

**TAL  
TECH**

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

INSENERITEADUSKOND

Mehaanika ja tööstustehnika instituut

**KASUTUSMAKSULT TEEMAKSULE ÜLEMINEKU  
VAJADUSEST EESTIS**

**THE NECESSITY FOR TRANSITION FROM USER CHARGE  
TO TOLL IN ESTONIA**

MAGISTRITÖÖ

Üliõpilane: Martin Tubalkain

Üliõpilaskood 203923EALM

Juhendaja: Jelizaveta Janno, PhD  
Ott Koppel, PhD

Tallinn 2023

# AUTORIDEKLARATSIOON

Olen koostanud lõputöö iseseisvalt.

Lõputöö alusel ei ole varem kutse- või teaduskraadi või inseneridiplomit taotletud.

Kõik töö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, olulised seisukohad, kirjandusallikatest ja mujalt pärinevad andmed on viidatud.

(kuupäev digiallkirjas)

Autor: Martin Tubalkain

(allkirjastatud digitaalselt)

Töö vastab magistritööle esitatud nõuetele

(kuupäev digiallkirjas)

Juhendajad: Jelizaveta Janno, Ott Koppel

(allkirjastatud digitaalselt)

Kaitsmisele lubatud

(kuupäev digiallkirjas)

Kaitsmiskomisjoni esimees Ott Koppel

(allkirjastatud digitaalselt)

## **Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks<sup>1</sup>**

Mina Martin Tubalkain

1. Annan Tallinna Tehnikaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose KASUTUSMAKSULT TEEMAKSULE ÜLEMINEKU VAJADUSEST EESTIS,

mille juhendajad on Jelizaveta Janno ja Ott Koppel

- 1.1 reprodutseerimiseks lõputöö säilitamise ja elektroonse avaldamise eesmärgil, sh Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;
  - 1.2 üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tallinna Tehnikaülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogu kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.
  2. Olen teadlik, et käesoleva lihtlitsentsi punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
  3. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest ning muudest õigusaktidest tulenevaid õigusi.
- 

(allkirjastatud digitaalselt)  
(kuupäev digiallkirjas)

---

<sup>1</sup> Lihtlitsents ei kehti juurdepääsupiirangu kehtivuse ajal vastavalt üliõpilase taotlusele lõputööle juurdepääsupiirangu kehtestamiseks, mis on allkirjastatud teaduskonna dekaani poolt, välja arvatud ülikooli õigus lõputööd reprodutseerida üksnes säilitamise eesmärgil. Kui lõputöö on loonud kaks või enam isikut oma ühise loomingu tegevusega ning lõputöö kaas- või ühisautor(id) ei ole andnud lõputööd kaitsvale üliõpilasele kindlaksmääratud tähtajaks nõusolekut lõputöö reprodutseerimiseks ja avalikustamiseks vastavalt lihtlitsentsi punktidele 1.1. ja 1.2, siis lihtlitsents nimetatud tähtaja jooksul ei kehti.

# Mehaanika ja tööstustehnika instituut

## LÕPUTÖÖ ÜLESANNE

**Üliõpilane:** Martin Tubalkain, 203923EALM

Õppekava, peeriala: EALM02/20 – Logistika, Liikuvuskorraldus

Juhendaja(d): Jelizaveta Janno, PhD, +372 56150393, Ott Koppel, PhD

### Lõputöö teema:

Kasutusmaksult teemaksule üleminekuvajadusest Eestis

The necessity for transition from user charge to toll in Estonia

### Lõputöö põhieesmärgid:

1. Esitada ülevaade teetaristu maksustamise võimalustest
2. Teostada Eesti kasutusmaksu viimase viie aasta mõjuanalüüs
3. Selgitada välja, kas kasutusmaksu rakendamine on täitnud Euroopa Liidu transpordipoliitika eesmärgi
4. Selgitada välja teemaksu rakendamise põhimõtted
5. Teostada tee- ja kasutusmaksu fiskaalanalüüs
6. Selgitada välja, kas Eesti peaks rakendama teemaksu süsteemi

### Lõputöö etapid ja ajakava:

Nr	Ülesande kirjeldus	Tähtaeg
1.	Teoreetiliste algandmete kogumine ja analüüs	25.09.2022
2.	Küsitluste läbiviimine ja analüüs	18.12.2022
2.	Teooria osa koostamine	01.02.2023
3.	Metoodika koostamine	01.03.2023
4.	Empiirilise osa koostamine	01.04.2023
5.	Töö esitamine	19.05.2023

**Töö keel:** eesti keel **Lõputöö esitamise tähtaeg:** "22"mai 2023a

**Üliõpilane:** Martin Tubalkain (allkirjastatud digitaalselt) (kuupäev digiallkirjas)

**Juhendaja:** Jelizaveta Janno (allkirjastatud digitaalselt) (kuupäev digiallkirjas)  
Ott Koppel (allkirjastatud digitaalselt) (kuupäev digiallkirjas)

**Programmijuht:** Peep Tomingas (allkirjastatud digitaalselt) (kuupäev digiallkirjas)

# SISUKORD

EESSÕNA .....	7
Lühendite ja mõistete loetelu .....	8
SISSEJUHATUS .....	11
1 VEOKITE MAKSUSTAMISE VÕIMALUSTEST .....	15
1.1 Keskkonnamaksude tüpoloogia .....	15
1.2 Teemaksu rakendamisest Euroopa Liidus .....	19
1.3 Euroopa Liidu liikmesriikide praktikad .....	23
1.4 Kasutusmaks Eestis .....	27
1.4.1 Õiguslik taust .....	27
1.4.2 Kasutusmaksu tasumiskohustuse eiramine .....	29
1.4.3 Veokipargi vanus, Eesti teedevõrk ja veokite läbisõit .....	31
1.5 Teoreetilised järeldused .....	33
2 METOODIKA .....	35
2.1 Uurimisstrateegia .....	35
2.2 Valim .....	38
2.2.1 Valimi koostamise põhimõtted .....	38
2.2.2 Teemaksu kogujad .....	39
2.2.3 Euroopa elektroonilise teemaksu kogumise teenuse osutajad .....	41
2.2.4 Veoettevõtted .....	42
2.3 Eesti kasutusmaksu andmestik ja eeltöötlus .....	45
2.3.1 Maksu- ja Tolliameti ning Transpordiameti andmestik .....	45
2.3.2 Veokipargi keskmine vanus .....	47
2.3.3 Tulu teemaksust .....	48
2.3.4 Tulu kasutusmaksust .....	50
2.4 Andmete kogumine ja analüüs .....	52
3 TULEMUSED .....	55
3.1 Euroopa Liidu liikmesriikide praktikad teede maksustamisel .....	55
3.1.1 Teemaksu rakendamise põhimõtted .....	55
3.1.2 Teemaksuga teelõikude valiku põhimõtted .....	57
3.1.3 Teemaksu kogumise lahendused .....	58
3.1.4 Teemaksu järelevalve .....	60
3.2 Kasutusmaks Eestis .....	61
3.2.1 Veokitele rakenduvad maksud .....	61
3.2.2 Diskussioon tee- ja kasutusmaksust .....	63
3.2.3 Kasutusmaksu määrade mõju lähtuvalt veokite läbisõidust ja direktiivist ..	64
3.2.4 Kasutusmaksu järelevalve .....	68
3.2.5 Kasutusmaksu mõju veokipargi koosseisule .....	69

3.3 Tee- ja kasutusmaksu fiskaalmõju .....	70
3.3.1 Teemaksu fiskaalmõju .....	70
3.3.2 Kasutusmaksu fiskaalmõju .....	71
3.3.3 Teemaksu süsteemi rajamise kuludest .....	72
3.4 Ettepanekud.....	73
KOKKUVÕTE .....	78
SUMMARY.....	80
KASUTATUD KIRJANDUSE LOETELU .....	82
LISAD .....	89
Lisa 1 Direktiivi 1999/62/EÜ ja selle muudatuste peamised asjaolud ning põhitingimused.....	90
Lisa 2 Raskeveokimaksu määrad Eestis võrdluses direktiiviga 1999/62/EÜ I lisa .....	94
Lisa 3 Direktiiviga 2022/362 kehtestatud maksimaalsete kasutusmaksu määrade võrdlus Eestis kehtestatud määradega .....	95
Lisa 4 Ülevaade teemaksu rakendavatest Euroopa Liidu liikmesriikidest.....	96
L4.1 Belgia .....	96
L4.2 Saksamaa .....	99
L4.3 Austria.....	102
L4.4 Ungari.....	104
L4.5 Poola .....	106
L4.6 Slovakkia .....	108
L4.7 Tšehhi.....	111
L4.8 Bulgaaria.....	113
L4.9 Leedu .....	115
Lisa 5 Euroopa Liidu liikmesriikide teemaksuga kaetud teetaristu ülevaade .....	116
Lisa 6 Kaubaveomahtude ja teemaksu laekumise omavaheline suhe 2017-2021.....	120
Lisa 7 Kasutusmaksu laekumine 2018-2022.....	123
Lisa 8 Kasutusmaksu tagastamise põhjused 2022. aastal .....	124
Lisa 9 Kasutusmaksu piletite osakaal perioodide kaupa 2018-2022 .....	125
Lisa 10 Kasutusmaksu summaarne jagunemine Eesti ja välisriikide vahel 2018-2022 .....	126
Lisa 11 Neli enim kasutusmaksu tasunud riiki 2018-2022 .....	127
Lisa 12 Euroopa Liidu liikmesriikide tee- ja kasutusmaksu rakendamine .....	128
Lisa 13 Riikide maksupraktika kaardistamine .....	129
Lisa 14 Teemaksu kogujatele esitatud küsimustik.....	133
Lisa 15 Euroopa elektroonilise teemaksu teenuse osutajatele esitatud küsimustik ...	135
Lisa 16 Eesti transpordiettevõtetele esitatud küsimustik .....	137
Lisa 17 Leedule esitatud küsimustik .....	139

Lisa 18 N3 kategooria kasutusmaksu tulu analüüs .....	140
Lisa 19 Kasutusmaksu määrade ettepanek .....	141
Lisa 20 Eesti ja välisriikide N2 kategooria piletite hulk ja suhtarvud .....	142
Lisa 21 N2 kategooria kasutusmaksu tulu analüüs .....	143

## EESSÕNA

Käesoleva magistritöö pealkiri on Kasutusmaksult teemaksule ülemineku vajadusest Eestis. Teema valiti põhjusel, et Eestis on veokid maksustatud ajapõhise kasutusmaksuga, kuid enamikes Euroopa Liidu liikmesriikides on veokid maksustatud vahemaal põhineva teemaksuga. Töö probleemiks on, et Eestis ei ole analüüsitud kasutusmaksude mõju alates nende rakendamisest 2018. aastal, kaasa arvatud fiskaalmõju. Samuti ei ole uuritud teemaksu rakendamise võimalusi ja selle fiskaalmõju. Eesmärgiks on välja selgitada, kas täna Eestis veokitele rakendatav kasutusmaks on tõhusaim meede teede kasutamise maksustamiseks ja EL-i transpordipoliitika eesmärkide täitmiseks.

Euroopa Liidu transpordipoliitika näeb laiemalt ette, et veokitel tuleks ühtlustada erinevad maksesüsteemid ja luua õiglased mehhanismid, mis soodustaksid taristukulude sissenõudmist veoettevõtjatelt ja arendada põhimõtet „saastaja maksab“. Säästva transpordi edendamiseks tuleks väliskulumaksu kaudu vähendada transpordisektori mõju kliimamuutustele ja sellega seotud negatiivsetele külgedele.

Käesolevas magistritöös tuvastati, et Eestis rakendatav „kasutaja maksab“ printsiip ehk ajapõhine kasutusmaks ei ole avaldanud soovitud mõju veokipargi vanuselisele koosseisule ning antud süsteem kohtleb ebavõrdselt neid vedajaid, kes läbivad päevas lühikesi distantse võrreldes vedajatega, kes läbivad päevas pikki vahemaid. Tulemuste põhjal saab järeldada, et „kasutaja maksab“ printsiip ei ole avaldanud veondussektoris kasutatavate veokite puhul sellist mõju, mis aitaks täita kliimaeesmärke ja kataks teetaristule tekitatud kahju. Teemaks ehk „saastaja maksab“ põhimõte täidab aga soovitud eesmärke ja üha enam kasutusmaksuga riike rakendavad teemaksu lahendust kui õiglast meedet taristu ja keskkonna kahjude sisse nõudmiseks veokitelt. Kui aga Eesti riik otsustab jätkata kasutusmaksuga, siis on töö autor välja toonud kasutusmaksu määrade tõstmise vajaduse koos täiendava fiskaalmõju analüüsiga.

Algandmed on kogutud nii Eesti kui Euroopa Liidu õigusraamistikust, Euroopa Liidu liikmesriikide kirja pandud praktikast, Euroopa Liidu riikide statistilistest andmebaasidest, erinevate rahvusvaheliste organisatsioonide aruannetest kui ka Eestis olemasolevatest ja kättesaadavatest allikatest ning statistikast.

Võtmesõnad: teemaks, kasutusmaks, transport, heitgaasid, Euroopa Liit, magistritöö



## Lühendite ja mõistete loetelu

AETIS ( <i>the Association of Electronic Toll and Interoperable Service</i> )	EETS osutajaid koondav organisatsioon Euroopa Liidus
AR	autorongid 4 ja enam telge
AB	autobuss
Direktiiv 1999/62/EÜ	EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 1999/62/EÜ, 17. juuni 1999, raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest
Direktiiv 2006/38/EÜ	EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2006/38/EÜ, 17. mai 2006, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest
Direktiiv 2011/76/EL	EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2011/76/EL, 27. september 2011, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest
Direktiiv 2019/520	EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV (EL) 2019/520, 19. märts 2019, liidu elektrooniliste teemaksu kogumise süsteemide koostalitlusvõime ja teemaksude tasumata jätmist käsitleva piiriülese teabevahetuse hõlbustamise kohta
Direktiiv 2022/362	EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2022/362, 24. veebruar 2022, millega muudetakse direktiive 1999/62/EÜ, 1999/37/EÜ ja (EL) 2019/520 seoses sõidukite maksustamisega teatavate taristute kasutamise eest
EETS	Euroopa elektroonilise teemaksu teenus
EETS-i kasutaja	füüsiline või juriidiline isik, kellel on EETS-i kasutamiseks leping EETS-i osutajaga
EETS-i osutaja	ettevõtte, kes annab EETS-i kasutajale eraldiseisva lepingu alusel juurdepääsu EETS-ile, kannab teemaksud üle asjaomasele teemaksu kogujale ja kes on oma asukohaliikmesriigis registreeritud

EETSi piirkond	tee, teedevõrk, rajatis (näiteks sild või tunnel) või praam, millel kogutakse teemakse, kasutades elektroonilist teemaksu kogumise süsteemi
EGNOS ( <i>The European Geostationary Navigation Overlay Service</i> )	Euroopa Kosmoseagentuurile kuuluv Euroopa Geostatsionaarne Navigatsioonisüsteem, mis on Euroopa piirkondlik GPS-signaali tugisüsteem
EL	Euroopa Liit
Elektrooniline teemaksu kogumise süsteem	teemaksu kogumise süsteem, mille puhul kasutaja kohustus maksta teemaksu tekib ja on seotud üksnes sõiduki teatavas asukohas viibimise automaatse tuvastamisega sõiduki seadmestikuga (OBU) toimuva kaugside või numbrimärgi automaatse tuvastamise kaudu
EMTAK	Eesti Majanduse Tegevusalade Klassifikaator
EURO-heitgaasiklass	Sõidukite heitmestandardid EL-i ja Euroopa Majanduspiirkonna territooriumil
Kasutaja maksab	põhimõtet rakendatakse kasutusmaksu puhul ning mille eesmärk on infrastruktuuri kulude katmine ehk kasutaja maksab tee kasutamise eest tasu. Kasutaja maksab printsiip on kooskõlas õiglase ja tõhusa transpordi hinnasüsteemi kujundamisel, mille puhul hinnad kajastavad sõitude tegelikku kulu
Kasutusmaks	kindlaksmääratud summa, mille tasumisel antakse sõidukile õigus kasutada kindla ajavahemiku jooksul osutatud taristuid
Kontsessionäär	isik, kellele on antud luba riigi teetaristut hallata ja koguda teemaksu
MKM	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
MTA	Maksu- ja Tolliamet
OBU ( <i>on-board unit</i> )	teemaksu kogumise teenuse osana kasutatav riist- ja tarkvara tervikkomplekt, mis on sõidukisse paigaldatud või sõidukis andmete kogumise, salvestamise, töötlemise ning kaugvastuvõtmise ja -edastamise otstarbel ning mis on kas eraldi seade või juba sõidukisse integreeritud
PPA	Politsei- ja Piirivalveamet
Saastaja maksab	põhimõtet rakendatakse teemaksude puhul ning mille eesmärk näeb ette, et negatiivsete keskkonnamõjude

	tekitaja kannab keskkonnale tekitatud kahju täiel määral
SAPA	sõidua autod ja pakiautod pikkusega (m) ≤ 6,0
SKP	sisemajanduse koguprodukt
Taristumaks	maks, mis on kehtestatud eesmärgiga katta liikmesriigi kulusid seoses taristu ehitamise, hooldamise, kasutamise ja arendamisega
Teemaks	kindlaksmääratud summa, mida makstakse sõiduki kohta teatavas taristus läbitud vahemaa eest vastavalt sõiduki tüübile ning mille tasumisel antakse nimetatud sõidukile õigus taristut kasutada ning mis koosneb taristumaksust, ummikumaksust ja/või väliskulumaksust
Teemaksu koguja	avalik- või eraõiguslik asutus, mis kogub sõidukite liiklemise eest EETS-i piirkonnas teemakse
Teemaksu kogumise teenus	teenus, mis võimaldab kasutajatel kasutada sõidukit ühes või mitmes EETS-i piirkonnas ühtse lepingu alusel ja vajaduse korral ühe sõiduki seadmetikuga (OBU)
Teemaksu kogumise teenuse osutaja	juriidiline isik, kes osutab teemaksu kogumise teenuseid ühes või mitmes EETS-i piirkonnas ühe või mitme sõidukiklassi puhul
THK	Riigiteede teehoiukava 2023-2026
Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035	arengudokument, mille eesmärgiks on tagada elanikele ja ettevõtetele mugavad, ligipääsetavad, ohutud, kiired, nutikad ja kestlikud liikumisvõimalused kooskõlas Euroopa Liidu õigusnormides kehtestatud eesmärkidega
VAAB	veoautod kuni 3 telge ja autobussid
VA	Veoauto kuni 3 telge
Veok	sõiduk, mille täismass on üle 3500 kilogrammi
Väliskulumaks	maks, mille eesmärk on katta üks või mitu järgmist kulu: liiklusest tulenevad õhusaastekulud, liiklusest tulenevad mürakulud ja/või liiklusest tulenevad CO <sub>2</sub> heitega seotud kulud
Üleeuroopaline teedevõrk (TEN-T)	Euroopa Liidu sisene transpordivõrgustik

## SISSEJUHATUS

Eestis on veokid maksustatud ajapõhise kasutusmaksuga, kuid enamikes Euroopa Liidu (EL) liikmesriikides on veokid maksustatud vahemaal põhineva teemaksuga. Töö probleemiks on, et Eestis ei ole analüüsitud kasutusmaksude mõju alates nende rakendamise 2018. aastal, kaasa arvatud fiskaalmõju. Samuti ei ole uuritud teemaksu rakendamise võimalusi ja selle fiskaalmõju. Eesmärgiks on välja selgitada, kas täna Eestis veokitele rakendatav kasutusmaks on tõhusaim meede teede kasutamise maksustamiseks ja EL-i transpordipoliitika eesmärkide täitmiseks. Magistritöö lisades on kajastatud andmeanalüüsi tulemused tabelite kujul.

Selleks et oleks võimalik saavutada EL-i transpordipoliitika eesmärke peavad teetaristu kasutamise tõhusad hinnad kajastama liiklusest tuleneva õhu- ja mürasaastega ning ummikutega seotud kulusid. Teetaristu kasutamise hindade kujundamisel peaks olema võimalik rakendada „Saastaja maksab“ põhimõtet, mis näeb ette, et negatiivsete keskkonnamõjude tekitaja kannab keskkonnale tekitatud kahju täiel määral

Transport on majanduse ja ühiskonna jaoks äärmiselt oluline. Liikuvus on elutähtis siseturu jaoks ja elanike elukvaliteedi seisukohalt, sest sellega tagatakse neile reisimisvabadus. Tänu transpordile on võimalik majanduskasv ja luuakse töökohti: arvestades lahendamist vajavaid probleeme, peab transpordivaldkond olema jätkusuutlik. Kuna transport on oma olemuselt ülemaailmne, on tugevaks rahvusvaheliseks koostööks vaja tõhusaid meetmeid [87]. EL-i liikmesriigid saavad autotranspordisektorist rohkem kui 500 miljardit eurot maksutululu. Sektori tootmise osa annab tööd 11% kõigist EL-i tootmissektori töötajatest ja loob 7% EL-i sisemajanduse koguproduktist (SKP) [22]. Euroopa transpordipoliitika kõige olulisem eesmärk on aidata luua süsteem, tänu millele oleks võimalik edendada Euroopa majandust, suurendada selle konkurentsivõimet, tagada kõrgekvaliteedilised liikuvusteenused ja samal ajal kasutada ressursse tõhusamalt [87]. Antud eesmärke aitab täita transporditaristu maksustamine. Transporditaristu kasutamise eest tasu võtmine on seotud nelja peamise eesmärgiga: majanduslik tõhusus, finantstasakaal, võrdsus ja keskkonnasäästlikkus [12].

Euroopa Liidu transpordipoliitika näeb laiemalt ette, et veokitel tuleks ühtlustada erinevad maksesüsteemid ja luua õiglasel mehhanismid, mis soodustaksid taristukulude sissenõudmist veoettevõtjatelt. Säästva transpordi edendamiseks tuleks vähendada transpordisektori mõju kliimamuutustele ja sellega seotud negatiivsetele külgedele nagu ummikud ning õhu- ja mürasaaste. Ühine transpordipoliitika peakski kombineerima meetmeid, mille eesmärk on parandada transporditaristu ja

tehnoloogiate kasutust ning arendada põhimõtet „saastaja maksab“, mis annab võimaluse rakendada täiendavaid makse veokite poolt põhjustatud negatiivsete keskkonnamõjude tekitamise eest nagu väliskulumaks.

Peamised transpordiliigid on maismaa-, vee ja õhustransport. Maismaa transport jaguneb maantee- ja raudteetransport. Ka Eestis on maanteetransport kõige populaarsem transpordiviis, mis on välja toodud tabelis 1.

Tabel 1. Riigisiseste ja rahvusvaheliste veoste veokäive (mln neto tonn-km) [58]

Aasta	Maantee	Raudtee	Kokku	Maanteetranspordi osakaal
2018	5783	2594	8377	69%
2019	4795	2155	6950	69%
2020	4281	1729	6010	71,2%
2021	5238	2128	7366	71,1%
2022	N/A	1287	N/A	N/A

Ehkki maantee transpordisektor on oluline, mõjutavad kõik veokid oluliselt maanteetaristut ja tekitavad õhusaastet [28]. Vaatamata sellele, et transpordisektor on vajalik ühiskonnale eelkõige just liikumiseks, majanduskasvu soodustamiseks ja täiendavate töökohtade loomiseks, ei saa eirata transpordiga kaasnevaid negatiivseid keskkonnamõjusid. Maanteetransport moodustas 2020. aastal ligikaudu 77% kogu EL-i transpordi kasvuhooonegaasidest. Kui EL täiendavaid meetmeid ei rakenda, siis kõigi prognooside kohaselt jääksid heitgaasi kogused 9% kõrgemaks kui 1990. aasta tase. Kui aga EL-i liikmesriigid rakendaksid lisameetmeid, siis lisameetmetega jõuaks 2030. aasta heitkogused kuue protsendipunkti võrra alla 1990. aasta taseme [18]. Kõige dominantsemalt mõjutavad keskkonda just kasvuhooonegaasid, ent üha rohkem pööratakse tähelepanu ka tekkivale õhu- ja mürasaastele ning ummikutest tingitud negatiivsetele mõjudele. Transpordisektori tekitatav kasvuhooonegaaside heide on aja jooksul suurenenud ja moodustab kuni veerandi EL-i koguheitest [61]. Euroopa Keskkonnaameti Euroopa õhu kvaliteeti käsitleva 2020. aasta aruande kohaselt oli maanteetransport 2018. aastal suurima NOx heitega ning suuruselt teine tahmasaastet tekitav sektor [19]. Pariisi Kokkulepe sätestab kliimamuutuste pikaajalise plaanina hoida ülemaailmse keskmise temperatuuri tõusu tuntavalt allpool 2 °C võrreldes tööstusrevolutsioonieelse tasemega ning püüdes piirata temperatuuri tõusu 1,5 kraadini võrreldes tööstusrevolutsioonieelse tasemega [47].

EL-is on kliimaeesmärkide saavutamiseks koostatud dokument „Eesmärk 55“, mille eesmärgid on vähendada netoheidet 2030. aastaks 1990. aastaga võrreldes vähemalt 55% ja muuta EL 2050. aastaks esimesena maailmas kliimanetraalseks [13]. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi (MKM) poolt on „Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035“ avaldatud, et transpordisektori kasvuhooonegaaside heidet tuleb vähendada 2035. aastaks ca 30% võrreldes 2019. aasta tasemega [70]. Eesti

veokipark on ajas vananev, mis avaldab otsest negatiivset mõju keskkonnale. Vananeva veokipargiga ei pruugi aga Eesti ära täita transpordipoliitikaga seatud eesmärgid.

Maailma Terviseorganisatsiooni andmetel on Euroopas ainuüksi maanteeliikluse müra kõige kahjulikumate keskkonnast lähtuvate stressitegurite hulgas õhusaaste järel teisel kohal. Liiklusrüüsti tingitud südamehaiguste tõttu sureb igal aastal enneaegselt vähemalt 9000 inimest [21]. Teeliiklus põhjustab ligi 90% müra. Müra tingitud kahjud lähevad ühiskonnale maksma 0,2-2% SKP-st. [62].

Lisaks väliskulu vähendamise eesmärkidele peab arvestama vajadusega hooldada ja rekonstrueerida olemasolevat teetaristut ning arendada ja rajada uut teetaristut, millele lisandub TEN-T põhivõrku kuuluvate maanteed väljaehitamine 2030. aastaks. Kui teeseadus 2015. aastal kaotas kehtivuse, siis kaotati ka tingimus, et kütuseaktsiisist saadav raha suunatakse 75% ulatuses teede heakorda, mis on kaasa toonud teede remondi ja heakorralarastuse. Riigiteede teehoiukavas (THK) on toodud, et perioodil 2023-2026 on THK rahaline maht 643,2 mln eurot. Ainuüksi TEN-T-ga seatud kulud vajavad aastas ligikaudu 150 mln eurot ja muud riigiteed vajavad olemasoleva seisukorra säilitamiseks ja seisundi mõningaseks parendamiseks iga-aastaselt 200 mln eurot [53]. THK-s antud hinnangu kohaselt on järgneva nelja aasta jooksul sisse kirjutatud riigipoolne teede alarastatus, mis suure tõenäosusega takistab liikuvuse arengukavas ning liiklusohutusprogrammis seatud eesmärkide täitmist.

Selleks, et oleks võimalik tagada parem rahastus Eesti teetaristule ja täita transpordisektorile pandud kliimaeesmärgid, tuleks seniselt tõhusamalt maksustada neid sõidukeid, mis teed enim koormavad ning keskkonda negatiivselt mõjutavad. Optimaalne autokasutuse hind peaks sisaldama kulusid (tee-ehituse investeeringud, teehoolduse ja korrashoiu ning keskkonnakahjude tagajärgede likvideerimine), mis autokasutusega tekivad. Kuna sõidukid mõjutavad teetaristu hoolduse, remondi ja ehitamise kulusid, siis teetaristu hinnastamisel peaks kõiki neid kulusid arvestama [10]. Auto kasutaja peaks tasuma kulud mingi maksu või kasutustasuga [43]. Kõige tõhusam meede, mis toetab eesmärkideni jõudmist ja leevendab teetaristu korrashoiu ning tee-ehituse alarastatust, on transpordisektori maksustamine tee- või kasutusmaksudega. Maantee kaubavedude puhul peaks teemaksust saadav raha katma ära vähemalt veokite poolt tekitatava väliskulu ja tee hooldamise kulud [64]. Eestis on rakendatud kasutusmaks, mis tähendab, et veokitele kehtib ajapõhine tasu, mille soetamine annab õiguse kasutada teid kindla ajavahemiku jooksul. Kasutusmaksu tasumine, ei peegelda aga kuidagi tee tegelikku kasutamist ja keskkonnale tekitatavat kahju.

EL-i transpordipoliitika eesmärkide saavutamiseks peavad teetaristu kasutamise hinnad kajastama liiklusest tuleneva õhu- ja müraaastega ning ummikutega seatud kulusid.

Nende kulude katmist toetab kõige paremini vahemaal põhinev teemaks. Teemaks annab võimaluse diferentseerida maksumäärasid veokite keskkonna näitajate alusel ehk võimaldab rakendada edukalt „saastaja maksab“ põhimõtet. See tähendab, et keskkonda rohkem saastavamad veokid on maksustatud oluliselt kõrgemate teemaksumääradega. Samuti on teemaks õiglane ning tõhus meede veokite vahemaapõhiseks maksustamiseks, mis aitab riigil paremini koguda raha teede korrashoiuks, ehituseks ning remondiks, sest teemaksu määrad on otseselt seotud teetaristu kasutamisega. Ühtlasi soodustab teemaksu rakendamine üleeuroopalise teetaristu maksustamise süsteemi laiapõhjalist arengut, mis annab vedajatele võimaluse teetaristut kasutada üheainsa *on-board unit*'iga (OBU) nii koduriigis, kui ka EL-i liikmesriikides, kus on kehtestatud teemaksusüsteem.

Magistritöö raames on kasutatud kombineeritud uurimisstrateegiat. Andmete kogumiseks on kasutatud erinevaid kirjandusallikaid, ametlike statistikakeskkondi ja andmebaase. Andmeid koguti intervjuude ja küsitluste raames. Magistritöö koosneb kolmest osast. Esimeses osas antakse ülevaade teemaksu teoreetilisest osast ja antakse ülevaade veokite maksustamise võimalustest, seadusandlikust regulatsioonist ning teemaksu rakendamise praktikast Euroopas. Teises osas antakse ülevaade lõputöö metoodikast ning kolmandas osas annab töö autor hinnangu tee- ja kasutusmaksule ning teeb omapoolsed ettepanekud teede maksustamise osas. Magistritöös väljatoodud tulemused on eelkõige suunatud MKM-le, Transpordiametile ja Riigikogu Majanduskomisjonile, kes vastutavad ja viivad ellu Eestis transpordipoliitikat.

# 1 VEOKITE MAKSUSTAMISE VÕIMALUSTEST

## 1.1 Keskkonnamaksude tüpoloogia

Teede ehitamise, remondi ja hooldusega kaasnevad paratamatult suured kulud ja sise põlemismootoriga sõidukitega kaasnevad väliskulud. Nende kulude katmiseks tuleks rakendada tee- ja/või kasutusmaksu. Varasemalt kasutati teede rahastamiseks kütuseaktsiisi ning leiti, et transport avaldab negatiivset mõju kliimaeesmärkide täitmisele, siis osa aktsiisist peaks minema väliskulude katteks. Nüüd on kütuseaktsiisi aga muutunud üheks vahendiks riigieelarve täitmisel [63]. Kütuseaktsiisi eesmärk ei ole enam mõnda aega raha kogumine teede ehituseks ja remondiks ega transpordi poolt negatiivsete mõjude tekitamise katteks. Niigi sõidukitest üleküllastunud liikluskeskonna läbilaskevõime tiheasustusega piirkondades on ammendunud ja tekivad ummikud, sellest lähtuvalt omakorda suurenevad väliskulud ja kiireneb teetaristu kulumine. Kuna sõidukiomanikud üldjuhul ei teadvusta transpordi kasutamisest tekkivaid väliskulusid, siis väliskulude teket on võimalik parandada regulatsioonide või stiimulite kaudu, nagu näiteks teede maksustamine [32]. Nõudluse oskusliku juhtimisega on võimalik väliskulusid vähendada. Ühe peamise meetodikana saab kasutada lahendust, mille puhul sõidukiomanikud hüvitavad ühiskonnale sõiduki poolt tekitatava väliskulu.

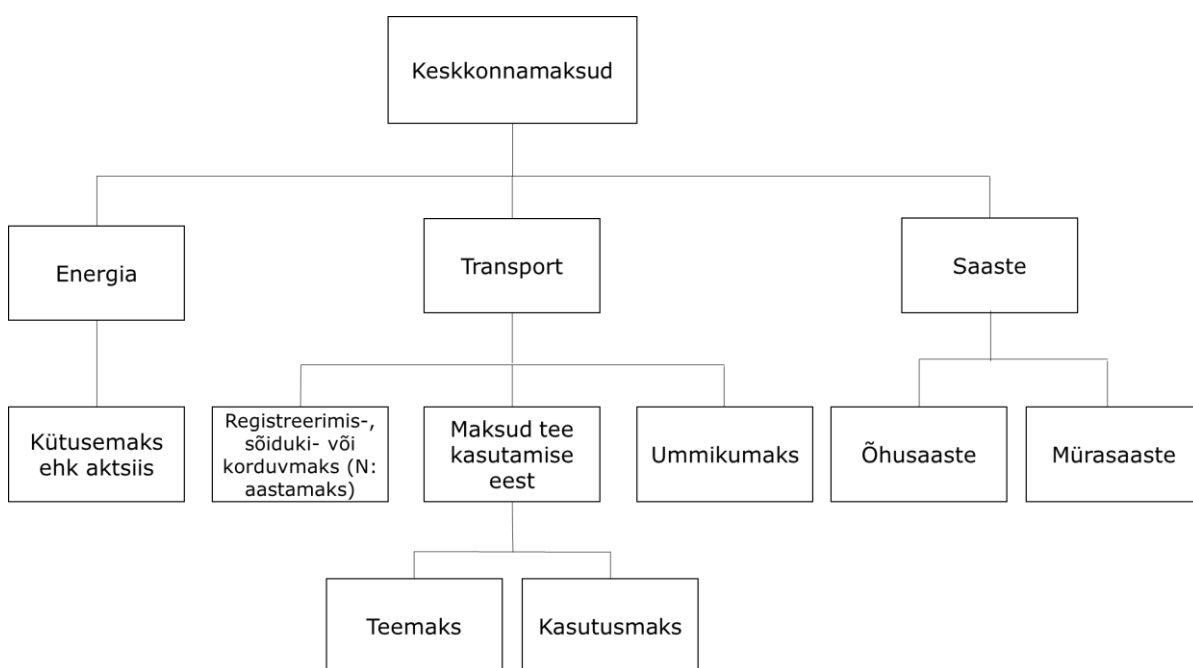
Teetaristu rahastamine peaks vastama järgnevale kolmele tingimusele [81]:

- süsteem peaks siduma tasud nii palju kui võimalik tegelike kuludega üksikasutaja tasandil;
- teetaristu tasud peaksid katma teetaristu kogukulud;
- taristukulude tasustamise süsteem peaks olema läbipaistev ja kergesti arusaadav.

Teemaksu või kasutusmaksu rakendamine teede ehituse, remondi ja korrashoiu katteks on väga laialt levinud praktika EL-is. Lisaks eeltoodule on teemaksul väga oluline ja suur mõju kliimaeesmärkide täitmisel. Tee- või kasutusmaksu puhul rakendatakse põhimõtet „saastaja maksab“ või „kasutaja maksab“. Mõlema põhimõtte puhul maksab veoki kasutaja tee kasutamise eest tasu. Teemaksu puhul maksab teekasutaja raha läbitud vahemaa eest, kasutusmaksu puhul aga on teetaristu maksustamine mõõdetud ajalise faktoriga. Teetaristu maksustamisest saadavat tulu tuleks kasutada transpordisektori rahastamiseks ja arendamiseks ja seda tulu ei tohiks kasutada muude kulude katmiseks. Riik peaks looma sõltumatu järelevalveasutuse, kes jälgib et teetaristu maksustamisest saadavat tulu kasutatakse eesmärgipäraselt [11].



Teemaks, kasutusmaks ja sõidukimaks ehk raskeveokimaks on reguleeritud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 1999/62/EÜ ja selle muudatustega 2006/38/EÜ, 2011/76/EL ning 2022/362 [23][25][26][29]. Direktiivi 1999/62/EÜ ja selle muudatuste peamised asjaolud ning põhitingimused on leitavad lisast 1. Euroopa Komisjoni keskkonnamaksude juhendi põhjal liigituvad energia-, transpordi- ja saastemaksud keskkonnamaksude alla. Energimaksuna käsitletakse kütuse maksustamist, transpordimaksustamise alla kuuluvad veoki registreerimis-, sõiduki- või kordumaks, maksud tee kasutamise eest ning ummikumaks ja saastemaksude alla liigitatakse õhu- ja mürasaaste [17]. Õhu- ja mürasaaste puhul on tegemist väliskuluga, mis on sissenõutav üksnes teemaksu kaudu. Joonisel 1 on esitatud maanteetranspordi maksustamise võimalused.



Joonis 1. Maantee transpordi maksustamise võimalused [17]

Vastavalt joonise 1 maksustamise skeemile on Eestis kasutusel ajapõhine kasutusmaks ja sõidukimaks ehk raskeveokimaks. Lisaks tasutakse ka kütuseaktsiisi, mida saab tõlgendada tarbimismaksuna. EL-i liikmesriikides maksustatakse veokeid täiendavalt veel ummikumaksudega ning üha enam pööratakse tähelepanu saaste maksudele, mida mõned EL-i riigid, Saksamaa ning Tšehhi, ka veokitel rakendavad.

Aktsiisid on tarbimismaksud, millega maksustatakse konkreetset kaubagrupi. Aktsiisidega piiratakse tervisele või keskkonnale ohtlike kaupade tarbimist [37]. Riigieelarvesse transpordisektorist laekunud kütuseaktsiis ja kütuse tarbimine 2018-2022 on toodud tabelis 2.

