

Veoste piiriületus Eesti ja Venemaa vahelisel maismaapiiril

Kas piiriületuse ootejärjekordi saaks lühendada?

Veoste piiriületus Eesti ja Venemaa vahelisel maismaapiiril

Kas piiriületuse ootejärjekordi saaks lühendada?

Kokkuvõte auditeerimise tulemustest

Riigikontroll analüüsis Eesti piiripunktide tööd Eesti ja Venemaa vahelisel maismaapiiril. Eesmärgiks oli juhtida Eesti riigiasutuste tähelepanu, kuidas kaubaveokite piiriületustoiminguid kiirendada ja seeläbi nende piiriületuse ootejärjekordi lühendada. Riigikontrolliga samal ajal auditeeris Venemaa Föderatsiooni Kontrollikoda oma maa riigiasutuste tegevust Venemaa ja Eesti vahelistes maismaapiiripunktides. Mõlema auditiorganisatsiooni seisukohad vormistati ühisdokumendina.

Miks on see maksumaksjatele oluline?

Politsei- ja Piirivalveameti andmete kohaselt ületasid 2011. aastal sõidukid Eesti ja Venemaa vahelist maismaapiiri enam kui 1,3 miljonit korda, sellest veoautod enam kui 228 000 korda. Aastaga suurenes sõidukite piiriületuste arv 11 protsenti, kahe aastaga 33 protsenti, sellest veoautode piiriületus 29 protsenti. Pole alust arvata, et veoautode piiriületuste arv lähiaastail ei suureneks.

Üldjuhul tuleb sõidukijuhtidel piiriületuse võimalust oodata mitmeid tunde, mõnikord päevi. Kõik sõidukijuhid on huvitatud sellest, et ooteaeg oleks võimalikult lühike ja piiriületus sujuks kiirelt. Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni hinnangu kohaselt läheb päev kaubaveoki seisuaga vedajale maksuma ligikaudu 200 eurot.

Aastaid on piiriületuse pikad ootejärjekorrad olnud probleemiks, mida on arutatud nii ettevõtjate seas kui ka valitsuses, neile on sageli tähelepanu osutanud ka massiteabevahendid. Piiriületusprobleemidele lahenduse otsimist, vajaduse korral Euroopa Liidu keskorganite kaasabil, on nimetatud ühe eesmärgina Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammis aastateks 2011–2015.

Mida me auditi tulemusel leidsime ja järeldasime?

Sõidukite Eesti ja Venemaa vahelise maismaapiiri ületuse korraldus paranes oluliselt 2011. aastal, kui rajati piirieleksed ootealad ja hakati pidama elektroonilist ootejärjekorda. Sõidukite järjekorrad Eesti maanteedel on kadunud, autojuhid teavad, millal on nende eeldatav Eesti piiriületuspunkti sisenemise aeg, ega pea maanteedel päevade pikkuses ootejärjekorras asjatult aega kulutama. Elektrooniliste ootejärjekordade kasutuselevõtt ei suurendanud aga piiripunktide läbilaskevõimet. Ka praegu tuleb piiriületuse võimalust nii mõnigi kord mitmeid päevi oodata. Siseministeeriumi, Politsei- ja Piirivalveameti ning Maksu- ja Tolliameti hinnangu kohaselt sõltub ooteaegade lühenemine eelkõige Venemaa Föderaalse Tolliteenistuse töötajate ning piiripunktide töö korraldusest Vene-Eesti piiril. Audititoimingud Eestis ja tutvumine Eesti maismaapiiripunktide vastas tegutsevate Venemaa piiripunktide töökorraldusega annab Riigikontrollil alust arvata, et tõenäoliselt see nii

ongi. Samas on ka Eesti maismaapiiripunktide töö tõhustamiseks mitmeid reserve.

Riigikontrolli muud **olulisemad järeldused** on järgmised

- Märkimisväärne osa Eesti piiripunktide töökoormusest kulub selliste sõiduautode ja busside kontrollimiseks, mille piiriületuse peamiseks põhjuseks on tuua sõiduki kütusepaagis Venemaalt odavat kütust Eestisse, et seda müüa. Maksu- ja Tolliameti ligikaudse arvestuse kohaselt moodustavad sõiduautode piiriületused ebaseadusliku kütuseäri eesmärgil ligikaudu viiendiku kõigist piiriületustest. Ameti hinnangul tuuakse Eestisse ebaseaduslikuks müügiks ligikaudu seitse protsenti ametlikult tarbimisse lubatud kütusest. Kui sama kogus oleks seaduslikult müüdud, saanuks riik 2011. aastal täiendavalt aktsiisi- ja käibemaksu enam kui viis miljonit eurot. Riigikontrolli arvates on ebaseaduslik kütuseäri tegelikult mastaapsem. Piiripunktide töötajate hinnangu kohaselt ületab keskmiselt viiest sõiduautost neli piiri selleks, et tuua Venemaalt sõiduki kütusepaagis autokütust. Selliselt Eestisse toodavate suurte kütusekoguste realiseerimine võib olla seotud organiseeritud kuritegevusega.
- Pole selge, milliste piirijaamade kaudu on tulevikus võimalik raudteed pidi saata Venemaa suunal loomse päritoluga kaupu. Venemaa valitsus otsustas 2011. aastal, et Venemaal Petseri raudteejaamas ei ole otstarbekas ajakohastada veterinaarkontrolli tingimusi, st et lähiaastail tuleks seal selliste kaupade kontrollimine lõpetada. Venemaa valitsus soovib, et raudteeveosed loomse päritoluga kaupadega hakkaksid edaspidi Eesti suunalt Venemaale saabuma vaid läbi Narva-Ivangorodi jaamade, kus praegu ei ole tingimusi veterinaarkontrolliks.
- Eesti ametiasutuste hinnangu kohaselt oleks Narva maanteepiiripunktis võimalik teenindada praegusest kuni kaks korda suuremat arvu kaubaveokeid, kuid kindlasti mitte rohkem. Kui Peterburi piirkonda suunduvate veoste hulk oluliselt suureneb, tuleks üle Narva jõe väljaspool linna ehitada uus sild või peaks osa veostest hakkama selles suunas liikuma läbi Eesti ja Venemaa vaheliste lõunapoolsete piiripunktide, mis aga suurendaks veokulusid ja Eesti põhja-lõunasuunaliste teede koormust.
- Narva raudteepiiripunktis puuduvad tollikontrolli nõuetekohaseks korraldamiseks vajalikud tingimused – pole võimalust vaguneid kaaluda ega läbi valgustada, suuri konteinereid maha ega tühjaks laadida.
- Seoses sõidukite piiriületuse elektroonilise järjekorra rakendamisega 2011. aasta 1. augustist muutus sisuliselt mittevajalikuks Euroopa Liidu raha toel Sillamäele rajatud 2011. aasta oktoobris avatud veokite piiriületuse ooteala.
- Piiripunktide läbilaskevõime oleks suurem, kui vastastikku asetsevad piiripunktid oma töökorraldust ühtlustaksid ja püüaksid töötada sünkroonselt. Eesti ja Venemaa piirivalvureil on tihe probleemidevaba koostöö, mis tugineb poolte mitmele kokkuleppele. Tollitöötajail vastavasisulisi leppeid pole ega ole ka koostööd, kuna Venemaa Föderaalne Tolliteenistus pole seda soovinud.

- Piiripunktides ette nähtud ametikohad on täidetud oma tööd valdavate ametnikega. Kui piiriületajate hulk ei varieeruks sõltuvalt aastaaegadest, riigipühadest, nädalapäevadest ja kellaaegadest, piisaks Eesti piiripunktide töötajate praegusest arvust, et kontrollida sõidukeid ja nende juhte selliselt, et piiriületust ootama ei peaks. Kuna aga piiriületajate hulk ei jaotu ajaliselt ühtlaselt, tuleb piiriületust aeg-ajalt oodata ka seetõttu, et Eesti piiripunktides ei ole piisavalt töötajaid, et piiri ületada soovivaid sõidukeid kontrollida.
- Eesti maanteepiiripunktide materiaalne baas on üldjuhul piisav, et teenindada veokite piiriületust praeguses mahus. Kui töötajaid juurde võtta, suudaksid Eesti ametkondade hinnangu kohaselt Eesti piiripunktid Eesti-Vene maismaapiiril teenindada kuni kaks korda rohkem veokeid.
- Riigipiiri seaduses ega selle rakendamiseks kehtestatud õigusaktides ei ole üheselt reguleeritud, kuidas pidada piiriületuseks eelisõigust omavate isikute nimekirja. Riigikontroll saatis selles küsimuses siseministrile märgukirja.

Auditeeritute vastused

Põllumajandusminister, Maksu- ja Tolliameti peadirektor ning Politsei- ja Piirivalveameti peadirektor nõustusid Riigikontrolli järelduste ja soovitustega.

Siseminister tegi ettepaneku aruandes mitte käsitleda piiriületuse eelisjärjekorraga seonduvat.

Rahandusminister ei nõustunud Riigikontrolli arvamusega, et Venemaalt sõidukite paagis Eestisse toodava kütuse müümine võib selle äri ulatust silmas pidades olla seotud organiseeritud kuritegevusega.

Majandus- ja kommunikatsiooniminister ning rahandusminister ei näe erinevalt Riigikontrollist probleemis selles, et andmed, mida avalikkusele on esitatud kui Eesti eksporti, sisaldavad tegelikult ka reekspordi andmeid.

Sisukord

Valdkonna ülevaade	5
Venemaa on Eestile oluline kaubanduspartner	5
Üle Eesti ja Venemaa vahelise maismaapiiri liiguvad veosed viie piiripunkti kaudu	5
Piiripunkte läbinud sõidukite arv on kiirelt kasvanud	7
Enamik Eesti piiri ületavast kaubavoost on transiit	8
Eesti ekspordina kajastatakse ka teistest riikidest pärit kaupade väljavedu	8
Piiripunktide materiaalne baas ja töötajad	10
Piiripunktides on olemas tööks vajalik materiaalne baas ja töötajad	10
Piiripunktides on vajalikud hooned ja rajatised	10
Piiripunktides on vajalikul hulgal töötajaid	12
Puudub selgus, kas üle Narva jõe on vaja ehitada uus sild	13
Maanteepiiripunktideni viivate teede seisund on rahuldav	16
Puudub selgus, kas loomse päritoluga kaupu on Venemaale edaspidigi võimalik vedada Koidula raudteejaama kaudu	17
Ootealad ja ootejärjekorrad	19
Ootealade rajamise ja elektroonilise järjekorra rakendamisega kadusid piiripunktide eest sõidukite järjekorrad	19
Piiriületuse eelisjärjekorraga seonduv ei ole piisavalt reguleeritud	20
Pärast elektroonilise ootejärjekorra rakendamist ei ole Sillamäe ooteala sisuliselt enam vaja	21
Piiripunktide töökorraldus	22
Piiripunktides tehtavad toimingud on piisavalt reguleeritud	22
Märkimisväärne osa piiripunktide tööajast kulub selleks, et tegeleda ebaseadusliku kütuseäri eesmärgil piiri ületajatega	23
Maksu- ja Tolliamet ei ole suutnud ebaseaduslikku kütuseäri tõkestada	24
Eesti maanteepiiripunktide arvestuslik läbilaskevõime on piisav, et teenindada praeguseid liiklusvooge	26
Maanteepiiripunktide koormust saaks vähendada, kui suunata vedudest osa ümber raudteele	30
Piiriületuseks kuluvat aega saaks oluliselt lühendada, kui Eesti ja Venemaa kontrolliksid kaupu ja dokumente ühiselt	31
Eesti ja Venemaa tollipunktide vahel puudub sisuline koostöö	33
Riigikontrolli soovitusel ning auditeeritute vastused	35
Auditi iseloomustus	41
Hinnangu andmise kriteeriumid	41

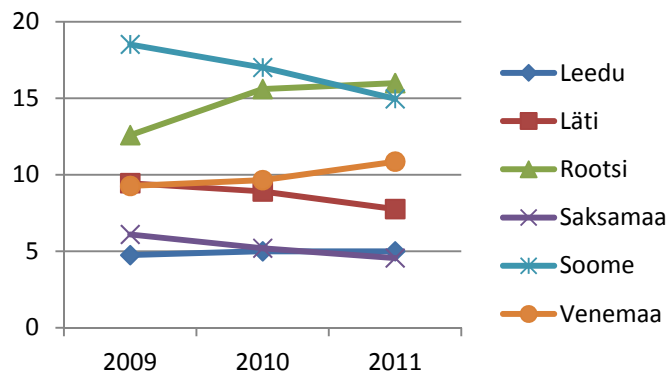
Valdkonna ülevaade

Venemaa on Eestile oluline kaubanduspartner

Väliskaubanduskäive on kaupade eksport ja import kokku, rahalises väljenduses.

1. Eesti **väliskaubanduskäibest** langeb Venemaa arvele ligikaudu kümnendik. Eesti ekspordi sihtmaana on Venemaa viimase viie aasta jooksul Soome ja Rootsi järel jaganud Lätiga kolmandat-neljandat kohta, seejuures kahel viimasel aastal Lätti kindlalt edestades. 2011. aastal müüsid Eestis asuvad ettevõtted Venemaale enam kui kolmandiku keemiatööstuse toodangust ja viiendiku piimast ning piimatoodetest. Vt joonis 1.

Joonis 1. Eesti peamiste kaubanduspartnerite protsentuaalne osatähtsus Eesti väliskaubanduskäibes aastatel 2009–2011



Allikas: Riigikontroll Statistikaameti andmete põhjal

2. Venemaa väliskaubanduskäibest moodustas kaubavahetus Eestiga 2010. aastal 0,4 protsenti ja 2011. aastal 0,5 protsenti, kasvades aastaga 70 protsenti.

3. Üle Eesti ja Venemaa vahelise maismaapiiri on viimasel kolmel aastal veetud aastas keskmiselt ligikaudu 20 miljonit tonni kaupa, sellest ligikaudu 1,1 miljonit tonni Venemaa suunas ning ligikaudu 18,8 miljonit tonni on veetud rongidega.

Üle Eesti ja Venemaa vahelise maismaapiiri liiguvad veosed viie piiripunkti kaudu

Veok ehk veoauto on veose vedamiseks ettenähtud sõiduk.

4. Üle Eesti ja Venemaa vahelise maismaapiiri liiguvad **veokid** ja veosed viie piiripunkti kaudu: maanteepiiripunktid Narvas, Põlva maakonnas Koidulas ja Võru maakonnas Luhamaal ning raudteeapiiripunktid Narvas ning Koidulas (Koidulas alates 2011. aasta augustist, varem liikusid rongid Venemaale praeguse Koidula jaama ligidal olnud Orava jaama kaudu). Vt joonis 2.

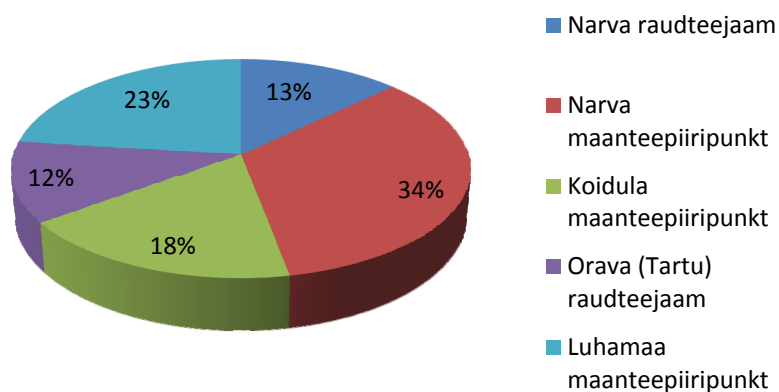
Joonis 2. Piiripunktid Kagu-Eestis



Allikas: Riigikontroll

5. Kõige rohkem kaupu on viimastel aastatel liikunud Narva kaudu.

Joonis 3. Venemaa-suunalise ekspordi ja transiidi protsentuaalne jaotus maismaapiiripunktiti 2010. aastal



Allikas: Riigikontrolli arvutus MTA andmete alusel

Veterinaarkontroll – kontrollitakse üle piiri veetavaid loomi ja loomseid saadusi, et kaitsta inimeste ja loomade tervist. Eestis on veterinaarkontroll Veterinaar- ja Toiduameti ülesanne.

Fütosanitaarne kontroll – kontrollitakse üle piiri veetavaid taimi ja taimesaaduseid, et tõkestada kahjurite levikut. Eestis on fütosanitaarne kontroll Põllumajandusameti ülesanne.

Piiripunkte läbinud sõidukite arv on kiirelt kasvanud

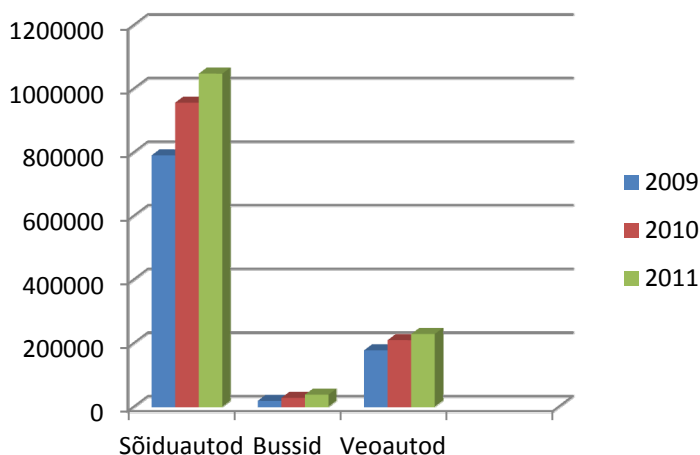
Sõiduk on teel liiklemiseks ettenähtud või teel liiklev seade, mis liigub mootori jõul või muul jõul. Käesolevas aruandes käsitletakse sõidukitena sõidu- ja veoautosid ning busse

Buss on sõitjate vedamiseks ettenähtud auto, milles on lisaks juhikohale rohkem kui 8 istekohta

6. Kõik eelpoolnimetatud piiripunktid on avatud 24 tundi ööpäevas. Neis kõigis teostatakse piiri- ja tollikontrolli. **Veterinaarkontrolli** alla kuuluvaid kaupu võib vedada vaid Narva ja Luhamaa maantee-piiripunktide ning Koidula raudteepiiripunkti kaudu, **fütosanitaarse kontrolli** alla kuuluvaid kaupu Narva ja Luhamaa maantee-piiripunktide ning Koidula raudteepiiripunkti kaudu.

7. 2011. aastal registreeriti Eesti ja Venemaa vahelisel maismaapiiril enam kui miljon sõiduautode, ligi 38 000 **busside** ja ligi 230 000 veoautode piiriületust (mõlemal suunal kokku). See on vastavalt 33,106 ja 29 protsenti rohkem kui 2009. aastal. Vt joonis 4.

Joonis 4. Sõidukite piiriületuse kasv aastatel 2009–2011 (kokku mõlemas suunas)



Allikas: Politsei- ja Piirivalveameti andmed

8. 2011. aastal jaotus sõidu- ja veoautode piiriületus maantee-piiripunktiti enam-vähem ühtlaselt, bussidest seevastu liikus suurem osa Narva piiripunkti kaudu.

Tabel 1. Sõidukite piiriületuse jaotus piiripunktiti 2011. aastal (sõidukeid päevas keskmiselt, kokku mõlemas suunas)

	Narva	Koidula	Luhamaa	Kokku
Sõiduautod	1097	812	958	2867
Bussid	88	7	8	104
Veoautod	185	233	208	626
Kokku	1370	1052	1174	3597

Allikas: Politsei- ja Piirivalveameti andmed

9. Narvas kasvas busside piiriületus kahe aastaga (2011. aasta võrreldes 2009. aastaga) kaks korda (40-lt 88-ni), pea sama suur oli sõiduautode piiriületuse kasv Koidulas (424-lt 812-ni). Riigikontrolli hinnangu kohaselt on selle põhjuseks eelkõige ebaseadusliku kütuseäri kasv. Veoautode piiriületus Narvas pole saavutanud 2006. aasta taset, olles sellest praegu kolmandiku võrra väiksem.

Enamik Eesti piiri ületavast kaubavoost on transiit

Transiit jaguneb järgmiselt:

- Eesti kaubad, mida veetakse läbi Venemaa teistesse riikidesse;
- teiste riikide kaubad, mida veetakse läbi Eesti Venemaale või läbi Eesti ja Venemaa teistesse riikidesse;
- Venemaa kaubad, mida veetakse läbi Eesti teistesse riikidesse;
- teiste riikide kaubad, mida veetakse läbi Venemaa kas Eestisse või läbi Venemaa ja Eesti teistesse riikidesse.

