

EUROOPA MAJANDUSKOMISJON
(UNECE)

TIR-KÄSIRAAMAT



TIR-MÄRKMIKE ALUSEL TOIMUVA RAHVUSVAHELISE KAUBAVEO KONVENTSIOON
(TIR-KONVENTSIOON, 1975)



ÜRO
New York ja Genf, 2007

MÄRKUS

ÜRO peasekretäri juurde hoiule antud TIR-konventsiooni tekst on ainus TIR-konventsiooni autentne tekst. Sellepärast on TIR-konventsiooniosalistel soovitatav võtta oma riiklike õigusaktide aluseks TIR-konventsiooni autentne juriidiline tekst ja mitte käesolev trükis.

Kasutatud määrangud ja käesolevas trükises esitatud materjal ei esinda ÜRO sekretariaadi arvamust riikide juriidilise staatuse, territooriumide, linnade ja maa-alade või nende asutuste ega ka nende piiride muutmise kohta.

TIR-KÄSIRAAMAT ^{*/}

Käesoleva trükise on ette valmistanud ÜRO Euroopa Majanduskomisjon (UNECE) koostöös TIR-sekretariaadiga lähtudes 1975. aasta TIR-konventsiooni halduskomitee taotlusest komitee kuuendal istungjärgul 1983. aasta oktoobris. Komitee otsustas, et tuleks välja anda TIR-käsiraamat, mis sisaldab 1975. aasta TIR-konventsiooni teksti, selle sätete kommentaare ja muud kasulikku teavet nii tollile kui ka vedajatele.

Käesolev TIR-käsiraamatu väljaanne, millega asendatakse 2005 aastal ilmunud väljaannet, on kolmeosaline:

Esimene osa kirjeldab TIR-transiidisüsteemi, selle leviala, eesmärgi ja toimimist ning analüüsib võimalikke arengusuundi tulevikus.

Teine osa sisaldab 1975. aasta TIR-konventsiooni täieliku teksti seisuga **12. august 2006**. Selle osa ülesehitus järgib põhiliselt 1975. aasta TIR-konventsiooni struktuuri. Siiski on konventsiooni III osa lisade 6 ja 7 selgitavad märkused paigutatud konventsiooni artiklite juurde, mida need käsitlevad (erandiks on lisas 6 olevad joonised).

Kommentaariid on samuti paigutatud konventsiooni nende sätete juurde, mida need käsitlevad. TIR-käsiraamatus sisalduvad kommentaarid ei ole 1975. aasta TIR-konventsiooniosalistele juriidiliselt siduvad. Küll aga on need olulised konventsiooni tõlgendamisel, ühtlustamisel ja kohaldamisel, sest nende kaudu avaldatakse 1975. aasta TIR-konventsiooni Halduskomitee ja ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) veondusalaste tolliküsimuste töörühma seisukohti, nagu on iga kommentaari juures osundatud.

Kolmas osa annab teavet 1975. aasta TIR-konventsiooni kohaldamisest, osa sisaldab seoses konventsiooniga vastuvõetud otsuseid ja soovitusi, töökorralduse näiteid, avaldatakse pädeva asutuse ja riikliku garantiühingu vahelise näidisloa- ja lepingu tekst, nagu on sätestatud konventsiooni I osa lisas 9.

^{*/} TIR – *Transports Internationaux Routiers* (pr. k.) – rahvusvahelised maanteeveod.

SISUKORD

1	TIR-transiidisüsteem
1.1	Sissejuhatus
1.1.1	Taust
1.1.2	Geograafiline leviala
1.1.3	TIR-konventsiooni arengulugu
1.1.4	Eesmärgid ja eelised
1.2	Põhimõtted
1.2.1	Maanteesõidukite ja konteinerite heakskiitmine
1.2.2	Rahvusvaheline garantiisüsteem
1.2.3	TIR-märkmik
1.2.4	Tollikontrolli meetmete rahvusvaheline tunnustamine
1.2.5	Kontrollitud juurdepääs TIR-süsteemile
1.3.	Haldusstruktuur
1.3.1	TIR-halduskomitee
1.3.2	TIR-juhatus (TIRExB)
1.3.3	UNECE veondusalaste tolliküsimuste töörühm (WP.30)
1.3.4	TIR-kontaktrühm
1.4	TIR-süsteemi toimimine
1.5	TIR-süsteemi areng tulevikus
1.5.1	TIR-süsteemi ülemaailmne rakendamine
1.5.2	TIR-süsteem ja elektroonne andmetöötlus
1.6	Kokkuvõte
1.7	Teave TIR-süsteemi kohta
1.8	Rahvusvahelise Maanteetranspordi Liidu IRU poolt riiklikele garantiühingutele väljaantavad TIR-märkmikud

1.9	Liitumine 1975. aasta TIR-konventsiooniga ja selle rakendamine
1.9.1	Valitsuse vastutus
1.9.2	Riikliku garantiühingu vastutus.....
1.9.3	Vedaja vastutus
1.9.4	Rahvusvahelise organisatsiooni vastutus (siin: IRU)

2 1975. aasta TIR-konventsioon

2.1	1975. aasta TIR-konventsiooni põhitekst (koos selgitavate märkuste ja kommentaaridega).....
-----	---

2.2	1975. aasta TIR-konventsiooni lisad (koos selgitavate märkuste ja kommentaaridega)
-----	--

Lisa 1	TIR-märkmiku näidis.....
Lisa 2	Eeskiri tehniliste tingimuste kohta, mida kohaldatakse maanteeõidukite suhtes aktsepteerimisel rahvusvaheliseks tollitökendiga veoks
	Lisa 2 joonised
Lisa 3	Tehnilistele tingimustele vastavate maanteeõidukite heakskiitmise kord
Lisa 4	TIR-tunnistuse näidis.....
Lisa 5	TIR-tahvlid.....
Lisa 6	Selgitavad märkused
Lisa 7	Konteinerite heakskiiduga seotud lisa
	I osa ja joonised
	II osa ja lisad
	III osa: Selgitavad märkused ja joonised
Lisa 8	TIR-halduskomitee ja TIR-juhatuse koosseis, ülesanded ja töökord
Lisa 9	TIR-protseduuriga ühinemine.....
	I osa: Ühingutele TIR-märkmiku väljaandmiseks antav luba.....
	II osa: TIR-märkmiku kasutamise luba füüsilistele ja juriidilistele isikutele.....
Lisa 10	Konventsiooniosaliste poolt tagatud teave luba omavatele ühingutele (artikli 42 ter alusel) ja rahvusvahelisele Organisatsioonile (artikli 6.2 bis alusel)

3	1975. aasta TIR-konventsiooni osalised riigid	
4	1975. aasta TIR-konventsiooniga seotud otsused ja soovitused.....	
	Otsus nr 49	
5	Töökorralduse näiteid.....	
5.1	Sissejuhatus	
5.2	TIR-veoetapi lõppemise protseduur.....	
5.3	TIR-veoetapi lõpetamise protseduur	
5.4	Päringuprotseduur	
5.5	Dokumendid, mille alusel tõendatakse protseduuri lõpetamata jätmist (loetelu)	
5.6	Muu teave ja dokumendid, mida vahetolliasutused võivad peale TIR-märkmiku TIR-veol nõuda	
5.7	Soovitused riiklike pädevate asutuste ja riiklike garantiühingute Omavaheliseks teabevahetuseks	
6	Garantiühingule TIR-märkmike väljastamiseks ja käendajana tegutsemiseks antava loa näidis ning näidisleping.....	
6.1	Garantiühingu TIR-märkmike väljastamisloa näidis	
6.2	Näidisleping	
7.	Nõuetekohaselt täidetud TIR-märkmiku näidis	

1 TIR-TRANSIIDISÜSTEEM

1.1 SISSEJUHATUS

1.1.1 TAUST

ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) algatusel 1975. aasta novembris kokku kutsutud ülevaatekonverentsil esitati TIR-konventsioon, mis jõustus 1978. aastal. Sellest ajast alates on TIR-konventsioon tõendanud, et see on rahvusvaheliste kaubaveo konventsioonide hulgas edukaim ja seni ainus toimiv universaalne tolli transiidisüsteem*. TIR-konventsiooni põhimõte ja selle transiidirežiim on aluseks mitmele regionaalsele transiidisüsteemile ja on seega otseselt või kaudselt soodustanud rahvusvahelist kaubavedu, eriti maanteel, ning mitte üksnes Euroopas ja Lähis-Idas, vaid ka mujal maailmas nagu Aafrikas ja Ladina - Ameerikas.

Kõik, kes on reisinud Euroopa teedel, teavad sinivalgeid TIR-tahvleid tuhandetel TIR-transiidisüsteemi kasutataval veoautodel ja poolhaagistel. Selline tahvel tähendab veokijuhile, vedajale ja tarnijale kiiret ja tõhusat rahvusvahelist kaubavedu maanteel.

Töö TIR-transiidisüsteemiga algas ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) juhtimisel veidi pärast II maailmasõda. Esimene TIR-leping sõlmiti 1949. aastal mõnede Euroopa riikide vahel. Selle piiratud süsteemi edu ajendas pidama läbirääkimisi TIR-konventsiooni üle, mille UNECE Sisemaatranspordi Komitee võttis vastu 1959. aastal ja jõustus 1960. aastal. See esimene TIR-konventsioon vaadati uuesti läbi 1975. aastal, et võtta arvesse praktilisi kogemusi süsteemi toimimisel, tehnika arengut ja muutunud tolli- ja veoeskirju.

Süsteemi toimimise esimese kümne–viieteistkümne aasta jooksul saadud kogemusi kasutati TIR-süsteemi tõhustamiseks, lihtsustamiseks ja samal ajal tolli nõuetele turvalisemaks muutmisel. Esialgse TIR-süsteemi uuendamise teiseks põhjuseks oli uute veovahendite – merekonteinerite – kasutuselevõtmine 1960-ndatel aastatel. Varsti pärast seda võeti maantee- /raudteeveo edendamiseks kasutusele Euroopa raudteedel tuntud maismaakonteinerid ja vahetatavad kered. Sellised uued kombineeritud või multimodaalsed veotehnoloogiad ajendasid aktsepteerima konteinerit kui tolli nõuetele vastavat turvalist laadimisüksust. Ühtlasi tähendas see, et TIR-režiimi alusel kaubavedu ei toimu enam üksnes maanteel, vaid seda laiendati ka raudteel, siseveeteedel ja isegi meritsi toimuvale kaubaveole, kui vähemalt üks veotapp toimub maanteel.