Tabel 2. Kütuseaktsiisi laekumine 2018-2022 [58]

Aasta	Kütuseaktsiisi laekumine (mln eurot)
2018	532,6
2019	543,8
2020	477,7
2021	478
2022	475,2

Raskeveokimaks on omandimaks, mida makstakse sõltumata sellest, kui palju veokiga tegelikult sõidetakse. Direktiivi 1999/62/EÜ kohaselt peavad EL-i liikmesriigid kehtestama raskeveokimaksu veokitele või autorongidele, mille registri- või täismass on suurem kui 12000 kilogrammi. Direktiivi kohaselt ei ole tegemist EL-i liikmesriigile vabatahtlikkuse alusel kohaldatava maksuga, kas raskeveokimaks kehtestada või mitte, vaid raskeveokimaks on kohustuslik rakendada. Raskeveokimaksu määrad on sätestatud direktiivis 1999/62/EÜ I lisa. Samuti on välja toodud, et EL-i liikmesriikidel ei tohi lubada raskeveokimaksuga seoses maksuvabastusi või vähendatud maksumäärasid, mis on väiksemad, kui direktiivis 1999/62/EÜ I lisa sätestatud [23].

Raskeveokimaksu kogub Maksu- ja Tolliamet (MTA) ning seda on võimalik tasuda kvartaalselt. Raskeveokimaksu määrade võrdlus direktiivi 1999/62/EÜ I lisa ja Eestis kehtivate määrade vahel on toodud lisa 2. Lisa 2 on toodud veokite telgede lõikes minimaalne ja maksimaalne raskeveokimaksu määr. Terviklik ülevaade kehtestatud miinimum raskeveoki maksumääradest on kättesaadavad direktiivist 1999/62/EÜ I lisa ning Eestis kehtivad raskeveokimaksu määrad on toodud Raskeveokimaksu seaduses [23][52]. Kuigi EL-i liikmesriik võib kohaldada kõrgemaid maksumäärasid direktiivis 1999/62/EÜ I lisa toodud määradest, rakendatakse Eestis raskeveokimaksu sisuliselt minimaalses määras [23][52]. Tabelis 3 on toodud MTA poolt kogutud raskeveokimaks.

Tabel 3. Raskeveokimaksu nelja aasta laekumine [46]

Aasta	Summa (mln eurot)
2018	5,3
2019	5,2
2020	5
2021	5
2022	5,1

Kasutusmaksud või teemaksud ei ole kohustuslikud EL-is rakendada, kuid kui seda rakendada, siis peab tingimuste kehtestamisel lähtuma Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist 1999/62/EÜ ja selle muudatustest ning direktiivist 2022/362. Kasutusmaksu ja teemaksu tohib rakendada kõigile mootorsõidukitele, kuid Eestis on see rakendatud üksnes N2 ja N3 kategooria veokitele. Kasutusmaksude ja teemaksude määrade aluseks on EURO-heitgaasiklassid, millele lisatakse erinevad maksustamiskomponente – telgede arv, mass, väliskulud vms. parameetrid.

EL-i nõukogu „Nõukogu esimese lugemise seisukoht (EL) nr 37/2021“ toob eraldi välja, et lisaks veokite maksustamisele tuleks kindlasti teemaksu või kasutusmaksu laiendada ka raskesõidukitele, mis ei ole ette nähtud kaubaveoks [20]. Kui direktiiviga 1999/62/EÜ ja selle muudatustega nähti ette EL-i liikmesriik võib kaubaveoks mitte ettenähtud sõidukeid soovikorral mitte maksustada, siis uue direktiivi 2022/362 kohaselt nähakse ette, et ka üle 3500. kilogrammised sihtotstarbelised sõidukid peaksid tasuma teemaksu või kasutusmaksu. Peamise põhjusena tuuakse välja, et kõik raskesõidukid mõjutavad maanteetaristut ühtmoodi ning kõik raskesõidukid tekitavad ka märkimisväärset õhusaastet [29].

Teetaristu maksustamise kaks põhimõtet:

- „saastaja maksab“ põhimõtet rakendatakse teemaksude puhul. Selle eesmärk on, et negatiivsete keskkonnamõjude tekitaja kannab keskkonnale tekitatud kahju täiel määral;
- „kasutaja maksab“ põhimõtet rakendatakse kasutusmaksu puhul. Selle eesmärk on infrastruktuuri kulude katmine ehk kasutaja maksab tee kasutamise eest tasu.

„Saastaja maksab“ põhimõtte rakendamine annab täiendavalt võimaluse hinnalisandi ja väliskulumaksu lisamiseks, mis soodustab sõidukite poolt tekitatud kahjulike keskkonnamõjude hüvitamist. Hinnalisandit võib rakendada piirkondades, kus esineb tõsiseid ummikuid või kui teelõigu kasutamisel tekitavad sõidukid märkimisväärset keskkonna kahju. EL-i liikmesriigid, kellel on võimalik kohaldada hinnalisandit, peaksid seda tegema enne väliskulumaksu kohaldamist. Väliskulumaksu võib rakendada liiklusest tuleneva õhusaaste ja/või müra tekitamise puhul, mida ka mõned EL-i liikmesriigid juba teevad – näiteks Saksamaa ja Tšehhi.

Kasutusmaksu maksimaalsed määrad on reguleeritud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2022/362. Ühtlasi on antud direktiivis reguleeritud igakuine, nädalane ja päeva määr - igakuine maksumäär on kuni 10% aastasest maksumäärast, nädalane maksumäär on kuni 5% aastasest maksumäärast ja päevane maksumäär on kuni 2% aastasest maksumäärast, kuid mitte üle 13. euro päevas [24][26]. Lisas 3 on direktiivis 2022/362 II lisas väljatoodud maksimaalsed kasutusmaksu määrad ning neid on võrreldud Eestis kehtestatud määradega. Samuti on toodud ülevaade sellest, kuidas suhestuvad direktiivis päeva, nädala, kuu ja aasta maksimaalsed direktiivi kohased määrad Eestis kehtestatud määradesse [29][41].

Kui kasutusmaksu puhul on maksimaalsed määrad ette antud, siis teemaksu puhul peab EL-i liikmesriik arvutama teemaksu määrad direktiivis 2011/76/EL IIIa Lisa põhimõtete järgi [26]. Teemaksu puhul peab teemaksu suuruse arvutamisel arvesse võtma taristu

kulud, iga-aastased teedevõrgu hoolduskulud ja struktuurilised remondikulud, tegevuskulud, juhtimiskulud ning maksustamiskulud.

Ajapõhist kasutusmaksu süsteemi kasutavad Eesti, Läti, Leedu, Luksemburg, Holland, Rootsi, Taani, Rumeenia. Teistes EL-i liikmesriikides on kasutusel vahemaal põhinev teemaks. Soomes ei ole veokid teemaksu või kasutusmaksuga maksustatud. Leedu võtab 2024. aasta keskpaigas kasutusele teemaksusüsteemi. Taani plaanib seda teha 2025. aasta alguses ja Holland 2026. aastal [33][39][59]. Taani puhul on teemaksule üleminek osa riiklikust poliitilisest eesmärgist vähendada 2030. aastaks heitgaasikoguseid 70% [59]. Ka Holland kehtestab teemaksu just transpordisektori poolt tekitatavate negatiivsete välismõjude vähendamiseks [33].

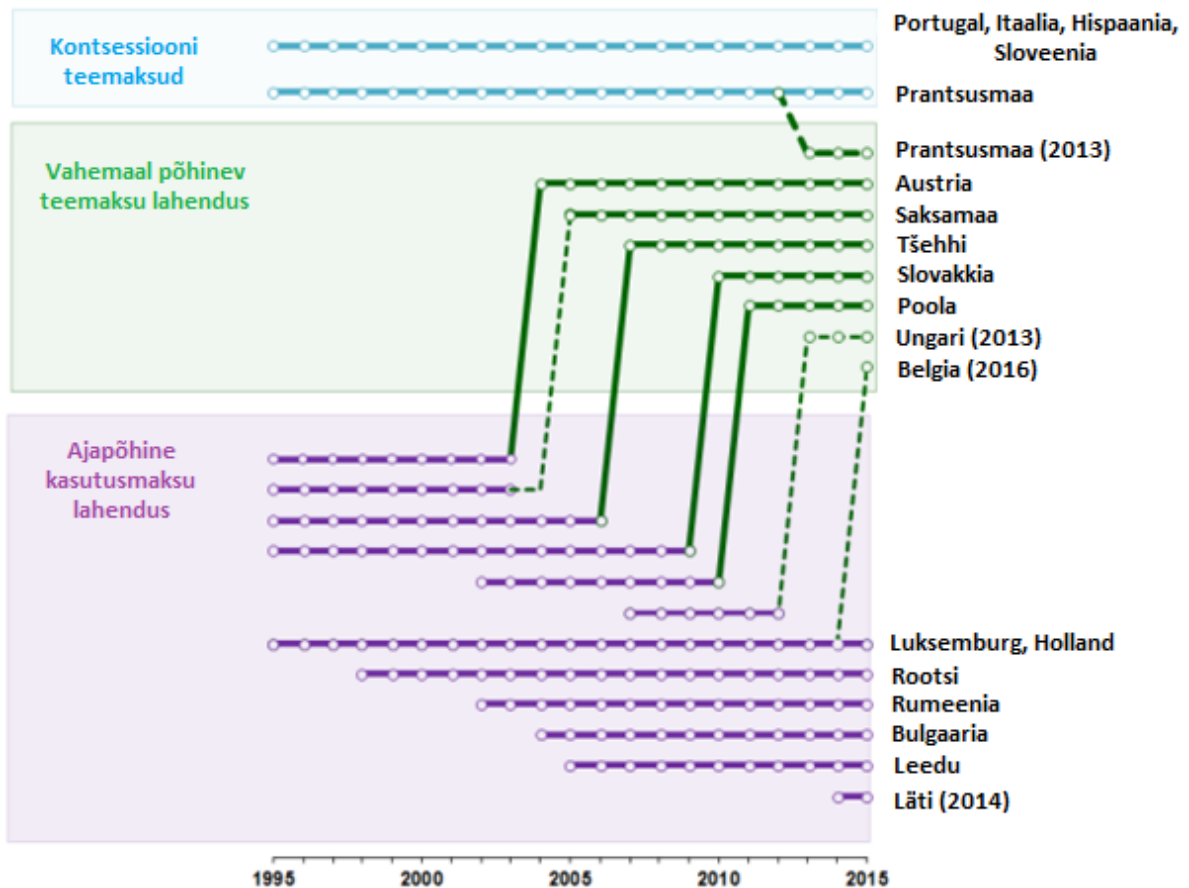
Vahemaal põhinevale teemaksule üleminekut toetab Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2019/520, mis loob tingimused Euroopa Liidu elektroonilise teemaksu kogumise süsteemide koostalituse võimele ja piiriülesele teabevahetusele [27]. Direktiivi 2019/520 üheks eesmärgiks on võimaldada vedajal läbida kõiki EL-i liikmesriike kasutades ühte OBU ja ühte teenusepakkujat.

Lisaks teemaksudele ja kasutusmaksudele saab ühe sõidukimaksu liigina rakendada ummikumaksu. Ummikumaksu rakendatakse linnalistes piirkondades, et vältida liiklusummikute teket ja sellest põhjustatud negatiivseid keskkonnamõjusid. Ummikumaksu tohib rakendada vaid teatud teelõikudel, millel on ummikute tekke tõenäosus kõige suurem.

## **1.2 Teemaksu rakendamisest Euroopa Liidus**

Märgatavalt tõhusamalt tuleb maksustada taristu kasutamist, seda eelkõige maanteetranspordis. See on oluline taristule tekitatava kahju kulude arvesse võtmiseks, kuid sama hädavajalik on käsitleda ühiskonnale saastest ja ummikutest tekkivate kulude küsimust [61]. Tõhususe ja õigluse huvides tuleks ajapõhiseid kasutusmaksu pidada üleminekuvahendiks infrastruktuuri kasutustasudele. Seetõttu tuleks kaaluda ajapõhiste kasutusmaksude süsteemide järkjärgulist kaotamist [51]. Valdav enamus EL-i liikmesriikidest rakendavad teetaristu kulude sissenõudmiseks teemaksu. Teemaksu puhul saab rakendada „saastaja maksab“ põhimõtet ning kui kasutatakse teemaksu eriliigina taristumaksu, siis sellele on võimalik lisada väliskulumaks. Teemaksud, kui vahemaal põhinevad maksud, on õiglane meede läbitud tee maksustamiseks ja see ei moonuta konkurentsi, sest vahemaa arvestusel põhinevat maksu tasuvad kõik vedajad proportsionaalselt taristu kasutamise intensiivsusega.

EL-i tasandil soositakse just vahemaal põhinevat teemaksu ning tehakse suuri pingutusi selle nimel, et vedajatel oleks mugav ühe OBU-ga läbida kõiki teemaksusüsteemiga EL-i liikmesriike. Selleks, et OBU oleks piiriüleselt koostalitusvõimeline, on vastu võetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2019/520. Joonisel 2 on toodud ülevaade sellest, kuidas on aja jooksul EL-i liikmesriigid teemaksusüsteemile üle läinud. Eraldi tuleb välja tuua – Bulgaaria võttis teemaksusüsteemi kasutusele 2020. aastal ja Leedu teeb seda 2024. aasta suvel.



Joonis 2. Teemaksu rakendamise ajajoon EL-i riikides [30]. Tõlgitud ja täiendatud autori poolt

EL-i tasandil nähakse ette, et need teed, mis kuuluvad üleeuroopalisse transpordivõrku, peaksid olema maksustatud kas kasutusmaksuga või teemaksuga. Samuti peab olema tasumine mugav ja kiire, võimalusel ilma seisakuteta ja ummikuid tekitamata. EL-i liikmesriikides, milles on kehtestatud kasutusmaks, saab kasutusmaksu tasuda selleks loodud elektrooniliste keskkondade vahendusel. Kasutusmaksu on võimalik tasuda veebilehe või teenuse vahendajate vahendusel, kuid ka tavalise mobiili sõnumiga. Kasutusmaksu tasumine on tehtud küll väga lihtsaks, kuid samas vedajatele on ta tülikas ning aeganõudev. Tülikas seetõttu, et kasutusmaksu tasumiseks tuleb kasutada

selleks spetsiaalselt loodud veebikeskkonda või leida EL-i liikmesriigis sobilik teenusepakkuja, kelle vahendusel oleks kasutusmaksu tasumine võimalik.

EL-is üldisemalt soositakse teemaksu, seetõttu on enamus EL-i liikmesriikidest seda ka rakendanud. EL-i liikmesriikides on teemaksu kogujaks määratud eraldi riiklik asutus või on teemaksu kogumine antud üle kontsessioonäridele. Nende ülesandeks on koguda teemaksu, kuid teha seda nii, et see oleks vedajale võimalikult mugav. Selleks, et vedajatel oleks mugav teemaksu tasuda, on loodud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2019/520 ehk nn. Euroopa elektroonilise teemaksu teenuse (EETS) direktiiv. Teemaksu tasumiseks tuleb üldjuhul kasutada OBU. OBU pakuvad EETS osutajad ja teemaksu kogujad. Kuigi teemaksu kogumise võib edasi anda eraõiguslikule juriidilisele isikule, siis EL-i liikmesriikides, kus on vahemaal põhinev teemaksu arvestus, sellist lahendust üldiselt ei rakendata. Erandiks on Belgia või EL-i liikmesriigid, kus teemaksu koguvad kontsessioonärid.

Väga oluline rõhk on pandud järelevalvele. EETS direktiivis on eraldi rõhutatud, et EETS osutajad peaksid teemaksu kogujaga jagama andmeid, et oleks võimalik tuvastada rikkumisi.

Teemaksu lahendus võib olla riigiti erinev, mistõttu on erinevad EL-i liikmesriigid lähenenud teemaksu kogumise põhimõtetele erinevalt. Tuginedes liikmesriikide praktilisele kogemusele võib eristada kolme põhilist lahendust:

- kilomeetri põhine teemaksu arvestus;
- teelõigu põhine teemaksu arvestus;
- teekonnapileti põhine teemaksu arvestus.

Kilomeetripõhine lahendus põhineb fikseeritud kilomeetri hinnale. Kilomeetri hinna suurus varieerub vastavalt veoki parameetritele (heitgaasiklass, telgede arv, sõiduki mass), teeliigile, kellaajale kui ka väliskulule. Mitmes EL-i liikmesriigis on tavapärane, et teemaksu määrad sõltuvad kellaajast, kuid määrad võivad varieeruda ka teeliikide põhiselt. Näiteks kiirteedel ja maanteedel on teemaks kõrgem kui tugimaanteedel või kõrvalmaanteedel. Samuti rakendavad teatud riigid väliskulumaksu, mis lisatakse juurde kilomeetri hinna baasmäärale.

Teelõigupõhine teemaksu arvestus on kasutusel EL-i liikmesriikides, kus teemaksu tuleb tasuda teemaksu kogumispunktides ehk tollikassas, mis tähendab, et enne tasulisele teelõigule asumist tuleb tasuda teemaks vastavalt läbitavale teelõigu pikkusele. Sellise lahenduse puhul on hinnastatud nõ. peale- ja mahaõitute vaheline vahemaa. Enamikes EL-i liikmesriikides on võimalik teemaksu tasuda paralleelselt ka OBU vahendusel, kuid see eeldab, et vastav EL-i liikmesriik on sellise võimaluse avanud.

Lisaks on võimalik veokitele osta teekonnapilet. Teekonnapilet annab võimaluse vedajale, kellel puudub OBU, osta kindlale marsruudile sõidu õigus. Tegemist on üheotsa pileti põhimõttega, mis kehtib teatud ajal ja teatud kindlal fikseeritud teelõigul. Pilet on ühesuunalise kehtivusega, mis tähendab, et märgitud marsruudist kõrvale kalduda ei tohi ja kui veok on jõudnud sihtpunkti, siis on pilet oma kehtivuse kaotanud. Teekonnapileti funktsionaalsust liikmesriigid iseseisvalt rakendada ei saa, vaid antud lahendus on mõeldud täiendava meetmena teemaksusüsteemi puhul. Selline lahendus on sobilik vedajatele, kes teostavad vedusid väga harva või satuvad teemaksuga riikidesse harva.

Kuigi teemaksu tasumiseks on kasutusel kolm põhilist meetet, siis vedajate mõistes on kõige sobilikum lahendus OBU kasutamine. Kuigi OBU on väga lihtne ja mugav viis teemaksu tasumiseks, siis ei ole hetkel veel võimalik ühte OBU kasutades läbida kõiki EL-i teemaksuga liikmesriike. Seega ühel veokil võib olla paralleelselt kasutusel mitu OBU, millest iga seade töötab erinevas EL-i liikmesriigis. EL-i tasandil pingutatakse selle nimel, et teemaksu lahenduse korral oleks võimalik vedajatel kasutada ühte OBU põhimõttel – üks OBU, üks teenuseosutaja, kõik EL-i teemaksuga riigid.

EL-i liikmesriigid, kus on kasutusel teemaksu lahendus, on sealne teemaksu koguja välja arendanud elektroonilise teemaksu kogumise süsteemi. See tähendab, et iga selline EL-i liikmesriik on võimeline pakkuma asukoha riigis toimivaid OBU-sid, mis on mõeldud kasutamiseks üksnes vastavas EL-i asukohariigis ning ei ole piiriüleselt koostalitusvõimelised teiste riikide teemaksu kogumise süsteemidega. Siseriiklikult kasutatavad OBU-d on mõeldud ennekõike kasutamiseks EL-i asukohariigi vedajatele, kes ei teosta rahvusvahelisi vedusid. Seega siseriiklikel vedajatel ei ole vajadust kasutada EETS osutajate poolt pakutavaid seadmeid ja nad saavad vabalt toimetada asukohariigi poolt välja töötatud lahendusega. Kui aga vedaja teostab rahvusvahelisi vedusid, siis on mõistlik kasutada EETS osutajate OBU, mis on piiriüleselt koostalitusvõimelised enamike teiste riikide teemaksukogumise süsteemidega. Vastasel juhul peab vedaja kasutama iga läbisõidetava asukohariigi OBU, mis tähendab mitme OBU omamist veoki armatuuril. See toob jällegi vedajale kaasa suuremad rahalised kohustused ning täiendavad halduskulud.

Riigid, milles kehtib vahemaal põhinev tee- või taristumaksu lahendus, peaksid lähtuma Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist 2019/520 – liidu elektrooniliste teemaksu kogumise süsteemide koostalitusvõime ja teemaksude tasumata jätmist käsitleva piiriülese teabevahetuse hõlbustamise kohta ehk nn. EETS direktiiv. Direktiivis 2019/520 on avaldatud, et tuleb arvestada elektroonilise teemaksu kogumise süsteemide laiapõhjalise rakendamisega läbi usaldusväärsete, lihtsasti kasutatavate

ning soodsate süsteemide. Sellise põhimõtte elluviimiseks tuleb elektroonilised teemaksu kogumise süsteemid muuta koostalitusvõimeliseks, et vedajatele väheneksid teemaksude tasumisega seotud kulud ja halduskoormus. Probleemina tuuakse välja, et eeltoodud eesmärgi saavutamist takistavad elektrooniliste teemaksu kogumise süsteemide suured erinevused, mis takistavad koostalitusvõime saavutamist ja seega soodustavad praeguse olukorra jätkumist, kus kasutajatel on vaja liidus teemaksu tasumiseks mitut OBU. Kuigi nähakse, et piiriülene koostalitusvõime paraneb, siis on keskmise ja pika perspektiivi eesmärk võimaldada kõikjal EL-is reisida nii, et veokil on ainult üks OBU. EETS-i kasutajate liiklusandmed on väärtuslik sisend EL-i liikmesriikide transpordipoliitika tõhustamisel. EL-i liikmesriikidel peaks seetõttu olema võimalik kooskõlas kohaldatavate andmekaitse normidega taotleda EETS-i osutajatelt selliseid andmeid oma liikluspoliitika kujundamiseks ja liikluskorralduse tõhustamiseks või riigi poolt muuks kasutamiseks mitteärilisel eesmärgil [27].

Samuti tuuakse direktiivis välja, et teemaksu kogujad ei tohi diskrimineerida EETS osutajaid ja peavad kohtlema kõiki võrdsetel alustel, mis tähendab, et sõltumata EETS osutajast, kehtivad kõigile ühesugused tingimused [27]. See tähendab ka seda, et EETS osutajatel peab olema õigus õiglasele tasule, mis arvutatakse läbipaistva, mittediskrimineeriva ja identse meetodika alusel. Selleks, et EETS osutajate huvid oleks maksimaalselt esindatud, on loodud EETS osutajaid koondav organisatsioon *the Association of Electronic Toll and Interoperable Service (AETIS)*.

EETS direktiivis on sätestatud ka olulisemad tehnoloogilised põhimõtted:

- elektroonilistes teemaksu kogumise süsteemides, kasutatakse üht või järgnevat omavahel kombineeritud tehnoloogiat:
  - satelliitsidel põhinev asukoha määramine;
  - mobiilside;
  - 5,8 GHz kõrgsageduslaine tehnoloogia.
- OBU, milles kasutatakse satelliitsidel põhinevat asukoha määramise tehnoloogiat ja mis lastakse turule pärast 19. oktoobrit 2021, peab ühilduma asukoha määramise teenustega, mida osutavad süsteemid Galileo ja Euroopa Geostatsionaarne Navigatsioonilisüsteem (EGNOS).

### **1.3 Euroopa Liidu liikmesriikide praktikad**

EL-i liikmesriigid, milles on kasutusel vahemaal põhinev teemaksu lahendus, näevad ühiselt, et see on kõige õigem ja õiglasem viis maksustada vedajaid. EL-i liikmesriikide teemaksu põhimõtte saab kokku võtta järgneva lausega: maksustada ei tuleks mitte veoki valdamist, vaid pigem selle kasutamist ehk nii tasub vedaja kõige õiglasemal viisil



taristu kasutamise ja negatiivsete keskkonnamõjude tekitamise eest. Ühtlasi on mitmed EL-i liikmesriigid toonitanud, et läbisõidul põhinev teemaksu lahendus on olulisel määral parandanud teemaksu laekumist, mis on omakorda abiks teede ehitamisele, hooldamisele ja nende turvaliseks muutmisele. Tšehhi mainis omapoolses tagasiside küsitluses, et ajapõhiselt süsteemilt üleminekul vahemaal põhinevale lahendusele paranes teemaksu laekumine märgatavalt. Leedu on samuti hinnanud, et kui nad lähevad 2024. aastal üle teemaksu lahendusele, siis kõikide prognooside kohaselt teemaksu tasumine paraneb kaks korda. Kindlasti ei ole vähemtähtis asjaolu, et kui EL-i liikmesriigis on kasutusel elektrooniline teemaksu lahendus, siis OBU kasutamine on kindlasti hea meede vedajate poolsele ausale ja õiglasele teemaksu tasumisele. Kui ajapõhise kasutusmaksu tasumise puhul on välja toodud seda, et pigem jäetakse kasutusmaks tasumata, kui sõidetav vahemaa on lühike, siis vahemaal põhineval teemaksu lahendusel on tõenäosus suur, et teemaks tasutakse. Näiteks rahvusvahelisi vedusid teostavatel vedajatel on juba OBU olemas, seega langeb teemaksu tasumata jätmise risk märgatavalt. Lisas 4 on toodud kaheksa EL-i liikmesriigi teemaksu praktika ülevaade. Antud lisas on kajastatud põhiline EL-i liikmesriike puudutav teemaksuanalüüs.

EL-i tasandil on vastu võetud direktiiv 2019/520, mille üheks eesmärgiks on teemaksu kogumise süsteemid muuta koostalitusvõimeliseks nii, et vedajatele väheneksid teemaksude tasumisega seotud kulud ja halduskoormus. Seetõttu teevad nii EETS osutajad ja EL-i liikmesriigid, kelle elektroonilised teemaksu kogumise süsteemid ei ole veel piiriüleselt koostalitusvõimelised, suuri pingutusi, et lähiajal oleks võimalik ühte EETS osutaja OBU kasutades läbida kogu EL-i liikmesriikide teemaksuga kaetud teedevõrku. Teemaksu tasumine peab olema vedajale kiire, lihtne ja mugav. See ei tohi vedajalt nõuda suurt ajakulu ning põhjustada selle tasumisel liikluses seisakud.

Lõputöösse kaasatud uuritavates riikides on teemaks kehtestatud vähemalt üleeuroopalisse transpordivõrku kuuluval põhiteedevõrgul. Lisaks on mitmes riigis teemaksuga kaetud ka 1. ja 2. klassi teed. Teemaksuga kaetud uuritavate riikide teetaristu on toodud lisas 5. Kõige suurema teemaksuga teetaristu on Saksamaal. Saksamaa ja Tšehhi on ühtlasi ainsad EL-i riigid, kes kasutavad taristumaksu ja väliskulumaksu [56][66]. Saksamaa on väga selgelt teadvustanud, et veokitest paiskuvad heitgaasid mõjutavad keskkonda negatiivselt ning nad püüavad selgelt tegeleda nende negatiivsete mõjudega. Seda peegeldab selgelt nende väga madal keskmine veokipargi vanus, mis on 9,7 aastat [2].

Magistritöös kaasatud EL-i liikmesriigid maksustasid kõik riigid peale Saksamaa veokeid täismassiga alates 3500. kilogrammist. Saksamaal peavad taristumaksu tasuma veokid

alates 7500. kilogrammist. Osad EL-i liikmesriigid on rakendanud teemaksu ka bussidele. Mitmed EL-i liikmesriigid aga maksustavad kasutusmaksuga sõiduautosid koos haagisega, mille täismass ületab 3500 kilogrammi, kuid ka tavasõiduautosid ning mootorrattaid.

Kõikides uuritud EL-i liikmesriikides on ühine teemaksu maksustamise alus EURO-heitgaasiklass. Lisaks heitgaasiklassile määrab teemaksu suurust veel telgede arv või veoki mass või nende kombineeritud lahendus. Teatud EL-i liikmesriigid eristavad teemaksu määrasid kellaajaliselt või maantee klassi järgi. Kõige keerukama teemaksulahenduse oli kasutusele võtnud Tšehhi. Tšehhis arvestatakse teemaksu veoki massi, telgede arvu, EURO-heitgaasiklassi, tee klassi ja kellaaja järgi.

Tabelis 4 on toodud riikide keskmine teemaksu määr, millest nähtub, et Belgias, Saksamaal, Austrias ja Ungaris on keskmine teemaksu määr sõltuvalt massist või telgede arvust 0,16-0,46 eurot. Tšehhis ja Slovakkias on keskmised määrad vahemikus 0,03-0,2 eurot ja kõige madalamad keskmised määrad on Poolas ning Bulgaarias 0,03-0,1 eurot. Leedu puhul ei ole EURO-heitgaasiklasside lõikes keskmist teemaksu määra avaldatud, seetõttu tuli lähtuda hetkel avaldatud piirmäärade keskmisest väärtusest.

Tabel 4. EL-i Liikmesriikide keskmine teemaksu määr ühe kilomeetri kohta [3][8] [14][39][48][55][57][68][80]. Autori arvutused

Riigid	Kuni 12000 kg	Üle 12000 kg	Kuni 3 telge	4 ja enam telge
Belgia	0,2 EUR	0,22 EUR		
Saksamaa	0,16 EUR	0,25 EUR		
Austria			0,27 EUR	0,46 EUR
Ungari			0,17 EUR	0,34 EUR
Poola	0,07 EUR	0,09 EUR		
Slovakkia	0,09 EUR	0,2 EUR		
Tšehhi	0,03 EUR	0,13 EUR		
Bulgaaria	0,03 EUR	0,1 EUR		
Leedu	0,08 EUR	0,12 EUR		

EL-i liikmesriikides võivadki teemaksu määrad väga palju erineda, sest teemaksu määra määramisel tuleb lähtuda taristu ehitus-, kasutus, hooldus- ja arenduskuludest. Lisaks elektroonilise teemaksu kogumise süsteemi hoolduse ja halduskuludest ning seda arvestatuna riigi keskmise elatustasemega ja hinnangulisest veokite läbisõidust.

EL-i liikmesriikide uuringust nähtus, et teemaksu laekumine erinevate aastate lõikes on valdavalt tõusva trendiga ja seda isegi siis, kui kaubaveomahud olid languses võrreldes eelneva perioodiga. Põhjuseks on see, et EL-i liikmesriigid korrigeerivad teemaksu hindasid vastavalt tarbijahinnaindeksile. Selline korrigeerimine tagab ootuspäraste tulude laekumise. Lisas 6 on toodud graafiliselt uuritavate liikmesriikide kaubaveomahtude ja teemaksu laekumise omavaheline suhe 2017-2021.

Teemaksu kogumiseks peavad teemaksu kogujad omama elektroonilist teemaksu kogumise süsteemi, mistõttu iga EL-i liikmesriik peab leidma vahendid selle süsteemi arendamiseks. Üldjuhul on liikmesriigis määratud teemaksu kogujaks riigile kuuluv ettevõtte, kuid teemaksu haldamise ja kogumise kohustuse võib edasi anda ka eraõiguslikule juriidilisele isikule. Sellist lahendust siiski väga ei praktiseerita. Tšehhi tõi tagasiside küsitluses välja, et nendel kulus elektroonilise teemaksusüsteemi arendamiseks ca 94 miljonit eurot. Leedu on hinnanud elektroonilise teemaksusüsteemi arendamise kuludeks ca 40 miljonit eurot. Leedu positiivne ootus on, et elektroonilise teemaksu kogumise süsteemi kasutuselevõtt tagab senisest kuni kaks korda parema teemaksu laekumise. Samuti hindab Taani, et kui nad lähevad üle teemaksu lahendusele 2025. aastal, siis prognooside kohaselt peaks teemaksu aastaks 2028 laekuma kaks korda enam võrreldes kasutusmaksu lahendusega [59]. Maanteeameti poolt 2019. aastal tellitud kasutusmaksu uuringu kohaselt kulus Ungari Hu-Go elektroonilise teemaksu arendamiseks ca 100 miljonit eurot, kuid pärast süsteemi rakendamist tõusis teemaksust saadav tulu ligi kaheksa korda [82].

Arenduskulud on väga subjektiivsed ja sõltuvad sellest kui mastaapselt ja millisel määral teemaksu lahendust realiseeritakse. Kindla kuluargumendina peab arvestama elektroonilise teemaksusüsteemi arenduskulu ja kulu OBU-dele, ent järelevalve seadmete kulu on võimalik optimeerida. Siiski võib arvestada, et kulud arendusele on märkimisväärsed, ent ka saadav tulu paraneb märkimisväärselt. Näiteks EETS osutaja Toll4Europe kinnitas teemaksu küsimustikule vastates, et kui üle minna ajapõhiselt lahenduselt vahemaapõhisele lahendusele, suureneb alati teemaksust saadav tulu.

Elektrooniline teemaksukogumise süsteem peaks olema koostalitusvõimeline EETS osutajate seadmetega, kuid vaatamata sellele peab teemaksukoguja arvestama vajadust omada arvestataval hulgal siseriiklikuks kasutamiseks mõeldud OBU-dega. Vajalik seadmete arv võiks olla ligilähedane asukohariigis registreeritud veokite arvuga. Tavapraktika kohaselt pakuvad teemaksu kogujaid siseriiklikuks kasutamiseks mõeldud OBU-sid vedajatele tasuta, küllaga on kohustus OBU lunastamisel tasuta deposiidi summa. Kui OBU tagastatakse tervena, siis kantakse OBU jaoks deponeeritud summa vedajale tagasi. Belgias on näiteks OBU deposiidi summa 135 eurot, Tšehhis ca 100 eurot. EETS osutajate hinnakiri ei ole avalik, kuid on teada, et EETS osutajad pakuvad OBU-sid sümboolse kuurendipõhiselt.

Kui vedusid teostatakse harva, siis OBU alternatiivile on hea valik teekonnapilet. Teekonnapilet on ajalise piiranguga ja kehtib kindlale marsruudile. Teekonnapilet ei pane vedajale kohustust OBU omada, küllaga on teekonnapileti ostmise tülilikam, sest igakordse sõidu jaoks peab tegema eraldi toimingut veebikeskkonnas.

Lisaks OBU-le ja teekonnapiletile olid erinevates EL-i liikmesriikides kasutusel GPS jälgijad, mobiiliaplikatsioonid ja muud asukoha tuvastamise seadmed. Kuigi võib olla mõistetav, et alternatiivsete valikute pakkumine teemaksu tasumiseks võib olla eesmärgipärane ehk kasutajatel on võimalik valida endale meelepärane lahendus, siis uuritud EL-i liikmesriikide lahendustest tõusid esile ikkagi OBU ja teekonnapilet. Alternatiivsed lisalahendused olid kasutusel üksnes üksikutes riikides.

Selleks, et tagada teemaksu korrektne tasumine, tuleb tähelepanu pöörata tõhusale järelevalvele. Uuringusse kaasatud EL-i liikmesriigid on valdavalt oma järelevalve ülesse ehitanud automaatikale ehk teemaksu kontrollime käib läbi elektrooniliste järelevalve seadmete, mis on erinevatele maanteelõikudele paigaldatud. Automaatset järelevalvet rakendavad valdavalt kõik uuritavad riigid. Bulgaaria oli ainukene riik, kus puudus mistahes automaatne järelevalve lahendus. Automaatsed järelevalve seadmed on kulukad, aga tõhusad. Seadmete paigaldamisel peab kindlasti arvestama maantee või kiirtee eripäraga ja maha- ning pealesõitude arvuga või paralleelsete teedevõrkude kasutamise võimalusega. Kui automaatjärelevalve seadmete asukohad välja töötada nutikalt, siis on võimalik optimeerida kulu seadmetele.

Riikide tulemustest nähtus veel, et keskmine veokipargi vanus on tunduvalt madalam, kui Eesti veokite keskmine vanus. Uuritavates EL-i liikmesriikidest oli vaieldamatult kõige vanem veokipark Tšehhil ja Slovakkial, aga ikkagi on nende riikide veokite keskmine vanus tunduvalt madalam, kui Eesti veokite puhul. Ülejäänud analüüsitud EL-i liikmesriikide puhul saab üldistatult välja tuua, et veokipargi keskmine vanus on märkimisväärselt paranenud. EL-i liikmesriikide veokipargi keskmine vanus on avaldatud lisas 4 tabelites A4, A7, A10, A13, A16, A19 ja A22.

## **1.4 Kasutusmaks Eestis**

### **1.4.1 Õiguslik taust**

EL-is võib liikmesriik kehtestada ajapõhise kasutusmaksu või distantsipõhise teemaksu. Kuigi EL-i liikmesriigid ei pea kasutusmaksu või teemaksu kehtestama, siis kõik EL-i riigid (välja arvatud Soome) on ühel või teisel printsiibil need ikkagi kehtestanud. Kui EL-i liikmesriik on otsustanud kohaldada kasutusmaksu või teemaksu, siis on EL-i liikmesriigil kohustus järgida direktiivi 1999/62/EÜ ja selle muudatusi, direktiivi 2022/362 ja direktiivi 2019/520 [23][25][26][27][29].

2015. aastal tellis Riigikantselei uuringu „Transpordimaksude rakendamise võimalused Eestis“[83]. Uuringu ühe osana analüüsiti Euroopas kehtivaid veokite maksusüsteeme

ning antud uuringu tulemusel otsustati Eestis kehtestada veokitelele ajapõhine kasutusmaks. Otsustamisel sai määravaks madal investeeringu ja hoolduskulu ning süsteemide sarnasus Läti ja Leeduga. Eestis kehtestati kasutusmaksu süsteem liiklusseadusega ning see jõustus 2018. aasta 1. jaanuaril. Kasutusmaks tähendab, et kindlaksmääratud summa tasumine annab isikule õiguse kasutada sõidukiga kindla ajavahemiku jooksul kindlaks määratud taristut [42]. Kasutusmaksu tasutakse üle 3500. kilogrammise täismassiga veoki ja selle haagise eest [41]. Kasutusmaksu puhul on tegemist riikliku lõivuga, mille tasumata jätmise korral ei ole õigus veokiga avalikult kasutatavat teed kasutada [42].

Kasutusmaksu määr sõltub veoki ja selle haagise täismassidest, EURO-heitgaasiklassist ja telgede arvust. Kasutusmaksu peab tasuma sõiduki omanik või vastutav kasutaja. Kasutusmaksu saab tasuda ööpäevaringselt [41]. Kasutusmaksust saadavat tulu kasutatakse transporditaristu hoiuks. Kasutusmaksu tasumisele kuuluva summa arvutab Transpordiamet, kes samuti teostab ka kasutusmaksu tagastamist. Kasutusmaksu maksuhalduri ülesandeid täidab Maksu- ja Tolliamet. Eestis kehtivad kasutusmaksu määrad on toodud lisa 3.

