

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Ärikorralduse instituut

Voote Rom

**TEEDE KASUTAMISE MAKSUSTAMISEST EUROOPA LIIDUS  
JA EESTIS**

Bakalaureusetöö

Õppekava ärindus, peeriala majandusarvestus

Juhendaja: Kaidi Kallaste, MBA

Tallinn 2018

Deklareerin, et olen koostanud töö iseseisvalt ja olen viidanud kõikidele töö koostamisel kasutatud teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele, ning ei ole esitanud sama tööd varasemalt ainepunktide saamiseks. Töö pikkuseks on 8127 sõna sissejuhatusest kuni kokkuvõtte lõpuni.

Voote Rom 16.05.2018

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 155180TABB

Üliõpilase e-posti aadress: voote.rom@gmail.com

Juhendaja: Kaidi Kallaste, MBA:

Töö vastab kehtivatele nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(nimi, allkiri, kuupäev)

# SISUKORD

LÜHIKOKKUVÕTE	5
SISSEJUHATUS	6
1. TEEDE KASUTAMISE MAKSUSTAMISEST	8
1.1. Metoodika	8
1.2. Teemaksu ajalooline areng	8
1.2.1. Maanteed maksustamine	8
1.2.2. Teemaks laienenud Euroopa Liidu riikides pärast idabloki lagunemist	10
1.2.3. Teemaksu reguleeriv EL seadusandlus	10
1.3. Sõidukitega seotud maksud	12
1.3.1. Vinjett	13
1.3.2. Kilomeetripõhine teemaks	15
1.3.3. Teemaksu kasutamine	17
1.3.4. Kontsessioonilepingud	19
2. EL RIIKIDE MAKSUKAARDISTUS	21
2.1. Riigid, kus kasutatakse valdavalt ajapõhist maksustamist	23
2.1.1. Belgia	23
2.1.2. Taani	24
2.1.3. Luksemburg	25
2.1.4. Rootsi	25
2.1.5. Suurbritannia	26
2.2. Riigid, kus kasutatakse valdavalt km-põhist maksustamist	26
2.2.1. Prantsusmaa	26
2.2.2. Itaalia	27
2.2.3. Hispaania	28
2.2.4. Saksamaa	28
2.2.5. Poola	29
2.2.6. Portugal	30
2.3. Riigid, mis kasutavad hübriidsüsteeme	31
2.3.1. Austria	31
2.3.2. Tšehhi	32
2.3.3. Soome	33

2.4. EL kiirteede ja maksustamise kokkuvõte ja analüüs	33
3. EESTI TEEDE KASUTAMISE JA SÕIDUKITE MAKSUSTAMISE ANALÜÜS	36
3.1. Sõidukitega seotud maksud Eesti Vabariigis	36
3.2. Eesti alternatiivid ja võimalikud maksumuudatused	39
KOKKUVÕTE	40
SUMMARY	43
KASUTATUD ALLIKATE LOETELU	45
LISAD	48
Lisa 1. Teekasutustasu määrad sõidukitele massiga 3501-12000 kg (eurot)	48
Lisa 2. Teekasutustasu määrad sõidukitele massiga üle 12000 kg (eurot)	49

## LÜHIKOKKUVÕTE

Bakalaureusetöö on kirjutatud eesti keeles ja koosneb 49 leheküljest. Bakalaureusetöö kannab pealkirja „Teede kasutamise maksustamisest Euroopa Liidus ja Eestis“. Teema on aktuaalne, sest teede infrastruktuuril on oluline osa riigi konkurentsivõimele. Teemaksu eesmärk on riigi teedevõrgustike parendamine, uuendamine ja korrashoid. Teede maksustamine aitab lisaks kaitsta keskkonda, vähendada ummikuid ning täita riigi eelarvet.

Uuringud näitavad ka, et Eesti teede võrk vajab kaasajastamist ning Eesti autopark on üks vanimaid ja energiamahukamaid Euroopa Liidus. Antud olukord kohustab riiki üle vaatama sõidukite ja teede maksustamise ning teede infrastruktuuri investeeringuid.

Sellest lähtuvalt on bakalaureusetöö eesmärgiks uurida teede kasutamise maksustamist Euroopa Liidus, tuua välja erinevate maksuliikide ja -kogumisviiside nõrkused ja tugevused ning Euroopa Liidu üldised suundumused. Võrrelda EL teede maksustamist praeguse Eesti süsteemiga ning tuua välja, mida saaks Eestis täiendavalt rakendada.

Töö empiirilises osas antakse ülevaade teede maksustamise ajaloolisest arengust, maksude erinevatest liikidest ning üldistest majandus- ning transpordipoliitilistest tagamaadest. Lisaks analüüsitakse erinevaid maksustamise meetodeid, kaardistatakse Euroopa Liidus olevad maksuliigid ning analüüsitakse maksuliikide kasutusvõimalusi Eestis.

Bakalaureusetöö kirjutamisel jõuti järeldusele, et kaasaegse transpordipoliitika suundumus peaks olema pigem elektrooniline kilomeetripõhine diferentseeritud maksustamine. Baltikumi riigid võiksid kaaluda ühtse teekasutussüsteemi loomist. Eestil oleks mõttekas veelkord üle vaadata keskkonnalõivu seaduse eelnõu selliselt, et see soodustaks vanade kõrge saastetasuga autode väljavahetamist, samas ajal andes maksusoodustusi vaesemale piirkonnale.

Võtmesõnad: teemaks, vinjett, kontsessioon, maksud, Euroopa Liit, Eesti

## SISSEJUHATUS

Transpordipoliitika eesmärk on teede infrastruktuuri parendamine ja uuendamine ning teede hooldamine ja korrashoid. Eelnimetatu finantseerimiseks on kehtestatud teedele ning sõidukitele erinevaid makse. EL linnad ning riigid on seadnud eesmärgiks maksusüsteemi harmoniseerimise, mis on suunatud suure nõudlusega liiklusele ja ummikutega võitlemisele.

Riigis kehtestatud maksusüsteem võimaldab riigieelarve täitmist nii riiklike kui kohalike maksude näol. Maksustamine aitab ka kaitsta keskkonda, pannes sõidukiomanikke vaatama keskkonnasõbralikumate alternatiivide poole või loobuma autode kasutamisest.

Eestis on kehtestatud raskeveokimaks, mida maksavad 12-tonnise või suurema massiga veoauto ning ka autorongi omanikud. Raskeveokimaksu maksavad Eesti Vabariigis ajutiselt või alaliselt elavad füüsilised isikud, Eestis registreeritud juriidilised isikud ning riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutused, kes omavad raskeveokit. Raskeveok peab lisaks olema registreeritud liiklusregistris.

Lisaks on vallal või linnal õigus kehtestada mootorsõidukimaks. Viimane tuleneb kohalike maksude seadusest, kuid seda ei rakendata. Seadus võimaldaks mootorsõidukit maksustada lähtuvalt registrimassist, teljekoormusest või mootorivõimsusest. Seega maksustatav summa ei ole kindlaks määratud, vaid sõltub sõiduki omadustest. Mootorsõidukimaksust saadavat tulu saab suunata teede parandusse ja hooldusesse. Samuti võib kütuseaktsiisi käsitleda kui mootorsõidukitega seotud maksu. Kui see on kõrge, ostavad inimesed ökonoomsemaid autosid või autode arv võib üldse langeda.

2018. aastal kehtestas Eesti ajapõhise teekasutustasu veokitele ning muutis sõiduautode erisoodustuse maksukäsitlust. Lisaks sooviti kehtestada keskkonnalõivu, mis rakendunuks auto ostmisel, kuid eelnõu peatati tugeva avaliku vastuseisu tõttu.

Samal ajal näitavad uuringud, et Eesti teede võrk vajab kaasajastamist ning Eesti autopark on üks vanimaid ja energiamahukamaid Euroopa Liidus. Antud olukord kohustab riiki üle vaatama sõidukite ja teede maksustamise ning teede infrastruktuuri investeeringuid.

Eeltoodust lähtuvalt on bakalaureusetöö eesmärgiks uurida teede kasutamise maksustamist Euroopa Liidus, tuua välja erinevate maksuliikide ja -kogumisviiside nõrkused ja tugevused ning Euroopa Liidu üldised suundumused. Võrrelda EL teede maksustamist praeguse Eesti süsteemiga ning tuua välja, mida saaks Eestis täiendavalt rakendada. Teema on aktuaalne, kuna Eesti teedevõrk vajab kaasajastamist ja täiendavaid finantseeringuid ning liiklustihedus teatud ajal ja perioodil peamistel magistraalidel, Tallinn-Tartu ja Tallinn-Pärnu, ei täida teede kasutaja ootusi.

Töö eesmärgi saavutamiseks püstitati järgmised uurimisülesanded:

- anda põgus ülevaade teede maksustamise ajaloolisest arengust ja üldistest majandus- ning transpordipoliitilistest tagamaadest;
- analüüsida kahte erinevat maksustamise viisi (*vignette* ehk teatud perioodiks ostetud tee kasutusõigus ja *toll* ehk teemaks, mida kalkuleeritakse peamiselt läbitud kilomeetrite alusel);
- kaardistada Euroopa Liidus kasutusel olevad maksuliigid ja võimalusel selgitada nende kasutamise põhjuseid ning riigis olevaid probleeme;
- anda ülevaade maksude kasutusotstarbest;
- analüüsida erinevate maksuliikide kasutusvõimalusi Eestis.

Töö põhineb peamiselt Euroopa Liidu teede kasutamise maksustamise kaardistusel, mille tulemusena töö autor teeb järeldused vastavate maksude rakendamise kohta Eesti Vabariigis. Teoreetiline osa põhineb teadusartiklitel ja erialakirjandusel, samuti Eesti Vabariigi õigusaktidel seisuga 20. aprill 2018. Lisaks kasutatakse Eesti ja Euroopa elektroonilisi statistika andmebaase.

Bakalaureusetöö koosneb kolmest peatükist. Esimeses osas käsitletakse teede maksustamise teoreetilist poolt – ajaloolist arengut, maksu liike, kasutusotstarvet, reguleerivat seadusandlust ja maksude alternatiive. Teises osas antakse põhjalikum ülevaade Euroopa Liidu teede maksustamisest. Kolmas osa käsitleb Eesti maksusüsteemi kaardistust ja analüüsi võrrelduna Euroopa Liidu praktikaga.

# **1. TEEDE KASUTAMISE MAKSUSTAMISEST**

## **1.1. Metoodika**

Käesolev töö põhineb Euroopa Liidu teede kasutamise maksustamise kaardistusel, mille tulemusena töö autor teeb järeldused vastavate maksude rakendamise kohta Eesti Vabariigis.

Autor kasutab töö koostamisel peamiselt kvantitatiivseid meetodeid. Admekogumismeetodiks on dokumendivaatlus. Antud töös on kasutatud Eurostat ning Pordata elektroonilisi statistika andmebaase. Andmete kogumisel on lähtutud andmebaaside ning andmestiku usaldusväärsusest ning kõikidele andmetele on viidatud. Andmete kogumisel oli põhiliseks kriteeriumiks see, et info oleks võimalikult ajakohane.

Töö koostamisel on kokku pandud mitmeid tabeleid, mille informatsioon on kogutud riiklikelt maksudega seotud internetilehekülgedelt. Selle eesmärk on kaardistada Euroopa Liidus kasutusel olevad teemaksu ja sõidukite maksu liigid ning teede kasutamise hinnastamine.

Andmeanalüüsimeetodina kasutatakse võrdlemist, analüüsi ning üldistamist. Võrdluses tuuakse välja erinevate riikide teede kasutamise maksustamine.

## **1.2. Teemaksu ajalooline areng**

### **1.2.1. Maanteede maksustamine**

Teemaksu idee tekkis Inglismaal ja Ameerika Ühendriikides eelmise sajandi 20ndatel aastatel pärast autode arvu hüppelist kasvu, saades järgnevatel aastatel siiski suhteliselt vähest tähelepanu. 1990ndatel tõusis aga nii Euroopa Liidus kui Ameerika Ühendriikides teekasutusmaks uuesti päevakorda. Samal ajal toimus ka kiire tehnoloogiline hüpe mis tegi võimalikuks elektroonilise teemaksu kogumise sõiduki peatumiseta ning vähendas oluliselt maksu kogumisele tehtavaid



kulusid. Teisalt vähenesid kütuselt kogutavad maksud ning oli vaja leida meetmeid ummikute vältimiseks kiirteedel. (Lindsey 2006)

Esmane teemaksu eesmärk oli teede ehituse ja hooldusega seotud kulude katmine tee kasutajate poolt. Täna on peamiseks põhjuseks teemaksu kogumisel väide, et kiirteedel tekkivaid ummikuid saab vältida õige hinnastusega.

Samas puudub ühtne arusaam selle üle:

- kes peaks kandma teemaksu kogumise kulud;
- kellele peaks kuuluma tulu;
- kas anda tasustatavad teed erasektori kätte.

Kaalutud on ka teede samastamist tavalise kaubaga, kuid teede privatiseerimise peamine vastuväide on monopoolse olukorra tekkimine ning tihti alternatiivide puudumine. Samal ajal on olnud diskussiooni objektiks ka kasutajate poolt alternatiivsete teede kasutamise eelistamine teede maksustamise korral. Teede laiendamise ja tee-ehitusse investeerimise otsused on mõttekas siduda maksustatava tee korral selle kasumlikkusega.

Maksustamise otsuse peamised küsimused on:

- optimaalse maksu määramine;
- administreerimise kulud;
- kasutajasõbralikkus.

