

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Majandusarvestuse instituut

Finantsarvestuse õppetool

Annemary Neimar

**EESTI TEEHOIU SÜSTEEM JA TEEMAKSU
KEHTESTAMISE VÕIMALUSED TEISTE BALTI RIIKIDE
NÄITEL**

Bakalaureusetöö

Juhendaja: lektor Kaidi Kallaste

Tallinn 2015

SISUKORD

ABSTRAKT	3
SISSEJUHATUS	4
1. EESTI TRANSPORDISÜSTEEM	6
1.1 Eesti teede võrgustik	6
1.2 Kütuseaktsiisist lähtuva teehoiu finantseerimise üldised põhimõtted	10
2. TEEMAKS JA SELLE ADMINISTREERIMINE TEISTE BALTI RIIKIDE NÄITEL ...	12
2.1 Teemaksu mõiste ja EL ühtne teemaksu regulatsioon	12
2.2 Teistes Balti riikides kasutusel olevad teemaksu kogumissüsteemid	15
3. EESTI TINGIMUSTELE VASTAV TEEMAKSU MUDEL JA SELLE TEOREETILINE ANALÜÜS	21
KOKKUVÕTE	31
VIIDATUD ALLIKAD	33
SUMMARY	36
LISA 1 RASKEVEOKIMAKSU MÄÄRAD	38

ABSTRAKT

Käesoleva bakalaureusetöö teema aktuaalsus seisneb selles, et viimasel ajal on palju räägitud Eesti teede kehvast olukorrast, kuid riigieelarves teede korrashoiuks raha ei ole. Pragune teede rahastus põhineb suures osas kütuseaktsiisil, kuid valitsuse plaan kütuseaktsiisi tõusuks leidis laialdaselt negatiivset vastukaja. Ühe alternatiivina on Euroopa Liit Eestile välja pakkunud teemaksu kehtestamise. Lõputöö eesmärk on naaberriikide eeskujul välja töötada teoreetiline mudel, kuidas oleks mõistlik maksustada Eesti teedel liikuvaid teiste riikide sõidukeid, seeläbi suurendades riigieelarvesse laekuvat tulu teede rahastuseks.

Töös kasutatakse andmekogumismeetodina dokumendivaatlust, analüüsimeetodina võrdlust. Töös tuginetakse teemat käsitlevatele teadusallikatele ja läbi viidud uuringutele, analüüsitakse statistilisi andmeid ning olemasolevat teavet teede maksustamise kohta, mille millest tulenevalt saab järeldusi teha.

Teemaksu kogumismeetodi välja töötamisel lähtub autor Eestis kehtivast raskeveokimaksust ning naaberriikide praktikast teemaksude kehtestamisel. Tuginedes keskmisele kilomeetrihinnale ning Eestis suurima liiklustihedusega maanteelõikude kogupikkusele pakub autor välja tee kasutamise eest rakendatavad maksumäärad. Samuti kirjeldatakse võimalikku maksu kogumise süsteemi ning selle administreerimist.

Võtmesõnad: riigimaanteed võrgustik, kütuseaktsiis, teede rahastus, Euroopa Liidu direktiivid, teemaks, maksumäärad, raskeveokimaks, vinjett.

SISSEJUHATUS

Eesti maanteevõrk on suhteliselt tihe, kuid teeühenduse kvaliteet on suures osas mitterahuldav, teede ehitamiseks ja korrashoiuks on vaja riigieelarvesse täiendavaid vahendeid. Pidev teehoiu alafinantseerimine on viinud tõsise mahajäämuseni hooldus- ja katete taastusremondil. Kõige õiglasem on võtta teede korrashoiuks vajaminev raha autoga sõitjatel. Tee kasutamine on Eestis seni olnud vaba eraldi maksust või tasust kasutamise eest, siiani on Eestis teede rahastamiseks kasutatud kütuse pealt tasutavast aktsiisist saadavat tulu, kuid maailm liigub üha enam alternatiivsemate kütuste ja elektriautode poole, mille tulemusel kütuseaktsiisidest laekuvad summad üha vähenevad, seega on lahenduseks kas tõsta aktsiisi või leida alternatiive. Teemaksu kehtestamise eesmärgiks oleks ning teehoolduse ja riigimaanteede võrgustiku arenemise jaoks kasutatava tulu teenimine ilma kütuseaktsiisi tõstmata.

Töö teema on aktuaalne, sest hiljuti kõne alla tulnud uue valitsuse plaan tõsta kütuseaktsiisi, leidis laialdaselt negatiivset vastukaja. Hetkel baseerub riiklike teede rahastamine kütuseaktsiisil ning Euroopa Liidult saadavatel toetustel, kuid kuna viimased on ettenähtud kuni aastani 2018 ja peale seda vähenevad oluliselt või kaotatakse üldse, tähendab see pikas perspektiivis teehoiu rahastamise tulubaasi olulist vähenemist. Euroopa Liidu transpordipoliitika üks peamisi suundasid on teekasutustasude rakendamine, kuid kuidas oleks võimalik tulu teenida ilma kohaliku maksumaksja koormust suurendamata?

Teema on valitud, et analüüsida, millistel tingimustel, lähtuvalt Eesti teede võrgust ja kehtivast transpordipoliitikast, oleks riigis teede maksustamine võimalik. Töös on uuritud põhjalikumalt Läti ja Leedu teemaksu süsteemi, sest nende riikide teede võrgustik on Eesti omaga enim seotud. Teemas käsitletakse vaid riigimaanteede rahastamisega seotud kulusid, jättes välja kohalikud ning erateed.

Töö probleemiks on asjaolu, et vajalik summa teede infrastruktuuri rahastamise suurendamiseks eelarves puudub, kuid kohaliku maksumaksja koormus on kütuseaktsiisi näol juba liialt suur. Samuti on ebavõrdses olukorras Eesti kaubavedajad, kes maksavad Eestis iga-

aastast raskeveokimaksu ja teistes riikides veel teekasutustasu, kuid teiste riikide veokid, mis Eestist läbi sõidavad, Eesti taristu korrashoidu raha panustama ei pea.

Töö eesmärk on töötada naaberriikide eeskujul välja teoreetiline mudel, kuidas oleks mõistlik maksustada Eesti teedel liikuvaid teiste riikide sõidukeid, seeläbi suurendades riigieelarvesse laekuvat tulu teede rahastuseks.

Töö eesmärgi saavutamiseks on püstitatud järgmised uurimisülesanded:

1. Anda ülevaade Eesti transpordipoliitikast ja hetkel tehoiu rahastamise meetoditest
2. Selgitada teemaksu mõistet ning kehtestamise regulatsioone
3. Analüüsida teistes Balti riikides kehtivaid teemaksusüsteeme ning nende administreerimist
4. Töötada kogutud info põhjal välja Eesti tingimustele vastav teoreetiline kogumissüsteem.

Töös kasutatakse andmekogumismeetodina dokumendivaatlust, analüüsimeetodina võrdlust. Töös tuginetakse teemat käsitlevatele teadusallikatele ja läbiviidud uuringutele, analüüsitakse statistilisi andmeid ning olemasolevat teavet teede maksustamise kohta, mille millest tulenevalt saab järeldusi teha.

Töö esimene osa on sissejuhatav ning annab ülevaate Eesti transpordisüsteemist.. Esimeses alapeatükis kirjeldatakse Eesti maanteed võrgustikku ning selle seisukorda. Teises alapeatükis selgitatakse tehoiu rahastamise üldiseid põhimõtteid lähtuvalt praegu kehtivast kütuseaktsiisil põhinevast süsteemist ning selle süsteemi puudujääke.

Teine peatükk koosneb samuti kahest alapeatükkist, millest esimeses keskendutakse teoreetilisele käsitlusele, mis on teede maks ja millised on Euroopa Liidus kehtivad regulatsioonid teekasutusmaksude kehtestamiseks. Teine alapeatükk annab põhjaliku ülevaate Eesti naaberriikides Lätis ja Leedus kehtivatest teemaksu kogumissüsteemidest.

Töö kolmandas osas toob autor välja Eestis kehtiva raskeveokimaksu peamised probleemid ning pakub lähtuvalt eelmistes peatükkides tehtud analüüsidele välja teoreetilise mudeli, mille alusel oleks Eestis võimalik kehtestada teekasutus maks.

1. EESTI TRANSPORDISÜSTEEM

1.1 Eesti teede võrgustik

Transpordisüsteem koosneb taristust, transpordivahenditest, veoteenusest, inimestest, kes liiguvad, ja kaupadest, mida liigutatakse, ning sellega seotud teenustest, infost, regulatsioonist ja organisatsioonidest. Transpordipoliitika eesmärk on tagada kättesaadavad, mugavad, ohutud, kiired ja kestlikud liikumisvõimalused inimestele ja ettevõtetele. Kvaliteetne taristu ja hästi toimiv transpordisüsteem on igapäevaelu toimimiseks hädavajalik.

Üleriigilise transpordisüsteemi ülesanne on ühendada Eesti erinevaid piirkondi omavahel. Suuresti on need ühendused toimepiirkonna keskuste vahel ja eriti suunaga Tallinna ja Tartusse. Üleriigiliste ühenduste aluseks on põhimaanteed ja tugimaanteed võrk, lisaks kaugbussiliiklus, reisirongiliiklus ning saarte puhul parvlaeva- ja lennuliiklus. Üleriigilisteks ühendusteks vajaliku taristu tagamine on riigi ülesanne. (Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium, 2013)

Transport on Eesti jaoks ka oluline teenusesektor. Eesti asukoht Läänemere ääres Euroopa idapiiril võimaldab osaleda rahvusvahelises transiidis, mis maailmamajanduse trende arvestades on pikas perspektiivis kasvav. Väike avatud majandus sõltub oluliselt rahvusvahelisest kaubavahetusest.