Uue konventsiooni jõustumisega lõpetati ja asendati vana, 1959. aasta konventsioon. Kuid eelmine konventsioon on mitmel põhjusel ikkagi kehtiv, üheks põhjuseks on, et vana konventsiooni üks osalistest (Jaapan) pole veel liitunud 1975. aasta TIR-konventsiooniga.

1.1.2 GEOGRAAFILINE LEVIALA

TIR-konventsioon osutus üheks tõhusaimaks ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) eestvõttel ette valmistatud rahvusvaheliseks dokumendiks. Tänapäevaks on konventsiooniosalisi 67, Euroopa Ühendus sealhulgas. Konventsiooniga on hõlmatud kogu Euroopa, see ulatub Põhja-Aafrikasse ja Lähis-Itta. Aasia riike on sellise laiahaardelise tolli transiidisüsteemi soodustustest teavitatud ja nende huvist võib järeldada, et lähitulevikus võivad ka Aasia riigid TIR-konventsiooniga liituda. Juba praegu on konventsiooniosalisteks Ameerika Ühendriigid ja Kanada, Lõuna-Ameerikast aga Tšiili ja Uruguai (vt ka TIR-käsiraamatu 3. jagu).

TIR-süsteemi edukuse üle võib otsustada aastas välja antavate TIR-märkmike arvu põhjal. Kui 1952. aastal anti välja vaid napilt üle 3000 TIR-märkmiku, hakkas see arv pidevalt kasvama, jõudes 1960. aastal 100 000-ni; aastal 1970 oli neid 800 000. 1970-ndatel ja 1980-ndatel aastatel oli TIR-märkmike ligikaudne arv vahemikus 500 000–900 000. Seda võib põhjendada Euroopa Ühenduse laienemisega, kus oma territooriumil kohaldatakse ühenduse transiidisüsteemi. Seega, TIR-märkmikku ei saa kasutada liikmesriikide omavahelisel transiitveol.

Ida- ja Lääne-Euroopa vahelise kaubavahetuse tihenemisel, eriti alates 1989. aastast ja seoses vastava rahvusvahelise maanteekaubaveo mahu tohutu kasvuga, ületas 1992. aastal väljaantud TIR-märkmike arv miljoni, ja see arv on praegu (2006) 3,6 miljonit, seega alustatakse päevas rohkem kui 55 riigis ligi 10 000 TIR-vedu ja päevas toimub tublisti üle 50 000 TIR-piiriületusprotseduuri. Riiklikult tolliasutuselt TIR-märkmiku kasutamise loa saanud veottevõtteid on üle 38 000 (täpsema teabe saamiseks vt ka TIR-käsiraamatu jaotis 1.8).

Mitme Kesk-Euroopa riigi liitumine Euroopa Ühendusega 2004 aastal ei ole siiani kaasa toonud Euroopa osas TIR-vedude vähenemist. Tulevikus prognoositakse TIR-vedude arvu kasvu Lähis-Itta ja Aasia riikidesse ning nende riikide sees.

TIR-transiidisüsteemi levimist võib seletada TIR- režiimi eripäraga, mis pakub nii vedajatele kui ka tollile lihtsat, paindlikku, tasuvat ja turvalist tollirežiimi üle piiride kulgeval rahvusvahelisel kaubaveol.

1.1.3 TIR-KONVENTSIOONI ARENGULUGU

1975. aastast alates on TIR-konventsiooni muudetud üle kahekümne seitsme korra. 1995. aastal alustas UNECE veondusalaste tolliküsimuste töörühm (WP.30), teetatuna mitmest ekspertide rühmast TIR süsteemi põhjalikku läbivaatamist

1997. aastal lõpetati edukalt TIR-süsteemi läbivaatamise I järk ja muudatused jõustusid kõigis TIR-konventsiooni ühinenud riikides 17. veebruaril 1999. Muudatused käsitlesid vedajate juurdepääsu reguleerimist TIR-süsteemi juurde, riiklike TIR-märkmike väljaandmist ja garantiühinguid, samuti TIR-märkmike tsentraliseeritud trükkimise ja jaotamise eest vastutavat rahvusvahelist organisatsiooni. I järgu ajal peeti silmas ka rahvusvahelise garantiisüsteemi toimimise selgust ja loodi valitsustevaheline järelevalveüksus – TIR-juhatus (TIRExB).

Teine TIR-konventsiooni muudatuste kogum (II järk) jõustus 12. mail 2002. Selles sätestatakse selgelt ja üheselt nii tolli, vedajate kui ka rahvusvahelise organisatsiooni juriidiline ja haldusvastutus, sellest kuupäevast alates vastutab ka rahvusvaheline organisatsioon rahvusvahelise garantiisüsteemi tõhusa korralduse ja toimimise eest.

Aastal 2000 algas TIR-süsteemi läbivaatamise III järk, eesmärgiga anda *inter alia [muu hulgas]* kasutusluba nüüdisaegse elektroonse andmetöötluse süsteemi mehhanismidele, seejuures TIR-süsteemi põhiolemust ja värskest uuendatud juriidilist ja haldusstruktuuri muutmata.

Viimased muudatused, mis jõustusid 12.augustil 2006, kehtestavad rahvusvahelise kontrollisüsteemi kasutusele võtmise sihttolliasutuses TIR-veoetapi lõpetamisel esitatavate TIR-märkmike kõikidele andmetele, mis on edastatud tolli poolt ja on kätte saadavad garantiühingutele ja tollile. Rahvusvaheline kontrollisüsteemi täidab olulist rolli transpordiettevõtete ja garantiiketi jaoks TIR-süsteemi riskihindamise läbi viimisel ning lihtsustab tollil TIR-veoetapi lõppemiseks vajalike päringuprotseduuride teostamist.

TIR läbivaatamise protsessi tulemusena võib järeldada, et TIR-režiim on saavutanud taseme, mis vastab tõhusa transpordi ja kaubanduse ning tolliprotseduuride tulevikunõutele. Samal ajal annab läbivaadatud TIR-konventsioon valitsusele kontrollimise, turvalisuse ja vajaduse korral ka sekkumisvõimaluse, et tagada nüüdisaegsele veondusele ja kaubandusele eluliselt vajalik tõhus tolli transiidiprotseduur.

1.1.4 EESMÄRGID JA EELISED

Tollisüsteemid on kavandatud hõlbustamiseks võimalikult suuremal määral kaupade liikumist rahvusvahelises kaubanduses tollitõkendite all ja kindlustamiseks nõutud tollitagatist ning garantiisid transiitriikidele. Sellise süsteemi rahuldavaks toimimiseks on vajalik, et kõik kaasnevad formaalsused ei oleks liiga koormavad tolli-

ametnikele ega liiga keerulised veokorraldajatele ja nende esindajatele. Seepärast peab olema saavutatud tasakaal ühelt poolt tollivõimude nõuete ja teiselt poolt veokorraldajate vajaduste vahel.

Kui kaubad läbivad rahvusvahelise maanteeveo kestel mitme riigi territooriumi, rakendavad tolliametnikud harilikult igas riigis oma kontrollisüsteemi ja protseduure. Need on igas riigis erinevad, kuid sisaldavad sageli veose inspekteerimist igal riigipiiril ja riiklike tagatisnõuet (tagatis, võlakiri, tollimaksu deposiit, jne), et katta riigi territooriumit läbival veosel võimalikke riskimakse. Igas transiidiriigis kohaldatud meetmed nõuavad suuri kulutusi, põhjustavad viivitusi ja häireid rahvusvahelises kaubaveos.

TIR-süsteem loodi selleks, et vähendada veokorraldajate tekkivaid raskusi, samal ajal võimaldades tollile rahvusvahelist kontrollisüsteemi, mis asendaks traditsioonilisi riiklikke protseduure, kuna kaitseb tõhusalt tollituluseid igas riigis, kust kaup läbi toimetatakse.

(a) Kasu tollile

TIR-süsteemi ilmne kasu tollile avaldub seoses tollikontrolli meetmetega piiril, sest vähenevad tavanõuded riiklikele transiidiprotseduuride. Samal ajal säästab süsteem transiitriikides füüsiliseks kontrollimiseks – väljaarvatud tollitõkendite ja kaubaruumi või konteineri välisvaatluseks – ettenähtud kallist inimtööd ja seadmeid. Seega kaob ka vajadus opereerida riiklike tagatiste ja riiklike dokumentatsiooni süsteemidega.

Peale selle tekivad eelised asjaolust, et rahvusvaheline transiit toimub ühe transiididokumendi, TIR-märkmiku alusel, millega väheneb risk esitada tollile ebatäpset teavet.

Kahtluste korral on tollil õigus igal ajal tollitõkenditega suletud kaup läbi vaadata ja vajaduse korral katkestada TIR-vedu ja/või rakendada kohaseid meetmeid riiklike seaduste alusel. Arvestades TIR-konventsiooni sätete rangust ning tolli- ja vedajate huvitatust nende kohaldamisel, peaksid taolised sekkumised jääma erandlikuks. Toll võib seetõttu vähendada rutiinseid haldusprotseduure miinimumini ja suunata oma piiratud ressursid riski hindamisel ja tolliteabe alusel tehtavale erikontrollile.

TIR-juhatuse (TIRExB) kui valitsustevahelise asutuse ülesanne on tagada, et kõik TIR-protseduuris osalejad kohaldaksid konventsiooni sätteid adekvaatselt. TIR-konventsiooni rahvusvahelisel tasemel kohaldamise raskuste korral võivad tollivõimud juhiste ja toe saamiseks pöörduda TIR-juhatusse. TIR-juhatuse on konventsiooniosaliste käsutuses ka tolli- ja muu teabe vahetuse koordineerimisel ja arendamisel.