Samuti vaieldakse ühetaolise versus diferentseeritud maksustamise ning maksuvabastuste üle. Majandusteadlased võtavad maksustamist kui nõudluse ja pakkumise reguleerimise vahendit. (Lindsey 2006)

2018. aastaks on defineeritud teemaksu peamiste eesmärkidena:

- teede infrastruktuuri hooldus ja arenduse finantseerimine;
- teede kasutusintensiivsuse juhtimine;
- keskkonda säästev tarbimine.

Maksustamispoliitikat peaks toetama tõhus maksukogumissüsteem. (Kramberger, Curin 2011)

### **1.2.2. Teemaks laienenud Euroopa Liidu riikides pärast idabloki lagunemist**

Peale kommunismi langemist 1990ndatel algas Kesk- ja Ida-Euroopa riikidel turumajandusele ülemineku protsess. Üks takistustest, mis seda protsessi aeglustas, oli halvas seisukorras ning piiratud maanteede võrgustik. Kõige suuremaks probleemiks osutuski suure jõudlusega kiirteede nappus Ida- ja Kesk-Euroopas transpordinõudluse kiire kasvu ajal. Vahemikus 1993 ja 1999 kasvas autode ja veoautode maht 30%-lt 43%-le. (Carpintero 2010)

Seistes silmitsi kiireloomuliste vajadustega laiendada oma kiirteede võrgustikke, löid Ida- ja Kesk-Euroopa riigid ambitsioonikad investeerimisplaanid. Riigid seadsid märkimisväärseid lootusi eraõiguslike maksustatud teede arengule, milleks oli mitu põhjust:

- riigil ei olnud piisavalt vahendeid teede infrastruktuuri loomiseks;
- vajadus vähendada avaliku sektori eelarvepuudujääki ja võlgasid, et täita ELga ühinemise nõuded;
- eesmärk suurendada erasektori rolli majanduses.

Peaaegu 20 aastat hiljem ei ole 90ndate alguses seatud eesmärgid endiselt täidetud. Siiani on õnnestunud teemaksuga kiirteed luua Ungaril, Poolal ja Horvaatial.

Tasuliste kiirteede areng oli tugevalt seotud majanduslike ning poliitiliste väljakutsetega 1990. aastatel. 90ndate alguses iseloomustas neid riike negatiivsed kasvumäärad ja väga kõrge inflatsioon, mis hakkas alles teise kümnendi poolel taastuma. Alles 2000ndatest on enamikel riikidel olnud püsiv SKP kasv. Üldiselt iseloomustab Kesk- ja Ida-Euroopa riike siiski tagasihoidlik majandusareng. (Ibid.)

Ungaris loodi esimesed tasulised kiirteed varastel 90ndatel. Teemaksud olid kõrged, liiklustihedus oli madal ning avalik reaktsioon oli negatiivne. (Carpintero, 2010)

### **1.2.3. Teemaksu reguleeriv EL seadusandlus**

Euroopa Liidu majanduspoliitika eesmärk on soodustada piiriülest majandustegevust ja vaba liikumist Euroopa Liidu piires. Teede maksustamist on reguleeritud EL direktiiviga 1999/62/EC, mida on muudetud direktiiviga 2006/38/EC ning direktiiviga 2011/76/EU. Antud direktiiviga kehtestatakse kaubaveokitega (üle 3,5 tonni) seotud teemaksud ning ajapõhiste maksude ühised eeskirjad teatud infrastruktuuride kasutamisel. (European Commission ... 2018)

Need reeglid näevad ette, et infrastruktuuri arenemise, hooldamise ning parandamise kulusid saab võimendada teemaksude ning vinjettide abil. Reguleeriva raamistiku eesmärk on parandada maanteetranspordi toimimist siseturul vähendades liikmesriikides kohaldavate teemaksude ja vinjettide tasemete ja süsteemide erinevusi; võtta paremini arvesse õiglase ja tõhusa hinnakujunduse põhimõtteid, vaadates koos maanteede kasutamisega seotud kulusid ning teetasusid.

Hetkel ei ole teemaksude ning vinjettide kohaldamine liikmesriikidele kohustuslik, antud direktiiv seab teatud eeskirjad, mida peavad jälgima liikmesriigid, kes tahavad neid kehtestada. Kõige olulisemad on neist:

- teemaksu tuleb maksta vastavalt läbitud vahemaale ja sõiduki tüübile;
- vinjetid on kohaldatud vastavalt keskmisele infrastruktuuri kasutamise kestusele ning sõiduki heitgaaside klassile;
- direktiiv ei luba samaaegselt kehtestada teemaksu ja vinjetti ühtse teede sektsiooni kasutamiseks;
- erandina võib nõuda teemaksu sildade, tunnelite ja mägipääsete kasutamise eest võrkudes, kus kasutatakse vinjette;
- riiklikud teemaksud ja vinjetid peavad olema mittediskrimineerivad;
- maksukogumine peab olema teedel sujuv;
- uute teede ehitusel peab kehtestama maksimum maksumäärad;
- teemaksus võib sisalduda ka tasu müra ja õhu saastuse eest;
- teemaksu tulu tuleks soovitavalt kasutada EL riikide vahelise teedevõrgu arendamiseks. (European Commission ... 2018)

EL riikidel on lubatud teha koostööd elektroonilise maksukogumistehnoloogia arendamiseks.

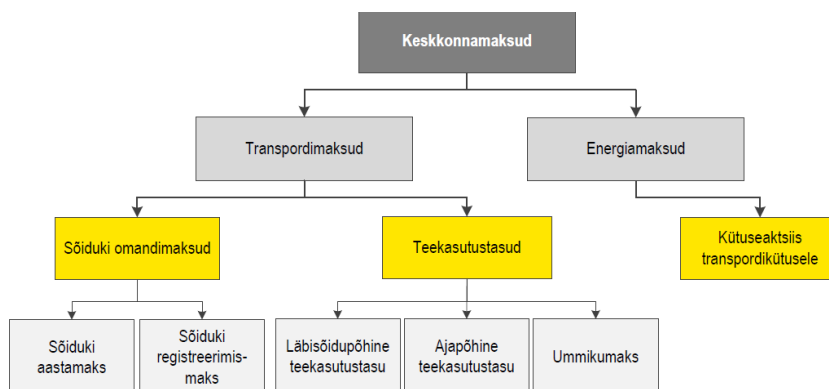
Näiteks on Belgia, Taani, Luksemburg, Madalmaad ja Rootsi ühinenud ühtsesse Eurovinjette'i süsteemi, mis lubab sõidukijuhtidel pärast vinjeti ostu liigelda süsteemiga ühinenud riikide maksustatavatel teedel. (Ibid.)

### 1.3. Sõidukitega seotud maksud

Sõidukitega seotud maksud võib jagada kaheks suuremaks grupiks – kasutamise seotud maksud ja omamisega seotud maksud.

Kasutamise seotud teede kasutamise maks ja kütuseaktsiisid. EL riikides läheb kütuseaktsiis enamasti riigi üldtuludesse ja seda kasutatakse harva teede finantseerimiseks (Gomez, Vasallo 2014, 2). Samas on kütuseaktsiis suurim teekasutajatelt kogutav maks. Kasutamise seotud maksude hulka võib lugeda ka parkimismaksu, silla- ja tunnelimaksu ning ummikumaksu.

Sõiduki omamisega seotud peamine maks on automaks nii veokitele kui sõiduautodele. Lisaks võidakse maksustada auto ostu, auto omamist ning küsida numbrimärgi tasu (Ibid.). Auto ostu maksustamise peamine eesmärk on ostu piiramine või keskkonناسäästlikumate autode ostule suunamine. (Päll 2016)



Joonis 1. Teede ja sõidukite maksustamise viisid  
Allikas: Riigikantselei ... (2015)

Teekasutustasu jaotub suures osas kaheks tüübiks – vinjetil (*vignette*) ehk teatud ajaks ostetud litsentsil põhinev ja läbitud vahemaa põhine maks ehk *toll*. Lisaks võivad mõlemad maksud olla ühetaolised või sõltuda teatud parameetritest.

Tabel 1. Teemaksu arvutamise võimalikud parameetrid (autori modifikatsioon)

Sõiduki tüüp	Sõiduki parameetrid	Sõidu eesmärk	Muu
Mootorratas	pikkus/kõrgus	transpordiettevõtte	mootori võimsus
Sõiduauto	mass	turist	CO <sub>2</sub> emissiooni maht
Suur kaubik/minibuss	telgede arv	raskeveos	veetav kaubaartikkel
Veoauto alla 3,5 tonni		maksust vabastatud (nt. invasõidukid, kiirabi, tuletõrje)	
Veoauto üle 3,5 tonni			
Veoauto haagisega			
Erinevad bussitüübid			

Allikas: Autori joonis

Klassifitseerimine erinevate parameetrite järgi võimaldab diferentseerida maksustamist, seades näiteks kõrgema maksu teid enim kahjustavatele ja keskkonda rohkem saastavatele sõidukitele.

### 1.3.1. Vinjett

Vinjettide (*vignette*) süsteemid on teekasutamise tasu vorme, mis müüb kindlaksmääratud perioodil ligipääsu kindlatele teede võrgustikele baseerudes ajal. Kuigi tasu ei ole otseselt seotud tee kasutamise mahuga ega ajaga, on majanduslik eeldus, et vinjeti tasud peegeldavad keskmist tee kasutamise kogust kindlaksmääratud ajaperioodil. Peamised eesmärgid vinjettide kasutuselevõtuks on maanteed infrastruktuuri kulude katmine, sealhulgas teede parandamistööde ja hooldustööde rahastamine.

Hetkel ei ole olemas ühtegi ELi õigusakti, mis kohustaks eraisikutel vinjettide tasusid maksma, kuigi raskeveokite vinjettisid reguleerib Direktiiv 1999/62/EC („The Eurovignette Directive“). Vinjettide hinna määramisel on oluliseks teekasutusmäär ning vastava tee halduskulud. Vinjettide mõju liiklusele on osutunud üsna väikeseks, kuigi on täheldatud positiivseid elemente nagu liiklusummikute vähenemine. (Booz & Company ... 2010)

Vinjeti süsteemi kasutavad riigid löid jaemüügipunktid piiride äärde, kiirteedele ning vahest ka naaberriiki. Vinjeti eest sai tasuda nii deebet, krediitkaardi kui ka naaberriikide erinevate

valuutadega. Need, kes kasutavad elektroonilist vinjetti, saavad osta seda veebikeskkonnas või SMS-teel ning ei pea soetama endale vinjeti tunnusega kleebist. (Booz & Company ... 2010)

Vinjettide nõrkus seisneb selles, et naaberriiki külastavad juhid peavad ostma vinjette tihtipeale pikemaks ajaks, kui neil seda vaja läheb. Näiteks Austrias ja Tšehhis on väikseim vinjett 10-päevane. Autojuhile, kes käib nädalavahetusesti naaberriigis, võib antud vinjett kalliks osutada. (Ibid.)

Vinjettide puhul on ka oluline, et naaberriikide vahel poleks diskrimineerimist, see eeldab et kogu info vinjettide kohta peab olema kajastatud internetis või infopunktides, et naaberriigist tulev juht saaks aru vinjeti märgistustest, nõuetest ning kuidas nende eest maksta. Ühtlasi peaksid naaberriigid pakkuma tooteid, mis sobiksid lühiajalistele külastajatele ning lühikesteks transiitvedudeks. (Ibid.)

Teiseks probleemiks vinjettide puhul on trahvimine. Trahvi tuleb maksta, kui politseinikud leiavad juhi, kellel puudub vastava tee vinjett. Mõnel juhul on see kaasa toonud ka autodokumentide konfiskeerimise. Välismaalt tulnud juhid leiavad, et see süsteem on ebaõiglane nende suhtes. Ühtlasi on trahvid igas liikmesriigis erinevad, näiteks Tšehhis ning Slovakkias võib trahv olla 20-kordne odavaimast vinjetist. Rumeenias on suur osa tulust tekkinud just trahvide näol. Leitakse, et karistusmäärad ei peaks sisaldama koheselt makstavaid trahve ega dokumentide ära võtmist. Selle asemel peaksid naaberriigid koordineerima piiriülest vinjettide täitmist ning looma andmebaasi, kus on näha juhte, kes on mitmekordselt vinjettidega rikkumisi toime pannud. (Booz & Company ... 2010)

Soovitused optimaalseks vinjettide süsteemiks on järgmised:

- Luua erinevaid vinjettide süsteeme vastavalt kasutajate vajadusele, sealhulgas ühe päeva vinjette.
- Vinjetid tuleks kehtestada läbipaistva meetoodika alusel, et tulu teenida lähtudes kulude jaotamisest vastavalt maanteed kasutamisele. Vinjeti määrad peaksid ka varieeruma sõltuvalt maanteed kasutamisest erinevatel ajahetkedel ja võttes arvesse sõidukimootorite keskkonnamõju.
- Peavad andma kõikidele piirnevatele riikidele nende keeles ka piisavalt selgeid andmeid vinjettide nõudmistele ja hindadele ning kus ja kuidas saab vinjette osta. See teave peaks

olema kättesaadav internetis, märgistustel enne tasulisi maanteid ning autojuhtidele sobivates kohtades.