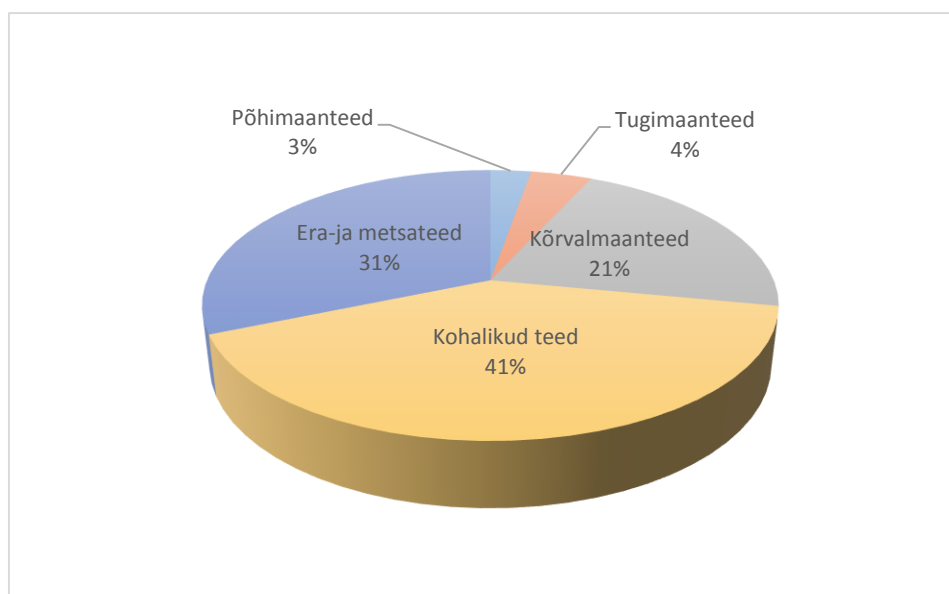
Transpordisüsteemi kõige olulisem osa on teede võrk, mis aitab rahuldada esmatähtsa igapäevase liikumisvajaduse ja tagab Eesti erinevate piirkondade omavahelised ühendused. Teed on võrdselt olulised isiklike sõitude tegemisel auto või bussiga ja kaubaveol. Teeliiklus on kriitilise tähtsusega hajaasustusega piirkondades, kus pole majanduslikult mõistlik pakkuda raudteeühendust ja tihedat bussiliiklust.

Põhimõtteliselt on teede peamine eesmärk aidata kaasa ligipääsu tagamisele ja aegruumiliste vahemaade vähendamisele. Samas on Eesti teedevõrk suures osas välja kujunenud ning aegruumiliste vahemaade olulist täiendavat vähenemist pole majanduslikult

otstarbekas eesmärgiks võtta. Seetõttu lähtutakse teehoidu puudutavates küsimustes esmajärgus põhimõttest, et luuakse kõikidele liiklejatele (sh jalakäijad, jalgratturid) ohutud tingimused. See tähendab muuhulgas, et teed on heas seisukorras ning nendel liiklemine on arusaadav ja sujuv. (Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium, 2013)

Eesti riigimaanteed võrk on aastaid olnud sisuliselt samalaadne. Üksikud muutused toimuvad seoses mõnede uute teelõikude ehitamise või riigimaanteed nimekirja täiendamisega mõne kohaliku omavalitsuse teega seoses tee funktsiooni muutusega. Eesti riigimaanteed pikkuseks seisuga 1.01.2013 on 16443 km. (Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium, 2015)

Riigimaanteedest on 1607 km põhimaanteed, mis ühendavad pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega. 2403 km on tugimaanteed, mis ühendavad linnu omavahel ning linnu põhimaanteedega. 12458 km kõrval maanteed, mis ühendavad linnu alevite ja alevikega ning aleveid ja alevikke omavahel või küladega ning neid kõiki põhi- ja tugimaanteedega. Lisaks siis veel kohalikud teed 23901 km ning era- ja metsateed kokku 18398 km. Katttega teede pikkus seisuga 01.01.2013.a oli 10849 km ja kruusateede pikkus 5620 km riigimaanteed kogupikkusest. (Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium, 2015)



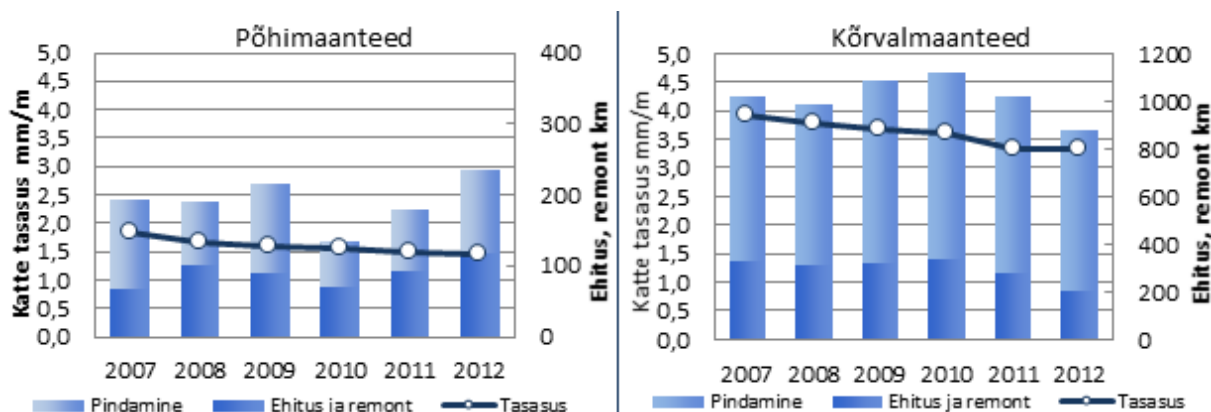
Joonis 1. Eesti teede jaotus liigiti

Allikas: (Autori koostatud)

Eesti teede võrk on küll suhteliselt tihe, kuid teeühenduse kvaliteet ja nende läbilaskevõime on kohati mitterahuldav. Probleemid aga tulenevad paljuski 90ndatel valitsenud kroonilisest alarahastatusest, mis kohalike teede puhul suuresti seni kestab, hõreasustusest ja väikesest rahvaarvust, perifeerses asukohast Euroopas ning ebapiisavast ruumilise planeerimise suunamisest. (Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium, 2013)

Maanteeamet on Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi valitsemisalas tegutsev riigiasutus, mis pakub avalikke teenuseid võimaldades liiklejalatel ohutult ja efektiivselt loodud teevõrku kasutada, tagades selle säilimise ja toimimise. Maanteeameti ülesandeks pakkuda hästi ühendatud, mugavat ja jätkusuutlikku maanteevõrku ning ühistranspordi taristut, mis võimaldab inimeste, kaupade ja teenuste liikumist ohutul ja efektiivsel viisil. (Maanteeamet, 2013)

Teedel liiklemise mugavust saab mõõta teekatte taseasusega. Eestis on teekatte taseasust riigimaanteedel mõõdetud alates aastast 1995. Muutumise graafikud näitavad küll pikas perspektiivis ühtlast paranemist kõigi riigimaanteedel liikide puhul, kuid võrreldes varasemate aastatega on teekatte taseasuse paranemine viimasel ajal aeglustunud. Alloleval joonisel 2 eristub selgelt, et suurema liiklusega teedel teostatakse teekatete renoveerimist tihedama intervalliga ning taseasus on enamvähem ühtlane, siis väiksema liiklustihedusega kõrvalmaanteedel parandamisega nii palju tegeleda pole jõutud, ning kõrvalmaanteedel taseasusekõver on järsus languses. See omakorda, et kõrvalmaanteedel on sõitmine raskendatud, sest teedele on tekkinud suured augud ja rööpad vähendavad teekasutaja jaoks sõidumugavust ja suurendavad kulutusi.

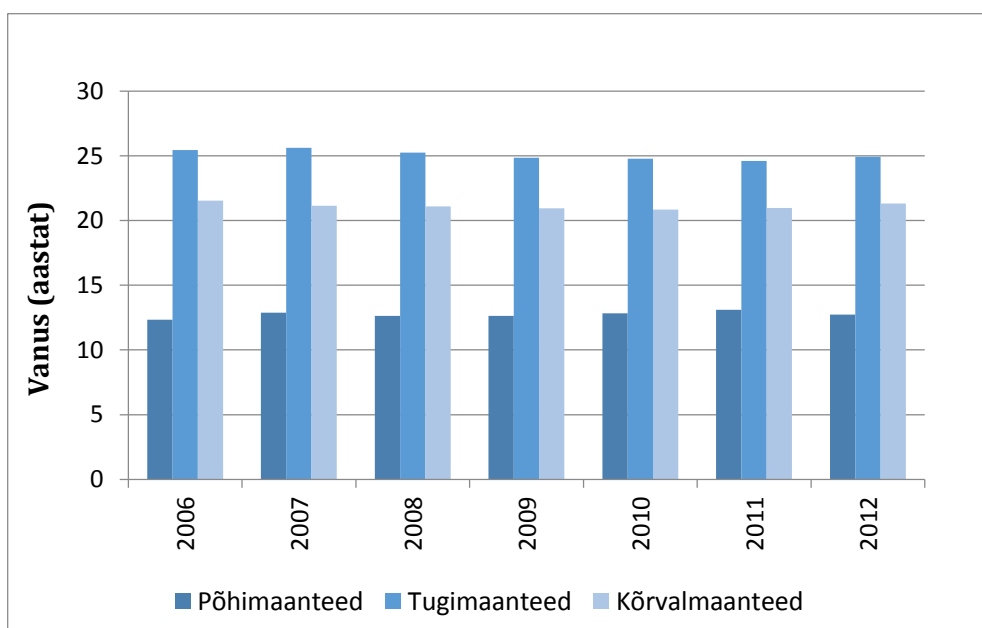


Joonis 2 Teekatte taseasuse näitajad tee liikide lõikes

Allikas (Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium, 2015)

Tuleviku perspektiivis on teede seisukorrast lähtuvalt vajalik tagada põhimaanteede teekatteseisukorra säilimine ja tugi- ja kõrvalmaanteede seisukorra parandamine, ehk siis teehoiu rahastuse suurendamine. Samas tuleb arvestada, et kõrvalmaanteedel on liiklussagedus oluliselt madalam kui tugi- ja põhimaanteedel, seega neid teekatte taastamisel tuleb neid uuesti parandada oluliselt pikema aja jooksul. Tõsiasi on aga see, et hetkeseisuga kõrvalmaanteede rekonstrueerimiseks piisavalt vahendeid ei jätku.

Vaadates joonist number 3 näeme, et kõrvalmaanteede katete keskmise vanuse osas ei ole aga viimastel aastatel muutusi toimunud, mis tähendab, et olemasolevat vanuselist taset on eraldatud vahenditega suudetud säilitada, kuid paranemiseks ei ole sellest piisanud ning üldine katete keskmine vanus püsib ühtlasel tasemel vaid seetõttu, et kruusateedele ehitatakse pidevalt uusi tolmuvabu katteid. Põhiliseks tugi- ja kõrvalmaanteede säilitusremondi meetmeks on pindamine, mis ei taga küll sõidumugavuse parandamist, kuid hoiab katteid lagunemast.



Joonis 3 Teekatte keskmine vanus aastate lõikes

Allikas (Maanteeamet, 2013)

Teehoiu prioriteetid paneb Vabariigi Valitsus paika lähtuvalt eelarveperioodi riigikaitse, regionaalarengu, sotsiaalmajanduslikest või muudest aspektidest. Olulise tähtsusega majanduse seisukohast nelja sõidureaga trassid, mida läbib hulgaliselt teiste riikide veoseid. See tähendab, et kuna teehoiuvahendid on piiratud ning kogu teedevõrgul pole võimalik tagada

võrdselt head seisukorda, siis arvestatakse teehoiukava koostamisel lisaks tee seisukorrale ka selle liiklusintensiivsusega. Kõrgemaid teeseisundinõudeid täidetakse suurema liiklussagedusega teedel.