(b) Kasu veondusele

TIR-konventsiooni kasu kaubandusele ja veondusele on samuti ilmne. Kaupa saab vedada üle riigipiiride tollipoolse minimaalse sekkumisega. Seniste takistuste vä-

hendamisega rahvusvahelistel vedudel soodustab TIR-süsteem rahvusvahelise kaubanduse arengut. Viivituste vähendamisega transiidil säästetakse märkimisväärselt veokulutusi.

TIR-konventsioon võimaldab rahvusvahelise garantiiketi kaudu suhteliselt lihtsat juurdepääsu vajalikele tagatistele, mis on *sine qua non* [vältimatu tingimus] veondu- ses ja kaubanduses tolli transiidisüsteemi eeliste kasutamisel.

Lõpuks, vähendades tollikontrollist tingitud takistusi rahvusvahelisel maantee- kaubaveol, on eksportijatel-importijatel lihtsam valida oma vajadustele kõige sobivamat veoliiki.

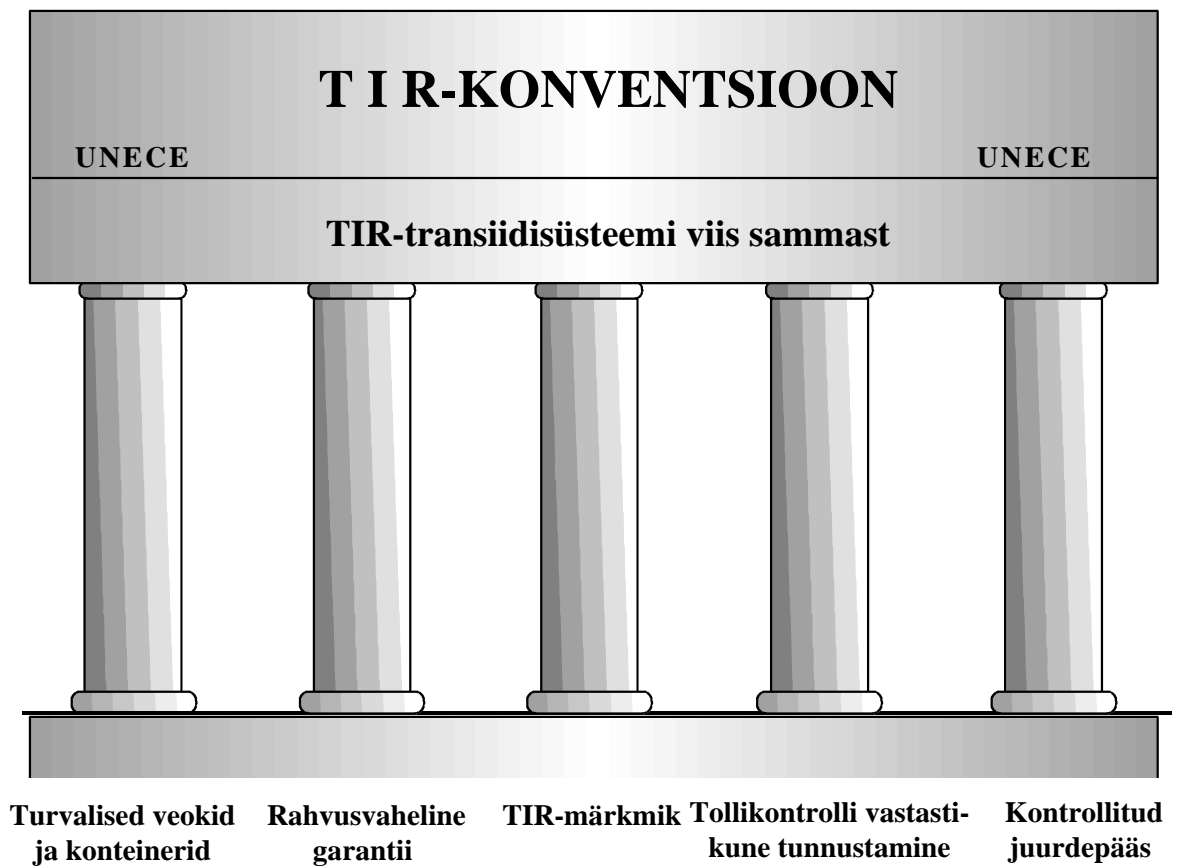
1.2 PÕHIMÕTTED

Järgnevalt on esitatud 1975. aasta TIR-konventsiooniga sätestatud TIR-transiidirežiimi põhialused. Näidatakse süsteemi lihtsusest ja tõhususest tulenevaid plusse nii veokorraldajatele kui ka tollile.

Tagamaks minimaalset vahelesegamist kaupade liikumisel ja kindlustamaks tollivõimudele maksimaalset garantiid kõigis transiitmaades, sisaldab TIR-režiim viis põhinõuet – TIR-transiidisüsteemi viis sammast (vt ka joonis 1):

- (1) Kaupa tuleb vedada turvalistes veokites või konteinerites;
 - (2) Riskimaksud peavad kogu teekonna vältel olema kaetud rahvusvaheliselt kehtivate tagatisega;
 - (3) Kaubaga peab kaasas olema rahvusvaheliselt tunnustatud tollidokument (TIR-märkmik), mida alustati lähteriigis ja mille ülesanne on täita tollikontrolli dokumendi osa nii lähteriigis, transiitriigis ja sihtriigis;
 - (4) Lähteriigis rakendatud tollikontrolli meetmeid tuleb tunnustada kõigis transiitriikides ja sihtriikides;
 - (5) Juurdepääs TIR-protseduurile
 - rahvuslikele assotsiatsioonidele TIR-märkmike väljaandmiseks ja
 - füüsilistele ja juriidilistele isikutele TIR-märkmike kasutamiseks.Vastava loa annab pädev riiklik asutus.
-

Joonis 1: TIR-süsteemi põhimõtted



1.2.1 MAANTEESÕIDUKITE JA KONTEINERITE HEAKSKIITMINE

TIR-konventsioonis on kindlaks määratud turvalisuse nõue, et kaupa tuleb vedada konteineris või maanteesõidukites, mille kaubaruum on ehitatud nii, et tollitõkendite paigaldamise järel sinna ligi ei pääse ja iga tollitõkendite rikkumine oleks selgelt nähtav.

Sel eesmärgil on konventsioonis sätestatud konstruktsioonide standardid ja nende heakskiitmise protseduurid. Kaupu võib vedada TIR-märkmiku katte all ainult siis, kui maanteesõiduki kaubaruum või konteiner on heaks kiidetud vastavuses nende nõuetega. Kui konteiner või kaubaruum vastab konventsioonis sätestatud nõuetele, siis asjakohane riiklik kinnitav või kontrolliv asutus annab maanteesõiduki või konteineri kohta välja nn TIR-tunnistuse. Põhimõtteliselt peavad kõik TIR-konventsiooniosalised selliseid tunnistusi tunnustama.

Kui riiklik kinnitav või kontrolliv asutus kahtleb, kas tootjate pakutud uus konstruktsioon vastab TIR-konventsiooni tehniliste nõuetele, võib selles küsimuses seisukoha saamiseks pöörduda oma riigi ametkondade kaudu TIR-juhatuse, TIR-sekretariaadi, TIR-halduskomitee või UNECE veondusalaste tolliküsimuste töörühma (WP.30) poole. UNECE töörühm või TIR-halduskomitee saadab oma kommentaari, või kui on tegemist suurema või laialtlevinud uue konstruktsiooniga, mida TIR-konventsioonis veel ei käsitleta, siis valmistab ette konventsiooni muutmise ettepaneku.

1.2.2 RAHVUSVAHELINE GARANTIISÜSTEEM

TIR-transiidirežiimi teine põhielement [*teine samm*] on rahvusvaheline garantiisüsteem. Süsteem loodi selleks, et transiitveo riskimaksud oleksid alati kaetud rahvuslike garantiühingute poolt juhul, kui TIR-veo korraldajat ise ei saa vastutusele võtta.

TIR-garantiisüsteem toimib lihtsalt. Iga rahvuslik garantiühing, kes konkreetses riigis esindab veonduse huve ja kel on selleks olemas riigi tolli luba, tagab selles riigis tolli- ja muude maksude tasumise, mida võidakse sisse nõuda TIR-veol tollieeskirjade eiramise korral. Selline rahvuslik garantiühing tagab seega kohalike ja välismaiste vedajate tolli- ja muude maksude tasumise TIR-märkmiku alusel, mis on välja antud selle või mõne teise riigi garantiiasutuse poolt.

Seetõttu saab iga riik kasu kõigist oma territooriumil toimuvatest TIR-vedudest, oma territooriumil esitatud tagatisest. Riigis on alati olemas n.ö partner, kelle poole eeskirjade eiramise korral võib toll pöörduda, sõltumata sellest, kas eirajaks oli oma riigi või välismaine vedaja. TIR-transiidisüsteemi võib seega käsitleda riiklike transiidietappide jadana, mis tugineb pigem rahvusvahelistele kui riiklikele tagatistele. Kuid tagatiste määramise aluseks on riiklikud õigusaktid, mida harilikult märgitakse riigi tolli ja rahvusliku garantiühingu vahelises lepingus (näidisleping on TIR-käsiraamatu 6. jaos).

Rahvuslikud garantiühingud moodustavad koos garantiiketi, mis ühendab kõiki TIR-konventsiooniga ühinenud riike. Seni ainsat ja edukalt toimivat garantiiketti haldab Rahvusvaheline Maanteedtranspordi Liit (IRU) Genfis (Šveits), mis on ülemaailmne maanteedtranspordi vedajate huve esindav valitsusväline organisatsioon. Garantiiketti toetavad mitmed suured rahvusvahelised kindlustusettevõtted ja seda kontrollib TIR-juhatuse (TIRExB).