Eestis peavad kasutusmaksu tasuma kõik N2 ja N3 kategooria veokid – nii siseriiklikud kui ka välisriigi veokid. Kasutusmaks tuleb tasuda veoki täismassi, EURO-heitgaasiklassi ning telgede arvu alusel. Tasumiseks on loodud [www.teetasu.ee](http://www.teetasu.ee) veebileht, samuti saab tasuda kasutusmaksu läbi vahendajate, kellel on sõlmitud Transpordiametiga leping. Kasutusmaksu tasumata jätmise eest määratakse rahaline karistus. Järelevalve õigus on antud Politsei- ja Piirivalveametile (PPA), MTA-le ning Transpordiametile.

Kasutusmaksust on vabastatud [41]:

- Kaitseväe, Kaitseliidu, välisriigi relvajõudude, Politsei- ja Piirivalveameti ning päästeasutuse veok ja selle haagis;
- rahvusvahelise abi osutaja veok ja selle haagis;
- kohaliku omavalitsuse üksuse, mittetulundusühingu, sihtasutuse või ettevõtja veok ja selle haagis, mida kasutatakse peamiselt päästetööl;
- vanasõiduk liiklusseaduse § 83 tähenduses.

Kasutusmaksu maksimaalsed määrad on reguleeritud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2022/362 ja need ei tohi olla suuremad, kui direktiivi kohased maksimaalsed määrad [29]. Lisa 7 on avaldatud kasutusmaksu laekumine aastatel 2018-2022 [45]. Kui võrrelda Eesti kasutusmaksu laekumist uuritud teemaksuga riikidega, siis saab järeldada, et teemaksuga riikides on teemaks kasvava trendiga, Eestis seevastu on kasutusmaksu laekumine püsinud suuremate muutusteta. LISA 6 illustreerib, kuidas on muutunud teemaksu laekumine võrreldes kaubaveomahtudega.

Ligikaudu 0,8% tasutud kasutusmaksust kuulus 2022. aastal tagastamisele. Tagastamise põhjused on toodud lisas 8 [73]. Kasutusmaks kuulub tagastamisele järgnevatel põhjustel [41]:

- veok on Eesti liiklusregistrist või sõiduki asukohamaa asjakohasest registrist kustutatud või ajutiselt kustutatud;
- veoki registrikanne on peatatud;
- veoki omaniku või vastutava kasutaja vahetumisel;
- veokiga on täidetud riigikaitselise sundkoormise kohustust.

Lisas 9 on toodud ülevaade ostetud kasutusmaksu perioodipiletitest ning võrreldud nende osakaalu aasta lõikes ostetud piletite üldarvuga. Välisriigi vedajad ostavad enim kasutusmaksu just üheks päevaks. 2022. aastal moodustas ühepäevaste kasutusmaksu piletite arv tervelt 90,8% kõikidest 2022. aastal ostetud piletitest arvust. Ühepäevane kasutusmaksu piletite ostmise on püsinud põhimõtteliselt muutumatuna võrreldes varasemate aastatega. Ühepäevase kasutusmaksu perioodi ostavad need välisriigi vedajad, kes ei teosta Eestis regulaarseid vedusid või näiteks Eesti vedajad, kes teostavad vedusid ainult vajaduse põhised ja harva. Seevastu lisas 10 on kajastatud ülevaade, kuidas jagunevad summaarselt Eesti vedajate ja välisriigi vedajate vahel ostetud piletid [73]. Näiteks 2022. aastal tasuti 65% kasutusmaksu Eesti vedajate poolt. Lisas 11 on toodud need neli riiki, mis on ostnud enim kasutusmaksu ajavahemikul 2018-2022. Neli enim kasutusmaksu ostnud riiki on Eesti, Läti, Leedu ja Poola [73].

### 1.4.2 Kasutusmaksu tasumiskohustuse eiramine

MTA teostab iga-aastaselt kasutusmaksu tasumise analüüsi, mille põhjal saab anda oletusliku hinnangu, kui palju välisriikide ja siseriiklikest veokitest on jätnud kasutusmaksu tasumata. MTA kasutusmaksu tasumise analüüs on toodud tabelis 5.

Tabel 5. MTA kasutusmaksu tasumise analüüs [44]

Aasta	Tasutud	Vahel tasunud	Tasumata	Tasumata
2018	53,2%	35,9%	10,9%	1157450 EUR
2019	65,4%	25,5%	9,1%	1266415 EUR
2020	68,3%	23,7%	8%	1100000 EUR
2021	69,7%	22,3%	8%	1170000 EUR
2022	67,9%	23,8%	8,3%	1330000 EUR

Lisaks MTA-le, teostab Transpordiamet analüüsi Eestis registreeritud N2 ja N3 kategooria veokite põhised. Transpordiameti analüüsis tabelis 6 on arvesse võetud unikaalsed aktiivse liiklusregistrikandega veokid. Saadud tulemuse põhjal saab hinnata, et 2022. aastal jäeti kasutusmaks tasumata 39% N2 kategooria Eestis registreeritud veokite eest. N3 kategooria veokite puhul on tasumise protsent tunduvalt parem ja N3

kategooria puhul jäeti kasutusmaks tasumata 2022. aastal hinnanguliselt iga kümnest Eesti registris oleva veoki eest.

Tabel 6. Eestis registreeritud N2 ja N3 kategooria maksekäitumine [73]. Teabenõue esitatud ja andmed töödeldud autori poolt

Kategooria	Staatus	Aasta				
		2018	2019	2020	2021	2022
N2	Tasutud (tk)	3700	3674	3548	3834	3395
	Tasumata (tk)	2791	2819	2636	2198	2171
	Kokku (tk)	6491	6493	6184	6032	5566
	Tasumata (%)	43	43	43	36	39
N3	Tasutud (tk)	18614	19526	19713	20427	19358
	Tasumata (tk)	3030	2953	2520	2128	2151
	Kokku (tk)	21644	22479	22233	22555	21509
	Tasumata (%)	14	13	11	9	10

Kasutusmaksu mittetasumise põhilised põhjused on transpordi ettevõtete kasutusmaksu tagasiside küsitluse põhjal järgnevad:

- trahvimäärad võrreldes muude EL-i riikidega on Eestis väga madalad. Keskmine trahv kasutusmaksu tasumata jätmise eest on 80 eurot, mistõttu vedajad ei tunneta, et karistus oleks piisava raskusastmega, et rikkumist edaspidi mitte toime panna;
- sageli on läbitavad vahemaad piisavalt lühikesed, et kasutusmaksu tasuda;
- päevane määr on piisavalt kõrge, et vältida kasutusmaksu tasumist;
- ei tunnetata piisavalt järelevalve mõju;
- kasutusmaksu unustatakse tasuda.

Järelevalve kasutusmaksu kontrollimise üle samas on aga väga oluline. Järelevalve on meede, mis hoiab vedajad valvsana kasutusmaksu tasumise kohustuse üle ja kui on teada, et võimalus kontrolli sattuda on suur, siis vedajad pigem ei jäta seda tasumata. Järelevalve tegevust aga peab toetama mõjus trahvi suurus. Madal trahv ei pruugi avaldada soovitud mõju kasutusmaksu laekumisele ning järelevalve mõju on seetõttu vähetajutav. Kuna kasutusmaksu trahvimäärad on Eestis EL-i ühed madalaimad, siis vedajad ei tunneta sanktsiooni mõju piisavalt. Madalatele trahvimääradele ja ebapiisavale järelevalve võimele juhtis tähelepanu Siseministerium „Liiklusseaduse, autoveoseaduse ja maksukorralduse seaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri“ dokumendi kooskõlastustabelis [42]. Antud dokumendis mõistis Siseministerium täielikult kasutusmaksu vajalikkust, kuid tõi välja, et kuna seaduseelnõu ei näinud esimese etapina ette täiendavat vajadust elektroonilisele järelevalvele, siis seeläbi suureneb halduskoormus PPA järelevalve patrullidele. Samuti on PPA järelevalve ressursid piiratud, mistõttu saab järelevalve olema pigem harv, kui igapäevane tegevus.

Samuti toodi ühe argumendina välja liiklusohutuse aspekt. Kuna kasutusmaksu tasumine ei avalda mõju liiklusohutusele, siis pööratakse valdavalt tähelepanu ohtlikele liiklusrikkumistele. Mainiti ka menetlustoimingu ajakulu, mis on kasutusmaksu rikkumise puhul väga suur võrreldes rikkumise raskusastmega. Väärteomenetluse alustamine on ajamahukas ja et kasutusmaksu tasumata jätmine ei kujuta vedajale suurt süüd, siis lahendatakse antud juhtumid lühimenetluse vormis. Lühimenetlus vähendab oluliselt menetlustoimingutele kuluvat aega ja annab järelevalvele võimaluse pühendada rohkema tähelepanu raskete liiklusrikkumiste tuvastamisele. Lühimenetluse raames määratav 80. euro suurune trahv aga ei ole piisavalt mõjus, mis soodustaks lühikesi vahemaid läbivaid vedajaid kasutusmaksu igakordselt tasuma. Mõned transpordiettevõtted tõidki kasutusmaksu tagasiside küsitluses välja selle, et odavam on kord teatud perioodi jooksul trahvi tasuda, kui tasuda kasutusmaksu päeva või nädala põhiselt, sest kontrolli sattumise tõenäosus on pigem madal ja trahvid väikesed. Tabelis 7 on avaldatud 2022. aastal tuvastatud rikkumised PPA ja MTA poolt.

Tabel 7. 2022. aastal tuvastatud rikkumised [46][49]

Amet	Eesti vedajad (tk)	Välisriigi vedajad (tk)
PPA	611	180
MTA	948	398
Kokku	1559	578

Kuigi trahvide arv võib näida suur, siis arvestades seda, et 2022. aastal tasuti kasutusmaksu 813939. veoki eest, vormistati trahve kokku vaid 2137. Trahvide osakaal moodustab kasutusmaksu tasunud veokite osakaalust kõigest 0,26%.

### 1.4.3 Veokipargi vanus, Eesti teedevõrk ja veokite läbisõit

Tabelis 8 on toodud N2 ja N3 kategooria veokipargi keskmine vanus aastatel 2018-2022. Antud tabelis on arvestatud „registreeritud“ ja „peatatud“ kandega veokitega.

Tabel 8. N2 ja N3 kategooria veokipargi keskmine vanus (aastat) 2018-2022 [78]

Aasta	Kategooria			Veokeid kokku (tk)
	N2	N3	N2 ja N3	
2018	28	14	19	38295
2019	29	15	19	40352
2020	30	15	20	40601
2021	31	16	20	41014
2022	32	17	22	41154

Tabelis 9 on avaldatud „registreeritud“ kandega N2 ja N3 kategooria veokipargi keskmine vanus. Transpordiameti andmetel on väga paljud liiklusregistris olevatest veokitest „peatatud“ kandega, mis omistatakse veokile siis, kui seda ei ole



Transpordiametile teadaolevalt kahe aasta jooksul kasutatud, mistõttu tabelis 9 on vastavad veokid eemaldatud.

Tabel 9. Liikluses osalevate N2 ja N3 kategooria keskmine vanus (aastat) 2018-2022 [78]

Aasta	Kategooria			Veokeid kokku (tk)
	N2	N3	N2 ja N3	
2018	23	12	15	28135
2019	23	12	15	28070
2020	24	12	15	27497
2021	24	12	15	27301
2022	25	14	16	27075

Kuigi aktiivse liiklusregistrikandega veokipargi keskmine vanus on tunduvalt madalam kui kogu veokipargi keskmine vanus, siis EL omapoolsetes analüüsidest lähtub kogu veokipargi vanusest. Seetõttu statistiliste andmete mõistes peaks lähtuma tabelis 8 toodud veokipargi keskmisest vanusest.

Riigiteede kogupikkus on 16933 km, millest põhimaanteed on 1605 km (9,5%), tugimaanteed 2408 km (14,2%), kõrvalmaanteed ja muud riigiteed 12515 km (73,9%), ühendusteel 134 km (0,8%) ning kergliiklusteed 271 km (1,6%) pikad. Tabelis 10 on kajastatud Transpordiameti riigiteede läbisõidu statistika maanteeliikide kaupa. Lisaks riigiteedel on meil ka kohalikud teed, millest kohalikud maanteed on 17507 km, kohalikud tänavad 5311 km ja kohalikud kergliiklusteed 796 km pikad [72].

Tabel 10. Transpordiameti riigiteede läbisõidu statistika [74]

Aasta	Teeliik	SAPA (mln/km)	VAAB (mln/km)	AR (mln/km)	Läbisõit kokku (mln/km)
2018	Põhimaantee	2742	103,6	322,9	3168,5
	Tugimaantee	1287,5	32,4	86,3	1406,2
	Kõrvalmaantee	1327,9	36,1	50	1414
2019	Põhimaantee	2858,1	105,4	326	3289,5
	Tugimaantee	1335,4	34,7	90,1	1460,2
	Kõrvalmaantee	1371,6	36,3	52,5	1460,4
2020	Põhimaantee	2738,8	102	327,6	3168,4
	Tugimaantee	1321,4	34,5	84,6	1440,5
	Kõrvalmaantee	1366,9	38,4	53,5	1458,8
2021	Põhimaantee	2824,9	110,1	330	3265
	Tugimaantee	1331,2	35	84,5	1450,7
	Kõrvalmaantee	1391,8	36,2	50,3	1478,3
2022	Põhimaantee	2788	110,5	346,1	3244,6
	Tugimaantee	1317,3	35,4	84,8	1437,6
	Kõrvalmaantee	1409,6	38,5	49,5	1497,6

VAAB andmete põhjal ei ole välja toodud VA ja AB osakaalu. VA osakaalu leidmiseks on vaja teada tabelis 11 AB bussiliinide läbisõitu.

Tabel 11. Bussiliinide läbisõit aastatel 2018-2022 [77]

Aasta	2018	2019	2020	2021	2022
Läbisõit (mln/km)	67,8	72,8	66,1	66	69,3

Lisaks maanteeläbisõidule on Maanteeamet varasematel aastatel hinnanud ka linnade läbisõitu. Käesoleva lõputöö raames uuritakse läbisõite alates 2018. aastast, siis Maanteeameti andmetel on läbisõit linnades alates 2018. aastast toodud tabelis 12.

Tabel 12. Läbisõit linnades [71]

Aasta	2018	2019
Läbisõit (mln/km)	4678	4901

Maanteeamet teostas vastavat analüüsi kuni 2019. aastani. Seetõttu hilisemaid andmeid puuduvad.

## 1.5 Teoreetilised järeldused

Kuigi maantee transpordisektor on majanduse ja ühiskonna jaoks äärmiselt oluline, koormavad kõik veokid oluliselt maanteetaristut, tekitavad õhu- ning mürasaastet ja mõjuvad kliimaeesmärkide täitmisele negatiivselt. Samuti põhjustab teeliiklus 90% mürast. Riigiteed vajavad olemasoleva seisukorra säilitamiseks ja seisundi mõningaseks parendamiseks iga-aastaselt 200 mln eurot, millele lisandub ligikaudu 150 mln eurot aastas TEN-T-ga seotud teetaristu ehitamiseks. Selleks, et oleks võimalik tagada parem rahastus Eesti teetaristule ning täita sätestatud transpordisektori kliimaeesmärgid, tuleks seniselt tõhusamalt maksustada neid sõidukeid, mis teed enim koormavad ja keskkonda enim mõjutavad.

Vaatamata kasutusmaksu odavatele ülalpidamiskuludele, ei kajasta kasutusmaks teetaristu tegelikku kasutamist ega aita kuidagi kaasa keskkonnasõbralikuma ning säästva transpordi arengule. Selleks, et oleks võimalik ellu viia transpordisektoris positiivsed muutused, peaks Eesti rakendama teiste EL-i riikide eeskujul teemaksusüsteemi. Teemaksu puhul rakendatakse põhimõtet „saastaja maksab“ ehk negatiivsete keskkonnamõjude tekitaja kannab keskkonnale tekitatud kahju täiel määral.

Eestis on koostatud üks põhjalikum uuring 2015. aastal teede maksustamise võimalustest, kuid antud uuringus jäeti põhjalikumalt käsitlemata teemaksu temaatika, sest antud lahendus oleks olnud töö teostaja hinnangul märkimisväärselt kallim, kui rakendatud kasutusmaksu lahendus [83]. 2019. aastal on Maanteeameti tellimisel teostatud uuring teekasutustasu automaatkontrolli kasutamisest, kuid ka antud uuringu sisu ei kajasta teemaksude temaatikat [82]. Teede maksustamist on bakalaureuse- ja magistratööde raames varasemalt uuritud. 2010. aastal kaitsti magistratöö teemal

„Sõiduauto kasutustasu – transpordi negatiivse välismõju alusel“, kuid antud töö keskendub valdavalt sõiduautodele ja erinevate makselahenduste hindamisele ning tee-ega kasutusmaksusid kitsamalt ei käsitleta [34]. 2014. aastal kaitsti magistritöö teemal „Eeluuring raskeveokite maksustamiseks Eestis“, kuid antud töös ei ole pööratud tähelepanu EL-i transpordipoliitikale ning samuti puudub töös ülevaade teemaksudele [31]. 2015. aastal kaitsti bakalaureusetöö teemal „Eesti teehoiu süsteem ja teemaksu kehtestamise võimalused teiste Balti riikide näitel“, kuid antud töös keskenduti kasutusmaksule ja selle tasuvuse uurimisele [1]. 2019. aastal kirjutati lõputöö teemal „Transpordiettevõtete maksukäitumine teekasutustasu näitel“, kuid antud töös uuriti maksekäitumist, mitte tee- või kasutusmaksu süsteeme [38].

Töö probleemiks on, et Eestis ei ole analüüsitud kasutusmaksude mõju alates nende rakendamisest 2018. aastal, kaasa arvatud fiskaalmõju. Samuti ei ole uuritud teemaksu rakendamise võimalusi ja selle fiskaalmõju. Magistritöö vastab järgmistele põhiküsimustele:

1. Millised on EL-i liikmesriikide teemaksu rakendamise põhimõtted?
2. Milliseid põhimõtteid rakendatakse maksustatavate teelõikude valikul?
3. Milliseid lahendusi teemaksu kogumiseks kasutatakse?
4. Kuidas on korraldatud teemaksu järelevalve?
5. Millised on Eesti veokitele rakenduvad maksud?
6. Milline on transpordisektori hinnang teede maksustamisele?
7. Milline on kasutusmaksu määrade mõju vastavalt veokite läbisõidust ja direktiivist?
8. Milline on järelevalve mõju kasutusmaksu tasumisele?
9. Millist mõju on kasutusmaks avaldanud Eesti veokipargi koosseisule?
10. Milline on tee- ja kasutusmaksu fiskaalne mõju?

Käesolevas töös keskendutakse üksnes veokitele kehtivatele tee- ja kasutusmaksu süsteemidele, selgitatakse välja ning antakse ülevaade mõlemast lahendusest. Töö autori hinnangul ei ole Eestis analüüsitud kasutusmaksude mõju alates selle rakendamisest 2018. aastal. Ühtlasi ei ole varasemalt teostatud teemaksu analüüsi nii nende rakendamise põhimõtete, kui ka fiskaalmõju osas ja seda ka teemaksu puhul. Eesmärgiks on välja selgitada, kas täna Eestis veokitele rakendatav kasutusmaks on tõhusaim meede teede kasutamise maksustamiseks ja EL-i transpordipoliitika eesmärkide täitmiseks. Magistritöö on suunatud eelkõige MKM-le ning Transpordiametile, aga ka Riigikogu Majanduskomisjonile, kes vastutavad ja viivad ellu Eestis transpordipoliitikat vastavalt EL-i poolt määratud üldistele arengusuundadele.

## 2 METOODIKA

### 2.1 Uurimisstrateegia

Lähtuvalt magistritöö probleemist on uurimisstrateegiaks kombineeritud strateegia. Uurimisobjektiks on üksikjuhtum – teetaristu maksustamine, mis hõlmab konkreetse juhtumi täpset, põhjalikku ja üksikasjalikku uurimist [35]. Sellise strateegia korral uuritakse konkreetset objekti, et saada kindlat, kontekstipõhist ja põhjalikku ülevaadet teema kohta [89].

Magistritöö puhul hõlmab uuritav valdkond kitsalt Eestis kehtivat kasutusmaksu lahendust. Seda võrreldakse ja analüüsitakse muu EL-i liikmesriikide teemaksu ja elektroonilise teemaksu kogumise süsteemide praktikaga.

Teemavaliku otsimisel lähtuti põhimõttest, et uuritav valdkond peab olema piisavalt kasutajaküllane, ent probleemi olemus väga selge ning konkreetne. Eestis kehtiv kasutusmaksu süsteemi analüüs osutus sobilikuks juba seetõttu et süsteemi kasutajate hulk on piisavalt suur. Enamikes EL-i liikmesriikides kasutatakse aga teemaksusüsteemi teetaristu maksustamiseks, mistõttu on võimalik hinnata milline maksesüsteem on sobilikum lahendus teetaristu maksustamisele. Ühtlasi ei ole varasemalt teemaksusüsteemi rakendamist Eestis põhjalikumalt analüüsitud, mistõttu saigi antud asjaolu teemavalikul määravaks.

Uurimusküsimuste koostamisel lähtus töö autor sellest, et püstitatud küsimustele antavad vastused kajastaksid võimalikult laiapõhjaselt tee- ja kasutusmaksu temaatikat. Teemaksu puhul oli oluline välja selgitada selle rakendamise põhimõtted ja maksu kogumise lahendused. Samuti oli oluline välja selgitada, kuidas on EL-i liikmesriikides tagatud vedajate maksekuulekus teemaksu tasumisel. Teemaksu puhul uuriti täiendavalt ka seda, kuidas liikmesriikides on veokipargi vanus muutunud ning kas kaubaveomahtude langus peegeldub tagasi teemaksu laekumisele. Kasutusmaksu puhul uuriti üldisemalt Eestis kehtestatud makse veokitele, milline on transpordiettevõtete rahulolu kasutusmaksuga ning suhtumine ja valmisolek teemaksu lahendusele. Samuti kaardistati kasutusmaksu mõju läbisõidu aspektist ning millises ulatuses on Eesti kasutusmaksu määrad kehtestatud võrreldes direktiivis 2022/362 lubatud maksimaalsete määradega [29]. Samuti pöörati tähelepanu järelevalvele ja sellele, millist mõju on kasutusmaks avaldanud veokipargi koosseisule. Ühe olulise osana tuvastati täiendavalt tee- ja kasutusmaksu fiskaalmõjusid. Uurimisstrateegia rakendamine on esitatud tabelis 13.

Tabel 13. Uurimisstrateegia

Uurimusküsimus	Meetodid	Töö struktuuri osa
Millised on EL-i liikmesriikide teemaksu rakendamise põhimõtted?	Metaanalüüs Kaardistamine Küsitlus	1.3 Euroopa Liidu liikmesriikide praktikad 3.1.1 Teemaksu rakendamise põhimõtted Lisa 4 Lisa 13
Milliseid põhimõtteid rakendatakse maksustatavate teelõikude valikul?	Metaanalüüs Küsitlus	1.3 Euroopa Liidu liikmesriikide praktikad 3.1.2 Teemaksuga teelõikude valiku põhimõtted Lisa 4
Milliseid lahendusi teemaksu kogumiseks kasutatakse?	Metaanalüüs Kaardistamine Küsitlus	1.2 Teemaksu rakendamisest Euroopa Liidus 3.1.3 Teemaksu kogumise lahendused Lisa 4 Lisa 12
Kuidas on korraldatud teemaksu järelevalve?	Metaanalüüs Kaardistamine Küsitlus	1.3 Euroopa Liidu liikmesriikide praktikad 3.1.4 Teemaksu järelevalve Lisa 4 Lisa 13
Millised on Eesti veokitele rakenduvad maksud?	Metaanalüüs	1.1 Keskkonnamaksude tüpoloogia 3.2.1 Veokitele rakenduvad maksud
Milline on transpordisektori hinnang teede maksustamisele?	Küsitlus	3.2.2 Arvamused tee- ja kasutusmaksust Lisa 16
Milline on kasutusmaksu määrade mõju lähtuvalt veokite läbisõidust ja direktiivist?	Võrdlusanalüüs	3.2.3 Kasutusmaksu määrade mõju lähtuvalt veokite läbisõidust ja direktiivist
Milline on järelevalve mõju kasutusmaksu tasumisele?	Teabenõue Kvantitatiivne andmetöötlus	1.4.2 Kasutusmaksu tasumiskohustuse eiramine 3.2.4 Kasutusmaksu järelevalve
Millist mõju on kasutusmaks avaldanud Eesti veokipargi koosseisule?	Teabenõue Kvantitatiivne andmeanalüüs	1.4.3 Veokipargi vanus, Eesti teedevõrk ja veokite läbisõit 3.2.5 Kasutusmaksu mõju veokipargi koosseisule
Milline on tee- ja kasutusmaksu fiskaalne mõju?	Kvantitatiivne andmeanalüüs	2.3.3 Tulu teemaksust 2.3.4 Tulu kasutusmaksust 3.3 Tee- ja kasutusmaksu fiskaalmõju

Selleks et tuvastada, millised võimalused on teemaksu lahenduse rakendamiseks, tutvuti kõigepealt Eestis tehtud uuringutega, mis käsitleksid laiemalt tee- või

kasutusmaksu. Käesoleval juhul on tehtud üks põhjalikum ja mahukam transpordimaksude uuring 2015. aastal, milles küll kajastati ka teemakse, kuid väga vähesel määral [83]. Ühtlasi on mitmetes bakalaureuse- ja magistritöodes kajastatud kasutusmaksu temaatikat, kuid teemaksu süsteemi ja selle mõjusid lähemalt uuritud ei ole [1][31][34][38]. Enne kasutusmaksu rakendamist Eestis on koostatud eelnõu ja selle seletuskiri „Liiklusseaduse, autoveoseaduse ja maksukorralduse seaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri“ [42]. Eelnõu seletuskirja kommentaarides oli mainitud, et riigil võiks siiski olla põhjust kaaluda kasutusmaksu kõrval teise alternatiivina teemaksu. Kuigi vastav soovitus anti, aga jäeti põhjendamatult arvestamata, siis töö autor antud töö raames uuribki teemaksu rakendamise võimalusi ja kasutusmaksu rakendamise mõjusid Eestis alates 2018. aastast.

Teema valikule järgnes teemaksu käsitleva teooria läbi töötamine, et mõista, kas probleemi püstitamine on asjakohane. Esmalt tutvuti erinevate organisatsioonide poolt koostatud teemaksu uuringutega ja ülikooli lõputöödega, aga ka teemaksu puudutavate artiklitega ja kirjanduslike väljaannetega. Samuti teooria raames uuriti juba põgusalt seda, kuidas toimivad teemaksusüsteemid mujal EL-i liikmesriikides.

Pärast teooria läbitöötamist tutvus töö autor EL-i tee- ja kasutusmaksu suunava regulatsiooni ja poliitikaga, seejärel uuriti sisulisemalt veokite maksustamise võimalusi, et oleks võimalik tuvastada, milliseid veokite tee- või kasutusmaksu lahendusi EL-i liikmesriigid praktikas rakendavad. Kuid enne liikmesriikide praktikaga tutvumist, oli vaja tutvuda veel EETS regulatsiooniga, et oleks ülevaade, mis põhimõtetega tuleb EL on teemaksu puhul täiendavalt arvestada. Oluline oli tuvastada riigid, mille teemaksusüsteemi ülesehitus oleks lihtne ja arusaadav ning valitud süsteemi rakendamine võiks olla mõeldav ka Eestis. Seetõttu tuvastati kõikide EL-i liikmesriikide teetaristu maksustamise lahendused, misjärel valiti välja sobilikud riigid, mille kohta koostati põhjalikum ülevaade valikusse jäänud EL-i liikmesriikide teemaksu praktikast.

Eeltoodu läbitöötamise järel koostati ülevaade Eesti kasutusmaksu hetkeolukorrast. See oli vajalik mõistmaks, kus me hetkel oma kasutusmaksu süsteemiga paikneme ja kas Eestis kasutatav kasutusmaksu süsteem on ajakohane. Samuti annab hetkeolukorra kaardistamine ülevaade, milliseid muutusi on viie aasta vältel kasutusmaks endaga kaasa toonud nii tuludes kui ka veokipargi koosseisus aga ka maksekuulekuses. Antud analüüs annab indikatsiooni, kas ja millised muutused on ajas toimunud. Saadud väärtused annavad võimaluse võrrelda Eestis kehtivat kasutusmaksu lahendust EL-i teemaksu rakendatavate liikmesriikide omaga.

Materjali läbitöötamisel koostati valim erinevatest tee- ja kasutusmaksu kasutavatest osapooltest. Pärast valimi koostamist koostati küsimustik valimisse langenud EL-i

liikmesriikidele. Kui küsimustik oli esitatud, järgnes tagasiside ootamise periood ja andmete kogumine. Kui andmed olid kogutud, sai alustada nende analüüsiga ja teha kokkuvõtted ning järeldused.

## **2.2 Valim**

### **2.2.1 Valimi koostamise põhimõtted**

Valim on teatud eeskirju järgides valitud osa üldkogumist, mida uurimistöös kasutatakse üldkogumi asemel ja mille põhjal saadud tulemusi on võimalik üldistada üldkogumile. Valimit ei moodustata suvaliselt, vaid selle valikul tuleb järgida kindlaid meetodilisi nõudeid, et uurimistulemused oleksid usaldatavad. Valimi koostamise meetodid jagunevad tõenäosuslikeks ja mittetõenäosuslikeks [84].

Tõenäosuslikud meetodid põhinevad statistilisel tõenäosusteoorial, mis näitab mingi sündmuse esinemise tõenäosust, antud kontekstis valimisse sattumise tõenäosust. Mittetõenäosuslike meetodeid kasutatakse uurimistöodes, kus tõenäosuslike meetodite kasutamine pole võimalik, sest uuritavad on varjatud, raskesti kättesaadavad või üldkogumi suurus pole teada. Käesoleva magistr töö raames on tõenäosusliku valimina kasutatud ettekavatsetud valimit, mille puhul valib liikmed valimisse uurija, lähtudes oma teadmistest, kogemustest ja eriteadmistest mõne grupi kohta. Valimisse võetakse uuritavad ettekavatsetult kindlate kriteeriumide alusel [85].

Teemaksu teenusel on kolm osapoolt – teemaksu koguja, elektroonilise teemaksu kogumise teenuse osutaja ja vedajad, kes teemaksu tasuvad. Seetõttu koostati magistr töö raames kolm eraldi valimit, et oleks võimalik saada võimalikult laiapõhjaline ülevaade uuritavast valdkonnast. Lisaks eeltoodule langes valimisse ka Leedu, kes on 2024. aasta keskel on üle minemas ajapõhiselt kasutusmaksu lahenduselt vahemaal põhinevale teemaksu lahendusele.

Pärast teooria läbitöötamist koostati valim, kellele edastati teemaksu puudutavad küsimustikud. Küsimustike koostamisel oli sisendiks uuritud teoreetiline materjal, mille põhjal tekkis valim riikidest, mida põhjalikumalt edasi uurida. Valimisse langenud EL-i liikmesriikidest info kogumiseks uuriti teemaksu kogujate infokanaleid – veebilehed, statistikaameti andmed, küsitlused jne. Seega esimene valimigrupp koosnes EL-i liikmesriikide teemaksu kogujatest. Teise grupi moodustasid EETS osutajad, kes on ühelt poolt partneriks teemaksu kogujale ja teiselt poolt vedajale. Kolmanda grupina langesid valimisse Eesti veoettevõtted, kelle tegevusvaldkond Eesti Majanduse Tegevusalade Klassifikaatori (EMTAK) alusel oli „kaubavedu maanteel“. Kui valimid olid koostatud ja küsimustikud valmis, siis edastati küsimustikud valimisse langenud

organisatsioonidele või isikutele ja algas andmete kogumine. Eraldi viidi läbi 45-minutiline inglise keelne intervjuu ühe EETS osutajaga.

Küsimustikud koostati Google Forms keskkonnas, mis edastati kõikidele osapooltele. Organisatsioonidel või isikutel, kes ei saanud või ei tohtinud turvalisuse kaalutlustel Google Forms küsitlusankeeti täita, neile edastati dokumendi formaadis Google Forms vormile analoogne küsimustik e-posti aadressile. Andmete kogumise periood oli küllaltki pikaajaline, seetõttu sai andmete kogumise ajal hakata lahti kirjutama lõputöö metoodilist osa.

EETS osutajate ja teemaksu kogujatelt vastuste kogumine võttis aega ligikaudu 2,5 kuud. Eesti transpordiettevõtetest andmete kogumine võttis aega ca 3,5 kuud.

### **2.2.2 Teemaksu kogujad**

Antud valim koostati ettekatsetatud valiku põhimõttel. Ettekatsetatud valiku valimisse pidid kindlasti langema riigid, kes on kehtestanud vahemaapõhise teemaksu kogumise süsteemi. Teemaksu kogumine on võimalik GNSS tehnoloogial põhinevate seadmetega ja teemaksu kogumist haldab riiklik asutus, mitte kontsessioonärid.

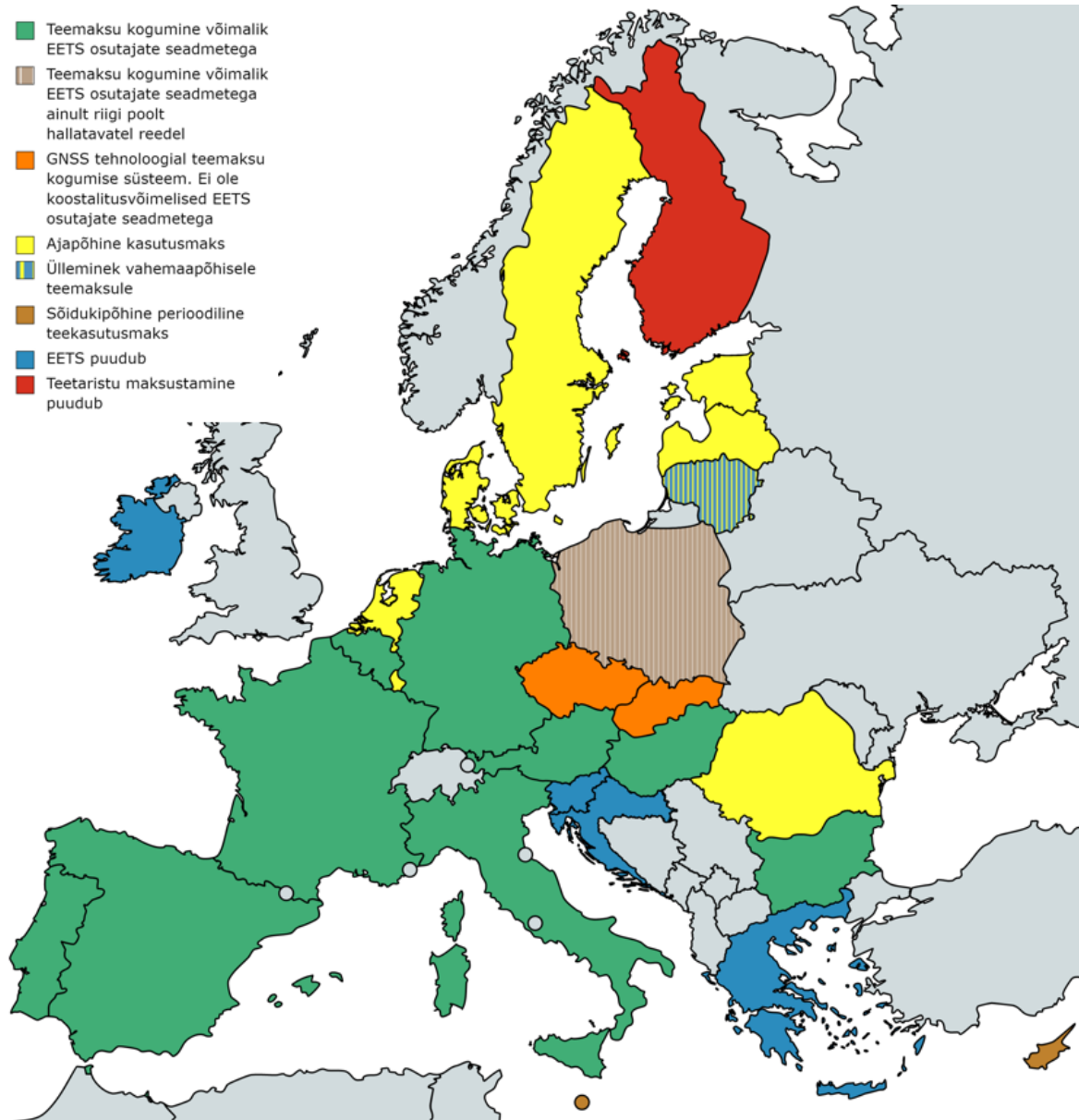
EL-is on 27 liikmesriiki, seega esmalt tuvastatigi EL-i liikmesriikide tee- ja kasutusmaksu kogumise praktikad, mis on toodud lisas 12. Tee- ja kasutusmaksu praktika tuvastamise järel uuriti sisulisemalt, millised lahendused on kasutusel teemaksuga riikides. Täpsemalt uuriti üksnes neid EL-i liikmesriike, milles rakendati teemaksu. Kasutusmaksuga, sõidukipõhise aastase teemaksuga riike ning Soomet lähemalt ei uuritud. Teemaksuga riikide uuringu kohta tegi tööautor märkmeid, mis võimaldaks hiljem valida sobilikud lõputöösse kaasatavad riigid. Vastav eeltöö on toodud lisas 13.

Lisas 13 riikide detailse kaardistuse põhjal oli võimalik valimist eemaldada need 8 riiki, milles oli kehtestatud ajapõhine kasutusmaks, kaks riiki, milles oli kehtestatud sõidukipõhine aastane teemaks ning üks riik milles maanteetaristu ei olnud ühelgi viisil maksustatud. Kui mittedobilikud riigid olid valimist välja arvatud, tuvastati riigid, milles teemaksu kogutakse teelõikude põhised, teemaksu tasumine ei ole võimaldatud GNSS tehnoloogial ja riigid, milles koguvad teemaksu kontsessioonärid. Antud analüüsi tulemusel elimineeriti vastavad riigid ja seega jäi valimisse kaheksa kõige sobilikumat riiki, kus teemaksu ei kogu kontsessioonärid, teemaksu arvestamine on kilomeetripõhine ja teemaksu tasumine on võimalik GNSS tehnoloogial.