Hetkel on peamiseks transpordisüsteemi prioriteediks Tallinn-Tartu-Luhamaa maantee neljarealiseks ehitamise jätkamine. 2020. aastaks lõpetatakse neljarealise maantee ehitus vähemalt Võõbuni. Kaubaveo seisukohast on tähtis investeeringute suurendamine põhimaanteed arendamise osas, kus on eelkõige eelistatud suunad Tallinn-Narva, Tallinn-Tartu-Luhamaa, Tallinn-Pärnu ning Tallinna ringtee. Teehoiu kavandamise täpsemad rahastuse põhimõtted on välja toodud järgnevas peatükis. (Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium, 2013)

1.2 Kütuseaktsiisist lähtuva teehoiu finantseerimise üldised põhimõtted

Aktsiisid on tarbimismaksud, millega maksustatakse teatud konkreetset kaubagrupperi. Aktsiisidega piiratakse tervisele või keskkonnale ohtlike kaupade tarbimist. Aktsiiside kehtestamisel lähtutakse maksevõimelisuse põhimõttest - aktsiisiga maksustatavad kaubad ei kuulu tavaliselt esmatarbekaupade hulka, kuigi neid tarbitakse palju. Aktsiisikaupade tarvitamine annab tunnistust isiku maksevõimest ning aktsiisidega maksustamine on ühiskonnas üldiselt aktsepteeritav ning vastab inimeste ettekujutusele õiglasest maksustamisest.

Aktsiisiobjektide valikul on arvestatud sellega, et maksustada tuleb kaupu, mida tarbitakse laialdaselt ja mille tarbimisega kaasneb märkimisväärne tulu, kuna aktsiiside haldamine on kulukas. Vähemlevinud kaupade puhul võivad maksulaekumised administreerimiskulule alla jääda ning seetõttu neid ei maksustata. Kütuseaktsiisi nagu teistegi maksude puhul on oluline, et selle administreerimine toimuks võimalikult lihtsalt ning efektiivselt nii, et sellest laekuv tulu ületaks maksu kogumisega seotud kulu.

Aktsiisimaksu regulatiivset rolli põhjendab põhimõte, et aktsiisitulu peab teatud määral korvama antud toodete kasutamisest tarbijale ja ühiskonnale tekitatud kahju ja negatiivse mõju. Aktsiisituluga, kui kompensatsioonina saadavat tulu kasutatakse tekitatud kahjude hüvitamiseks, nii on ka Eestis 2003. aastast kehtiva süsteemi kohaselt ette nähtud, et

kütuseaktsiisist laekuv tulu on suures osas teehoiu rahastamiseks. (Lehis, Aktsiiside olemusest, ajaloost ja põhimõtetest, 2007) (Maanteamet)

2014. aasta lõpuni oli Teeseadusega kindlaks määratud, et teehoiu rahastamiseks nähakse riigieelarves ette kulud üldsummas, mille suurus vastab vähemalt 75%-le prognoositavast kütuseaktsiisi ja 25%-le erimärgistatud kütuste aktsiisi kavandatavast laekumisest. (Teeseadus) Selle järgi võiks eeldada, et 75% kütuseaktsiisist laekuvast tulust läks iga aasta teede parandamiseks, kuid tegelikult see süsteem siiski päris nii ei toimunud. Kütuseaktsiis laekub ikkagi riigikassasse ning lähtuvalt siis sellele kui suur on Euroopa Liidult saadud abi nii riigimaanteedele kui ka kohalike teede hoiuks, vähendatakse kütuseaktsiisist saadava tulu edasi suunamist. Seega see 75% ei ole mitte Euroopa Liidu toetustele lisaks vaid kogu teedale suunatav rahastus kokku (Lehis, Aktsiiside olemusest, ajaloost ja põhimõtetest, 2007).

Alates 01.01.2015 jõustunud redaktsiooni kohaselt sätestab teehoiu rahastamist Teeseaduse § 16. lg 2, et riigimaanteedee teehoiu rahastamise maht ning kohalike teede teehoiu toetuste maht aastate kaupa nähakse ette riigi eelarvestrateegias. (Teeseadus) Mis väljendab selle strateegia olulisemat reformi: teehoiukulude lahti sidumine aktsiisi laekumisest. (Rahandusministeerium, 2014)

Selline muudatus võib tähendada seda, et kütuseaktsiisist laekuvat tulu on määramata hulgal võimalik kasutada ka teiste valdkondade rahastamiseks, mis omakorda süvendab teede alarahastuse probleemi. Lisaks on suures hulgas finantseeritud tee-ehitust ka Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfondi rahast. Kuid praeguste prognooside kohaselt pärast 2018. aastat ei ole see rahastusallikas maanteedee ehitamiseks enam endises mahus kasutatav ja tulevikus ei saa seda selleks üleüldse kasutada. Seetõttu on vaja kaaluda, kas tuleks üle vaadata senine teede ehituse ja hoiu finantseerimise kord. (Mikser, 2015) Mis omakorda kinnitab autori seisukohta, et teede rahastuse tulubaasi suurendamiseks tuleks leida alternatiivseid vahendeid teekasutus maksude näol. Järgnevas peatükis on kirjeldatud Euroopa Liidu ühtset teemaksu poliitikat ning Balti riikides kehtivad teemaksu kogumise süsteeme.

2. TEEMAKS JA SELLE ADMINISTREERIMINE TEISTE BALTI RIIKIDE NÄITEL

2.1 Teemaksu mõiste ja EL ühtne teemaksu regulatsioon

Vastavalt Maksukorralduse seaduses antud definitsioonile on maks seadusega või seaduse alusel valla-või linnavolikogu määrusega riigi või kohaliku omavalitsuse avalik-õiguslike ülesannete täitmiseks või selleks vajaliku tulu saamiseks maksumaksjale pandud ühekordne või perioodiline rahaline kohustus, mis kuulub täitmisele seaduse või määrusega ettenähtud korras, suuruses ja tähtaegadel ning millel puudub otsene vastutasu maksumaksja jaoks. (Maksukorralduse seadus)

Maksude kehtestamise peamine eesmärk on riigi või kohaliku omavalitsuse üksuse avalik-õiguslike ülesannete täitmiseks vajaliku raha saamine. Nii on ka teemaksu kehtestamise peamiseks eesmärgiks kasutada saadud tulusid avalike teede tee-ehituses ja hoolduses. (Lehis, 2012)

Teemaks on sihtotstarbeline maks, mis on otseselt seotud infrastruktuuri kasutamisega, sõidukite ja keskkonna näitajatega ning sõidukite kasutamise koha ja ajaga, mistõttu saab teemaksu rakendamisel kehtestada sellise maksumäära, mis vastaks sõidukite tegelikust tee kasutusest tulenevale amortisatsioonile ja keskkonnasaastele. (Official Journal of the European Communities, 1999)

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 1999/62/EÜ ja selle muudatuse 2006/38/EL eesmärk on maanteede infrastruktuuri tee- ja kasutusmaksude suhtes kohaldatavate tingimuste ühtlustamine. Tee- ja kasutusmaksud ei tohi olla vedaja riikkondsuse, vedaja asukohaliikmesriigi või kolmanda riigi ega veo lähtekoha või sihtkoha tõttu otseselt ega kaudeselt diskrimineerivad. Direktiiv määrab kindlaks, et ühe teosa kasutamise eest ei saa ühegi kategooria sõidukilt korraga nõuda tee- ja kasutusmaksu. Nõude eesmärgiks on saavutada

topeltnmaksustamisest hoidudes ettevõtjatele lisakoormust kehtestamata kestva majanduskasvu ja siseturu nõuetekohane toimimine.

Lõige 2 selgitab, et maanteede infrastruktuuri kasutamise maksustamise õiglasem süsteem põhineb põhimõttel “kasutaja maksab” ja võimalusel tuleks rakendada põhimõtet “saastaja maksab”. Mis tähendab seda, et kõige õiglasem on koguda maksu autoga sõitjatelt.

Direktiivi punktis 5 on kirjeldatud, et tasakaalustatud transpordipoliitika peaks püüdma lahendada kasvavat liiklusmahtu ja ummikute teket, müra ja saastamist ning ergutama keskkonnasõbralike transpordivahendite kasutamist ning sotsiaal- ja keskkonnakulude täiel määral arvesse võtmist.

Teemaksude kehtestamisel võetakse direktiivis 1999/62/EÜ arvesse infrastruktuuri ehitus-, kasutus-, hooldus- ja arenduskulusid. Erisätet on vaja nende ehituskulude selguse tagamiseks, mida võidakse arvesse võtta. (Official Journal of the European Communities, 2006)

Teemaksusüsteemide rakendamise tasuvuse eesmärgil ei pea tingimata kogu infrastruktuur, mille suhtes teemaks on kehtestatud, olema juurdepääsupiirangutega, kus kontrollitakse nõutava teemaksu tasumist. Liikmesriigid võivad käesolevat direktiivi rakendada, kasutades teemaksu ainult teatavates teemaksuga seotud infrastruktuuri kohtades. Eelnimetatu ei tohi olla diskrimineeriv väljastpoolt liikmesriiki pärit transpordi suhtes. (Official Journal of the European Communities, 2006)

Teemaksud peaksid põhinema infrastruktuuri kulude katmise põhimõttel. Kui selliste kulude katmist on kaasrahastatud Euroopa Liidu üldeelarvest, ei tohiks ühenduse vahenditest kaetud osa katta teemaksude abil, välja arvatud juhul, kui asjaomased ühenduse vahendid sisaldavad erisätteid, mis võtavad ühenduse kaasrahastamise suuruse määramisel arvesse tulevast teemaksude laekumist. (Official Journal of the European Communities, 2006)

Maksustamissüsteemi oluline osa on, et tee kasutaja saab teha otsuseid, mis mõjutavad talle langeva kohustuse suurust, valides kõige vähem saastava sõiduki ning väiksema liiklustihedusega ajavahemiku või marsruudi on tal võimalik makstavat maksu vähendada. Et eelpool mainitud saaks rakendada, peaks maksu kehtestamisel olema võimalik diferentseerida teemakse sõiduki heitgaasiemissiooni kategooria (EURO-klassifikatsioon) ja teedale põhjustatava kahju, liiklusummikute aja, koha ja hulga alusel. Selline teemaksu määrade diferentseerimine peaks olema proportsionaalne taotletava eesmärgiga. (Official Journal of the European Communities, 2006)