Eesti ekspordina kajastatakse ka teistest riikidest pärit kaupade väljavedu

10. 2011. aastal toodi Venemaa suunalt maismaapiiripunktide kaudu Eestisse ligi 18 miljonit tonni kaupu – eelkõige vedelkütuseid (mineraalkütused, mineraalõlid ja nende destilleerimissaadused, bituumenained), mahult järgmisteks (kordades väiksemateks) kaubarühmadeks olid väetised ja haruldaste muldmetallide ühendid, veelgi väiksemad olid puidu- ja puittoodete ning metalli kogused. Ligikaudu 96 protsenti kaupadest veeti üle piiri rongidega.

11. Venemaa suunas veeti Eestist 2011. aastal maismaapiiripunktide kaudu kaupu ligikaudu 1,3 miljonit tonni, st 14 korda vähem kui sealtpoolt sisse toodi. Üleveetavate kaupade kogused erinesid üksteisega võrreldes oluliselt vähem, kui Venemaa suunalt tulnud kaupade puhul: enim veeti sõidukeid, masinaid, metalli ja metalltooteid, kakaod, piima ja piimatooted, kalu ja elusloomi, värve, plaste. Kolm neljandikku kaupadest veeti autodega.

12. Maksu- ja Tolliameti andmete kohaselt oli 2010. aastal Eestist Venemaale läbi maismaapiiripunktide veetud kaupade kogusest (tonnides) vähem kui kümnendik vormistatud Eesti ekspordina Venemaale. Ülejäänud, st enam kui üheksa kümnendikku oli transiit. Venemaalt Eestisse veetud kaupadest oli Eesti impordina vormistatud kaks protsenti.

13. Statistikaamet ei avalda andmeid Eestit transiidina läbivate kaupade mahu, maksumuse, struktuuri, lähte- ja sihtmaa kohta. Usaldusväärseid koondandmeid Eestit läbiva transiitkauba, lähte- ja sihtmaade kohta Eesti riigiasutustel pole, neid pole ka logistikaettevõtjate ühendustel. Statistikaametilt ei olevat seni keegi selle kohta andmeid saada soovinud.

Rahandusministri kommentaar: Auditi sõnastusest võib ekslikult aru saada, et Statistikaametil on olemas transiidi andmed, kuid vastava sooviavalduse puudumisel neid ei avaldata. Selgitame, et selliseid andmeid Statistikaametil ei ole. Avaliku huvi olemasolul on regulaarse transiidistatistika tegemiseks vajalik lisada riikliku statistika programmi uus statistikatöö, mille tegemiseks tuleb välja töötada metoodika ning arendada IT-süsteemid andmete kogumiseks ja töötlemiseks.

Vastavalt riikliku statistika seadusele on riikliku statistika tegemise aluseks statistikatööde loetelu. Esitatud ettepanekute põhjal koostab Statistikaamet statistikatööde loetelu, lähtudes avalikust huvist, andmeallikate olemasolust, andmeesitajate koormusest ja riikliku statistika tegemise tasuvusest. Arvesse võetakse riigieelarve strateegiat ja järgmise aasta eelarve projekti. Statistikatööde loetelu esitatakse Rahandusministeeriumile ning see kinnitatakse Vabariigi Valitsuse korraldusega.

14. Statistikaameti andmetest nähtub, et Eesti eksport on viimastel aastatel kiirelt kasvanud – 2010. aastal 35 protsenti, 2011. aastal 38 protsenti. Ekspordi on nimetatud Eesti majanduse mootoriks, mis aitas riigi majandusel langusest välja tulla. Tutvunud Statistikaameti andmetega Eesti ekspordi kohta ning kõrvutanud neid Maksu- ja Tolliameti andmetega Eesti ekspordi ja Eestit läbiva transiidi mahtude kohta, tõusis Riigikontrolli jaoks küsimus, kas Eesti ekspordi kohta avaldatavad andmed on usaldusväärsed. Kas osa neist kaupadest, mille väljavedu statistilistes aruannetes näidatakse Eesti ekspordina, ei ole tegelikult pärit Eestist? Kui see nii on, siis milline on tegelikult Eestis

toodetud kaupade ja Eestisse imporditud kaupadele-teenustele Eestis tehtud tööga lisatud väärtuse osatähtsus Eesti viimaste aastate ekspordi märkimisväärses kasvus? Kui suures osas on Eesti ekspordi kasv olnud tingitud vaid sellest, et on kasvanud selliste veoste osatähtsus, mis transiidi asemel on vormistatud impordi ja ekspordina?

Rahandusministri kommentaar: Aruande punktist 14 võib välja lugeda, et kahtluse alla seatakse väliskaubandusstatistika andmestiku kvaliteet. Tutvunud Statistikaameti andmetega Eesti ekspordi kohta ning kõrvutanud neid Maksu- ja Tolliameti andmetega Eesti ekspordi ja Eestit läbiva transiidi mahtude kohta, tõusis Riigikontrolli jaoks küsimus, kas avaldatavad Eesti ekspordandmed on usaldusväärsed. Riigikontroll küsib, kas osa neist kaupadest, mille väljavedu statistilistes aruannetes näidatakse Eesti ekspordina, ei ole tegelikult pärit Eestist?

Selgitame, et väliskaubanduse riiklikku statistikat tehakse vastavalt rahvusvaheliselt kokkulepitud metoodikale, et tagada riikidevaheline võrreldavus. Metoodikast tulenevalt arvestatakse väliskaubandusstatistikasse ka need tehingud, kui kaup saabub mõnest ELi liikmesriigist või ELisse mittekuuluvast riigist Eestisse vabasse ringlusse, kuid hiljem kaup re-eksportitakse, st müüakse ilma töötlemata edasi kolmandasse riiki. Oluliselt rohkem on selliseid tehinguid piiririikides. Sellist piiririikide omapära kutsutakse nn Rotterdami efektiks, mis iseloomustab Hollandi suurte sadamate kaudu toimuva kaubavahetuse mõju kogu Hollandi ekspordile. ELi liikmelisusest tulenevalt avaldub nn Rotterdami efekt ka Eestis ning seetõttu sisaldub Eesti ekspordis teistest liikmesriikidest kolmandatesse riikidesse (sh Venemaale) Eesti kaudu väljaveetav kaup, millele on tehtud ekspordi tolliprotseduur Eestis. ELi metoodika kohaselt arvestatakse ka sellised tehingud väliskaubandusstatistikasse.

Kinnitame, et Statistikaamet juhindub väliskaubandusstatistika tegemisel ELi kehtivast metoodikast ning avaldatav andmestik on võrreldav teiste liikmesriikide vastavate statistikatega. Seega alus küsitavuseks väliskaubandusstatistika usaldusväärsuse teemal puudub.

15. Statistikaameti töötajate hinnangu kohaselt oli Eesti päritoluga kaupade maksumuse osatähtsus Eesti ekspordis Venemaale 2010. aastal vaid natuke üle kolmandiku ja 2011. aastal natuke üle neljandiku, st ekspordi kogumahus on kasvanud varjatud transiidi osatähtsus. See tähendab, et Eestis toodetud kaupade ja osutatud teenuste eksport Venemaale on kasvanud vähem kui eksport Venemaale Eestist tervikuna.

Rahandusministri kommentaar: Juhime tähelepanu, et Statistikaameti töötajate poolt Riigikontrollile esitatud hinnangut on auditis väärtalt tõlgendatud ning arvesse pole võetud hinnangu kõiki komponente. 2010. aastal moodustasid ligi viiendiku ekspordi maksumusest kaubad, mille päritoluriiki ei ole võimalik määratleda. Nende kaupade hulgas võib olla ka Eestis toodetud kaupu. Kuna ELi metoodika kohaselt ei oma tähtsust kauba päritolu, vaid tehingu liik, siis ei ole päritoluriik kohustuslik statistiline andmeelement ning jääb sageli eksportööride poolt kajastamata. 2011. aastal oli Eesti päritoluga kaupade osatähtsus ekspordis Venemaale veidi rohkem kui veerand, samasse suurusjärku jäi ka määratlemata päritoluga kaupade osakaal. Kokkuvõttes ei võimalda olemasolev statistiline andmestik hinnata Eesti päritoluga kaupade osakaalu ekspordis Venemaale.

16. Statistikaameti selgituse kohaselt eristavad nende kolleegid mitmetes riikides, sh ka Lätis, kogueksportid nn rahvuslikku eksporti, st seda osa eksportidist, mis kajastab konkreetses riigis toodetud kaupade osa kogueksportidist. Statistikaameti hinnangu kohaselt oleks selline vahetegemine võimalik ka Eestis, kui ametilt asjakohast aruandlust tellitaks.

17. **Riigikontrolli soovitus majandus- ja kommunikatsiooniministrile:** kaaluda vajadust lisada Statistikaameti ülesannete hulka koguda ja avaldada andmeid nn rahvusliku ekspordi kohta, et eristada kogueksportidist Eesti päritoluga kaupade ja Eestis osutatavate teenuste maksumust.

Majandus - ja kommunikatsiooniministri vastus: Imporditud toodete kasutamist Eestis töötlemiseks ning selle edasi liikumist eksporti kajastab Statistikaameti poolt koostatav rahvamajanduse sisend-väljundraamistik, mis toob välja ka tegevusega loodava lisandväärtuse. Kuna nende tabelite koostamine on väga töömahukas, siis valmivad nad suure viitajaga. Operatiivsemat infot n-ö tegeliku Eesti päritolu kaupade tootmise ja ekspordi kohta annab tööstusstatistika, kus saadakse infot Eesti tööstusettevõtete toodangu ning ekspordi mahtude kohta. Kiirstatistika ei kata küll kogu majandust, kuid selle põhjal on võimalik saada siiski üsna objektiivne pilt Eestis toodetud kaupade eksportidist. Selle näitaja kitsaskohaks on allhanke puhul vaid osutatud teenuse maksumuse kajastamine, väliskaubanduses näidatakse aga kogu kauba väärtust. Teenuste eksportidist annab ülevaate maksebilansi statistika, mida koostab Eesti Pank. Kokkuvõttes ei näe me vajadust nn rahvuslikku eksporti eraldi välja tuua, kuna vastav info on ka hetkel vajadusel olemas.

2011. aastal kadusid pikad piiriületusjärjekorrad maanteedel ning asendusid elektroonilise järjekorraga

18. Kuni 2011. aasta augustini tuli veokitel piiriületust oodata maantee-piiripunktide juures tee ääres (Narvas alates 2005. aastast ka linna piirile rajatud ootealal). Aeg-ajalt kulus ootamiseks neli-viis päeva, seda ka talviti, järjekorrad olid kilomeetritepikkused. Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni hinnangu kohaselt läheb päev kaubaveoki seisuaega vedajale maksma ligikaudu 200 eurot.

19. Pärast seda, kui 2011. aasta suvel rakendati piiriületuse elektroonsed ootejärjekorrad ja sügisel hakkasid toimima riigipiiri seaduse 2010. aasta muudatuste kohaselt rajatud piiriületuse ootealad (lisaks varem Narvasse rajatule ootealad Sillamäel, Koidulas ja Luhamaal), kadusid sõidukite ootejärjekorrad maanteepiiripunktidesse viivatel teedel. Järjekorrad küll kadusid, kuid ooteaega need meetmed ei vähendanud, sest neil ei olnud mingit mõju (ega saanudki olla) järjekordade tekkepõhjustele.

Piiripunktide materiaalne baas ja töötajad

Piiripunktides on olemas tööks vajalik materiaalne baas ja töötajad

20. Maanteepiiripunktide hooned ja rajatised kuuluvad ASile Riigi Kinnisvara (RKAS). Politsei- ja Piirivalveamet, Veterinaar- ja Toiduamet ning Põllumajandusamet kasutavad neid tasuta, RKASi kulutused hoonete ja rajatiste majandamisel katab Maksu- ja Tolliamet.

21. Maanteepiiripunktid Narvas, Koidulas ja Luhamaal võeti nende praegusel kujul kasutusele 1998. aastal ja Koidula raudtee-piiripunkt 2011.

Piiripunktides on vajalikud hooned ja rajatised

aasta augustis. Politsei- ja Piirivalveamet ning Maksu- ja Tolliamet hindavad Luhamaa ja Koidula maanteepiiripunktide olukorda rahuldavaks (kuid mitte heaks), Narva maanteepiiripunkti seisukorra halvaks. Koidula raudteepiiripunktis on kontrolliorganite tööks loodud väga head tingimused, seevastu Narva raudteepiiripunktis (mis kuulub ASile Eesti Raudtee) on tingimused halvad. Lähem ülevaade tööd segavatest puudustest ja piiripunktide olukorrast on esitatud tabelis 2.

Tabel 2. Politsei- ja Piirivalveameti ning Maksu- ja Tolliameti hinnang maismaapiiripunktide seisundile

	Üld-hinnang seisundile	Puudused, mille tõttu vajalikud toimingud võivad jääda tegemata	Tööd segavad puudused	Märkused
Narva maantee-piiripunkt	Halb	Veokite kaal ei ole töökorras	Sõiduautode, busside ja jalakäijate piirikontrolli taristu ei ole kooskõlas piiriületuse mahuga, piiripunkti läbilaskevõime on nende osas oluliselt väiksem Venemaa piiripunktis olevast. Veoautode terminali paigutus ei võimalda teha ühe peatusega piiri-tollikontrolli. Menetlus- ja küsitlusruumid ei vasta vajadustele.	Piiripunkt rekonstrueeritakse 2013–2014
Koidula maantee-piiripunkt	Hea	Puudub alaline sõidukite läbivalgustusseade	Puudub nõuetekohane menetlus- ja isikute lühiajalise kinnipidamise ruum, piiripunkti videovalve süsteem ning piirdeaed tuleks uuendada, ei ole tagatud kontrollikohtades ja angaarides toimuvate toimingute taasesitamine ja suures osas ka jälgimine	
Luhamaa maanteepiiripunkt	Rahuldav		Puuduvad nõuetekohased isikute kinnipidamisruumid ja küsitlusruum, tuleks uuendada piiripunkti videovalvesüsteem ning piirdeaed, ei ole tagatud kontrollikohtades ja angaarides toimuva taasesitamine ja suures osas ka jälgimine.	
Narva raudtee-piiripunkt	Halb tollikontrolli seisukohast, rahuldav piirivalve seisukohast	Puudub võimalus vaguneid kaaluda, konteinereid kontrollimiseks maha laadida ja puudub vagunite läbivalgustusseade		Olukorra parandamiseks pole midagi kavandatud
Koidula raudtee-piiripunkt	Väga hea			Valmis 2011. aastal

Allikas: Riigikontroll Politsei- ja Piirivalveameti ning Maksu- ja Tolliameti andmete põhjal

22. Koidula ja Luhamaa maanteepiiripunktide parendamist pole praegu kavandatud.

Narva maanteepiiripunkt rekonstrueeritakse

23. Narva maanteepiiripunktis on kavandatud aastatel 2012–2014 ümber ehitada jalakäijate ja sõiduautode terminal, misjärel pea kahekordistuks jalakäijate ja sõiduautode teeninduskohtade arv ning juurde tuleks ka busside teeninduskohti. Praegused jalakäijate, sõiduautode ja busside teenindamise tingimused on liialt kitsad nii suure hulga piiriületajate jaoks, Ivangorodiga võrreldes kordades halvemad. Praegu aeglustab Eesti piiripunkti ebapiisav läbilaskevõime sõiduautode piiriületust.

24. Narva piiripunkti rekonstrueerimistöödeks on võimalik kasutada Euroopa Liidu abiraha. Siseministeeriumi ja AS Riigi Kinnisvara selgituste kohaselt on tööde organiseerimise ja rahastamisega seotud olulisemad probleemid sisuliselt lahendatud. Käesoleval aastal on kavas

koostada vajalikud projektid ja järgneval kahel aastal tööd teostada (sulgemata selleks piiripunkti).

25. Politsei- ja Piirivalveameti ning Maksu- ja Tolliameti arvestuste kohaselt peavad nad Narva maanteepiiripunkti rekonstrueerimise tulemusel loodavate uute töökohtade täitmiseks suurendama märkimisväärselt oma töötajate arvu Narvas.

Tollikontrolli hõlbustaks parema varustuse olemasolu

Endoskoop on seadeldis eseme sees oleva vaatlemiseks ilma eset avamata — painduva fiiberkaabli otsas on minikaamera, kaabel koos kaameraga lükatakse uuritavas esemes olevasse tühikusse, kaamerat saab suunata kaablit liigutades, ja nii saab kaabli teises otsas oleva seadme ekraanil näha, mis on eseme sees.

26. Piiripunktides töötavatel ametnikel on piisavalt tööks vajalikke side- ja infotöötlemisvahendeid. Luhamaa maanteepiiripunkti internetiühendust on häirinud sidekanalite vähene läbilaskevõime; praeguste kavade kohaselt peaks probleem lahendatama käesoleva aasta lõpuks.

27. Piisavalt töökindlad ei ole tollitöötajate kõige efektiivsemaiks hinnatavad tehnilised kontrollivahendid — mobiilsed läbivalgustus-seadmed (röntgen). Pealegi kasutavad Koidula ja Luhamaa maanteepiiripunktid kahepeale ühte seadet, st et ühes neist seda seadet igapäevaselt ei ole. Pidevalt kasutuses olevad **endoskoobid** lähevad kiiresti katki. Et endoskoop vajaduse korral alati kasutada oleks, peaks neid olema varuks (praegu on neid igas piiripunktis varus vaid üks). Puuduvad tubakatoodete otsimiseks koolitatud koerad (kes Läti tollitöötajate sõnul töö oluliselt tulemuslikumaks muudavad).

Piiripunktides on vajalikul hulgal töötajaid

28. Piiripunktide koosseisus ettenähtud tollitöötajate ja piirivalvurite ametikohad on komplekteeritud (Narvas oli 2012. aasta algul siiski osa piirivalvurite ametikohti täitmata). Töötajad on kogenud, tollitöötajaist enamikul on enam kui viieaastane tööstaaž Maksu- ja Tolliametis. Maksu- ja Tolliameti hinnangu kohaselt on maanteepiiripunktides olevate töötajate arv piisav, et kontrollida praegusel hulgal piiriületajaid. Politsei- ja Piirivalveameti hinnangul on vaja siiski praegusest suuremat koosseisu. Kui piiriületus järjest kasvab, (praegune kasv on enam kui 10 protsenti aastas), uusi efektiivseid kontrollivahendeid ei lisandu ega peeta võimalikuks piirikontrolli nõrgendada, tuleb ilmselt suurendada töötajate arvu piiripunktides. Juba praegu on piiripunktides olukord raske, kui mitu töötajat jäävad samal ajal haigeks või kui töötajatel tuleb osaleda täiendusõppes. Kuna kumbki amet ei ole normeerinud kontrollitoiminguteks kuluvat aega ja tegelikult kuluva aja kohta ei peeta arvestust, ei saanud Riigikontroll kujundada oma kindlat seisukohta, kas töötajaid on piisavalt.

29. Kindlasti oleks piiripunktidesse töötajaid juurde vaja siis, kui Venemaa piiripunktide läbilaskevõime oluliselt suureneks. Luhamaal ja Koidulas poleks probleemi täiendavate töötajate paigutamise, samas Narvas, kus Politsei- ja Piirivalveameti hinnangu kohaselt neid juba praegu kindlasti oleks juurde vaja, ei ole vajalikke töötingimusi ka olemasolevatel töötajatel. Kui Venemaa piiripunktide läbilaskevõime nende töökorralduses toimivate muudatuste tõttu hüppeliselt kasvaks, tekiks Eestis raskused leida täiendavate töökohtade täitmiseks kvalifitseeritud töötajaid ning piiripunktid võivad oma tööga hätta jääda.

30. Riigikontrolli soovitus Politsei- ja Piirivalveameti ning Maksu- ja Tolliameti peadirektoritele: hinnata piiripunktide töötajate koosseisuliste ametikohtade arvu suurendamise vajadust ja võimalusi juhul, kui Venemaa piiriületuspunktide läbilaskevõime nende töökorralduse muutmise tulemusel hüppeliselt kasvaks.

Politsei- ja Piirivalveameti peadirektori vastus: Peame oluliseks märkida, et maismaa piiripunktides on isikkoosseis võrreldes varasemate aastatega (2008–2009) kasvanud. See tuleneb personalipoliitilistest otsustest, millest tulenevalt on valdav osa Sisekaitseakadeemia lõpetanute suunatud teenistusse Eesti idapiirile. Samas tuleb tõdeda, et iga-aastaselt on ka piiriületuste arv nii isikute kui ka sõidukite osas kasvanud ning olemasolev ressurss isikkoosseisu näol on ammendumas. Seda tõendab ilmekalt pühade ja aastavahetuse perioodil järsult kasvav piiriületajate arv ning sellest tulenev vajadus suunata piiripunkti ajutiselt täiendavat tööjõudu.