- Maksevõimalused peaksid olema mugavalt paigutatud tasulistesse võrkudesse, neil peaks olema pikk lahtiolekuaeg ja mitmesugused maksevõimalused, sealhulgas deebet- ja krediitkaartidega maksmise võimalus ning sularaha tasumist ka naaberriikide vääringutes. Võimaluse korral võiksid olemas olla ka iseteenindusega kioskid.
- Võimalik peaks olema ka enne reisi interneti teel või telefoni teel vinjette soetada.
- Täitemenetlus peaks olema paindlik ja suhtuma leebemalt tahtmatusse eksimusse. Trahve peaks saama tasuda isiklikult või posti teel, kusjuures liikmesriigid saavad hõlbustada piiriüleste trahvide täitmist. Sellele saab kaasa aidata Euroopa Komisjon. (Booz & Company ... 2010, 7-8)

Vinjettide positiivsed küljed on:

- Neid on lihtne rakendada ja on kasutajatele arusaadavad (osta maanteevõrgu kasutamise õigus).
- Vabaks liikumiseks on vaja ainult osta vinjett, tee peal pole takistusi, kus tuleb manuaalselt teekasutuse eest tasuda.
- Erinevalt elektroonilistest teemaksustamise skeemidest ei ole vaja vinjettide puhul paigaldada kalleid teeäärseid seadmeid ega sõidukitesse installida elektroonilist varustust.
- Vinjetid peegeldavad tegelikku maanteetranspordi kasutust.

Lisaks sellele, et võrgule juurdepääsu saamiseks tuleb osta vinjett, saab neid välismaiste autojuhtide käest kergesti nõuda, kes võivad muidu mitte maksta külalastava riigi kütusemaksu ega tasuda iga-aastaseid sõidukite registreerimistasusid. (Booz & Company ... 2010, 9)

### **1.3.2. Kilomeetripõhine teemaks**

Läbitud kilomeetrite põhine maks on viimasel ajal kiiresti asendamas vinjettide süsteemi. Kilomeetripõhist maksustamist toetab elektrooniliste maksukogumissüsteemide areng. Antud maksu eeliseks vinjettide kõrval on paindlikkus maksustamisel ja õiglasem maksustamine. (Gomez, Vasallo 2014)

Teemaks võib sõltuda:

- teel oldud päevade arvust;
- sõiduki klassist;
- ummikute suurusest teedel;
- keskkonnafaktoritest;
- sõidu eesmärgist;
- sõitjate ning kauba hulgast sõidukis. (Blythe 2017)

Vanades Euroopa riikides on ajalooliselt välja ehitatud teemaksu kogumiseks vajalikud infrastruktuurid – väravad kiirteedele sisenemisel ja ruumid operaatorile. Hiljem on operaatorid ja nende töötamiseks vajalikke ruume asendatud järk-järgult kaardimakse või mündiautomaatidega. Kõik eeltoodud tasumise viisid eeldavad sõiduki peatamist ning on kulukad rajada ja ülal pidada. Lisaks tuleb sulgeda sissepääsud kõrvalteedelt vältimaks maksude tasumisest kõrvalehoidmist. (Ibid.)

Kaardimakseautomaatide kasutamist takistab aga krediitkaardi operaatorite vähene huvi tulenevalt teemaksu madalatest summadest ning turistide ja ebareeglipäraste kasutajate korral võib maksu tasumine osutuda võimatuks. Võrreldes vinjettide ja sularahamaksega on kaardimakse aeganõudvam. Prantsusmaal tehtud uuringu järgi võttis ettemakstud piletiga tasumine aega 15 sekundit, mis tegi autode läbilaskevõimeks 240 sõidukit tunnis, krediitkaardi makse võttis aega 22 sekundit, mis tegi läbilaskevõimeks 170 sõidukit tunnis. (Blythe 2017, 6)

Vinjettide süsteemi korral peavad olema lepingud edasimüüjatega. Vinjette saab osta tavaliselt bensiinjaaamadest ja vastavatest müügipunktidest. Võimalik sularahaga arveldamine eeldab lisaks sularaha käitlemisele ka veole kehtestatud turvanõuete täitmist ning suurendatud sisekontrolli. Näiteks Mersey jõe ületusel varastasid operaatorid 1980ndate lõpus süstemaatiliselt 15 % kogutavast teemaksust (Blythe 2017, 3).

Elektrooniline teemaksu kogumine eeldab sõidukile elektroonilise seadme paigaldamist, mis registreerib sõidu vastavas piirkonnas. Elektroonilised süsteemid koosnevad tavaliselt järgmistest komponentidest:

- seade sõidukis;
- teele paigaldatud registreerimisseadmed;



- arvutisüsteemid andmete töötlemiseks;
- võimendussüsteem andmete edastamiseks.

Satelliitühendusel põhinevad süsteemid kasutavad raha kogumiseks eelnevalt laetud rahakaarte. Satelliitühendusele sarnaselt töötab ka mobiilirakendus. Videosüsteemid põhinevad sõiduki numbri lugemisel, kuid on ebatäpsemad, kuna sõiduki number võib olla määrdunud või ilmastik on ebasobiv (pime, udu, tuisk).

Teemaksu tasumise viise on mitmeid: ettemaksukaardid, järelmaksukaardid, kaart, mis võimaldab tasuda teatud perioodil või teatud marsruudil või seade sõidukis. Ebaregulaarsete teekasutajate korral oleks parim automaatne tasumise viis mobiilimakse. Keerukamad süsteemid võimaldavad teemaksu diferentseerida (Blythe 2017). Vastavalt Euroopa Liidu juhenditele peaks liikmesriigid püüdlema järgmiste eesmärkide poole maksukogumises:

- teemaksu maksmine peaks toimuma peatumiseta kuna see on keskkonnasõbralik ja hoiab kokku sõidule kuluvat aega ja kulu;
- peaks toimima EL riikide üleselt;
- maksukogumissüsteem peab avastama rikkumise ja koguma maksu. (Kramberger, Curin 2011)

### **1.3.3. Teemaksu kasutamine**

Vinjette on tavaliselt kogutud riigi Maanteeameti poolt ja tulu kasutatakse teede korrashoiuks (Gomez, Vasallo 2014). Tasu läheb transpordi infrastruktuuri, ühistransporti, alternatiivsete transpordivõimaluste rajamiseks. (Blythe 2017). Ülevaade teede maksustamisest saadud tulust ja teehoolduse ning teedesse investeerimisega soetud kuludest on toodud Tabelis 2.

Tabel 2. EL riikide teede hoolduse ja investeeringute tulubaas ja kulud 2013, miljardit eurot

Riik	Regist-reerimis-tasu	Omandi-õigus	Teetasu ning vinjett	Kütuse-aktsiis	<b>Kokku tulud</b>	Hool-dus	Inves-teerim-gud	<b>Kokku kulud</b>
<b>Austria</b>	0,40	1,60	1,50	3,40	<b>6,90</b>	2,11	1,65	<b>3,76</b>
<b>Belgia</b>	0,40	1,50	0,10	3,80	<b>5,80</b>	1,04	1,46	<b>2,50</b>
<b>Bulgaaria</b>	–	0,20	0,20	1,90	<b>2,30</b>	0,29	0,71	<b>1,00</b>
<b>Tšehhi</b>	–	0,30	0,70	4,30	<b>5,30</b>	0,99	1,28	<b>2,27</b>
<b>Taani</b>	1,90	1,40	0,40	1,60	<b>5,30</b>	0,66	0,75	<b>1,41</b>
<b>Saksamaa</b>	–	8,10	4,20	32,40	<b>44,70</b>	6,88	9,34	<b>16,22</b>
<b>Eesti</b>	–	0,01	–	0,50	<b>0,51</b>	0,15	0,16	<b>0,31</b>
<b>Soome</b>	0,80	0,70	–	2,00	<b>3,50</b>	0,83	0,87	<b>1,70</b>
<b>Prantsusmaa</b>	1,80	0,20	9,80	20,10	<b>31,90</b>	6,56	9,45	<b>16,01</b>
<b>Kreeka</b>	0,10	1,40	0,60	4,00	<b>6,10</b>	0,34	1,30	<b>1,64</b>
<b>Horvaatia</b>	0,03	0,05	0,50	1,20	<b>1,78</b>	0,60	0,85	<b>1,45</b>
<b>Ungari</b>	0,10	0,20	0,30	2,70	<b>3,30</b>	1,47	0,74	<b>2,21</b>
<b>Iirimaa</b>	0,40	1,00	0,20	2,10	<b>3,70</b>	0,30	0,71	<b>1,01</b>
<b>Itaalia</b>	1,30	5,70	6,60	23,30	<b>36,90</b>	5,43	3,22	<b>8,65</b>
<b>Läti</b>	0,01	0,10	–	0,50	<b>0,61</b>	0,19	0,20	<b>0,39</b>
<b>Leedu</b>	–	0,10	0,05	1,00	<b>1,15</b>	0,28	0,39	<b>0,67</b>
<b>Luksemburg</b>	–	0,10	0,01	0,80	<b>0,91</b>	0,06	0,18	<b>0,24</b>
<b>Malta</b>	0,04	0,10	–	0,10	<b>0,24</b>	0,01	0,06	<b>0,07</b>
<b>Madalmaad</b>	1,06	4,60	0,10	6,90	<b>12,66</b>	1,45	5,12	<b>6,57</b>
<b>Poola</b>	0,59	0,40	0,90	11,20	<b>13,09</b>	0,76	4,07	<b>4,83</b>
<b>Portugal</b>	0,46	0,60	1,00	3,30	<b>5,36</b>	0,58	0,38	<b>0,96</b>
<b>Rumeenia</b>	0,33	0,40	0,50	4,00	<b>5,23</b>	2,61	7,53	<b>10,14</b>
<b>Slovakkia</b>	0,01	0,20	0,30	1,60	<b>2,11</b>	0,39	0,49	<b>0,88</b>
<b>Sloveenia</b>	0,04	0,20	0,40	1,20	<b>1,84</b>	0,26	0,15	<b>0,41</b>
<b>Hispaania</b>	0,38	3,10	1,70	13,00	<b>18,18</b>	2,97	3,95	<b>6,92</b>
<b>Rootsi</b>	–	1,00	0,20	3,90	<b>5,10</b>	1,38	1,44	<b>2,82</b>
<b>Suurbritannia</b>	–	4,70	0,30	28,80	<b>33,80</b>	3,47	6,40	<b>9,87</b>

Allikas: Schrotten, Hoen (2016, 23-24, 34-35, 41)

Tabeli järgi katavad tulud teede korrashoiu ja investeeringute kulud kõikides riikides peale Rumeenia. Madalaima tulu ja ka kulubaasiga on 2013. aasta andmetel Eesti, Läti ja Malta, kus teede kasutamise ja sõiduki omandiõigusega seotud tasud ei kata teede hoolduse kulusid. Samuti on Eestis ja Lätis ka Euroopa Liidu üks madalaimaid kütuseaktsiisi laekumisi. Madalad tulud omandiõigusega seotud maksudest on omased kogu Ida-Euroopale, kus elanikkonna sissetulekud piiravad maksu tõstmist. Antud riikides kaetakse omandi- ja teemaksudest puuduv osa

kütuseaktsiisiga. Lisaks eeltoodud maksuliikidele on teede maksustamisega seotud tuluallikas ebakorrektselt maksukäitumisega seotud trahvid.

### 1.3.4. Kontsessioonilepingud

Teede ehituse rahastamine toimub paljudes riikides tänapäeval kontsessioonilepingu alusel. Selle järgi antakse hanke võitnud ettevõttele õigus ehitada valmis tee või rajatis, võttes enda kanda selle hooldamise kohustus ning saada teatud perioodil antud investeeringult kokkulepitud tulu.

Majanduslikus mõttes on kontsessioonilepingute puhul tegemist kokkulepetega, mis annavad ettevõttele õiguse toimetada mingis kindlas valdkonnas, määratud perioodil ja teatud erilistel tingimustel. Sisuliselt on tegemist avaliku ja erasektori vahelise partnerlussuhtega, mida iseloomustab pikaajaline koostöö. Selle raames osaleb eraõiguslik partner nii koostööprojekti väljatöötamises, elluviimises, kui ka hilisemas haldamises ning panustab projekti rahastamisse. Euroopa Liidu riikides on kasutusel peamiselt kolm erinevat kontsessioonilepingu tüüpi:

- Otsene tee maksustamine, kus nii ehitus kui maksukogumine on delegeeritud kontsessiooni võitjale. Tee maksustamine on tavaliselt kilomeetripõhine.
- Tee ehitus ja hooldus on ettevõtja poolt tagatud, aga maksukogumine on jäetud riigile. Tavaliselt kasutatakse sel juhul ajapõhist vinjeti süsteemi.
- Kaudne maksustamine, kus kontsessiooni võitja ehitab tee, aga riik tasub ehituse eest. Tee on kasutajale maksuvaba.

Tabel 3. Kontsessioonilepingu tüüpide võrdlus

	<b>Otsene maks</b>	<b>Kaudne maks</b>	<b>Varjatud maks</b>
<b>Eelised</b>	Riigil puuduvad kulud. Kasutaja maksab tasu. Kontsessioonäär optimeerib teede võrgu. Investeeringute vajadust saab vaidlustada. Infrastruktuuri hooldus on garanteeritud.	Puudub liiklustihedusest sõltuv tulerisk. Vähendab kontsessionääri riske. Puudub tarbija vastuseis.	Võimalus valida kas maksustada või mitte sõltuvalt keskkonnast. Projekt on lihtsam.
<b>Puudused</b>	Tulu ei pruugi katta ehituse kulusid. Tarbija vastuseis maksu tasumisele.	Projekt ei too tulu. Kontsessionäär ei ole huvitatud liiklustiheduse jälgimisest. Liiklustihedust ei saa maksudega reguleerida.	Puudub tulu teenimise võimalus. Puudub liiklustiheduse reguleerimise võimalus.