Tabel 1 EURO klassifikatsioon diiselmootoritega bussidele ja raskeveokitele

Tase	Sõidukitele esmase registreerimisega alates	Heitgaasi piirmäär sõltuvalt mootori energiakulust, g/kWh			
		CO	HC	NOX	Tahked osakesed
EURO 1	1992, < 85 kW	4,5	1,1	8	0,612
	1992, >96 kW	4,5	1,1	8	0,36
EURO 2	okt.96	4	1,1	7	0,25
	okt.98	4	1,1	7	0,15
EURO 3	okt.00	2,1	0,66	5	0,1
EURO 4	okt.05	1,5	0,46	3,5	0,02
EURO 5	okt.08	1,5	0,46	2	0,02
EURO 6	31.dets.13	1,5	0,13	0,4	0,01

Allikas: (ECAA, 2015)

Juhtudel kui liikmesriigid kehtestavad üleeuroopalisse teedevõrku kuuluvate teede puhul tee- või kasutusmaks, peaksid nimetatud teed olema liikmesriikide hoolduskavades asjakohase prioriteetsuse tasemega. Teemaksudest või kasutusmaksudest saadavat tulu tuleks kasutada kõnealuse infrastruktuuri hoolduseks ja transpordisektorile kui tervikule, mis teeniks transpordivõrgu tasakaalustatud ja säästva arengu huvisid. (Official Journal of the European Communities, 2006)

Maksud ei tohiks olla diskrimineerivad ega tekitada sisepiiridel liigseid formaalsusi või takistusi. Seetõttu tuleks võtta asjakohaseid meetmeid, et hõlbustada maksmist juhukasutajate jaoks, eelkõige kohtades, kus teemakse ja/ või kasutusmaks kogutakse ainult sellise süsteemi alusel, mis nõuab elektroonilise makseseadme kasutamist. (Official Journal of the European Communities, 2006)

Et võimaldada tulevikus teadliku ja objektiivse otsuse tegemist seoses põhimõtte "saastaja maksab" võimaliku rakendamisega kõikide transpordiliikide suhtes väliskulude arvestamise kaudu, tuleks välja töötada ühtsed arvestuse põhimõtted, mis põhinevad teaduslikult põhjendatud andmetel. Kõik seda küsimust puudutavad tulevased otsused peaks täiel määral arvestama maksukoormust, mida maanteeveo-ettevõtjad juba kannavad, kaasa arvatud sõidukimaksud ja kütuseaktsiisid. (Official Journal of the European Communities, 1999)

2.2 Teistes Balti riikides kasutusel olevad teemaksu kogumissüsteemid

Teede maks on Euroopa Liidus soovituslik ning Eesti ei ole seetõttu teede maksu veel kehtestanud. Küll aga tuleb tee kasutamise eest maksta naaberriikides Lätis ja Leedus.

Lätis kehtestati teemaks 1.juulil 2014. Maksu eesmärgiks on keskkonnasõbralikumate sõidukite propageerimine ning teehoolduse ja riigimaanteed võrgustiku arenemise jaoks kasutatava tulu teenimine.

Maks põhineb Euroopa Liidu ja Nõukogu direktiivil 1999/62/EÜ ja selle muudatustel 2006/38/EÜ ja 2011/76/EÜ ning sätestab raskeveokite maksustamise teatud seadusega kindlaks määratud teede kasutamise eest, mis on välja toodud joonisel 4. (The Law on road user charge, 2013)

Teemaksu tuleb maksta järgnevatel põhimaanteedel liikumise eest:

1. A1 Riga (Baltezers)-Estonian border (Ainaži) (105 km)
 2. A2 Riga-Sigulda-Estonian border (Veclaicene) (192 km)
 3. A3 Incukalns-Valmiera-Estonian border (Valka) (122 km)
 5. A5 Riga bypass (Salaspils-Babite) (50 km)
 6. A6 Riga-Daugavpils-Krāslava-Belarusian border (300 km)
 7. A7 Riga-Bauska-Lithuanian border (Grenctale) (85 km)
 8. A8 Riga-Jelgava-Lithuanian border (Meitene) (100 km)
 9. A9 Riga (Skulte) Liepaja (233 km)
 10. A10 Riga-Ventspils (187 km)
 11. A11 Liepaja-Lithuanian border (Rucava) (50 km)
 12. A12 Jekabpils-Rezekne: Ludza-Russian border (Terehovo) (162 km)
 13. A13 Russian border (Grebnevo)-Rezekne-Daugavpils-Lithuanian border (Medumi) (167 km)
 14. A14 Daugavpils bypass (Kalkuni-Tilti) (20 km)
- (The Law on road user charge, 2013)



Joonis 4: Maksustatud maanteed Lätis

Allikas (LV Vignette, 2013)

Maksu objektiks on kauba transportimiseks kasutatavad veokid mille registrimass ületab 3500 kg.

Lätis kehtiva teemaksu määra arvestamine toimub aja, maksimaalse lubatud täismassi, telgede arvu ja Euroopa emissiooni normide põhiselt. (ERAA, 2014). Tasu arvestatakse kas päevamäärana, nädala kaupa või kuu kaupa ning makse annab õiguse kasutada Läti peamiseid maanteed vastava aja jooksul maksedokumendile märgitud ajast. Lisaks on võimalik osta ka aastane kasutusõigus.

Lätis registreeritud veoautode emissioonitase on talletatud Läti liiklusregistri infobaasi, välismaal registreeritud autodele rakendatakse maks tehasenormide alusel. Juhul kui tehasenormid puuduvad ning Läti registris sarnaseid autosid ei ole, rakendatakse maksumäära, mis on kehtestatud EURO 0 määraga autodele. (The Law on road user charge, 2013)

Tabel 2. Teemaks Lätis

Teemaksu määr registrimassiga 3501 kg kuni 12000 kg sõidukitele					
Emissioonitase		Maksumäär (Eurodes)			
		päev	nädal	kuu	aasta
EURO 0,I,II,III		8	20	40	484
EURO IV ja väiksema emisiooniga		8	20	40	400
Registrimassiga alates 12001 kg vastavalt telgede arvule					
Emissioonitase	Telgede arv	Maksumäär (eurodes)			
		päev	nädal	kuu	aasta
EURO 0, EURO I, EURO II	kuni 3 teljega	11	27	55	555
	min 4 teljega	11	46	92	925
EURO III	kuni 3 teljega	9	24	48	484
	min 4 teljega	11	40	80	804
EURO IV ja väiksema emisiooniga	kuni 3 teljega	8	21	43	427
	min 4 teljega	11	36	71	711

Allikas: (LV Vignette, 2013)

Maksu maksab sõiduki omanik, valdaja või mootorsõiduki juht. Maksu ei pea maksma siseministeeriumi ja haridusametuste haldusalasse kuuluvate ettevõtete sõidukite eest. Kaitseministeeriumi ja Riigi relvajõudude sõidukite eest. Ning samuti politsei sõidukite eest.

Läti teede kasutamise eest on võimalik tasuda elektrooniliselt www.lv vignette.eu lehel, sularahas või kaardiga “Maanteeohutuse direktoraadi” (“Road Traffic Safety Directorate”) kontortites ning Läti-Vene piiripunktides Terehovo ja Grebnevo olevas Merkurijs DL tollimaakleri kontoris. Lisaks eelnevatele variantidele on teenustasu eest võimalik maks tasuda ka peale riiki sissesõitu lähimas Statoil, Virši-A ning Lukoil tanklates. (LV Vignette, 2013)

Maksu haldavad kolm ametkonda Riiklik Maanteeohutuse direktoraat („Road Traffic Safety Directorate“), Läti maksuamet ning aktsiaselts Läti Riigi Teed (Latvian State Roads). Maksu täitmist kontrollib teedel Läti liikluspolitsei. Trahv ilma teemaksu maksmiseta sõitmise eest ehk vinjetti puudumise eest – 120 EUR. Trahv valesti makstud teemaksu eest (märgitud on vale emissiooni klass või vale telgede arv või vale marsruut) – 40 EUR. (Regulation No.272 of the Cabinet of Ministers, 2014)

Leedus kehtestati teekasutusmaks juba 1.juulil 2007 aastal. Lisaks veoautodele tuleb Leedus maksu tasuda ka üle 8 istujakohaga bussidel. Maksustatud teed on märgitud joonisel 5.

Leedus tuleb teekasutus tasu maksta järgnevate maanteede eest:

1. A1 Vilnius–Kaunas–Klaipėda (10,15–91,00 km; 102,93–303,74 km);

2. A2 Vilnius–Panevėžys (12,00–132,70 km);
3. A3 Vilnius–Minskas (6,65–32,91 km);
4. A4 Vilnius–Varėna–Gardinas (15,51–133,96 km);
5. A5 Kaunas–Marijampolė–Suvalkai (7,60–97,06 km);
6. A6 Kaunas–Zarasai–Daugpilis (6,02–185,40 km);
7. A7 Marijampolė–Kybartai–Kaliningradas (2,50–41,92 km);
8. A8 Panevėžys–Aristava–Sitkūnai (7,50–87,86 km);
9. A9 Panevėžys–Šiauliai (5,00–75,14 km);
10. A10 Panevėžys–Pasvalys–Ryga (4,57–66,10 km);
11. A11 Šiauliai–Palanga (2,65–146,41 km);
12. A12 Ryga–Šiauliai–Tauragė–Kaliningradas (0–49,70 km; 59,43–185,96 km);
13. A13 Klaipėda–Liepoja (11,00–24,77 km; 26,75–45,15 km);
14. A14 Vilnius–Utena (10,66–95,60 km);
15. A15 Vilnius–Lyda (10,66–49,28 km);
16. A16 Vilnius–Prienai–Marijampolė (15,55–135,48 km);
17. A17 Panevėžio aplinkkelis (0–22,28 km);
18. A18 Šiaulių aplinkkelis (0–17,08 km). (Lithuanian Road Administration, 2015)



Joonis 5 Leedus maksustatud teed

Allikas(Lithuanian Road Administration, 2015)

Maksu arvestamine toimub aja, maksimaalse lubatud täismassi ja Euroopa emissiooninormide kategooria põhiselt, kuna lisaks kaubatranspordile maksustatakse Leedus ka reisijate transpordi vahendid, siis arvestatakse maksumäära arvestamisel ka istekohtade arvu.

Tabel 3 Leedus sõidukitele kehtivad maksumäärad.