Politsei- ja Piirivalveamet on kaardistanud piiripunktide vajadused ning nendest lähtutakse koolitus- ja värbamisplaanide tegemisel.

Kuigi olemasolevad piiripunktide struktuurid on valdavalt täidetud, tuleb nõustuda, et üha kasvav piiriületuste arv tingib täiendavate kontrollikohtade ja sellest tulenevalt töötajate vajaduse. Politsei- ja Piirivalveamet võtab arvesse Riigikontrolli soovitusi hinnata jooksvalt piiripunktide koosseisuliste ametikohtade suurendamise vajadust.

Võimalused isikkoosseisu suurendamiseks tulenevad eelkõige piiripunktide olemasolevast infrastruktuurist piirikontrolli kohtade osas ning täiendava personalieelarve olemasolust. Kui Koidula ja Luhamaa piiripunkti infrastruktuur võimaldab komplekteerida täna täiendavaid töökohti, siis Narva maanteepiiripunktis tekib selleks võimalus pärast piiripunkti rekonstrueerimist. Vajadus Narva suunal täiendava isikkoosseisu järele on juba täna olemas.

Maksu- ja Tolliameti peadirektori vastus: Eeldame, et VF Tolliteenistus vastavast plaanist MTAd aegsasti informeerib ja vajalikud tegevused ning nende rakendamise ajakava kokku lepib. Läbilaskevõimet pole võimalik ühepoolsetl tõsta, sest sama liiklus peab läbima mõlema poole piiripunkte. Loodame, et Eesti ja Venemaa vahel paralleelselt läbiviidud auditite üheks tulemuseks on paranev koostöö ja infovahetus, mis välistab taoliste ootamatuste tekkimise. MTA on valmis koheselt VF Tolliteenistusega arutama piiripunktide läbilaskevõimsuse suurendamise võimalusi ja nende ajalist rakendamist. Kui VF tagab stabiilse, sujuva ja seisakuteta veokite piiriületuse, siis teatud piirini läbilaskevõime suurendamine ei eelda ametnike arvu suurendamist. Piiripunkti läbilaskevõimsuse oluline suurendamine nõuab lisaametikohti nii MTAsse kui ka PPAsse.

Puudub selgus, kas üle Narva jõe on vaja ehitada uus sild

Narva maanteepiiripunkti kaudu liigub praegu vähem veokeid kui 2006. aastal

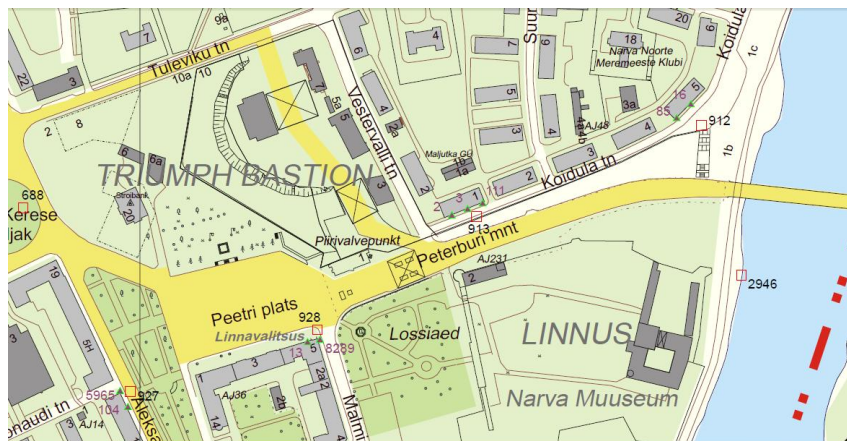
31. Narva maanteepiiripunkt asub linna keskel, linna keskväljaku ja linnavalitsuse kõrval. 2011. aastal läbis punkti (kokku mõlemas suunas) 67 669 kaubaveokit, st keskmiselt 185 veokit päevas. Lisaks päevas ligi 1100 sõiduautot ja 88 bussi. Busside ja sõiduautode piiriületus on pidevalt kasvanud, kuid veoautode osas pole veel saavutatud 2006. aasta taset – siis ületas päevas piiri keskmiselt 280 veoautot.

32. Narva maanteepiiripunkt on nii Politsei- ja Piirivalveameti kui ka Maksu- ja Tolliameti, samuti ka tema töötajate arvates võimeline läbi laskma suuremat arvu veoautosid, kindlasti vähemalt sama palju kui 2006. aastal.

Kaubavedude transiitliikluse olulist suurendamist läbi Narva ei peeta soovitavaks

33. Kuid kaubaveokite transiitliikluse varasema intensiivsuse taastamine halvendaks Narva linna keskkonnaseisundit ja olukorda linnaliikluses (arvestama peab ju ka busside ja sõiduautode liikluse edasise suurenemisega). Piiripunkt asub keskväljaku ääres, linnavalitsuse kõrval, selle laiendamine muinsuskaitse all oleva bastioni suunas ei ole mõeldav (vt joonis 5).

Joonis 5. Narva piiripunkti paiknemine linna peaväljakul, Hermanni kindluse, linnavalitsuse ja bastioni kõrval (kinnistud Vestervalli 3, 5, 7 ja Peterburi mnt 1)



Allikas: kaart Narva Linnavalitsuse kodulehel

Uue silla rajamist on arutatud aastakümneid

34. Raskeveokite transiitliikluse linnast mööda suunamist on kavandatud juba alates 1970. aastatest; aastakümneid tagasi tehtud uuringute tulemusel jõuti järeldusele, et otstarbekas oleks rajada üle Narva jõe uus sild ligikaudu 10 kilomeetrit linnast põhja poole, Riigikülasse. Silla projekteerimise-ehitamiseni Nõukogude ajal ei jõutud. Ida-Viru maakonna asjakohases teemaplaneeringus on ette nähtud Peterburi maanteelt Vodavast Riigikülasse uue sillani uue tee ehitamine. Vt joonis 6.

Joonis 6. Vodava ja Riigiküla, mille vahele on kavas rajada uue sillani uus maantee



Allikas: Vaivara Vallavalitsuse veebilehekül

35. Üle Narva jõe uue silla rajamisega seonduvaga on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium tegelenud kogu iseseisvuse taastamise järgsel perioodil. Ministeerium on korduvalt teinud Venemaa transpordiministeeriumi esindajatele ettepaneku korraldada uue silla rajamise otstarbekuse hindamiseks uuring, mille viib ellu mõlema riigi valitud ekspert kokku lepitava programmi alusel. Eesti on kinnitanud nõusolekut finantseerida sellist uuringut täies ulatuses. Eesti ja Venemaa ministrite tasemel märgiti sellise uuringu otstarbekust ühiselt allkirjastatud dokumendis 2006. aastal, hiljem on ministeeriumi töötajad selle küsimuse korduvalt tõstatanud mitmetes kahe- ja mitmepoolsetes töörühmades. Valitsuse tasemel ei ole Eesti pärast 2006. aastat uuringuteemat Venemaa pädevate riigiasutuste ees uuesti tõstatanud.

36. Venemaa ametiasutused ei ole alates 2007. aastast reageerinud Eesti ametiasutuste korduvatele ettepanekutele algatada uue silla vajalikkuse selgitamiseks ühisuuring.

37. **Riigikontrolli soovitus majandus- ja kommunikatsiooniministrile:** kooskõlastatult Välisministeeriumiga pöörduda uuesti ametlikult pädevate Venemaa institutsioonide juhtide poole ettepanekuga ühiselt algatada Narva jõe uue maantee silla rajamise tehnilis-majandusliku põhjendatuse ja keskkonnamõju uuring.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri vastus: Esmalt soovime täpsustada, et ei ole korrektne Riigikontrolli väide justkui pole valitsuse tasemel Eesti pärast 2006. aastat uuringuteemat Venemaa pädevate riigiasutuste ees uuesti tõstatanud. Venemaa transpordiministri ja majandus- ja kommunikatsiooniministri poolt loodud transpordikomisjoni kohtumiste raames on uue silla teemat korduvalt arutatud ka hiljem, viimati 2009. a sügisel Tallinnas. 2009. a kohtumisel väljendas aga Vene pool selget seisukohta, et uue silla ehitamiseks puudub Venemaal majandus-strateegiline huvi, mistõttu ministeerium koos maanteeametiga keskendusid edaspidi vana silla renoveerimisega seonduvatele tegevustele. Uue silla temaatikat on puudutanud ministrid ka pärast 2009. aastat erinevatel kahepoolsetel kohtumistel, sh näiteks Rahvusvahelise Transpordifoorumi (ITF) nõupidamise raames.

Juhime ka tähelepanu sellele, et Eesti ametiasutused lisaks korduvalt tehtud ettepanekutele algatada uue silla vajalikkuse selgitamiseks ühisuuring, valmistasid ette ja edastasid Vene poolele kooskõlastamiseks ka ühisuuringu lähteülesande projekti. Kahjuks Vene pool Eesti poole kirjalikele taotlustele seniajani vastanud pole, seda vaatamata ka sellele, et Eesti pool lubas uuringut täies ulatuses finantseerida Eesti riigieelarvest.

Kuivõrd Vene pool teatas oma huvi puudumisest, pole ka MKM oma valitsemiseelarve kujundamisel uuringu rahastamist enam kavandanud.

Ootame suure huviga antud auditi raames Venemaa Kontrollikoja ettepanekuid antud küsimuses ja loomulikult, Venemaa huvitatuse ja nõusoleku korral oleme koheselt valmis läbirääkimiste taastamiseks, kasutades selleks kõiki välissuhtluseks kohaseid kanaleid, sh nii kirjalikke kui ka arutelusid Vene Föderatsiooni Transpordiministeeriumi ja Eesti Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi vahelise transpordikomisjoni kohtumiste raames. Transpordikomisjoni järjekordne

kohtumine peaks eelduste kohaselt toimuma juba käesoleva aasta kevadel.

Koidula ja Luhamaa maanteepiiripunktideni viivaid teid tuleb parandada

Maanteepiiripunktideni viivate teede seisund on rahuldav

38. Kuigi Politsei- ja Piirivalveamet hindab maanteepiiripunktideni viivate maanteede seisundit heaks ning pretensioone ei ole ka Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioonil, näeb Maanteeamet nendel teedel siiski mitmeid puudusi. Värskest Koidula maanteepiiripunktini viiv tee (vt joonist 2) on kavas aastatel 2012–2013 rekonstrueerida. On valminud Tartust Värskasse viiva tee Värska-poolse osa ümberehituse projekt, töödega loodetakse alustada 2014. aastal. Remontimist vajavad mitmed lõigud Tartu–Luhamaa teel.

39. Suhteliselt halvas seisus on Riia–Pihkva maantee Eestit läbiv lõik (põhimaantee nr 7, Euroopa teede tähistuses tee E 77). Valminud on selle tee Luhamaa-eelse kahekilomeetrise osa remondiprojekt, kuid teed tervikuna ei ole kavas lähiaastatel remontida. Selle teelõigu (ülejäänud 20 kilomeetrit teed, mis läbib Misso valla keskust ning mida mööda liiguvad lisaks vallaelanikele Lätist tulevad ja Läti suunas minevad autod, sh hulgaliselt Poolas registreeritud veokeid) kogu ulatuses remontimist ei ole kavandatud, vaatamata sellele, et Riigikogu 2007. aasta algul heaks kiidetud transpordi arengukavas aastateks 2006–2013 peeti seda otstarbekaks. Suuremahulisi töid tuleks teha transiitliikluse Tartust ümberjuhtimiseks, samuti ka Tartu–Jõhvi (riigimaantee nr 3, E 264) seisundi edasiseks parandamiseks.

Eesti maanteede praegusest ja tulevikus eeldatavast koormatusest transiitveostega ei ole kellelgi põhjalikku, vaatlustele ja uuringutele tuginevat ülevaadet

40. Kaks kolmandikku veokitest siseneb Eestisse koormata. Neist veokitest kolmandik oli 2011. aastal registreeritud Eestis, st tulid pärast kauba Venemaale viimist Eestisse tagasi. Ülejäänud kaks kolmandikku sisenesid Eestisse kas siit kauba pealelaadimiseks või läbisõiduks, et kaup peale võtta mõnes teises riigis.

41. Viimase kolme aasta keskmisena on Venemaa suunalt Eestisse sisenenud veokite arv ületanud Venemaa suunas väljunud veokite arvu keskmiselt 28 protsendi võrra. Käesolevat auditit alustades eeldas Riigikontroll, et mõnel Eesti riigiasutusel on andmed (kas või ligilähedasedki), mis selgitaks sellist märkimisväärtset vahet Eestisse sisenevate ja väljuvate veokite arvus. Ja et on püütud prognoosida, kuidas Eesti sadamate arengukavad ja Eesti lähiriikides toimuv areng eeldatavalt kaubavoogude marsruute ja mahte mõjutavad. Selline info oleks vajalik, et kavandada Eesti teedevõrgu arengut ja teede remontimist-rekonstrueerimist. Selgus, et ükski riigiasutus pole viimastel aastatel selle probleemistikuga tegelenud. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium teatas Riigikontrollile, et peab sellist analüüsi vajalikuks ja tellib selle käesoleval aastal.

42. Riigikontrolli soovitused majandus- ja kommunikatsiooni-ministrile:

- kaaluda võimalust remontida Riia-Pihkva maantee Eestit läbiv lõik täies ulatuses;
- korraldada uuring, et selgitada, kui koormatud on Eesti maanteed transiitveokitega praegu ja kui koormatud tulevikus, kui Eesti sadamate ja piiriületusvõimalused muutuvad lähedamaks. Uuring

võimaldab saada alusmaterjali ja enam kindlust, kuidas on mõistlik Eesti teedevõrku edaspidi parendada.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri vastus: MKM lähtub teehoiu korraldamisel Vabariigi Valitsuse kinnitatud teehoiu- ja investeeringukavadest. MKM kaalub kindlasti esitatud ettepanekut remontida Riia-Pihkva maantee Eestit läbiv lõik täies ulatuses, nii nagu meil on piiratud ressursside tingimustes ülesanne tagada transpordi infrastruktuuri säilimine ning tingimused ohutuks liiklemiseks kõikidel teistel Eesti riigimaanteedel. Samuti kaalume Riigikontrolli tehtud ettepaneku otstarbekust alatatada uuring, et selgitada, kui koormatud on Eesti maanteed transiitveokitega praegu ja kui koormatud tulevikus. Siinkohal soovime juhtida tähelepanu sellele, et Maanteeamet omab liiklusloenduste läbi piisavat ülevaadet liikluskoormustest Eesti põhimaanteedel. Kinnitame, et meie põhimaanteedel on piisav läbilaskevõime varu ka lisanduvate liiklusvoogude teenindamiseks ida-lääs teljel. Küll aga on piiriüleses liikluses probleemiks pigem Venemaa teede seisund ja läbilaskevõime piiratus, mida võimendavad sh näiteks kevadisel teede lagunemisperioodil seatud massipiirangud jms. Ilmselt ei ole mõistlik Eesti teede läbilaskevõime tõstmisse täiendavalt investeerida enne, kui Venemaa pool ei ole astunud samme oma teedevõrgu parendamiseks ja läbilaskevõime ühtlustamiseks.

Puudub selgus, kas loomse päritoluga kaupu on Venemaale edaspidigi võimalik vedada Koidula raudteejaama kaudu

43. 2011. aastal valminud Koidula raudteepiiripunktis on loodud väga head tingimused loomse päritoluga kaupade veterinaarkontrolliks. ASi Riigi Kinnisvara (RKAS) andmete kohaselt kulus selleks ligikaudu 800 000 eurot, veterinaarkontrolliks on kõigile Euroopa Liidu nõuetele vastavaid ruume pinnaga 630 ruutmeetrit.



Vaade Koidula raudteepiiripunkti peahoonele

Foto: AS Riigi Kinnisvara

44. Eestis on Koidula ainuke raudteepiiripunkt, mille kaudu Euroopa Komisjon on lubanud loomse päritoluga kaupu üle Eesti (Euroopa Liidu) – Venemaa piiri vedada. Narva raudteepiiripunktis pole

veterinaarkontrolliks nõutavaid tingimusi, ja praegu pole nende sinna loomist ka kavandatud.

45. Euroopa Komisjoni otsus – kanda Koidula piiripunkt loomsete saaduste Euroopa Liitu importimisel piirikontrolliks sobivate piiripunktide loetellu – avaldati 2011. aasta oktoobri lõpus. Vabariigi Valitsus kehtestas Koidula raudteepiiripunkti ööpäevaringse lahtioleku aja 2011. aasta detsembri lõpus. Veterinaar- ja Toiduameti töötajad on piiripunktis ametis juba 2011. aasta juulist. 2012. aasta jaanuari lõpu seisuga ei olnud aga selle piiripunkti kaudu Eestisse loomseid saadusi veetud, st pole olnud vajadust kaupade veterinaarkontrolliks (Euroopa Liidust välja veetavad loomse päritoluga kaubad ei kuulu piiripunktides veterinaarkontrolli alla).

46. Venemaa valitsus andis 2011. aasta juulis määruse nr 557, mille lisaga sätestati loetelu Venemaa piiripunktidest, mis tuleb ehitada või rekonstrueerida ja sisustada täies vastavuses Venemaal veterinaarkontrolli tegemiseks kehtestatud nõuetega. Petseri (vene keeles Печоры) raudteejaama (kus Koidulast sisenevaid veoseid peaks kontrollitama) selles loetelus ei ole, küll aga on selles loetelus Narva vastas asuv Ivangorod, kus loomseid saadusi sisaldavate raudteeveoste kontrollimiseks praegu võimalusi ei ole. Samas on Petseri raudteejaam nende piiripunktide nimekirjas, kus Venemaal veterinaarkontrolli korraldab riigiasutus Rosselkhoznadzor on lubanud loomsete saaduste veterinaarkontrolli teha. Veterinaar- ja Toiduameti töötajate selgituse kohaselt ei pruugi seetõttu karta, et loomseid saadusi edaspidi Koidula raudteejaama kaudu Venemaale vedada ei saa.

47. Venemaa Kontrollikoja töötajate selgituse kohaselt jätkatakse Petseris Venemaale raudteed pidi saabuvate loomsete saaduste veterinaarkontrolli seni, kuni Narva vastas Ivangorodis raudteeveoste veterinaarkontrolli tegemiseks vajalikud tingimused luuakse. Seejärel lõpetatakse loomsete saaduste veterinaarkontroll Petseris raudteejaamas. Riigikontrolli arvates puudub praegu kindlus selles, et Koidula piirijaama saaks ka paari aasta pärast kasutada loomsete saaduste Eestisse sisse- ja väljaveoks, st et ei ole kindel, et selles raudteejaamas kaupade veterinaarkontrolliks loodud võimalused leiavad kasutust.

48. Põllumajandusministeerium ega ka Välisministeerium ei ole otseselt pöördunud Venemaa pädevate riigioorganite poole ettepanekuga arutada võimalust lisada Venemaa valitsuse 2011. aasta määruse nr 557 lisasse (raudteejaamad, kus tuleb luua kaasaegsetele nõuetele vastavad loomsete saaduste veterinaarkontrolli võimalused) Petseris raudteejaam, st säilitada Petseri raudteejaamas võimalus kontrollida Eestist saabuvaid loomseid saaduseid. Küll aga on Välisministeerium selles küsimuses küsinud selgitusi Venemaa Föderatsiooni Välisministeeriumi töötajailt ning pöördunud Euroopa Liidu pädevate institutsioonide poole.

49. Eesti ja Venemaa vahel 2002. aastal sõlmitud kokkuleppes piiriületuse läbilaskepunktide kohta on ette nähtud, et leppeosaliste pädevad asutused teavitavad teineteist, kui on kavas läbilaskepunktide rajatise projekteerida ja ehitada.

50. Riigikontrollil ei õnnestunud leida asjakohast teavituskirja Eesti ametkondadest. Põllumajandusministeeriumi sõnul oleks AS Riigi Kinnisvara kui piiriületuspunkti valdaja pidanud Venemaa pädevatele

asutustele teada andma, et Koidula raudteejaamas hakatakse looma Euroopa Liidu nõuetele vastavaid veterinaarkontrolli võimalusi. AS Riigi Kinnisvara selgituse kohaselt ei ole äriühingul õigust sellistes küsimustes Venemaa keskasutuste poole pöörduda, see on valitsusasutuste ülesanne. Riigikontroll jagab äriühingu seisukohta. Asjaolust, et Eestisse uue piirijaama rajamisest ei olnud Venemaa pädevaid asutusi kokkulepitud korras teavitatud, olid aastaid enne piirijaama valmimist teadlikud nii Põllumajandusministeerium kui ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.