Valim EL-i liikmesriikidest, kellele küsimustik esitati, koosnes väga rangelt riikidest, kelle teemaksusüsteemid olid oma olemuselt sarnased ja kelle teemaksu kogumise



põhimõtted olid üksteisele väga ligilähedased. Samuti pidi arvestama, et antud lahendus peab sobima Eesti keskkonda. Eeltoodud töö tulemusel oli võimalik koostada EL-i põhine aluskaart EL-is kehtivatest taristumaksustamise lahendustest, mis on töö autori poolt kujundatud joonisel 3.



Joonis 3. EL-i liikmesriikide teetaristu maksustamise lahendused

Joonisel 3 on EL-i liikmesriikide lõikes välja toodud teede maksustamise lahendused, mis annab visuaalselt hea ettekujutuse EL-i liikmesriikide taristu maksustamise lahendustest ja teemaksu rakendavatest riikidest. Teemaksu kogujatele esitatud küsimused on lisas 14.

### 2.2.3 Euroopa elektroonilise teemaksu kogumise teenuse osutajad

Järgmiseks valimi sihtrühmaks olid EETS osutajad. Tegemist on asutustega, kes on ühenduslüli asukohariigi teemaksukoguja ja vedaja vahel. EETS osutajad pakuvad veokitele OBU-sid, mis tuvastavad veoki poolt läbitud vahemaa kindlas EL-i liikmesriigis ning arvutavad seeläbi õige tasumisele kuuluva summa. EETS osutajate poolt pakutav teenus võimaldab vedajal läbida ühe parda seadmega väga mitmeid riike.

EL-is on loodud ühendus AETIS, kes koondab EETS osutajaid. AETIS ühenduse veebilehel on ülevaade ettevõtetest, kes on Euroopas EETS osutajatena registreeritud [15]. Euroopas registreeritud EETS osutajaid on 16 ja nad on toodud tabelis 14.

Tabel 14. Euroopas registreeritud EETS osutajad [15]

Registreerimisaasta	EETS osutaja	Registreerimisriik
2015	Axxès	Prantsusmaa
2016	TotalEnergies	Prantsusmaa
2016	Telepass	Itaalia
2016	eurotoll	Prantsusmaa
2016	BroBizz	Taani
2017	EuroWAG	Tšehhi
2017	Toll4Europe	Saksamaa
2018	tolltickets	Saksamaa
2019	MSTS Tolls	Holland
2020	UNIPOL Technologies	Itaalia
2020	ITIS Holding a.s.	Tšehhi
2021	Pagatelia	Hispaania
2021	DKV	Saksamaa
2021	Fremind Service	Norra
2021	ØresundPay	Rootsi
2021	Skyttelpass	Norra

Tabeli 14 põhjal on võimalik kontrollida, kas registreeritud EETS osutajad ka päriselt teenust osutavad ja kui osutavad, siis mis seadmeid nad veokitele kasutamiseks pakuvad. Kontrolli tulemusel selgus, et 16. EETS osutajast vastas valimi tingimustele 7 EETS osutajat. Ülejäänud ettevõtted olid ennast EETS osutajatena registreerinud ja lõputöö kirjutamise hetkel nad kas veel realselt teenust ei osutanud või pakkusid teenust riikides, mis ei ole lõputöö valimisse kaasatud.

EETS osutajate kontrolli tulemusel jäi sobilikku valikusse 7 EETS osutajat, kelle poolt pakutavaid seadmeid ja seadmete võimekust uuriti lähemalt. Joonisel 4 on toodud EETS osutajad, kes pakuvad piiriüleseid teemaksu kogumise lahendusi. Jooniselt 4 nähtub, et mitmed EETS osutajad pakuvad teenust ühe OBU-ga vähemalt kümnes erinevas EL-i liikmesriigis. EETS osutajad töötavad järjepidevalt selle nimel, et nende OBU-d oleks

võimalikult laialdase EL-i liikmesriikide arvuga. Muud EL-i liikmesriigid ei ole oma elektroonilisi teemaksu süsteeme veel arendanud sellisele tasemele, mis võimaldaks piiriülest andmete vahetust. Samas on teemaksu kogujatele antud ülemineku aeg muutmaks oma süsteemid piiriülevalt koostalitusvõimeliseks ja et tulevikus oleks võimalik ühe OBU-ga läbida ka neid riike, mida täna veel ei ole võimalik läbida. Nii EETS osutajad kui ka EL-i liikmesriikide teemaksu kogujad töötavad selle nimel, et mingil hetkel oleks võimalik rääkida ühtsest veokite maksustamise lahendusest.

EETS Osutajad	DKV	Toll4 Europe	Telepass	Toll-tickets	Total Energies	Eurotoll	Axxès
Mudelid	DKV Box Europe	EW EETS Box	Telepass SAT	OBU-5310	PASSango	Tribox Air	Satellite OBU
Portugal							
Hispaania							
Prantsusmaa							
Belgia							
Saksamaa							
Austria							
Itaalia							
Poola							
Bulgaaria							
Ungari							
Sloveenia							
Tšehhi							
	Kasutusel						
	Juurutamisel						
	Antud EL-i liikmesriigis teenust ei osutata						

Joonis 4. EETS osutajate ülevaade

EETS osutajatele suunatud küsimused olid seotud EL-i liikmesriikide ja vedajate vahelise koostööga. Lisaks küsimustikule toimus eraldi 45. minutiline veebipõhine koosolek T4E esindajatega. EETS osutajatele edastatud küsimused on toodud lisas 15.

## 2.2.4 Veoettevõtted

Kolmas sihtrühm, kelle kohta koostati eraldi valim, olid Eestis tegutsevad veoettevõtted. Veoettevõtete puhul tuli tuvastada nende arvamus ja seisukoht olemasoleva ajapõhise kasutusmaksu lahenduse kohta ning milline on nende valmisolek vahemaal põhinevale teemaksu lahendusele. Veoettevõtteid on Eestis väga palju, seetõttu oli valimi koostamine täiesti juhuslik, kuid üheks peamiseks tingimuseks oli, et valimisse langevate ettevõtete põhitegevusala äriregistri andmetel pidi olema veosevedu ehk „kaubavedu maanteel“ EMTAK tegevusala koodiga 49411. Transpordiettevõtete statistika on toodud tabelis 15.

Tabel 15. Transpordiettevõtete statistika tegevusala järgi [76]

Tegevusala/liik	Aktiiv- seid taotlusi	Aktiiv- seid kandeid	Kustu- tatud kandeid	Kokku	Aktiivseid ettevõtjaid	Registreeritud ettevõtjaid	Seotud sõidukite arv
Sõitjatevedu (rahvusvaheline)	0	0	182	182	0	182	0
Sõitjatevedu (riigisisene)	0	0	98	98	0	98	0
Sõitjatevedu	4	539	365	908	536	713	3998
Ühenduse tegevusloa tõestatud koopia (sõitjatevedu) (rahvusvaheline)	1	3887	4028	7916	476	583	0
Ühenduse tegevusloa tõestatud koopia (sõitjatevedu) (riigisisene)	0	5	94	99	4	19	0
Ühenduse tegevusloa tõestatud koopia (sõitjatevedu)	0	107	4137	4244	46	462	0
Veosevedu (riigisisene)	0	0	258	258	0	258	0
Veosevedu	23	3610	3323	6956	3592	4773	15914
Ühenduse tegevusloa kinnitatud ära kiri (veosevedu) (rahvusvaheline)	3	15494	24121	39618	3023	3871	0
Ühenduse tegevusloa kinnitatud ära kiri (veosevedu) (riigisisene)	0	0	814	814	0	227	0
Ühenduse tegevusloa kinnitatud ära kiri (veosevedu)	0	424	12875	13299	202	2065	0
Taksoveo tegevusluba	16	2700	3993	6709	2574	4661	3658
Taksoveo sõidukikaart	304	7108	21893	29305	4601	11543	0
Autojuhi koolituse korraldamine	0	32	17	49	32	44	0
Ohtlikku veost vedava autojuhi koolituse korraldamine	0	6	0	6	6	6	0
Sõitjaveo veokorraldusjuhi koolituse korraldamine	0	1	0	1	1	1	0
Teenindajakaart	84	18946	1504	20534	18858	20166	0
Veoseveo veokorraldusjuhi koolituse korraldamine	0	1	0	1	1	1	0

Tabeli 15 andmetel on majandustegevuse registri transpordi statistika kohaselt Eestis registreeritud 4773 veokorraldusega tegelevat ettevõtjat, millest 3592 olid ettevõtted, kes majandustulemuste põhjal EMTAK koodi alusel „kaubavedu maanteel“ aktiivset majandustegevust omavad. Aktiivsete ettevõtete puhul on tegemist ettevõtetega, millel on majandustegevus.

Selleks, et saadud vastused oleksid usaldusväärsed, kasutas töö autor valimi mahu kalkulaatorit. Valimi mahu kalkulaatori kasutamine andis teadmise, kui suur peab olema vastajate hulk 3592. ettevõttest, et uuringu tulemus mahuks lubatud 12% vea piiresse usaldusnivoo 95% juures [76][86]. Vaja oli saada tagasiside vähemalt 65. ettevõtjalt. Usaldusnivoo arvutamiseks kasutas töö autor valimi mahu kalkulaatorit joonisel 5.

**Determine Sample Size**

Confidence Level: 95% ▾ ?

Confidence Interval: 12 (%) ?

Population: 3592 ?

Calculate Clear

**Sample Size:** 65 ?

Joonis 5. Valimi mahu kalkulaator [86]

Selleks, et tagasiside usaldusväärsus oleks nõutud piirides, teostas töö autor mitu küsitlusringi. Enne küsimustiku väljasaatmist kontrollis töö autor, kas küsimustiku saav ettevõtte omab aktiivset majandustegevust. Esimesse küsitlusringi langes juhusliku valiku tulemusel 150 ettevõtet. Nendele 150. ettevõttele edastati küsimustik, millele anti nädal aega vastamiseks, kuid madala vastamisaktiivsuse tõttu edastati nädala möödudes küsimustiku saanud ettevõtetele meeldetuletus küsimustikule vastamiseks. Seejärel oodati veel viis päeva ning saadeti veelkord meeldetuletus. Esimeses küsitlusringis andis omapoolse vastuse 150. ettevõttest 22 ettevõtet. Kuna vastamisaktiivsus oli madal, valiti juhuslikkuse alusel järgmised 150 ettevõtet, kellele edastati küsimustik. Vastamise ja korduskirjade intervall jäi samaks. Teise ringi tulemusel vastas küsimustikule 150. ettevõttest 27 ettevõtet. Endiselt ei olnud vastajate arv piisav ning koostati ka kolmas küsitlusring samade küsimustega ja valiti taas 150 transpordiga tegelevat ettevõtet, mis ei olnud varasemates küsitlusringides osalenud. Kolmandas ringis õnnestus kokku koguda 18 vastust, mis oli piisav ülevaate saamiseks ja järelduste tegemiseks.

Seega langes valimisse 450 Eestis transpordi teenust osutavat ettevõtet, kellele edastati küsimustik. Küsimustiku saatmisel ei pööratud tähelepanu ettevõtte suurusele vaid

valimisse langesid nii väga suure veokipargiga veoettevõtted, kui ka ühe või mõne veokiga veoettevõtted. Seega tekkis võimalus saada väga laiapõhjaline ülevaade erinevate suurustega veokiparki omavate ettevõtete seast. Küsimustik esitati Google Forms vormina. Küsimustikule andis vastused 67 ettevõtet. Eesti transpordiettevõtetele esitatud küsimused on avaldatud lisas 16.

Lisaks eelpool väljatoodud valimile, langes valimisse veel Leedu, kes läheb 2024. aasta keskpaigas üle ajapõhiselt kasutusmaksult vahemaal põhinevale teemaksule. Leedu langes valimisse seetõttu, et oleks võimalik ära kaardistada teemaksu süsteemile ülemineku põhjused, millele tuginedes on valitud maksustatavad teelõigud ja kuidas on kujundatud teemaksu määrad. Leedule esitatud küsimused on toodud lisas 17.

## **2.3 Eesti kasutusmaksu andmestik ja eeltöötlus**

### **2.3.1 Maksu- ja Tolliameti ning Transpordiameti andmestik**

Tabelis 5 analüüsis kasutatakse piiripunktide numbrituvastuskaamera andmeid ning neid võrreldakse kasutusmaksu andmekogu andmetega. Numbrituvastuskaamera aga ei registreeri sõidukite puhul, kas tegemist on veo- või sõiduautoga, seega tuvastatakse teadaolevad Eesti veokid liiklusregistri andmetest, muud sõidukid täiendavalt kasutusmaksu tasumiste andmekogust, tollikontrollidest vms kanalitest. Kuna kasutusmaksu tasumist analüüsitakse numbrituvastuskaamerate andmetel, siis on antud meetodika teatud puudustega, mis pakuks võimalikult täpset ülevaadet veokitest, kes kasutusmaksu tasumata jätavad. Põhjuseks on see, et välisriikides registreeritud veokite liiklusregistri andmed ei ole meile kätte saadavad, mis võimaldaks tuvastada piiripunktides spetsiaalselt N2 ja N3 kategooria veokid muudest sõidukitest.

Tabelis 6 esitatud analüüsis on võrreldud Eesti liiklusregistris olevaid N2 ja N3 kategooria veokeid vastu kasutusmaksu andmekogu tasumise andmeid. Vastav tabel on koostatud Transpordiameti toorandmete põhjal. Toorandmete meetodika koostamisel on aluseks võetud Eesti liiklusregistrist arvel olevad N2 ja N3 kategooria veokite numbrimärgid ja neid on võrreldud kasutusmaksu andmekogus olevate tasumistega joonisel 6.

detailandmed

REGMARK	SOIDUK_ID_ID	Year of ES.	Sõiduki van.	Kategooria	Mark	Mudel	NIMETUS	aasta	teekasutus..	
████	101006462	2008	15	N2	MERCEDES..	ATEGO 1224L	KÜLMIK	2022	tkt puudub	1
████	3042510	1997	26	N2G	AMG HUM..	H1	KAUBIK	2022	tkt puudub	1
████	100236632	1996	27	N2	FORD	ECONOLINE E350 CARGO VAN	KAUBIK	2022	tkt puudub	1
████	100324426	1999	24	N3	VOLVO	FH12	MADEL	2022	tkt puudub	1
████	659970	2001	22	N2	VOLVO	FLL	FURGOON	2022	tkt puudub	1
████	1398523	1989	34	N2	GAZ	66 (AC-30/146)	SIHTOTSTARBELINE	2022	tkt puudub	1
████	248184	1998	25	N2	FORD	ECONOLINE E350 SUPER CLUB	KAUBIK	2022	tkt puudub	1
████	3275501	2005	18	N2	FORD	ECONOLINE E350 SUPER DUTY	SIHTOTSTARBELINE	2022	tkt puudub	1
████	100503568	2000	23	N2	MERCEDES..	ATEGO 1217L	FURGOON	2022	tkt puudub	1
████	100658978	2007	16	N2G	FORD	F350 PICK-UP	PIKAP	2022	tkt puudub	1
████	101006461	2009	14	N2	MERCEDES..	ATEGO 1224L	KÜLMIK	2022	tkt puudub	1
████	2890946	2003	20	N2	VOLVO	FL612	FURGOON	2022	tkt puudub	1
████	100111641	2005	18	N2G	FORD	F250 PICK-UP	PIKAP	2022	tkt puudub	1
████	100503078	2006	17	N2	CHEVROLET	SILVERADO	SIHTOTSTARBELINE	2022	tkt puudub	1
████	100824062	2005	18	N2	IVECO	EUROCARGO ML 75E17	SIHTOTSTARBELINE	2022	tkt puudub	1
████	2668258	2003	20	N2G	DODGE	RAM 3500 PICK-UP	PIKAP	2022	tkt puudub	1
████	100338923	1976	47	N3G	SCANIA	SBA111A 134	SIHTOTSTARBELINE	2022	tkt puudub	1
████	100786895	1992	31	N2	DODGE	RAM 250	PIKAP	2022	tkt puudub	1
████	100876119	2021	2	N3G	ALBACH	DIAMANT 2000	ERIOSTARBELINE..	2022	tkt puudub	1
████	100459759	1994	29	N2	CHEVROLET	CC31003	SIHTOTSTARBELINE	2022	tkt puudub	1

teekasutustasu

- (All)
- tkt olemas
- tkt puudub

aasta

- 2018
- 2019
- 2020
- 2021
- 2022
- 2023

Kategooria

- (All)
- N2
- N2G
- N3
- N3G

NIMETUS

- (All)

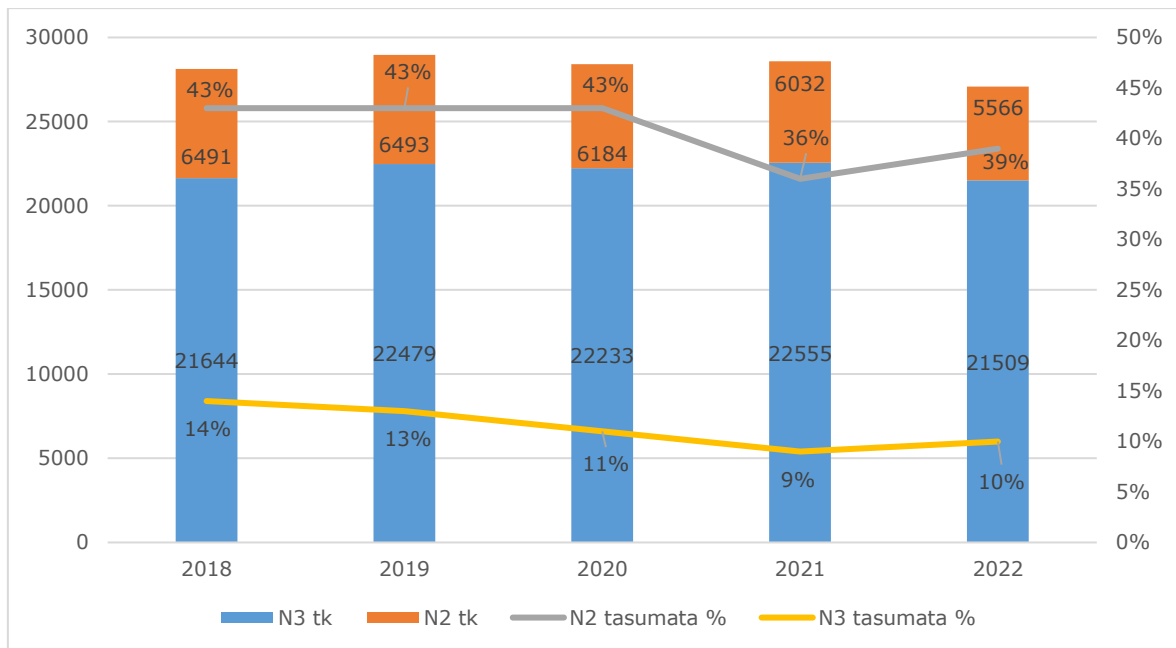
Sõiduki vanus

- 0
- 91

### Joonis 6. Kasutusmaksu tasumise toorandmed [73]

Transpordiameti meetodika põhjal saab anda üsnagi täpse hinnangu sellest, kui suurel määral jääb Eestis registreeritud N2 ja N3 kategooria veokite eest kasutusmaks tasumata. Transpordiameti andmemudel arvestab kõiki N2 ja N3 kategooria veokeid, mis omasid „aktiivset“ liiklusregistri kannet kindlaks määratud ajavahemikus. Isegi neid sõidukeid, millele valitud perioodi kestvuse ajal omistati „peatatud“ liiklusregistri kanne. „Peatatud“ staatus omistatakse sõidukile, millel puudub kaks aastat ülevaatus ja liikluskindlustus. Transpordiamet teostab Eesti veokite tasumise analüüsi aasta põhiselt, siis kõik sõidukid, mis omasid kontrollitava perioodi jooksul mistahes ajal „registreeritud“ liiklusregistri kannet, on arvestatud liikluses osalevaks sõidukiks. Kui valitud perioodi ajal tekkis sõidukile „peatatud“ kanne, siis on vastav sõiduk ikkagi andmemudelis arvestatud kui aktiivne liikluses osalev sõiduk. Kui aga sõiduk omab kogu valitud perioodi kestel „peatatud“ kannet, siis vastavat sõidukit andmemudelis ei kaasatud. Vastava andmemudeli kohaselt arvestatakse kasutusmaksu tasumata jätnud sõidukiks see sõiduk, mis omab/omas kontrollitava perioodi kestel „aktiivset“ liiklusregistrikannet ning ei ole kordagi kasutusmaksu tasunud. Kui sõiduki eest oli vähemalt korra kontrollitava perioodi jooksul kasutusmaks tasutud, siis andmemudeli kohaselt on kasutusmaks tasutud.

Tabeli 6 kasutusmaksu maksekuulekuse andmete põhjal on võimalik teostada N2 ja N3 kategooria veokite maksekäitumise ülevaade. Joonisel 7 on kajastatud Eestis registreeritud N2 ja N3 kategooria aktiivse liiklusregistrikandega kasutusmaksu tasumiskohustusega veokite kogu hulk ning seda on võrreldud protsentuaalselt veokitega, mis on jätnud kasutusmaksu tasumata.



Joonis 7. Eesti liiklusregistris aktiivse liiklusregistri kandega N2 ja N3 kategooria veokite kasutusmaksu maksekäitumine [73]

Arvestades ülaltoodut, siis on transpordiameti statistika küllaltki täpne. Analüüs annab adekvaatse tulemuse kasutusmaksu tasumiskohustuse eiramise kohta N2 ja N3 kategooria veokite hulgas.

### 2.3.2 Veokipargi keskmine vanus

Veokite teatud üldandmed on avaandmetena kõigile soovijatele kättesaadavad. Veokite keskmise vanuse tuvastamiseks kasutati Transpordiameti poolt avaldatud „Registris olevad sõidukid“ tabeli toorandmeid [78]. Toorandmed on joonisel 8 näidatud kujul.

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	AA
Andmed	YLDINE	EESTIS_ESMAREG		KAIGUKASTL	Kütuse	MOOTORI	MOOTORI	MOOTORI	HYBRIIDI	Kütuse	CO2	CO2	Kate													
1	setisega	STAATUS	KP	ESMAREG_KP	ESMAREG_KP	Tüüp	TYYP	MAHT	TYYP	kombinatsioon	NEDC	WLP	gooria	Keretüüp	Mark	Model	TAIS_	TAIS_	TYVI-	TELGI	HEITME-	ISTE-	Kere	VK/OM		
2	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1974	01.01.1974	DIHSEL	DIHSEL	4750	37	DIHSEL	T1	MTZ	50	3550	3550	2900	2	SINIINE	1	JÄRGA RAJ	JÄRVA	MAA	1				
3	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1983	01.01.1983	DIHSEL	DIHSEL	2080	18	DIHSEL	TR	T	25A	2610	2610	2060	2	PUNANE	1	JÄRGA RAJ	IDA-VIRU	M	1				
4	01.01.2023	PEATATUD	30.12.1899	01.01.1991	BENSIN	BENSIN	4250	88	BENSIN	M3	PAZ	3205	7460	7460	4830	2	BEZ	28	BUSS	HARJU	MAA	1				
5	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1948	BENSIN	BENSIN	350	12	BENSIN	L3e	DKW	350	290	290	140	2	MUST	2	MOOTORI	VÕRU	MAA	1				
6	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1950	BENSIN	BENSIN	346	7	BENSIN	L3e	IZ	350	350	350	175	2	ROHELINE	2	MOOTORI	HARJU	MAA	1				
7	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1951	BENSIN	BENSIN	247	9	BENSIN	L3e	AWO	425	300	300	140	2	MUST	2	MOOTORI	IDA-VIRU	M	1				
8	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1953	BENSIN	BENSIN	250	10	BENSIN	L3e	JAWA	250	0				TUMEPUN	2	MOOTORI	HARJU	MAA	1				
9	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1956	BENSIN	BENSIN	3480	55	BENSIN	N2	GAZ	52-04	5170	5170	2670	2	SINIINE	2	MADEL	LÄÄNE-VIRU	M	1				
10	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1959	BENSIN	BENSIN	346	16	BENSIN	L3e	IZ	36	310	310		2	MUST	2	MOOTORI	IDA-VIRU	M	1				
11	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1961	BENSIN	BENSIN	3480	55	BENSIN	N2	GAZ	51	5150	5150	2650	2	ROHELINE	2	MADEL	IDA-VIRU	M	1				
12	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1963	DIHSEL	DIHSEL	15	15	DIHSEL	TR	DT	20	0				MAARAM	0	JÄRGA RAJ	LÄÄNE-VIRU	M	1				
13	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1965	DIHSEL	DIHSEL	13	13	DIHSEL	TR	DT	20	0				MAARAM	0	JÄRGA RAJ	VILJANDI	M	1				
14	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1965	DIHSEL	DIHSEL	18	18	DIHSEL	TR	RS	09/124	0				MAARAM	0	JÄRGA RAJ	JÄRVA	MAA	1				
15	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1965	DIHSEL	DIHSEL	4750	37	DIHSEL	T1	MTZ	52L	5670	5670	3070	2	SINIINE	1	JÄRGA RAJ	VÕRU	MAA	1				
16	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1965	DIHSEL	DIHSEL	7400	81	DIHSEL	N2	PRAGA	5572-T1	11300	11300	5300	2	ROHELINE	4	SADUL	HARJU	MAA	1				
17	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1966	DIHSEL	DIHSEL	147	147	DIHSEL	TR	K	700	0				MAARAM	0	ÜGENDRU	TARTU	MAA	1				
18	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1966	DIHSEL	DIHSEL	4650	80	DIHSEL	N2	MAZ	502	11925	11925	7925	2	ROHELINE	3	MADEL	TARTU	MAA	1				
19	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1968	DIHSEL	DIHSEL	13	13	DIHSEL	TR	DT	20	0				MAARAM	0	JÄRGA RAJ	LÄÄNE-VIRU	M	1				
20	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1968	DIHSEL	DIHSEL	55	55	DIHSEL	TR	MTZ	52	0				MAARAM	0	JÄRGA RAJ	LÄÄNE-VIRU	M	1				
21	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1969	BENSIN	BENSIN	48	48	BENSIN	LM	VOLVO	5280	0				MAARAM	0	KOMBAIN	RAPLA	MAA	1				
22	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1969	DIHSEL	DIHSEL	55	55	DIHSEL	TR	MASSEY	165	0				MAARAM	0	JÄRGA RAJ	LÄÄNE-VIRU	M	1				
23	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1969	DIHSEL	DIHSEL	2080	18	DIHSEL	T1	RS	9	3000	3000	1580	2	PUNANE	1	JÄRGA RAJ	IDA-VIRU	M	1				
24	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1970	BENSIN	BENSIN	650	26	BENSIN	L4e	K	650	500	500	250		TUMEPUN	3	KÜLGHAAR	MAARAMAA	M	1				
25	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1970	BENSIN	BENSIN	3480	55	BENSIN	N2	SAZ	3503	7380	7380	4180	2	ROHELINE	2	KALLUR	TARTU	MAA	1				
26	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1970	DIHSEL	DIHSEL	15	15	DIHSEL	TR	T	25	0				MAARAM	0	JÄRGA RAJ	JÕGEVA	MAA	1				
27	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1970	DIHSEL	DIHSEL	15	15	DIHSEL	TR	T	25	0				MAARAM	0	JÄRGA RAJ	PÄRNU	MAA	1				
28	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1970	DIHSEL	DIHSEL	15	15	DIHSEL	TR	T	25	0				MAARAM	0	JÄRGA RAJ	RAPLA	MAA	1				
29	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1970	DIHSEL	DIHSEL	18	18	DIHSEL	TR	RS	09/124	0				MAARAM	0	JÄRGA RAJ	VALGA	MAA	1				
30	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1970	DIHSEL	DIHSEL	37	37	DIHSEL	TR	MTZ	50	0				MAARAM	0	JÄRGA RAJ	TARTU	MAA	1				
31	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1970	DIHSEL	DIHSEL	37	37	DIHSEL	TR	MTZ	52	0				MAARAM	0	JÄRGA RAJ	LÄÄNE-VIRU	M	1				
32	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1970	DIHSEL	DIHSEL	37	37	DIHSEL	TR	MTZ	52L	0				MAARAM	0	JÄRGA RAJ	RAPLA	MAA	1				
33	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1971	DIHSEL	DIHSEL	0	0	DIHSEL	TR	2PT5	4	5800				MAARAM	0	KALLUR	HARJU	MAA	1				
34	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1971	DIHSEL	DIHSEL	18	18	DIHSEL	TR	RS	09/124	0				MAARAM	0	JÄRGA RAJ	SAARE	MAA	1				
35	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1971	DIHSEL	DIHSEL	18	18	DIHSEL	TR	T	25	0				MAARAM	0	JÄRGA RAJ	JÄRVA	MAA	1				
36	01.01.2023	PEATATUD	01.01.1900	01.01.1971	DIHSEL	DIHSEL	29	29	DIHSEL	TR	T	40AM	0				MAARAM	0	JÄRGA RAJ	RAPLA	MAA	1				

Joonis 8. Liiklusregistris olevate sõidukite toorandmete väljavõte [78]



N2 ja N3 kategooria veokite keskmise vanuse arvutamiseks oli vajalik selekteerida vajalikud sõidukikategooriad ja eraldada need muudest andmetest. Kui vajalikud andmed olid valitud, oli võimalik tuvastada Eesti veokipargi keskmine vanus.

### **2.3.3 Tulu teemaksust**

Selleks, et oleks võimalik hinnata, milline on võimalik teemaksust saadav tulubaas, tuleb arvesse võtta liiklusloenduse tulemused, kasutusmaksu piletid ostnud veokid heitgaasiklasside lõikes ja tabelis 20 antud soovituslikud teemaksu määrad. Riigiteede liiklusloenduse üks loendustsükkel kestab kümme aastat, mille jooksul loendatakse lühiajaliselt liiklust kõigil riigiteede homogeense liiklussagedusega teelõikudel. Statsionaarsed loenduspunktid loendavad liiklust ööpäeva- ja aastaringelt. Saadud andmed on põhialuseks liiklussageduse määramisele kõikidele riigiteedele. Vastavate andmete töötlemine annab võimaluse hinnata mootorsõidukite läbisõitu riigiteedel [75].

Kuigi Maanteeamet ei ole pärast 2019. aastat enam linnade läbisõitu eraldiseisvalt analüüsinud, siis tabeli 12 andmetel on võimalik teha linnade läbisõidu osas hinnangulised järeldused 2019. aasta ja 2022. aasta maanteeläbisõitude põhjal. Kuna maantee läbisõidud on antud aastate võrdluses sarnased, siis töö autor kasutab 2022. aasta linnade läbisõidu tuvastamisel 2019. aasta Maanteeameti analüüsis välja arvatud linnade läbisõitu. Linnade mootorsõidukite läbisõiduks 2022. aastal arvestatakse 4900 mln kilomeetrit.

Võttes aluseks, et linnades läbiti 2022. aastal 4900 mln kilomeetrit, tuvastati autobussi (AB), veoauto (VA) ja autorongi (AR) läbisõidud linnades. Linnad oma liiklusloenduse analüüsidest ei arvesta läbitud vahemaad vaid hindavad transpordiliikide osakaalu kogu liiklusest. Selleks, et leida AB, VA ja AR koguläbisõit, tuleb vastavate transpordiliikide linnade läbisõiduandmed esmalt tuvastada. Tuginedes Tallinna, Tartu ja Pärnu liiklusloenduste andmetele, siis keskmine AB osakaal linnaliikluses moodustab 1,3%, VA osakaal moodustab 1,7% ja AR puhul on vastav näitaja 1,5% [40][50][75]. Antud osakaalude põhjal saab järeldada, et AB läbisõit linnades on 63,7 mln kilomeetrit, VA läbisõit linnades on 83,3 mln kilomeetrit ja AR puhul on vastav näitaja 73,5 mln kilomeetrit.

Teades VA läbisõitu linnades, on võimalik arvutada kogu VA läbisõit. Tabeli 10 andmetel on VAAB läbisõit maanteedel 184,4 mln kilomeetrit. Esmalt tuvastati VAAB-ist VA ja AB osakaalud. VAAB-i puhul oli läbisõit kokku 184,4 mln kilomeetrit ja AB moodustas sellest 69,3 mln kilomeetrit, siis VA läbisõit maanteedel moodustab 115,1 mln kilomeetrit. AB läbisõit on toodud tabelis 11. Kogu läbisõidu leidmiseks tuli VA maanteeläbisõidule juurde liita VA linna läbisõit, mis andis VA kogu läbisõiduks 198,4 mln kilomeetrit.

Töö raames on tehtud ettepanek, et teemaks peaks olema rakendatud üksnes põhi- ja tugimaanteedel, siis tuli leida VA ja AR-i põhi- ja tugimaanteede läbisõit. AR-i puhul oli põhi- ja tugimaanteede läbisõidu leidmiseks kogu läbisõidust maha arvata kõrvalmaanteede läbisõit. VA puhul tuvastas töö autor esmalt AB ja VA läbisõitude suhtarvu VAAB-ist ja saadud suhtarvu rakendati kõrvalmaantee läbisõidu osakaalu arvutamiseks ning seejärel oli võimalik tuvastada VA läbisõit põhi- ja tugimaanteel. Eeltoodud meetodika rakendamisel kujunes tabel 16.

Tabel 16. VA ja AR läbisõidu tuvastamine

	Maantee läbisõit mln/km	Linna läbisõit mln/km	Linna osakaal liiklusest	Linna läbisõit mln/km	Kogu läbisõit mln/km	AB ja VA osakaal VAAB-ist	Kõrvalmaantee mln/km	Põhi- ja tugimaantee läbisõit mln/km
VAAB	184,4			147	331,4		38,5	145,9
AB	69,3	4900	1,30%	63,7	133	38%	14,5	54,8
VA	115,1		1,70%	83,3	198,4	62%	24,0	91,1
AR	480,4		1,50%	73,5	553,9		49,5	430,9
						VA+AR	73,5	522,0

VA ja AR läbisõitude tuvastamise järgselt oli võimalik teostada teemaksu tuluanalüüs, mis on toodud tabelis 19. AR-de tuluanalüüsi teostamisel tuvastati Transpordiameti kasutusmaksu andmetele tuginedes AR piletite maksumus kõikide EURO-heitgaasiklasside lõikes. Seejärel leiti AR-de iga EURO-heitgaasiklassi summa osakaal AR-de koondsummast. Selline lähenemine andis ülevaate, milline võiks olla AR-de EURO-heitgaasiklasside omavaheline osakaal kogu läbisõidust. Kui läbisõit ja EURO-heitgaasiklasside osakaalud olid teada, sai arvutada teemaksu võimaliku tulu. Tulubaasi arvutamisel lähtuti summa osakaalust, läbisõidust ning tabelis 20 toodud soovituslikest teemaksu määradest. Antud andmete korrutamisel leiti iga EURO-heitgaasiklassi hinnanguline teemaksu lõppsumma.

VA teemaksu analüüsis kasutati analoogset lähenemist, kuid ühe erandiga. VA kategooriasse jäid nii N2 kui ka N3 kategooria kuni 3. teljelised veokid, siis seetõttu oli esmalt vaja leida nende veoki kategooriate omavaheline suhe. VA puhul oli eelnevalt teada kogu läbisõit, siis tuli läbisõidu osakaalu tuvastamiseks esmalt leida VA N2 ja VA N3 veokitele ostetud piletite koondsumma omavaheline suhe, et oleks aru saada, kui suure osakaalu moodustab üks kategooria teisest ja siis saadud tulemust rakendada VA N2 ja VA N3 läbisõidu arvutamiseks. Tulubaasi arvutamisel lähtuti taaskord summa osakaalust, välja arvutatud läbisõidu osakaalust ning tabelis 20 toodud soovituslikest teemaksu määradest. Antud andmete korrutamisel leiti iga EURO-heitgaasiklassi hinnanguline teemaksu lõppsumma. Antud tulemused on samuti toodud tabelis 19.

### 2.3.4 Tulu kasutusmaksust

Selleks, et oleks võimalik tuvastada, millisel määral paraneks kasutusmaksu määrade tõstmisest saadavad tulud, tuli esmalt teha valik, millise heitgaasiklassiga ja telgede arvuga veokitel oleks mõistlik kaaluda kasutusmaksu määrade tõstmist. Vastavalt EL-i liikmesriikide eeskujule, on uuritavad EL-i liikmesriigid valdavalt maksustanud oluliselt kõrgemalt kuni EURO III heitgaasiklassiga veokeid, mis sai ka Eesti kasutusmaksude määrade muutmisel arvesse võetud.

Lisas 18 on Transpordiameti kasutusmaksu tasumise analüüsi põhjal kokku koondatud N3 kategooria kuni EURO III heitgaasiklassiga veokite tasumise statistika 2022. aasta kohta. Nende andmete põhjal tuvastati eraldiseisvalt N3 kategooria kuni EURO III heitgaasiklassiga veokitele ostetud perioodipiletid ja tasutud summad. Samas tabelis on teostatud võimalik tuluanalüüs lisas 19 välja toodud kasutusmaksu soovituslike määrade põhjal [73].

Teatud mööndustega on võimalik analoogset lähenemist kasutada ka N2 kategooria lisatulu arvutamisel. Kasutusmaksu andmekogus N2 kategooria veokite puhul eraldi EURO-heitgaasiklasse ei salvesta, sest sõltumata EURO-heitgaasiklassist, on kõik N2 kategooria veokid maksustatud Eestis sama määraga, seega vastav analüüs on võimalik teostada üksnes Eesti liiklusregistris olevate N2 kategooria veokite kohta. Välisriikide veokite N2 kategooria EURO-heitgaasiklasse ei ole võimalik sama meetodikaga tuvastada, sest Transpordiametil puudub piiriülene ligipääs teiste EL-i liikmesriikide liiklusregistri andmetele. Eestis registreeritud N2 kategooria veokite puhul on aga võimalik võrrelda kasutusmaksu andmekogus olevaid tasumisi liiklusregistris olevate N2 kategooria veokite andmetega. Liiklusregistri andmete põhjal on võimalik tuvastada Eestis registreeritud N2 kategooria veokite EURO-heitgaasiklassid ning tuvastada seeläbi kasutusmaksu piletite tasumised EURO-heitgaasiklasside lõikes. Lisas 20 on toodud Eestis registreeritud N2 kategooria EURO-heitgaasiklassi lõikes ostetud kasutusmaksu piletid 2022. aastal. EURO I heitgaasiklassiga pileteid N2 kategooria sõidukite puhul ei ostetud.