Sõiduk			Maksumäär eurodes						
			Aasta		Kuu		Nädal		Päev
			EURO IV ja väiksem saaste	EURO 0, I, II, III	EURO IV ja väiksem saaste	EURO 0, I, II, III	EURO IV ja väiksem saaste	EURO 0, I, II, III	
Bussid	M2	8 reisijatekohta, 1 juhikoht, täismass max 5t	304		28		14		6
	M3 A B	8-22 reisijatekohta, 1 juhikoht, täismass üle 5t	550		52		26		11
	M3 I-III	Juhile lisaks veel üle 22 reisijatekohta	753		75		37		11
Kaubaveokid	N1	täismass max 3,5 t (k.a)	304		28		14		6
	N2	täismass 3,5 - 12 t (k.a)	550	753	52	75	26	37	11
	N3	täismass ületab 12 t	753	1071	75	107	37	52	11

Allikas: (Leedu teekasutustasud....., 2005)

Teemaksu tasumine toimub vinjetti süsteemi alusel. Vinjett on auto esiklaasile kleebitav märk, kus peal on kirjas maksu tasumise kuupäev, kehtivusaeg, sõidukikategooria, vastavale kategooriale omane logo ja sõiduki registreerimisnumber. Märk koosneb põhiosast ja ära rebitavast kontrollkupongist. Joonisel 6 näide kuuvinjettist. Vinjetti põhiosa peab oleme kinnitatud nõuetekohaselt sõiduki tuuleklaasile. Vinjett on kehtiv ainult juhul kui see on nõuetekohaselt täidetud ja paigaldatud ning olemas on ka kontrollkupong. Vinjetti korrektse täitmise eest vastutab sõiduki omanik või vastutav kasutaja. Vinjette on nelja erineva kujundusega, vastavalt siis tee kasutamise ajale päeva-, nädala-, kuu- ja aastavinjett. (Lithuanian Road Administration, 2015)



Joonis 6 Kuuvinjett

Allikas (Lithuanian Road Administration, 2015)

Maksu on kohustatud maksma sõiduki omanik või selle vastutav kasutaja.

Maksu on võimalik tasuta bensiinjaamades ning teistes spetsiaalselt märgistatud kohtades (vt joonis 7), enne maksustatud teedele sisenemist, kasutades sularaha, deebetkaarti või mistahes muud seadusejärgset maksevahendit. Maksu tasumise eest väljastatakse eelpool näidatud vinjett, mis tuleb nõuetekohaselt täita ja paigaldada.



Joonis 7 Vinjetti müügikohta tähistav märk.

Allikas (Lithuanian Road Administration, 2015)

Teemaksu kogumist reguleerib teede- ja sideministri haldusalasse kuuluv Leedu Maanteeamet. Maksu kogumisega ja järelevalve eest vastutab Riiklik Maksuinspeksioon. Maksu tasumist teedel kontrollib Leedu politsei ja trahvid teemaksu mitte maksmis või kehtetu vinjettiga sõitmise eest ulatuvad 753 euron. (Leedu teekasutustasud....., 2005)

3. EESTI TINGIMUSTELE VASTAV TEEMAKSU MUDEL JA SELLE TEOREETILINE ANALÜÜS

Transport on Eesti jaoks oluline teenussektor, meie geograafilise asukoha tõttu ida ja lääne piiril, läbib Eestit igapäevaselt suurel hulgal rahvusvahelist transiiti. Mitmeid raskeveokeid kasutavad kaubafirmad on viimastel aastatel tundnud ühe enam muret, et Eesti ettevõtted on pandud ebavõrdsesse olukorda võrreldes teiste riikide ettevõtetega, sest Eestis kehtiv raskeveokimaks rakendub vaid Eesti liiklusregistris registreeritud veokitele ning seetõttu jääb Eestil hulga maksuraha, mida oleks võimalik suunata taristu olukorra parandamisesse, kogumata. (Ivask, 2014)

Alates 1.jaanuarist 2004 on Eestis kehtiv Raskeveokimaksu seadus. Raskeveokimaksu välja töötamisel on juhitud eelpool käsitletud Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivist 1999/62/EÜ ning selle muudatustest, mis sätestavad raskeveokite maksustamise korra teatud infrastruktuuride kasutamisel. Direktiivi eesmärk on transpordiettevõtjate vahelise konkurentsi moonutuse kõrvaldamine liikmesriikides.

Hetkel kehtiva Raskeveokimaksu objektiks on veoste vedamiseks ettenähtud 12-tonnise või suurema registri- või täismassiga veoautod ning veoautost ja ühest või enamast haagisest koostatud 12-tonnise või suurema registri- või täismassiga autorongid. Maksu määr arvestatakse lähtuvalt telgede arvust, vedrustuse tüübist ja veoki massist ning maksustamisel lähtutakse Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivis 2006/38/EL olevatest miinimumnõuetest. Maksu arvestatakse kvartali kaupa. Raskeveoki maksumäärad jäävad veokite puhul vahemiku 7,9 – 134,30 eurot ning autorongide puhul 3,5 – 232 eurot, täpsemad maksumäärad on välja toodud Lisas 1.(Raskeveokimaksu seadus)

Raskeveokimaksu maksavad Eestis ajutiselt või alaliselt elavad füüsilised isikud, Eestis registreeritud juriidilised isikud ning riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutused. (Raskeveokimaksu seadus) Üldjuhul tekib maksukohustus veoki omanikul, kuid kui raskeveok on antud näiteks liisingulepingu alusel teise isiku kasutusse, siis maksab tasu veoki tegelik

kasutaja. Kui Eestis registreeritud veoki omanik on välismaa isik või asutus, siis maksab maksu isik, kes on Eesti liiklusregistrisse kantud veoki valdajana. (Lehis, 2012)

Formaalselt on tegemist omandilt võetava maksuga, kuid sisuliselt võetakse auto kasutajatelt tasu siiski maanteed kasutamise eest. Maksustatakse kõiki veoste vedamiseks ettenähtud raskeveokeid, sealhulgas ka sihtotstarbelisi veokeid nagu prügiautod, liivapuisturid, betooniveokid vms. Maksuvabaks on jäätud vaid sellised sihtotstarbelised sõidukid, millised ei ole ette nähtud veoste vedamiseks nagu näiteks tõstukid, kraanad ja puurmasinad. Registrist kustutatud veokilt raskeveokimaksu maksta ei pea. (Lehis, 2012)

Samuti on raskeveokimaksust vabastatud Kaitseliidu, Politsei ja Piirivalveameti ning päästetöödel kasutatavad raskeveokid. (Raskeveokimaksu seadus)

Raskeveokimaks laekub riigieelarvesse ning ei ole sihtotstarbeline maks, mis tähendab maksust laekuvaid tulusid ei kasutata otseselt avalike teede ehituses ja hoolduses. 2014 laekus raskeveokimaksu näol riigieelarvesse ligikaudu 4,3 miljonit eurot. (Statistikaamet, 2015)

Paraku aga ei arvesta hetkel kehtiv raskeveokimaks paljusid Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivis sätestatud nõudeid ning vastab direktiivile ainult osaliselt. Direktiiv sätestab, et tee-ja kasutusmaksud ei tohi olla vedaja riikkondsuse, vedaja asukohaliikmesriigi või kolmanda riigi ega veo lähtekoha või sihtkoha tõttu otseselt ega kaudselt diskrimineerivad. Hetkel on seadusega maksu objektideks ainult Eestis registreeritud raskeveokid. Seega on Eesti kaubavedajad pandud teistega võrreldes ebavõrdsesse olukorda, kus Eestis makstakse iga-aastast automaksu ja teistes riikides teede kasutamise eest kasutustasu, teiste riikide vedajad maksavad küll koduriigis automaksu, aga Eestis kasutustasu ei maksa.

Teiseks ei sõltu praegu kehtiva maksu suurus infrastruktuuri kasutamise intensiivsusest. Vastavalt direktiivile tuleks kasutusmaksu maksta üksnes vastavalt sellele, kui palju konkreetne sõiduk maanteed tegelikult kasutab. Vedajad, kes kasutavad infrastruktuuri vähem, peaksid maksta ka vähem. Sellega välditaks vedajate diskrimineerimist, mis moonutab ausat konkurentsi. Hetkel kehtiv seadus aga maksustab kõiki vedajaid iga-aastase maksuga. (Lehis, Maksuõigus, 2012)

Samuti ei võeta maksumäära arvutamisel arvesse kõiki keskkonda mõjutavaid aspekte, mis väljendaks sõidukite tegelikust teekasutusest tulenevale amortisatsioonile ja keskkonnasaastele, eelkõige sõiduki heitgaasikategooriat, tehnilisi näitajaid ja teedele tekitatavat kahju. Maksustatakse alates 12 tonnise registrimassiga veokeid, kuid keskkonda mõjutavad ka veokid, mille mass on väiksem.

Direktiiv sätestab, et maksusüsteemi oluline osa peaks olema kasutaja võimalus teha otsuseid, mis mõjutavad talle langeva kohustuse suurust, valides kõige vähem saastava sõiduki ja väiksema liiklustihedusega ajavahemiku või marsruudi. See tähendaks seda, et maksu kehtestamisel tuleks kindlasti arvesse võtta EURO norme heitgaaside emissiooni osas ning väiksemat kahju tekitava sõiduki kasutamise eest peaks maksu küsima vähem.

Eelpool kirjeldatud nõuetele vastav tasakaalustatud transpordipoliitika peaks direktiivi punkti 5 kohaselt lahendama kasvavat liiklusmahtu, ummikute teket, müra ja saastamist ning ergutama keskkonnasõbralike transpordivahendite kasutamist ning sotsiaal- ja keskkonnakulude täiel määral arvesse võtmist. (Official Journal of the European Communities, 2006)

Lisaks vasturääkivustele Euroopa Liidu normidega, võib raskeveokimaksu puhul välja tuua ka tõsiasja, et raskeveoki maks on maksumaksja jaoks väga segane. Tulenevalt raskeveoki seadusest, peab sõiduki omanik teadma maksustamise korda, oskama arvutada maksukohustust ja pidama meeles, mis kuupäevaks ja kui palju ta peab maksma. Sellest tulenevalt on aga tekkinud olukord, kus haagisega sõidu eest maksu deklareerib ja maksab vaid 45 protsenti sadulveokitest, ülejäänud 55 protsenti sõitsid maanteel justkui ilma haagiseta. Tegelik olukord teedel näitab aga vastupidist, mistõttu on Maksu- ja tolliamet koostöös autovedajate erialaliitude, politsei- ja piirivalveameti, ministeriumide ja maanteeametiga võtnud raskeveokimaksu tasumise suurema tähelepanu alla. (Maksu- ja Tolliamet, 2015)

Lähtuvalt praegu kehtiva süsteemi puudujääkidest, oleks autori arvates Eesti riigil mõistlik kaaluda raskeveokimaksu ümber reguleerimist nii, et raskeveokimaksu näol oleks tegemist tee kasutuse eest võetava tasuga. Eesti õiguskorras saaks teekasutusmaks olla, kas praeguse parkimistasu sarnane avalik-õiguslik tasu või siis naaberriikidele sarnaselt sihtotstarbeline maks, millest laekuvat raha kasutatakse vastava infrastruktuuri käitamiseks ning keskkonnakaitseks. (Lehis, 2012)

Vastavalt põhimäärusele korraldab suuremate maantee läbisõitude hindamiseks Maanteeamet riigimaantee liiklusloendust. Loendusandmeid kasutatakse teede projekteerimisel, ehitus-, remondi- ja korrashoiutööde planeerimisel, eelarveraha jaotamisel ja mitmesuguste normatiivdokumentide rakendamisel. Nii oleks mõistlik kasutada neid andmeid ka teemaksu kehtestamisel.