51. Riigikontrolli soovitus põllumajandusministrile: pöörduda kooskõlastatult Välisministeeriumiga Venemaa pädevate riigiasutuste poole ettepanekuga lisada Venemaa valitsuse 2011. aasta 7. juuli määruse nr 557 lisas fikseeritud loomsete saaduste veterinaarkontrolliks ettenähtud raudteepiirijaamade loetelusse Petseri raudteejaam.

Põllumajandusministri vastus: Põllumajandusministeerium toetab jätkuvalt Välisministeeriumi seisukohta, et piirikontrolli küsimus tuleb tõstatada EL tasemel EL ja Venemaa kõnelustel. Välisministeerium alustas koostöös Põllumajandusministeeriumiga asjakohaseid ettevalmistusi 2011. juulis. Põllumajandusministeerium nõustub Riigikontrolli ettepanekuga ja planeerib täiendavat pöördumist Venemaa pädevate asutuste poole.

Ootealad ja ootejärjekorrad

Ootealade rajamise ja elektroonilise ootejärjekorra rakendamisega kadusid piiripunktide eest sõidukite järjekorrad

52. Selleks et luua piiri ületada soovivaile isikuile võimalus piiriületuse aega paremini planeerida ja kaotada vajadus oodata piiriületust elavas järjekorras piiripunkti juures maanteel, tehti riigipiiri seadusesse 2010. aastal mitmeid täiendusi. Nendega sätestati sõidukite maantee-piiripunktidesse sisenemise korraldus, kohustus kasutada maanteepiiripunktide-eelseid ootealasid, võtta tasu ootealade kasutamise ja ootejärjekorras koha võtmise eest ning pidada ootejärjekorra andmekogu.

53. Kõik sõidukid peale liinibusside peavad maanteepiiripunktidesse sõitma läbi ooteala (v.a need sõidukid, mis politseiasutus suunab vahetult piiripunkti vastavalt temale selleks riigipiiri seaduses antud õigusele).

54. Kõigi ootealade haldajatega on Siseministeerium sõlminud poolte vastastikuseid kohustusi ja õigusi fikseerivad halduslepingud. Ootealade haldajad võtavad ooteala kasutamise eest Siseministeeriumiga kokkulepitud tasu (riigipiiri seaduse kohaselt ei tohi tasu olla suurem kui 15,97 eurot veoauto või bussi kohta ja 6,39 eurot sõiduauto kohta). Võetava tasu eest peavad nad tagama võimaluse registreerida sõiduk piiriületuse elektroonilisse ootejärjekorda, pidama ootejärjekorda, võimaldama sõidukil piiriületusjärjekorras ootamise ajal ootealal parkida, suunama sõiduki piiripunkti ja võtma maanteepiiripunktis vastu. Samuti tuleb ootealal tagada juurdepääs internetile (WiFi), valgustus ja valve, sh videovalve, võimalus olmejäätmeid ära anda ja tualettruumi kasutada. Kõigil ootealadel on loodud või loomisel toilitlustamise võimalused.

Pea kõik maanteepiiripunktidesse suunduvad sõidukid peavad läbima ooteala

55. 2011. aasta teisel poolel rajati ja rakendati eravaldues olevad ootealad Sillamäel (läbi Narva piiriületuspunkti Venemaale suunduvatele veoautodele), Koidulas ja Luhamaal (kõigile sõiduvahenditele).

56. Narvas on sõidukite piiriületuseelne ooteala tegutsenud juba alates 1998. aastast, alates 2005. aastast Siseministeeriumi ja Narva Linnavalitsuse vahelise halduslepingu alusel. Narva ooteala jäi pärast Sillamäe ooteala loomist 2011. aasta oktoobri lõpus teenindama vaid sõiduaautosid, busse, mootorrattaid ja neid veoautosid, mis alustavad Venemaa suunas teekonda Narvast, Narva-Jõesuust või Vaivara vallast.

**Sõidukiga piiriületuseks tuleb
eelnevalt registreeruda
elektroonilises
ootejärjekorras**

57. Alates 2011. aasta augustist suunatakse sõidukid ootealadelt maanteepiiripunktidest vastavalt nende kohale elektroonilises ootejärjekorras. Ootejärjekorda võib end registreerida telefoni või interneti teel või vahetult ootealal. Ka ootejärjekorda registreerumise eest tuleb tasuda (riigipiiri seaduse kohaselt ei tohi tasu olla suurem kui 1,59 eurot).

58. Ootejärjekordi on kolme liiki – sõidukile võib broneerida konkreetse piiripunkti suunamise aja teistele sõidukitele veel broneerimata aegade hulgas (veokitele on kavandatud üldjuhul ühte tundi kaks broneeringu-aega), registreerida end nn elavasse järjekorda, st järjekorda, milles piiripunkti sisenemise aeg sõltub järjekorra pikkusest ja selle liikumise kiirusest, või registreerida end eelisjärjekorras piiripunkti sisenejate järjekorda.

59. Ootejärjekordi Siseministeeriumiga sõlmitud lepingu alusel korraldava Gif OÜ andmete kohaselt kasutasid 2011. aasta neljandas kvartalis Venemaale sõiduks maanteepiiripunktidest sisenenud sõidukitest piiriületusaja eelbroneerimise võimalust pea pooled, sama palju sõidukijuhte eelistasid elavas järjekorras olemist ja natuke enam kui viis protsenti sisenesid piiripunkti piiriületuse eelisõigust omavate sõidukite järjekorras.

60. Elavas järjekorras olevad sõidukid võivad oma järjekorra liikumist jälgida internetis või tellida selleks (tasulise) teavitamise. Sõidua autod peavad ootealale saabuma hiljemalt oma broneeringuaja alguseks, elavas järjekorras olevad veokid kolm tundi enne eeldatavat piiripunkti suunamist, piiriületuse eelbroneeringu teinud veokid eelbroneeringuga määratud ajal. Ootealale peavad sisenema ja selle kasutamise eest täies ulatuses maksma ka need sõidukid, mis ooteala teenuseid üldse ei kasuta, sest piiripunkti suunab sõiduki ooteala töötaja.

61. Elektroonilise ootejärjekorra rakendamine võimaldab sõidukijuhtidel piiripunkti sisenemise eeldatavat aega prognoosida, ja üldjuhul ei saabu nad ootealale oluliselt varem, kui see nõutud on (kui nad just ei soovi enne piiriületust ootealal puhata). Seepärast on ootealadel maksimaalselt paar-kolmkümmend veoautot, tavaliselt vähemgi.

**Piiriületuse eelisjärjekorraga
seonduv ei ole piisavalt
reguleeritud**

62. Riigipiiri seaduse kohaselt võib osa sõidukeid ületada Eesti–Venemaa maismaapiiri eelisjärjekorras. Seaduses on sätestatud sellist õigust omavate sõidukite üldloetelu, milles viimasena on kirjas „sõidukid, mille piiriületuseks on muu mõjuv ja kiireloomuline vajadus“.

63. Otsused suunata sõidukid piirikontrolli eelisjärjekorras tehakse üldjuhul piirielel ootealal koostöös piiripunktiga. Kuid eelisõigus on ka isikuil, kes on Politsei- ja Piirivalveametis peetavas piiriületuseks eelisõigust omavate isikute nimekirjas. Siseministeeriumi selgituste

kohaselt algatati selle nimekirja koostamine ministeeriumis 2010. aasta suvel. Politsei- ja Piirivalveameti veebilehtedel, samuti internetis olevates juhendmaterjalides piiriületuse elektroonilise ootejärjekorra pidamise kohta sellise nimekirja olemasolu kuni 2012. aastani ei mainitud. 2011. aasta lõpus oli nimekirjas 888 isikut.

64. Riigikontrolli arvates ei reguleeri riigipiiri seadus ja selle rakendamiseks kehtestatud õigusaktid üheselt ja selgelt, kuidas pidada piiriületuseks eelisõigust omavate isikute nimekirja. Riigikontroll saatis selles küsimuses märgukirja siseministrile.

Elektroonilise ootejärjekorra rakendamine võimaldab sõidukijuhtidel aega paremini planeerida

65. Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni (autovedusid teostavate ettevõtjate vabatahtlik ühendus, mittetulundusühing) hinnangu kohaselt lõi elektroonilise ootejärjekorra rakendamine võimaluse autojuhtide tööaega planeerida, järjekorda registreerumisega probleeme ei ole, vedajatel ei ole pretensioone ootealade olme suhtes. Assotsiatsioonil oleva info kohaselt tegi elektroonilise järjekorra kehtestamine lõpu ootejärjekorra koha müümistele (enne seda teenisid mõned isikud tulu sellelt, et loovutasid oma koha järjekorras tasu eest isikuile, kes soovisid kiiremini piiripunkti pääseda).

66. Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon on seisukohal, et ootealal viibimise eest peaks tasu võetama vaid juhul, kui sõiduk viibib ootealal kauem kui kolm tundi. Riigikontroll mõistab assotsiatsiooni seisukohta – kui sõiduki juhil sisuliselt ei ole vaja ootealale sõita, siis miks peab ta ootealale minema ja selle eest täisteenuse tasu maksma. Samas aga on äriühingud rajanud ootealad oma raha eest riigiga sõlmitud lepingute alusel, ja kui riik ootealade rajamise ning käigushoidmise kulusid ei kata, siis on ainus võimalus oma kulutusi katta vedajatelt võetava tasu arvel.

Pärast elektroonilise ootejärjekorra rakendamist ei ole Sillamäe ooteala sisuliselt enam vaja

67. ASile Sillamäe Sadam kuuluva kuni 450 veokile mõeldud Sillamäe ooteala rajas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga 2010. aasta suvel sõlmitud lepingu alusel ja seda haldab Siseministeeriumiga 2011. aasta sügisel sõlmitud lepingu alusel AS Sillamäe Sadam. Ooteala rajamiseks eraldas Euroopa Komisjon 1 150 000 eurot (46,48 protsenti parkla rajamise eeldatavast maksumusest). Siseministeerium on kohustunud suunama Sillamäe ootealale kõik Narva maanteepiiripunkti ületada soovivad veoautod, mis ei alusta teekonda Narvast, Narva-Jõesuust või Vaivara vallast. Kuna Narva ooteala suudaks elektroonilise ootejärjekorra rakendamisel mahutada ja väikeste täienduste järel teenindada kõiki Narva kaudu Venemaale suunduvaid sõidukeid, on Sillamäe ooteala sisuliselt üleliigne (oli üleliigne juba oma piduliku avamise ajal 2011. aasta oktoobri lõpus). Vastavalt Siseministeeriumiga sõlmitud lepingule on ASil Sillamäe Sadam kohustus osutada ooteala teenust kuni 2018. aasta lõpuni, st seejärel on ta vaba otsustama, mis ta ootealaga teeb.



Veokite piiriületusele ooteala sisse- ja väljapääs ning teenindusmaja Sillamäel

Foto AS Sillamäe Sadam

Piiripunktide töökorraldus

Veoste piiriületus on õiguslikult piisavalt reguleeritud

Piiripunktides tehtavad toimingud on piisavalt reguleeritud

68. Veoste ja veokite, samuti ka inimeste liikumine üle Eesti ja Venemaa vahelise piiri on reguleeritud ühelt poolt Euroopa Liidu õigusaktidega ja nende rakendamiseks Eestis kehtestatud reeglitega, teiselt poolt Vene Föderatsiooni õigusaktidega. Veoste piiriületusega seonduvaid küsimusi reguleerivad eelkõige Euroopa Liidu ja Venemaa partnerlus- ja koostöölepe, kaupade piirikontrolli tingimuste kooskõlastamise rahvusvaheline konventsioon, Eesti ja Venemaa valitsuste vaheline rahvusvahelise autoveo konventsioon, mõlema riigi riigipiiri seadused. Politsei- ja Piirivalveameti ning Maksu- ja Tolliameti hinnangu kohaselt ei ole praegu veoste Eesti ja Venemaa vahelise piiri ületamise toiminguid vaja täiendavalt õiguslikult reguleerida.

Piiripunktides tehtavad kontrollitoimingud on piisavalt reguleeritud

69. Piiripunktides tehtavaid toiminguid reguleerivad ELi ja Schengeni õigusaktid ning paljud ametkondadesisesed juhendid. Ametkondade ja piiripunktide juhtide kinnituse kohaselt on reegleid kontrollitoiminguteks piisavalt, need on loogilised ja töötajatele arusaadavad.

70. Suur osa kontrollitoiminguid tehakse riskihinnangute põhjal, näiteks tollitöötajad saavad selleks korraldused tollikontrolli infosüsteemist. Maanteepiiripunktides tollipunktide tegevust 2010. aasta lõpus – 2011. aasta algul analüüsinud Maksu- ja Tolliameti siseauditi osakond hindas tollipunktide töökorraldust optimaalseks ning tollikontrolli tõhusaks ning tulemuslikuks.

Piiripunktides tegutsevate ametkondade tegevus on koordineeritud

71. Veterinaar- ja Toiduameti piiriteenistuste tegevust 2011. aasta märtsis-aprillis kontrollinud Euroopa Komisjoni ametnikud hindasid selle Euroopa Liidu nõuetega kooskõlas olevaks ja efektiivseks.

72. Ametkonnad on omavahelised kokkulepped toiminguteks piiripunktides reguleerinud koostöölepetega, nende töötajate tegevust piiripunktides koordineerib Politsei- ja Piirivalveamet piiripunktide ülemate kaudu. Piiripunktide ülemad on kehtestanud piiripunktide töökorralduse eeskirjad. On teada, kes mida tegema peab, millises järjestuses toiminguid tehakse, kes millised küsimused lahendama peab. Audititoimingute käigus ei tõstatanud maanteepiiripunktides töötavad ametnikud küsimust vajadusest tõhustada ametkondadevahelist koostööd piiripunktides.

73. Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni ja logistikaettevõtjate esindajad, kellega Riigikontrolli töötajad auditi ajal suhtlesid, hindasid piiriületuspunktides töötavate ametnike tegevust professionaalseks ja hästi korraldatuks, neil ei olnud neile etteheiteid töösse suhtumise kohta. Ka ei märkinud nad koordineerimatust piiripunktides töötavate ametnike tegevuses.

74. Riigikontroll eeldas, et piiripunktides töötavate ametkondade infosüsteemid on omavahel sidustatud, kuid tegelikult see nii ei ole. Ühe ametkonna töötaja poolt oma ametkonna infosüsteemi juba kord sisestatud või seal varem olnud infot teiste ametkondade esindajad näha ja kasutada ei saa. Seetõttu tehakse mõningaid andmesisestustoiminguid topelt.

Märkimisväärne osa piiripunktide tööajast kulub selleks, et tegeleda ebaseadusliku kütuseäri eesmärgil piiri ületajatega

Paljud sõidukid ületavad piiri selleks, et tuua Venemaalt kütust selle edasimüügiks

75. Auditi käigus väitsid Eesti piiripunktides töötavad ametnikud ja piiriületuse ootealade töötajad, et ligikaudu neli viiendikku piiripunkte läbivatest sõiduautodest teevad seda eesmärgiga tuua Venemaalt Eestisse paagitäis kütust kas enda tarbeks või edasimüügiks (Venemaal on autokütus ligi kaks korda odavam kui Eestis). Sama väitsid ka Venemaa piiripunktide töötajad, keda Riigikontroll auditi käigus küsitles. Narvas kasutatakse bensiiniveoks ka autobusse – Ivangorodi piiripunkti ülema hinnangul ületab ligi kolmandik busse piiri vaid bensiiniveo eesmärgil.

76. Sõiduautode piiriületuste arv Koidula maanteepiiripunktis kasvas kahe aastaga ligikaudu kaks korda, Luhamaal poole võrra. On vähetõenäoline, et selle tingis Lõuna-Eesti elanike järsult suurenenud huvi Petseri ja Pihkva ajalooliste vaatamisväärsuste vastu. Narvas kahekordistus busside piiriületus kahe aastaga. Osaliselt võib see küll olla tingitud Venemaa turistide suurenenud huvist Eesti vastu, kuid – piiri ületanud inimeste arv pole viimase kolme aastaga suurenenud, st busside piiriületuse hüppelise tõusu põhjuseks ei ole nendega veetavate inimeste arvu suurenemine.

77. Vastavalt alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seadusele on Eestisse sissesõidul aktsiisivaba mootorsõiduki standardses kütusepaagis või erikonteineri standardses kütusepaagis olev, samas mootorsõidukis tarbitav ning sõiduki sihtkohta jõudmiseks vajalik kütus. Aktsiisivabalt sisse veetud kütust ei tohi sõidukist välja võtta ega ladustada, välja arvatud sõiduki remondi ajaks, ning isik, kelle suhtes maksuvabastust

kohaldatakse, ei tohi seda kütust tasu eest ega tasuta üle anda. Aktsiisivabastust ei kohaldata, kui sõiduki valdaja tegevusest ilmneb, et kütust veetakse sisse kaubanduslikul eesmärgil. Väljastpoolt Euroopa Liitu saabuval reisijal on lisaks standardses kütusepaagis olevale kütusele lubatud aktsiisivabalt kaasa tuua tema valduses oleva mootorsõiduki esmakordsel Eestisse sissesõidul ühe päeva jooksul kuni 10 liitrit mootorikütust mitteärilisel eesmärgil kasutamiseks.

78. Riigikontrolli palvel esitas Maksu- ja Tolliamet oma hinnangu, kui palju tuuakse Venemaalt Eestisse sõidukite paagis müügiks autokütust ja kui palju võiks riigieelarvesse täiendavalt raha laekuda juhul, kui see kütus ettenähtud korras, st aktsiisiga maksustatult müüdaks. Amet arvestas vaid seda kütusekogust, mida toovad enam kui 15 korda ühes kuus piiri ületavad sõidukid, ja jättis arvestamata Läti numbrimärkidega masinad. Ameti arvestuste kohaselt toovad sellised sõidukid Eestisse keskmiselt üle 30 000 liitri kütust päevas; amet hindas 2011. aasta I poolaastal seeläbi saamata jäänud riigieelarve tulu suuruseks 2,7 miljonit eurot.

79. Kui lähtuda maismaapiiripunktide töötajate hinnangust, et ligikaudu neli viiendikku sõiduautodest ületavad piiri, et osta bensiini, jääb ebaseadusliku bensiiniäri tagajärjel riigieelarvesse laekumata Maksu- ja Tolliameti arvestatust oluliselt rohkem raha.

Maksu- ja Tolliamet ei ole suutnud ebaseaduslikku kütuseäri tõkestada

80. Maksu- ja Tolliamet teatas Riigikontrollile, et tema tegevusvõimalused ebaseadusliku kütuseäri tõkestamiseks riigipiiril on suhteliselt piiratud, kuna kütus pumbatakse paagist välja sisemaal ning müüakse eeldatavalt väljaspool legaalselt kütuse jaemüügi süsteemi. Ameti sõnul on nende töötajad sisemaal tabanud sõidukite kütusepaagist eri kogustes väljapumbatud kütust, kui seda on transporditud ühest kohast teise, ning avastanud ja tõkestanud üksikuid kütuse edasimüügi juhtumeid. Amet teatas, et on koostöös Rahandusministeeriumiga korduvalt analüüsinud õigusakte ja võimalusi neid täiendada, et tõkestada kütusevedajate tegevust, kuid head lahendust pole seni leitud.

81. Riigikontrollile teadaolevat kehtestas Läti valitsus, tuginedes Lätis kehtivale aktsiisiseadusele, käesoleva aasta alguses korra, mille kohaselt tohib Venemaalt nädalas tuua vaid ühe paagitäie kütust. Luhamaa piiriületuspunktis öeldi Riigikontrollile, et pärast Läti valitsuse seda otsust suurenes järsult läbi Luhamaa piiripunkti Venemaa vahet sõitvate sõiduautode hulk. Riigikontrollil ei ole teada, kas Läti valitsuse vastavasisuline otsus on vaidlustatud kui Euroopa Liidu reeglitega vastuolus olev. Rahandusministeerium teatas Riigikontrollile, et analoogseid meetmeid on rakendanud ka Leedu.

Rahandusministeeriumil puudub selge seisukoht, kas ja mil moel rakendada lisameetmeid ebaseadusliku kütuseäri tõkestamiseks

82. 2011. aasta detsembris teatas Rahandusministeerium Riigikontrollile, et kütuse sõidukite kütusepaakides Eestisse müügiks sissetoomise piiramiseks ei kavandata seadusemuudatusi, kuna selleks puuduvat alused – Euroopa Liit ei luba isikute liikumisvabadust piirata.