Allikas: Evaluation and future ... (2014)

Kontsessioonilepingu peamine eesmärk on kaasata erasektori raha ning teadmistepagas kõrge maksumusega projektide teostamiseks. Kontsessioonilepingu pikkused varieeruvad 20 aastast kuni 100 aastani. Eestis peab olema kontsessiooni tähtaeg vähemalt 20 aastat. Kontsessioone reguleerivad EL direktiivid 2004/17/EC ja 2004/18/EC. (Mihkelson 2012)

Tabel 4. Kontsessioonilepingu tingimused ja osapooled 2014. aastal

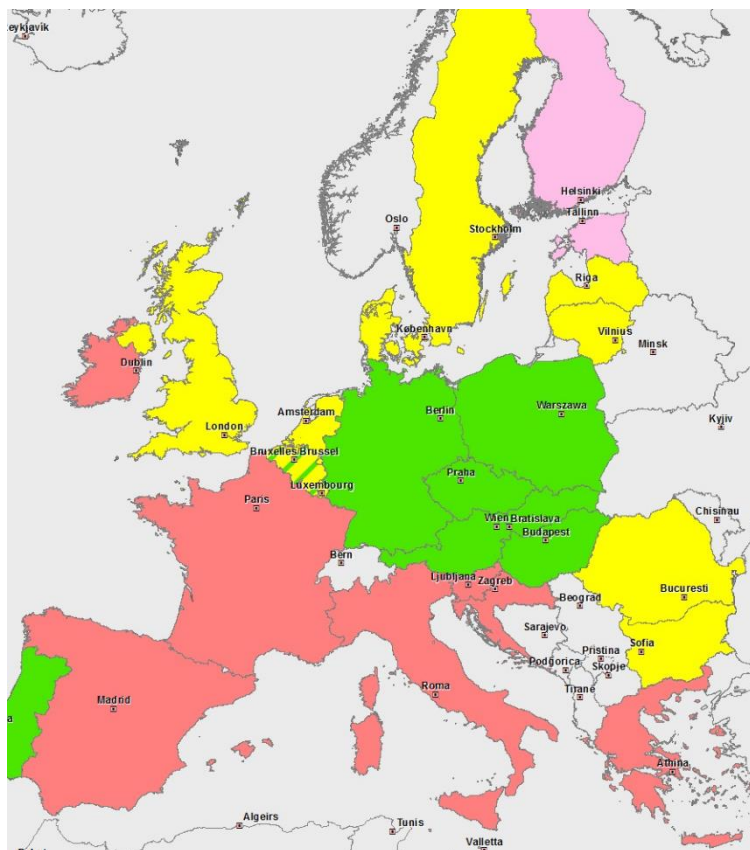
Riik	Ettevõtete arv			Keskmise kontsessiooniperiood	Maksukogumise viis autodel	Maksukogumise viis raskeveokitel
	Riigi finantseering	Segamudel	Erakapital			
<b>Austria</b>	1	–	–	limiteerimata	km-põhine	km-põhine
<b>Horvaatia</b>	2	2	–	30	km-põhine	km-põhine
<b>Taani</b>	2	–	–	–	km-põhine	km-põhine
<b>Prantsusmaa</b>	2	–	21	30	km-põhine	km-põhine
<b>Kreeka</b>	–	–	8	30	km-põhine	km-põhine
<b>Ungari</b>	–	–	5	35	ajapõhine	ajapõhine
<b>Iirimaa</b>	–	–	9	35	km-põhine	km-põhine
<b>Itaalia</b>	2	21	4	30	–	ajapõhine
<b>Poola</b>	–	–	4	30	km-põhine	km-põhine
<b>Portugal</b>	–	1	21	30	km-põhine	km-põhine
<b>Serbia</b>	1	–	–	limiteerimata	–	–
<b>Sloveenia</b>	1	–	–	20	ajapõhine	km-põhine
<b>Hispaania</b>	3	–	29	40	km-põhine	km-põhine
<b>Suurbritannia</b>	–	–	1	50	–	ajapõhine

Allikas: Evaluation and future ... (2014)





Antud ülevaate järgi on erakapitalil põhinevad kontsessioonilepingud arvuliselt ülekaalus. Keskmise periood on 30 aastat, aga perioodi on võimalik enamasti pikendada. Ülekaalus on kilomeetripõhine maksukogumise meetod.

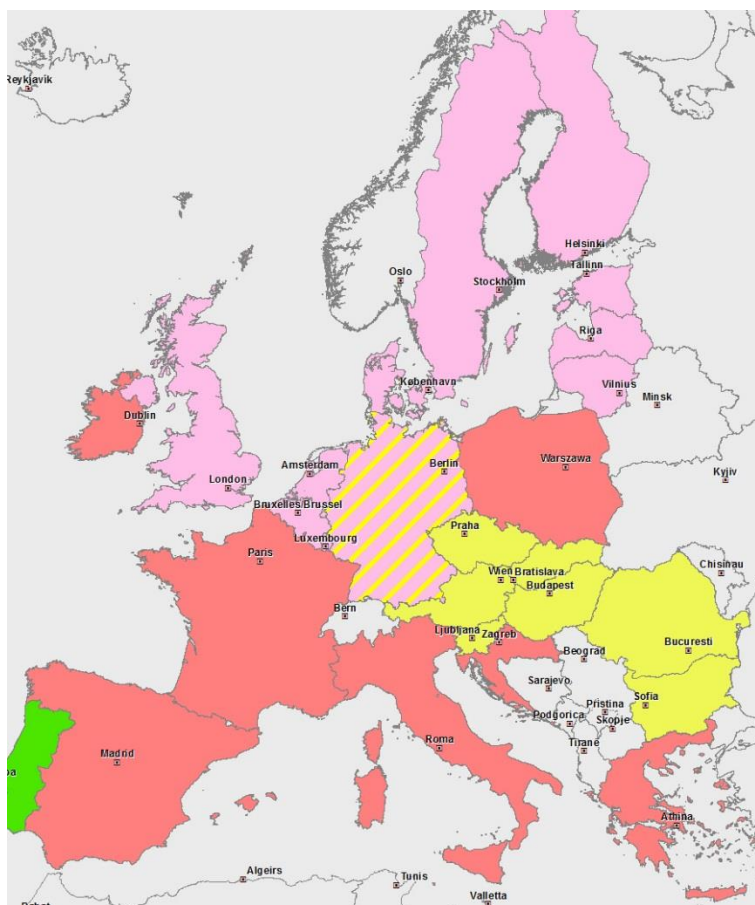
## 2. EL RIIKIDE MAKSUKAARDISTUS

EL teemaksustamise liigid on ajalooliselt välja kujunenud. Vanades Euroopa riikides kehtib peamiselt ajapõhine maksustamise süsteem, Ida-Euroopa riigid, kes alustasid teede maksustamisega peale Idabloki lagunemist, omasid paremaid tehnoloogilisi võimalusi kilomeetripõhise ja diferentseeritud teemaksu rakendamiseks. Raskeveokite ja sõiduautode maksustamist Euroopas illustreerivad joonised 2 ja 3.



Joonis 2. Raskeveokite maksustamine Euroopa Liidu teedel  
Allikas: European commission ... (2018a)

-  – vinjett (ajapõhine maksustamine)
-  – elektrooniline teemaksu süsteem (km-põhine)
-  – puudub maksustamine
-  – värvatega sisenemine (km-põhine maksustamine)



Joonis 3. Sõiduautode maksustamine EL teedel  
 Allikas: European commission ... (2018b)

- vinjett (ajapõhine maksustamine)
- elektrooniline teemaksu süsteem (km-põhine)
- puudub maksustamine
- lokaalsed maksude kogumispunktid
- vinjett ettevalmistamisel

Ida- ja Kesk-Euroopas on raskeveokitele enamasti kehtestatud km-põhine maksuarvestus. Samal ajal Baltikum ja Põhja-Euroopa on valinud vinjeti süsteemi. Seevastu sõiduautodel Põhja-Euroopas ning Baltikumis maksustamine puudub ning üksnes Portugal on valinud elektroonilise teemaksu süsteemi. Järgmistes peaktükkides vaadeldakse lähemalt 14 suurema Euroopa Liidu riigi maksusüsteemi.

## 2.1. Riigid, kus kasutatakse valdavalt ajapõhist maksustamist

### 2.1.1. Belgia

Belgias tuleb alla 3,5 tonnistel sõidukitel teemaksu maksta ainult Liefkenshoeki tunnelis Antwerpis. Tunnelit hakati ehitama mais 1987 osana kontsessioonilepingust koostöös riigiga (Road Pricing ... 2012). Aastast 1991 sai see kontsessioonääri hooldada ja juhtida. Aastal 1996 pikendati kontsessioonilepingut aastani 2037. Sillal on erinevad maksevõimalused, milleks on rahaline makse, krediitkaardimakse ning Teletol/OBU süsteem. (Ibid.)

Tabel 5. Erinevate sõiduradade tariifid Liefkenshoeki tunnelis

Tariifid 2015-2018	Rahaline makse (roheline sõidurada, €)	Krediitkaardimakse (sinine sõidurada, €)	Teletol/OBU (kollane sõidurada, €)
1. Kategooria < 3m	6,00	4,95	3,56
2. Kategooria ≤ 3m (06:01-21:59)	19,00	17,60	14,16
3. Kategooria ≥ 3m (22:00-06:00)	6,00	4,95	3,56

Allikas: Liefkenshoek ... (2018)

Teletol süsteem kujutab endast Teletoll kaardiga maksmist. See on magnetkaart, mida tuleb hoida kollase sõiduraja antenni juures, et kaart registreeritaks. (Road Pricing ... 2012)

Belgia kasutab ka Eurovinjettide süsteemi, maksusüsteem mida rakendatakse kaubaveokitele.

Tabel 6. Eurovinjettide tariifid

Telgede arv	Max 3	Min 4	Max 3	Min 4	Max 3	Min 4
Emissiooniklass	0	0	I	I	II või enam	II või enam
Päev, €	8	8	8	8	8	8
Nädal, €	26	41	23	37	20	33
Kuu, €	96	155	85	140	75	125
Aasta, €	960	1550	850	1400	750	1250

Allikas: AGES ... (2018)

Antud süsteem on iseloomulik ka Taanile, Luksemburgile, Madalmaadele ning Rootsile (Ibid.). Kui teemaks on kogutud siis saab nimetatud riikides sama süsteemi alusel kaubavedusid teha. Eurovinjetti kogutakse teedevõrgustiku kasutamise ajast. Teemaksu kogutakse OBU (*On Board Units*) abil. OBU on satelliidil põhinev süsteem, mis positsioneerib masina asukoha ning

kalkuleerib välja täpse teekonna (Satellic ...2015). OBU saab endale osta teenindusjaamades või maantee kasutajate portaalist hinnaga 135 €.

### 2.1.2. Taani

Taani kuulub samuti Eurovinjettide riikide alla, mis on kehtestatud kaubaveokitele. Eurovinjett lähtub kolmest tegurist: telgede arv, vinjettide kehtivusaeg, saastemäär. Kõikidele eurovinjettide riikidele kehtivad samad tariifid. Taanis kasutatakse OBUna BroBizz seadeldist. (Road Pricing ... 2012)

Taanis peavad juhid tasuma sildade Storebaelt ning Øresundsbron ületamise eest. Storebaelt sild ühendab Funen ning Zealand saari. Sild ehitati A/S Storebaelt poolt, mis kuulub riigile. Alates 1. jaanuarist 2018 langetati Silla maksu 10 % võrra, et suurendada liiklust antud sillal, allahindlus kehtib sõidukitele, kes kasutavad automaatset teemaksumakset BroBizz, AutoPASS, AutoBizz või ØresundBizz. See teeb hinnad odavamaks kui see oli ajalooliselt peale avamist (Road Pricing ... 2012). Tariifid Storebaelt sillal on toodud Tabelis 7.

Tabel 7. Storebaelt silla tariifid aastal 2018

Ühe otsa pilet	eurodes
Sõiduauto	18-51
Mootorratas	18-34
Sõiduauto haagisega	34-51
Majaauto	34-185
Kaubik	34-85
Buss	85-690
Veoauto	34-135

Märkus: Hinnad sisaldavad 25 % käibemaksu

Allikas: Storebaelt ... (2018)

Øresundsbron silla eest tuleb samuti teemaksu tasuda. Sild avati 1999. aastal, kuid ei saanud eriti palju liiklust, sest teemaks oli üsna kallis. Aastal 2005 hakkas liiklustihedus sillal suurenema, sest taanlased hakkasid ostma Rootsis eluasemeid (odavamad krundihinnad) (Road Pricing ... 2012). BroBizziga, mille aastane tasu on 42 €, saab läbida silla odavamalt. Tariifid on toodud Tabelis 8.