Tollieeskirjade eiramisel peaks toll enne garantiühingu poole pöördumist nõudma võla tasumist võimaluse korral otseselt vastutavalt isikult/isikutelt. Tagatise nõudega (näiteks otseselt vastutava isiku/vastutavate isikute pankroti tõttu) pöördub toll alati selle riigi garantiühingu poole, kus tollieeskirjade eiramine toimus, nii et küsimuse saaks lahendada samas riigis, siseriiklike seaduste järgi. Garantiühing taotleb aga rahvusvahelise garantiiketi kaudu oma kulutuste hüvitamist.

Tagatissumma limiit määratakse igas riigis eraldi. Maksimaalne soovitatav summanõue igalt riiklikult garantiühingult on praegu iga TIR-märkmiku eest kuni 50 000 USA dollarit (200 000 USA dollarit tubaka/alkoholi TIR-märkmik).

1.2.3 TIR-MÄRKMİK

TIR-märkmik, rahvusvaheline tollidokument, moodustab TIR-süsteemi selgroo ja ühtlasi tõendab rahvusvahelise tagatise olemasolu TIR-süsteemis veetava kauba puhul.

TIR-juhatuse (TIRExB) kontrolli olev Rahvusvaheline Maanteedtranspordi Liit IRU on praegu ainus rahvusvaheline organisatsioon, kellel on õigus TIR-märkmikke tsentraalselt trükkida ja jaotada rahvuslikele garantiühingutele TIR-halduskomitee poolt kinnitatud lepingulistes kohustustes sätestatud tingimused. Iga rahvuslik garantiühing väljastab omakorda TIR-märkmikke oma riigi vedajatele vedaja ja ühingu vahel sõlmitud kohustuste deklaratsiooni tingimuste alusel.

TIR-märkmiku kaas ja selle vahel kahest komplektist koosnev maksekviitungite ning lõigendite seeria täidab tollikontrolli ja tagatiste süsteemi toimimise seisukohalt TIR-märkmiku põhifunktsiooni. Igas TIR-veoetapi toimumise riigis kasutatakse kahest maksekviitungist ja kahest lõigendist koosnevat komplekti.

Esitades kehtiva TIR-märkmiku, milles on rahvusvahelise organisatsiooni ja märkmikku väljaandva ühingu nimetus, tempel ja allkirjad ning mille on vedaja nõuete kohaselt täitnud, on see iseenesest tõendus tagatise olemasolu ja selle kehtivuse kohta. TIR-märkmik jääb kehtivaks TIR-veo lõpetamiseni viimases sihttolliasutuses, eeldades, et märkmik võeti kasutusele lähtetolliasutuses väljaandva ühingu poolt ettenähtud ajal.

1.2.4 TOLLIKONTROLI MEETMETE RAHVUSVAHELINE TUNNUSTAMINE

Neljandaks TIR-transiidisüsteemi elemendiks [*sambaks*] on põhimõte, et lähteriigis rakendatud tollikontrolli meetmeid tuleks tunnustada nii transiit- kui ka sihtriikides.

Sellest põhimõttest lähtudes TIR-transiidiprotseduuri alusel ja tollitõkendiga suletud maantesõiduki kaubaruumis või konteineris veetavat kaupa üldjuhul vahetolliasutustes ei kontrollita ning selles seisnebki TIR-süsteemi eelis vedajatele. See aga ei välista tolliasutuste õigust teha pistelist kontrolli, kui kahtlustatakse tollieeskirjade eiramist, kuid mõistagi peaksid sellised kontrollimised – isegi konventsioonis on nii sätestatud – olema erandlikud.

Selline vedajate seas hinnatud protseduur tähendab, et lähtetolliasutuses tehtud kontrolli on tunnustatakse kõigis tolliasutustes kogu TIR-transiidi jooksul. Sel põhjusel ja et TIR-süsteemi saaks kõigis asjassepuutuvates tolliasutustes usaldusväärseks pidada, on lähtetolliasutusel otsustav roll.

Seetõttu on oluline, et lähtetolliasutuse tollikontroll oleks range ja täielik, kuna kogu TIR-transiidiprotseduuredasine täitmine toetub sellele. Lähtetolliasutus peab enne tollitõkendite paigaldamist kontrollima ka maantesõiduki kaubaruumi või konteinerit või plaatidega kaubaruumi ja konteineri korral kontrollima plaatide ja nende kinnituste seisukorda, sest sellist sisseseadet pole TIR-tunnistusel näidatud.

1.2.5 KONTROLLITUD JUURDEPÄÄS TIR-SÜSTEEMILE

TIR-läbivaatamise I järgus, 1999. aastal, tehti TIR-konventsiooni rida muudatusi, määrates kindlaks lisanõuded ja veonduse kohustused TIR-süsteemi kasutamisel. Need meetmed juurutati süsteemi kaitseks rahvusvaheliselt organiseeritud kuritegevuse pektusekatsete vastu.

Konventsiooni uues lisas 9 sätestatakse TIR-märkmike välja andmise loa miinimumtingimused ja nõuded riiklikule pädevale asutustele (tavaliselt toll) (sellise loa üksikasju võib täpsustada kirjaliku lepinguga või riikliku määrusega). Lisaks kaubanduse nõuetele, mida võib esitada rahvusvaheline organisatsioon (s.o IRU), nähakse läbivaadatud konventsioonis ette, et rahvuslik ühing võib saada loa, kui ühing on töötanud vähemalt ühe aasta, on maksevõimeline, tal on kogemustega töötajad ning puuduvad tõsisemad või korduvad tolli- ja maksuseaduste rikkumised. Ühing peab sõlmima kirjaliku lepingu pädeva asutusega riigis, kus ühing on loodud ning oma kõigi võimalike kohustuste korral peab *inter alia* [*muu hulgas*] tõendama riikliku tolliasutuse ees tagatise katte olemasolu (loa näidisleping on TIR-käsiraamatu 6. jaos).

Konventsiooni uude lisasse 9 on lisatud ka nõue, et toll peab kontrollima kõigi kasutajate, s.o vedajate, juurdepääsu TIR-süsteemile. Konventsioonis sätestatud minimaalsete tingimuste ja nõuete hulgas on: maksujõulisus, tõsiste või korduvate tolli- ja maksuseaduste rikkumiste puudumine ja kirjaliku vedaja kohustuste deklaratsiooni esitamine TIR-märkmikke väljastavale rahvuslikule ühingule. Teavet kõigist vedajatest, kellel on luba kasutada TIR-märkmikke, säilitatakse tsentraalselt TIR-juhatuse (TIRExB) poolt hallatavas rahvusvahelises TIR-andmebaasis (ITDB – *International TIR Data Bank*) Genfis, kasutades ainuidentifitseerimise (ID) koodide süsteemi. Registreeritakse ka kõik loa tühistamised tolli poolt ja samuti süsteemist kõrvaldamine konventsiooni artikli 38 alusel.

1.3 HALDUSSTRUKTUUR

1975. aasta TIR-konventsioon on uusim nüüdisaegne rahvusvaheline tollikonventsioon. See toimib tõhusalt, vaid üksikud ebaselgetest ja ebamäärastest sätetest ning erinevast tõlgendusest tulenevad õigustülid väljaarvatud.

Konventsiooni tõrgeteta toimimise põhjuseid on mitmeid, neist üks on osaliste endi, nii vedajate kui ka tolli huvitatus süsteemi käigus hoida, sest sellega hoitakse kokku kõigi asjaosaliste aega ja raha.

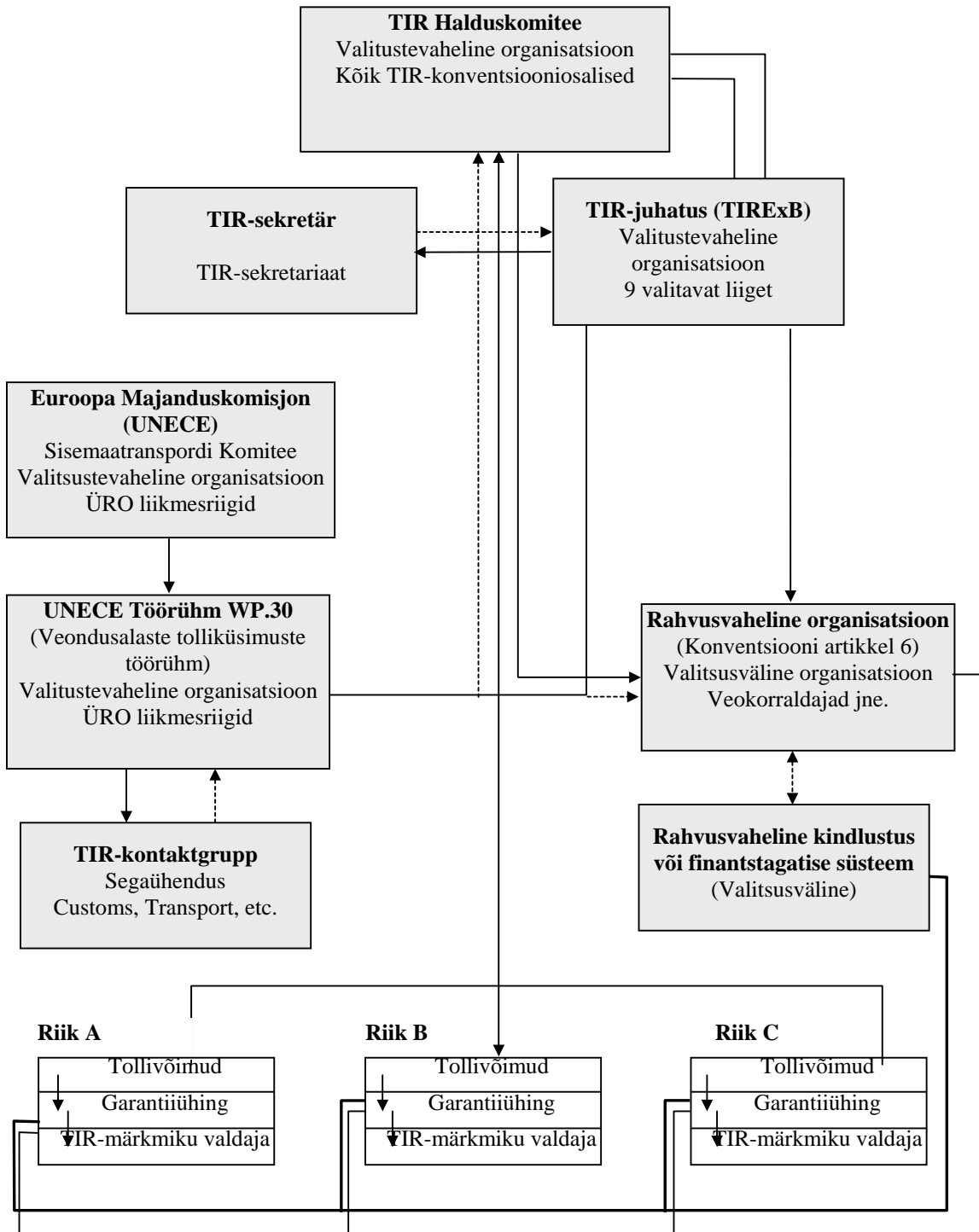
Teiseks põhjuseks on asjaolu, et TIR-konventsiooni koostajad on selle juurde selgitavate märkuste lisamisega juriidilist teksti juba mõnel määral tõlgendanud. Need selgitavad märkused konventsiooni lisas 6 moodustavad konventsiooni lahutamatu osa. Neis tõlgendatakse konventsiooni ja selle lisade mõningaid sätteid ning antakse soovitusi TIR-süsteemi igapäevatööks. Selgitavate märkustega ei muudeta konventsiooni sätteid, vaid täpsustatakse selle sisu, tähendust ja kasutusala.