83. Kui Riigikontroll Rahandusministeeriumile 2012. veebruari algul uuesti sama küsimuse esitas, osutades asjaolule, et Läti valitsus pidas võimalikuks rakendada täiendavaid õiguslikke meetmeid ebaseadusliku piiriülese kütuseäri tõkestamiseks, vastas ministeerium, et teiste Balti riikidega sarnase piirangu sätestamine on organisatsiooniliselt keerukas ja vähe efektiivne, pealegi ei saaks neid kitsendusi rakendada veoautode ja

liinibusside suhtes. Ministeeriumi hinnangu kohaselt on Maksu- ja Tolliametil ka kehtivate õigusaktide põhjal võimalus takistada ebaseaduslikku piiriülest kütuseäri.

84. 2012. aasta veebruari keskel vastas Rahandusministeerium Riigikontrolli järjekordsele päringule, et ministeerium siiski kaalub võimalusi rakendada lisameetmeid piiriülese kütuseäri tõkestamiseks, kuid ei ole veel otsustanud, kas selleks piisab vaid tollikontrolli praktika muutmisest või tuleks täiendada õigusakte. Seniste analüüside käigus ei olevat juriidiliselt korrektset ja praktikas efektiivselt toimivat lahendust leitud.

85. Riigikontrolli arvates väheneks ebaseadusliku piiriülese kütuseäri tõkestamise tagajärjel oluliselt piirivalve- ja tollitöötajate koormus piiripunktides, olemasolevaid töötajaid saaks piiripunktides kasutada teistes tööloikudes, et kiiremini korraldada kaubaveoste ja reisibusside piirikontrolli. Arvestama peab ka seda, et piiriülene ebaseaduslik kütuseäri võib olla seotud organiseeritud kuritegevusega kõigi sellega kaasnevate negatiivsete tagajärgedega.

Rahandusministri kommentaar: Riigikontrolli hinnangul võib piiriülene ebaseaduslik kütuseäri olla seotud organiseeritud kuritegevusega kõigi sellega kaasnevate negatiivsete tagajärgedega.

Leiame, et viide organiseeritud kuritegevusele antud kontekstis on kontrolliaruande lugejat eksitav. Selline mõistekasutus võimaldab teha järelduse, et sõiduautode ja liinibussidega Eestisse toodava kütuse müügiga tegelevad isikud on seotud organiseeritud kuritegevusega. Aruande materjalidest ei selgu, milliste faktidele või kelle eksperdiarvamusele tuginedes Riigikontroll seda väidab.

Karistusseadustiku § 255 kohaselt on kuritegelik ühendus selline kooslus, kelle tegevuse eesmärgiks on varalise kasu saamiseks teise astme kuritegude toimepanemine, mille eest ettenähtud vangistuse ülemmäär on vähemalt kolm aastat, või esimese astme kuritegude toimepanemine. Maksupettuste puhul tähendab see seda, et kuriteoga tekitatud maksukahju peab olema suur ehk 29 000 eurot või enam. Standardses kütusepaagis Eestisse toodud aktsiisivaba kütuse väljapumpamine ning sellega ebaseaduslike tehingute tegemine on maksukorralduse seaduse § 155² kohaselt väärtegu, mitte kuritegu. Ka väärtegude korduvat toimepanemist ei saa võrdsustada kuriteo toimepanemisega ega organiseeritud kuritegevusega.

Rahandusministeeriumi järelepärimisele küsimuses, kas ebaseaduslik piiriülene kütusevedu on seotud organiseeritud kuritegevusega, on Politsei- ja Piirivalveamet ning Maksu- ja Tolliamet vastanud eitavalt. Kütusemüüjate ebaseaduslik tegevus on küll madalamal tasemel organiseeritud, kuid kehtivaid õigusmõisteid kasutades ei ole tegemist organiseeritud kuritegevusega.

86. Riigikontrolli soovitus rahandusministrile: kui Rahandusministeeriumi arvates pole ebaseaduslikku piiriülest kütuseäri võimalik tulemuslikult ja kiirelt tõkestada praegu Eestis kehtestatud õigusliku regulatsiooni abil, esitada Vabariigi Valitsusele ettepanek täiendavate õiguslike meetmete rakendamiseks. Kui selleks on vaja

muuta Euroopa Liidu reegleid, siis teha vastavasisuline ettepanek Euroopa Komisjoni poole pöördumiseks.

Rahandusministri vastus: Rahandusministeerium ei alahinda piiriülese kütuseäri seotud probleemide tõsidust. Kuna seni kehtestatud õiguslikud meetmed ei ole soovitud tulemusi andnud, siis analüüsimegi praegu koostöös Maksu- ja Tolliametiga uute õiguslike meetmete kehtestamise võimalusi. Esialgsel hinnangul on vajalik alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seaduse muutmise.

Oleme kogunud teavet ka teiste ELi välispiiri riikide (Läti, Leedu, Soome, Poola, Slovakkia, Ungari, Rumeenia) aktsiisikaupade regulatsioonide ning nende rakendamise kohta, et selgitada välja parimad praktikad. Kaalume erinevate meetmete sobivust konkreetselt Eesti oludesse. Oluline on märkida, et sarnast teist piirilinna nagu Eestis on Narva, mis külgneb välisriigi piirilinnaga ning mille vahel toimub igapäevaselt tuhandete reisijate liikumine, mujal ELis ei ole. Seepärast peab naaberriikide piirimeetmete ülevõtmisele eelnema põhjalik mõjuanalüüs, et vältida hilisemaid tagasilööke regulatsiooni rakendamisel.

Piiravate meetmete kehtestamiseks tegi Eesti Euroopa Komisjonile märtsis ettepaneku direktiivi 2007/74/EÜ muutmiseks. Euroopa Komisjon on kogumas aktsiisidirektiivi rakendusprobleemide kohta tagasisidet ka teistelt liikmesriikidelt. Usume, et koostöös Maksu- ja Tolliametiga, Läti Rahandusministeeriumiga ning Euroopa Komisjoniga leiame lähiajal sobivad meetmed piiriülese kütuseäri ohjeldamiseks.

Eesti maanteepiiripunktide arvestuslik läbilaskevõime on piisav, et teenindada praeguseid liiklusvooge

87. Maanteepiiripunktide tegelikku läbilaskevõimet on keerukas hinnata – see sõltub nii neis olevate liiklusriidade arvust, tööks vajalike abivahenditega varustatud töökohtade arvust piiripunktis ja nende komplekteeritusest töötajatega, samuti töötajate kvalifikatsioonist, kuid ka piirikontrolli nõuetest, piiripunktide töökorraldusest, piiripunkti läbivate sõidukite jaotumisest liigiti, koormata veokite osatähtsusest, veetavate kaupade nomenklatuurist ja veel mitmest tegurist.

88. Eesti maanteepiiripunktid ehitati välja eelmise sajandi lõpus. Sellest möödunud aja jooksul on Eesti ühinenud Schengeni viisaruumiga ja Euroopa Liiduga, mistõttu on muutunud piirikontrolli nõuded ning lisandunud kontrollitoiminguid. Samas on tehtavaid toiminguid kiirendanud ajakohaste kontrolli- ja infoedastusvahendite kasutamine. Seetõttu ei peapiiripunktide läbilaskevõime kohta eelmise sajandi viimasel kümnendil tehtud arvestused praegu enam paika. Tabelis 3 on esitatud võrdlusandmed piiripunktide arvestusliku läbilaskevõime ja neid 2011. aastal tegelikult läbinud sõidukite arvu kohta.

Tabel 3. Maanteepiiripunktide arvestusliku ja tegeliku läbilaskevõime (2011. a) võrdlus (sõidukit päevas, kokku mõlemas suunas)

	Narva	Koidula	Luhamaa	Kokku
Veoautod				
Arvestuslik	400	400	400	1200
Tegelik	185	233	208	626
Bussid				
Arvestuslik	60	80	80	220
Tegelik	88	7	8	104
Sõiduautod				
Arvestuslik	1300	1200	1200	3700
Tegelik	1097	812	958	2868
Kokku				
Arvestuslik	1760	1680	1680	5120
Tegelik	1370	1052	1174	3600

Allikas: Maksu- ja Tolliameti ning Politsei- ja Piirivalveameti andmed

89. Kui Narvas ületab ligikaudu 30 protsenti busse piiri kütuseäri eesmärgil ja kõigis piiripunktides ületab samal eesmärgil piiri ligikaudu 80 protsenti sõiduautodest, saab tabeli 3 põhjal järeldada, et pärast piiriülese ebaseadusliku kütuseäri tõkestamist oleks piiripunktide projekteeritud läbilaskevõimest kasutusel vähem kui pool.

90. Politsei- ja Piirivalveameti sõnul kulub nende töötajatel sõiduautode kontrollimiseks keskmiselt kolm minutit, veoautode kontrollimiseks kümme minutit ja busside kontrollimiseks kuni 40 minutit (sõltuvalt reisijate arvust). Toiminguteks kulunud aega andmebaasides ei fikseerita. Eesti piirivalvurite hinnangu kohaselt kulub Venemaa piirivalvuritel samadeks toiminguteks umbes sama palju aega.

91. Auditi käigus Eesti ja Venemaa piiripunktides antud selgituste kohaselt ei sõltu piiripunktide läbilaskevõime mitte piirivalvurite, vaid eelkõige tolliametnike töökorraldusest.

92. Maksu- ja Tolliamet hindab oma piirikontrollipunktide tegevust veoste kontrollimiste arvu (soovitav kontrollimiste arv on ette antud), kontrollimistel tuvastatud rikkumiste ja nende omavahelise suhte alusel (ka viimatinimetatu soovitatav suurus on ette antud). Toimingute sooritamiseks kulunud aeg ei kuulu tollipunkti tegevuse hindamise kriteeriumide hulka.

93. Maksu- ja Tolliameti hinnangu kohaselt kulub koormaga siseneva veoki kontrollimiseks ja veose kohta infosüsteemi andmete sisestamiseks keskmiselt 15–20 minutit. Mingeid ajanormatiive toiminguteks ei ole kehtestatud (ka piirivalvuritel), toiminguteks tegelikult kulunud aega ei fikseerita. Riigikontrollile antud selgituste kohaselt ei ole seda vajalikuks peetud, kuna meie piiripunktide läbilaskevõime ei sõltuvat sellest, kui kiiresti Eestis tollikontrolli tehakse, vaid sellest, kui palju aega selleks kulub Venemaa piiripunktides.

Piirikontrolli teostavate ametnike tegevuse hindamise kriteeriumide hulka ei kuulu toiminguteks kulunud aeg

Venemaa tollipunktidel on tööd rohkem kui Eesti tollipunktidel, mõnevõrra erinevad ka prioriteedid

94. Kõige ajamahukamad on Veterinaar- ja Toiduameti tehtavad kontrollid, kuna Euroopa Liidu nõuete kohaselt tuleb imporditavaid kaupu kontrollida ka füüsiliselt (st saadetisi avada), transiitkaupade puhul ei pea seda tegema, küll aga tuleb kontrollida kauba vastavust dokumentides märgitule. Veterinaar- ja Toiduameti hinnangu kohaselt kulub tema töötajail üle 20-tonnise ühte liiki importkaubaga merekonteineri kontrollimiseks keskmiselt kaks tundi, transiitkauba puhul pool tundi. Riigikontrollile piiripunktides antud selgituste kohaselt ei mõjuta veterinaarkontrolli toimingud piiripunktide läbilaskevõimet tervikuna.

95. Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni ja logistikaettevõtjate esindajate sõnul ei ole Eesti maanteepiiripunktides töötavatele ametnikele etteheiteid veoste piiriületusega seonduvate toimingute kiiruse osas.

96. Eesti maanteepiiripunktides kulub ühe sõiduki kontrollimiseks-vormistamiseks keskmiselt tõenäoliselt vähem aega kui Venemaa piiripunktides. Seda eelkõige selle pärast, et keskmiselt kaks kolmandikku veokitest siseneb Eestisse koormata (piiripunktiti on see suhtarv erinev), Venemaa suunas liigub koormata vaid üks protsent veokitest. Tühjade veokite kontrollimiseks ja dokumentatsiooni vormistamiseks kulub mitu korda vähem aega kui koormaga veokite puhul. Ka nõuab Euroopa Liit sisenevate veoste kohta oluliselt vähem dokumente kui Venemaa.

97. Erinevused tollivormistuseks ja -kontrolliks kuluvas ajas on osaliselt seletatavad ka tolliametnike töö mõneti teistsuguse rõhuasetusega. Eestis hinnatakse nende tegevust eelkõige selle järgi, kui palju nad suudavad tõkestada aktsiisi alla kuuluvate importkaupade, võltsitud kaubamärkidega või intellektuaalse omandi kaitse alla kuuluvate kaupade, samuti narkootikumide ja relvade salajast sissevedu. Riigieelarve tuludest moodustavad tollitulud vaid 0,5 protsenti, mistõttu pööratakse neile küsimustele, millest tollitulud sõltuvad, tollikontrollil suhteliselt vähe tähelepanu. Seevastu Venemaa toll peab keskenduma eelkõige neile toimingutele, mille eesmärgiks on tagada impordi- ja ekspordimaksude õige määramine ja kokkukogumine – Venemaa tolli kaudu laekub ligikaudu pool föderaalearve tuludest. Seepärast on ka Venemaa tolli paberimajandus, sh piirikontroll, oluliselt keerukam ja mahukam kui Eestis.

Maksu- ja Tolliameti kommentaar: Rõhuasetused Eestis ja Venemaal võivad olla küll erinevad, kuid põhimõtteliselt Vene toll teeb kontrolli Venemaa eest ja Eesti toll teeb tollikontrolli piiril ELi kõigi liikmesriikide eest nii impordil, ekspordil kui ka transiidil. Tollikontrolliga tagatakse kaupade allutamine tollivormistusele ja maksude laekumine ning tõkestatakse salakaubavedu (kaitstakse ohtlike ja keelatud kaupade eest ühiskonda ELis ja mujal) ja väljuval suunal fiktiivse kaubaveoga kaasnevad käibemaksu ja põllumajandustoetuste pettused. Tollimaks laekub tõesti importijas riigis ja Eestis on selle osakaal riigi eelarves väike. Lisaks tollimaksule aga laekuvad sihtriikides aktsiis ja käibemaks, mis on kordade suuremad tollimaksudest.

Ootejärjekordi põhjustab ka see, et piiriületajate voog ei ole ühtlane

98. Piiri ületada soovivate veo- ja sõiduautode (ka busside ja jalakäijate) arv varieerub suures ulatuses kuude ja nädalapäevade jooksul. Jalakäijaid ja sõidukeid kontrollivate ametnike arv seevastu on üldjuhul muutumatu (vaid teatud juhtudel, eelkõige enne ja pärast pühi, suurendatakse ajutiselt nende arvu). Sellest tulenevalt muutub ka piiriületuse ooteaeg, kusjuures esineb ka olukordi, kui piiriületust üldse oodata ei tule (nt kaubaveokitel Eesti ja Venemaa jõulude vahelisel ajal). Et piiriületussoovide aeg on ette arvamatu, ei ole tõenäoliselt piiripunktide tegevust võimalik selliselt korraldada, et piiriületuse võimalust kunagi oodata ei tuleks.

Piiripunktide läbilaskevõime oleks suurem, kui vastastikku asetsevad piiripunktid töötaksid sünkroonselt

99. Eesti piiripunktide läbilaskevõime oleks suurem, kui Venemaa piiripunktid võtaksid sõidukeid vastu ja saadaksid neid Eestisse nii, nagu seda Eestis tehakse – masin masina haaval. Kuid aeg-ajalt tehakse seda veokite rühmadena, tulenevalt töökorralduse muutustest. Kui Venemaa piiripunktid Venemaale suunduvaid veokeid rühmadena vastu võtavad, ummistavad Eestis juba kontrollitud veokid Eesti piiripunkti Venemaa-suunalised liikumisread ja Venemaale suunduva tee sedavõrd, et Venemaale sõiduks piiripunkti sisenemist ootavaid sõidukeid ei ole võimalik Eesti piiripunktis kontrollimiseks vastu võtta. Kui aga sõidukeid rühmadena Eestisse suunatakse, peab osa neist paratamatult ootama, kuni Eesti piiripunktis nende kontrollimiseni jõutakse (seejuures võisid enne rühma saabumist piiripunkti töötajad jõude olla). Sellise töökorralduse tõttu ei saa sõidukijuhid kindlad olla, et nad broneeritud ajal piiripunkti siseneda saavad. See on ka põhjuseks, miks elektroonilises ootejärjekorras on eelbroneeritavaks eraldatud vaid ligikaudu pool piirikontrolli teoreetiliselt võimalikest aegadest.

Piiriületuse katkestuste kohta ei koguta andmeid selliselt, et neid saaks argumenteeritult kasutada katkestuste põhjuste selgitamisel

100. Politsei- ja Piirivalveamet käsitleb Venemaa piiripunktide töökorraldusest tingitud pikemaid pause sõidukite piiriületuses katkestustena Venemaa piiripunktide tegevuses. Piiripunktide töö katkeb ajuti ka infoedastussüsteemide häirete, mõnikord ka elektrikatkestuste tõttu (selliseid katkestusi on harva, kuid neid on, ja nii Venemaa kui ka Eesti piiripunktides). Tehnilistest põhjustest tingitud tööseisakutest informeerivad piiripunktide ülemad oma kolleege teisel pool piiri, töökorralduslikest katkestustest ei informeerita. Politsei- ja Piirivalveamet pole piiripunktidele andnud täpseid juhiseid, kui pikad pausid piiriületuses tuleb ameti infosüsteemis registreerida katkestustena piiriületuses. Vastavasisulised juhised on piiripunktidele andnud ameti piirkondlikud bürood, ja piirkonniti on need erinevad. Et katkestuste registreerimispraktika erineb ja nende põhjused ei ole selged, ei saa Riigikontroll ameti andmeid selle kohta, millal ja kui kaua Venemaa piiripunktid pole sõidukeid vastu võtnud, usaldusväärseks pidada.

101. Venemaa maanteepiiripunktide töötajate selgituste kohaselt ei ole Venemaale siseneda soovivate sõidukite ooteajad ja piirikontrolli seisakud tingitud Venemaa piiripunktide töökorraldusest, vaid eelkõige Eesti piiripunktide tööst. Eesti piiripunktides ei eitata seisakute esinemist, nende põhjuseks olevat katkestused andmeedastus- ja infosüsteemides. Mitte kõigi katkestuste põhjuseid ei fikseerita korrektset, mistõttu on tagantjärele keerukas selgitada, kas piiriületuse seisaku põhjustas Eesti või Venemaa piiripunkt.

102. Riigikontrollile teadaolevalt on analoogsed probleemid ja arusaamatused esinenud ka Venemaa ja Läti piiril. Olukorras selguse saamiseks ja piiripunktide töö sünkroniseerimiseks moodustasid

Venemaa föderaalne agentuur Rosgranitsa ja Läti rahandusministeerium ühise töörühma.

Maanteepiiripunktide koormust saaks vähendada, kui suunata vedudest osa ümber raudteele

103. Raudteed pidi veetakse Eestisse praegu peaaesjalikult vedelkütuseid ja väetisi, et neid edasi vedada läbi Eesti sadamate. Neid kaupu autodega ei veeta ega hakatagi vedama. Eesti ja Venemaa vahel aga liiguvad lisaks kütuse- ja väetiserongidele ka konteinerrongid ja vagunid konteineritega, milles veetakse märkimisväärses kogustes paljusi samu kaupu mis autodegagi (praegu küll üldjuhul Eestist Venemaa suunas, enamik konteinereid tuleb Venemaa poolt Eestisse tühjana; AS Eesti Raudtee selgituse kohaselt sooviksid Venemaa ettevõtjad vedada edaspidi konteinerites Eestisse suuremal hulgal kaupu). Kui vedada praegu autodega veetavat kaupa edaspidi rohkem rongidega, oleks võimalik pidurdada autovedude kasvu, st ka maantee koormatust transiitveostega ja maanteepiiripunktide koormust.