Tabel 8. Øresundsbron silla tariifid aastal 2018

Ühe otsa pilet	Ilma BroBizzita, €	Koos BroBizziga, €
<b>Mootorratas</b>	28	10
<b>Sõiduauto kuni 6 meetrit</b>	50	23
<b>Sõiduauto 6-10m</b>	100	46
<b>Sõiduauto üle 10m</b>	192	84

Allikas: Øresundsbron ... (2018)

Taanis on ühtlasi määratud ka keskkonnasõbralikud tsoonid, kus veokitel peab olema vähemalt Euro IV standard. Kui sõita märgistatud alas masinaga, mis ei vasta standardile, järgneb juhile trahv. (Road Pricing ... 2012)

### 2.1.3. Luksemburg

Luksemburgil puudub riiklik teemaksusüsteem, kuid tänu geograafilisele asukohale liigub sealt läbi suures mahus transiitkaubandust, mistõttu on neil loodud ka visioon infrastruktuuri arenguks tulevikus. Hetkel kasutatakse Luksemburgis Eurovinjetti, mille tariifid leiab peatükist 2.1.1. Teemaksu peavad tasuma üle 12 tonnised sõidukid. (Road Pricing ... 2012)

Selleks, et säilitada tulevikus tugev majandus, sotsiaalne ning kultuuriline areng, on Luksemburg loonud visiooni ühendada ennast teiste riikide suurte keskustega. Põhilised projektid on suunatud raudteevõrgustiku loomisele ning linnadevahelisele transpordile. (Ibid.)

### 2.1.4. Rootsi

Rootsis tehti aastal 1988 muudatus seadusesse, mis võimaldas finantseerida uusi teevõrgustikke teemaksude abil. Seda võimalust on kasutatud sillal Öresund Rootsi ning Taani vahel ning lisaks ka Svinesund sillal Rootsi ning Norra vahel. Pikemas perspektiivis tahetakse luua veel 10 uut teemaksuteed või silda. Lisaks küsitakse teemaksu ka sildade Motala ning Sundsvall ületamise eest. (Road Pricing ... 2012)

Lisaks sellele on Rootsis sätestatud ka ummikumaks Stockholmis ning Göteborgis. Kui siseneda linna, siis linnapiiril on kontrollpunktid, mille kaamerad salvestavad auto registreerimisnumbri ning seejärel saadetakse arve sõiduki omanikule. Ummikumaksu ei koguta õhtuti ega nädalavahetuseti. Göteborgis jääb ummikumaks 0,87-2,12 € vahele ning Stockholmis 1,06-2,89 € vahele. Selle eesmärk on vähendada ummikuid 10-15 %, parandada liikluse kasutust, vähendada CO<sub>2</sub> emissiooni ning parandada linnakeskkonda. (Transport Styrelsen ... 2018)

### **2.1.5. Suurbritannia**

Suurbritannias kasutatakse samuti ummikumaksu nii Durhamis kui Londonis. Ka Edinburghi linn on taotlenud kohalikku teemaksu, kuid rahvahääletusel hääletas 74 % elanikest selle vastu, mistõttu seda ei rakendatud. Lisaks on Suurbritannias teetasuline tee M6 ning mõned teetasulised tunnelid ja sillad. Londonis on lisaks ka madala heitkogustega piirkonnad, mis töötab 24 tundi päevas. (Road Pricing ... 2012)

Londonis on ummikutasu 13,11 € päevas ajavahemikus 07:00-18:00 ning see on kehtinud aastast 2003. Aastaks 2010 olid ummikud vähenenud 30 % võrra. Ühtlasi on vähenenud liikluse maht ning keskmine kiirus on kasvanud. Tasu eesmärkideks on vähendada ummikuid, parandada bussitransporti, kaupade laialijaotamist ning tagada reisi aja usaldusväärsus (Transport ...2018). Nagu Rootsiski, nii on ka Suurbritannias kasutusel süsteem, kus auto registrinumbrist pildistatakse ning seejärel saadetakse arve sõiduki omanikule. Ummikumaksu kasutatakse Londoni infrastruktuuri parandamiseks (ühistranspordi võrgustik, rattateed, sõiduteed jne.). Igakuiselt tehakse ligi 550 000 õnnestunud makset. (Road Pricing ... 2012)

Teetasustatud tee M6 on kasutusel aastast 2003. See tee on eraviisiliselt rahastatud ning hooldatud. (Road Pricing ... 2012)

## **2.2. Riigid, kus kasutatakse valdavalt km-põhist maksustamist**

### **2.2.1. Prantsusmaa**

Prantsusmaal tutvustati teemaksu kogumist esimest korda aastal 1955. Alates sellest perioodist sai võimalikuks tasulise teevõrgustiku loomine. Alates 2007. aastast koos Saksamaaga otsustas Prantsusmaa maksustada ka kaubaveokid riiklikel maanteedel v.a. teemaksuteedel. Prantsusmaa teedevõrgustikku haldavad mitmed eraettevõtjad. (Road Pricing ... 2012)

Riigi tasandil on olemas riiklik teedevõrk, mis on 20 000 kilomeetrit pikk ning on tasuline kaubaveokitele. Ligi 40 % kogu teedevõrgustikust on kontsessioonilepinguga üle antud. Maanteemaksusüsteem põhineb distantstil, mis läbitakse. Prantsusmaal on lisaks teemaksu tasumise punktidele võimalik tasuda ka elektrooniliselt ilma peatumata. Selle jaoks on sõiduautodel olemas pardaseade Liber-t ning TIS-PL kaubaveokitele. OBU hooldustasu on igakuiselt 2 €. Elektrooniline teemaksusüsteem on täiesti automaatne ning igal kontsessiooniteel

saab vabalt sõita, kui on olemas elektrooniline pardaseade. Mõlemat pardaseadeldist saab soetada nii teemaksu tasumise punktis kui ka interneti vahendusel (erinevad operaatorid). (Road Pricing ... 2012)

Liber-t kasutatakse sõidukitel, mille maksimaalkaal on kuni 3500 kg, kuni 3 m kõrged, kiirteedel. Liber-t saab kasutada ka parkimistasude maksmisel. TIS-PL kasutatakse sõidukitel, mis kaaluvad üle 3500 kg, on üle 3 m kõrged, 2 või enama teljega, riiklikel teedel (Road Pricing ... 2012). Aastal 2009 oli Liber-T kasutajaid ligi 2.8 miljonit ning hõlmas 126-te väravat. Kuna teevõrgustik koosneb arvukatest kontsessiooniteedest, siis on ka teemaksu hinnad väga varieeruvad. (Autoroutes ... 2018)

Kaubaveo teemaksu eesmärkideks on vähendada maanteevedude mõju keskkonnale, täiustada lühi- ja keskmaa kaubavedusid vähendades tühjade kaubavedude mahtu, omandada ressursse uute infrastruktuuride loomiseks, et säilitada jätkusuutlik transpordipoliitika. (Ibid.)

Kaubaveokid peavad ühtlasi tasuma keskkonnamaksu nii riigi maanteedel kui kiirteedel, mis ei ole teetasulised teed. Keskkonnamaks hõlmab endas 15 000 kilomeetri pikkust teevõrku ning see arvutatakse läbitud teepikkuse pealt. Keskkonnamaks on 2009. andmete järgi 12 senti kilomeetri kohta (Autoroutes ... 2018). Veokitele on maksustatud ka Mont Blanc tunnel ning Frejus tunnel. (IRU ... 2018)

### **2.2.2. Itaalia**

Itaalias kogutakse teemaksu peaaegu kõikidel kiirteedel. Roomas ning Milanos on kehtestatud ka linnasisene teemaks. Lisaks kogutakse maksu Great Saint Bernand, Mont Blanc, Frejus ning Munt la Schera tunneli eest. (Road Pricing ... 2012)

Itaalias kasutatakse elektroonilist teemaksusüsteemi. Itaalia kiirtee (autostrada) ulatub läbi Itaalia, kattes 3020 km ning seda hooldab Autostrade grupp (Autostrade ... 2018). Esimene teemaksuga lõik loodi Minaali ning Naplesi vahele 800 km ulatuses 1956. aastal. Lõuna-Itaalias teemaksu ei koguta, eesmärgiga ergutada kohalikku elu. (Road Pricing ... 2012)

Teetasu sõltub enamasti teepikkusest, kus teed (läbisõit) maksustatakse. Tasu saab maksta nii sularaha kui krediitkaardiga ning lisaks saab universaalselt Itaalias kasutada VIA kaarti ning

Telepassi. Viimaste kasutamine vähendab ka ummikute tekkimise võimalust maksejaamades. (Road Pricing ... 2012)

Itaalia teedevõrgustikku finantseeritakse maksutuludest nii kiirteedest kui tunnelitest. Lisaks on hetkel käsil suuremahuline finantseerimisprojekt üle 21 miljardi, millega tahetakse parandada infrastruktuuri luues veel 900 km ulatuses kiirteid. Aastal 2017 oli Itaalia teemaksutulu 3945 miljonit eurot, mis oli võrreldes eelneva aastaga 4 %-ne kasv. Haldamiskulud olid seevastu 1913 miljonit eurot. (Autostrade ... 2018)

Praegused tariifid nii põhilistele teedevõrgustikele kui individuaalsetele sektsioonidele leiab Autostrade kodulehelt. Sõidukid on jaotatud viide klassi ning igale klassile kehtivad erinevatel teedel erinevad tariifid. (Ibid.)

### **2.2.3. Hispaania**

Hispaanias on enamustele kiirteedele kehtestatud kiirteemaks. Suur osa kiirteedest on kontsessioonilepinguga antud üle välistele osapooltele. Vahemikus 1993 kuni 2008 loodi Hispaanias juurde 8784 km ulatuses kiirteid. Täna on Hispaania Euroopas esimene kiirteede pikkuselt. Mitmete teede haldamine on üle antud kontsessioonäärile. Hispaanias haldab enamusi kiirteid Acesa (Road Pricing ... 2012). Hispaanias on samuti hästi levinud elektrooniline teemaksusüsteem Via T, mille abil saab auto vabalt läbi sõita vabalt (30 km/h maksimaalselt) ning arve saadetakse sõiduki omanikule elektrooniliselt. Via T saab kasutada 12 kiirteel, millele kehtivad erinevad tariifid (Autopistas ... 2018). Kiirteekasutamise keskmine hind on sõiduautodel 9,5/100 €/km (Tolls ... 2018). Lisaks sellele on Hispaanias 4 teemaksustatud tunnelit: Tuneles de Artxanda, Tunel de Cadi, Tuneles de Vallvidriera ning Tunel de Soller. (Road Pricing ... 2012)

### **2.2.4. Saksamaa**

Saksamaa oli esimene riik maailmas, kes tutvustasid GPS-il põhinevat teemaksusüsteemi. Seda rakendati veokitele, mille kaal oli üle 12000kg. LKW-Mautil, mis on Saksamaa teemaksusüsteem, on pikk ajalugu. Paljud sakslased olid rahulolematud, et välismaised kaubaveokid kasutasid saksa teid ilma ühesuguse maksuta ning seetõttu rakendati aastast teekasutusvinjetti, mis maksis 3500€. Aastal 2003 lõi Saksamaa oma süsteemi „LKW-Maut“, mis rakendati alles 01.01.2005. (Road Pricing ... 2012)

Teemaksu kogutakse samuti OBU abil. Osa teemaksust kogutud tulust läheb Saksamaa infrastruktuuri arendamiseks ning ülejäänud üldisesse eelarvesse. Aastaks 2008 oli registreeritud 938000 veokit, kes teemaksu tasusid. Kui OBUt ei kasutata, siis rakendatakse trahve, mille vahemik on 35 € (vale telgede arv) – 400 €. Saksamaal kehtib täna teedemaks üle 7,5 tonnistele sõidukitele (Road Pricing ... 2012). Emissiooniklassid on jaotatud kuueks: A, B, C, D, E ning F. (Toll-collect ... 2018)

Tabel 9. Teemaksumäär emissioonikategooriate järgi

<b>Kategooria</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E</b>	<b>F</b>
<b>Emissiooniklass</b>	Euro VI	EEV 1, Euro V	Euro IV, Euro III	Euro III, Euro II	Euro II	Euro I, Euro 0
<b>Teemaksu määr (€ sendid/km)</b>	8,1-13,5	10,2-15,6	11,3-16,7	14,4-19,8	15,4-20,8	16,4-21,8

Allikas: Toll-collect ... (2018)

Teemaksu määra vahemik sõltub telgede arvust (2-5+ telge). Mida suurem on telgede arv, seda kallimaks kilomeetrimäär kujuneb.

Saksamaal on lisaks ka teemaksustatud Warnow tunnel ning Herrentunnel. Warnow tunnel on kontsessioonilepinguga ning seda omab 70 % ulatuses Austraalia investeerimisettevõtte Macquaire Infrastructure Group, mis haldab ka palju teisi teemaksuteid üle maailma. Maksutariif jääb 2,3-12,7 € vahele. Herrentunnel on käigus alates aastast 2005 ning maksutariif jääb 1,3-10 € vahele. (Road Pricing ... 2012)

Lisaks eeltoodule on Saksamaal määratletud ka erinevad keskkonnatsoonid. Seda rakendatakse teedel, kus on tugev surve keskkonnale, eriti väikestest osakestest õhus. Vastava keskkonnamõjule saab autojuht endale soetada 10 € eest vastava kleebise. Keskkonnatsoonid on punane, kollane ning roheline. (Road Pricing ... 2012)

### 2.2.5. Poola

Alates 2011. juulist peavad sõidukid, mille maksimaalne kaal on 3,5 tonni maksta teemaksu kiirteelõikudel, mida haldab GDDKiA ning peavad seda tasuma manuaalselt maksukogumispunktides. Kiirteedel A1, A2 ning A4 on kehtiv kontsessioonileping ning maksu kogutakse läbitud tee pikkusest teemaksu tasumise punktides. Iga teelõigu läbimise eest tuleb maksta erinevat tariifi. (Road Pricing ... 2012)

Sõidukitel, mis kaaluvad üle 3,5 tonni, peab kasutama automaatset süsteemi viaTOLL, mida arvestatakse samuti läbitud teepikkuse pealt. Automaatse pardaseadme registreerimismaksumus on 30 € ning seadme nimetus on viaBOX. Poolal on jagatud teed erinevatesse klassidesse: A – kiirteed, S – ekspressteed, GP – kiirendatud teelõigud, G – põhilised maanteed. Nimetatud klassidel kehtivad veokitele erinevad määrad. (DKV 2018)

Tabel 10. Tariifid A- ning S-klassi teedele

Sõiduki kategooria	1 km eest küsitav elektrooniline teemaks €			
	Sõiduki emissiooniklass			
	max Euro II	Euro III	Euro IV	min Euro V
<b>Mootorsõidukid 3,5–12 tonni</b>	0,096	0,084	0,067	0,048
<b>Mootorsõidukid üle 12 tonni</b>	0,13	0,11	0,089	0,065
<b>Bussid</b>	0,096	0,084	0,067	0,048

Allikas: DKV ... (2018)

Tariifid on erinevad GP ning G teedel ning kontsessioonilepinguga teedel. (Ibid.)