Tänapäeva tehnoloogilised muudatused toimuvad väga kiiresti ja konventsiooni loomise aegne, 1975. aasta tehnika tase ei tarvitse praegu kasutusel olla. Peale tollitehnika puudutavad muudatused ka veokite ja konteinerite tootjaid ja salakaubaveo tehnilisi vahendeid. Lisaks muutub salakaup, eriti narkootikumid, üha kallimaks, salakaubavedajate tulud suurenevad hüppeliselt, millega kaasnevad üha keerukamad salakaubaveo tehnilised võtted. Neid arengusuundi arvesse võttes tuleb TIR-süsteemi ja TIR-konventsiooni kui selle juriidilist alust pidevalt uuendada. See ülesanne on usaldatud TIR-halduskomiteele, TIR-juhatusele (TIRExB) ja ÜRO Euroopa Majanduskomisjonile (UNECE) Genfis.

Ülevaade TIR-konventsiooni haldusstruktuurist on skeemil 2.

Ülevaade põhimeetmetest, mida peavad rakendama kõik TIR-süsteemi osalised – valitsused, riiklikud garantiühingud, vedajad ja rahvusvahelised organisatsioonid – et kinni pidada ja kohaldada TIR-konventsiooni sätteid, on esitatud TIR-käsiraamatu jaotises 1.9.

Joonis 2: TIR-süsteemi haldusstruktuur



- Otsus või kinnitamine
- - - - Soovitus või konsultatsioon
- Rahvusvahelise kindlustuse või tagatise finantsüsteem

1.3.1 TIR-HALDUSKOMITEE

Halduskomitee, mille koosseisus on kõigi konventsiooniosaliste riikide esindajad, on konventsiooni järgi kõige kõrgemalseisev asutus. Halduskomitee koguneb tavaliselt kaks korda aastas, kevadel ja sügisel Genfis ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni UNECE eestvõttel, et kinnitada konventsiooni muudatused ning anda riikidele, pädevatele asutustele ja asjakohastele rahvusvahelistele organisatsioonidele võimalus süsteemi töö kohta arvamusi vahetada. Tänaeni on vastu võetud üle kahekümne TIR-konventsiooni muudatuse ning komitee on heaks kiitnud mitmeid otsuseid, soovitusi ja kommentaare.

1.3.2 TIR-JUHATUS (TIREXB)

Konventsiooniosalised moodustasid 1999. aastal konventsiooni juurde TIR-juhatuse (TIRExB). Selle ülesandeks on suurendada tolli rahvusvahelist koostööd TIR-konventsiooni kohaldamisel ning kontrollida ja abistada TIR-süsteemi ja rahvusvahelise garantiisüsteemi rakendamisel. TIR-juhatuse koosseis koosneb 9 liikmest, kes valitakse konventsiooniosaliste riikide valitsuste poolt võimekuse järgi kaheaastaseks ametiajaks.

TIR-juhatuse ülesandeks on *inter alia* [muu hulgas] volitatud kontrollima TIR-märkmike tsentraliseeritud trükkimist ja jaotamist, rahvusvahelise garantii- ja kindlustussüsteemi tööd ning koordineerima ja arendama tolliteabe vahetust tolli ja muude riigiasutuste vahel.

TIR-juhatuse otsuseid viib ellu TIR-sekretär, keda abistab TIR-sekretariaat. TIR-sekretär on ÜRO Euroopa majanduskomisjoni UNECE sekretariaadi liige.

TIR-juhatuse tööd on seni finantseeritud iga väljaantava TIR-märkmiku maksudelt.

1.3.3 UNECE VEONDUSALASTE TOLLIKÜSIMUSTE TÖÖRÜHM (WP.30)

TIR-halduskomitee tööd toetab ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) veondusalaste tolliküsimuste töörühm (WP.30), mis koguneb Genfi kaheks–kolmeks istungiks aastas, tavaliselt ühenduses TIR-halduskomitee istungitega. Osalemine töörühma töös on kõigile ÜRO liikmesriikidele ja huvitatud rahvusvahelistele organisatsioonidele avatud.

Töörühm võtab pidevalt vastu kommentaare konventsiooni sätete kohta. Need kommentaarid pole konventsiooniosalistele juriidiliselt siduvad nagu on konventsiooni artiklid ja selgitavad märkused. Kuid nende tähtsus seisneb TIR-konventsiooni tõlgendamises, harmoneerimises ja selle kohaldamises, sest nende kaudu avaldub öörühma arvamuse konsensus, töörühmas on esindajad enamikust konventsiooniosalistest riikidest ja TIR-süsteemi põhikasutajad (töörühma poolt vastuvõetud kommentaarid edastatakse tavaliselt TIR-halduskomiteele läbivaatamiseks ja kinnitamiseks).

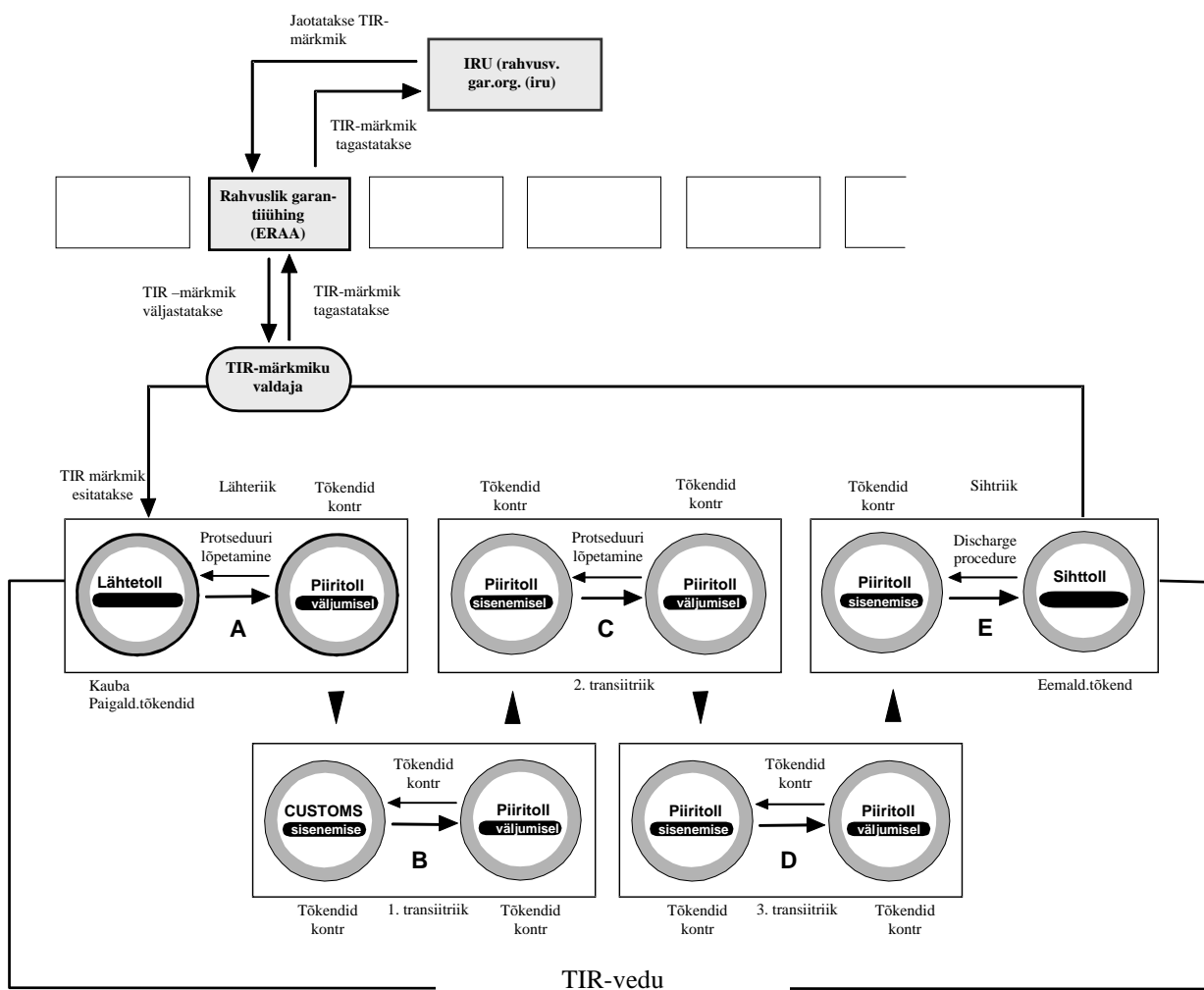
1.3.4 TIR-KONTAKTRÜHM

ÜRO Majanduskomisjoni UNECE veondusalaste tolliküsimuste töörühm (WP.30) asutas oktoobris 1994 TIR-kontaktühma, et luua UNECE liikmesvalitsustele, TIR-konventsiooniosalistele ja asjakohastele valitsusvälistele organisatsioonidele nõuandeorgan kiirreageerimiseks seoses TIR-süsteemi rakendamisel tekkivate uute probleemidega ning luua rahvusvaheliselt harmoneeritud lähenemisviis TIR-konventsiooni rakendamisele riiklikul tasandil. TIR-kontaktühm annab vahetult aru UNECE veondusalaste tolliküsimuste töörühmale (WP.30) ja teda teenindab UNECE sekretariaat.