Eesti Raudtee infrastruktuuri Venemaa-suunalisest läbilaskevõimest on kasutusel vaid pool

104. AS Eesti Raudtee hinnangu kohaselt oleks Eesti raudtee infrastruktuur (raudtee, jaamad, sh ka piirijaamad) võimeline teenindama praegusest vähemalt kaks korda rohkem Eesti ja Venemaa vahel liikuvaid rongikoosseise. Enne 2007. aastat liikus läbi Narva jaama päevas keskmiselt 18–19 rongipaari ja Petseri suunal läbi Orava jaama 10–12 rongipaari (rongipaar tähendab rongikoosseisu Venemaale ja rongikoosseisu Venemaalt, st kahte rongi), kusjuures nii mõnigi päev ületas piiri kuni viiendiku võrra rohkem rongi. Eesti ja Venemaa vahel liikuda võivate kaubarongide piirarvu määrab aktsiaselts Venemaa Raudteed, praegu on ta ette näinud rongipaaride piiriületusi Narvas 9 ja Koidulas (uus jaam Eestis enne Petserit) 7–8, st kokku kaks korda vähem kui enne 2007. aastat.

Narvas pole raudteeveoste tolli- ja veterinaarkontrolliks loodud vajalikke tingimusi

105. Konteinerveoste senisest suuremas ulatuses vastuvõtmiseks – väljasaatmiseks läbi Narva jaama tuleks Narva piirijaamas luua normaalsed tingimused kaupade piirikontrolliks (võimalused suurte konteinerite maha- ja tühjakslaadimiseks, vagunite kaalumiseks ja läbivalgustamiseks). Vastavasisulised kavad olid eelmise kümnendi keskel koostatud, kuid jäid veoste mahu 2007. aastal järsu vähenemise tõttu ellu viimata, ning praegu ASil Eesti Raudtee selles osas midagi kavandatud ei ole. Kõiki vajalikke kontrollivahendeid pole piirijaamas ka Politsei- ja Piirivalveameti töötajail.

106. Kui Venemaal Ivangorodis luuakse tänapäeva nõuetele vastavad tingimused raudteed pidi veetavate loomse päritoluga kaupade veterinaarkontrolliks ja lõpetatakse nende kontrollimine Petseri raudteejaamas (tulenevalt valitsuse 2011. aasta määruse nr 557 nõuetest), peaks Narvas juhul, kui soovitakse jätkata selliste kaupade Venemaa-suunalisi raudteevedusid, looma Euroopa Liidu nõuetele vastavad veterinaarkontrolli tingimused raudteeveoste kontrollimiseks. Selles osas praegu midagi kavandatud ei ole.

Piiriületuseks kuluvat aega saaks oluliselt lühendada, kui Eesti ja Venemaa kontrolliks kaupu ja dokumente ühiselt

107. Tollil kulub praegu rongikoosseisu kontrollimiseks-vormistamiseks Narvas 5–6 tundi, Ivangorodis korratakse analoogseid protseduure, ja ASi Eesti Raudtee sõnul kulub selleks Ivangorodis keskmiselt 9 tundi. Kaupade piirikontrolli tingimuste kooskõlastamise rahvusvahelises konventsioonis on soovitatud konventsiooniosalistel riikidel (kelleks ka Eesti ja Venemaa on) sõlmida omavaheline kokkulepe selleks, et ühiselt kasutada olemasolevaid kontrollivahendeid kaupade ja dokumentide kontrollimiseks, vähendades seeläbi oluliselt kaubarongide piiriületuseks kuluvat aega (konventsiooni lisas 9 on käsitletud raudteeveoste ühiskontrolli). Ühiskontrolli rakendamisel võiks rongid üle piiri liikuda praegusest oluliselt kiiremini. Kaubaveoste ühiskontrolli olulisust on korduvalt märgitud Euroopa Liidu ja Venemaa tollikontrolli probleemistikuga tegelevate institutsioonide ühistel nõupidamistel, kuid konkreetsete tegudeni pole jõutud. Siseministeeriumi, Politsei- ja Piirivalveameti ning Maksu- ja Tolliameti arvates tuleks kaupade ühiskontrolli käsitleda kui vaheetappi kahe riigi ühiste piiripunktide rajamisel, kus ühiselt või koordineeritult korraldatakse ka isikute kontrollimist.

108. Riigikontrolli soovitus majandus ja kommunikatsiooniministrile: kooskõlastatult Välisministeeriumiga ja koos ASiga Eesti Raudtee pöörduda Venemaa Föderatsiooni Transpordiministeeriumi ja ASi Venemaa Raudteed poole ettepanekuga leida võimalus suurendada Eestisse suunduvate ja Eestist lähtuvate rongikoosseisude arvu.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministri vastus: Kaubavedu raudteel sõltub esimeses järjekorras kauba omaniku tahtest ja võimalustest. Kauba omanik peab saatedokumentides märkima sihtjaama, s.t valima transiitteenuseks Eesti, sellest sõltub esmajärjekorras ka Eestisse suunduvate rongikoosseisude arv. Eestist lähtuvate rongikoosseisude arv sõltub aga kohalikest ettevõtjatest, kes soovivad oma kaupa eksportida või välismaistest ettevõtjatest, kes kasutavad Eestit transiidikanalina Venemaale või teistesse SRÜ riikidesse kaupade eksportimisel. Kindlasti mõjutavad raudteevedude tegelikke mahtusid veel mitmed kaasnevad asjaolud, nagu raudteeveo efektiivsus võrreldes muude veoliikide ja ka transpordikoridoridega, vaba vagunipargi olemasolu, küsitud marsruudil vaba läbilaskevõime olemasolu, vastavate liiklusplaanide kinnitamisega seonduvad administratiivsed määramused jms. Kinnitame siinkohal Riigikontrollile, et nii Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium kui ka AS Eesti Raudtee oma tavapärase tööalases rutiinis ja vastavalt pädevustele on tegutsenud ja tegutseb ka edaspidi lähtuvalt eesmärgist suurendada raudteevedude mahtusid, kasutades selleks kõiki võimalikke kommunikatsioonivahendeid, sh ka kirjavahetust. Meie senise kogemuse põhjal julgeme väita, et Riigikontrolli nägemus, justkui kirja kirjutamine ülalosundatud Venemaa organisatsioonidele suurendab rongikoosseisude arvu Eesti raudteetaristul, on põhjendamatult optimistlik.

109. Riigikontrolli soovitus Maksu- ja Tolliameti peadirektorile:

- kooskõlastatult ASiga Eesti Raudtee, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Rahandusministeeriumi ning Välisministeeriumiga teha Venemaa Föderatsioonile Tolliteenistusele ettepanek algatada riikidevahelise kokkuleppe sõlmimine, et Eesti ja Venemaa vahelist raudteepiiri ületavate

kaupu ja nende saatedokumente kontrolliks Eesti ja Venemaa tollitöötajad ühiselt;

- nõuda, et AS Eesti Raudtee looks tänapäevastele nõuetele vastavad tingimused raudteel veetavate kaupade tollikontrolliks Narvas.

Maksu- ja Tolliameti peadirektori vastus: Maksu- ja Tolliamet on nõus osalema ettepaneku rakendamisel. Leiame, et operatiivne tollialane infovahetus, kontrollitegevuste koordineerimine või integreerimine, rääkimata ühiskontrollist, võimaldavad suurendada piiripunktide läbilaskevõimet, vähendada ressursivajadust ja tõkestada tõhusalt tollipettusi ning salakaubavedu. Piiriületuse lihtsustamise konventsiooni uuendatud lisa annab selleks soodsa võimaluse, kuid ilma kahepoolse riikide vahelise kokkuleppeta pole võimalik seda realiseerida.

Tänapäevaste, Koidula piirijaama taoliste kontrollitingimuste loomine Narva piirijaamas maksab miljoneid eurosid. Lisaks kaupade laadimise ja läbivaatuse võimaluste parendamisele on vajalikud raudteekaal ja läbivalgustusseade. Narvas on probleemiks jaama paiknemine linnas ja vahetult piiril, mis muudab keeruliseks ehituslikult ja tehnoloogiliselt sobiliku lahenduse leidmise. Kuna piiril toimub tollikontroll kogu EL eest, on MTA seisukohal, et EL Komisjoni poolt on vaja ühtlustada (koordineerida) nõudeid piirikontrollile ja osaleda vastavate kulutuste katmisel. MTA on komisjonile vastava ettepaneku teinud ja see on ka töösse võetud. MTA püüab koostöös ASiga Eesti Raudtee leida võimalusi kontrollitingimuste parandamiseks.

110. Riigikontrolli soovitus põllumajandusministrile: otsustada, kas Narvas on vaja luua tingimused, et teha raudteed pidi üle Eesti (EL) – Venemaa piiri liikuvate loomse päritoluga kaupadele Euroopa Liidu nõuetele vastavat veterinaarkontrolli, ning kui seda vajalikuks peetakse, alkatada selleks vajalikud toimingud.

Põllumajandusministri vastus: Põllumajandusministeerium on olnud enne EL-iga liitumist kaasatud Narva raudteepiiripunktiga seotud aruteludesse, kus muu hulgas käsitleti ka piiripunkti veterinaarkontrolli nõuetega vastavusse viimist. Hetkel sel teemal kõnelusi ei ole peetud, kuid enne otsuse tegemist arutame seda kindlasti sektoriga. Juhul, kui sektori poolt on huvi Narva kaudu toimuva kaubavahetuse alustamiseks ja piiripunktis on võimalik luua tingimused nõuetekohaseks veterinaarkontrolliks, siis algatab Põllumajandusministeerium vajalikud toimingud.

Piiripunktide tegevuse korraldust tuleks hinnata kahe riigi koostöös

111. Riigikontroll ei saanud auditi käigus veenvat, mahukale ja usaldusväärsele faktoloogiale tuginevat vastust auditi põhiküsimusele – miks peavad sõidukijuhid piiriületuse võimalust pahatihti mitmeid päevi ootama ning kas ootejärjekordi ei ole võimalik oluliselt lühendada? On selle põhjuseks puudused Eesti või Venemaa piiripunktide töökorralduses või vastastikku asuvate piiripunktide töö kooskõlastamatuses? Riigikontrolli arvates tuleks sellele küsimusele mõlema riigi riigiasutuste poolt aktsepteeritava vastuse saamiseks kahepoolset kokku lepitut reeglite kohaselt pikema perioodi jooksul jälgida, analüüsida ja vajaduse korral kohe koos arutada vastastikku asuvate piiripunktide toiminguid.

Piirikontrolli tegelikust ajakulust ja sõidukite piiriületuse kiirendamise võimalustest annaks ülevaate Eesti ja Venemaa ametkondade ühiselt korraldatav analüüs

112. Maksu- ja Tolliameti arvates annaks suhteliselt tõepärase ja mõlema riigi esindajate poolt aktsepteeritava ettekujutuse Eesti ja Venemaa maismaapiiripunktides kontrollitoiminguteks kuluvast ajast ja piiripunktide töökorralduses esinevatest puudustest see, kui seirata piiripunktide tegevust Euroopa Liidus välja töötatud ja kasutatud nn Laufzetteli metoodika kohaselt. Vastavasisulise analüüsi tegemist on Euroopa Liidu ja Venemaa piiriülese tollikoostöö tööühmas viimastel aastatel korduvalt arutatud, kuid Maksu- ja Tolliameti selgituste kohaselt hoidub Venemaa Föderaalne Tolliteenistus selles osas konkreetse otsuse tegemisest. Maksu- ja Tolliamet kinnitas Riigikontrollile, et ametil on olemas oskus ja valmidus sellise analüüsi korraldamiseks Eesti ja Venemaa vahelistes maismaapiiripunktides, kui Venemaa Föderaalne Tolliteenistus vastavasisulise otsuse teeb.

Eesti ja Venemaa tollipunktide vahel puudub sisuline koostöö

113. Eesti ja Venemaa piiripunktides töötavil piirivalvureil on tihe probleemidevaba koostöö, mis tugineb mitmele pooltevahelisele leppele. Neist olulisimaks peab Siseministeerium valitsustevahelist 1996. aasta kokkulepet piiriesindajate tegevuse kohta, ajaliselt viimaseks on 2011. aasta augustis sõlmitud piirivalvealase koostöö protokoll Eesti Vabariigi Politsei- ja Piirivalveameti ja Venemaa Föderatsiooni Föderaalse Julgeolekuteenistuse vahel).

114. Eesti ja Venemaa tollitöötajate kontaktid on juhuslikud, Venemaa piiripunktide tolliteenistustel on keelatud oma Eesti kolleegidega vahetult suhelda. Auditi käigus antud selgituste kohaselt peavad mõlema poole tollitöötajad väga vajalikuks luua omavahelised tihedad kontaktid nii piirkondade kui ka tollipunktide tasemel – see aitaks riskihinnanguid täpsustada, oleks vajalik töökorralduses toimunud või kavandatud muudatustest varakult teadasaamiseks, samuti ka teineteise abistamiseks toimingutes, milleks teisel poolel ei pruugi momendil tehnilisi vahendeid olla jms. Maksu- ja Tolliamet on vastavasisuliste lepete ettevalmistamiseks valmis, Venemaa tollitöötajad peavad selleks loa saama Venemaa Föderaalse Tolliteenistuse juhtkonnalt, sest madalamatel juhtimistasanditel polevat selleks õigust.

115. Maksu- ja Tolliamet on viimastel aastatel korduvalt teinud Venemaa Föderaalse Tolliteenistuse juhtidele ettepaneku kohtuda, et kokku leppida tööalaste kontaktide tihendamises, kuid Venemaa Föderaalne Tolliteenistus ei ole neile ettepanekutele jaatavalt vastanud. Venemaa Föderaalne Tolliteenistus tegi 2011. aasta augustis Eesti Maksu- ja Tolliametile ettepaneku sõlmida kokkulepe, et kaupade tolliväärtuse kohta hakatakse vahetama vastastikku andmeid. Maksu- ja Tolliamet keeldus sellest, vastates, et Euroopa Komisjoni pädevusse kuuluvates küsimustes ei saa ta kahepoolseid kokkuleppeid sõlmida. 2011. aasta augustis lepitati kokku ühises tegevuses, et võidelda õiguserikkumiste vastu, kuid seda lepet fikseeriv dokument ei käsitle tollipiiripunktide igapäevase koostöö korraldamisega seonduvaid küsimusi.

116. **Riigikontrolli soovitus rahandusministrile:** koos siseministriga pöörduda Venemaa pädevate riigiasutuste poole ettepanekuga analüüsida ühiselt Eesti ja Venemaa piiripunktide töökorraldust Eesti ja Venemaa vahelistes maanteepiiripunktides, et jõuda ühistele seisukohtadele, mida üks või teine pool saaks oma pädevuse piires ette võtta, et sõidukite piiriületus kulgeks kiiremini.

**Tollitöötajad piiripunktides
peavad vajalikuks piiriülest
koostööd**

Rahandusministri vastus: Tollikoostööd Venemaaga teeb Eesti erinevatel tasanditel ning erinevates vormides. Euroopa Liidu tasandil on loodud komisjoni spetsiaalne ELi Venemaa piiriküsimuste töögrupp, kuhu kuuluvad 11 liikmesriiki, nende hulgas Eesti. Töögrupis on arutatud nii piirijärjekordade kui ka tollikoostöö tõhustamise küsimusi. Kahepoolsete suhete tasandil tollikoostöös on Venemaa Föderaalne Tolliteenistuse partneriks Eesti Vabariigi Maksu- ja Tolliamet. Leiame, et Maksu- ja Tolliamet on oma pädevuse piires ning rahvusvahelise suhtlemise põhimõtteid järgides Venemaa tolliteenistusega head koostööd teinud. Kahjuks ei ole kahepoolses tollikoostöös esinevate tõrgete põhjused sageli arusaadavad, nagu on viidatud ka Riigikontrolli aruande punktis 114.

Kõnesoleva kontrolliaruande tutvustamisel märtsi lõpus osalevad nii Venemaa Föderaalne Tolliteenistuse kui ka Maksu- ja Tolliameti juhtkonna esindajad. Loodame, et kontrolliaruande käigus loodud koostöösidemed ning eelolev kohtumine annavad võimaluse kahe riigi tollikoostöö parandamiseks.

117. Riigikontrolli soovitus Maksu- ja Tolliameti peadirektorile: pöörduda veel kord Venemaa Föderaalne Tolliteenistuse poole ettepanekuga tihendada oluliselt tööalaseid kontakte, sh seada sisse otsesidemed piiril töötavate tolliametnike vahel ning kasutada vajaduse korral tollikontrolliks vajalikke seadmeid ühiselt.

Maksu- ja Tolliameti peadirektori vastus: Eesti ja Vene tolli vaheline koostöö oli 2008. aasta lõpuni väga hea ja tulemuslik, eriti õiguskaitse osas. MTAst mitteolenevatel põhjustel on koostöö oluliselt halvenenud. Vene tollile tehtud ettepanekud koostöö aktiveerimise teemal pole andnud tulemust. Sellel vaatamata püütakse kasutada kõiki võimalusi koostöö taastamiseks ja seda tehakse aktiivselt ka edaspidi. Soodsaks võimaluseks on piiriületuse paralleelauditi ettepanekute arutamine ja sobivate rakenduste leidmine, sest ilma koostööta pole võimalik optimaalseid lahendusi leida.

/allkirjastatud digitaalselt/

Tarmo Olgo
tulemusauditi osakonna peakontrolör

Riigikontrolli soovitused ning auditeeritute vastused

Riigikontroll andis auditi põhjal Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile, Põllumajandusministeeriumile, Rahandusministeeriumile, Maksu- ja Tolliametile ning Politsei- ja Piirivalveametile mitmeid soovitusi. Majandus- ja kommunikatsiooniminister, põllumajandusminister, rahandusminister, Siseministeeriumi kantsler, Maksu- ja Tolliameti peadirektor ning Politsei- ja Piirivalveameti peadirektor saatsid märtsis 2012 oma vastuse Riigikontrolli soovitustele.

Üldised kommentaarid auditaruande kohta

Politsei ja Piirivalveamet: Täname Teid auditi „Veoste piiriületus Eesti ja Venemaa vahelisel maismaapiiril“ lõpparuande eelnõus toodud tähelepanekute, seisukohtade ning Politsei- ja Piirivalveametile suunatud soovitude eest. Arvestame auditaruandes kajastatuga oma edaspidises töös.

Lk 3 viimases lõigus ja punktis 64 mainitakse piiriületuse alalist eelisõigust omavate isikute nimekirja. Märkusena tuleb öelda, et tegemist ei ole alalise nimekirjaga. Nimekirjadest kustutatakse isikud, kellel vastav vajadus ära langeb.

Riigikontroll: Aruande tekstis on sõna „alaline“ kustutatud.

Siseministeerium: Esitatud kontrollaruande eelnõus ei ole Siseministeeriumile esitatud ühtegi soovitusi, millele vastata. Kuid siinkohal esitame kontrolliaruande eelnõule järgmised märkused ja kommentaarid.

1. Kontrolliaruande pealkiri „Veoste piiriületus Eesti ja Venemaa vahelisel maismaapiiril“ viitab, et auditeeritakse vaid veostega seotud küsimusi. Kontrolliaruandes on sarnaselt sõnastatud ka eesmärk – „Eesmärgiks oli juhtida Eesti riigiasutuste tähelepanu, kuidas kaubaveokite piiriületusega seonduvaid toiminguid kiirendada ja seeläbi nende piiriületuse ootejärjekordi lühendada“. Siinjuures jääb arusaamatuks kontrolliaruandes esitatud punktid, mis kajastavad probleeme sõiduautode, busside ja isikute piiriületustega. Teeme ettepaneku viia auditi sisu pealkirjaga vastavusse, jättes välja asjassepuutumatud teemad.

Riigikontroll: Riigikontroll püüab oma aruannete pealkirju võimalikult lühidana sõnastada, mistõttu üldjuhul pealkiri tõesti ei kajasta kõiki aruandes käsitletavaid küsimusi. Auditi esialgseks pealkirjaks oligi „veoste“ asemel „kaupade ja transpordivahendite“, nii nagu see oli kokku lepitud paralleelauditi algatamist käsitlevas kokkuleppes Venemaa Kontrollikojaga, kuid pidasime otstarbekaks pealkirja lühendada.

Siseministeerium: 2. Olulisemate järelduste peatüki kuuendas lõigus toote välja, et „Eesti ja Venemaa piirivalvureil on tihe probleemidevaba koostöö, mis tugineb mitmele omavahelisele kokkuleppele“. Nimetatud väide ei ole vale, kuid aluseks on valitsuste vaheline kokkulepe – „Kokkulepe Eesti Vabariigi valitsuse ja Vene Föderatsiooni valitsuse vahel piiriesindajate tegevusest“ (http://vlepingud.vm.ee/et/contract_view/1326). Ilma vastava kokkuleppeta ei oleks piirivalvete vaheline tihe ja probleemidevaba koostöö kindlasti võimalik. Teeme ettepaneku antud lõigus viidata valitsuste vahelisele kokkuleppele kui koostöö aluseks olevale dokumendile.