### 2.2.6. Portugal

Portugalis on teemaksuteed põhiliselt ranniku ääres ning põhjaosas. Portugalis on olemas nii elektrooniline teemaksusüsteem kui ka ettemaksuga kaardid, mis on suunatud eelkõige välismaalastele. Ettemakstud kaardid võivad olla summas 5, 10, 20 või 40 € (Portugal Tolls ... 2015). Teine maksmisvõimalus on EasyToll abil – kui läbida maksustatud tee, siis teemaksu värvavas võetakse automaatselt krediitkaardilt maksumus maha. Kolmas võimalus on kasutada elektroonilist pardaseadeldise süsteemi Via Verde (Ibid.).

Sõiduautod on Portugalis jagatud nelja klassi. I klassis on sõidukid, mille kõrgus ei ületa 1,1 m. Kasutades Via Verde süsteemi on mootorrattad V klassis. II klassis on sõidukid, mille kõrgus ületab 1,1 m ning vähemalt 2 telge. III klassis on 3-teljega sõidukid ning kõrgus on võrdne või ületab 1,1 m. IV klassis on üle 3-teljega sõidukid. Igale klassile kehtivad kontsessiooniteedel erinevad tariifid. Lisaks eelnevale on Portugalis ka kaks teemaksulist silda, millelt maksu kogutakse: Vasco da Gama sild ning The 25 de Abril. (Road Pricing ... 2012)

## 2.3. Riigid, mis kasutavad hübriidsüsteeme

### 2.3.1. Austria

Austrias kogutakse „Maut“-i (teemaksu) kiirteede kasutamise eest vinjettide abil. Mõnel erandlikul juhul kogutakse maksu ka tunnelite ning sildade eest (Road Pricing ... 2012). Austrias vastutab teetasu kogumise ja kiirteede hooldamise eest ASFINAG, teede pikkuseks on 2199 km. Iga aasta sõidetakse läbi ligi 29,8 miljardit kilomeetrit. ASFINAGi rahastatakse peaaegu 100 % läbi teemaksu tulu ja ei saa rahalist abi riigieelarvest (Service booklet ... 2017). Kõik tulud tulevad läbi teemaksukleebiste (sõiduautodele), GO-Boxide (bussidele ja masinatele üle 3,5 tonni) müügist ning tulu reinvesteeritakse eranditult ehituseks, tööhoidmiseks ja ohutuseks.

Ühtlasi kogutakse ka spetsiaalset teemaksu kindlatel teelõikudel, kus on olnud suured ehituskulud, näiteks tunnelid ja sillad. Kõigil kiirteedel on nõutud vinjetti kleebist. Sõltuvalt teekasutuse vajadustest saab valida aastaseid, 2-kuuliseid või 10-päevaseid maksukleebiseid (Ibid.). Teemaksukleebiste hinnad kuni 3,5 tonnistele autodele on toodud Tabelis 11.

Tabel 11. Vinjettide tasud kiirteedel

<b>Kleebise hinnad 2017 seisuga</b>	<b>10-päevane kleebis (€)</b>	<b>2-kuune kleebis (€)</b>	<b>Aastane kleebis (€)</b>
<b>Mootorrattad</b>	5,10	13,00	34,40
<b>Sõiduautod ning masinad kuni 3,5 tonni</b>	8,90	25,90	86,40

Allikas: Service booklet ... (2017)

Hinnad sisaldavad käibemaksu. Lisaks sellele on võimalik osta kleebis kindlatele teelõikudele.

Tabel 12. Üle 3,5 tonniste sõidukite maksustamine päevasel ajal (€/km)

<b>2. kategooria (2 telge)</b>			
A (EURO VI)	B (EURO V and EEV)	C (EURO IV)	D (EURO 0 to III)
0,1810	0,1984	0,2047	0,2247
<b>3. kategooria (3 telge)</b>			
0,2540	0,2784	0,2872	0,3152
<b>4. kategooria (4 või rohkem telge)</b>			
0,3806	0,4103	0,4204	0,4524

Märkus: päevaseks ajaks loetakse ajavahemik 05:00-22:00

Allikas: GO-Box ... (2018)

Üle 3,5 tonnistel masinatel kogutakse teemaksu elektrooniliselt Go-Box abil, mis antakse sõidukite omanikele ASFINAGi registreerimisel. GO-Boxi hind on 5 €. (Go-Box ... 2018)

### 2.3.2. Tšehhi

Tšehhis on kasutusel nii elektrooniline teemaksu süsteem kui ka kohustuslik vinjettide süsteem. Vinjetti kleebis peab olema kõikidel sõiduautodel maksimaalse kaaluga 3500 kg, mis ei sisalda järelkäru. Kui kasutatakse teed ilma valiidsel vinjetita, siis võib saada trahvi alates 198 €-st kuni 3955 €-ni. (Road Pricing ... 2012, 37-38)

Tabel 13. Kuni 3,5 tonniste sõidukite vinjettide hind 2018. aastal

10-päevane, €	Kuine, €	Aastane, €
13	18	61

Allikas: SFDI ... (2018)

Üle 3,5 tonnistel autodel kogutakse teemaksu kasutades OBU süsteemi. OBU hind on 1550 CZK (61,32 €). OBU on ühendatud teede äärde paigutatud antennidega (DSRC – Dedicated Short Range Communications) ning tariifid on toodud Tabelis 14.

Tabel 14. Elektroonilise teemaksu tariifid (€/km)

Emissiooniklass	EURO 0-II			EURO III-IV			EURO V			EURO VI, EEV		
	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
<b>Telgede arv</b>	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
<b>Maanteed ja kiirteed</b>	3,34	5,7	8,24	2,82	4,81	6,97	1,83	3,13	4,52	1,67	2,85	4,12
<b>1. klassi teed</b>	1,58	2,74	3,92	1,33	2,31	3,31	0,87	1,5	2,15	0,79	1,37	1,96
<b>Bussid</b>	1,38			1,15			1,04			0,80		



Allikas: MYTO ... (2015)

Reedeti on hinnad veokitele kuni 1,42 korda kallimad. Aasta 2012 seisuga oli registreeritud 575000 OBU sõidukitele üle 3500 kg. Tšehhis on võimalik tasuda teemaksu kahte moodi: 1) ettemaksusüsteem 2) järelmaksusüsteem arve alusel (Road Pricing ... 2012)

### **2.3.3. Soome**

Soomes ei ole ühtegi kehtivat teemaksu, kuid Soome transpordiametnikud on toetanud mitmeid Euroopa uurimisprojekte seoses teede maksustamisega. Seoses PROGRESS projektiga loodi Helsingile erinevad hinnakujunduseskeemid nii ühistranspordile kui parkimispoliitikale Helsinki linn on jaotatud erinevateks tsoonideks, kus on ka erinevat hinnakujundust kasutatud. Esimest korda prooviti teemaksu rakendada Soomes aastal 1993, mis kandis nime Helsinki Toll Ring ning oli juhitud transpordiministeeriumi poolt. Aastal 2007 oli Venemaa ning Soome vahel hulgaliselt transiitkaubandust ning veokite järjekorrad võisid ulatuda kuni 50 km kaugusele, mistõttu Soome tahtis Ida-Soomes hakata küsima teemaksu, kuid liikluse vähenemise tõttu jäeti see ära. Siiski tegeleb Soome aktiivselt elektroonilise teemaksu kogumise projektidega ning ka satelliitjälgitamise projektidega, et tulevikus teemaksu rakendada. (Road Pricing ... 2012)

## **2.4. EL kiirteede ja maksustamise kokkuvõte ja analüüs**

Teede maksustamine ELs sõltub nii ajaloolistest põhjustest, tee finantseerimise liigist kui ka tehnoloogia arengust ning riigi majandus, transpordi ja keskkonnapoliitikast. Vanades Lääne-Euroopa riikides on endiselt kasutusel väravad kiirteede sisenemisel, samal ajal kui Ida-Euroopa kasutab kilomeetripõhise arvestuse pidamiseks pardaseadet või ajapõhiseid vinjette. Kontsessiooniteedel rakendatakse valdavalt kilomeetripõhist teemaksustamist. Suuremad sillad ning tunnelid on enamasti kaetud kontsessioonilepingutega ning maksustatud.

Tabel 15. Kiirteede pikkus ja maksustamise viis Euroopa Liidu riikides

Riik	Riigi- teede tasud	Kontses- siooni teetasud	Vinjett	Sõiduauto tasud <3,5 t	Kiirteed 2006, km	Kiirteed 2016, km
<b>Austria</b>	x	–	x	vinjett	1 678	1 719
<b>Belgia</b>	x	–	–	tunnelid	1 763	1 763
<b>Bulgaaria</b>	–	–	x	vinjett	394	740
<b>Eesti</b>	–	–	–	–	99	145
<b>Hispaania</b>	–	x	–	kontsessiooni kiirteed	12 073	15 444
<b>Horvaatia</b>	–	x	–	kontsessiooni kiirteed	1 081	1 310
<b>Iirimaa</b>	–	x	–	kontsessiooni kiirteed	270	916
<b>Itaalia</b>	–	x	–	kontsessiooni kiirteed ning tunnelid	6 554	6 943
<b>Kreeka</b>	–	x	–	kontsessiooni kiirteed	917	1 589
<b>Küpros</b>	...	...	...	...	257	272
<b>Leedu</b>	–	–	x	–	309	314
<b>Luksemburg</b>	–	–	x	–	147	161
<b>Läti</b>	–	–	x	–	...	...
<b>Madalmaad</b>	–	–	x	tunnelid	2 604	2 756
<b>Malta</b>	–	–	–	–	...	...
<b>Poola</b>	x	–	–	kontsessiooni kiirteed	764	1 640
<b>Portugal</b>	–	x	–	kontsessiooni kiirteed	2 545	3 065
<b>Prantsusmaa</b>	–	x	–	kontsessiooni kiirteed	10 848	11 612
<b>Rootsi</b>	–	–	x	tunnelid	1 744	2 118
<b>Rumeenia</b>	–	–	x	vinjett	228	747
<b>Saksamaa</b>	x	–	–	tunnelid ning linnatasud	12 531	12 996
<b>Slovakkia</b>	x	–	x	vinjett	327	463
<b>Sloveenia</b>	–	x	x	vinjett	579	773
<b>Soome</b>	–	–	–	–	700	890
<b>Taani</b>	–	–	x	sillad	1 071	1 237
<b>Tšehhi Vabariik</b>	x	–	x	vinjett	633	1 223
<b>Ungari</b>	x	–	x	vinjett	913	1 924
<b>Suurbritannia</b>	–	–	x	spetsiifilised kiirteed, sillad, tunnelid	3 665	3 764

Allikas: Pordata ... (2018), Eurostat ... (2018), Gibson et al. 2018, 32

Nagu tabelist näha, on täna ainsana maksuvabad teed Soomes ja Maltal. Eesti maksustas alates 2018. aastast veokid ajapõhiselt.

Vinjettide süsteem on määratud kindlaks perioodiks ning nende hinnad erinevad märkimisväärselt. Lühim periood, milleks saab vinjette osta on 4 päeva (Ungari), 7 päeva või 10 päeva. Pikim periood on aasta. Ükski süsteem ei paku ühepäevalist pääset transiitvedudeks. Sloveenia küsib kõige kallimat hinda transiitvedude eest, kuigi keskmine transiitveo pikkus Sloveenias on umbes 200 km. Ühtlasi ei leitud, et ühelgi liikmesriigil oleks optimaalne vinjettide süsteem. Igaühel on võimalusi arenguks seoses EL põhimõtete ja poliitika. (Booz & Company ... 2010).

Enamus vinjette on üldiselt kooskõlas Euroopa Transpordipoliitika eesmärkidega, kuna nad rakendavad kasutaja maksab poliitikat. Siiski ei avaldanud ükski liikmesriik infot kulude jaotamise metoodikast, seega ei ole võimalik kindlaks määrata, kuidas hinnad on määratud kasutades seda printsiipi. (Ibid.)

Vinjettide süsteemi eeliseks on lihtsus juurutamisel, peamine nõrkus aga paindlikkuse puudumine. Samal ajal km-põhine maksustamise viis eeldab pardaseadet sõidukis ja suuremaid investeeringuid tehnoloogiasse võimaldades samal ajal õiglasemat ja paindlikumat maksustamist.

Autori hinnangul peaks kaasaegse transpordipoliitika suundumus olema pigem elektrooniline kilomeetripõhine diferentseeritud maksustamine. Antud maksuviis oleks kasutajasõbralik ja võimaldaks võtta arvesse keskkonnamõju ning reguleerida liiklustihedust vastaval ajahetkel. Kilomeetripõhise maksukogumissüsteemi väljatöötamine võiks olla Euroopa Liidu ülene. Kindel suundumus annaks ka infotehnoloogiaettevõtetele ning autotöösturitele suuna vastavate seadmete ehitamiseks ning süsteemi kulude optimeerimiseks.