Lisas 19 toodud soovituslike kasutusmaksu määrade ettepaneku arvestades on võimalik arvutada täiendav tulu lisas 20 toodud andmete põhjal. Käesolevas töös on mainitud, et kuni EURO III heitgaasiklassiga veokid on EL-i liikmesriikides kõrgemalt maksustatud, siis arvutuste puhul analüüsiti kasutusmaksu määrade tõstmisest saadavat fiskaalmõju just kuni EURO III heitgaasiklassiga N2 kategooria veokite vaates. Lisas 21 on toodud Eestis registreeritud N2 kategooria kuni EURO III heitgaasiklassiga veokite fiskaalanalüüsi tulemus.

Selleks, et oleks võimalik ka välisriikide N2 kategooria kuni EURO III heitgaasiklassiga veokitele teostada täiendava kasutusmaksu laekumise mõjuhindang, rakendas töö autor järgnevat meetodikat. Esmalt tuvastati Transpordiameti kasutusmaksu tasunud N2 kategooria veokitest välisriikides registreeritud N2 kategooria veokite arv. Vastav tulemus on toodud lisas 20. Välisriikides registreeritud N2 kategooria veokitele osteti 2022. aastal kokku 8381 kasutusmaksu piletit. Eelnevalt oli samas mainitud, et Transpordiametil puudub ülevaade, kui suure osa moodustavad välisriikide N2 kategooria veokite EURO-heitgaasiklassid perioodipiletite lõikes, seetõttu kasutab töö autor Eesti näitel välja arvatatud suhtarve. Lisas 20 on arvatud Eestis registreeritud N2 kategooria veokite EURO-heitgaasiklasside omavaheline suhe perioodipiletite lõikes ja saadud tulemust on rakendatud välisriikide N2 kategooria veokite piletite osakaalu leidmiseks.

Leitud tulemustele tuginedes saab anda hinnangu, milline võiks olla fiskaalmõju, kui välisriigi N2 kategooria kuni EURO III heitgaasiklassiga veokitele rakendada lisas 19 soovituslike kasutusmaksu määrasid. Lisas 21 on toodud vastava tuluanalüüsi tulemus.

Lisaks kasutusmaksu määrade tõstmise fiskaalmõju analüüsile selgitati välja kasutusmaksu määra suurus 2022. aastal ühe kilomeetri läbimisel. Lisas 7 on toodud, et kasutusmaksu laekus 2022. aastal 21311897 eurot ja tabelis 16 on avaldatud, et VA-de ja AR-ide kogu läbisõit 2022. aastal moodustas 752,3 miljonit kilomeetrit. Keskmine summa leidmiseks jagati kasutusmaksu laekumine läbitud kilomeetritega. Antud tulemuste põhjal selgus, et ühe kilomeetri läbimise eest koguti kasutusmaksu 0,0283 eurot ehk 2,8 senti ühe kilomeetri läbimise eest.

Arvestades Eesti tasulise teedevõrgu kogu pikkust, siis kasutusmaksu tuluanalüüsis vaadeldi eraldi ka seda, millise summa ulatuses tasutakse Eestis aastas keskmiselt kasutustasu ühe läbitud kilomeetri kohta. Eesti tuleb kasutusmaksu tasuda riigiteedel ja kohalikel teedel. Saadud tulemust on võrreldud uuringusse kaasatud teemaksuga riikidega. Tulemused on toodud joonisel 11. Antud võrdlus teostati 2021. aasta suhtarvude baasilt, sest 2022. aasta andmeid liikmesriikide teemaksu laekumise kohta magistr töö tegemise hetkel veel ei olnud. Joonisel 11 toodud tulemused leiti aastas kogutud tee- ja kasutusmaksu summa jagamisel tasulise teedevõrgu pikkusega.

Eestis on kasutusmaksuga maksustatud nii riigiteed, kui ka kohalikud teed. Selleks, et anda objektiivne hinnang, kui palju Eestis ühe kilomeetri läbimisel aastas kasutusmaksu kogutakse, arvestati teedevõrgu kogupikkuseks riigiteede ja kohalike teede pikkus, millest arvati maha kergliiklusteed [72]. Sellisel tulemusel saadi Eesti tasulise teedevõrgu pikkuseks 39503 kilomeetrit.

## 2.4 Andmete kogumine ja analüüs

Selleks, et oleks võimalik saada laiapõhjaline ülevaade tee- ja kasutusmaksu toimimisest, selle poliitikast ning rakendamise praktikast, tuli teostada põhjalik eeltöö. Andmeid koguti EL-i tee- ja kasutusmaksu ning EETS-i käsitlevast õigusraamistikust, EL-i ja tema liikmesriikide statistilistest keskkondadest, erinevatest transpordimõjude kohta teostatud uuringutest, EL-i liikmesriikide teemaksu kogujate veebilehtedelt, erinevate EL-i teemaksuga riike koondavatest organisatsioonidest, varasemalt teostatud tee- ja kasutusmaksu käsitlevatest uuringutest ning lõputöödest, ankeetküsimustikest, avaandmete keskkonnast ning teabenõuete esitamise kaudu.

Esmalt tutvuti tee- ja kasutusmaksu reguleeriva EL-i õigusraamistikuga. Tee- ja kasutusmaksu reguleerib direktiiv 1999/62 ja selle muudatused ning direktiiv 2022/362 [23][25][26][29]. Eesti puhul uuriti kasutusmaksu käsitleva seadusandlust, selgitati välja, miks on Eestis just otsustatud kasutusmaksu kasuks, mitte vastupidi ning millised on tee- ja kasutusmaksu käsitlevad varasemad uuringud ning lõputööd. Kasutusmaksu seadusandluse raames tutvus töö autor liikluseadusega [41]. Mahukamaid uuringuid, milles on käsitletud teede maksustamist, oli kaks - 2015. aastal teostatud teemaksude rakendamise uuring ning teekasutustasu automaatjärelvalve uuring [82][83]. Bakalaureuse- ja magistriõõsid, milles oli kajastatud tee- või kasutusmaksu, tuvastas töö autor neljal juhul [1][31][34][38]. Teemaksu ja kasutusmaksu puhul koguti andmeid erinevatest andmekanalitest – küsitlused ja statistika kogumine Eurostatist ning EL-i liikmesriikide statistikaametite veebilehtedelt [5][36][54][58][65][79].

Küsimused olid esitatud avatud küsimustena, mis andis vastajatele võimaluse oma arvamuste ja seisukohtade edastamiseks. Samuti koguti andmeid organisatsioonidest, mis koondavad enda alla EL-i teemaksu rakendavad riigid ning organisatsioon, mis kogub EL-i liikmesriikide kohta transpordistatistika [2][15][16]. Pärast eeltoodud materjali läbitöötamist uuriti EL-i liikmesriikide tee- ja kasutusmaksu praktikaid, mille tulemused on toodud lisa 4.

Küsimustikud edastati neljale erinevale osapooltele: EETS osutajad, teemaksukogujad, EL-i liikmesriik, kes võtab 2023. aastal kasutusele teemaksusüsteemi ning kohalikud transpordiettevõtted. Andmete kogumiseks koostati neli erinevat küsimustikku, mis edastati valimi erinevatele osapooltele. Küsimustiku koostamisel võeti aluseks eelnevalt läbi töötatud teooria ja valimisse langenud EL-i liikmesriikide praktika. Materjalide eelnev läbitöötamine andis ülevaate millise sisuga peaksid olema küsimused, et saadud vastuste põhjal oleks võimalik teha sobilikud järeldused.

Esimene küsimustiku vorm edastati valimisse langenud EL-i teemaksu kogujatele, mis koosnes 15. teemaksu suunitlusega küsimustikust. Küsimustikuga sooviti:

- tuvastada kasutusmaksult teemaksule ülemineku põhjused;
- koguda teemaksu kohta statistilist infot;
- tuvastada meetodika, mille alusel on valitud teemaksuga kaetav teedevõrk;
- selgitada välja olulised punktid, millele peab tähelepanu pöörama elektroonilise teemaksu kogumise süsteemile üleminekul;
- selgitada välja järelevalve teostamine.

Teine küsimustiku vorm edastati EETS osutajale. Küsimustik koosnes 12. küsimusest. Küsimustikuga sooviti tuvastada:

- kuidas erinevates EL-i liikmesriikides on teemaksusüsteem ülesse ehitatud;
- milliste kohustustega peab teemaksu koguja arvestama;
- milliste kohustustega peab vedaja arvestama.

Kolmas küsimustiku vorm edastati Eesti vedajatele ja see koosnes 19. küsimusest. Küsimustega sooviti saada vastuseid:

- ettevõtte veokipargi tegevuse kohta;
- hinnangut raskeveokimaksule ja kasutusmaksule;
- hinnangut järelevalve tegevusele ja sanktsioonidele;
- hinnangut teemaksule.

Neljas küsimustik edastati riigile, mis vahetab järgmisel aastal ajapõhise kasutusmaksu vahemaal põhineva teemaksu vastu. Küsimustik koosnes 11. küsimusest, mis puudutasid järgmisi teemasid:

- tuvastada kasutusmaksult teemaksule ülemineku põhjused;
- tuvastada meetodika, mille alusel on valitud teemaksuga kaetav teedevõrk ja arvutatud teemaksu määrad;
- tuvastada, millised on prognoositavad kulud;
- tuvastada transpordisektori rahulolu;
- selgitada välja järelevalve teostamine.

Eesti kasutusmaksu analüüsimisel kasutati avaandmetena saadavaid andmeid ja riigiasutustele esitatud teabenõudeid. Teabenõuete esitamine võimaldas saada lisaandmeid, mis olid vajalikud tee- ja kasutusmaksu puudutavate sisulisemate analüüside teostamiseks.

Eesti transpordiettevõtetele saadud vastused koondati tabeli kujul kokku. See võimaldas võrrelda saadud vastuseid omavahel ning anda hinnang, milline on vastajate eelistus tee- ja kasutusmaksu küsimustes.

Töö probleemiks on, et Eestis ei ole analüüsitud kasutusmaksude mõju alates nende rakendamisest 2018. aastal, kaasa arvatud fiskaalmõju. Samuti ei ole uuritud teemaksu rakendamise võimalusi ja selle fiskaalmõju. Magistritöö eesmärgiks on välja selgitada, kas täna Eestis veokitele rakendatav kasutusmaks on tõhusaim meede teede kasutamise maksustamiseks ja EL-i transpordipoliitika eesmärkide täitmiseks.

Esimeses osas tekkinud küsimustele, annab vastuse metoodilises osas kirjeldatud lahendused. Metoodilise osa rakendamine võimaldas jõuda eesmärgipäraste tulemusteni.

## **3 TULEMUSED**

### **3.1 Euroopa Liidu liikmesriikide praktikad teede maksustamisel**

#### **3.1.1 Teemaksu rakendamise põhimõtted**

Veokitele rakendatavat maksu tee kasutamise eest on võimalik rakendada vahemaapõhiselt ehk teemaksuna või ajapõhiselt ehk kasutusmaksuna. Enamikes EL-i liikmesriikidest on rakendatud veokite maksustamise puhul teemaksu ja EL-i liikmesriigid, milles on veel kasutusmaks, on järk-järgult üle võtmas teemaksu lahendust. Kasutusmaksu või teemaksu ei ole kehtestatud üksnes Soomes ja aasta põhised sõidukimaksud on Maltal ning Küprosel. Ülejäänud EL-i riikides on kehtestatud vahemaapõhine teemaksu lahendus, kas siis OBU kasutades või tasudes teemaksu enne tasulisele teelõigule asumist. Joonisel 3 on antud ülevaade EL-i liikmesriikide kasutusmaksu ning teemaksu lahendustest. Lisaks annab antud joonis ülevaate sellest, millistes EL-i liikmesriikides kehtib ajapõhine kasutusmaks ja millistes riikides läbisõidul põhinev teemaks.

Dokumendis „Valge Raamat“ on kirjutatud, et maanteetaristu kasutamise maksustamine on Euroopa Liidus ebaühtlane [87]. Kümnekond aastat hiljem on maanteetaristu kasutamise maksustamine ebaühtlus endiselt olemas. See on küll mõnevõrra paranenud, ent hetkel ei ole võimalik veel rääkida ühtsest EL-i liikmesriike ühendavast taristumaksu lahendusest. Ühtse maanteetaristu maksustamise meetmena nähaksegi just teemaksu ehk maksu, mis põhineb veokite poolt läbitaval vahemaal.

Direktiivis 1999/62/EÜ ja selle muudatustes on öeldud, et säästva transpordi edendamine on ühise transpordipoliitika peamine eesmärk. Seoses sellega tuleb vähendada transpordisektori mõju kliimamuutustele ja sellega omakorda seotud negatiivsetele külgedele nagu ummikud ning õhu- ja mürasaaste. Maanteetranspordisektoris on vahemaal põhinevad teemaksud infrastruktuuri kasutamise eest õiglane ja tõhus majanduslik meede säästva transpordipoliitika saavutamiseks, sest sellised maksud on otseselt seotud infrastruktuuri kasutamisega, sõidukite keskkonnanäitajatega ning sõidukite kasutuskoha ja -ajaga [23][25][26][29].

Teemaksu tasutakse vaid läbitud vahemaa eest ja selle puhul on võimalik rakendada väliskulumaksu, mille kaudu viiakse ellu „saastaja maksab“ põhimõtet ehk negatiivsete keskkonnamõjude tekitaja kannab keskkonnale tekitatud kahju täiel määral. Väliskulumaksuga maksustataksegi liiklusest tulenevat õhu- ja mürasaastekulu. Selleks,



et aidata saavutada põhimõtte „saastaja maksab“ täielikku kohaldamist, peaksid EL-i liikmesriigid vähemalt õhusaaste puhul kohaldama taristumaksuga hõlmatud võrgustikus raskesõidukite suhtes väliskulude maksustamist [29]. Lisaks sellele, et teemaks aitab paremini sisse nõuda keskkonnale tekitatud kahjusid, on teemaksul ka teine peamine eesmärk – teetaristu kasutamise eest raha kogumine teede remondiks, hooldamiseks ja ehitamiseks.

Lähtuvalt teemaksu kahest põhimõttest – õiglane veokite maksustamine teetaristu kasutamise eest ja keskkonnale tekitatavate negatiivsete mõjude hüvitamine – on enamuse EL-i liikmesriike neid kahte põhimõtet edukalt rakendanud ja rakendamas. Näiteks Taani on mõistnud, et täna kehtiva lahendusega ei ole nad suutelised täitma kliimaeesmärke, mistõttu on neil planeeritud 01.01.2025 üleminek teemaksu lahendusele, eesmärgiga vähendada 2030. aastaks heitgaasikoguseid 70%. Samuti plaanib Holland 2026 aastal üleminekut teemaksu lahendusele just transpordisektori poolt tekitatavate negatiivsete välismõjude vähendamiseks. Saksamaa, kes võttis 2005. aastal kasutusele teemaksu lahenduse, tegi seda samuti heitgaaside vähendamise eesmärgil. Saksamaa ja Tšehhi on hetkel ainsad EL-i liikmesriigid, kes kasutavad teemaksu eriliigina taristumaksu. See annab omakorda võimaluse rakendada väliskulumaksu. Belgia seevastu on leidnud, et maksustada ei tule mitte veoki valdamist, vaid pigem selle kasutamist ehk nii tasub vedaja kõige õiglasemal viisil taristu kasutamise ja keskkonnamõjude kahjustamise eest. Kõik uuritavad riigid on ikkagi seisukohal, et teemaksust saadav raha on oluline komponent, mis aitab katta teede hoolduse, remondi ja ehituse kulusid. Ilma teemaksuta on väga keeruline tagada teede nõuetekohane seisukord. Uuritavates teemaksuga riikides oli kõikide veokite keskmine vanus oluliselt madalam kui Eestis, seega teemaks avaldab piisavalt mõju, et vedajad omaksid keskkonnasäästlikumaid veokeid.

Uuringus osalenud EL-i liikmesriigid on avaldanud, et teemaksu lahenduse kasutuselevõtt on märgatavalt parandanud laekumisi. Kuigi Tšehhi võttis teemaksu lahenduse kasutusele enam kui kümme aastat tagasi, siis nad kinnitasid, et üleminek kasutusmaksult teemaksule parandas märgatavalt tulusid. Ühes Maanteeameti poolt tellitud kasutusmaksu uuringus oli välja toodud, et Ungaris paranes laekumine lausa kaheksa korda [82]. Leedu, kes läheb teemaksule üle 2024. aasta keskpaigas, kinnitas, et nende analüüsid näitavad vähemalt kahekordset laekumise paranemist. EL-i liikmesriikide uuringust nähtus üldisemalt, et teemaksu laekumine erinevate aastate lõikes on valdavalt tõusva trendiga ja seda isegi siis, kui kaubaveomahud olid languses võrreldes eelneva perioodiga. Põhjus on see, et EL-i liikmesriigid korrigeerivad teemaksu hindasid vastavalt tarbijahinnaindeksile. Lisas 6 on toodud kaubaveomahtude ja teemaksu laekumise omavaheline suhe aastatel 2017-2021.

Lisast 6 nähtub, et isegi kui kaubaveomahud uuritavates riikides langevad, siis teemaksu laekumine üldjuhul ei lange. Erandiks on 2020. aastal Austria ja Slovakkia, kuid 2021. aastal teemaksu laekumine nendes riikides taastus. Slovakkia puhul on võimalik välja tuua, et vaatamata kaubaveomahtude langemisele, siiski teemaksu laekumine kasvas hüppeliselt. Ungari kohta paraku ei ole 2020. aasta teemaksu laekumist avalikustatud, mistõttu on trendijoon skaala tablool null.

### **3.1.2 Teemaksuga teelõikude valiku põhimõtted**

Laiemalt nähakse EL-is ette, et teemaksud, aga ka kasutusmaksud, oleksid vähemalt kehtestatud teedel, mis kuuluvad üleeuroopalisse transpordivõrku. Kuigi teemakse võib rakendada kogu teedevõrgu ulatuses, ei ole EL-i liikmesriigid seda praktikas rakendanud. Saksamaa on kõige laiema teemaksu taristuga EL-i liikmesriik, kattes teemaksuga ca 51000 kilomeetrit teid. Muudes EL-i liikmesriikides on teemaksuga maksustatud üksnes kiirteed, põhimaanteed ja/või tugimaanteed ning linnad ja suuremad asulad. Samas EL-i liikmesriigid peavad jälgima, et veoki liiklus ei kanduks üle maksustamata teelõikudele, mõjutades seeläbi madalama liiklussagedusega teede liiklusohutust. Seetõttu, kui EL-i liikmesriik näeb, et kasutusmaksu mõjul suundub liiklus põhilisest teetaristust kõrvale, on võimalik teemaksu rakendada vajadusel kõigil teetaristu osadel.

Käesoleva töö uurimustulemuste põhjal saab järeldada, et EL-i liikmesriigid on siiski valinud teemaksuga maksustatavad teetaristu nii, et veokitel ei ole põhjust kasutada madalama liikluskoormusega ja maksustamata teetaristut. Üldjuhul ei anna maksustamata teetaristu läbimine vedajale märkimisväärset rahalist kokkuhoidu, sest übersõidule kuluv aeg ja täiendavalt tarbitav kütuse kogus ei anna tegelikkuses säästu ja teemaksust säästetud raha kulub hoopiski übersõidust tingitud täiendavate kulude katteks. Ka Eesti vedajatel oli küsimustikus küsimus tasulise või tasuta teedevõrgu kasutamise valiku kohta. Enamik rahvusvahelisi vedusid teostavad Eesti vedajad vastasid, et nad ei eelista maksuvabasid teelõike, sest übersõitudeks kuluv aja ja kütuse kulu on piisavalt suur, mis ei soodusta maksuvabade teelõikude kasutamist.

Selleks, et veokid ei eelistaks tasuta teedevõrku tasulistele, on oluline määrata õiglane hind tee kasutamise eest. Hinna määramisel tuleb arvesse võtta teetaristu kulud, mis põhinevad teetaristu hooldus- ja remondikuludele, aga ka tegevuskuludele. Ühe komponendina saab rakendada väliskulumaksu. Tiheasustusega piirkondades, kus on oht ummikute tekkimiseks, saab rakendada täiendavalt ummikumaksu. Teemaksu määrade baasaluseks on EURO-heitgaasiklassid millele lisatakse juurde üks või mitu järgmist komponenti – heitgaasiklass, mass, telgede arv, aeg, väliskulumaks ja tee liik.

Tabelis 17 on toodud uuringus olevate riikide teemaksu arvestamise alused. Teemaksu määrade kehtestamisel on EL-i liikmesriigid kasutanud erinevaid meetodikaid, kuid valdavalt domineerib olukord, milles teemaksu määr koosneb kolmest kuni neljast komponendist. Kuigi EL-i liikmesriigil on võimalik maksustada kogu teedevõrku, siis praktikas seda siiski uuritavate riikide poolt ei ole rakendatud. Mitmeski EL-i liikmesriigis on kehtestatud 0-määruga teelõike, mis ei ole küll tasulised, kuid 0-määruga teelõikudel on kohustuslik OBU kasutamine. OBU vahendusel kogub teeomanik andmeid teede läbisõidu kohta ja saadud andmed võimaldavad planeerida paremini teede hoolduse ja remondi vajadusi. Lisaks saab põhjaliku ülevaate veokite poolt läbitud teedevõrgust ja vahemaadest.

Tabel 17. EL-i liikmesriikide teemaksu arvestamise põhimõtted [3][8][14][39][48][55][57][68][80]

Riik	Heitgaasiklass	Mass	Teljed	Aeg	Väliskulumaks	Teeliik
Belgia	+	+				
Saksamaa	+	+	+		+	
Austria	+		+	+		
Ungari	+		+			+
Poola	+	+				+
Slovakkia	+	+	+			+
Tšehhi	+	+	+	+	+	+
Bulgaaria	+	+				+

Teemaksu puhul on EL-i liikmesriigid kehtestatud vastavalt veoki parameetritele ühe kilomeetri läbimise eest kindla määra. Selline lahendus kohtlebki võrdselt nii neid vedajaid, kes teostavad vedusid harva ja läbivad lühikesi vahemaid, kui ka neid vedajaid, kes teostavad vedusid igapäevaselt ja läbides pikki distantse.

### 3.1.3 Teemaksu kogumise lahendused

Selleks, et teemaksu koguda, peab EL-i liikmesriigi teemaksu kogujal olema elektrooniline teemaksukogumise süsteem ja nad peavad pakkuma OBU-sid. OBU on veokitel kasutatav seade, mille kaudu jagatakse infot, millistel teedel ja millises ulatuses on veokit kasutajate teid kasutanud. Saadud andmetest esitatakse seejärel kord kuus veoki kasutajale läbitud vahemaa eest arve. Teemaksu koguja on EL-i liikmesriigi poolt määratud avalik- või eraõiguslik asutus. Üldjuhul on EL-i liikmesriigid määranud teemaksukogujaks uue, konkreetset teemaksu kogumiseks loodud riikliku asutuse. Teemaksu kogujaks ei ole üldjuhul määratud asutust, kes koordineerib kogu transpordivaldkonda nagu Eestis Transpordiamet. Selleks, et tagada teemaksu kogumise süsteemi toimivus EETS osutajate süsteemiga, peab EL-i liikmesriik arendama vastava lahenduse arvestades direktiivis 2019/520 toodud põhimõtetega [29]. Vastava direktiivi kohaselt peab asukohariigi teemaksu kogumise süsteem olema

koostalitusvõimeline EETS osutaja seadmetega. See tähendab, et teemaksu koguja peab oma süsteemi arendamisel arvestama sellega, et nende süsteemiga on võimalik hiljem ühildada EETS osutaja seadmed.

EETS osutaja on asutus, kes pakub veokitele ühte pardaseadet, mis on koostalitusvõimeline mitme EL-i liikmesriigi elektroonilise teemaksu kogumise süsteemiga. EL-is levinud praktika kohaselt on iga riigi teemaksu koguja ehitanud enda riigi tingimustele vastava süsteemi, mis on koostalitusvõimelised EETS osutajate seadmetega. Kuigi teemaksu kogujad peavad tagama süsteemi piiriülese koostalitusvõime EETS osutajale, siis ise nad piiriülest teenust pakkuma ei pea vaid võivad piirduda üksnes siseriikliku teenuse osutamisega. Selline lahendus on sobilik siseriiklikele vedajatele, kes teostavad rahvusvahelisi vedusid väga harva või ei teosta neid üldse. Teemaksu koguja seadmete eelis on see, et neid seadmeid pakutakse tasuta, tasuta tuleb vaid seadme deposiit. Deposiit tagastatakse vedajale, kui OBU tagastatakse tervena. Seega igal EL-i liikmesriigil on oma teemaksu kogumise süsteem ja siseriiklikuks kasutamiseks mõeldud OBU. Kuigi rahvusvahelisi vedusid teostavad vedajad võiksid kasutada igas teemaksuga riigis teemaksu koguja poolt pakutavat OBU, siis selline lahendus ei ole mõistlik, sest iga läbisõidetava riigi jaoks peab omama eraldi OBU, mis võib mitmete riikide läbimise puhul tähendada väga paljude OBU-de kasutamist veoki armatuuril.

Samuti suurendab mitme OBU omamine vedajate halduskoormust, sest sisenedes teemaksuga riiki, peab iga riigi piiril veenduma, et vastava riigi OBU on sisselülitatud ja töökorras. Lisaks tuleb arveldamisperioodil iga teemaksu kogujaga eraldi arveldada. Sellise olukorra vältimiseks ongi direktiiviga 2019/520 kehtestatud kord, et teemaksu koguja teemaksu kogumise süsteem peab olema piiriüleselt koostalitusvõimeline EETS osutaja seadmetega. See tähendab, et vedaja võib valida sobiliku EETS osutaja seadme, mis vastab kõige rohkem tema vajadustele. EETS osutajad püüavad tagada, et nende poolt pakutava OBU-ga on võimalik läbida võimalikult palju teemaksusüsteemiga riike. Selline lahendus on eriti sobilik rahvusvahelisi vedusid teostavatele vedajatele. Vedajad ei pea omama mitut OBU, vaid neile piisab ühest või mõnel juhul mõnest seadmest, et katta kogu teemaksuga EL-i riikide tasuline teedevõrk. Küllaga on EETS osutajate seadmed vedajale tasulised. Vedajad peavad tasuma OBU-de eest kuupõhist kasutusrenti. OBU kasutusrenti hinnad erinevate EETS osutajate lõikes varieeruvad, kuid pigem ei ole erinevus suur ja tasu on sümbolne.

EETS osutaja soovib teenuse osutamisel saada teemaksu kogujalt teenustasu. Koostöömudel on ülesse ehitatud vahendustasu põhimõttel ehk teemaksust tasub teemaksukoguja teatud protsendi EETS osutajale. EETS-i käsitlev direktiiv sätestab ära,

et EETS osutajaid tuleb kohelda võrdselt, siis seega peab ka teemaksust ära tasutav vahendustasu protsent olema kõigile EETS osutajatele sama [27]. Tasu suuruse määrab teemaksukoguja, kuid see peab olema motiveeriv ka EETS osutajale, vastasel juhul puudub EETS osutajal huvi teenust pakkuda. Varasemalt on tehtud uuringuid vahendustasu suuruse osas. Vahendustasu suuruse määramisel peab arvestama veokipagi suurust, võimalikku läbisõitu jms. tegureid. Hinnanguliselt võiks GNSS lahendusel toimiva teemaksukogumise EETS osutaja tasu olla vahemikus 4-6% ja DSRC toimiva lahenduse puhul 1-2% [60]. EETS osutajad väitsid omapoolses tagasisides ühemeelselt, et riigid, milles on rakendatud EETS-i on alati kasvanud teemaksu laekumine võrreldes kasutusmaksuga.

Lisaks OBU-dele võib teemaksu koguda ka muudel viisidel. Näiteks võimaldatakse teemaksu tasuda marsruudipileti ehk teekonnapileti alusel. Selleks peab vedaja ära määrama teemaksu koguja veebikeskkonnas või avalikus ruumis paiknevas iseteeninduskioskis marsruudi algus- ja lõpp-punkti. Määratud vahemaa alusel arvutab süsteem marsruudi hinna ja peale tasumist on vedajale ette nähtud teatud aeg marsruudi läbimiseks – üldjuhul kas 24 tundi või kuni järgmise päeva südaööni. Teekonnapilet kehtib ainult sellele marsruudile, mille vedaja on süsteemi sisestanud. Marsruudist kõrvale kalduda ei tohi, samuti on marsruudi pilet ühesuunalise kehtivusega. Selline lahendus on sobilik nendele vedajatele, kes teostavad periooditi üksikuid juhuvedusid ega soovi OBU kasutada.

Kui vedaja ei soovi omada OBU, siis on mõnes EL-i liikmesriigis võimalus teemaksu tasuda läbi selleks loodud mobiili apliksiooni või muid teemaksu koguja poolt lubatud positsioneerimisseadmeid kasutades. Üldjuhul on teemaksu kogujale antud üpriski vabad võimalused, et leida lahendusi teemaksu kogumiseks. Oluline on vaid tagada, et teemaksu kogumise süsteem oleks koostalitusvõimeline EETS osutajate seadmetega.

### **3.1.4 Teemaksu järelevalve**

Teemaksu puhul ei ole oluline ainult elektrooniline teemaksu kogumise süsteem, vaid tähtis on ka ära lahendada järelevalve küsimus. Järelevalve puhul tuleb lähtuda eelkõige sellest, et veokeid tavaliikluses võimalikult vähe häirida ja peatada.

Enim on kasutusel sõidutee kohal või kõrval asetsevad statsionaarsed portaalid, mis on võimelised tuvastama autonumbri põhiselt või OBU-st tulevate GNSS signaalide põhjal, kas teemaks on tasutud ja kas see on tasutud õiges määras. Portaalides on numbrituvastuskaamera ja vajadusel ka seadmed, mis suudavad tuvastada sõidukite telgi. Portaalide asukohavalikul tuleb lähtuda tasulistele teelõikudel peale- ja mahasõitudest. Oluline on jälgida, et oleks tagatud maksimaalselt lai järelevalve

võrgustik. See tähendab, et kui veokiga kasutatakse teemaksuga teelõiku, siis enne maksustatud teelõigult mahasõitu on võimalus sattuda automaatjärelevalve kontrolli. Üldjuhul lähtutakse portaalide paigaldamisel liiklussagedusest ja jälgitakse, et portaalid kataksid ära suuremate ristmike vahelised lõigud. Kasutatakse ka teisi lahendusi – näiteks mobiilsed järelevalve seadmed. Mobiilsete seadmete kasutusvõimalused on mõningate piirangutega. Tuvastada on võimalik teemaksu tasumist üksnes sõidukinumbril alusel, teisi parameetreid mobiilne seade tuvastada ei võimalda. Kuigi järelevalvet teostatakse võimalikult palju elektrooniliste järelevalve seadmetega, siis ikkagi rakendatakse kontrollimisel ka füüsilisi järelevalve patrulle. Kui järelevalve patrullid on tuvastanud rikkumise, siis peatatakse sõiduk ja rikkumist menetletakse koha peal. Teemaksuga riikides on järelevalve väga tõhus, seega on vedajate teadlikus tasumise kontrolli sattuda on suur, mistõttu on maksekäitumine teemaksu tasumisel väga hea. Võrreldes Eestiga, on muudes EL-i liikmesriikides teemaksu tasumata jätmise eest määratavad trahvid tunduvalt suuremad. See loob soodsama pinnase paremale teemaksu tasumise maksekäitumisele. EL-i liikmesriikides on suur tõenäosus sattuda teemaksu tasumise kontrolli. Arvestades trahvi suuruse ja tasutava teemaksu omavahelist proportsiooni, on vedajatel oluliselt soodsam tasuda teemaksu kui trahvi. Uuritavatest riikidest selgus, et trahvi määrad teemaksu tasumata jätmise eest võivad ulatuda kuni 3000. euronil. Valdavalt jäävad keskmised määrad mõnesaja euro piiresse. Pisirikkumised – nagu massi või telgede arvu nõuete rikkumine on karistatav alates 50. eurost, kuid kui teemaks on ikkagi täielikult tasumata või OBU ei tööta, siis peab vedaja arvestama vähemalt mõnesaja eurose trahvimääraga.

Kuna teemaksu süsteem loob paremaid elektroonilised järelevalve võimalused, siis antud süsteem muudab vedajad eos oluliselt maksekuulekamaks. Suuremad trahvimäärad ja tõhusad järelevalve meetmed tagavad selle, et vedajate täidavad teemaksu maksekohustust oluliselt seadusekuulekamalt võrreldes kasutusmaksuga.

## **3.2 Kasutusmaks Eestis**

### **3.2.1 Veokitele rakenduvad maksud**

Direktiivi 1999/62/EÜ ja selle muudatustes ning direktiivis 2022/362 kohaselt võib kasutusmaksu rakendada kõigil veokitel võimalusega pakkuda erinevaid soodustusi sõltuvalt veoki rakendusotstarbest [23][25][26][29]. Eesti otsustas 2018. aastal kasutusmaksu lahenduse kasuks. Kasutusmaksu otsust põhjendati sellega, et veokid on teede kõige suuremad füüsilised kulutajad ja tee katendi eluiga sõltub põhiliselt katendit ületavate veoki normtelgede ülesõitude arvust [42]. Kasutusmaksu puhul sai määravaks

ka süsteemi ülesehitamise madal investeeringu, haldus ja hoolduskulu ning süsteemi sarnasus Läti ja Leeduga.

EL-is on kasutusmaks rakendatud Eestis, Lätis, Leedus, Luksemburgis, Hollandis, Rootsis, Taanis ja Rumeenias. Leedu võtab teemaksu lahenduse kasutusele 2024. aasta keskel, Taani 2025. ja Holland 2026. aastal. Seega kasutusmaksu rakendavaid EL-i liikmesriike jääb peagi alles viis.

Kasutusmaksu puhul lähtutakse põhimõttest „kasutaja maksab“, mille eesmärk on infrastruktuuri kulude katmine ehk kasutaja maksab tee kasutamise eest tasu. „Kasutaja maksab“ printsiip peab olema kooskõlas õiglase ja tõhusa transpordi hinnasüsteemi kujundamisel, mille puhul hinnad kajastavad sõitude tegelikku kulu, kuid praktikas see nii ei ole. See tähendab, et maksustades taristut ainult kindla perioodi määraga, ei kajastu praeguse süsteemi puhul teetaristu tegelik kasutamine.

Lisaks kasutusmaksule tunnetavad vedajad täiendavat maksukoormust kütuseaktsiisi puhul. Kuigi aktsiisi tasumise vajadust ei seata kahtluse alla, siis ei tunnetata, et aktsiisi tasumine avaldab mõju teetaristu heakorrale. Kui teeseadus veel kehtis, siis suunati teeseaduse alusel 75% kütuseaktsiisist teede ehitusse, remonti ja heakorda. Teeseaduse lõppemisel vaadati ümber ka riigi teede rahastamise põhimõtted. See on toonud kaasa valdkonna alarahastuse, mistõttu teetaristu olemasoleva olukorra säilitamine ja ohutuse tagamine muutub üha keerulisemaks. Kui endiselt rakendatakse põhimõtet, et 75% kütuseaktsiisist suunatakse tagasi teetaristusse, siis ei ole põhjust rääkida rahalisest puudujäägist. 2022. aastal koguti kütuseaktsiisi 475,2 miljonit eurot, millest 75% moodustas 356,4 miljonit eurot. Teede ehituseks, remondiks ja korrashoiuks kulus 2022. aastal 244,8 miljonit eurot. Seega oleks kütuse aktsiisist piisanud teetaristu olemasolevate kulude katmiseks ning uute teede ehitamiseks.

Kasutusmaksu ja kütuseaktsiisi tasuvad kõik N2 ja N3 kategooria veokid. N3 kategooria veokitele lisandub veel sõidukimaks ehk raskeveokimaks, mis on omandimaks ja seda makstakse sõltumata sellest, kui palju veokit kasutatakse. Raskeveokimaksu puhul tunnetavad vedajad enim just seda, et raskeveoki olemisel on veoki omanik topelt maksustatud – kasutusmaksuga ja raskeveokimaksuga. Kui kasutusmaksu puhul on selle sihtotstarve selge, siis raskeveokimaksu puhul tasuvad seda kõik N3 kategooria veoki omanikud ja seda isegi juhul, kui vedusid teostatakse enamjaolt välisriigis, mistõttu on antud maksu rakendamine kõige ebapraktilisem, sest antud maks ei peegelda selgelt seda, kui palju veokid tegelikult teed koormavad.

### 3.2.2 Diskussioon tee- ja kasutusmaksust

Eestis oli magistritöö kirjutamise hetkel 3592 aktiivset ettevõtet, kelle tegevusala oli kaubavedu maanteel. Kokku edastati küsimustik 450. transpordiettevõttele, millest küsimustikule vastas 67 ettevõtet.

Transpordi ettevõtted hindasid Eestis kehtiva kasutusmaksu süsteemi lihtsaks ja arusaadavaks. Vaatamata süsteemi lihtsusele, on tagasiside küsitluse põhjal 41,5% veoettevõtetest hinnanud kasutusmaksu määrad pigem kalliks ja süsteemi maksustamispõhimõtte ebaõiglaseks. Üksnes 37,7% vastanutest pidas teemaksu määrasid õiglaseks. Kasutusmaksu süsteemi ebaõiglusena toodi välja, et lühikese vahemaa läbimisel (nt. sõit hooldusesse või ülevaatusele) tuleb ebaõiglaselt palju tasuda kasutusmaksu. Vastustest ei saanud järeldada, et väiksemat veokiparki omavad ettevõtted peavad kasutusmaksu kallimaks, kui suuremad ettevõtted. Kui veoettevõtetelt uuriti kasutusmaksu hinnalage, siis 39,6% vastanutest leidis, et päevane määr võiks jääda 8 euro piiresse. 30,2% vastas, et täna kehtivad määrad on sobilikud. Ülejäänud vastajad ei osanud päeva määra osas arvamust kujundada. Küllaga avaldati arvamust, et erinevate EURO-heitgaasiklasside määrade omavaheline suhe peab olema rohkem tasakaalus ehk siis rohkem keskkonda kahjustavamad sõidukid peaksid kasutusmaksu tasuma rohkem. See väljendus ka 96,2% ettevõtete seas, kes vastasid, et Eestis kehtiva kasutusmaksu määrade väike hinnavahe ei ole põhjus veokipargi uuendamiseks. Seega kui rohkem saastavamate EURO-heitgaasiklassiga veokite kasutusmaksu määrades esineksid suuremad erinevused, siis on tõenäoline, et mõeldakse senisest enam veokipargi värskendamisele.