1.4 TIR-SÜSTEEMI TOIMIMINE

Skemaatiliselt kujutatud protseduurid näitavad TIR-süsteemi tegelikku toimimist, kus erilist tähelepanu pööratakse tollikontrolli protseduuridele (vt ka joonis 3).

Joonis 3: TIR-süsteemi toimimine



Lähtetolliasutuses – tolliasutuses, kus tavaliselt toimub ekspordiformaalsuste täitmine – kontrollib toll kaubasaadetist vedaja poolt täidetud TIR-märkmiku (kaubamanifesti) teabe põhjal. Toll paigaldab kaubaruumile tollitõkendid, märgib selle TIR-märkmikku, säilitab ühe lehe (valge kviitungi) ja täidab asjakohase lõigendi. TIR-märkmik tagastatakse vedajale, kes alustab transiiti. Riigist väljumise tolliasutuses kontrollib toll tollitõkendeid, eemaldab TIR-märkmikust teise lehe (roheline kviitungi) ja täidab vastava lõigendi. Veok võib riigist lahkuda. Tolli poolt täidetud lõigendid on vedajale tõendusks, et TIR-veoetapp selles riigis on lõppenud.

Toll võib seejärel jätkata TIR-veoetappide lõpetamist; s.t toll kinnitab, et TIR-etapp on järgmise protseduuri alusel nõuetekohaselt lõpetatud (kuigi muid protseduure, sealhulgas, elektroonseid vahendeid või keskasutust võib samuti kasutada): väljumistolliasutus (s.t piiritolliasutus) saadab eraldatud kviitungi (roheline kviitungi) lähtetolliasutusse. Viimane võrdleb saadud lehte esialgsega. Kui väljumistolliasutuse poolt proteste ega piiranguid ei ole, võib TIR-etapi tolli poolt lõpetada.

Kui väljumistolliasutuse poolt eraldatud lehel on piirangud, või kui see leht ei laeku lähtetolliasutusse, või kui tollil on mõned muud põhjused TIR-veo kohta küsimuste esitamiseks, algatatakse sisepäring. Vedajat ja ka asjakohast rahvuslikku garantiühingut teavitatakse samuti, et TIR-veoetapi lõpetamine on tingimisi kinnitatud, või seda üldse ei kinnitatud või on muid kahtlusi seoses TIR-veoga ning toll nõuab selgitusi. Kui selgitused tolli ei rahulda, kohaldab toll võlguolevate tolli- ja muude maksude määramisel TIR-konventsiooni ja riiklike õigusaktide sätteid. Kui neid makse pole võimalik otseselt maksuvõlglaselt /-võlglastelt sisse nõuda, soovib toll garantiühingul vajaliku maksusumma konventsioonis näidatud tähtajaks ära maksta.

Iga läbitud riigi süsteem on samasugune nagu läheteriigis. Riiki sisenemise vahetolliasutus kontrollib tollitõkendeid ja eraldab TIR-märkmikust ühe lehe ja väljumistolliasutus toimib samal viisil. Lõppkontrollis võrreldakse mõlemaid lehti ja TIR-veo võib lõpetada, tollieeskirjade eiramisel aga kohaldatakse eespool kirjeldatud protseduuri. Kui sisenemise piiritolliasutus sihtriigis on ühtlasi sihttolliasutus, täidab see tolliasutus TIR-märkmiku, säilitab kaks lehte ning hakkab vastutama kauba eest, mille suhtes tuleb kohaldada järgmist tolliprotseduuri (tolliladustamine, impordi tollivormistus, jne). Kui kaubasaadetis tuleb toimetada sama riigi teise tolliasutusse, toimib sisenemistolliasutus nagu sisenemise piiritolliasutus, ja järgmine riigisisene tolliasutus muutub viimaseks sihtkohaks.

Süsteemi rakendamine toimub tavaliselt eespool kirjeldatud viisil, kuid riiklikke haldusprotseduure ja iga asjakohase tolliasutuse kontrolliõigust ei muudeta. Kui tolliasutus kahtlustab pettust, pole rahul tollitõkendite seisuga või arvab, et TIR-märkmikku on rikutud, siis ta kontrollib kaupa ja vajaduse korral võib TIR-veo katkestada.

Kontrolli tõhustamise moodusena võib toll teha ettekirjutusi tollitrassi kohta, kus kohustusliku TIR-tahvliga veokeid on kerge jälgida. Vedu peaks lõppema ettenähtud aja jooksul. Vedajad, kes mingil põhjusel (uputus, lumi, veoki rike, jne) ei pea kinni veotähtajast või tollitrassist, peaksid seda suutma põhjendada. Tõsisematel juhtudel (rikkunud tollitõkendid, vajadus kaup ümber laadida teisele veokile, täielik või osaline kauba hävimine, jne) peavad vedajad hankima ametliku õiendi) mõnest kohalikust asutusest, kasutades selleks TIR-märkmikus olevat kinnitatud aktilehte. Sellise raporti alusel võib toll alustada ükskõik millist vajalikku päringut.

Näiteid TIR-veo lõpetamise töökorraldusest ja päringuprotseduurist on TIR-käsiraamatu 5. jaos.

1.5 TIR-SÜSTEEMI ARENG TULEVIKUS

1.5.1 TIR-SÜSTEEMI ÜLEMAAILMNE RAKENDAMINE

ÜRO egiidi all asutatud TIR-süsteemi eesmärgiks on muuta süsteem võimalikult kättesaadavaks kõigile seda rakendada soovivatele riikidele. 1984. aastal võttis ÜRO Majandus- ja Sotsiaalnõukogu (ECOSOC) vastu otsuse (1984/79), milles soovitatakse kogu maailma riikidel kaaluda liitumist konventsiooniga ja juurutada TIR-süsteem. Otsuses soovitatakse rahvusvahelistel organisatsioonidel, valitsusvälistel organisatsioonidel ja eriti ÜRO regionaalsetel komisjonidel soodustada TIR-süsteemi kui universaalse tolli transiidisüsteemi juurutamist.

Lisaks senisele 67-le konventsiooniosalisele on ÜRO Majandus- ja Sotsiaalnõukogu ECOSOC otsuse alusel alustatud TIR-konventsiooni kasutusala laiendamist. Euroopas, Aasias ja Lähis-Idas on juba korraldatud mitmeid piirkondlikke ja kohalikke seminare ja õpitubasid, et valitsustele, kaubandusele ja veondusele tutvustada konventsioonist tulevat kasu.

Praegu käib töö TIR-süsteemi laiendamiseks Aiasse ja Lähis-Itta. Selle töö algatajateks on ÜRO Euroopa Majanduskomisjon (UNECE) ja ÜRO Aasia ja Vaikse Ookeani Maade Majandus- ja Sotsiaalkomisjon (UN ESCAP) ning Lääne-Aasia Majandus- ja Sotsiaalkomisjon (ESCWA), kes propageerivad TIR-süsteemi kui tõhusa rahvusvahelise maanteekaubaveo üht nurgakivi Aasias ja Lähis-Ida riikides. Neid püüdeid toetavad mitmesugused rahvusvahelised organisatsioonid ja pangad, nagu Euroopa Komisjon ja Aasia Arengupank (ADB), kes peavad TIR-süsteemi maanteekaubaveo soodustamise oluliseks osaks ajaloolise Siiditee ja Suure-Mekongi kõrval Kaug-Ida piirkonnas.

1.5.2 TIR-SÜSTEEM JA ELEKTROONNE ANDMETÖÖTLUS

Kogu maailmas on suund asendada paberdokumendid elektroonsetega ja selle protsessi mõju nii tollile kui ka vedajatele aina suureneb. Selline suund hõlmab üha arvukamalt tolliprotseduure ja tollis kasutatavaid dokumente.

Tolli ees on suur dilemma. Ühest küljest allub toll seadustele, mille järgi on tollil kohustus tõhusalt ja tulemuslikult sisse nõuda tulusid ja nende üle arvestust pidada ning ära hoida pettust ja salakaubavedu. Teisest küljest kasvab nurin kaubanduse poolel (importijad, eksportijad, vedajad, ekspedeerijad), et toll ei võimalda kiiremat kauba läbilaskevõimet.

Arvesse võttes tolli nappi inimtööjõudu ja üha komplitseeritumaks muutuvat võltsimist ja salakaubavedu, ei näi olevat muud võimalust, kui suurendada jõudlust ja

tollikontrolli riiklike ja rahvusvaheliste haldusprotseduuride kohandamisel, kasutades selleks uusimat tehnoloogiat ja andmetöötlust.

TIR-konventsiooniosalised on TIR-protseduuri kompileerimise võtnud konventsiooni läbivaatamise protsessi III järku. Tõdeti, et TIR-protseduuri kompileerimine on vältimatu, arvesse võttes:

- nüüdisaja väga kiiret interneti ja kiipkaardi tehnoloogial põhinevat tehnika arengut, mis mõjutab iseäranis rahvusvahelist veondust ja kaubandust;
- pidevalt kasvavat vajadust tolliprotseduuride ja kaubandustegevuse jõudluse suurendamiseks ja
- võitlust pettuste vastu, mida tuleb teha kõige kohasemate ja tõhusamate vahenditega.