### **3. EESTI TEEDE KASUTAMISE JA SÕIDUKITE MAKSUSTAMISE ANALÜÜS**

#### **3.1. Sõidukitega seotud maksud Eesti Vabariigis**

Liiklemisega seotud maksudest on Eestis kasutusel raskeveokimaks ja teekasutustasu. Lisaks lubab Kohalike maksude seadus kehtestada mootorsõidukimaksu.

Raskeveokimaks jõustus 01.01.2004. Maksu periood on kvartal ja maksu koguja on Maksu- ja Tolliamet. Raskeveokimaksu seaduse kohaselt maksustatakse raskeveokimaksuga:

- liiklusregistris registreeritud, veoste vedamiseks ettenähtud 12-tonnise või suurema registri- või täismassiga veoauto;
- ühest või enamast haagisest koostatud 12-tonnise või suurema registri- või täismassiga autorong, mille veoauto on registreeritud liiklusregistris (edaspidi raskeveok).

Veoauto maksustamise aluseks on veoauto registrimass (selle puudumisel täismass), telgede arv ja veotelje vedrustuse tüüp. (Raskeveokimaksust ... 2017)

Raskeveokimaks laekub riigieelarvesse ja makstakse Maksu- ja Tolliameti pangakontole. (RVMS §6)

Kohalike maksude seadus lubab valla- või linnavolikogul anda välja määrusi täiendavate sõiduki omamisega ja liiklemisega seotud maksude kogumiseks. Antud maksudeks on:

- mootorsõidukimaks;
- parkimistasu. (KoMS)

Mootorsõidukimaksu maksavad liiklusregistris registreeritud mootorsõidukeid omavad või neid mootorsõidukeid kasutavad maksu kehtestanud kohaliku omavalitsusüksuse territooriumil elavad füüsilised ja asuvad juriidilised isikud.

Maksumäära kehtestab volikogu diferentseerituna sõiduki registrimassi, lubatud teljekoormuse või mootori võimsuse järgi (KoMS §12). Ükski kohalik omavalitsus ei ole 2018. aastaks mootorsõidukimaksu kehtestanud.

Alates 1. jaanuarist 2018 kehtib teekasutustasu kõikidele üle 3,5 tonniste veoautodele, mis sõidavad avalikult kasutatavatel teedel.

Lisaks Eestis registreeritud veoautodele peavad teekasutustasu maksma ka välismaal registreeritud veoautod. Tasu määr sõltub veoauto ning selle haagise täismassidest, telgede arvust ja veoauto heitgaasiklassist. Eestis on ajapõhine teetasu ja see tuleb tasuda enne teele sõitmist. Tasumine salvestatakse elektrooniliselt. Tasu saab maksta Maanteeameti büroodes, piiripunkti kassades, Maksu- ja Tolliameti büroodes ning partnerite (bensiinijaamad, kindlustusbürood, jt.) juures. (Teetasu ... 2017)

Teekasutusmäärad on sätestatud Liiklusseaduses. Tasumäärad varieeruvad Eestis 9 eurost lühima perioodi eest ja 1300 euroni aastamaksu korral (vt lisa 1 ja 2).

Teemaksu kogumise üle teeb järelvalvet Maanteeamet ja laekunud raha kasutatakse transporditaristu hoiuks. (LS §190)

Peamine teede investeringutesse suunatud maks on täna Eestis kütuseaktsiis, mille kogumist reguleerib Alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seadus. Aktsiisi maksab aktsiisilao pidaja kauba tarbimise lubamisel Maksu- ja Tolliameti pangakontole. Aktsiis laekub riigieelarvesse ja kütuseaktsiisi määrad on kehtestatud Alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seadusega. (ATKEAS)

2017. aasta lõpus plaanis Eesti Vabariik kehtestada alates 2018. aastast ühekordse nn keskkonnalõivu ehk auto registreerimisel tasutava maksu. See oleks tulnud tasuda sõiduki esmaregistreerimisel ja juba registreeritud autode puhul üks kord esimesel omanikuvahetusel peale seaduse jõustumist. Alates 2015. aastast ehitatud sõidukitel oleks tasumäär sõltunud CO<sub>2</sub> heitmete määrast, enne 2015. aastat valminud kasutatud autodel mootori võimsusest. Plaan sai meedias tugeva kriitika osaliseks, kuna maksustamine oleks soodustanud veelgi Eesti suhteliselt vana ja kõrgema saastemääraga sõidukipargi vananemist. (Belkin 2017)

Tabel 16. Raskeveokimaksu ja kütuseaktsiisi tulud aastatel 2016–2018 (mln eurot)

<b>Maksuliik</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
<b>Raskeveokimaks</b>	4,5	5,4	5,5
<b>Kütuseaktsiis</b>	486,0	535,0	581,0

Allikas: Rahandusministeerium ... (2018)

Eesti Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt koostatud Transpordi arengukava 2014–2020 järgi peaksid tulevikus kasutajad maksma kinni suurema osa transpordikuludest kui praegu ning saama vastutasuks vähem ummikuid ja ajakadu ning parema ja ohutuma teeninduse. Täna planeeritakse teehoiu vahendeid määras, mis vastab 75 % kütuseaktsiisile ja 25 % erimärgistatud kütuse aktsiisile. Teehoiu kulud ulatuvad 300 miljoni euroni aastas ja moodustavad 4 % avaliku sektori eelarvest. (Majandus- ja ... 2013)

Vastavalt Eesti transpordi arengukavale on maanteetranspordi probleemid:

- tugi ja kõrvalmaanteede mitterahuldav seisukord;
- autokasutuse suurenemine ja mõju keskkonnale;
- sõidukite madal energiakasutuse efektiivsus.

Riigimaanteede osas on eesmärgiks säilitada olemasolevat taset. Arengukava perioodi jooksul on prioriteediks Tallinn-Tartu-Luhamaa maantee neljarealiseks ehitamise jätkamine kuni Võõbani. Arendus Mäoni eeldaks investeringuteks täiendavate vahendite leidmist. (Ibid.)

2015. aastal tellis Riigikantselei audiitorfirmalt Ernst & Young AS uurimuse transpordimaksude rakendamise võimaluste kohta Eestis. Selle alusel moodustab analüüsitud riikides (Soome, Rootsi, Taani, Läti, Leedu, Poola, Saksamaa, Iirimaa, Portugal ja Slovakkia) kütuseaktsiis keskmiselt 72% maanteetranspordilt kogutavast maksutulust, Eestis aga 99 %. Raskeveokimaksuga kogutav maksutulu moodustab Eestis vaid 0,02 % SKPst, EL liikmesriikide keskmine on 0,5 % SKPst. Samas teede maksustamine suunaks sõidukid madalama kategooria teedele, mis vähendaks omakorda ohutust. Sõiduki omamise maksustamisega seotud suurim risk on vaesema (eriti maapiirkondade) elanikkonna elatusaseme viimine alla vaesuspiiri. (Riigikantselei ... 2015)

### 3.2. Eesti alternatiivid ja võimalikud maksumuudatused

Teede maksustamise analüüsil lähtub autor Transpordi arengukavast ning maksupoliitika üldistest suundumustest ning EL praktikast. Kuna Ida-Euroopa kontsessiooniteed ei ole osutunud kasumlikuks madala liiklustiheduse tõttu, oleks Eestis kontsessioonilepingu võimalik kasutusala Saaremaa sild. Tasuvusanalüüsiks tuleks analüüsida liiklustihedust ning kujundada hinnapoliitika võttes arvesse kohelike elanike vajadused, raskeveokite liikluse, hooajalisuse jm tegurid.

Kuigi Eesti võttis kasutusele ajapõhise teemaksu raskeveokitele, võiks pikemas perspektiivis kaaluda elektroonilist kilomeetripõhist teemaksustamist ning sarnaselt Taani, Luksemburgi, Madalmaade ja Rootsiiga ühtse Balti (ja Poola) ülese maksusüsteemi loomist.

Teine oluline suundumus on keskkonnateadlikkuse kasv. Keskkonna mõju vähendaks väiksema heitgaaside sisaldusega sõidukite kasutuselevõtt ning liikluse piiramine. Kuna omandimaksude osakaal on Eestis endiselt madal, on autori arvates mõttekas veelkord üle vaadata keskkonnalõivu eelnõu selliselt, et see soodustaks vanade kõrge saastetasuga autode väljavahetamist. Antud eesmärgi saavutamiseks saaks kasutada CO<sub>2</sub> alust maksustamist ning teatud vaesematele maapiirkondadele maksuvabastuse kehtestamist.

Teisalt pole Eesti statistikas täna veel näha aasta alguses kehtestatud sõiduautode erisoodustuse maksustamise muudatuste ning raskeveokite ajapõhise maksustamise mõju. Eeldatavalt suurendavad need maksulaekumist teede kasutamise seotud maksudest. Kuna erisoodustuskasude mõju on kaudne, ei suurenda see otseselt maksulaekumist teede hoolduseks ja ehituseks. Autori arvates peaks maksud selliselt ümber suunama, et kogutud sõiduki omamise ja kasutamise seotud maksud katavad teehoolduse ja teedevõrku investeerimise kulud. Kaudne aktsiisimaks seda täna ei tee.

Antud töös ei uuritud teede ja sõidukite potentsiaalse maksustamise mõju elanikkonna kulutustele võrrelduna sarnase elatustasemega riikidega ja rikkamate Euroopa riikidega. Potentsiaalse maksumuudatuse ettepaneku eelduseks on autori arvates vastava analüüsi teostamine.

## KOKKUVÕTE

Transpordipoliitika eesmärk on teede infrastruktuuri parendamine, hooldamine ning korrashoid. Tänapäevaks on väga oluliseks muutunud ka keskkonna hoidmine ning ohutuse ja liikumiskiirusega seotud teede kasutusintensiivsuse juhtimine. Nende eesmärkide täitmiseks on Euroopa Liidus ning Eestis kehtestatud erinevaid teede ning sõidukite makse.

Teema on aktuaalne ka Eestis, kus teedevõrk vajab kaasajastamist ning täiendavaid finantseeringuid. Praegune liiklustihetus teatud ajal ja perioodil ei täida enam teede kasutaja ning EL keskkonnahoiu ja liiklusohutuse ootusi. Lisaks on Eesti autopark üks vanimaid ja energiamahukamaid Euroopa Liidus.

Antud bakalaureusetöö eesmärk oli uurida teede kasutamise maksustamist Euroopa Liidus, tuua välja erinevate maksuliikide ja -kogumisviiside nõrkused ja tugevused ning Euroopa Liidu üldised suundumused. Võrrelda EL teede maksustamist praeguse Eesti süsteemiga ning tuua välja, mida saaks Eestis täiendavalt rakendada.

Esimeseks uurimisülesandeks oli anda põgus ülevaade maksustamise ajaloolisest arengust ja üldistest majandus- ning transpordipoliitilistest tagamaadest. Teemaksu idee tekkis Inglismaal ja Ameerika Ühendriikides pärast autode hüppelist kasutusele võttu. Kiirteede võrgustike loomiseks kasutati tihti erasektori abi kontsessioonilepingute näol. Kontsessioonilepinguga kaasnes tavaliselt ka teede maksustamine. See aitas paigutada rohkem vahendeid teede infrastruktuuri loomiseks, vähendada avaliku sektori eelarvepuudujääki ning suurendada erasektori rolli.

Euroopa Liidus reguleerib teede maksustamist EL direktiiv 1999/62/EC. Need reeglid näevad ette, et infrastruktuuri hooldamise, parandamise ning arendamise kulusid saab katta teemaksude ning vinjettide abil. Hetkel ei ole teemaksude ega vinjettide kohaldamine Euroopa liikmesriikidele kohustuslik. Direktiivi järgi peab riikide maksusüsteem olema kasutajasõbralik ja õiglane.



Teiseks uurimisülesandeks oli analüüsida teemaksu ning sõiduki omandimaksu erinevaid tüüpe. Teemaks jaotub kaheks – vinjett, mis põhineb teekasutamise ajal ning kilomeetripõhine teemaks, mis arvestab läbitud vahemaad. Uurimistöö käigus leiti, et kilomeetripõhine teemaks on asendamas vinjette. Vinjettide puudus on paindlikkuse puudumine nii perioodi kui riikideülese kasutuse osas. Vinjettide eelis on nende süsteemi juurutamise soodsam hind.

Kilomeetripõhist maksustamist toetab elektrooniliste maksukogumise süsteemide areng. Selle eeliseks vinjettide kõrval on paindlik ja õiglane maksustamine. Elektrooniline teemaksu kogumine eeldab sõidukile elektroonilise seadme paigaldamist. Kilomeetripõhine maksustamine nõuab täna suuremaid finantseeringuid maksukogumissüsteemi.

Sõiduki omamisega seotud maksudeks on automaks, auto ostu maks, numbrimärgi tasu, ning auto keskkonnatasu. Antud maksude puuduseks on madalama SKPga riikides vaesema elanikkonna maksukoormuse tõus.

Eestis on liiklemisega seotud maksudest kasutusel raskeveokimaks ning teekasutustasu. Raskeveokimaks laekub riigieelarvesse ning maksustamise aluseks on veoauto registrimass, telgede arv ja veotelje vedrustuse tüüp. Teekasutustasu peavad Eestis maksuma ka välismaal registreeritud veoautod. Tasu määr sõltub veoauto ning haagise massist, telgede arvust ning heitgaasiklassist. Eestis on ajapõhine teetasu ja see tuleb tasuda enne teele asumist.