Andmeid sõidukite arvu, klassifikatsiooni ja kasvu kohta kogutakse nii statsionaarsete kui teisaldatavate liiklusloenduritega. Üks loendustsükkel kestab neli aastat, mille jooksul

loendatakse lühiajaliselt liiklust kõigil riigimaanteedel homogeenne liiklussagedusega teelõikudel. Statsionaarsed loenduspunktid loendavad liiklust ööpäeva- ja aastaringelt.

Lähtuvalt Maanteeameti poolt avalikustatud andmetest on suurima liiklustihedusega põhimaanteed, mis ühendavad Eesti suuremaid linnu. Sarnaselt naaberriikide teemaksusüsteemidele, võtame vaatluse alla vaid üle 12m pikkuste sõidukite liiklustiheduse Eesti põhimaanteedel, eeldades, et enamik üle 12 m pikkustest sõidukitest on kaupade veoks kasutatavad veoautod ja nende haagised ning jättes välja asjaolu, et tegemist võib olla ka suuremate bussidega.

Üle 12 meetri pikkuseid sõidukeid liigub ööpäevas enim Tallinna ringteel, see on tõenäoliselt tingitud asjaolust, et raskeveokitel on Tallinna kesklinna sisenemine keelatud, mistõttu kasutakse Tallinna ringteed, mis ühendab Tallinnast välja suunduvaid põhimaanteesid. Tallinna ringtee keskmine liiklussagedus on 1360 üle 12 m pikkust sõidukit ühes ööpäevas. Kahjuks ei lähtu andmetest, palju nendest sõidukitest läbib loenduspunkte päeva jooksul korduvalt.

Lisaks Tallinna ringteele on suure liiklussagedusega Eesti peamisi linnu ühendavad maanteed. Tallinn-Pärnu maantee keskmine liiklussagedus on 1254 üle 12 m pikkust sõidukit ööpäevas. Tallinn-Tartu maanteel 909 sõidukit ning sama maantee Tartu-Võru lõigul 273 ja Võru-Luhamaa lõigul 162 sõidukit ööpäevas. Tallinn-Paldiski maanteed läbib igapäevaselt keskmiselt 545 ja Tallinn- Narva maanteed 670 üle 12 m pikkust sõidukit. Lisaks on keskmisest suurema liiklustihedusega Jõhvi-Tartu-Valga maantee, mille esimest lõiku läbib ööpäevas keskmisel 190 pikka sõidukit ja teist lõiku 291. (Maanteeamet, 2014)

Lähtuvalt eelpool toodud andmetest on autori seisukoht, et Eestis võiks kehtestada teemaksu järgnevatel maanteelõikudel.

- 1 – Tallinna–Narva maantee (E20) (212,3 km)
- 2 – Tallinna–Tartu–Võru–Luhamaa maantee (E263) (288,5 km)
- 3 – Jõhvi–Tartu–Valga maantee (E264) (219,3 km)
- 4 – Tallinna–Pärnu–Ikla maantee (E67) (192,7 km)
- 5 – Tallinna–Paldiski maantee (47,2 km)
- 6 – Tallinna ringtee (38,4 km) (Maanteeamet, 2005)



Joonis 8 Eesti põhimaanteed

Allikas (Wikipedia, 2015)

Teemaksu objektiks võiksid olla kaubaveoks kasutatavad sõidukid registrimassiga üle 3500 kg. Maksumäära arvestamisel tuleks arvesse võtta aega, lubatud täismassi, telgede arvu ja Euroopa Liidu norme heitgaaside emissiooni kohta. Tasu tuleks arvestada päeva, nädala, kuu või aasta kaupa.

Lähtuvalt lähiriikides kehtivatest normidest ning praegu kehtivast raskeveokimaksust on autor välja arvanud optimaalsed maksumäärad, mida võiks Eesti peamiste maanteed kasutamise eest küsida. Maksumäärade arvestamisel lähtuti maksustamise üldpõhimõttest, et liiga kõrged maksumäärad võivad kaasa tuua maksudest kõrvalehoidmise, kasutades liiklemiseks alternatiivseid maksuvabasid teid.

Maksumäärade arvestamisel kasutas autor keskmise kilomeetrihinna meetodit. Kõigepealt arvatati kokku mitu kilomeetrit on Lätis ja Leedus maksustatud teid. Lätis on lähtuvalt eelpooltoodud andmetest maksustatud 1773 km ning Leedus 1882,19 km. Seejärel

arvutati vastavalt erinevatele maksumääradele igale ajaperioodile vastav kilomeetrihind mõlemas riigis. Maksumäära arvestamisel võeti arvesse ka erinevad EURO kategooriad ning suurema massiga veoste puhul ka telgede arv.

Täismassiga 3500 – 12000 kilogrammi EURO 0-III klassi kuuluvate sõidukite kilomeetri hind päevase maksu puhul tuli arvutuste kohaselt Lätis 0,0045€ ning Leedus 0,06€. Nädalane maks Lätis 0,0112€ ning Leedus 0,02€. Kuupõhiselt arvestades tuli kilomeetri hinnaks Lätis 0,023€ ning Leedus 0,04€ ja aastane vastavalt 0,27€ ning 0,4€. EURO IV ja kõrgemasse klassi kuuluvate samasse massi jäävate sõidukite kilomeetrihind on mõlemas riigis madalam. Lätis erineb see küll ainult aastamaksu näol, kus madalama emisioonitasemega sõidukite kilomeetrihind aastase maksu puhul on 0,23€, Leedus samal perioodil 0,29€. Leedus kehtivad madalamad hinnad ka lühemate perioodide arvestuses, nii on kuumaksu kilomeetrihind 0,028 ja nädalane 0,014. Päevamäär on sama, olenemata sõiduki EURO klassist.

Üle 12000 kilogrammiste sõidukite maksumäära arvutamine oli aga mõne võrra keerulisem. Leedus sõidukite maksustamisel telgede arvu ei arvestata, kuid Lätis arvestatakse. Kuna Eestis on siiani kehtinud samuti maksu arvestamine lähtuvalt sõiduki telgede arvust, siis otsustas autor ka uute maksumäärade arvestamisel sellest lähtuda. Nii arvutati eelpool toodud valemi kohaselt välja ka suurema registrimassiga sõidukite keskmine kilomeetri hind mõlemas riigis vastavalt ajaperioodile.

Päevane maksumäär jällegi emisioonitasemest ega telgede arvust ei sõltunud. Nii selgus arvutuste kohaselt, et üle 12 kaaluvate raskeveokite päevamäära alusel arvestatud kilomeetrihind Lätis ja Leedus on ligikaudu võrdne 0,006€. EURO 0-III klassi kuuluvate sõidukite nädalapõhine kilomeetrihind Leedus on 0,03€ ning Lätis vastavalt kuni 3 teljega veokitele ja alates 4 teljega veokitest 0,014€ ja 0,024€. Kilomeetrihind kuu määra põhised Leedus 0,06€ ning Lätis 0,03€ ning 0,049€. Aastapõhine Leedus 0,57€ ja Lätis vastavalt 0,29€ ning 0,48€.

Kinnitades maksu eesmärki, milleks on keskkonnasõbralikumate sõidukite propageerimine on ka üle 12t registrimassi puhul madalama heitgaasi emisiooniga veokid alates EURO IV klassist mõlemas riigis madalamalt maksustatud. Nädalane kilomeetrihind Leedus 0,02€, kuu 0,04€ ja aasta 0,4€/km. Lätis lähtuvalt telgede arvust nädalane määr kuni 3-teljega veokitel 0,024€/km ja alates neljast teljest 0,02€/km. Kuumäär vastavalt 0,024€/km ja 0,04 €/km ning aastane 0,24€/km ja 0,4€/km

Võttes mõlemas riigis kehtivatest kilomeetriadest aritmeetiline keskmine, arvutas autor välja optimaalse kilomeetrihinna Eesti teede maksustamiseks. Arvutustest selgus, et aastase maksumäära puhul EURO 0-III klassi kuuluvate 3500 – 12000 kg sõidukite puhul tuleks kilomeetriadaks 0,34€, kuumaar 0,32€/km, nädalamäär 0,16€/km ning päevamäär 0,052€/km. EURO IV ja madalama emisioonimääraga sõidukite päevane kilomeetrihind oleks sama, mis madalama kategooria sõidukitel. Nädalamäär 0,13€/km, kuumaar 0,026€/km ning aastane 0,26 €/km.

Üle 12t sõidukite puhul arvestati ka telgede arvu, nii kujunes suurema emisiooninormiga sõidukitele Eesti tingimustesse sobivaks kilomeetriadaks aastase määra puhul kuni 3-teljelistele sõidukitele 0,43 €/km ja üle 4-teljega sõidukitele 0,52 €/km. Kuumaar 0,045 €/km ning 0,055 €/km. Nädalamääraks vastavalt 0,021€/km ning 0,026 €/km.

Madalama emisiooninormiga sõidukite määrad tulid madalamad ning aasta puhul 3-teljelistele kilomeetrihind 0,32€/km ning alates 4-teljest 0,4€/km, kuus 0,032€/km ja 0,04€/km, nädalas 0,016€/km ning 0,02€/km. Päevane maksumäär sõltumata telgede arvust ning EURO klassist oleks 0,006€/km.

Lähtuvalt eelpooltoodud ettepanekust maksustada Eesti peamised põhimaanteed, mis ühendavad Eesti suuremaid linnu ning pealinna piirialadega, arvutas autor maksustavate teede eeldatavaks kogupikkuseks 998,4 km. Tulenevalt leitud kilomeetriadest, koostas töö autor tabeli (vt Tabel 4), kus on välja toodud teoreetilised maksumäärad, mida võiks Eesti teede maksustamisel rakendada.

Tabel 4 Teoreetilised teemaksu määrad Eestile

Teemaksu määr registrimassiga 3501 kg kuni 12000 kg sõidukitele					
Emisioonitase		Maksumäär (Eurodes)			
		päev	nädal	kuu	aasta
EURO 0,I,II,III		5	16	32	340
EURO IV ja väiksema emisiooniga		5	13	26	260
Registrimassiga alates 12001 kg ning alates 3 teljega sõidukid					
Emisioonitase	Telgede arv	Maksumäär (eurodes)			
		päev	nädal	kuu	aasta
EURO 0 - III	kuni 3 teljega	6	21	45	430
	min 4 teljega	6	26	55	520
EURO IV ja väiksema emisiooniga	kuni 3 teljega	6	16	32	320
	min 4 teljega	6	20	40	400

Allikas: autori koostatud

Kindlasti ei ole keskmiste alusel maksumäärade arvutamine kõige õiglasem variant, kuid piiratud andmete tingimustes oli tegu kõige optimaalsema süsteemiga. Võrreldes hetkel kehtivate raskeveoki maksumääradega, on mudelis toodud maksumäärad enamjaolt kõrgemad. Erinevused tulenevad asjaolust, et autori poolt välja toodud mudelis on arvestatud ainult kahte massil põhinevat erisust 3,5-12t (k.a) ning üle 12 t registrimaasiga sõidukid. Praegu kehtivas raskeveokimaksusüsteemis on massil põhinevaid erisusi aga kohati lausa üheksa. Väiksema registrimaasiga sõidukite juhtide jaoks oleks välja pakutud süsteem seega kahjulik, sest aastane maksumäär, mis tuleks teede kasutamise eest välja käia, võib kohati olla ligi kümme korda praegusest suurem. Samas suurema registrimassiga sõidukite jaoks võib võit ulatuda sadadesse eurodesse.