Arvestades, et TIR-konventsiooniosalised on rohkem kui 60 ja need on erinevate haldusstruktuuridega, peab iga kompileeritud süsteem suutma töötada väga detsentraliseeritult ja paindlikult, vaid mõne rahvusvaheliselt aktsepteeritud standardnõitaja baasil. See on raske ja tõeline väljakutse. Kuid TIR-süsteem peab kahtlemata arvestama elektroonse andmetöötluse uusimat arengutaset, mis on juba muutunud ja mõjutab üha rohkem tolliga seotud veondust ja kaubandustegevust. Kui seda ei tehta, siis TIR-süsteem, eriti paberil TIR-märkmik, hakkab takistama tõhusat rahvusvahelist veondust ja kaubandust ning ohustama riiklike tolliprotseduuride ja kontrolli efektiivsust.

See väljakutse puudutab kõiki TIR-konventsiooniosalised, riiklike ja rahvusvahelised organisatsioonid, samuti veondust.

1.6 KOKKUVÕTE

Üle 50 aastat tagasi loodud TIR-süsteem koos TIR-konventsiooniga on osutunud väga efektiivseks rahvusvaheliseks tolli transiidisüsteemiks, millel on olnud suur roll rahvusvahelise kaubanduse ja veanduse laabumisel eeskätt Euroopas, kuid viimasel ajal ka Euroopa ja naaberalade vahel.

Seoses Ida- ja Lääne-Euroopa vahelise veokäibe tihenemisega ning paljude äsja iseseisvunud sõltumatute riikide tekkimisega Kesk- ja Ida-Euroopas, on TIR-süsteemi ees uued ja sellises ulatuses enneolematud väljakutsed. Samal ajal on toll silmitsi rohke tollipettuse ja salakaubaveoga, mis on põhjustatud poliitilistest, majanduslikest ja sotsiaalsetest muutustest regiooni paljudes riikides ja sageli põhjustatud ka märkimisväärselt suurenenud tolli- ja muude maksudest.

TIR-süsteemi haldus ja kontroll tekitavad liiatigi probleeme riikide tollivõimudele, kes – peamiselt uutes sõltumatutes riikides – peavad vahel alles omandama vaja-

likke kogemusi ning kel sageli napib töötajaid ja needki pole vajalikul määral koolitatud.

Valitsused ja teised TIR-süsteemis osalejad rakendavad vahel selliste mõningate soovimatute arengusuundadega toimetulemiseks ühtseid meetmeid, nagu lisatagatiste nõue TIR-veol või teatud kategooria kauba väljajätmine, mis pole kooskõlas TIR-konventsiooni sätete ja vaimuga.

Sellised meetmed võivad küll pakkuda ajutist leevendust, kuid pikema aja jooksul on teised riigid sunnitud rakendama samasuguseid meetmeid, mis aga muudavad rahvusvahelise kaubanduse ja veonduse kallimaks ja lõpptulemusena võivad viia TIR-transiidisüsteemi kokkuvarisemiseni – ilma mingi muu elujõulise alternatiivita.

TIR-konventsioon võimaldab iseenesest juba rakendada mitmeid meetmeid tolli legitiimsete [*seaduslike*] õiguste kaitseks, nagu eskortteenuste nõue, tollitrasside ettekirjutamine ja transiitveo kestuse lühendamine. TIR-konventsiooniosaliste soovi korral võib ette valmistada muid meetmeid.

Püsilahendusi pikemaks ajaks võib leida vaid TIR-konventsiooniosaliste ühise ja kooskõlastatud tegevuse kaudu. TIR-juhatuse (TIRExB), samuti Euroopa Majanduskomisjon UNECE ja selle veondusalaste tolliküsimuste töörühm (WP.30) valmistavad ette sellise koostöö ja koordineerimise foorumit. Kogemused on näidanud, et lahendusi TIR-konventsiooni kohaldamise uutele probleemidele leiti TIR-konventsiooni ja Euroopa Majanduskomisjoni UNECE raames loodud asutuste ja organisatsioonide kaudu.

UNECE ja TIR-sekretariaadi eesmärk on jätkata tööd samas suunas ning tagada hästitoimiv rahvusvaheline masinavärk TIR-konventsiooniosaliste ja veonduse püsi-koostöö ja koordineerimise soodustamiseks. On oluline pidevalt täiustada õigussüsteemi, nii et süsteem püsiks veonduse ja tolli nõuetega alati kooskõlas.

ÜRO kui kõikehõlmav organisatsioon on TIR-konventsiooni hoidja ning määrab selle raamistiku ja hallatavad teenused ning vajaduse korral kohandab TIR-konventsiooni muutuvate nõuete järgi. Senised kogemused on näidanud, et TIR-konventsioon kui Euroopa Majanduskomisjoni UNECE algatatud veonduse hõlbustamise tööõigik teenis ühtviisi kõigi asjaomaste, nii tolli kui ka vedajate huve, ja on alust uskuda, et nii see jätkub ka edaspidi.

1.7 TEAVE TIR-SÜSTEEMI KOHTA

Peale käesoleva TIR-käsiraamatu, mis on välja antud paljudes keeltes nii paberil kui ka elektroonselt, on TIR-konventsiooni ja selle rakendamise kohta konventsiooniosalistes riikides ka muid teabeallikaid.

Kõige täielikum ja pidevalt uuendatav teabeallikas on Euroopa Majanduskomisjoni UNECE TIR-võrgulehekül, mida haldavad koos UNECE ja TIR-sekretariaat (<http://tir.unece.org>). Lisaks erinevates keeltes TIR-käsiraamatu versioonidele on seal ka jooksev teave konventsiooni haldusest ja kohaldamisest kõigis konventsiooniosalistes riikides. Selles leidub kõige uuemat teavet TIR-konventsiooni juriidilisest tõlgendustest, hoidja teadete (*Depositary Notifications*) ning tolli ja halduskomitee kontrollimeetmete kohta. TIR-võrgulehekül sisaldab ka kõiki dokumente ja aruandeid, mis on seotud TIR-halduskomitee ja UNECE töörühma (WP.30) ning *ad hoc* ekspertrühmade istungjärgudega. (inglise, prantsuse ja vene keeles).

UNECE sekretariaat peab kõigi TIR-süsteemi kasutavates riikide TIR-fookusküsimuste (*Focal Points*) rahvusvahelist registrit. Nende riikide tolliekspertide ja riiklike ühingute ekspertide poole võib pöörduda riiklikul tasandil konventsiooni kohaldamise küsimustes. Teave TIR-fookusküsimuste kohta on välja pandud ka TIR-võrgulehel (soovi korral saab salasõna) Euroopa Majanduskomisjonist või TIR-sekretariaadist).

Euroopa Majanduskomisjon UNECE ja TIR-sekretariaat peavad ka tollitõkendite ning TIR-konventsiooni alusel kasutatavate pitsatijäljendite [*templete*] registrit, mille kasutamine on piiratud ja ette nähtud pädevatele tolli esindajatele.

UNECE sekretariaadi, TIR-juhatuse (*TIRExB*) ja TIR-sekretariaadi poole võib pöörduda järgmisel aadressil:

Office 401-3, Palais des Nations
CH-1210 GENEVA
SWITZERLAND
Telefon: +41-22-917-3258
Faks: +41-22-917-0039 või +41-22-917-0614
E-post: tirexb@unece.org.

**1.9 RAHVUSVAHELISE MAANTEETRANSPORDI LIIDU IRU POOLT
RIIKLIKELE ÜHINGUTELE VÄLJAANTUD TIR-MÄRKMIKE ARV**

Riik	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Albaania	0	250	500	400	400	800	800
Armeenia	-	200	100	250	200	300	550
Aserbaidžaan	4,000	3,600	1,300	1900	3950	5000	5500
Austria	15,100	21,000	18,100	20900	19850	21700	14150
Belgia/Luksemburg	2,400	2,200	1,150	1300	1200	800	500
Bulgaaria	205,000	211,000	252,000	303000	313000	349000	394000
Eesti	79,600	97,000	90,000	91000	56000	43000	47000
Gruusia	1000	2,500	500	2000	1050	3600	4300
Hispaania	1,000	2,000	2,200	2000	3000	2000	3000
Holland	46,450	33,350	30,950	22600	22200	15600	21000
Horvaatia	7,700	7,900	9,800	7650	9700	9500	9300
Iirimaa	0	0	0	0	0	0	0
Iisrael	500	0	0	0	0	0	0
Iraan (Islami Vabariik)	30,000	15,000	20,000	33000	33000	33000	48000
Itaalia	40,000	41,000	44,000	45500	37000	25000	19500
Jordania	0	150	100	150	0	100	50
Kasahstan	10,400	5,000	6,400	17400	17000	19600	32650
Kõrgõzstan	100	550	1,250	2700	4900	6250	11450
Kreeka	20,000	22,000	29,400	23600	40500	33200	30700
Küpros	1000	1,150	950	1100	1000	450	750
Kuveit	500	0	0	500	50	300	0
Läti	127,500	124,300	132,000	154500	91000	90000	105500
Leedu	247,000	275,900	299,500	327200	148700	151600	165000
Liibanon	0	0	50	50	0	0	50
Makedoonia, endine Jugoslaavia Vabariik	17,050	22,100	29,300	27400	27400	27700	31550
Maroko	0	0	0	0	100	0	100
Moldova Vabariik	18,000	21,100	24,450	46800	46900	58500	61050
Norra	500	500	500	0	0	100	100
Poola	244,500	167,000	213,500	244000	273500	188000	291500
Portugal	0	0	200	200	700	3000	1300
Prantsusmaa	18,750	14,250	13,700	13050	12300	10000	8200
Rootsi	4,900	5,200	2,600	3400	1500	1550	1200
Rumeenia	333,000	363,800	462,600	472900	486300	514700	397200
Saksamaa	41,400	42,950	42,950	39950	42050	35200	32300
Serbia ja Montenegro	-	-	-	2050	5350	5000	-
Slovakkia	35,550	31,100	28,050	34800	18450	20900	23050
Sloveenia	20,500	19,300	17,800	18600	22000	6550	16400
Soome	17,000	20,300	19,700	20050	16300	17200	13300
Süüria Araabia Vabariik	700	1,400	900	1300	900	1500	800
Šveits	2,200	3,200	2,400	2600	1600	1450	1600
Taani	7,350	6,350	6,550	5100	2600	300	1000
Tsehhi Vabariik	32,550	34,700	34,850	38950	39700	37850	42500
Tuuesia	0	0	0	0	0	0	0
Türgi	336,000	327,000	412,000	419000	544000	589000	689000
Turkmenistan	-	150	0	150	200	400	1000
Ühendkuningriik	10,900	9,800	7,650	6000	4400	2600	1650
Ukraina	184,000	200,000	190,000	222500	251000	266000	324000
Ungari	150,600	123,500	95,450	67650	44900	34300	35800
Usbekistan	900	600	500	900	2400	1800	4500
Valgevene	230,200	232,000	284,200	237600	187000	182200	197500
Vene Föderatsioon	236,800	192,800	263,700	313550	375650	424000	499900
Kokku	2787600	2710150	3095200	3298000	3211050	3240650	3599850

