjoni talituste töödokumendis**. Kavandamistöö ja edusammude kokkuvõtlik ülevaade on esitatud joonisel 4.



Joonis 4. Liidu tolliseadustiku tööprogrammiga ette nähtud projektide kavandamine

2021. aastal võis edusammude ja riskide puhul täheldada alljärgnevaid põhijooni.

Komisjon, kõik liikmesriigid ning kõik asjaomased postiettevõtjad ja kiirvedajad võtsid 2021. aastal **edukalt kasutusele ICS2 1. väljalaske**. Süsteemis töödeldakse suurel hulgal andmeid – ligikaudu 10 miljonit sisenemise ülddeklaratsiooni kuus.

Tänavu võeti edukalt kasutusele ka NCTSi 5. etapp ja AES ning üks liikmesriik tagas esimesena nende süsteemide töövalmiduse. Ulatusliku koostööpõhise testimisega vähendatakse ülemineku tehnilise spetsiifikaga seotud riske. Nende projektide eesmärkide saavutamisel on oluline tagada ühine andmete kogumine ja paindlikkus koostöös liikmesriikide ja kauplejatega. Projektid edenevad plaanipäraselt ning liikmesriigid alustasid tehniliste kirjelduste avaldamisega kauplejatele.

Sellegipoolest on komisjoni hinnangul poolte riiklike kavade puhul oluline **risk, et NCTSi 5. etappi ja AESi ei õnnestu õigusaktides ettenähtud tähtajaks nõuetekohaselt kasutusele võtta**. Seepärast kutsus komisjon liikmesriike üles **võtma kõik vajalikud meetmed, et oma kavadega kiiremini edasi liikuda ja vähendada riske** ning seeläbi vältida olukorda, kus kasutuselevõtu ajavahemiku lõppkuupäevast (mil lõppeb üleminekuperiood) ei õnnestu kinni pidada.

Sarnane hoiatus anti **riiklike projektide kohta, mille puhul mõni liikmesriik teatas viivitustest**, eeskätt projektid, mis on seotud kauba sisenemisega ELi. Süsteemide kasutuselevõtt ning ka

väljalaskmine ja täieliku töövalmiduse tagamine kõigile ettevõtjatele peaks aset leidma liidu tolliseadustiku tööprogrammiga ettenähtud kasutuselevõtu ajavahemike jooksul.

Ettevõtjate hinnangul on üleeuroopaline keskse imporditollivormistuse süsteem üks võtmetähtsusega projekte, mis aitab hõlbustada kaubandust kooskõlas liidu tolliseadustikuga. Esimesed liikmesriigid võtavad selle kasutusele 2022. aastal. Kõik liikmesriigid peale ühe teatasid, et suudavad süsteemi kasutusele võtta liidu tolliseadustiku tööprogrammiga ette nähtud kasutuselevõtu ajavahemiku jooksul. Kui aga riiklikes projektides peaks tekkima olulisi viivitusi, võib see omakorda pidurdada edusamme selles liidu tolliseadustiku kohases juhtprojektis. Lähiaastatel on oluline hoolikalt jälgida liikmesriikide tegevuse edenemist.

Edusammude ja riskide hindamisest nähtub jätkuvalt, et õigusaktides ettenähtud tähtaegadest kinnipidamisel esineb probleeme **peamiselt liikmesriikidel**. Liikmesriigid toovad põhjustena välja ressurssidega seotud probleemid, COVID-19 pandeemia mõju, arvukad muud kohustused, mida tollisüsteemidega täita tuleb, ning süsteemide keerukuse ja omavahelise ühendamise. Nagu aruandes on mitmel korral rõhutatud, on kõik liikmesriigid väljendanud valmisolekut kindlaks määrata ja võtta leevendusmeetmeid, et pidada kinni liidu tolliseadustiku tööprogrammiga ette nähtud kavandamistähtaegadest.

Kokkuvõttes **edenevad projektid endiselt enamasti plaanipäraselt ning need on võimalik lõpule viia** vastavalt liidu tolliseadustiku tööprogrammis projektide kohta esitatud ajakavale, **ent kõigepealt tuleb tegeleda riskidega ning võtta kiiremas korras konkreetseid meetmeid, et neile tõhusalt reageerida.** Komisjon võtab kohustuse ka edaspidi toetada, koordineerida ja hoolikalt jälgida liikmesriikide edusamme lähiaastatel ning võtta konkreetseid meetmeid, et tagada riiklike ja ka üleeuroopaliste süsteemide õigeaegne rakendamine.