Teemaksu puhul on tähis aspekt, et maksustatud tee kõrval peab olema ka alternatiiv trass, mis oleks tasuta. Tallinn-Tartu suunal oleks põhimaantee kõrval tasuta alternatiiviks Piibe maantee. Samas on maksu kehtestamise eelduseks see, et alternatiivne võimalus oleks juhi seisukohast ebamugavam ning juht oleks kiire ja turvalise sõidu eest ka maksma. Vastasel juhul kanduks transport kõrval maanteedele ning teede maksustamisel puuduks igasugune kasutegur. (Adamson, 2015)

Teemaksu kogumine võiks toimuda teistele Balti riikidele sarnaselt eurovinjetti süsteemi alusel. Maanteedollide ehitamine ja tõkkepuude kasutamine ei tasuks ennast Eesti tingimustes tõenäoliselt ära. Ka Leedule auto esiklaasile kinnitatava klepsu kujul tooks endaga kaasa suuremaid halduskulusid klepsude trükkimise ja uuendamise näol. Kõige mõistlikum oleks rajada virtuaalne andmebaas, kuhu kõik maksumaksjad koondatakse. Vinjetti ostmise oleks Eestisse sisenedes (seadusega määratud) viivitamatu kohustus. Vinjett tuleks soetada vastavalt veoki täismassile, telgede arvule, EURO normile ja transiidi kestusele osta piiripunktist või interneti teel. Nimekiri teehüvitist tasunud veokite kohta oleks elektrooniline, mida politsei tänast tehnilist varustatust arvestades saaksid nende patrullid väga hõlpsasti jälgida. (Langebraun, 2014)

Maksude arvestamise, kogumise, tasumise kontrolli ja maksuvõlgade sissenõudmisega tegeleb Eestis Maksu- ja Tolliamet. (Maksu- ja Tolliamet, 2015) Ka kehtestatava teemaksu haldamine võiks olla Maksuameti kohustus.

Eestis registreeritud sõidukitele tuleks rajada sarnaselt liikluskindlustuse kehtivusele süsteem, kus vinjetti kehtivusaja lõppemisel tuleb meeldetuletuseks e-postiga kiri ning maksu saaks tasuda elektrooniliselt.

Maksu tasumist teedel hakkaks kontrollima liikluspolitsei pisteliste kontrollidega. Kuna vinjetti olemasolu saab kontrollida autonumbri kaudu andmebaasist, ei tohiks see politseile olulist lisakoormust tuua. Vinjetti puudumise eest tuleks määrata trahv.

Maanteeameti andmetel on märtsi lõpu seisuga Eestis arvel 98065 veoautot. Neist 36504 registrimassiga alla 3500 kg, 20535 sõidukit registrimassiga 3501 – 12000 kg (k.a) ning 41026 massiga üle 12000 kilogrammi. (Maanteeamet, 2015)

Tuginedes 2014 a. Statistikaameti registreeritud piiriületuse andmetele läbib Eestit igapäevaselt ligikaudu 338 veokit. Samas võime tuginedes 2013. aasta Statistikaameti andmetele, riigisisese ja rahvusvahelise kaubaveo kohta Eesti maanteedel, eeldada, et kuna kõiki riiki läbivaid sõidukeid ei registreerita, on see arv kordades suurem. 2013 a. liikus Eesti teedel 25545000 tonni riigisiseseelt veetavat kaupa ning läbi Eesti transporditi rahvusvahelist vedudel kaupa 5537000 tonni. Eeldades, et tegemist on keskmiselt 12 tonnise kandevõimega veokitega, võime teha umbkaudse järelduse, et 2013 a. läbis Eestit 1264 teistes riikides registreeritud veokit päevas. (Statistikaamet, 2014)

Kui kõik läbivad sõidukid maksaksid Eesti riigile teede kasutamise eest päevanormi ning kõikide arvel olevate sõidukite eest makstaks aastast määra, siis tulenevalt mudelis pakutud maksumääradest võime eeldada, et teiste riikide veokid maksaksid Eesti riigile teemaksu näol iga-aastaselt ligikaudu 2,8 miljonit eurot ning kohalikud sõidukid keskmise tasu alusel arvestades ligikaudu 23 miljonit eurot. Seega võime eeldada, et teekasutustasu võiks Eestile sisse tuua praeguse 4,3 miljoni asemel 26 miljonit eurot. Kahjuks käesolevate andmete põhjal, aga suurem osa siiski kohalike sõidukitelt.

Maksu kehtestamisel võibki takistuseks saada eelkõige maksukoormuse tõus ja konkurentsivõime vähenemine kohalike ettevõtete jaoks. Eesti kui väikeriigi jaoks võivad kulutused teepikkusel põhineva tasusüsteemi loomisel osutada koormavamaks võrreldes suuremate riikidega. Pole kindel, kas maksustamisest saadavad tulud katavad administreerimise kulusid. (Eesti Maksumaksjate Liit, 2005)

Euro-vinjetti kasutamine on otstarbekas eeskätt kõrge asustustihedusega riikides. Läbitud teepikkuse põhjal arvestatava maksustamise süsteemi ülesehitamise ja käigus hoidmise kulud on väga suured. Ajapõhine vinjett (maksustamise aluseks on näiteks päev, kuu, aasta) on tõenäoliselt kõige vähem kulukas, kuid siiski kallis, tuleb luua mehhanism, mis võimaldaks tasuda tee kasutuse eest ning keegi peab teostama ka järelevalvet. (Eesti Maksumaksjate Liit, 2005)

Enne sellisel kujul teemaksu kehtestamist on vaja veel lisaks hinnata euro-vinjetil põhineva teemaksuga kaasnevaid kulusi ja mõjusid. Uurida tuleb raskeveokite keskkonnamõju (saastamine, müra, mõju teedele jne).

Samuti tuleb hinnata, kuivõrd raskeveokid on koormavamad teedele just oma massi tõttu (üle 12 tonniste veoautode liiklusele ehitatav infrastruktuur on kulukam) ja kuivõrd on keskkonnamõjud seotud heitgaaside õhupaiskamisega.

Lisaks tuleb uurida, milline on rahvusvahelisest aspektist lähtuvalt mõju transpordisektorile ning kas maksumäärade tõstmine avaldab mõju selle sektori konkurentsivõimele.

Eesti puhul tuleb hinnata seda, kas nn teemaksust saadav tulu ja maksu tõhusus keskkonnaaspektist on suurem kui praegusel viisil maksustamise jätkamise korral. Samuti korjata täpsemad andmed selle kohta, kui suur on Eestis läbivate rahvusvaheliste vedude osakaal maanteel võrdluses kohalike vedudega ning milline on nendest tulenev koormus keskkonnale ja infrastruktuurikuludele.

Tuginedes ökoloogilise maksureformi lähtealustele peavad maksumäärad andma selge signaali, et soodsam on omada keskkonda vähem koormavat sõidukit. (Ökoloogilise maksureformi lähtealused)

KOKKUVÕTE

Eesti maanteevõrk on suhteliselt tihe, kuid teeühenduse kvaliteet on suures osas mitterahuldav. Töö probleemiks oli asjaolu, et vajalik summa teede infrastruktuuri rahastamise suurendamiseks eelarves puudub, kuid kohaliku maksumaksja koormus on kütuseaktsiisi näol juba liialt suur. Samuti on ebavõrdses olukorras Eesti kaubavedajad, kes maksavad Eestis iga-aastast raskeveokimaksu ja teistes riikides veel teekasutustasu, kuid teiste riikide veokid, mis Eestist läbi sõidavad, Eesti taristu korrashoidu raha panustama ei pea.

Töö eesmärgiks oli naaberriikide eeskujul välja töötada teoreetiline mudel, kuidas oleks mõistlik maksustada Eesti teedel liikuvaid teiste riikide sõidukeid, seeläbi suurendades riigieelarvesse laekuvat tulu teede rahastuseks.

Eesmärk oli saavutatud ja mudel pakutud – autor jõudis järelduseni, et kõige efektiivsemalt võiks teemaksu koguda sarnaselt Lätile eurovinjetti süsteemi alusel, mis baseerub võrgus olevas andmebaasis. Kõik maksu maksjad kantakse andmebaasi ja vajadusel on kontrollorganitel nimekirjale kiire ja lihtne ligipääs. Autori poolt pakutud süsteem on tema arvates väga paindlik ja tekitab minimaalseid kulusid nii riigile kui ka ühiskonnale.

Töö eesmärgi saavutamiseks püstitatud uurimisülessanded täideti. Töö annab põhjaliku ülevaate Eesti transpordipoliitikast ja hetkel kehtivast teehoiu rahastamisest ning sellega seotud probleemidest. Töös selgitatakse teemaksu mõistet ning antakse ülevaade Euroopa Liidu selle teemalistest direktiividest.

Töös analüüsitakse põhjalikult Lätis ja Leedus kehtivaid teemaksusüsteeme. Samuti analüüsitakse praegu kehtiva raskeveokimaksu kitsaskohti. Arvutatakse välja keskmised kilomeetrihinnad tuginedes maksustatud maanteede kogupikkusele ning autor pakub kogutud info põhjal välja Eesti tingimustesse sobivad maksumäärad.

Tulenevalt maksu hõlmavatest paljudest aspektidest nagu alternatiivsed teed ja vähesed andmed Eestit läbivate teiste riikide kaubaautode kohta oli autoril keeruline arvestada, kui palju täpselt võib teepikkusel põhinev teemaksusüsteemi loomine Eesti riigile tulu tuua. Kuid

lähtuvalt registreeritud piiriületuste andmetest arvutas autor välja, et tulu on tõenäoliselt suurem kui praegune raskeveokimaksu laekumine.

Seda, palju antud mudeli rakendamine ja administreerimine Eestile maksma võiks minna, peaksid kinnitama täiendavad uuringud. Enne maksu kehtestamist tuleks veel autori seisukohalt kindlasti hinnata, kui palju on täpselt Eestit läbivaid teiste riikide veokeid ning milline on rahvusvahelisest aspektist lähtuvalt maksu kehtestamise mõju transpordisektorile ning kas maksumäärade tõstmine avaldab mõju selle sektori konkurentsivõimele.