Enamus vedajaid on veendunud, et raskeveokimaksu tasutakse ainult Eestis registreeritud N3 kategooria veokite eest ja välisriigi vedajad seda tasuma ei pea. Vedajate hinnangul paneb raskeveokimaks nad välisriigi vedajatega ebavõrdesse olukorda. Samuti tunnetatakse ka seda, et raskeveokimaks moonutab konkurentsi, sest N2 kategooria veokite eest seda tasuma ei pea. See muudab kaupade vedamise N2 kategooria veokitele sellevõrra odavamaks. Küsitluses osalenud ettevõtetest arvas 62,3% vastanutest, et raskeveokimaks on ebaõiglane ja ainult 17% arvas, et raskeveokimaks on õigustatud, ülejäänud ei omanud antud küsimuses arvamust. Samuti toodi raskeveokimaksu miinusena välja, et kui veokitega sõidetakse suurema osa ajast välisriikides, siis maksu kogutakse ikkagi Eestis. Paraku tuleb siinkohalt vedajate teadlikust tõsta, sest raskeveokimaks ja selle määrad tulenevad samuti direktiivist 1999/62/EÜ. Kui vastav direktiiv annab EL-i asukohariigile võimaluse rakendada kasutusmaksu või teemaksu soovikorral, siis raskeveokimaksu rakendamine on kõigile EL-i liikmesriikidele kohustuslik. Minimaalsed raskeveokimaksu määrad



veokitele ja autorongidele tulenevad antud direktiivist ning raskeveokimaksu rakendamise eesmärk laiemalt on see, et raskeveokimaks peaks kõrvaldama EL-i liikmesriikide veoettevõtjate vahelise konkurentsi. Eestis on raskeveokimaks rakendatud minimaalses määras, mida on teinud ka mitmed teised EL-i liikmesriigid. Vedajad ei tunneta, et raskeveokimaksuna ka kasutusmaksudena makstud raha jõuab tagasi liikluskeskkonda.

Üle 90% küsitlusele vastanud transpordiettevõtetest kinnitas, et kehtiv kasutusmaksu lahendus ei suuna mingilgi viisil vedajaid uuendama veokiparki, sest kasutusmaksu määrad erinevate heitgaasiklasside vahel on nii minimaalsed, mis ei kaalu üle uue, kallima ja keskkonnasõbralikuma veoki soetamist. Liisingmaksumus ei kata seda vahe lihtsalt ära.

Kasutusmaksuga jätkamist pooldas vaid 28,3% küsitletud ettevõtetest. Seevastu 35,8% pooldasid teemaksu, ülejäänud vastajad jäid erapooletuks. Kui aga küsiti milline maksustamisviis oleks õiglasem, siis 54,5% vastanutest arvas, et õiglasem oleks vahemaal põhinev teemaks ja ainult 18,9% arvas, et tänane süsteem on sobilik.

Kuigi 41,5% vastanutest arvas, et kasutusmaks on nende jaoks kallis, siis trahvimäär on mõjusam, et mitte kasutustasu tasumata jätta. 90,6% küsitluses osalenud transpordiettevõtetest vastas, et tasuvad kasutusmaksu alati, kuid möönavad, et vahel harva on unustatud seda tasuda. 9,4% vastas, et on jätnud mõne kilomeetrise sõidu pärast kasutusmaksu sihilikult tasumata, sest lühikese distantsi puhul on ühepäevane kasutusmaks piisavalt kallis. Osa vastajaid aga avaldas, et madalate trahvimäärade tõttu on kasutusmaks jäänud korduvalt tasumata. Antud tulemus on ligilähedane MTA kasutusmaksu analüüsiga, milles oli toodud, et kasutusmaksu jätab tasumata 8,3% vedajatest. Kuigi tagasisideküsitlustest 60,3% ettevõtetest tajus kasutusmaksu kontrolli tõhusust, siis kasutusmaksu trahvide statistika räägib vastupidist.

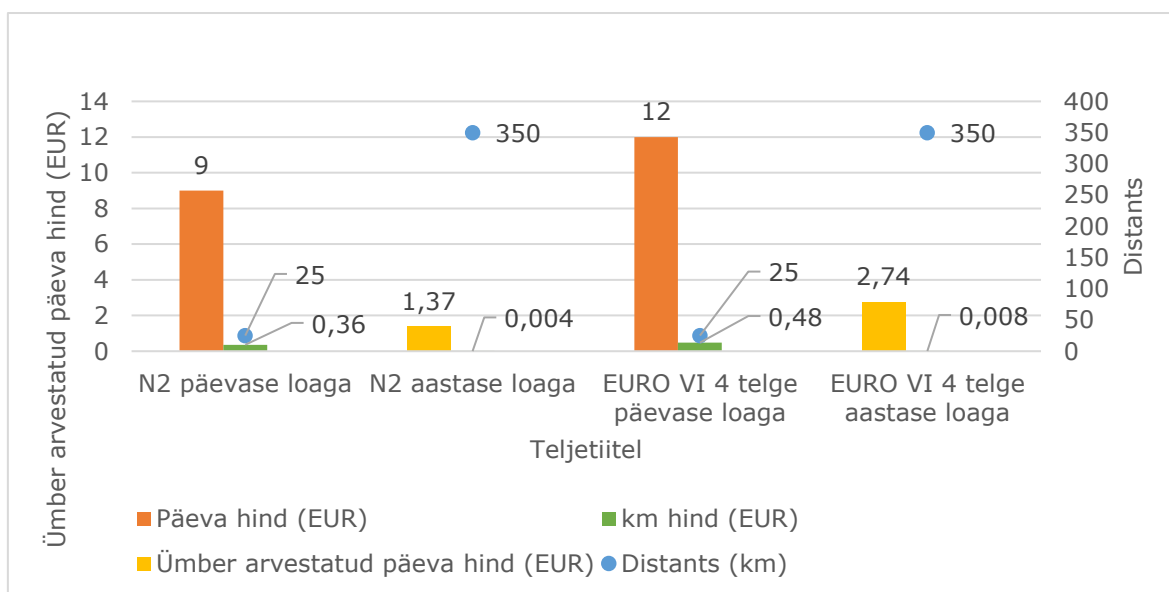
### **3.2.3 Kasutusmaksu määrade mõju lähtuvalt veokite läbisõidust ja direktiivist**

Maksustades teetaristut ainult kindla perioodimääraga, ei kajastu praeguse süsteemi puhul teetaristu tegelik kasutamine. Kui aastane kasutusmaksu määr teisendada ümber päeva määraks, võib sääst tavapärasest päeva määrast kujuneda märkimisväärseks. Aastase kasutusmaksu pileti puhul võib päevahinna vahe kujuneda kuni 6,6 kordseks (vastavalt lisas 3 toodud aastaste määrade teisendamisele päeva määraks) võrreldes tavalise ühepäevase pileti määraga. N2 kategooria veoki ühe päeva määr on 9 eurot ja aastane määr 500 eurot. Aastane määr ümber arvestatuna päeva hinnaks teeb 1,37

eurot, mis on 6,6 korda odavam kui osta igakordselt ühepäevast piletit. Seega käesolev süsteem annab märkimisväärse soodustuse vedajatele, kes teostavad regulaarvedusid ning on ostnud kasutusmaksu pikaks perioodiks. Siin aga avaldub ühtlasi antud süsteemi nõrk külge - kasutusmaksu tasumise reguleerimine ajalise mõõtmega ja vedajate ebavõrdne kohtlemine.

Kasutusmaksu süsteem kohtleb ebavõrdselt ennekõike neid vedajaid, kes teostavad ebaregulaarseid lühimaavedusid (ühepäevaste kasutusmaksu piletite hulk moodustab ca 90% kõigist ostetud piletitest) ja soosib neid vedajaid, kes on kasutusmaksu pileti ostnud pikaks perioodiks läbides regulaarselt pikki vahemaid, kasutades teed rohkem ja saastades keskkonda rohkem, aga makstes vähem. Lisaks soodsamale päevahinnale süveneb ebavõrdsus veelgi, kui arvestada keskmist tasutavat kilomeetri hindu.

Joonisel 9 on võrreldud kahte N2 kategooria veokit ja kahte EURO VI heitgaasiklassiga N3 kategooria veokit. N2 kategooria veokite võrdluses on ühel juhul vedaja ostnud ühe päevase kasutusmaksu pileti hinnaga 9 eurot, läbides päevas 25 kilomeetrit. See teeb ühe kilomeetri hinnaks sel juhul 36 senti ehk 0,36 eurot. Teisel juhul on vedaja ostnud 365. päevase pileti hinnaga 500 eurot, mis teeb ümber arvestatud päevahinnaks 1,37 eurot. Kui antud vedaja läbib päevas 350 kilomeetrit, tuleb ühe kilomeetri hinnaks 0,4 senti ehk 0,004 eurot. Võrreldes kahe sõiduki ühe kilomeetri määrasid, saame 90. kordse vahe.



Joonis 9. Kasutusmaksu tasumise võrdlus lühikese ja pika distantsi korral [41]

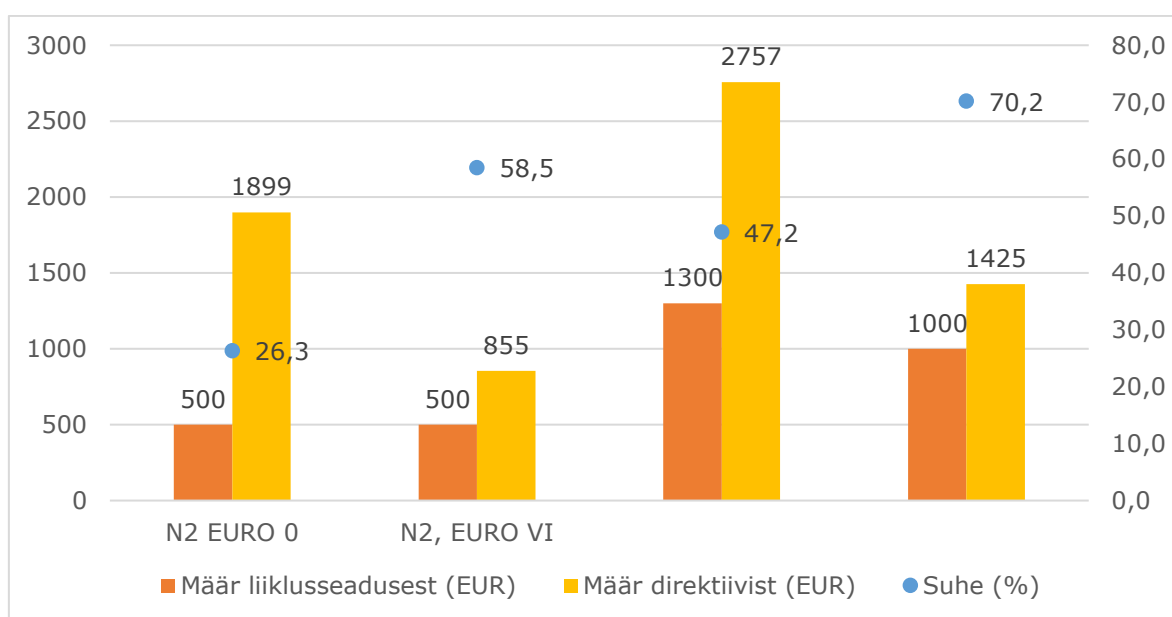
Kui sama võrdlus teha N3 4. teljega EURO VI heitgaasiklassiga veoki kategoorias, siis ühel juhul on vedaja ostnud ühe päevase kasutusmaksu pileti hinnaga 12 eurot, läbides päevas 25 kilomeetrit. See teeb ühe kilomeetri hinnaks sel juhul 48 senti ehk 0,48 eurot.

Teisel juhul on vedaja ostnud 365. päevase pileti hinnaga 1000 eurot, mis teeb ümber arvestatud päevahinnaks 2,74 eurot. Kui antud vedaja läbib päevas 350 kilomeetrit, tuleb ühe kilomeetri hinnaks 0,8 senti ehk 0,008 eurot. Võrreldes kahe sõiduki ühe kilomeetri määrasid, saame 60. kordse vahe.

Eeltoodud näidete puhul on oluline just see, et pikkade vahemaade läbimisel on teetaristu ühe kilomeetri hind nii madal, et täna kehtiv kasutusmaksu süsteem ei toeta mingilgi viisil tee tegelikku kasutamist ja sellele tekitatud kahjusid, kuid mis on samuti väga oluline – käesolev süsteem ei maksusta mingilgi viisil keskkonnale tekitatud kahjusid. Eestis tasuti 2022. aastal kasutusmaksu ühe kilomeetri läbimise eest keskmiselt 0,0283 eurot ehk 2,8 senti.

Võttes arvesse veokite märkimisväärset mõju teetaristule ja nende panust õhusaastesse, peavad veokid olema täpsete maksustamissüsteemide peamine sihtrühm. Eelkõige tuleb edendada keskkonnasõbralikumaid ja tõhusamaid vedusid ning järk-järgult kaotada ajapõhised kasutusmaksud. Kasutusmaksuga maksustatakse pigem veoki omamist, kui selle tegelikku kasutamist, sest kasutusmaksu tasutakse ka selle aja eest, kui veokit tegelikult ei kasutata, nt. puhkeajad. Tõhususe ja õigluse huvides tuleks ajapõhiseid kasutusmaksu pidada üleminekuvahendiks infrastruktuuri kasutustasudele [51].

Joonisel 10 on toodud näited N2 ja N3 kategooria veokite määrade võrdlus Eestis kehtivate määrade ja direktiivi 2022/362 kehtestatud määrade vahel. Esmalt on lisas 3 andmetabeli põhjal võrreldud omavahel N2 kategooria 3. teljega EURO 0 ja EURO VI heitgaasiklassiga veokeid.

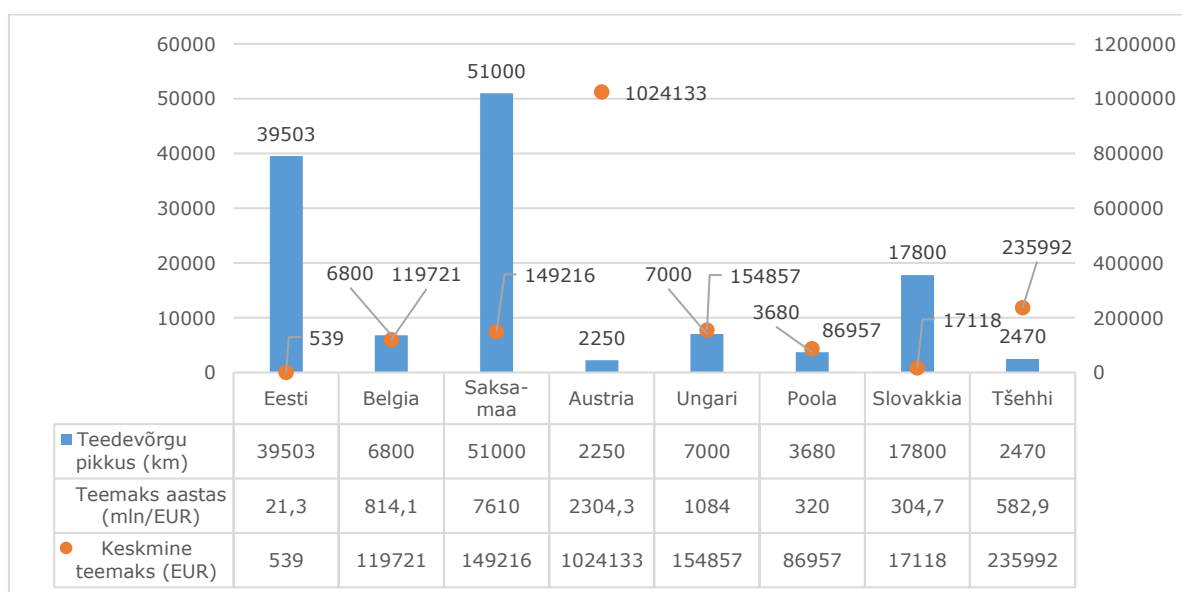


Joonis 10. Kasutusmaksu määrade omavaheline suhestumine [29][41]

Mõlemal juhul on aastane määr 500 eurot, kuigi direktiivi kohane maksimaalne määr võimaldab rakendada EURO 0 puhul kuni 1899. eurost määra. Eestis rakendatakse EURO 0 heitgaasiklassiga veoki puhul 26,3% direktiiviga lubatud maksimaalsest määrast. EURO VI heitgaasiklassiga veoki kasutusmaksu määr on samuti aastas 500 eurot, kuigi direktiivi kohane maksimaalne määr on 855 eurot, mis tähendab, et Eestis rakendatakse säästlikuma heitgaasiklassiga veoki puhul 58,5% maksimaalsest direktiiviga lubatud määrast. Sellise võrdluse tulemusel on maksustatud rohkem saastavam sõiduk madalamalt, kuid kõrgema EURO-heitgaasiklassiga sõiduk.

N3 kategooria veokite puhul saab välja tuua sama paralleeli. Näiteks nelja või enam teljega EURO I heitgaasiklassiga veoki aastane kasutusmaksu määr on Eestis 1300 eurot, mis moodustab 47,2% direktiivis lubatud maksimaalsest 2757. eurosest määrast. Seevastu EURO VI heitgaasiklassiga veoki aastane määr on 1000 eurot, mis moodustab 70,2% direktiivis lubatud maksimaalsest 1425. eurosest määrast. Eeltoodud näidete põhjal ei soodusta tänane kasutusmaksu süsteem kuidagi omama madalama EURO-heitgaasiklassiga veokeid. Tänapäevane süsteem loob soodsamad võimalused kõrgema heitgaasiklassiga veokitele.

Kasutusmaksu puhul on Eesti riik kasvatanud ligikaudu 21. miljoni euro ulatuses riigikassasse laekuvaid tulusid. Kasutusmaksu laekumine on püsinud viie aasta jooksul samades piirides, sest selle määrasid ei ole kordagi muudetud. Kasutusmaksu laiem eesmärk, mille puhul hinnad kajastavad sõitude tegelikku kulu ehk „kasutaja maksab“ põhimõtte rakendamine, on jäänud täitmata. Joonisel 11 on toodud, et Eestis koguti maanteete kasutamise eest 2021. aastal ühe kilomeetri kohta keskmiselt 539 eurot kasutusmaksu. Teemaksuga riikides on vastav näitaja kordades kõrgem.



Joonis 11. Aasta keskmine teemaksu summa ühe läbitud kilomeetri eest [16][72][73]

Eeltoodu kinnitab, et teeomanikel (riik, kohalik omavalitsus) on piiratud teadmine tee kasutamise aktiivsusest. Algandmeteks on üksnes liiklusloenduse tulemused, mis paraku ei pruugi kajastada täpselt teede kasutamise tegelikku olukorda. Transpordiamet tellib ja viib läbi küll liiklusloendusi, kuid saadud tulemused ei kajasta kohalike omavalitsuste teedel toimuvaid läbisõite. Suuremad linnad nagu Tallinn, Tartu, Pärnu teostavad teatud regulaarsusega liiklussageduse uuringuid, kuid vastavates uuringutes hinnatakse transpordiliikide osakaalu kogu liiklusest, mitte läbisõite. Väiksemad omavalitsused seda valdavalt ei tee, mistõttu riigil ja kohalikel omavalitustel puudub selge ning terviklik ülevaade veokite läbisõidust avalikult kasutatavatel teedel. Ebapiisav ja puudulik info moonstab tegelikku olukorda teede kasutamisest, mistõttu ei saa teeomanik planeerida objektiivselt õigetele andmetele tuginedes teede hooldamist, projekteerimist ja ehitamist vastavalt nende tegelikule kasutusaktiivsusele.

Ajapõhised kasutusmaksud ei kajasta oma olemuse tõttu täpselt tee kasutamise tegelikult kaasnevaid kulusid ega ole sarnastel põhjustel tõhusad keskkonnasõbralikuma ja tulemuslikuma tegevuse stimuleerimisel või ummikute vähendamisel [28]. Kasutusmaksu süsteemi olulised puudused on vedajate ebavõrdne maksustamine, tee kasutamine ei ole hinnastatud vastavalt tee tegelikule kasutamisele ning puudub võimalus rakendada väliskulumaksu, mis annab võimaluse sisse nõuda keskkonnale tekitatud kahju.

### **3.2.4 Kasutusmaksu järelevalve**

Kasutusmaksu ühe suure puudusena saab välja tuua selle nõrga ja ebapiisava järelevalve. 2022. aastal moodustas väljastatud trahvide hulk kõigest 0,26% kõigist ostetud kasutusmaksu perioodipiletitest. Üks põhjus on see, et kasutusmaksu menetlustoimingu ajakulu võrreldes rikkumise raskusastmega on piisavalt suur, et keskenduda ainult kasutusmaksu rikkumistele. Pigem keskendub PPA raskemate liiklusrikkumiste toimepanekule, mille mõju liikluskeskkonnale on suurem, kui kasutusmaksu tasumata jätmine. Ka enne kasutusmaksu kehtestamist avaldas Siseminister arvamust, et PPA piiratud järelevalve ressurside tõttu saab kasutusmaksu järelevalve olema pigem harv, kui igapäevane tegevus [42].

Tuginedes tabelis 6 Transpordiameti Eestis registreeritud veokite analüüsile, siis 2022. aastal jäeti kasutusmaksu tasumata 39% N2 kategooria veokite ja 10% N3 kategooria veokite eest. Antud numbrid on piisavalt suured mõistmaks, et järelevalve vajab oluliselt tõhustamist. Väikesed trahvimäärad ja lühikeste vahemaade läbimise korral on jäetud kasutusmaks tasumata. Kui läbitavad vahemaad on lühikesed ja kontrolli sattumise tõenäosus on madal, siis pigem võetakse vedajate poolt risk sõita kasutamaksu

tasumata, sest korduva kasutusmaksu tasumata jätmisega võidetakse rahaliselt rohkem, kui üks kord trahvi tasuda määras 80 eurot.

### 3.2.5 Kasutusmaksu mõju veokipargi koosseisule

Kasutusmaksu süsteem ei ole kaasa toonud olulisi muutusi veokipargi vanuselises ega EURO-heitgaasiklasside koosseisus. Kuigi kasutusmaksu määrad ei soosi kõrgema EURO-heitgaasiklassiga veokite omamist, saab veokite heitgaasiklasside analüüsist järeldada, et võrreldes 2018. aastaga on olukord vähesel määral paranenud. Tabelis 18 on toodud, et 2018. aastal liiklusregistris arvel olevatest N2 kategooria veokitest oli 93,3% EURO III või madalama heitgaasiklassiga.

Tabel 18. Vähem- ja rohkemsaastavamate veokite osakaal 2018 ja 2022 [78]

Heitgaasi- klass	Kõik liiklusregistris olevad veokid (tk)							
	N2				N3			
	2018		2022		2018		2022	
kuni EURO III	12052	93,3%	12030	90,3%	14 208	56,0%	13269	47,7%
EURO IV ja vähem- saastavamad	863	6,7%	1285	9,7%	11172	44,0%	14570	52,3%
Kokku	12915	100%	13315	100%	25380	100%	27839	100%
Heitgaasi- klass	Liikluses osalevad veokid (tk)							
	N2				N3			
	2018		2022		2018		2022	
kuni EURO III	5634	87%	4325	77,7%	10 583	49%	7497	34,9%
EURO IV ja vähem- saastavamad	857	13%	1241	22,3%	11061	51%	14012	65,1%
Kokku	6491	100%	5566	100%	21644	100%	21510	100%

2022. aastaks on vastav näitaja langenud 90,3%. N3 kategooria puhul on 2018. aastal EURO III ja madalama heitgaasiklassiga 56% veokitest, mis 2022. aastal on langenud 47,7%. Antud tulemused on veel küllaltki kõrged, et oleks võimalik rääkida veokipargi EURO-heitgaasiklassi märkimisväärsest paranemisest [78].

Tabelist 8 liiklusregistris arvel olevate veokite vanuse statistikast järeldub, et võrreldes 2018. aastaga on 2022. aastal N2 kategooria keskmine veokipargi vanus tõusnud nelja aasta võrra (28 aastalt 32 aastale) ja N3 kategooria sõidukite puhul on keskmine vanus tõusnud kolme aasta võrra (14 aastalt 17 aastale). Kui vaadata N2 ja N3 kategooria veokipargi keskmist vanust kokku, siis ka see on muutunud 19. aastalt 22. aastale. Näiteks Belgias on veokite keskmine vanus 13,1 aastat, Saksamaal 9,7 aastat, Ungaris 12,8 aastat, Poolas, 13,2 aastat, Slovakkias 15,6 aastat. Transpordiameti andmetel on väga paljud liiklusregistris olevatest veokitest peatatud kandega, mis omistatakse sõidukile siis, kui seda ei ole Transpordiametile teadaolevalt kahe aasta jooksul kasutatud. Tabelis 9 on eraldi vaadeldud aktiivse liiklusregistri kandega N2 ja N3 veokite

vanuselist nihet ja sealt nähtub, et veokipark on muutunud ühe aasta võtta vanemaks. Vaadetes N2 ja N3 kategooria vanust eraldiseisvalt, siis 2018. aastal oli aktiivselt kasutatavate veokite keskmine vanus N2 kategooria puhul 23 aastat, kuid 2022. aastal juba 25 aastat. N3 kategooria puhul on samuti veokipargi vanus muutunud 12. aastalt 14. aastale.

Võiks eeldada, et kasutusmaks suunab vedajaid oma veokiparki värskendama, siis seda ei ole viie aasta jooksul juhtunud. Põhjus on selles, et kasutusmaksu EURO-heitgaasiklasside omavahelised määrad ei erine omavahel nii palju, et see kaaluks üle uuema veoki soetamist. See on ka peamine põhjus, miks Eesti veokipargi vanus on väga kõrge. Kui vaadata lisas 3 toodud Eestis kehtestatud kasutusmaksu aastaseid määrasid ja võrrelda seda direktiivis lubatavate maksimaalsete määradega, siis saame järeldada, et kasutusmaksu määrad soodustavadki madala EURO-heitgaasiklassiga veokite omamist. N2 kategooria veokite puhul maksavad kasutusmaksu võrdselt nii see veok, millel on kõige madalam EURO-heitgaasiklass, kui ka see veok, millel on kõige kõrgem EURO-heitgaasiklass. N3 kategooria veokite puhul on samuti väiksema ja suurema EURO-heitgaasiklasside sõidukite määrades erinevused piisavalt väikesed. Kui oleks nähtavad muutused veokipargi vanuselises koosseisus, märgatav paranemine EURO-heitgaasiklassides või kasutusmaksu maksekuulekuse olulises paranemises, siis saaks tõdeda, et kasutusmaksu süsteem on ennast õigustanud. Praegusel juhul sellist hinnangut kujundada ei saa.

### **3.3 Tee- ja kasutusmaksu fiskaalmõju**

#### **3.3.1 Teemaksu fiskaalmõju**

Erinevalt kasutusmaksust kohtleb teemaks vedajaid rahaliselt õiglaselt. Kui kasutusmaksu puhul kohtleb süsteem ebavõrdselt neid vedajaid, kes teevad lühimaavedusid ja annab märkimisväärset soodustust vedajatele, kes sõidavad igapäevaselt pikki distantse, siis teemaksu puhul sellist ebavõrdsust ei teki.

Arvestades EL-i transpordipoliitikat, et teemaksu rakendamine kohtleb kõiki vedajaid võrdselt ja kannab edasi põhimõtet „saastaja maksab“ – iga vedaja maksab teemaksu täpselt nii palju kui palju ta teedevõrku kasutab ja keskkonda saastab – siis teostas töö autor teemaksu fiskaalmõju analüüsi. Fiskaalmõju analüüsi on toodud tabelis 19. Tabel on koostatud tabelis 10 toodud põhi- ja tugimaanteede läbisõite arvestades. Samuti on arvestatud EL-i transpordipoliitika põhimõtetega, et rohkem saastavamad sõidukid peavad olema oluliselt kõrgemalt maksustatud.

Tabel 19. Teemaksu tuluanalüüs

VA N2	Piletid (tk)	Summa (EUR)	Summa osakaal (%)	Läbisõidu osakaal (%)	Läbisõit (mln/km)	Määr (EUR)	Summa (mln/EUR)			
EURO 0	19963	596159	52	23,5	41	0,1	2,1			
EURO II	1237	48164	4			0,1	0,2			
EURO III	2671	115433	10			0,1	0,4			
EURO IV	1967	95670	8			0,08	0,3			
EURO V	2296	155565	13			0,06	0,3			
EURO VI	1770	141363	12			0,06	0,3			
Kokku	29904	1152354	100%				3,6			
N3 kuni 3telge	Piletid (tk)	Summa (EUR)	Summa osakaal	Läbisõidu osakaal	Läbisõit (mln/km)	Määr (EUR)	Summa (mln/EUR)			
EURO 0	14594	777555	21	76,5	133,4	0,23	6,4			
EURO I	42	1197	0			0,23	0,01			
EURO II	3897	239418	6			0,23	2,0			
EURO III	14985	937935	25			0,23	7,7			
EURO IV	8177	617715	16			0,136	3,0			
EURO V	9300	653790	17			0,13	3,0			
EURO VI	11128	518630	14			0,12	2,2			
Kokku	62123	3746240	100%				24,3			
VA N2 + VA N3		4898594								
N3 4+ telge	Piletid (tk)	Summa (EUR)	Summa osakaal (%)		Läbisõit (mln/km)	Määr (EUR)	Summa (mln/EUR)			
EURO 0	27505	639629	4					504,4	0,242	4,8
EURO I	136	3120	0						0,242	0,02
EURO II	5117	225113	1						0,242	1,7
EURO III	43609	1362984	8						0,242	10,1
EURO IV	45449	1408997	9						0,156	6,8
EURO V	255425	5186584	32						0,145	23,1
EURO VI	344647	7586876	46						0,139	32,4
Kokku	721888	1641330	100				78,9			
Koondsumma	813915	2131189					106,8			

VA N2 ja VA N3 kategooria veokite puhul leiti, et teemaksust saadav summa on hinnanguliselt 27,9 miljonit eurot. AR-ide puhul leiti, et teemaksust saadav summa on 78,9 miljonit eurot. Kokku võiks teemaksust koguda 106,8 mln eurot.

### 3.3.2 Kasutusmaksu fiskaalmõju

Kasutusmaksu fiskaalmõju analüüsis on samuti arvestatud EL-i transpordipoliitika põhimõtetega, et rohkem saastavamad sõidukid peavad olema oluliselt kõrgemalt maksustatud. Seetõttu on teostatud arvutused kuni EURO III heitgaasiklassiga veokite põhjal.

N3 kategooria veokite puhul saab järeldada, et, kui lisas 19 toodud soovituslikud kasutusmaksu määrad oleks rakendatud 2022. aastal, siis lisas 18 on nähtav selle



muudatuse mõju. Muudatusest saadav täiendav kasutusmaksu lisatulu oleks olnud 1442493 eurot.

Lisast 21 saab järeldada, et kui Eestis registreeritud N2 kategooria EURO III heitgaasiklassiga veokite puhul oleks 2022. aastal rakendatud lisas 19 toodud soovituslike kasutusmaksu määrasid, oleks täiendav lisatulu kasutusmaksust olnud 605096 eurot. Samuti teostati arvutused välisriigi N2 kategooria veokite kohta. Lisas 21 toodud tulemusest saab järeldada, et kui 2022. aastal oleks rakendatud lisas 19 toodud soovituslike kasutusmaksu määrasid välisriikide N2 kategooria kuni EURO III heitgaasiklassiga veokitel, oleks täiendav lisatulu kasutusmaksust olnud 48545 eurot.

Käesoleva lõputöö kasutusmaksu tasumise analüüsi põhjal saab järeldada, et kui tõsta lisas 19 antud soovituslike kasutusmaksu määrasid N2 ja N3 kuni EURO III heitgaasiklassiga veokite kategoorias, siis suureneksid riigi tulud kasutusmaksu kogumiselt hinnanguliselt 2096134 eurot.

### **3.3.3 Teemaksu süsteemi rajamise kuludest**

Vaatamata teemaksust saadavate tulude kasvule, peab arvestama kaasnevate arenduskuludega. 2015. aastal teostatud „Transpordimaksude rakendamise võimalused Eestis“ uuringu puhul ei hinnatud GNSS tehnoloogial põhinevate teemaksusüsteemide maksumust. Hinnang anti üksnes DSRC lahendusele, mis hõlmas teeäärsete elektrooniliste tugijaamade rajamist, mis tegigi kogu süsteemi maksumuse väga kalliks [83]. Seetõttu otsustati väikeste arenduskulude tõttu teemaksu kasuks. GNSS tehnoloogial põhinev lahendus oleks küll läinud kallimaks, kuid ka teemaksust saadavad tulud oleksid olnud oluliselt suuremad võrreldes kasutusmaksuga. „Liiklusseaduse, autoveoseaduse ja maksukorralduse seaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri“ dokumendis tegi Eesti Infotehnoloogia ja Telekommunikatsiooni Liit järgneva märkuse: „Riigikantselei poolt tellitud uuringus ei ole vaadeldud ega analüüsitud GNSS põhiste andmete ostmise võimalikku lahendust. Soovitame enne otsuse langetamist teha tasuvus- ja teostatavusanalüüs GNSS põhise teemaksusüsteemi osas arvestades aspekti, et enamikel (üle 95%) veokitest on tänapäeval positsioneerimise seade juurutatud“ [42]. Seega juba 2015. aastal juhiti tähelepanu sellele, et Eestis on mõistlik kaaluda GNSS lahendusel põhineva tehnoloogia kasutusele võttu.

Leedu läheb teemaksusüsteemile üle 2024. aasta keskel. Töö autor uuris Leedult GNSS põhise teemaksusüsteemi maksumuse kulusid. Leedul kulub süsteemi arendusele hinnanguliselt 40 miljonit eurot. Samas on Leedu hinnanud, et teemaksu süsteemile üleminekul kasvavad saadud tulud minimaalselt kaks korda võrreldes kasutusmaksuga. Arenduskulude puhul peaks lähtuma Leedu näitest ja hindama arenduskulud mõnevõrra

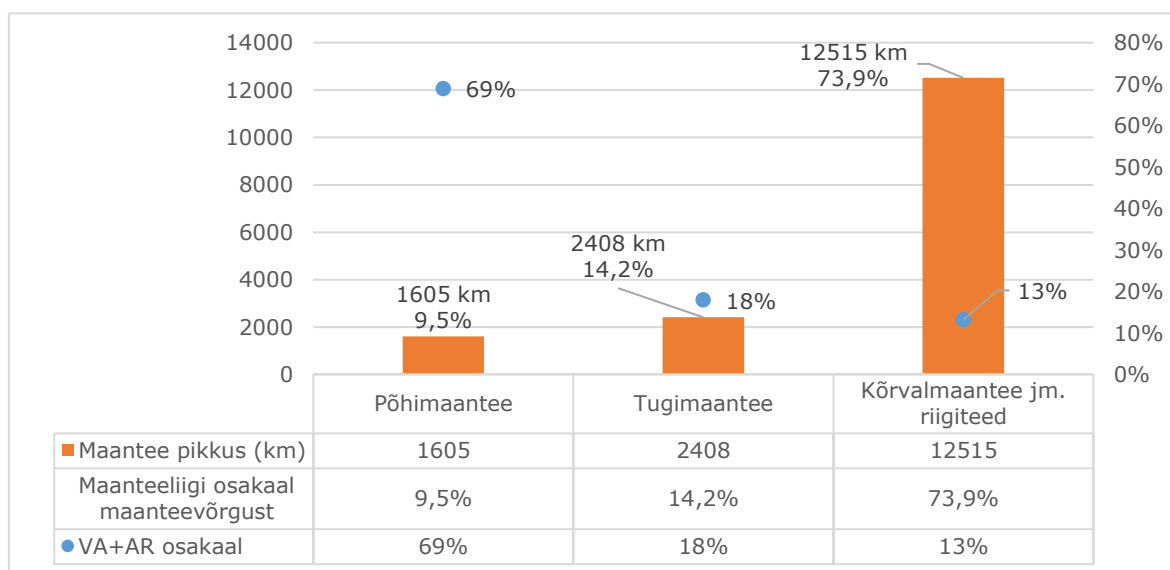
suuremasse suurusjärku. Näiteks vajaliku tehnika puhul jäävad iseteeninduskioskide maksumused vahemikku 3000-7000 eurot. Automaatse järelevalve ühe seadme kulu jääb vahemikku 70000 – 150000 eurot. Hind sõltub sellest, kas automaatne järelevalve süsteem rajatakse portaalile, mis on paigaldatud üle sõidutee või järelevalvet teostatakse sõidutee ääres olevast statsionaarsest järelevalve seadmest. Teemaksu rakendamisel kaasneksid süsteemi arendusele küll märkimisväärsed kulud, kuid märkimisväärselt tõuseb ka tulubaas. EL-i liikmesriikide näitel peaks teemaksu teenust haldama ja teemaksu koguma riigile kuuluv asutus.

### 3.4 Ettepanekud

Eestis peaks teemaksu eelistama kasutusmaksule, sest kasutusmaks ei kata ära teetaristule ja keskkonnale tekitatud kahju. 2022. aastal koguti kasutusmaksu keskmiselt 0,0283 eurot ühe kilomeetri läbimise eest.

**Teemaksuga tuleb maksustada** Eestis põhi- ja tugimaanteed ning linnad, sest suurem liikluskoormus kandub enim nendesse piirkondadesse. Ainult põhimaanteed maksustamine võib tuua kaasa olukorra, kus veokid suunduvad madalama kategooria maanteedele maksukohustuse vältimiseks, mis omakorda võib tõsta madalama kategooria maanteed liikluskoormust ning mõjuda negatiivselt liiklusohutusele.

Arvestades, et kõrvalmaanteed moodustavad 73,9% riigiteede kogupikkusest ja seal teostatakse üksnes 13% veokite kogu maantee läbisõidust, siis tuleb kõrvalmaanteed maksustada 0-määraga või oluliselt madalama määraga muudest kõrgema liiklussagedusega maanteedest. Veokite jagunemise osakaal maanteeklasside lõikes on toodud joonisel 12.