Erinevalt arenenud Lääne-Euroopast, ei kata Eestis teekasutuse ja sõiduki omamisega seotud maksud teede korrashoiu ja investeeringute kulusid. Peamine teede investeeringutesse suunatud maks on kütuseaktsiis, mis laekub riigieelarvesse.

Autori hinnangul peaks kaasaegse transpordipoliitika suundumus olema pigem elektrooniline kilomeetripõhine diferentseeritud maksustamine. Antud maksuviis oleks kasutajasõbralik ja võimaldaks võtta arvesse keskkonnamõju ning reguleerida liiklustihedust vastaval ajahetkel. Kilomeetripõhise maksukogumissüsteemi väljatöötamine võiks olla Euroopa Liidu ülene. Baltikumi riigid võiksid kaaluda ühtse teekasutussüsteemi loomist.

Sõidukite kasutamise mõju keskkonnale vähendaks väiksema heitgaaside sisaldusega sõidukite kasutuselevõtt ning liikluse piiramine. Kuna omandimaksude osakaal on Eestis endiselt madal, on autori arvates mõttekas veelkord üle vaadata keskkonnalõivu eelnõu selliselt, et see soodustaks

vanade kõrge saastetasuga autode väljavahetamist. Antud eesmärgi saavutamiseks saaks kasutada CO<sub>2</sub> määra põhised maksustamised ning teatud vaesematele maapiirkondadele maksuvabastuse kehtestamist. Ühtlasi peaks maksumuudatusega kaasnema elanikkonna teavitamine (sh EL keskkonnapoliitika alane teavitustöö).

Töö autor peab kontsessioonilepingute rakendamist Eestis ebatõenäoliseks ennekõike piirkonna suhteliselt madala liiklustiheduse tõttu. Küll aga võiks kaaluda Saaremaa silla ehitamist kontsessioonilepingu alusel.

# SUMMARY

## ROAD TAXATION IN EUROPE AND ESTONIA

Voote Rom

The trend in transport policy is the improvement, maintenance, and upgrading of road infrastructure. Today, even more focus is put on the preservation of the environment as well as road safety and traffic intensity management. In order to meet these goals, various road and vehicle taxes have been introduced in the European Union and Estonia.

The title of this thesis is „Road Taxation in the European Union and Estonia“. It is written in Estonian and contains three main chapters which are fitted on 49 pages. The author has used 44 sources, which are referred to in the text.

The subject is also newsworthy in Estonia where the road network needs modernisation and additional financing. Current traffic density at a certain time and period no longer fulfils the expectations of the road user nor EU environmental and road safety concerns. In addition, the Estonian vehicle fleet is one of the oldest and most energy-intensive in the European Union

The aim of this thesis was:

- To study the taxation of road use in the European Union, to highlight the weaknesses and strengths of the different types and methods of taxation and the general trends in the European Union. Compare EU road taxation with the current Estonian system and bring out what could be further applied in Estonia.

To meet the aim of the thesis, the following research tasks were set up:

- Provide a brief overview of the historical development of roads and of general economic and transport policy areas.
- Analyse the two different methods of taxation (Vignette – the right to use the road based on a period of time and toll which is mainly based on the kilometers travelled).
- Mapping the different types of taxes available in the European Union and, where possible, explaining the reasons for their use and taxation problems that exist in the country.
- Provide an overview of the use of taxes.

- Analyse the use of different types of road and vehicle taxes in Estonia

When writing the thesis, the author came to conclusion that the trend of modern transport policy is the differentiated taxation of electronic kilometres. This tax method would be user-friendly and would allow to take account of environmental impact and regulatory traffic density. Another idea which came up is that Baltic countries should consider setting up a single road use system. Estonia should also consider analysing CO<sub>2</sub> – based motor vehicle tax implementation once again, but this time put emphasis on environmental aspects and also offer tax exempts for certain areas. Estonia should also consider concession agreements to finance the construction of Saaremaa bridge and Tallinn-Helsinki tunnel.

## KASUTATUD ALLIKATE LOETELU

AGES (2018). *Eurovignette Table of Tariffs*. Kättesaadav: <https://www.ages.de/en/eurovignette-tariffs.html>, 6. aprill 2018.

*Alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seadus*. RT I, 26.01.2018, 7.

Autopistas (2018). *Via T*. Kättesaadav: <https://www.autopistas.com/en/t01>, 16. aprill 2018.

Autoroutes (2018). *Key rates*. Kättesaadav: <http://www.autoroutes.fr/en/key-rates.htm>, 14. aprill 2018.

Autostrade (2018). *Our Network*. Kättesaadav: <http://www.autostrade.it/en/la-nostra-rete>, 14. aprill 2018.

Belkin, M (2017). Puust ja punaseks: automaksu mõju firmade rahakotile. – Äripäev, 28. Juuni, 2.

Blythe, P. T. (2017). *Electronic Tolling in Europe: State of the art and future trends*.  
Kättesaadav:  
[https://www.researchgate.net/publication/246043947\\_Electronic\\_Tolling\\_in\\_Europe\\_State\\_of\\_the\\_art\\_and\\_future\\_trends](https://www.researchgate.net/publication/246043947_Electronic_Tolling_in_Europe_State_of_the_art_and_future_trends), 16. märts 2018

Booz & Company (2010). *Assessment of Vignette Systems for Private Vehicles applied in Member States*. Kättesaadav:  
[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2010\\_12-assessment-vignette-systems-private-vehicles.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2010_12-assessment-vignette-systems-private-vehicles.pdf), 23. märts 2018

Carpintero, S. (2010). Toll Roads in Central and Eastern Europe: Promises and Performance – *Transport Reviews*, Vol. 30, No. 3, 337–359.

DKV (2018). *ViaTOLL rates*. Kättesaadav: <http://info-myto.pl/en/viatoll-rates>, 15. aprill 2018.

Eurostat (2018). Total length of motorways 2016. (database) [Online]  
<http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&plugin=1&language=en&pcode=ttr00002> (20. aprill 2018)

*Evaluation and future of road toll concessions*. PricewaterhouseCoopers Advisory S.p.A (2014).  
Kättesaadav:  
<http://www.asecap.com/images/documents/CONCESSIONSSTUDY/concessionsstudyfullreport.pdf>, 30. märts 2018

Gibson et al. (2017). *Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of the Eurovignette Directive (1999/62/EC)*. Kättesaadav:

- <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/docs/2017-05-support-study-ia-revision-eurovignette-dir.pdf>, 30. märts 2018.
- Go-Box for HGV and bus*. ASFiNAG (2018). Kättesaadav: <https://www.asfinag.at/toll/go-box-for-hgv-and-bus/>, 30. märts 2018
- Gomez, J., Vassallo, J. M. (2014). Comparative Analysis of Road Financing Approaches in Europe and the United States – *Journal of Infrastructure Systems*, Vol. 20, No. 3
- IRU (2018). *Tolls, Goods Transport France*. Kättesaadav: <https://www.iru.org/apps/infocentre-item-action?id=1451&lang=en>, 8. aprill 2018.
- Kramberger, T., Curin, A. (2011). Does electronic toll collection technology matter to economic and financial viability of roads? – *The Singapore Economic Review*, Vol. 56, No. 4, 561-572.
- Kohalike maksude seadus*. RT I 1994, 68, 1169.
- Liefkenshoek Tunnel (2018). Kättesaadav: <https://www.liefkenshoektunnel.be/nl>, 6. aprill 2018.
- Liiklusseadus*. RT I, 07.07.2017, 9.
- Lindsey, R. (2006). Do Economists Reach A Conclusion on Road Pricing? The Intellectual History of an Idea – *Econ Journal Watch*, Vol. 3, No. 2, 292-379.
- Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (2013). *2014-2020 Transpordi arengukava*. Kättesaadav: [https://mkm.ee/sites/default/files/transpordi\\_arengukava.pdf](https://mkm.ee/sites/default/files/transpordi_arengukava.pdf), 15. aprill 2018.
- Mihkelson, M. (2012). *Kontsessioonid*. (Rahandusministeerium)
- MYTO CZ (2015). *Toll Rates*. Kättesaadav: <http://www.myto.cz/en/toll-system/toll-rates/index.html>, 6. aprill 2018.
- Øresundsbron (2018). *Prices – Private Customers*. Kättesaadav: <https://www.oresundsbron.com/en/prices>, 8. aprill 2018.
- Pordata (2018). Length of motorways 2006. (database) [Online] <https://www.pordata.pt/en/DB/Europe/Search+Environment/Table>, 20. aprill 2018.
- Päll, M. (2016). Mootorsõidukite maksustamine Eestis. (Lõputöö). Sisekaitseakadeemia. Tallinn
- Rahandusministeerium (2018). *Riigieelarve ja majandusülevaated*. Kättesaadav: <https://www.rahandusministeerium.ee/et/eesmargidtegevused/riigieelarve-ja-majandus/riigieelarve-ja-majandusulevaated>, 13. aprill 2018.
- Raskeveokimaksu seadus*. RT I, 30.12.2011, 26.
- Raskeveokimaksust*. EMTA (2017). Kättesaadav: <https://www.emta.ee/et/eraklient/maa-soiduk-mets-hasartmang/raskeveokimaksust>, 03. aprill 2018.

- Riigikantselei (2015). *Transpordimaksude rakendamise võimalused eestis*. Kättesaadav: [https://riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/uuringud/ey\\_transpordimaksud\\_lopparuanne\\_2015\\_final.pdf](https://riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/uuringud/ey_transpordimaksud_lopparuanne_2015_final.pdf), 12. aprill 2018.
- Road Infrastructure Charging for heavy goods vehicles. European Commission (2018a). Kättesaadav: [https://ec.europa.eu/transport/modes/road/road\\_charging/charging\\_hgv\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/road_charging/charging_hgv_en), 09. märts 2018
- Road Infrastructure Charges for light private vehicles. European Commission (2018b). Kättesaadav: [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/road\\_charging/doc/pv\\_charging.jpg](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/road_charging/doc/pv_charging.jpg), 08. märts 2018
- Road Pricing in Europe (2012). / Koost. RDW. Kättesaadav: <https://www.ereg-association.eu/media/1213/roadpricing-in-europe-second-version-2012.pdf>, 22. aprill 2018.
- Rooney, D. (2014). The Political Economy of Congestion: Road Pricing and the Neoliberal Project – *Twentieth Century British History*, Vol. 25, No. 4, 628–650.
- Satellie (2015). *On Board Unit*. Kättesaadav: <https://www.satellie.be/en-UK/abouttoll/obu>, 6. aprill 2018.
- Service Booklet 2017. ASFiNAG (2017). Kättesaadav: <http://www.tolls.eu/data/Austria%20Service%20booklet%202017.pdf>, 30. märts 2018
- SFDI (2018). *2018 Highway Vignettes*. Kättesaadav: <http://www.sfdi.cz/en/vignettes/2018-highway-vignettes/prices-and-validity/>, 7. aprill 2018.
- Storebaelt (2018). *Prices*. Kättesaadav: <https://www.storebaelt.dk/english/toll-charges>, 7. aprill 2018.
- Teetasu (2017). *Teekasutustasu info*. Kättesaadav: <https://teetasu.ee/info#payment-partners>, 09. aprill 2018.
- Toll-collect (2018). *Toll rates*. Kättesaadav: [https://www.toll-collect.de/en/toll\\_collect/bezahlen/maut\\_tarife/maut\\_tarife.html](https://www.toll-collect.de/en/toll_collect/bezahlen/maut_tarife/maut_tarife.html), 14. aprill 2018
- Tolls (2018). *Highway toll Spain*. Kättesaadav: <http://www.tolls.eu/spain>, 15. aprill 2018.
- Transport for London (2018). *Congestion Charge*. Kättesaadav: <https://tfl.gov.uk/modes/driving/congestion-charge?cid=pp020>, 16. aprill 2018.
- Transport Styrelsen (2018). *Congestion taxes in Stockholm and Gothenburg*. Kättesaadav: <https://transportstyrelsen.se/en/road/Congestion-taxes-in-Stockholm-and-Goteborg/#20046>, 16. aprill 2018.

## LISAD

### Lisa 1. Teekasutustasu määrad sõidukitele massiga 3501-12000 kg (eurot)

<b>Emissiooniklass</b>	<b>Telgede arv</b>	<b>1 päev</b>	<b>7 päeva</b>	<b>30 päeva</b>	<b>90 päeva</b>	<b>365 päeva</b>
<b>Kõik</b>	Kõik	9	25	50	125	500

Allikas: LS §190



## Lisa 2. Teekasutustasu määrad sõidukitele massiga üle 12000 kg (eurot)

<b>Emissiooniklass</b>	<b>Telgede arv</b>	<b>1 päev</b>	<b>7 päeva</b>	<b>30 päeva</b>	<b>90 päeva</b>	<b>365 päeva</b>
<b>EURO 0, EURO I, EURO II</b>	kuni 3	12	45	90	225	900
	4 ja rohkem	12	65	130	325	1 300
<b>EURO III</b>	kuni 3	11	40	80	200	800
	4 ja rohkem	12	60	120	300	1 200
<b>EURO IV, EURO V</b>	kuni 3	10	35	70	175	700
	4 ja rohkem	12	55	110	275	1 100
<b>EURO VI ja vähem saastavad</b>	kuni 3	10	30	60	150	600
	4 ja rohkem	12	50	100	250	1 000

Allikas: LS §190