Autor leiab aga siiski, et tulenevalt tõsiasjast, et maailm liigub üha enam alternatiivsemate kütuste ja elektriautode poole, mille tulemusel kütuseaktsiisidest laekuvad summad üha vähenevad ning Euroopa Liidult saadavate toetuste maht samuti lähiaastatel väheneb, siis teemaksu kehtestamise mudelis välja toodud kujul või mõnel alternatiivsel meetodil on lähiaastatel Eesti jaoks vältimatu samm.

VIIDATUD ALLIKAD

Adamson, A. (2015). Kvaliteetsemate maanteedega kaasneb tulevikus ka teemaks. Terevisioon. ETV. 24. märts 2015 Intervjueerija Katrin Viirpalu

Cabinet of Ministers. Regulation No.272: Procedure of paying, collection and administration of the road user charge. 26. mai 2014 a.
https://www.lv vignette.eu/documents/autocelu_nodevas_kartiba_EN.pdf (15.05.2015)

Eesti Maksumaksjate Liit. (2005). Valitsuse kavad autotranspordi maksustamise osas. - *Maksumaksja nr 8*. August 2005.

Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsatsioon (ERAA). Läti teemaks kehtestatakse 1.juulist 2014: <http://www.eraa.ee/?op=news&id=1819> (12.05.2015)

European Automobile Manufacturers Association (ECAA). Euro Standards: <http://www.acea.be/industry-topics/tag/category/euro-standards> (19.05.2015)

Ivask, P. (2014). Veofirmad: Eestis peab olema teemaks - *Äripäev* 8. juuli, lk 9

KELIŲ NAUDOTOJO MOKESČIO DYDŽIŲ IR ŠIO MOKESČIO MOKĖJIMO, ADMINISTRAVIMO IR PRIEŽIŪROS TVARKOS APRAŠAS *Leedu teekasutustasud, nende suurus ja maksu tasumise, haldamise ja järelvalve kord*. LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ (*Leedu Vabariigi Valitsus*) 25. aprill 2005. a.

Langebraun, M. Rail Baltic võiks rekkad ja kaubaveo viia maanteedelt rööbastele: <http://www.delfi.ee/news/paevauudised/arvamus/mihkel-langebraun-rail-baltic-voiks-rekkad-ja-kaubaveo-viia-maanteedelt-roobastele?id=67781427> (12.05.2015)

Lehis, L. (2007). Allikas: Aktsiiside olemusest, ajaloost ja põhimõtetest: <http://www.maksumaksjad.ee/modules/smartsection/item.php?itemid=588>

Lehis, L. (2012). Maksuõigus. 3. täiend tr. Tallinn: Juura.

Lithuanian Road Administration under the Ministry of transport and Communications. Main information of Road User Charge.

http://www.lra.lt/en.php/road_charges_and_tolls/user_charge_vignettes/8591 (20.05.2015)

LV Vignette. MOTORWAY USER CHARGE IN LATVIA. <https://www.lvvignette.eu/> (20.05.2015)

Maanteeamet. Maanteehoiu majanduslik taust: <http://www.mnt.ee/index.php?id=10802> (08.05.2015)

Maanteeamet. Riigimaanteede nimekiri ja riigimaanteede liigid. <http://www.mnt.ee/index.php?id=10801> (12.05.2015)

Maanteeamet. Maanteeameti strateegia aastateks 2013-2015. Tallinn 12. märts 2013. a.

Maanteeamet. Üle 12m pikkuste sõidukite liiklussagedus põhi- ja tugimaanteedel 2014 a. http://www.mnt.ee/public/Lisa14_AR2014_pohitugi.pdf (22.05.2015)

Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium. Transpordi arengukava aastateks 2014-2020. Tallinn 2013

Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium. Riigimaanteede teehoiukava aastateks 2014-2020 http://www.mnt.ee/.../2_Riigimaanteede_teehoiukava_aastateks_2014-2020.do... (04.05.2015)

Maksu- ja Tolliamet. Ülevaade Eesti maksusüsteemist: https://www.eesti.ee/est/teemad/ettevotja/maksud_ja_toll/ulevaade_eesti_maksususteemist_1 (05.05.2015)

Maksu- ja Tolliamet. Raskeveokimaksu laekumine on suurenenud 20 protsenti. <http://www.emta.ee/index.php?id=36998> (22.05.2015)

Maksukorralduse seadus. Vastu võetud Riigikogus 20. veebruaril. 2002 a. - RT I 2002, 26, 150

Mikser, S. (14. jaanuar 2015. a.). XII Riigikogu stenogramm. IX istungjärg: Kolmapäev, 14. jaanuar 2015, kell 13:00 <http://stenogrammid.riigikogu.ee/et/201501141300#SND-1897441> (21.05.2015)

Official Journal of the European Communities.. DIRECTIVE 1999/62/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL. 17. juuni 1999. a.
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31999L0062&from=EN>
(09.05.2015)

Official Journal of the European Communities.DIRECTIVE 2006/38/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL. 17. mai 2006. a.
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32006L0038> (09.05.2015)

Rahandusministeerium. Riigi eelarvestrateegia 2015-2018. Tallinn. 2014 a.

Raskeveokimaksu seadus. Vastu võetud Riigikogus 18.oktoobril.2000 a. - RT I 2000, 81, 51517.02.1999

SA Innove. Maanteetransport kui Euroopas domineeriv transpordiliik:
http://www.innove.ee/UserFiles/Kutseharidus/%C3%95ppekava/Logistika%20%C3%B5pik%20kutsekoolidele/3_Maanteetransport.pdf (22.05.2015)

Soopan, I. Transpordifirmasid rõhub juba raskeveokimaks - Maaleht 26. märts 2015. a.

Statistikaameti andmebaas. RIIGIEELARVESSE LAEKUNUD MAKSUD:
<http://pub.stat.ee/px-web.2001/dialog/Saveshow.asp> (23.04.2015)

Teeseadus. Vastu võetud Riigikogus 17.veebruari.1999 a. - RT I 1999, 26, 377

The Law on road user charge.
https://www.lvvignette.eu/documents/autocelu_nodeva_EN_final.pdf (22.05.2015)

Wikipedia. Eesti maanteede loend. http://et.wikipedia.org/wiki/Eesti_maanteede_loend
(15.05.2015)

Rahandusministeerium. Ökoloogilise maksureformi lähtealused. Tallinn 2005

SUMMARY

The highway network of Estonia is relatively dense, but the quality of highway communication is mostly dissatisfying. The main issue of this Bachelor's thesis was that the necessary amount that is needed to increase the funding of the infrastructure of the roads is insufficient in the state budget, whilst the taxpayers liabilities on fuel excise duty are presently overcharging. In addition, Estonian suppliers are also in an inequitable situation, while paying annual Heavy Goods Vehicles Tax in Estonia and highway infrastructure charge in other countries, when vehicles from other countries that pass through Estonia, are not obliged to contribute to the maintenance of Estonian highways.

The aim of this thesis was to elaborate a theoretical model based on the examples given by neighbouring countries of how to reasonably charge foreign state vehicles that pass through Estonia and thereby increase the funds accrued to state budget.

After the objective was attained and the model was constructed, the author came to the conclusion that the most effective way to collect road toll is similar to the Latvian system – by eurolabel, that is based on the network database. All road toll payers are added to a database, which controlling bodies can merely and quickly access when necessary. The author is under the impression that the proposed system is flexible and incurs minimal expenses to the state and also to the society.

The research assignments erected to achieve the purpose of this thesis were accomplished. The author gives a thorough overview of Estonian transportation policy and currently valid funding of road management work and of the problems connected to these fields. The Bachelor's thesis explains the concept of road toll and gives an overview of European Union directives that are related to the mentioned topic.

This paper examines thoroughly the road toll systems valid in Latvia and Lithuania. In addition, the difficulties of currently valid Heavy Good Vehicles Tax Act were analysed. Average charges per kilometre were evaluated based on the full longitude of duty-paid

highways and based on the forementioned information, the author offers appropriate tariff rates for Estonia.

Due to many aspects, such as alternative roads and lack of information about foreign state vehicles passing through Estonia, it was difficult for the author to calculate the exact income that would be added to the state budget when road toll is imposed. Ibid, the author was able to calculate through the entries concerning the crossing of Estonian border, that the income would be greater than from presently valid Heavy Good Vehicles Tax Act.

Additional prospecting is needed to reckon the exact amount of implementing and administrating this system in Estonia. Before imposing road toll, it is necessary to evaluate the amount of vehicles passing through Estonia and what is the influence on transportation sector from an international aspect due to road toll and if tariff rates have an impact on transportation sector.

The author believes that due to the fact that the world is moving progressively towards more alternative fuels and electric automobiles and therefore the sums from fuel excise duties and also financial support from European Union are decreasing, the system of enacting the road toll is an inevitable step for Estonia.

LISA 1 RASKEVEOKIMAKSU MÄÄRAD

		Maksumäär vastavalt veotelje vedrustuse tüübile (eurot kvartalis)	
Raskeveoki kategooria telgede arvu järgi	Registri- või täismass (kg)	õhk- või sellega samaväärne vedrustus	muud tüüpi vedrustus
Veoauto			
2 telge	12000-12999	0	7,9
	13000-13999	7,9	21,7
	14000-14999	21,7	30,3
	15000 ja enam	30,3	68,7
3 telge	12000-14999	0	0
	15000-16999	7,9	13,7
	17000-18999	13,7	28,1
	19000-20999	28,1	36,1
	21000-22999	36,1	55,9
	23000 ja enam	55,9	86,3
4 telge	12000-22999	0	0
	23000-24999	36,1	36,7
	25000-26999	36,7	57
	27000-28999	57	90,5
	29000 ja enam	90,5	134,3
Autorong (veoauto + haagis)			
2+1 telge	12000-13999	0	0
	14000-15999	0	0
	16000-17999	0	3,5
	18000-19999	3,5	8
	20000-21999	8	18,8
	22000-22999	18,8	24,3
	23000-24999	24,3	44
	25000 ja enam	44	76,8
2+2 telge	12000-14999	0	0
	15000-22999	0	0
	23000-24999	7,5	17,5
	25000-25999	17,5	28,8
	26000-27999	28,8	42,5
	28000-28999	42,5	51,1
	29000-30999	51,1	84
	31000-32999	84	116,6
	33000 ja enam	116,6	176,7
2+3 telge	12000-35999	0	0

LISA 1 järg

	36000-35999	92,6	128,8
	38000 või enam	128,8	175,1
3+2 telge	12000-35999	0	0
	36000-35999	81,8	113,5
	38000-39999	113,5	157,5
	40000 ja enam	157,5	232,6
3+3 või enam telge	12000-35999	0	0
	36000-35999	46,5	56,3
	38000-39999	56,3	84
	40000 ja enam	84	113,8

Allikas Riigiteataja (Raskeveokimaksu seadus)