1.9 1975. AASTA TIR-KONVENTSIOONIS OSALEMINE JA SELLE RAKENDAMINE

Järgnevalt antakse ülevaade kõigi TIR-süsteemiosaliste – valitsuste, rahvuslike garantiühingute, vedajate ja rahvusvaheliste organisatsioonide – meetmetest, mille eesmärk on kinni pidada TIR-konventsiooni sätetest ja neist kasu saada.

1.9.1 VALITSUSE PÄDEVUS

- TIR-konventsiooni aktsepteerimine kooskõlas riiklike seadustega (s.o publitseerimine riigi avalikus õigusajakirjas);
- Liitumiskirja sisseandmine (*deponeerimine*) ÜRO õigusbüroosse New Yorgis (depositaar) (konventsioon artikkel 52);
- Rahvuslikele garantiühingule volituste delegeerimine (konventsiooni I osa lisa 9 artikkel 6);
- Isikutele TIR-märkmiku kasutamise loa andmine (konventsiooni II osa lisa 9 artikkel 6);
- TIR-veo õigusega tolliasutuste nimekirja avaldamine (konventsiooni artikkel 45);
- Tolliametnike koolitamine TIR-transiidiprotseduurideks;
- Maantesõidukeid ja konteinereid aktsepteeriva asutuse loomine või määramine (konventsiooni artikkel 12);
- Järgmiste dokumentide ja teabe deponeerimine TIR-juhatusse (TIRExB):

Rahvusvaheline garantiisüsteem

- Pädeva asutuse (tolli) ja rahvusliku ühingu vahelise kirjaliku lepingu või mõne muu õigusdokumendi kinnitatud eksemplar, samuti nende dokumentide muudatused (Tähtaeg: võimalikult kiiresti);
- Kindlustuse või tagatise finantslepingu kinnitatud eksemplar, samuti nende muudatused (Tähtaeg: võimalikult kiiresti);
- Kindlustustunnistuse eksemplar (iga-aastaselt uuendatav) (Tähtaeg: võimalikult kiiresti).

Kontrollitud juurdepääs TIR-protseduurile

- Andmed iga isiku kohta, kellel on pädeva asutuse luba kasutada TIR-märkmikku või kelle luba on tühistatud (Tähtaeg: ühe nädala jooksul);
- Täielik ja ajakohastatud nimistu kõigist isikutest, kellel on pädeva asutuse luba kasutada TIR-märkmikku või kelle luba on tühistatud (Tähtaeg: vastavalt, kas iga aasta 31. detsember või nii kiiresti kui võimalik);
- Andmed iga isiku kohta, kes on transiidilt eemaldatud konventsiooni artikli 38 alusel (Tähtaeg: ühe nädala jooksul).

Riiklikud kontrollimeetmed

Iga riikliku kontrolli üksikasjad, mida riiklik pädev asutus kavatses rakendada kooskõlas artikliga 42 *bis* (Tähtaeg: nii kiiresti kui võimalik).

1.9.2 RAHVUSLIKU GARANTIIÜHINGU VASTUTUS

- Kohustuste leppe (lepingu) sõlmimine riigi tolliga;
- Kirjaliku leppe sõlmimine rahvusvahelise organisatsiooniga (hetkel on Rahvusvaheline Maanteedtranspordi Liit (IRU) ainus rahvusvaheline garantiisüsteemi haldaja) garantiisüsteemi toimimise kohta (Selgitav märkus 0.6.2 *bis*);
- Kohustuste Deklaratsiooni sõlmimine TIR-märkmikku taotleva vedajaga (garantiühing võib nõuda panga tagatist või deposiiti);
- TIR-märkmike väljastamine vedajatele (konventsioon artikli 6 lõige 3);
- Pädevale riiklikule asutusele järgmiste dokumentide ja teabe edastamine:

Rahvusvaheline garantiisüsteem

- Kindlustuse või tagatise finantslepingu kinnitatud eksemplar, samuti kõik selle muudatused (Tähtaeg: võimalikult kiiresti);
- Kindlustustunnistuse eksemplar (igal aastal uuendatav) (Tähtaeg: võimalikult kiiresti).

Kontrollitud juurdepääs TIR-protseduurile

- Andmed iga isiku kohta, kes taotleb pädevalt asutuselt luba TIR-märkmiku kasutamiseks;

- Täielik ja ajakohastatud nimekiri kõigist isikutest, kellel on pädeva asutuse luba TIR-märkmiku kasutamiseks või kelle luba on tühistatud (Tähtaeg: iga aasta 31. detsember või sellele kuupäevale järgneva ühe nädala jooksul).

1.9.3 VEDAJA VASTUTUS

- Kohustuste Deklaratsiooni sõlmimine rahvusliku garantiühinguga (TIR-märkmike kasutamistingimuste kindlaks määramiseks);
- Maantesõidukile või konteinerile pädevalt riiklikult järelevalveasutuselt TIR-tunnistuse hankimine;
- TIR-tahvli kinnitamine maantesõidukile või konteinerile (konventsioon artikkel 16).

1.9.4 RAHVUSVAHELISE ORGANISATSIOONI VASTUTUS (PRAEGU: RAHVUSVAHELINE MAANTEETRANSPORDI LIIT IRU)

- Rahvusliku garantiühingu aktsepti hankimine rahvusvaheliselt kindlustuselt või garantiisüsteemilt
- Loa hankimine TIR-halduskomiteelt TIR-märkmike trükkimiseks ja jaotamiseks (lisa 8 artikli 10 punkt b);
- Loa hankimine TIR-halduskomiteelt rahvusvahelise garantiisüsteemi tõhusa korralduse ja toimimise eest vastutuse võtmiseks (konventsiooni artikli 6 lõige 2 *bis*);
- Rahvuslike garantiühingutega kirjalike lepingute sõlmimine rahvusvahelise garantiisüsteemi käivitamiseks (selgitav märkus 0.6.2 *bis*);
- Kõigi rahvuslike garantiühingute ja riikide tolli teavitamine uute garantiühingute lubadest;
- TIR-märkmike süsteemi haldus, sealhulgas TIR-märkmike tsentraalne trükkimine ja jaotamine rahvuslikele garantiühingutele;
- TIR-garantiisüsteemi haldus;
- TIR-süsteemi esindamine ja osalemine järgmiste struktuuriüksuste töös:
 - TIR-halduskomitee (konventsioon lisa 8 artikli 1 alapunkt ii);

- TIR-juhatus (TIRExB) (konventsioon lisa 8 artikli 11 lõige 5);
- UNECE kaubavedude tolliküsimuste töörühm (WP.30);
- TIR-kontaktühm.

1.9.5 HALDUSKOMITEE JA TIR –JUHATUSE ÜLESANDED JA VASTUSTUS

On ära toodud TIR-konventsiooni 8.lisa 10 artiklis

1975 AASTA TIR-KONVENTSIOON

(THE TIR CONVENTION,1975) THE TIR CONVENTION, 1975)

Käesolev jagu sisaldab 1975. aasta TIR-konventsiooni täieliku teksti seisuga 12. mai 2002. Jaos järgitakse 1975. aasta TIR-konventsiooni struktuuri.

Selgitavad märkused konventsiooni III osa lisades 6 ja 7 on paigutatud asjakohaste konventsioonisätete juurde (erandiks on lisa 6 joonised). Konventsiooni artikli 43 alusel on selgitavate märkuste ülesanne tõlgendada konventsiooni ja selle lisade mõningaid sätteid. Need sisaldavad ka töökorralduslikke soovitusi.

Selgitavate märkustega ei muudeta käesoleva konventsiooni ega selle lisade sätteid, vaid täpsustatakse sätete sisu, tähendust ja kasutusala. Arvesse võttes konventsiooni artiklis 12 ja lisa 2 esitatud tehnilisi tingimusi tollitõkenditega suletud maanteeveokite kohta, täpsustatakse selgitavates märkustes vajaduse korral konstruktsioonide omadusi, mida konventsiooniosalised peaksid nende sätete alusel aktsepteerima. Selgitavates märkustes täpsustatakse ka vajaduse korral, millised konstruktsioonide omadused ei ole nende sätetega vastavuses.

Selgitavates märkustes esitatakse seega konventsiooni ja selle lisade sätete kohaldamise meetodeid, silmas pidades tehnika arengut ja majanduse nõudeid.

Kommentaariid on samuti paigutatud konventsiooni nende sätete juurde, mille kohta need käivad. TIR-käsiraamatus olevad kommentaarid pole 1975. aasta TIR-konventsiooniosalistele juriidiliselt siduvad. Küll aga on need vajalikud konventsiooni tõlgendamisel, harmoneerimisel ja kohaldamisel, sest need näitavad 1975. aasta TIR-konventsiooni halduskomitee ja ÜRO kaubavedude tolliküsimuste töörühma ning ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UNECE) seisukohti, nagu seda on iga kommentaari juures märgitud.

{TRANS/GE.30/55, lõige 40}