Riigikontroll: Ettepanekut on arvestatud ja aruandesse lisatud viide valitsustevahelisele kokkuleppele.

Siseministeerium: 3. Olulisemate järelduste peatüki viimases lõigu kohta on kaks märkust. Juhime tähelepanu, et neis toodud väide, et Politsei- ja Piirivalveamet peab piiriületuse ootejärjekorras alalist eelisõigust omavate isikute nimekirja, on vale. Võimalus võtta piiriületuse ootejärjekorraga eelisjärjekorras antakse vaid vajaduse põhisel. Kui isikul vastav vajadus ära langeb, siis tunnistatakse kehtetuks ka vastav otsus. Lisaks juhime veel kord tähelepanu, et riigipiiri seaduse § 85 lõike 4 punkti 5 rakendamise seonduv väljub otseselt antud auditi raamidest. Oleme nimetatu osas varasemalt väljendanud seisukohta ja jääme selle juurde, et kui riigikontroll leiab puudusi auditi välises valdkonnas, millele soovib Siseministeeriumi tähelepanu juhtida, siis on riigikontrollil võimalik esitada oma seisukoht märkukirja teel. Teeme ettepaneku antud lõik kontrolliaruandest välja jätta kui asjassepuutumatu.

Riigikontroll: Ettepanekut on osaliselt arvestatud: aruandes ei nimetata piiriületuseks eelisõigust omanud isikute nimekirja alaliseks nimekirjaks. Kuna aruandes on käsitletud piiri- ja tollipunktide tegevust tervikuna, on piiriületuseks eelisõigust omanud isikute nimekirjaga seonduva käsitlemine aruandes asjakohane.

Siseministeerium: 4. Ülevaate 19. punktis toodud väide – „Järjekorrad küll kadusid, kuid ooteaega need meetmed ei vähendanud, sest neil ei olnud mingit mõju (ega saanudki olla) järjekordade tekkepõhjustele.“ – on vale. Vastava märkuse tegime juba eelkooskõlastusel. Siseministeerium on seisukohal, et elektroonilise piirijärjekorra süsteemi rakendamisel lühenesid realselt piirijärjekorrad. Seda eriti Narvas. Lühenemine veoautode puhul toimus tänu sellele, et enam ei saanud järjekorda minna veokid, millel ei olnud reaalset veost. Nende hulka kuulusid nii järjekorrakoha müümise teel kasu saada lootnud või järjekorras ootamise ajal veost oodanud veokid. Kuna uus piiriületuse ootejärjekorrasüsteem näeb ette MRN-koodi sisestamist, siis on tänasel päeval piiriületuse ootejärjekorras üksnes veosega veokid ja sellest tulenevalt on järjekorra pikkus vähenenud vähemalt poole võrra võrreldes eelneva perioodiga. Sõiduautode ootejärjekord on samuti lühenenud pea poole võrra ja lõppenud on ootejärjekorrakohtade müümine, sest enam ei saa võtta üks isik korraga mitut järjekorra kohta erinevateks aegadeks. Teeme ettepaneku muuta antud lõik tõele vastavaks.

Riigikontroll: Siseministeeriumi arvamus, et ootejärjekorrad lühenesid, võib tegelikkust kajastada, kuid sellele ei ole kindlat faktilist tuge. 2012. aasta alguses vastas Siseministeerium Riigikontrolli päringule elektroonilise ootejärjekorra rakendamise tulemuste kohta, et ministeerium ei ole seda analüüsinud ning ei kavatse seda 2012. aasta esimesel poolaastal teha. Piiriületuse ootejärjekordi kajastaval veebilehel www.eestipiir.ee oli auditi aruande eelnõu väljasaatmise ajal (2012. aasta märtsi keskpaik) Siseministeeriumi selgitusena esitatud lause „Ainuüksi asjaolu, et enam ei tule seista elavas järjekorras piiripunkti lähisel, ei tähenda, et piiriületuse ootejärjekord on vähenenud. Järjekord on endiselt, kuid enam ei pea kohapeal ootama.“. Aruande sõnastust ei muudetud.

Siseministeerium: 5. Ülevaate 60. punktis on kaks vale väidet, millele pöörasime tähelepanu ka eelkooskõlastuse käigus. Esiteks väide, et „Koidula piiripunktis pole piiripunkti siseneda teisiti füüsiliselt võimalik“, ei vasta tõele. Kõikidesse piiripunktidesse on võimalik siseneda ilma ooteala läbimata. Teiseks väide, et „Ka need sõidukid, mis ooteala teenuseid üldse

ei kasuta, peavad ootealale sisenema, sest piiripunkti suunab sõiduki ooteala töötaja, ning ooteala kasutamise eest ettenähtud summa täies ulatuses tasuma". Antud väide ei ole korrektne, sest ooteala töötaja poolt isiku ja sõiduki samasuse kontroll piiriületuse ootejärjekorra andmekogus olevate andmete vastu on samuti ooteala kasutamine. Oleme korduvalt rõhutanud, et kui piirijärjekorras ei ole ühtegi sõidukit, siis ooteala kasutamise eest tasu ei võeta. Ilma vastava kontrollita jätkuks järjekorakohtade ebaseaduslik müük, korraga mitme järjekorakohta võtmine jms, mis toob tagasi uue ootejärjekorra korraldamise süsteemi rakendamise eelsel perioodil olnud probleemid. Teeme ettepaneku muuta antud punkt tõele vastavaks.

Riigikontroll: Koidula piiripunkti sisenemise võimalust käsitlev väide oli vale ja aruandes on asjakohase lõigu sõnastust muudetud. Riigikontrollile ei ole esitatud dokumenti, mille kohaselt ei tohi võtta ooteala kasutamise eest tasu juhtudel, kui piirijärjekorras ühtegi sõidukit ei ole. Seetõttu ei ole aruande sõnastust selles osas muudetud.

Siseministeerium: 6. Jätakuvalt on Siseministeerium seisukohal, et punktides 63–64 kajastatu ei ole antud auditi teema ja Riigikontrolli soovi korral saab leitud võimalikele puudustele pöörata tähelepanu eraldi märgikirjas. Lisaks eeltoodule peame märkima, et nendes punktides toodud väited ei ole korrektsed, millele pöörasime tähelepanu ka eelkooskõlastamise käigus. Väidate, et „Politsei- ja Piirivalveameti veebilehtedel, samuti internetis olevates juhendmaterjalides piiriületuse elektroonilise ootejärjekorra pidamise kohta sellise nimekirja olemasolu kuni 2012. aastani ei mainitud“. Eelkooskõlastusele saadetud tekstis oli teil kirjas, et „Siseministeeriumi ja ameti veebilehtedel, samuti ka piiriületuse elektroonise ootejärjekorra pidamise kohta internetis olevas juhendmaterjalis sellise nimekirja olemasolu kuni 2012. aastani ei mainitud“. Oma selgitustes tõime välja järgmist – „Antud väide on väär. Viited lepingu lisades, mis sõlmiti Siseministeeriumi ja Narva linna vahel. (<http://www.siseministeerium.ee/35711/>). Lisaks läbi ooteala kasutamise said kõik isikud, kellel võis vastav vajadus tekkida, sellest ka teada“ ning hiljem veel kord – „Väide on ebaõige. Siseministeeriumi ja Narva linna vahel sõlmitud halduslepingu lisa 5, mis nimetatud nimekirja otseselt ette nägi, avaldati koheselt Siseministeeriumi kodulehel. See on seal ka käesoleval ajal. (<http://www.siseministeerium.ee/35711/>)“. Kooskõlastusele saadetud kontrolliaruandes on eemaldatud punktist Siseministeerium ja ülejäänud väide jäetud samaks. Seega loob riigikontroll eksliku mulje, nagu oleks viide nimekirjale pidanud olema avaldatud hoopis Politsei- ja Piirivalveameti kodulehel. Kuivõrd tegemist oli Siseministeeriumi ja Narva linna vahel sõlmitud halduslepinguga, siis avalikustati see Siseministeeriumi kodulehel. Siseministeerium on seisukohal, et viide nimekirjale ei olnud ega pidanudki olema avalikustatud Politsei- ja Piirivalveameti kodulehel. Küll aga loob riigikontroll selliselt sõnastatud lausega mulje, et teave nimekirja kohta ei olnud isikutele avalikult kättesaadav, mis on aga vale.

Lisaks edastasid migratsiooni- ja piirivalvepoliitika osakonna juhataja Ruth Annus ja osakonnajuhataja asetäitja Rando Kruusmaa selle teema kohta e-kirja teel täiendavad seletused eelkontrolli käigus ning neid käsitleti ka 06.03.2012 Siseministeeriumis toimunud kohtumisel. Jääb arusaamatuks, miks ei pidanud riigikontroll võimalikuks nende selgitustega arvestada. Teeme ettepaneku antud punktid kontrolliaruandest välja jätta.

7. Ülevaate 66. punktis olete välja toonud – „Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon on seisukohal, et ootealal viibimise eest peaks tasu võetama vaid juhul, kui sõiduk viibib ootealal kauem kui kolm tundi“. Eelkooskõlastuse käigus tõime välja, et „Sellel on ka oht, et tasu mitte maksta, pargitakse veok lähedale tee äärde, luues süsteemi käivitamisele eelneva olukorra. Täna on ooteala kasutamine kohustuslik ja veokid sõidavad ootealale ja ei otsi muid võimalusi“. Siseministeeriumi vastuväidet ei ole arusaamatul põhjusel arvesse võetud. Seega loob riigikontroll näiliku olukorra, kus Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni seisukoht on justkui ainuvõimalik ja tõene. Teeme ettepaneku lisada antud punkti Siseministeeriumi vastuväide.

Riigikontroll: Aruande teksti ei ole muudetud, kuid Siseministeeriumi seisukoht on avaldatud aruande siinses osas.

Siseministeerium: 8. Ülevaate 100. punktis väidate, et „Politsei- ja Piirivalveamet pole piiripunktile andnud täpseid juhiseid, kui pikad pausid piiriületuses tuleb ameti infosüsteemis registreerida katkestustena piiriületuses. Vastavasisulised juhised on piiripunktile andnud ameti piirkondlikud bürood, ja piirkonniti on need erinevad. Et katkestuste registreerimispraktika erineb ja nende põhjused ei ole selged, ei saa Riigikontroll ameti andmeid selle kohta, millal ja kui kaua Venemaa piiripunktid pole sõidukeid vastu võtnud, usaldusväärseks pidada“. Antud väide ei vasta tõele. Siseministeerium edastas vastava info ka eelkooskõlastamise käigus. Edastati järgmine info – „Korraldus on antud veokite osas ja see on 1 tund ja pikemad. Need kõik fikseeritakse ja SiMis on täpne statistika olemas. Näiteks 2011 seisib piir 2633 tundi“. Taas jääb arusaamatuks miks Siseministeeriumi selgitust ei ole arvestatud. Teeme ettepaneku antud punkti muuta vastavalt Siseministeeriumi poolt edastatud teabele.

Riigikontroll: Riigikontrolli päringule vastuseks ei esitatud ameti vastavasisulist kirjalikku korraldust, ja seda ei esitatud ka auditi aruande eelnõu arutamisel. Riigikontrolli töötajatele piiripunktides antud selgitustest selgus, et piiripunkti käsitleti piiriületuse katkestustena erinevaid ajavahemikke – ühte, kahte ja ka kolme tundi. Kui praegu nõutakse kõigi vähemalt tunniajaste seisakute registreerimist piiriületuse katkestustena, siis tõenäoliselt kasvab nii katkestuste arv kui ka kogupikkus. Aruande sõnastust ei ole muudetud.

Rahandusministeerium: Aruande punktis 16 on viidatud, et Statistikaameti selgituse kohaselt eristatakse mitmetes riikides ekspordistatistikas ka nn rahvuslikku ekspordi, st seda osa ekspordist, mis kajastab konkreetses riigis toodetud kaupade ja osutatud teenuste osa koguekspordis.

Juhime tähelepanu, et auditis käsitletakse vaid kaupade ekspordi, seepärast ei ole õige rääkida osutatud teenuste ekspordist.

Riigikontroll: Aruande teksti on ministri soovitusel kohaselt muudetud.

Maksu- ja Tolliamet: Riigikontrolli muudes olulisemates järeldustes on kirjas, et seoses sõidukite piiriületuse elektroonilise järjekorra rakendamisega 2011. aasta 1. augustist muutus sisuliselt mittevajalikuks Euroopa Liidu raha toel Sillamäele rajatud 2011. aasta oktoobris avatud veokite piiriületuse ooteala. Kommentaar:

- Sillamäe ootealal toimib logistiliselt väga sobilikus kohas asuv tollipunkt, mille teenuseid kasutavad läbi Narva piiritollipunkti Venemaale siirduvad või sealt saabuvad vedajad ning kaupade eksporditjad-importitjad.
- Ivangorodi piiritollipunkti võimsuse suurenemisel on kavas Narva piiritollipunkti võimsuse suurendamiseks teostada osa võimalikud väljuva suuna tolliformaalsused Sillamäe ootealal.
- Sillamäe ooteala koormus kasvab Narva piiripunkti maksimaalse võimsuse korral 3 korda.
- Piiriületuse ootamatu seiskumise korral (koguneda võivad 1-2 päeva veokid, so kuni 400 veokit) on võimalik vältida veokite maanteel parkimist.
- Ooteala saavad kasutada ettenähtud puhkuseks lisaks Venemaale siirduvatele veokite juhtidele ka sealt tulevad juhid.
- Sillamäe ooteala asukoht sobib ka uue silla jaoks.

Riigikontrolli soovitus	Auditeeritute vastused
Eesti ekspordist reekspordi eristamine 17. Soovitus majandus- ja kommunikatsiooniministrile: kaaluda vajadust lisada Statistikaameti ülesannete hulka koguda ja avaldada andmeid nn rahvusliku ekspordi kohta, et eristada koguekspordist Eesti päritoluga kaupade ja Eestis osutatavate teenuste maksumust. (p-d 14–17)	Majandus - ja kommunikatsiooniministri vastus: Imporditud toodete kasutamist Eestis töötlemiseks ning selle edasi liikumist ekspordi kajastab Statistikaameti poolt koostatav rahvamajanduse sisend-väljundraamistik, mis toob välja ka tegevusega loodava lisandväärtuse. Kuna nende tabelite koostamine on väga tömahukas, siis valmivad nad suure viitajaga. Operatiivsemat infot n-ö tegeliku Eesti päritolu kaupade tootmise ja ekspordi kohta annab tööstusstatistika, kus saadakse infot Eesti tööstusettevõtete toodangu ning ekspordi mahtude kohta. Kiirstatistika ei kata küll kogu majandust, kuid selle põhjal on võimalik saada siiski üsna objektiivne pilt Eestis toodetud kaupade ekspordist. Selle näitaja kitsaskohaks on allhanke puhul vaid osutatud teenuse maksumuse kajastamine, väliskaubanduses näidatakse aga kogu kauba väärtust. Teenuste ekspordist annab ülevaate maksebilansi statistika, mida koostab Eesti Pank. Kokkuvõttes ei näe me vajadust nn rahvuslikku ekspordi eraldi välja tuua, kuna vastav info on ka hetkel vajadusel olemas.
Piiripunktides täiendavate töökohtade loomise vajadus 30. Soovitus Politsei- ja Piirivalveameti ning Maksu- ja Tolliameti peadirektoritele: hinnata piiripunktide töötajate koosseisuliste ametikohtade arvu suurendamise vajadust ja võimalusi juhul, kui Venemaa piiriületuspunktid läbilaskevõime nende töökorralduse muutmise tulemusel hüppeliselt kasvaks. (p-d 28–29)	Politsei- ja Piirivalveameti peadirektori vastus: Peame oluliseks märkida, et maismaa piiripunktides on isikkoosseis võrreldes varasemate aastatega (2008–2009) kasvanud. See tuleneb personalipoliitilistest otsustest, millest tulenevalt on valdav osa Sisekaitseakadeemia lõpetanutest suunatud teenistusse Eesti idapiirile. Samas tuleb tõdeda, et iga-aastaselt on ka piiriületuste arv nii isikute kui ka sõidukite osas kasvanud ning olemasolev ressurss isikkoosseisu näol on ammendumas. Seda tõendab ilmekalt pühade ja aastavahetuse perioodil järsult kasvav piiriületajate arv ning sellest tulenev vajadus suunata piiripunkti ajutiselt täiendavat tööjõudu. Politsei- ja Piirivalveamet on kaardistanud piiripunktide vajadused ning nendest lähtutakse koolitus- ja värbamisplaanide tegemisel. Kuigi olemasolevad piiripunktide struktuurid on valdavalt täidetud, tuleb nõustuda, et üha kasvav piiriületuste arv tingib täiendavate kontrollikohtade ja sellest tulenevalt töötajate vajaduse. Politsei- ja Piirivalveamet võtab arvesse Riigikontrolli soovitusi hinnata jooksvalt piiripunktide koosseisuliste ametikohtade suurendamise vajadust. Võimalused isikkoosseisu suurendamiseks tulenevad eelkõige piiripunktide olemasolevast infrastruktuurist piirikontrolli kohtade osas ning täiendava personalieelarve olemasolust. Kui Koidula ja Luhamaa piiripunkti infrastruktuur võimaldab komplekteerida täna täiendavaid töökohti, siis Narva maanteepiiripunktis tekib selleks võimalus pärast piiripunkti rekonstrueerimist. Vajadus Narva suunal täiendava isikkoosseisu järele on juba täna olemas. Maksu- ja Tolliameti peadirektori vastus: Eeldame, et VF Tolliteenistus vastavast plaanist MTAd aegsasti informeerib ja vajalikud tegevused ning nende rakendamise ajakava kokku lepib. Läbilaskevõimet pole võimalik ühepoolset tõsta, sest sama liiklus peab läbima mõlema poole piiripunkte. Loodame, et Eesti ja Venemaa vahel paralleelselt läbiviidud auditite üheks tulemuseks on paranev koostöö ja infovahetus, mis välistab taoliste ootamatuste tekkimise. MTA on valmis kohe VF Tolliteenistusega arutama piiripunktide läbilaskevõimsuse suurendamise võimalusi ja nende ajalist rakendamist. Kui VF tagab stabiilse, sujuva ja seisakuteta veokite piiriületuse, siis teatud piirini läbilaskevõime suurendamine ei eelda ametnike arvu suurendamist. Piiripunkti läbilaskevõimsuse oluline suurendamine nõuab lisaametikohti nii MTAsse kui ka PPAsse.
Üle Narva jõe uue silla rajamine 37. Soovitus majandus- ja kommunikatsiooniministrile: kooskõlastatult Välisministeeriumiga pöörduda uuesti ametlikult pädevate Venemaa institutsioonide juhtide poole ettepanekuga ühiselt algatada Narva jõe uue maantee silla rajamise tehnilis-majandusliku põhjendatuse ja keskkonnamõju uuring. (p-d 31–36)	Majandus- ja kommunikatsiooniministri vastus: Esmalt soovime täpsustada, et ei ole korrektne Riigikontrolli väide justkui pole valitsuse tasemel Eesti pärast 2006. aastat uuringu-teemat Venemaa pädevate riigiasutuste ees uuesti tõstatanud. Venemaa transpordiministri ja majandus- ja kommunikatsiooniministri poolt loodud transpordikomisjoni koostamises raames on uue silla teemat korduvalt arutatud ka hiljem, viimati 2009. a sügisel Tallinnas. 2009. a kohtumisel väljendas aga Vene pool selget seisukohta, et uue silla ehitamiseks puudub Venemaal majandus-strateegiline huvitatus, mistõttu ministeerium koos maanteeametiga keskendusid edaspidi vana silla renoveerimisega seonduvatele tegevustele. Uue silla teematikat on puudutanud ministrid ka pärast 2009. aastat