Joonis 12. VA ja AR liikluskoormuse jagunemise osakaal maanteeklasside lõikes [72]

0-määraga maksustamine annab võimaluse koguda statistilisi andmeid kõrvalmaanteede veokite läbisõidust. On vähe tõenäoline, et veokid valiksid übersõidu marsruudiks kõrvalmaanteed, mis suurendab kaupade kohaleveo ajakulu ning kütusekulu. EL-i liikmesriikide praktikas liikluse ümberkandumist madalama liiklussagedusega teelõikudel ei ole täheldatud.

**Teemaksu lahendusena tuleks rakendada teemaksu eriliigina taristumaksu koos väliskulumaksuga.** Taristumaks on otseselt mõeldud teetaristu kulude katteks seoses taristu ehitamise, hooldamise, kasutamise ja arendamisega. Väliskulumaks on seotud konkreetsete nende teguritega, kuidas veok keskonda mõjutab. Mõlemaid komponente on võimalik diferentseerida aasta baasil. Näiteks taristumaksu määra saab siduda teedehituse ja -hooldamise hinnatõusuga ja väliskulumaksu näiteks kõrgema EURO-heitgaasiklasside veokite turule tulekuga. Kui liiklusesse tulevad EURO 7, elektrimootoriga või kütuseelementidega veokid, siis on võimalik väliskulumaksud ümber vaadata. Seega **teemaksu arvestamine võiks koosneda neljast komponendist EURO-heitgaasiklass, telgede arv, sõiduki mass ja väliskulumaks.**

**Kilomeetri hindade määramisel** peab arvestama direktiivis 2022/362 toodud määrade arvutamise põhimõtetega. Lisaks tuleb arvestada ka sellega, kuidas EL-i liikmesriigid on oma määrad kujundanud. Arvestades hetkel EL-i liikmesriikides kehtestatud teemaksu määrasid, siis töö autor esitab lihtsustatud tabeli, millises suurusjärgus võiks Eestis taristumaksu rakendada. Tabelis 20 on toodud taristumaksu optimaalsed määrad. Antud määrad sisaldavad juba väliskulumaksu, seetõttu on tabeli 20 esitatud lihtsustatud kujul ning väliskulu määrasid eraldi välja toodud ei ole.

Tabel 20. Soovituslikud taristumaksu määrad

Kategooria	Heitgaasiklass	Määr (EUR)
VA N2	EURO 0-III	0,1
	EURO IV	0,08
	EURO V ja vähem saastavamad	0,06
N3 kuni 3 telge	EURO 0-III	0,23
	EURO IV	0,136
	EURO V	0,13
	EURO VI	0,12
N3 4+ telge	EURO 0-III	0,242
	EURO IV	0,156
	EURO V	0,145
	EURO VI	0,139

Kui me arvestame tabelis 20 toodud määradega ja tuginedes Transpordiameti ning linnade keskmisele liiklussageduse statistikale ning teemaksu tulubaasi analüüsile, siis **hinnanguline laekumine teemaksust võiks olla 106,8 miljonit eurot aastas** ja

seada juhul kui teemaks kehtestatakse põhi- ja tugimaanteed ning linnades. Teemaks suurendaks riigikassasse laekuvaid tulusid viis korda. Kui Ungari läks teemaksule üle, siis kasvasid nende tulud kaheksa korda võrreldes kasutusmaksuga. Kui juurde arvestada ka kõrvalmaanteed, siis nendel teedel võiks hinnanguline teemaksu laekumine (arvestades madalamaid teemaksu määrasid) olla 6,5 mln eurot. Samuti võib eeldada, et vedajate maksekäitumine paraneb, sest vedajatel on kohustus hoida OBU-d toimivana.

**Kui Eesti soovib jätkata olemasoleva kasutusmaksu lahendusega, siis on riigi seisukohast mõistlik iga-aastaselt kasutusmaksu hindasid korrigeerida vastavalt tarbijahinnaindeksile,** mistõttu tuleb üle vaadata 2018. aastast muutumatuna püsinud kasutusmaksu määrad ja korrigeerida rohkem saastavamate veokite kasutusmaksu määrasid. Kasutusmaksu määrade muutmise ettepanek on toodud lisas 19. Selles lisas on määrade korrigeerimisel lähtutud põhimõttest, et rohkem saastavamate veokite kasutusmaksu määrad peavad olema tunduvalt kõrgemad kui vähem saastavamate veokite kasutusmaksu määrad. Sellist lähenemist on kasutanud vastavalt EL-i transpordipoliitika põhimõtetele ka teised EL-i liikmesriigid. Selline hinnastamise põhimõte aitab tõsta vähemsaastavamate sõidukite osakaalu liikluskeskkonnas ja on kooskõlas EL-i veokite maksustamise põhimõtetega. Kindlasti peab arvestama olukorraga, kui liikluskeskkonda tekib juurde 0-heitmenormiga veokeid. Sellisel juhul peavad vastavad veokid olema vabastatud väliskulumaksust, sest väliskulu ei kaasne ja taristumaksu määrad peavad olema esialgu samuti madalamad võrreldes sama kaaluklassi sise põlemismootoriga veokitega, et soodustada keskkonnasäästlikumate veokite kasvu. Käesoleva lõputöö kasutusmaksu tasumise analüüsi põhjal saab järeldada, et kui tõsta lisas 19 toodud kasutusmaksu määrasid N2 ja N3 kuni EURO III heitgaasiklassiga veokite kategoorias, siis **riigi tulud suureneksid kasutusmaksu kogumiselt hinnanguliselt 2096134** eurot ehk 9,8%. Samuti on direktiivis 2022/362 toodud, et maksumäärade muutmine eeldatavalt suurendab tulusid vähemalt 10% võrreldes eelneva eelarveaastaga [29].

Töö autor soovib MKM-il või tema poolt hallatavas riigiasutuses (Transpordiamet) **luua teemaksu eksperdi ametikoht**, kes omab põhjalikku ülevaadet teemaksu poliitikast. Ta oleks nõuandev partner Eesti transpordisektorile ning on valmis valdkonda jätkusuutlikult edasi arendama. Täna puudub Transpordiametis teemaksualane kompetents.

Samuti soovib töö autor MKM-il üle kontrollida, kas 90. päevane kasutusmaksu määr on kooskõlas direktiiviga 2022/362. Direktiivis sätestatakse, et kui kasutusmaksu kohaldatakse raskesõidukite suhtes, siis peab taristu olema kättesaadav vähemalt päev, nädal, kuu ja aasta. Kuine maksumäär ei ületa 10% aastasest maksumäärast, nädalane

maksumäär ei ületa 5% aastasest maksumäärast ja päevane maksumäär ei ületa 2% aastasest maksumäärast. Direktiiv jätab võimaluse rakendada ka muid kasutusmaksu perioode, kuid millise metoodika alusel muude perioodide kasutusmaksu summa arvestatakse, seda direktiiv ette ei kirjuta. 30. päeva kasutusmaksu arvutamise metoodika on direktiiviga reguleeritud, aga 90. päeva oma mitte, seetõttu võib eeldada, et 90. päevase määra arvutamisel lähtutakse ühe kuu määrast, mis korrutatakse kolmega. Eestis moodustab aga 90. päeva määr 25% aastasest määrast, mis on 17% madalam määrast, kui arvutada 90. päeva määr kuumäärade alusel. Samuti on Eestis 90. päeva määra arvutamisel aluseks võetud kalendriaasta 365 päeva, mis aga ei jagu kuidagi 90., mis võimaldab ¼ põhimõttel jagamist.

**Töö autor soovib täiendavalt kasutusmaksuga maksustavate sõidukite koosseisu arvestada N1, M1 ja L3e kategooria sõidukid.** L3e kategooria maksustamist peab kaaluma eelkõige mürasaastest tõttu. Eestis võiks keskmine aastane kasutusmaksumäär jääda N1 kategoorial 220. euro piiresse, M1 ja L3e kategoorial 120. euro piiresse. Lühemate perioodide hindade määramise metoodika on direktiivis 2022/362 ette antud. Eestis oli 2022. aasta lõpu seisuga aktiivse liiklusregistrikandega N1 kategooria sõidukeid 83774, M1 kategooria sõidukeid 646152 ja L3e kategooria sõidukeid 27994. Lõputöö raames ei uuritud lähemalt N1, M1 ja L3e kategooria sõidukite maksustamist, seetõttu ei ole teostatud ka täpsemaid kasutusmaksu tulubaasi arvutusi. Töö autor saab anda üksnes subjektiivse hinnangu kasutusmaksu tulubaasile. Subjektiivse hinnangu kohaselt võiks N1 kategooria sõidukit maksustamisest oodatav aastane tulu jääda **18,4 mln euro** piiresse, M1 kategooria puhul **77,5 mln euro** piiresse ja L3e kategooria puhul **3,4 mln euro** piiresse.

**Tõhustamist vajavad kasutusmaksu järelevalve meetmed.** Esmalt tuleb rakendada automaatjärelevalve lahendust. Selleks on võimalik paigaldada teetaristu kõrvale automaatjärelevalve portaale. Portaali asukohad peavad olema valitud selliselt, kus veokitel ei ole mugavat ümbersõidu või järelevalve portaali vältimise võimalust või millest ümbersõit on tehtud piisavalt ebamugavaks. Lisaks järelevalve tõhustamisele tuleb üle vaadata kasutusmaksu trahvi määrad. Hetkel on trahvid EL-i ühed väiksemad, mis soodustab seisukoha kujundamist - vahel harva trahvi tasuda on soodsam, kui regulaarselt kasutusmaksu tasuda. Analüüs näitab, et kasutusmaksu jätab tasumata 39% N2 kategooria ja 10% N3 kategooria Eestis registreeritud veokitest. Kuigi 100% maksekuulekust ei ole võimalik saavutada, siis seda annab märgatavalt parandada eeltoodud tegevustega. Maksekäitumise paranemisest võib kasutusmaksu tulubaasi aastas tõsta 500000 eurot. Põhimõtteliste ja regulaarselt kasutusmaksu tasumata jätnud vedajatele on võimalik näiteks rakendada vedamisõiguse peatamist.

Ajapõhised kasutusmaksud ei kajasta kuidagi teetaristu tegelikku kasutamist ega keskkonnale tekitatud kahju ega soosi veokipargi uuendamist. Kasutusmaksuga on maksustatud pigem veoki omamine, kui selle tegelik kasutamine. Selleks et Eestis oleks võimalik saavutada EL-i transpordipoliitika eesmäärke, eelkõige kaasa aidata säästva transpordi edendamisele ning transpordisektori heitgaaside vähendamisele peavad teetaristu kasutamise hinnad kajastama liiklusest tuleneva õhu- ja mürasaastega ning ummikutega seotud kulusid. Nende kulude katmist toetab kõige paremini vahemaal põhinev teemaks. Selline maks on otseselt seotud sõidukite keskkonnanäitajatega ja teetaristu kasutamise intensiivsusega. Vahemaal põhinev teemaks annab võimaluse diferentseerida maksumäärasid veokite keskkonna näitajate alusel ehk võimaldab rakendada väliskulude maksustamist, mille kaudu viiakse ellu „saastaja maksab“ põhimõtet. See tähendab, et keskkonda rohkem saastavamad veokid on maksustatud oluliselt kõrgemalt. Ühtlasi on teemaks õiglane ning tõhus meede veokite vahemaapõhiseks maksustamiseks, sest teemaksu määrad on otseselt seotud teetaristu kasutamisega. Tuginedes magistritöö tulemustele peaks Eesti rakendama vahemaa põhist teemaksu.

## KOKKUVÕTE

Eestis on veokid maksustatud ajapõhise kasutusmaksuga, kuid enamikes EL-i liikmesriikides on veokid maksustatud vahemaal põhineva teemaksuga. Eestis ei ole analüüsitud kasutusmaksude mõju alates nende rakendamisest 2018. aastal, kaasa arvatud fiskaalmõju. Samuti ei ole uuritud teemaksu rakendamise võimalusi ja selle fiskaalmõju. Eesmärgiks on välja selgitada, kas täna Eestis veokitele rakendatav kasutusmaks on tõhusaim meede teede kasutamise maksustamiseks ja EL-i transpordipoliitika eesmärkide täitmiseks.

Magistritöö andmeid koguti EL-i tee- ja kasutusmaksu ning EETS-i käsitlevast õigusraamistikust, EL-i ja tema liikmesriikide statistilistest keskkondadest, erinevatest transpordimõjude kohta teostatud uuringutest, EL-i liikmesriikide teemaksu kogujate veebilehtedelt, erinevate EL-i teemaksuga riike koondavatest organisatsioonidest, varasemalt teostatud tee- ja kasutusmaksu käsitlevatest uuringutest ning lõputöödest, ankeetküsimustikest, avaandmete keskkonnast ning teabenõuete esitamise kaudu.

Selleks, et oleks võimalik tagada parem rahastus Eesti teetaristule ning täita transpordisektorile seatud kliimaeesmärgid, tuleb seniselt tõhusamalt maksustada neid sõidukeid, kes teed enim koormavad ning keskkonda mõjutavad. Eestis on veokitele rakendatud kasutusmaks. Selleks, et teede kasutamisest ja keskkonnale põhjustatud kahju saaks õiglasemalt sisse nõuda, peab Eesti kaaluma üleminekut teemaksule.

Veokite maksustamine kasutusmaksuga ei ole tõhus meede teetaristu maksustamiseks. Süsteem soosib pikamaa vedusid, mis muudab läbitava teetaristu kilomeetri hinna nii odavaks, et see ei kata ära teetaristule ja keskkonnale tekitatud kahjusid. Vaatamata kasutusmaksu odavatele ülalpidamiskuludele, ei kajasta kasutusmaks tee tegelikku kasutamist ega aita kaasa keskkonnasõbralikuma ning säästva transpordi arengule. Samuti ei soosi kasutusmaks veokipargi uuendamist. Kuna kasutusmaks on ajapõhine, siis on kasutusmaksuga maksustatud pigem veoki omamine, mitte selle tegelik kasutamine.

Seega kasutusmaksu põhimõte „kasutaja maksab“ ei täida oma tegelikku eesmärki, milleks on sõitude tegeliku kulu kajastamine tee kasutamise eest. Samuti ei ole kasutusmaks toonud kaasa pöördelist muutust veokipargi vanuselises koosseisus ning heitgaasiklassides. On märkimisväärselt suur oht, et jätkates kasutusmaksuga, ei täida Eesti iseenda koostatud eesmärki vähendada transpordi poolt tingitud kasvuhoone gaase 30% võrreldes 2019. aasta tasemega, rääkimata EL-i poolt seatud eesmärkidest.

Selleks, et edendada raskesõidukitega keskkonnasõbralikumaid ja tõhusamaid vedusid, tuleb järk-järgult kaotada ajapõhised kasutusmaksud ja rakendada vahemaal põhinevat maksustamist ehk teemaksu, mis kannab edasi põhimõtet „saastaja maksab“. Teemaks annab võimaluse diferentseerida maksumäärasid veokite keskkonna näitajate alusel. See tähendab, et keskkonda rohkem saastavamad veokid on maksustatud oluliselt kõrgemalt keskkonnasäästlikumatest veokitest. Kõrgemad maksumäärad ei soosi vanade veokite omamist, mistõttu soodustab teemaksu omama vähem saastavaid keskkonnasõbralikke veokeid. Samuti on teemaks õiglane ning tõhus meede veokite vahemaapõhiseks maksustamiseks, sest teemaksu määrad on otseselt seotud teetaristu kasutamisega. Teemaksuga tuleks Eestis maksustada põhi- ja tugimaanteed ning linnad. Ainult põhimaanteed maksustamine võib tuua kaasa olukorra, kus veokid suunduvad maksukohustuse vältimiseks madalama kategooria maanteedele, mis omakorda võib tõsta madalama kategooria maanteedele liikluskoormust ning mõjuda negatiivselt liiklusohutusele.

Eesti peaks rakendama teemaksu eriliigina taristumaksu koos väliskulumaksuga. Taristumaks on otseselt mõeldud teetaristu kulude katteks. Väliskulumaksu määratakse sõiduki poolt põhjustatud negatiivsete keskkonnamõjude tekitamise eest. Hinnanguline laekumine taristu- ja väliskulumaksust võiks olla 106,8 miljonit eurot aastas. Kui Eesti soovib jätkata olemasoleva kasutusmaksu lahendusega, siis on riigi seisukohast mõistlik iga-aastaselt kasutusmaksu hindasid korrigeerida vastavalt tarbijahinnaindeksile. Kui kasutusmaksu määrasid tõsta, siis suurenevad riigi tulud hinnanguliselt 2096134 eurot.

Tööautor soovib kasutusmaksuga maksustavate sõidukite koosseisu arvestada N1, M1 ja L3e kategooria sõidukid. L3e kategooria maksustamist peab kaaluma eelkõige mürasaaste tõttu. Eestis võiks keskmine aastane maksumäär jääda N1 kategoorial 220. euro piiresse, M1 ja L3e kategoorial 120. euro piiresse. Subjektiivsel hinnangul võiks N1 kategooria sõidukit maksustamisest oodatav aastane tulu jääda 18,4 mln euro piiresse, M1 kategoorial 77,5 mln euro piiresse ja L3e kategoorial 3,4 mln euro piiresse.

Transpordisektor on hinnatundlik ja iga lisanduv maks või olemasoleva maksu tõstmine mõjutab oluliselt transpordi valdkonnas osutatava teenuse hinda, mis omakorda tähendab kaupade kallinemist lõpptarbijale. Samas transpordimaksud on vajalikud, sest need aitavad jõuda paremini püstitatud eesmärkide täitmiseni. Väga tõhusaks transpordisektori mõjustusviisiks keskkonnasõbralikuma veokipargi soosimiseks ongi teemaksud.



## SUMMARY

In Estonia, trucks are taxed with timebased user charges, but in most EU Member States, trucks are taxed with distancebased toll. The influence of the user charge has not been analyzed since their implementation in 2018, including the fiscal impact and this also applies to tolls. The aim was to find out what effect the user charge has caused on the truck fleet, whether the user charge in Estonia today is the most effective measure for collecting tax from roads or should take a broader look at the common practical toll solutions in the EU member states.

Master thesis work data were collected from the EU toll and user charge and from EETS Legal Framework, from the statistical environments of the EU and its Member States, from various studies on transport effects, from the websites of toll collectors in EU Member States, from organizations bringing together different EU toll countries, from previous toll and user charge surveys and thesis, from questionnaires and the open data environment and from the provision of information requirements.

In order to be able to ensure better funding for the Estonian road infrastructure and to meet the climate targets it is necessary to more efficiently tax those vehicles that burden the road the most and affects the environment most. In Estonia, the truck has been taxed with user charge. In order to recover more fairly the damage caused by the use of roads and the environment, Estonia must consider switching to tolls.

Taxing trucks with a user charge is not an effective measure for taxing road infrastructure. The system favors long-distance transport, which makes the price per kilometer of road usage so cheap that it does not cover the damage caused to the road infrastructure and the environment. Despite the low maintenance costs of the user charge, the user charge does not reflect the actual use of the road and does not contribute to the development of more environmentally friendly and sustainable transport. Also, the user charge does not favor the renewal of the truck fleet. Since the user charge is based on time, then with user charge is taxed the ownership of the truck rather than its actual use.

Therefore, the "user pays" principle of the user charge does not fulfill its real purpose, which is to reflect the actual cost of usage for using the road. Also, the user charge has not led to a fundamental change in the age of the truck fleet and the emission classes. There is a considerable risk that by continuing with the user charge, Estonia will not meet its own goal of reducing greenhouse gases caused by transport by 30% compared to the level of 2019, not to mention the goals set by the EU.

In order to promote more environmentally friendly and efficient transport by heavy vehicles, time-based user charges must be gradually abolished and distance-based taxation, i.e. toll, must be implemented, which carries forward the „polluter pays“ principle. Tolls provides an opportunity to differentiate tax rates based on truck environmental indicators. This means that more environmentally polluting trucks are taxed significantly higher than more environmentally friendly trucks. Higher tax rates do not favor the ownership of old trucks, so the toll encourages the ownership of less polluting, environmentally friendly trucks. Toll is also a fair and effective measure for distance-based taxing of trucks, because toll rates are directly related to the use of road infrastructure. Main and secondary roads and cities should be taxed with tolls in Estonia. Taxing only the main highways can lead to a situation where trucks go to roads of a lower category to avoid the tax obligation, which in turn can increase the traffic load on roads of a lower category and have a negative impact on road safety.

Estonia should implement infrastructure charge as a special type of toll along with external cost charge. The infrastructure charge is directly intended to cover the costs of the road infrastructure. The external cost charge is determined for the negative environmental effects caused by the vehicle. The estimated revenue from infrastructure and external charge could be 106.8 million euros per year. If Estonia wants to continue with the existing user charge solution, it is reasonable from the state's point of view to adjust the user charge prices annually according to the consumer price index. If the user charge rates are increased, the state's revenues will increase by an estimated 2096134 euros.

The author of the Master's thesis recommends that vehicles of categories N1, M1 and L3e be included in the composition of vehicles subject to user charge. Taxation of the L3e category must be considered primarily due to noise pollution. In Estonia, the average annual user charge rate could be within 220 euros for the N1 category, and 120 euros for the M1 and L3e categories. According to a subjective assessment, the annual income expected from taxing a vehicle of category N1 could be within 18.4 mln euros, for category M1 within 77.5 mln euros and for category L3e within 3.4 mln euros.

The transport sector is price sensitive, and every additional tax or increase in an existing tax significantly affects the price of the service provided in the transport sector, which in turn means that goods become more expensive for the end consumer. At the same time, transport taxes are necessary, because they help to better achieve the set goals. Road taxes are a very effective way of influencing the transport sector to favor a more environmentally friendly truck fleet.

## KASUTATUD KIRJANDUSE LOETELU

- [1] A. Neimar, bakalaureusetöö „Eesti teehoiu süsteem ja teemaksu kehtestamise võimalused teiste Balti riikide näitel“, Tallinn 2015
- [2] ACEA - The European Automobile Manufacturers. [Online] Loetud aadressil: <https://www.acea.auto/nav/?content=publications>. Kasutatud 8. jaanuar 2022.
- [3] Austria teemaksu koguja veebilehekülg [Online] Loetud aadressil: <https://www.asfinag.at/en/>. Kasutatud 17. märts 2022.
- [4] Austria teemaksu määrad. [Online] Loetud aadressil: <https://www.asfinag.at/en/toll/go-toll/>. Kasutatud 8. jaanuar 2022.
- [5] Belgia statistikaamet. [Online] Loetud aadressil: <https://statbel.fgov.be/en/themes/mobility/transport/road-freight-transport#figures>. Kasutatud 8. jaanuar 2022.
- [6] Belgia teemaksu kogumise teenuse osutaja [Online] Loetud aadressil: <https://www.satellic.be/>. Kasutatud 8. jaanuar 2022.
- [7] Belgia teemaksu laekumine [Online] Loetud aadressil: <https://www.viapass.be/en/statistics/>. Kasutatud 8. oktoober 2022.
- [8] Belgia teemaksu määrad [Online] Loetud aadressil: <https://www.viapass.be/en/downloads/tariffs/>. Kasutatud 8. jaanuar 2022.
- [9] Brüsseli parlamendi otsus trahvide määramise suuruse osas. [Online] Loetud aadressil: <http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/ordonnantie/2017/12/15/2017032169/staatsblad>. Kasutatud 8. jaanuar 2022.
- [10] C. Nash, B. Matthews, Measuring the marginal social cost of transport, 2005.
- [11] C. Raux, A. Mercier, S.S Corvec, Revenue Use from Transport Pricing, 2007.
- [12] D.A. Hensher, A.M Brewer, Transport An economics and management perspective, 2001.
- [13] „Eesmärk 55“: EL-i 2030. aasta kliimaeesmärgi saavutamine teel kliimanetraalsuseni [Online] Loetud aadressil: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0550&qid=1668024895022>. Kasutatud 10. märts 2022.
- [14] EETS osutaja veebilehekülg [Online] Loetud aadressil: <https://tollpass.bg/bg/ceni/tarifa>. Kasutatud 17. märts 2022.
- [15] EETS osutajate ülevaade [online] Loetud aadressil: <https://www.aetis-europe.eu/about-eets/>. Kasutatud 17.02.2023
- [16] EL-i liikmesriikide teemaksu statistika [Online] Kasutatud aadressil: <https://www.asecap.com/publications.html>. Kasutatud 08. oktoober 2022.

- [17] Environmental taxes - A statistical guide - 2013 edition [Online] Loetud aadressil: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/5936129/KS-GQ-13-005-EN.PDF.pdf/706eda9f-93a8-44ab-900c-ba8c2557ddb0?t=1414782946000>. Kasutatud 13. märts 2022.
- [18] European Environment Agency (EL) [Online] Loetud aadressil <https://www.eea.europa.eu/ims/greenhouse-gas-emissions-from-transport>. Kasutatud 09. november 2022.
- [19] Euroopa Keskkonnaameti Euroopa õhu kvaliteedi aruanne [Online] Loetud aadressil: <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2020-report>. Kasutatud 06. märts 2022.
- [20] Euroopa Liidu Nõukogu dokument „Nõukogu esimese lugemise seisukoht (EL) nr 37/2021 [Online] Loetud aadressil: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?qid=1640082543361&uri=CELEX%3A52021AG0037%2801%29>. Kasutatud 05. märts 2022.
- [21] Euroopa Liidu Nõukogu institutsioonide vaheline dokument 2017/0114 (COD) [Online] Loetud aadressil: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-4-2022-INIT/et/pdf>. Kasutatud 05 märts 2022.
- [22] Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Säästva liikuvuse suunas. Tegevuskava sotsiaalselt õiglaseks üleminekuks puhtale, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvusele kõigi jaoks“ [Online] Loetud aadressil: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/238387de-1dec-11e8-ac73-01aa75ed71a1/language-et>. Kasutatud 05. märts 2022.
- [23] EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 1999/62/EÜ, 17. juuni 1999, raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest [Online] Loetud aadressil: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:31999L0062&from=EN>. Kasutatud 12. märts 2022.
- [24] EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 1999/62/EÜ ajakohastamine 17.03.2016 [Online] Loetud aadressil: [http://publications.europa.eu/resource/cellar/06b536e4-ec0c-11e5-8a81-01aa75ed71a1.0007.03/DOC\\_1](http://publications.europa.eu/resource/cellar/06b536e4-ec0c-11e5-8a81-01aa75ed71a1.0007.03/DOC_1). Kasutatud 17. märts 2022.
- [25] EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2006/38/EÜ, 17. mai 2006, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest [Online] Loetud aadressil: <https://eur-lex.europa.eu/legal->

- content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0038&from=EN. Kasutatud 12. märts 2022.
- [26] EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2011/76/EL, 27. september 2011, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest [Online] Loetud aadressil: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32011L0076&from=ET>. Kasutatud 13. märts 2022.
- [27] EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2019/520. 19. märts 2019, liidu elektrooniliste teemaksu kogumise süsteemide koostalitlusvõime ja teemaksude tasumata jätmist käsitleva piiriülese teabevahetuse hõlbustamise kohta. [Online] Loetud aadressil: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L0520&from=ET>. Kasutatud 16. märts 2022.
- [28] EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV (EL) 2022/362 [Online] Loetud aadressil: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:32022L0362>. Kasutatud 05. märts 2022.
- [29] EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2022/362, 24. veebruar 2022, millega muudetakse direktiive 1999/62/EÜ, 1999/37/EÜ ja (EL) 2019/520 seoses sõidukite maksustamisega teatavate taristute kasutamise eest [Online] Loetud aadressil: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022L0362&from=ET>. Kasutatud 13. märts 2022.
- [30] Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995. Joonise algallikaks olev alusmaterjal on kohandatud sobilikuks töö autori poolt [Online] Loetud aadressil <http://www.trt.it/wp/wp-content/uploads/2014/01/Ex-post-Evaluation-Report.pdf>. Kasutatud 17. märts 2022.
- [31] H.Siirus, magistritöö „ Eeluring raskeveokite maksustamiseks Eestis“, Tallinn 2014.
- [32] Handbook on the external costs of transport [Online] Loetud aadressil: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1#>. Kasutatud 07. veebruar 2023.
- [33] Hollandi valitsuse teave ettevõtjatele [Online] Loetud aadressil: <https://business.gov.nl/amendment/extra-heavy-vehicle-tax-lorries-over-3500kg/>. Kasutatud 15. märts 2022
- [34] I. Kõiv, magistritöö „Sõiduauto kasutustasu – transpordi negatiivse välismõju alusel“, Tallinn 2010.

- [35] Infokäitumise, info hankimise ja otsingu ning infopädevuse uurimise meetodid, Sirje Virkus, Tallinna Ülikool, 2010. [Online] Loetud aadressil: <https://www.tlu.ee/~sirvir/Infootsingu%20teooria/Infokaitumise,%20info%20hankimise%20ja%20%20otsingu%20ning%20infopadevuse%20uurimise%20meetodid/juhtumiuuringud.html>. Kasutatud 01. aprill 2022.
- [36] Kaubaveomahud EUROSTAT andmetel [Online] Loetud aadressil: <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00005/default/table?lang=en>. Kasutatud 8. oktoober 2022.
- [37] L. Lehis, Maksuõigus, 2012.
- [38] L. Väikemaa, lõputöö „Transpordiettevõtete maksukäitumine teekasutustasu näitel“, Tallinn 2020.
- [39] Lietuvos Respublikos kelių priežiūros ir plėtros programos finansavimo įstatymo Nr. VIII-2032 2, 6, 9 straipsnių ir 2, 5 priedų pakeitimo įstatymas [Online] Loetud aadressil: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/6dbb23e024df11eb8c97e01ffe050e1c>. Kasutatud 17. märts 2022.
- [40] Liikluskoormuse uuring Tartu linnas 2017 [Online] Loetud aadressil: [https://www.tartu.ee/sites/default/files/research\\_import/2017-12/Tartu%20liiklus%202017%20SELETUSKIRI.pdf](https://www.tartu.ee/sites/default/files/research_import/2017-12/Tartu%20liiklus%202017%20SELETUSKIRI.pdf) Kasutatud 21.03.2023.
- [41] Liiklusseadus [Online] Loetud aadressil: <https://www.riigiteataja.ee/akt/117032011021?leiaKehtiv>. Kasutatud 15. märts 2022.
- [42] Liiklusseaduse, autoveoseaduse ja maksukorralduse seaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri, 17.03.2017 [Online] Loetud aadressil: <https://eelvoud.valitsus.ee/main/mount/docList/0444c6cd-844c-4e1d-b97c-7bdac1bcb0ed#b6E1E0K8>. Kasutatud 19. märts 2022.
- [43] M. Villemi, Transpordiökonomika, 2011.
- [44] MTA analüüs kasutusmaksu tasumata jätnud veokite kohta. Kasutatud 20. märts 2022.
- [45] MTA kasutusmaksu laekumine 2018-2022, Tallinn 2022
- [46] MTA strateegilise analüüsi valdkonna andmetel, Tallinn, 2022.
- [47] Pariisi kokkulepe [Online] Loetud aadressil: [https://unfccc.int/sites/default/files/english\\_paris\\_agreement.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/english_paris_agreement.pdf). Kasutatud 06. märts 2022.
- [48] Poola teemaksu määrad [Online] Loetud aadressil: <https://etoll.gov.pl/en/light-vehicles/e-ticket/rates/>. Kasutatud 08. jaanuar 2022.
- [49] PPA, PPA analüüsibüroo andmetel, Tallinn, 2022.

- [50] Pärnu linna liiklusuuring 2019 [Online] Loetud aadressil: [https://parnu.ee/failid/uuringud/P2rnu\\_liiklusuuring2019.pdf](https://parnu.ee/failid/uuringud/P2rnu_liiklusuuring2019.pdf) Kasutatud 21.03.2023.
- [51] Raskete kaubaveokite maksustamine teatavate infrastruktuuride kasutamise eest \*\*\*I. 11. märts 2009 Euroopa Parlamendi 11. märtsi 2009. aasta õigusloomega seotud resolutsioon ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (KOM(2008)0436 – C6-0276/2008 – 2008/0147(COD)) [Online] Loetud aadressil: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009AP0113&from=ET>. Kasutatud 17. märts 2022.
- [52] Raskeveokimaksu seadus. [Online] Loetud aadressil: <https://www.riigiteataja.ee/akt/RVMS>. Kasutatud 14 märts 2022.
- [53] Riigiteede teehoiukava 2023-2026 [Online] Loetud aadressil: <https://www.transpordiamet.ee/teehoiukava>. Kasutatud 22. jaanuar 2023.
- [54] Saksamaa statistikaamet. [Online] Loetud aadressil: <https://www.destatis.de/EN/Themes/Economic-Sectors-Enterprises/Transport/Goods-Transport/Tables/goods-transport-lr.html>. Kasutatud 08. oktoober 2022.
- [55] Saksamaa taristumaksu määrad [Online] Loetud aadressil: [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). Kasutatud 8. jaanuar 2022.
- [56] Saksamaa taristumaksu koguja veebilehekülg [Online] Loetud aadressil: <https://www.toll-collect.de/en/>. Kasutatud 20. märts 2022
- [57] Slovakkia teemaksu määrad [Online] Loetud aadressil: <https://www.emyto.sk/en/etoll/toll-rates-and-discounts>. Kasutatud 09. jaanuar 2022.
- [58] Statistikaamet – Statistikaameti andmebaas. [Online] Loetud aadressil: <https://andmed.stat.ee/et/stat>. Kasutatud 14. märts 2022.
- [59] Sund & Bælt [Online] Loetud aadressil: <https://sundogbaelt.dk/en/road-and-rail-links/kilometer-based-and-co2-differentiated-toll-for-trucks/>. Kasutatud 15. märts 2022.
- [60] Support study for an impact assessment for the revision of the social legislation in road transport. [Online] Loetud aadressil: <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2017-06/2017-05-support-study-ia-revision-social-legislation.pdf>. Kasutatud 02. oktoober 2022.

- [61] Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad [Online] Loetud aadressil: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789>. Kasutatud 06. märts 2022.
- [62] T. Lahti, Keskkonnamüra hindamine ja müra leviku tõkestamine, 2010.
- [63] T. Powell, The transport system, 2001
- [64] T.H Oum, J.S Dodgson, D.A Hensher, S.A Morrison, C.A Nash, K.A Small, W.G Waters II, Transport Economics, 1997.
- [65] Tšehhi statistikaamet [Online] Loetud aadressil: [https://www.czso.cz/csu/czso/goods\\_transport\\_time\\_series](https://www.czso.cz/csu/czso/goods_transport_time_series). Kasutatud 08. oktoober 2022.
- [66] Tšehhi teemaksu koguaja veebilehekülg [Online] Loetud aadressil: <https://mytocz.eu/en>. Kasutatud 17. märts 2022.
- [67] Tšehhi teemaksu laekumine 2021 [Online] Loetud aadressil: <https://mytocz.eu/en/press-20220118>. Kasutatud 09. oktoober 2022.
- [68] Tšehhi teemaksu määrad [Online] Loetud aadressil: <https://mytocz.eu/en/etoll/toll-rates-2021>. Kasutatud 10. jaanuar 2022.
- [69] Toll Collection in Austria, Implementation of a fully electronic system on the existing motorway network [Online] Loetud aadressil: <https://www.piarc.org/ressources/documents/309,5.2-Schwarz-Herda-0405C11.pdf>. Kasutatud 8. jaanuar 2022.
- [70] Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035 [Online] Loetud aadressil: <https://www.mkm.ee/media/6908/download>. Kasutatud 06. märts 2022.
- [71] Transpordiamet autopargi läbisõit 2019 [Online] Kasutatud aadressil: <https://transpordiamet.ee/liikuvuse-kavandamine#uuringud>. Kasutatud 23. märts 2023.
- [72] Transpordiamet Eesti teedevõrk [Online]. Loetud aadressil <https://transpordiamet.ee/eesti-teedevork>. Kasutatud 23. märts 2023.
- [73] Transpordiameti kasutusmaksu tasumise statistika, Tallinn, 2023.
- [74] Transpordiamet liiklussageduse statistika Teede Tehnokeskuse analüüsil [Online] Kasutatud aadressil: <https://transpordiamet.ee/liiklussageduse-statistika>. Kasutatud 25. märts 2022.
- [75] Tallinna Transpordiamet, liiklusloenduse andmete saamiseks esitati Tallinna Transpordiametile teabenõue, Tallinn, 2023.
- [76] Transpordi statistika [Online] Loetud aadressil: <https://mtr.ttja.ee/statistika/transport?m=158>. Kasutatud 02. oktoober 2022
- [77] Transpordiamet, liinimahtude statistika, Tallinn 2023.



- [78] Transpordiameti statistika „Sõidukitega tehtud toimingute statistika“ [Online] Tabelite töötlus aadressilt: <https://transpordiamet.ee/soidukitega-tehtud-toimingute-statistika>. Kasutatud 10. veebruar 2023.
- [79] Ungari statistikaamet [Online] Loetud aadressil: [https://www.ksh.hu/stadat\\_files/sza/en/sza0002.html](https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/en/sza0002.html). Kasutatud 08. oktoober 2022.
- [80] Ungari teemaksu määrad [Online] Loetud aadressil: <https://www.hugo.hu/articles/article/about-the-amount-of-the-toll>. Kasutatud 08. jaanuar 2022.
- [81] United Nations, Sustainable transport pricing and charges, 2001.
- [82] Uuring „Teekasutustasu automaatkontrolli kasutamisest“. Transpordiamet Tallinn, 2019. Kasutatud 18. märts 2022.
- [83] Uuring „Transpordimaksude rakendamise võimalus Eestis“. Loetud aadressil: <https://www.digar.ee/arhiiv/nlib-digar:277481>. Kasutatud 22. märts 2022.
- [84] Valim ja Üldkogum õppematerjal. [Online] Loetud aadressil: <https://valimiope.weebly.com/valimi-motildeiste.html>. Kasutatud 01. aprill 2022.
- [85] Valimid kvantitatiivsetes ja kvalitatiivsetes uurimustes, Lembit Õunapuu Tartu Ülikool, 2012. [Online] Loetud aadressil: [https://dspace.ut.ee/bitstream/handle/10062/27764/valimi\\_koostamise\\_meetodid.html](https://dspace.ut.ee/bitstream/handle/10062/27764/valimi_koostamise_meetodid.html). Kasutatud 01. aprill 2022.
- [86] Valimimahu kalkulaator [Online] Kasutatud aadressil: <https://www.macorr.com/sample-size-calculator.htm>. Kasutatud 02. oktoober 2022.
- [87] Valge Raamat – Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas [Online] Loetud aadressil: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/et/TXT/?uri=CELEX:52011DC0144>. Kasutatud 05. märts 2022.
- [88] Viapass – Belgia teemaksu koguja veebileht [Online] Loetud aadressil: <https://www.viapass.be/en>. Kasutatud 8. jaanuar 2022.
- [89] What Is a Case Study? Definition, Examples & Methods [Online] Loetud aadressil: <https://www.scribbr.com/methodology/case-study/>. Kasutatud 30. aprill 2022.