	erinevatel kahepoolsetel kohtumistel, sh näiteks Rahvusvahelise Transpordifoorumi (ITF) nõupidamise raames. Juhime ka tähelepanu sellele, et Eesti ametiasutused lisaks korduvalt tehtud ettepanekutele algatada uue silla vajalikkuse selgitamiseks ühisuuring, valmistasid ette ja edastasid Vene poolele kooskõlastamiseks ka ühisuuringu lähteülesande projekti. Kahjuks Vene pool Eesti poole kirjalikele taotlustele seniajani vastanud pole, seda vaatamata ka sellele, et Eesti pool lubas uuringut täies ulatuses finantseerida Eesti riigieelarvest. Kuivõrd Vene pool teatas oma huvi puudumisest, pole ka MKM oma valitsemiseelarve kujundamisel uuringu rahastamist enam kavandanud. Ootame suure huviga antud auditi raames Venemaa Kontrollikoja ettepanekuid antud küsimuses ja loomulikult, Venemaa huvitatuse ja nõusoleku korral oleme koheselt valmis läbirääkimiste taastamiseks, kasutades selleks kõiki välissuhtluseks kohaseid kanaleid, sh nii kirjalikke kui ka arutelusid Vene Föderatsiooni Transpordiministeeriumi ja Eesti Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi vahelise transpordikomisjoni kohtumiste raames. Transpordikomisjoni järjekordne kohtumine peaks eelduste kohaselt toimuma juba käesoleva aasta kevadel.
Maanteede seisundi parandamine 42. Soovitud majandus- ja kommunikatsiooni-ministrile: - kaaluda võimalust remontida Riia-Pihkva maantee Eestit läbiv lõik täies ulatuses; - korraldada uuring, et selgitada, kui koormatud on Eesti maanteed transiitveokitega praegu ja kui koormatud tulevikus, kui Eesti sadamate ja piiriületusvõimalused muutuvad lähedamaks. Uuring võimaldab saada alusmaterjali ja enam kindlust, kuidas on mõistlik Eesti teedevõrku edaspidi parendada. (p-d 39–41)	Majandus- ja kommunikatsiooniministri vastus: MKM lähtub teehoiu korraldamisel Vabariigi Valitsuse kinnitatud teehoiu- ja investeringukavadest. MKM kaalub kindlasti esitatud ettepanekut remontida Riia-Pihkva maantee Eestit läbiv lõik täies ulatuses, nii nagu meil on piiratud ressursside tingimustes ülesanne tagada transpordi infrastruktuuri säilimine ning tingimused ohutuks liiklemiseks kõikidel teistel Eesti riigimaanteedel. Samuti kaalume Riigikontrolli tehtud ettepaneku otstarbekust algatada uuring, et selgitada, kui koormatud on Eesti maanteed transiitveokitega praegu ja kui koormatud tulevikus. Siinkohal soovime juhtida tähelepanu sellele, et Maanteeamet omab liiklusloenduste läbi piisavat ülevaadet liikluskoormustest Eesti põhimaanteedel. Kinnitame, et meie põhimaanteedel on piisav läbilaskevõime varu ka lisanduvate liiklusvoogude teenindamiseks ida-lääs teljel. Küll aga on piiriüleses liikluses probleemiks pigem Venemaa teede seisund ja läbilaskevõime piiratus, mida võimendavad sh näiteks kevadisel teede lagunemisperioodil seatud massipiirangud jms. Ilmselt ei ole mõistlik Eesti teede läbilaskevõime tõstmisse täiendavalt investeerida enne, kui Venemaa pool ei ole astunud samme oma teedevõrgu parendamiseks ja läbilaskevõime ühtlustamiseks.
Loomse päritoluga kauba vedu läbi Koidula raudteejaama 51. Soovitus põllumajandusministrile: pöörduda kooskõlastatult Välisministeeriumiga Venemaa pädevate riigiasutuste poole ettepanekuga lisada Venemaa valitsuse 2011. aasta 7. juuli määruse nr 557 lisas fikseeritud loomsete saaduste veterinaarkontrolliks ettenähtud raudteepiirijaamade loetelusse Petseri raudteejaam. (p-d 43–50)	Põllumajandusministri vastus: Põllumajandusministeerium toetab jätkuvalt Välisministeeriumi seisukohta, et piirikontrolli küsimus tuleb tõstatada EL tasemel EL ja Venemaa kõnelustel. Välisministeerium alustas koostöös Põllumajandusministeeriumiga asjakohaseid ettevalmistusi 2011. juulis. Põllumajandusministeerium nõustub Riigikontrolli ettepanekuga ja planeerib täiendavat pöördumist Venemaa pädevate asutuste poole.
Piiriülese kütuseäri toetamise vajadus 86. Soovitus rahandusministrile: kui Rahandusministeeriumi arvates pole ebaseaduslikku piiriülest kütuseäri võimalik tulemuslikult kiirelt tokestada praegu Eestis kehtestatud õigusliku regulatsiooni abil, esitada Vabariigi Valitsusele ettepanek täiendavate õiguslike meetmete rakendamiseks. Kui selleks on vaja muuta Euroopa Liidu reegleid, siis teha vastavasisuline ettepanek Euroopa Komisjoni poole pöördumiseks. (p-d 75–85)	Rahandusministri vastus: Rahandusministeerium ei alahinda piiriülese kütuseäriga seotud probleemide tõsidust. Kuna seni kehtestatud õiguslikud meetmed ei ole soovitud tulemusi andnud, siis analüüsimegi praegu koostöös Maksu- ja Tolliametiga uute õiguslike meetmete kehtestamise võimalusi. Esialgsel hinnangul on vajalik alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seaduse muutmine. Oleme kogunud teavet ka teiste ELi välispiiri riikide (Läti, Leedu, Soome, Poola, Slovakkia, Ungari, Rumeenia) aktsiisikaupade regulatsioonide ning nende rakendamise kohta, et selgitada välja parimad praktikad. Kaalume erinevate meetmete sobivust konkreetselt Eesti oludesse. Oluline on märkida, et sarnast teist piirilinna nagu Eestis on Narva, mis külgneb välisriigi piirilinnaga ning mille vahel toimub igapäevaselt tuhandete reisijate liikumine, mujal ELis ei ole. Seepärast peab naaberriikide piirimeetmete ülevõtmisele eelnema põhjalik mõjuanalüüs, et vältida hilisemaid tagasilööke regulatsiooni rakendamisel. Piiravate meetmete kehtestamiseks tegi Eesti Euroopa Komisjonile märtsis ettepaneku direktiivi 2007/74/EÜ muutmiseks. Euroopa Komisjon on kogumas aktsiisidirektiivi rakendusprobleemide kohta tagasisidet ka teistelt

	liikmesriikidelt. Usume, et koostöös Maksu- ja Tolliametiga, Läti Rahandusministeeriumiga ning Euroopa Komisjoniga leiame lähiajal sobivad meetmed piiriülese kütuseäri ohjeldamiseks.
Raudteevadude mahu suurendamine 108. Soovitus majandus ja kommunikatsiooniministrile: kooskõlastatult Välisministeeriumiga ja koos ASiga Eesti Raudtee pöörduda Venemaa Föderatsiooni Transpordiministeeriumi ja ASi Venemaa Raudteed poole ettepanekuga leida võimalus suurendada Eestisse suunduvate ja Eestist lähtuvate rongikoosseisude arvu. (p-d 103–104)	Majandus- ja Kommunikatsiooniministri vastus: Kaubavedu raudteel sõltub esimeses järjekorras kauba omaniku tahtest ja võimalustest. Kauba omanik peab saatedokumentides märkima sihtjaama, s.t valima transiitteenuse Eesti, sellest sõltub esmajärjekorras ka Eestisse suunduvate rongikoosseisude arv. Eestist lähtuvate rongikoosseisude arv sõltub aga kohalikest ettevõtjatest, kes soovivad oma kaupa ekspordida või välismaistest ettevõtjatest, kes kasutavad Eestit transiidikanalina Venemaale või teistesse SRÜ riikidesse kaupade eksportimisel. Kindlasti mõjutavad raudteevadude tegelikke mahtusid veel mitmed kaasnevad asjaolud, nagu raudteeveo efektiivsus võrreldes muude veoliikide ja ka transpordikorridoridega, vaba vagunipargi olemasolu, küsitud marsruudil vaba läbilaskevõime olemasolu, vastavate liiklusplaanide kinnitamisega seonduvad administratiivsed määramatused jms. Kinnitame siinkohal Riigikontrollile, et nii Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium kui ka AS Eesti Raudtee oma tavapärase tööalases rutiinis ja vastavalt pädevustele on tegutsenud ja tegutseb ka edaspidi lähtuvalt eesmärgist suurendada raudteevadude mahtusid, kasutades selleks kõiki võimalikke kommunikatsioonivahendeid, sh ka kirjavahetust. Meie senise kogemuse põhjal julgeme väita, et Riigikontrolli nägemus, justkui kirja kirjutamine ülalosundatud Venemaa organisatsioonidele suurendab rongikoosseisude arvu Eesti raudteetaristul, on põhjendamatult optimistlik.
Tollikontrolli korraldamine 109. Soovitused Maksu- ja Tolliameti peadirektorile: - kooskõlastatult ASiga Eesti Raudtee, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Rahandusministeeriumi ning Välisministeeriumiga teha Venemaa Föderaalsete Tolliteenistusele ettepanek algatada riikidevahelise kokkuleppe sõlmimine, et Eesti ja Venemaa vahelist raudteepiiri ületavate kaupade nende saatedokumente kontrolliks Eesti ja Venemaa tollitöötajad ühiselt; - nõuda, et AS Eesti Raudtee looks tänapäevastele nõuetele vastavad tingimused raudteel veetavate kaupade tollikontrolliks Narvas. (p-d 105 ja 107)	Maksu- ja Tolliameti peadirektori vastus: Maksu- ja Tolliamet on nõus osalema ettepaneku rakendamisel. Leiame, et operatiivne tollialane infovahetus, kontrollitegevuste koordineerimine või integreerimine, rääkimata ühiskontrollist, võimaldavad suurendada piiripunktide läbilaskevõimet, vähendada ressursivajadust ja tõkestada tõhusalt tollipettusi ning salakaubavedu. Piiriületuse lihtsustamise konventsiooni uuendatud lisa annab selleks soodsa võimaluse, kuid ilma kahepoolse riikide vahelise kokkuleppeta pole võimalik seda realiseerida. Tänapäevaste, Koidula piirjaama taoliste kontrollitingimuste loomine Narva piirjaamas maksab miljoneid eurosid. Lisaks kaupade laadimise ja läbivaatuse võimaluste parendamisele on vajalikud raudteekaal ja läbivalgustusseade. Narvas on probleemiks jaama paiknemine linnas ja vahetult piiril, mis muudab keeruliseks ehituslikult ja tehnoloogiliselt sobiliku lahenduse leidmise. Kuna piiril toimub tollikontroll kogu EL eest, on MTA seisukohal, et EL Komisjoni poolt on vaja ühtlustada (koordineerida) nõudeid piirikontrollile ja osaleda vastavate kulutuste katmisel. MTA on komisjonile vastava ettepaneku teinud ja see on ka töösse võetud. MTA püüab koostöös ASiga Eesti Raudtee leida võimalusi kontrollitingimuste parandamiseks.
Loomse päritoluga raudteeveoste veterinaarkontrolliks tingimuste loomine Narvas 110. Soovitus põllumajandusministrile: otsustada, kas Narvas on vaja luua tingimused, et teha raudteed pidi üle Eesti (EL) – Venemaa piiri liikuvate loomse päritoluga kaupadele Euroopa Liidu nõuetele vastavat veterinaarkontrolli, ning kui seda vajalikuks peetakse, algatada selleks vajalikud toimingud. (p 106)	Põllumajandusministri vastus: Põllumajandusministeerium on olnud enne EL-iga liitumist kaasatud Narva raudteepiiripunktiga seotud aruteludesse, kus muu hulgas käsitleti ka piiripunkti veterinaarkontrolli nõuetega vastavusse viimist. Hetkel sel teemal kõnelusi ei ole peetud, kuid enne otsuse tegemist arutame seda kindlasti sektoriga. Juhul, kui sektori poolt on huvi Narva kaudu toimuva kaubavahetuse alustamiseks ja piiripunktis on võimalik luua tingimused nõuetekohaseks veterinaarkontrolliks, siis algatab Põllumajandusministeerium vajalikud toimingud.
Piiripunktide läbilaskevõime suurendamine kahe riigi koostöös 116. Soovitus rahandusministrile: koos siseministriga pöörduda Venemaa pädevate riigiasutuste poole ettepanekuga analüüsida ühiselt Eesti ja Venemaa piiripunktide töökorraldust Eesti ja Venemaa vahelistes maanteepiiripunktides, et jõuda ühistele seisukohtadele, mida üks või teine pool saaks oma pädevuse piires ette võtta, et sõidukite	Rahandusministri vastus: Tollikoostööd Venemaaga teeb Eesti erinevatel tasanditel ning erinevates vormides. Euroopa Liidu tasandil on loodud komisjoni spetsiaalne ELi Venemaa piiriküsimuste töögrupp, kuhu kuuluvad 11 liikmesriiki, nende hulgas Eesti. Töögrupis on arutatud nii piirijärjekordade kui ka tollikoostöö tõhustamise küsimusi. Kahepoolsete suhete tasandil tollikoostöös on Venemaa Föderaalsete Tolliteenistuse partneriks Eesti Vabariigi Maksu- ja Tolliamet. Leiame, et Maksu- ja Tolliamet on oma pädevuse piires ning rahvusvahelise suhtlemise põhimõtteid järgides Venemaa Tolliteenistusega head koostööd teinud. Kahjuks ei ole

piiriületus kulgeks kiiremini. (p-d 111–112)	kahepoolses tollikoostöös esinevate tõrgete põhjused sageli arusaadavad, nagu on viidatud ka Riigikontrolli aruande punktis 114. Kõnesoleva kontrolliaruande tutvustamisel märtsi lõpus osalevad nii Venemaa Föderaalse Tolliteenistuse kui ka Maksu- ja Tolliameti juhtkonna esindajad. Loodame, et kontrolliaruande käigus loodud koostöösidemed ning eelolev kohtumine annavad võimaluse kahe riigi tollikoostöö parandamiseks.
Koostöö Eesti ning Venemaa tollitöötajate vahel 117. Soovitus Maksu- ja Tolliameti peadirektorile: pöörduda veel kord Venemaa Föderaalse Tolliteenistuse poole ettepanekuga tihendada oluliselt tööalaseid kontakte, sh seada sisse otsesidemed piiril töötavate tolliametnike vahel ning kasutada vajaduse korral tollikontrolliks vajalikke seadmeid ühiselt. (p-d 114–115)	Maksu- ja Tolliameti peadirektori vastus: Eesti ja Vene tolli vaheline koostöö oli 2008. aasta lõpuni väga hea ja tulemuslik, eriti õiguskaitse osas. MTAst mitteolenevatel põhjustel on koostöö oluliselt halvenenud. Vene tollile tehtud ettepanekud koostöö aktiviseerimise teemal pole andnud tulemust. Sellel vaatamata püütakse kasutada kõiki võimalusi koostöö taastamiseks ja seda tehakse aktiivselt ka edaspidi. Soodsaks võimaluseks on piiriületuse paralleelauditi ettepanekute arutamine ja sobivate rakenduste leidmine, sest ilma koostööta pole võimalik optimaalseid lahendusi leida.

Auditi iseloomustus

Aastaid on probleemiks olnud kaubaveokite pikad ootejärjekorrad Eesti–Venemaa piiri ületamiseks Narvas (kuid ka teistes piiripunktides). Auditi eesmärgiks oli hinnata, kas Eesti riigiasutused, kellest sõltub veokite ja veoste üle Eesti ja Venemaa vahelise maismaapiiri liikumise korraldus, on teinud kõik nendest sõltuva selleks, et piiriületus toimuks võimalikult kiiresti ja sõidukijuhtidele selgete ning nende vajadusi arvestavate reeglite kohaselt. Kuna piiriületuse kiirus sõltub nii Eesti kui ka Venemaa piiripunktide läbilaskevõimest, sooviti auditi käigus jõuda selgusele, kas piiriületuse pikkade ootejärjekordade põhjuseks on vajakajäämised Eesti piiripunktide töökorralduses.

Kokkuleppel Venemaa Föderatsiooni Kontrollikojaga korraldati audit paralleelauditina, st auditina, mille käigus mõlemad auditiorganisatsioonid hindavad oma riigiasutuste tegevust omavahel kooskõlastatud küsimustiku kohaselt, arutavad oma hinnangud ja ettepanekud omavahel läbi ja fikseerivad oma seisukohad olulisimaks peetavais küsimustes lisaks oma maa seaduste kohaselt vormistatavatele auditiaruannetele ka ühises, kahepoolsest allkirjastatavas lõppdokumendis.

Hinnangu andmise kriteeriumid

Siseministeeriumi tegevust hinnati piiriületuse ootealade ja piiriületuse ootejärjekorra korralduse riigipiiri seaduses sätestatule vastavuse ning tulemuslikkuse järgi.

Politsei- ja Piirivalveameti tegevust hinnati riigipiiri seaduses ja Vabariigi Valitsuse määruses „Piiripunktide töökorralduse täiustamine“ sätestatud nõuete järgimise järgi.

Maksu- ja Tolliameti tegevust hinnati maanteepiiripunktide tollikontrolli materiaalse baasi ja seadmete piisavuse ning juhendmaterjalide olemasolu järgi.

Tollikontrolli korraldusele hinnangu andmisel tugineti ka Maksu- ja Tolliameti siseauditi osakonna 2010. aasta lõpus – 2011. aasta alguses korraldatud auditi aruandele, veterinaarkontrolli korraldusele hinnangu andmisel ka Euroopa Komisjoni 2011. aasta märtsis antud hinnangule.

Piiripunktide tegevuse korralduse kohta küsiti kirjalik hinnang Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioonilt, suuliselt andsid oma hinnangu mitmed transiitvedusid korraldavate ettevõtjate esindajad.

Auditi ulatus ja käsitusviis

Auditis keskenduti kolme maanteepiiripunkti – Narva, Koidula ja Luhamaa, ning nendega seonduvate piiriületuse ootealade probleemidele. Koidula ja Narva raudteeapiiripunktide kohta koguti andmeid nende materiaalse olukorra kohta.

Keskenduti 2011. aasta ja eelkõige auditi ajal (oktoober 2011 – veebruar 2012) olnud olukorrale, maanteepiiripunkte läbinud sõidukite arvu ja kaubavoogude muutumise kirjeldamiseks koguti andmeid alates 2009. aastast.

Auditeeritavateks olid Siseministeerium, Politsei- ja Piirivalveamet, Maksu- ja Tolliamet.

Ametnike poolt piiripunktides tehtavate kontrollitoimingute seaduslikkust, ratsionaalsust ja tulemuslikkust ei hinnatud.

Veokite ja veoste piiriületusega seonduva hindamiseks ning andmete saamiseks, mis olid vajalikud Venemaa Föderatsiooni Kontrollikojaga kokku lepitud ühise lõppdokumendi koostamiseks, saadi dokumente, andmeid ja selgitusi lisaks eelpoolnimetatutele ka Välisministeeriumilt, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumilt, Põllumajandusministeeriumilt, Veterinaar- ja Toiduametilt,

Põllumajandusametilt, Maanteeametilt, ASilt Riigi Kinnisvara, ASilt Eesti Raudtee, OÜlt Girf, Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioonilt, logistikaettevõtjate ühendustelt.

Audiitorid jälgisid Eesti maanteepiiripunktide tööd, tutvusid piiripunktides olevate dokumentidega ja vestlesid nende töötajatega; audiitorid käisid ka Eesti maanteepiiripunktide vastas olevates Venemaa piiripunktides ja vestlesid nende töötajatega, kohtusid ka Pihkva piirkonna tolliülemaga.

Auditi järeldused ja hinnangud kujundati õigusaktide, juhendite ja kogutud andmete ning saadud kirjalike ja suuliste selgituste analüüsi ning sünteesi tulemusel. Aruande eelnõus kasutatud faktoloogia ja aruandes kirja pandud hinnangud ning ettepanekud arutati läbi auditeeritutega ning asutustega, kelle tegevust need kirjeldasid ja käsitlesid.

Auditi lõpetamise aeg:

Audititoimingud lõpetati 2012. aasta veebruaris.

Auditi meeskond:

Audititoimingud viisid läbi Riigikontrolli nõunik Olav Lüüs (auditijuhi ülesannetes) ja vanemaudiitor Svetlana Rõbakova. Järelevalvet nende tegevuse üle tegi Riigikontrolli tulemusauditi osakonna peakontrolör Tarmo Olgo.

Kontaktandmed

Auditi kohta saab lisainfot Riigikontrolli kommunikatsiooniteenistusest
tel +372 640 0704 või +372 640 0777, e-post riigikontroll@riigikontroll.ee

Auditiaruande elektrooniline koopia (pdf) on saadaval koduleheküljel www.riigikontroll.ee.

Auditiaruande kokkuvõtte on saadaval ka inglise keeles.

Auditiaruande number Riigikontrolli asjaajamissüsteemis on 2-1.7/12/70049/32.

Riigikontrolli postiaadress on:

Narva mnt 11a
15013 TALLINN
Tel +372 640 0700
Faks +372 661 6012
riigikontroll@riigikontroll.ee