## LISAD

- Lisa 1 Direktiivi 1999/62/EÜ ja selle muudatuste peamised asjaolud ning põhitingimused
- Lisa 2 Eesti raskeveokimaksu määrad võrdluses direktiiviga 1999/62/EÜ I LISA
- Lisa 3 Direktiiviga 2022/32 kehtestatud maksimaalsete kasutusmaksu määrade suhestumine Eestis kehtestatud määradega
- Lisa 4 Ülevaade teemaksu rakendavatest Euroopa Liidu liikmesriikidest
- Lisa 5 Euroopa Liidu liikmesriikide teemaksuga kaetud teetaristu ülevaade
- Lisa 6 Kaubaveomahtude ja teemaksu laekumise omavaheline suhe 2017-2021
- Lisa 7 Kasutusmaksu laekumine 2018-2022
- Lisa 8 Kasutusmaksu tagastamise põhjused 2022. aastal
- Lisa 9 Kasutusmaksu osakaal perioodide kaupa 2018-2022
- Lisa 10 Kasutusmaksu summaarne jagunemine Eesti ja välisriikide vahel 2018-2022
- Lisa 11 Neli enim kasutusmaksu tasunud riiki 2018-2022
- Lisa 12 Euroopa Liidu liikmesriikide tee- ja kasutusmaksu rakendamine
- Lisa 13 Teemaksuga riikide praktika kaardistamine
- Lisa 14 Teemaksu kogujatele esitatud küsimustik
- Lisa 15 Euroopa elektroonilise teemaksu teenuse osutajatele esitatud küsimustik
- Lisa 16 Eesti transpordiettevõtetele esitatud küsimustik
- Lisa 17 Leedule esitatud küsimustik
- Lisa 18 N3 kategooria kasutusmaksu tulu analüüs
- Lisa 19 Kasutusmaksu määrade ettepanek
- Lisa 20 Eesti ja välisriikide N2 kategooria piletite hulk ja suhtarvud
- Lisa 21 N2 kategooria kasutusmaksu tulu analüüs

# **Lisa 1 Direktiivi 1999/62/EÜ ja selle muudatuste peamised asjaolud ning põhitingimused**

## **L1.1 Direktiivis 1999/62/EÜ ja selle muudatustes tuleb arvestada järgnevate peamiste asjaoludega:**

- EL-i liikmesriikide veoettevõtjate vahelise konkurentsi moonutamise kõrvaldamiseks tuleb ühtlustada erinevad maksesüsteemid ja luua õiglased mehhanismid, mis soodustaksid taristukulude sissenõudmist veoettevõtjatelt.
- Säästva transpordi edendamine on ühise transpordipoliitika peamine eesmärk ning seose sellega tuleks vähendada transpordisektori mõju kliimamuutustele ja sellega seotud negatiivsetele külgedele nagu ummikud ning õhu- ja mürasaaste.
- Ühine transpordipoliitika peaks kombineerima meetmeid, mille eesmärk on parandada transporditaristu ja tehnoloogiate kasutust, eelkõige edendades autopargi uuendamist, maanteetaristu tõhusamat kasutamist ning intermodaalsust. Seetõttu eeltoodud eesmärkide edendamisel peaks maanteede taristustruktuuri suhtes laialdasemalt kasutama põhimõtet „kasutaja maksab“ kasutusmaksu puhul ja teemaksu lahenduse puhul arendada põhimõtet „saastaja maksab“, mis annab võimaluse rakendada täiendavaid makse sõiduki poolt põhjustatud negatiivsete keskkonnamõjude tekitamise eest – nagu väliskulumaks.
- Selleks et saavutada säästvat transpordipoliitikat, peaksid transpordihinnad paremini kajastama liiklusest tuleneva õhu- ja mürasaastega, kliimamuutusega ja ummikutega seotud kulusid, mille on tekitanud kõigi transpordiliikide tegelik kasutus, kuna niimoodi oleks võimalik optimeerida infrastruktuuri kasutamist, vähendada kohalikku saastet, lahendada ummikuid ja võidelda kliimamuutusega vähima kuluga majandusele.
- Maanteetranspordisektoris on vahemaal põhinevad teemaksud infrastruktuuri kasutamise eest õiglane ja tõhus majanduslik meede säästva transpordipoliitika saavutamiseks, kuna sellised maksud on otseselt seotud infrastruktuuri kasutamisega, sõidukite keskkonnanäitajatega ning sõidukite kasutuskoha ja -ajaga, mistõttu saab kehtestada sellise maksumäära, mis kajastab sõidukite tegelikust teekasutusest tulenevaid saaste- ja ummikukulusid. Lisaks ei moonutata teemaksudega konkurentsi siseturul, kuna neid makse peaksid kõik ettevõtjad päritolu- või asukoha liikmesriigist sõltumata maksma proportsionaalselt teedevõrgu kasutamise intensiivsusega. Ajapõhised kasutusmaksud seevastu ei kajasta oma olemuse tõttu täpselt tee kasutamisega tegelikult kaasnevaid kulusid ega ole sarnastel põhjustel tõhusad keskkonnasõbralikumana ja tulemuslikumana tegevuse stimuleerimisel või ummikute

vähendamisel. Eelkõige tuleks selleks, et edendada raskesõidukitega keskkonnasõbralikumaid ja tõhusamaid vedusid, järk-järgult kaotada ajapõhised kasutusmaksud üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgus, kuna see võrk sisaldab olemasolevaid liiklusvajadusi arvesse võttes üleeuroopalise transpordivõrgu strateegiliselt olulisimaid transpordisõlmi ja ühendusi.

- Selliste teemaksude kohaldamine, mis arvutatakse saastekulude alusel ja ülekoormatud teede puhul tippkoormuse ajal teemaksumäärade suurema diferentseerimise alusel, võiks mõjutada positiivselt transpordisüsteemi ning aidata saavutada kliimamuutust käsitleva liidu strateegia eesmärke. Kasutusmaksu puhul aga ei saa rakendada kahjulike keskkonnamõjude tekitamise eest saastekulumaksu.
- Väliskulude maksustamise kaudu viiakse ellu „saastaja maksab“ põhimõtet, mis aitab väliskulusid vähendada ja see peaks sõltuma tee- ning sõiduki liigist ning müra suhtes olema sõltuv ajavahemikust. Selleks et aidata saavutada põhimõtte „saastaja maksab“ täielikku kohaldamist, peaksid EL-i liikmesriigid vähemalt õhusaaste puhul kohaldama taristumaksuga hõlmatud võrgustikus raskesõidukite suhtes väliskulude maksustamist.
- Väliskulumaksust saadavat tuleks kasutada transpordisektori hüvanguks ja säästva liikuvuse üldiseks edendamiseks.
- Maksude eesmärk on kasutada olemasolevat teedevõrku võimalikult optimaalselt, et sõidukite poolt tekitatud negatiivne keskkonnamõju vähendamine oleks märkimisväärselt saavutatud.
- Tuleb soodustada maanteid vähem kahjustavate ja vähem saastavate sõidukite kasutamist maksude ja tasude diferentseerimise kaudu.
- Soovitus on rakendada kasutusmaksu või teemaksu üleeuroopalisel maanteetranspordivõrgul, kuid samas tuleks jälgida, et liiklus ei kanduks üle teelõikudele mis on maksustamata.
- Kuna raskesõidukite CO<sub>2</sub> heite osakaal suureneb, tuleks kehtestada taristumaksude ja kasutusmaksude diferentseerimine CO<sub>2</sub> heite klassi järgi, millega oleks võimalik aidata kaasa heitgaaside vähenemisele.
- Võrdse kohtlemise ja ausa konkurentsi huvides tuleks tagada, et sõidukid, millele ei ole direktiivi 1999/62/EÜ seni kohaldatud, hõlmataks tee- ja kasutusmaksude osas sellesse raamistikku. Nimetatud direktiivi kohaldamisala tuleks seetõttu laiendada raskesõidukitele, mis ei ole ette nähtud kaubaveoks, ja kergsõidukitele, sealhulgas sõiduautodele.

## **L1.2 Direktiivis 1999/62/EÜ ja selle muudatustega on kehtestatud järgnevad põhitingimused:**

- Minimaalsed raskeveokimaksu määrad veokitele ja autorongidele.
- Teemaksu ja kasutusmaksu rakendatakse sõidukite puhul, mille lubatud täismass on üle 3500 kilogrammi, erandina võib rakendada teemakse või kasutusmaksu veokite puhul, mille lubatud täismass on üle 12000 kilogrammi.
- Kui EL-i liikmesriigid kohaldavad teemaksu või kasutusmaksu, siis seda võib teha üleeruoopalise teedevõrgu või selle teatavate osade suhtes. Samas peab vältima rahvusvahelise liikluse diskrimineerimist, mistõttu võib teemakse või kasutusmaksu rakendada ka nendel teelõikudel, mis ei kuulu üleeuroopalisel teedevõrku. Näiteks paralleelsed teed või madalama kategooriaga teed, mille maksustamata jätmise korral võib tekkida olukord, et transpordi koormus nendel teelõikudel suureneb.
- Teemaksu puhul võib sagedastele kasutajatele pakkuda allahindlust või teemaksude vähendamist, samas peab arvestama, et selline allahindlus või soodustuse pakkumine ei tohi moonutada konkurentsi siseturul. Maksimaalne soodustuse või allahindluse määr võib olla kuni 13% kehtestatud teemaksu määra.
- Ühe konkreetse sõidukikategooria suhtes ei tohi sama teelõigu kasutamise eest paralleelselt kehtestada teemaksu ja kasutusmaksu.
- EL-i liikmesriigid võivad teatud teelõikude kasutamise eest ette näha vähendatud teemaksu või kasutusmaksu või teatud teelõikude puhul täielikult loobuda teemaksude kohaldamisest, seda eelkõige hõreda asustusega aladel, kus on madal liiklustihedus.
- Kasutusmaksu igakuine maksumäär on kuni 10% aastasest maksumäärast, nädalane maksumäär on kuni 5% aastasest maksumäärast ja päevane maksumäär on kuni 2% aastasest maksumäärast, kuid mitte üle 13. euro päevas.
- Hinnaalandusi ja -vähendusi väliskulumaksu puhul ei tohi kohaldada.
- Kasutusmaksu maksimaalsed määrad.
- Kuigi on soovitus kehtestada teemaksud või kasutusmaksud üleeuroopalise teedevõrgu teatud osadel, siis see ei tohi endaga kaasa tuua rahvusvahelise liikluse diskrimineerimist.
- Teemaksude kehtestamisel tuleb arvesse võtta taristu ehitus-, kasutus, hooldus- ja arenduskulusid ning teemaksudest või kasutusmaksu maksudest saadavat tuleb kasutada kõnealuse taristu hoolduseks.
- Kasutusmaksude ja teemaksude kogumine ning kontrollimine peab takistama võimalikult vähe sujuvat liiklusvoogu.

- Kasutusmaksu määrad peavad olema proportsionaalsed infrastruktuuri kasutusajaga.
- Teemaksudele võib lisada hinnalisandi juhul, kui teelõikudel esineb tõsiseid ummikuid, mis mõjutavad sõidukite vaba liikumist või kui teelõigu kasutamisel tekitavad sõidukid märkimisväärset keskkonna kahju. Hinnalisandist saadav tulu tuleb investeerida üleeuroopalist huvi pakkuvatesse prioriteetsetesse projektidesse, mis on seotud teelõiguga, kus hinnalisandit rakendatakse.
- EL-i liikmesriikidel peavad olema kehtestatud kontrollmehhanismid. Kehtestatud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.
- Väliskulumaks võib olla seotud liiklusest tulenevate õhusaastekuludega. Teelõikudel, mis läbivad maanteeliiklusest tuleneva mürasaastega kokkupuutuva elanikkonnaga piirkondi, võib väliskulumaks sisaldada liiklusest tulenevaid mürakulusid.
- Topeltmaksustamise vältimiseks ei tohi kohaldada hinnalisandit nendel teelõikudel, kus kehtib ummikumaks.
- Kui see on majanduslikult otstarbekas, kehtestavad EL-i liikmesriigid taristumaksu, väliskulumaksu ja ummikumaksu ning koguvad neid vastava elektroonilise süsteemi abil.

**Lisa 2 Raskeveokimaksu määrad Eestis võrdluses  
direktiiviga 1999/62/EÜ I lisa**

Teljed	Registri või täismass (kg)	Euroopa Liidu määr (EUR aastas)		Eestis kehtestatud määr (EUR aastas)	
		Õhk- või samaväärne vedrustus	Muu vedrustuse tüüp	Õhk- või samaväärne vedrustus	Muu vedrustuse tüüp
2	12000-12999	0	31	0	31,6
	15000 ja enam	121	274	121,2	274,8
3	15000-16999	31	54	31,6	54,8
	25000 ja enam	222	345	223,6	345,2
4	23000-24999	144	146	144,4	146,8
	31000 ja enam	362	537	362	537,2
2+1	12000-13999	0	0	0	0
	25000 ja enam	175	307	176	307,2
2+2	23000-24999	30	70	30	70
	36000 ja enam	465	706	466,4	706,8
2+3	36000-37999	370	515	370,4	515,2
	38000 ja enam	515	700	515,2	700,4
3+2	36000-37999	327	454	327,2	454
	40000 ja enam	628	929	630	930,4
3+3	36000-37999	186	225	186	225,2
	40000 ja enam	336	535	336	535,2

### Lisa 3 Direktiiviga 2022/362 kehtestatud maksimaalsete kasutusmaksu määrade võrdlus Eestis kehtestatud määradega

Veoki mass	Heitgaasiklass	Teljed	Tasumäär (EUR)											
			Päev	Osakaal		Nädal	Osakaal		Kuu	Osakaal		Aasta määr		
				Direktiiv	Eesti		Direktiiv	Eesti		Direktiiv	Eesti	Direktiiv	Eesti	Osakaal
3500-12000 kg	EURO 0	Kuni 3	9	0,50%	1,80%	25	1,30%	5%	50	2,60%	10%	1899	500	26,30%
		4 ja rohkem	9	0,30%	1,80%	25	0,80%	5%	50	1,60%	10%	3185	500	15,70%
	EURO I	Kuni 3	9	0,50%	1,80%	25	1,50%	5%	50	3,00%	10%	1651	500	30,30%
		4 ja rohkem	9	0,30%	1,80%	25	0,90%	5%	50	1,80%	10%	2757	500	18,10%
	EURO II	Kuni 3	9	0,60%	1,80%	25	1,80%	5%	50	3,50%	10%	1428	500	35,00%
		4 ja rohkem	9	0,40%	1,80%	25	1,00%	5%	50	2,10%	10%	2394	500	20,90%
	EURO III	Kuni 3	9	0,70%	1,80%	25	2,00%	5%	50	4,00%	10%	1242	500	40,30%
		4 ja rohkem	9	0,40%	1,80%	25	1,20%	5%	50	2,40%	10%	2073	500	24,10%
	EURO IV	Kuni 3	9	0,80%	1,80%	25	2,30%	5%	50	4,60%	10%	1081	500	46,30%
		4 ja rohkem	9	0,50%	1,80%	25	1,40%	5%	50	2,80%	10%	1803	500	27,70%
	EURO V	Kuni 3	9	1,00%	1,80%	25	2,70%	5%	50	5,30%	10%	940	500	53,20%
		4 ja rohkem	9	0,60%	1,80%	25	1,60%	5%	50	3,20%	10%	1567	500	31,90%
	EURO VI	Kuni 3	9	1,10%	1,80%	25	2,90%	5%	50	5,80%	10%	855	500	58,50%
		4 ja rohkem	9	0,60%	1,80%	25	1,80%	5%	50	3,50%	10%	1425	500	35,10%
12000 kg ja enam	EURO 0	Kuni 3	12	0,60%	1,30%	45	2,40%	5%	90	4,70%	10%	1899	900	47,40%
		4 ja rohkem	12	0,40%	0,90%	65	2,00%	5%	130	4,10%	10%	3185	1300	40,80%
	EURO I	Kuni 3	12	0,70%	1,30%	45	2,70%	5%	90	5,50%	10%	1651	900	54,50%
		4 ja rohkem	12	0,40%	0,90%	65	2,40%	5%	130	4,70%	10%	2757	1300	47,20%
	EURO II	Kuni 3	12	0,80%	1,30%	45	3,20%	5%	90	6,30%	10%	1428	900	63,00%
		4 ja rohkem	12	0,50%	0,90%	65	2,70%	5%	130	5,40%	10%	2394	1300	54,30%
	EURO III	Kuni 3	11	0,90%	1,40%	40	3,20%	5%	80	6,40%	10%	1242	800	64,40%
		4 ja rohkem	12	0,60%	1,00%	60	2,90%	5%	120	5,80%	10%	2073	1200	57,90%
	EURO IV	Kuni 3	10	0,90%	1,40%	35	3,20%	5%	70	6,50%	10%	1081	700	64,80%
		4 ja rohkem	12	0,70%	1,10%	55	3,10%	5%	110	6,10%	10%	1803	1100	61,00%
	EURO V	Kuni 3	10	1,10%	1,40%	35	3,70%	5%	60	6,40%	10%	940	700	74,50%
		4 ja rohkem	12	0,80%	1,20%	50	3,20%	5%	100	6,40%	10%	1567	1000	63,80%
	EURO VI	Kuni 3	10	1,20%	1,70%	30	3,50%	5%	60	7,0%	10%	855	600	70,20%
		4 ja rohkem	12	0,80%	1,20%	50	3,50%	5%	100	7,0%	10%	1425	1000	70,20%



## **Lisa 4 Ülevaade teemaksu rakendavatest Euroopa Liidu liikmesriikidest**

### **L4.1 Belgia**

Belgia alustas eeltööd uuele teemaksu lahendusele üleminekuks 2011. aastal, kuid reaalselt võeti vahemaal põhinev teemaksu lahenduse kasutusele 01.04.2016.

Uus maksusüsteem kehtestati, sest leiti, et maksustada ei tuleks mitte veoki valdamist vaid pigem selle kasutamist ehk nii tasub vedaja kõige õiglasemal viisil taristu kasutamise ja keskkonnamõjude kahjustamise eest. Samuti leiti, et vahemaapõhine teemaksu arvestus annab parema ülevaate veokite poolt tee kasutamise intensiivsusest.

Belgia tasulise teedevõrgu pikkus on ca 6800 km, kuigi seaduse järgselt on kõik teed Belgias maksustatud, siis enamus neist on seda 0-määraga. Rahaliselt maksustatud teelõigud on põhimaanteed, regionaal- ning munitsipaalteed. Lisas 5 joonisel A1 on toodud Wallonia piirkonna teemaksuga maksustatud teelõigud. Kuigi madalama liiklussagedusega teelõigud on maksustatud 0-määraga, siis veokite läbisõidu kasvu 0-määraga teelõikudel ei ole täheldatud. Tasuliste teelõikude vältimine oleks piisavalt ebamugav nii rahaliselt kui ka ajaliselt.

Selleks, et Belgias oleks võimalik teemaksu koguda, loodi riiklik institutsioon Viapass, kes töötab esialgu välja teemaksu lahenduse ning seejärel tagab selle edasise toimivuse.

Viapass on avalik-õiguslik institutsioon, kes on teemaksu koguja ja kes jälgib, koordineerib ja kontrollib Belgias üle 3500. kilogrammi kaaluvate veokite teemaksu tasumist. Teemaksu tuleb tasuda kõikide suurema kui 3500. kilogrammise täismassiga veokite eest. Alates 1. jaanuarist 2018 kehtestati teemaks ka N1 kategooria sõidukitele.

Teemaksu kogumise teenust osutab riigihanke korras valitud ettevõtte Satellic, kes projekteeris ja arendas Belgias toimiva EETS-i taristut ning samuti ka eelfinantseeris seda. Satellicu poolt välja arendanud elektrooniline teemaksu kogumise süsteem on kooskõlas EETS direktiiviga.

Belgias saab teemaksu tasuda üksnes Satellic OBU ja Viapassi poolt tunnustatud EETS partnerite vahendusel. Veokitele paigaldatud OBU peab olema koguaeg sisselülitatud, ka teelõikudel, millel on kehtestatud 0-määr. Belgias kasutatakse teemaksu tasumiseks GNSS tehnoloogial põhinevaid OBU-sid.

Siseriiklikud vedajad, kes ei kasuta EETS osutajate OBU, peavad ennast esmalt registreerima Satellic kasutajaks ja seejärel saavad kasutada Belgias kehtestatud teemaksu lahendust. Kui vedaja kasutab EETS osutaja OBU, siis ei pea vedaja ennast Satellic süsteemi registreerima. EETS osutajatel on oma koostöömudel vedaja andmete vahetamiseks Satellicuga. Kuigi Satellic pakub samuti OBU-sid, siis ei ole Satellic ametlik EETS osutaja, vaid siseriiklik teenuse pakkuja. See tähendab, et nende OBU on mõeldud üksnes siseriiklikuks kasutamiseks. Satellicu OBU on põhimõtteliselt tasuta. Vedaja peab tasuma 135. eurose deposiidi ja kui OBU tagastatakse tervena, siis deposit tagastatakse vedajale. Rahvusvahelisi vedusid teostavatel vedajatel on võimalik kasutada EETS osutajate OBU fikseeritud kuutasu alusel. Paraku kuutasu hindasid ei ole avaldatud.

Belgias on teemaksust vabastatud kaitseväge, meditsiini, tuletõrje ja politsei sõidukid. Eraldi taotluse alusel on teemaksust veel vabastatud põllumajandus-, aiandus- ja metsandussõidukid. Samuti ei pea teemaksu tasuma kraanad, teleskoopmasinad, kallurid, buldooserid jms. eriotstarbelised raskesõidukid.

Igapäevaselt on Belgia teedel liikumas 130000 – 140000 OBU kasutavat veokit, keda kontrollitakse keskest läbi kaks-kolm korda päevas [6]. Viapassi andmetel kontrollitakse teemaksutasumist ligikaudu 400000. korral ööpäevas [88].

Järelevalve teostamiseks on kolm meetodikat:

- automaatne kontroll toimub tehniliste seadmete abil, mis on paigaldatud põhiteedele. Selleks on loodud eraldi portaalid, mis on varustatud numbrituvastuskaamerate ja erinevate muude seadmetega, et kontrollida teemaksu tasumist. Portaale on kokku 39;
- mobiilsed ehk ümbertõstetavad järelevalve seadmed on kokku 22;
- füüsiline kontroll Viapass ametnike poolt. Kokku 38 sõidukit ja 55 ametnikku.

Trahvi suurus varieerub vahemikus 100-1000 eurot. Näiteks, kui OBU ei ole aktiveeritud ehk teemaks on tasumata, on trahvi suurus 500 eurot [9].

Teemaksu arvestatakse EURO-heitgaasiklassi ja massi järgi. Tabelis A1 on kajastatud kolme Belgia piirkonna (Wallonia, Flanders ja Brüsseli linnavälised teed) keskmine teemaksu määr. Lisaks on eraldi välja toodud Brüsseli linnas kehtestatud määrad. Belgias korrigeeritakse teemaksumäärasid iga-aastaselt.

Tabel A1. Belgia teemaksu määrad (EUR) [8]

Heitgaasi- klass	Belgia kolme piirkonna (Wallonia, Flanders ja Brüsseli linnavälised teed) keskmine teemaks			Brüsseli linna ala		
	3500-12000 kg	3500-12000 kg	32000 ja rohkem kg	3500-12000 kg	3500-12000 kg	32000 ja rohkem kg
EURO 0-II	0,16	0,230	0,242	0,218	0,305	0,339
EURO III	0,136	0,21	0,219	0,189	0,276	0,310
EURO IV	0,1	0,156	0,183	0,153	0,240	0,274
EURO V	0,08	0,153	0,166	0,138	0,225	0,259
EURO VI	0,075	0,146	0,157	0,115	0,202	0,236

Tabelis A2 on välja toodud Belgia teemaksu laekumine aastatel 2017-2022 ning kaubaveomahtude muutus. Samuti on kajastatud teemaksu ja kaubavedude mahu muutus protsentuaalselt.

Tabel A2. Belgia teemaksu laekumine ja kaubaveomahud [5][7]

Aasta	Teemaksu laekumine (mln EUR)					Kaubavedu mln/tkm	
	Brüssel	Wallonia	Flanders	Kokku	Muutus	Kokku	Muutus
2017	10,1	424,4	241,5	676	N/A	34219	N/A
2018	10,3	449,4	253	712,7	5,2%	32684	-4,7%
2019	10,1	451,2	256,1	717,4	0,7%	34829	6,2%
2020	9,5	474,8	251,7	736	2,5%	34506	-0,9%
2021	9,9	529,8	274,4	814,1	9,6%	36199	4,9%
2022	10,1	543,8	275,4	829,3	1,8%	N/A	N/A

Tabelis A3 on välja toodud ülevaade, kuidas aastatel 2017-2022 on muutunud protsentuaalselt teemaksu tasumine EURO klasside lõikes.

Tabel A3. Belgia teemaksu tasumine EURO-klasside lõikes [7]

Belgia	2017	2018	2019	2020	2021	2022
EURO VI	45,7%	56,9%	67,6%	75,9%	81,4%	86,2%
EURO V	38,7%	31,7%	24,4%	18,4%	14,2%	10,4%
EURO IV	5,8%	4,4%	3,3%	2,3%	1,7%	1,3%
EURO III	6,7%	4,7%	3,4%	2,2%	1,7%	1,3%
EURO II	1,3%	1%	0,7%	0,5%	0,4%	0,3%
EURO I	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
EURO 0	1,6%	1,1%	0,5%	0,6%	0,5%	0,5%

Tabelist A3 nähtub, et märkimisväärselt on langenud rohkem saastavamate veokite osakaal ja keskkonda vähemsaastavamate veokite osakaal on 2022. aastal selgelt domineerivam.

Tabelis A4 on toodud veokite keskmine vanus perioodil 2016-2021 [2]. Arvestades, et Belgia läks 2016. aastal üle teemaksu lahendusele, siis tabelist A4 nähtub, et 2021. aasta seisuga suhteliselt uute kuni viie aastaste veokite osakaal on tõusnud võrreldes

2016. aastaga. Lisaks on näha, et üle 10. aasta vanuste sõidukite osakaal on viis protsendipunkti langenud. Belgia keskmine veokite vanus 2021. aastal oli 13,1 aastat [2].

Tabel A4. Belgia veokite keskmine vanus

Aasta	Kuni 2 aastat	Osakaal	2-5 aastat	Osakaal	5-10 aastat	Osakaal	10+ aastat	Osakaal	Kokku
2016	17934	12%	24371	15%	41104	26%	75269	47%	158678
2017	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
2018	19939	14%	23886	16%	32078	22%	70169	48%	146081
2019	21678	15%	25920	18%	31189	21%	68960	47%	147756
2020	18687	13%	28989	20%	32097	22%	67243	46%	147016
2021	15420	11%	31338	23%	33384	24%	58665	42%	138807

#### L4.2 Saksamaa

Saksamaa võttis vahemaal põhinev teemaksusüsteemi kasutusele 01.01.2005. Saksamaa kasutab veokite maksustamiseks taristumaksu, sest sel juhul on võimalus rakendada täiendavalt väliskulumaksu. Teemaksu alates 2005. aastast selleks spetsiaalselt loodud ettevõtte Toll Collect GmbH. 2018. aastal sai asutuse ainuomanikuks Saksamaa Liitvabariik ehk asutus kuulub riigile.

Toll Collecti põhiülesanne on taristumaksu kogumine, läbi mille antakse oluline panus teede taristu korrashoiuks ja arendamiseks. Samuti on nad enda eesmärgiks seadnud keskkonnakaitse ja oma tegevusega üritavad nad antud valdkonda panustada. Toll-Collect leiab, et taristumaksud aitavad olulisel määral kaasa kliimaeesmärkide saavutamisele.

Saksamaa tasulise teedevõrgu pikkus on ca 51000 km. Maksustatud on kiirteed, magistraalteed, teenindusalad ja linnad. Lisas 5 joonisel A3 on välja toodud Saksamaa teemaksuga maksustatud teelõigud. Kuigi madalama liiklussagedusega teelõigud on maksustamata, siis veokite läbisõidu kasvu maksustamata teelõikudel ei ole täheldatud. Tasuliste teelõikude vältimine oleks piisavalt ebamugav nii rahaliselt kui ajaliselt.

Taristumaksu tuleb tasuda suurema kui 7500. kilogrammise täismassiga veokite eest, mis on mõeldud kaupade veoks või kasutatakse sellel eesmärgil. Taristumaksu on võimalik tasuda Toll-Collecti poolt pakutava OBU-ga või nende poolt tunnustatud EETS partnerite vahendusel. Samuti on võimalik taristumaksu tasuda füüsiliste teeninduskioskite kaudu.

Nii nagu Belgias, on Toll Collectil siseriiklikele vedajatele mõeldud OBU-d, mis ei ole piiriülevalt koostalitlusvõimelised teiste riikide EETS-iga. Toll Collecti OBU on vedajale

tasuta, kuid nende teenuse kasutamiseks tuleb ennast registreerida Toll-Collect teenuse kasutajaks. Rahvusvahelisi vedusid teostavatel vedajatel on võimalik kasutada EETS osutajate OBU-sid fikseeritud kuutasu alusel. EETS osutajate seadmete kasutamisel ei pea vedaja ennast Toll-Collect keskkonnas kasutajaks registreerima vaid EETS osutajatel on oma koostöömudel vedaja andmete vahetamiseks siseriikliku teenusepakkujaga. Veokitele paigaldatud OBU peab olema sisselülitatud tasulistel teedel sõitmise ajal. Saksamaal kasutatakse taristumaksu kogumiseks GNSS tehnoloogial põhinevaid OBU-sid.

Lisaks on võimalik tasuda taristumaksu füüsiliste teeninduskioskite vahendusel ehk selline lahendus on mõeldud vedajatele, kes sõidavad Saksamaal harva ja ei oma OBU. Taristumaksuportaali kasutades tuleb sisestada veoki andmed, algusaeg ja marsruut. Tegemist on nõ teekonnapiletiga, mis kehtib kindlale marsruudile ning on kindlaksmääratud kehtivusajaga.

Saksamaal on teemaksust vabastatud tuletõrje- ja politseisõidukid, kaitseväge sõidukid, päästesõidukid, teehooldusmasinad, tsirkuse ja lõbustuspargi sõidukid, õppeautod, vanasõidukid, riigile kuuluvad sõidukid, täielikult elektril või gaasil töötavad sõidukid.

Järelevalvet teostab Toll Collect, kes vastutab automaatse järelevalve teostamise eest ja Saksamaa Föderaalne Kaubaveo Amet, kes teostab füüsilist järelevalvet.

Järelevalve teostamiseks on mitu meetodikat:

- statsionaarsed järelevalve portaalid. Portaalid on varustatud numbrituvastuskaameratega ja spetsiaalsete seadmetega, mis on suutelised tuvastama veoki telgede arvu. Statsionaarseid portaale on kokku 300;
- statsionaarsed teeäärsed järelevalveseadmed ehk -sambad. Antud järelevalve sammastel on samasugune tehnoloogiline võimekus nagu portaalidelgi;
- eelvaliku põhimõttel töötav lahendus, kus eemal asuvale järelevalve ametnikule edastatakse teavitus potentsiaalsest rikkujast ning võimaliku rikkumise tuvastamiseks peatatakse kontrollpunktist eemal asuva järelevalve patrulli poolt vastav veok;
- füüsiline järelevalve teepeal ehk mobiilsed patrullid.

Trahvi otseselt ei määrata, kuid kui rikkumine on tuvastatud, siis tuleb tasuda teemaks tegelikult läbitud marsruudi eest. Kui tegelikku marsruuti ei suudeta tuvastada, siis tasutakse taristumaks summas, mis on võrdne 500. kilomeetri pikkuse distantsiga.

Taristumaksu arvestatakse EURO-heitgaasiklassi ja massi järgi ning üle 18000. kilogrammist täismassiga veokite puhul tuleb täiendavalt arvesse võtta veel telgede

arvu. Lisaks arvestatakse teemaksule juurde väliskulumaks ehk õhu- ja mürasaastekulu. Tabelis A5 on toodud Saksamaal kehtestatud taristumaksu ja eraldi väliskulumaksu suurus.

Tabel A5. Saksamaa taristu- ja väliskulumaksu määrad (EUR/km) [55]

Heitgaasi- klass	7500-12000 kg			Kokku	12000-18000 kg			Kokku
	Taristu- maks	Müra- saaste kulu	Õhu- saaste kulu		Taristu- maks	Müra- saaste kulu	Õhu- saaste kulu	
EURO 0-I	0,067	0,016	0,114	0,197	0,109	0,016	0,123	0,248
EURO II			0,113	0,196			0,121	0,246
EURO III			0,088	0,171			0,101	0,226
EURO IV			0,059	0,142			0,063	0,188
EURO V			0,043	0,126			0,052	0,177
EURO VI			0,015	0,098			0,015	0,14
Heitgaasi- klass	enam kui 18000 kg kuni 3 telge			Kokku	enam kui 18000 kg alates 4 telge			Kokku
	Taristu- maks	Müra- saaste kulu	Õhu- saaste kulu		Taristu- maks	Müra- saaste kulu	Õhu- saaste kulu	
EURO 0-I	0,143	0,016	0,169	0,328	0,155	0,012	0,187	0,354
EURO II			0,164	0,323			0,182	0,349
EURO III			0,134	0,293			0,149	0,316
EURO IV			0,08	0,239			0,087	0,254
EURO V			0,062	0,221			0,062	0,229
EURO VI			0,022	0,181			0,023	0,19

Tabelis A6 on välja toodud Saksamaa teemaksu laekumine aastatel 2017-2021 ning kaubaveomahtude muutus. Samuti on kajastatud teemaksu ja kaubavedude mahu muutus protsentuaalselt.

Tabel A6. Saksamaa teemaksu laekumine ja kaubaveomahud [16][54]

Aasta	Teemaksu laekumine (mln EUR)	Muutus (%)	Kaubavedu mln/tkm	Muutus (%)	Veokit keskmiselt ööpäevas (tk)
2017	4684,1	N/A	486000	N/A	6772
2018	5165,9	10,3	497200	2,3	6932
2019	7444,3	44,1	498600	0,3	6860
2020	7393,8	-0,7	487400	-2,3	6780
2021	7610	2,9	505600	3,6	N/A

Tabelis A7 on välja toodud veokite keskmine vanus perioodil 2016-2021. Tabelist A7 nähtub, et 2021. aasta seisuga kuni viie aastaste sõidukite osakaal üldarvust on märkimisväärselt tõusnud võrreldes 2016. aastaga. Saksamaa keskmine veokite vanus 2021. aastal oli 9,7 aastat [2].

Tabel A7. Saksamaa veokite keskmine vanus

Aasta	Kuni 2 aastat	Osa-kaal	2-5 aastat	Osa-kaal	5-10 aastat	Osa-kaal	10+ aastat	Osa-kaal	Kokku
2016	12154	15%	15040	19%	22873	29%	28882	37%	78949
2017	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
2018	109401	21%	129795	25%	108779	21%	174086	33%	522061
2019	112582	21%	132738	25%	113101	21%	173643	33%	532064
2020	84557	16%	139723	26%	121830	23%	175311	32%	541421
2021	96799	17%	148320	27%	129575	23%	180831	33%	555525

#### L4.3 Austria

Austrias oli aastatel 1997-2003 rakendatud ajapõhine kasutusmaksu süsteem, kuid juba kasutusmaksu kehtestamisel nähti kasutumaksu meedet kui lühiajalise lahendusena üleminekuks vahemaal põhinevale teemaksu arvestusele, mistõttu läks Austria üle vahemaal põhinevale teemaksusüsteemile 01.01.2004 [69].

Austrias kogub teemaksu riigile kuuluv asutus ASFINAG, mis on asutatud 1982. aastal. ASFINAGi põhilised ülesanded on planeerida, finantseerida, hooldada, opereerida teemaksuga kaetud teedevõrku ning koguda teemaksu. Ettevõtet ei finantseerita riigieelarvest. Teemaksust kaetakse kõik tasulise teedevõrguga seotud kulud. ASFINAGi eesmärk on kaasa aidata elanikkonna liikuvusele ja elukvaliteedile, kuid nad pööravad suurt tähelepanu ka keskkonna kaitsele. Nad osalevad mitmetes uurimusprojektides alates automatiseeritud liiklusest ja heitgaaside vähendamisest, kuni kliimakaitse ja mitmekesise elukeskkonna säilitamiseni.

Austria tasulise teedevõrgu pikkus on ca 2250 km. Maksustatud on kiirteed. Lisas 5 joonisel A2 on välja toodud Austria teemaksuga maksustatud teelõigud. Teemaksu tuleb tasuda suurema kui 3500. kilogrammiga täismassiga veokite eest. Kuigi maksustatud on kindlad teedevõrgu osad, siis maksustamata teelõikudel läbisõidu kasvu ei ole täheldatud. Tasulised lõigud on kohandatud selliselt, mis annaksid vedajale olulise ajalise ja rahalise kokkuhoiu võrreldes ümbersõiduga maksustamata teelõikudelt.

Austrias on võimalik veokite teemaksu tasuda ASFINAG poolt tunnustatud siseriikliku teenuseosutaja Go Toll OBU-ga ja tunnustatud EETS osutajate vahendusel, sest Austria teemaksulahendus vastab EETS direktiivi nõuetele. Go Toll poolt pakutavad OBU-d töötavad DRSC lahendusel ehk mikrolaine tehnoloogial, seega ei ole need piiriülevalt koostalitusvõimelised teiste riikide elektroonilise teemaksu kogumise süsteemidega. Vedajad, kes kasutavad Go Toll seadmeid, peavad ennast esmalt registreerima GO-toll kasutajaks ja seejärel saavad alles kasutada pakutavat teenust. Rahvusvahelisi vedusid teostavatel vedajatel on võimalik kasutada EETS osutajate OBU-sid ja sellisel juhul ei

pea vedaja ennast GO Toll süsteemi registreerima. EETS osutajatel on oma koostöömudel vedaja andmete vahetamiseks vastava teenusepakkujaga. Veokile paigaldatud OBU peab olema sisselülitatud tasulistel teedel sõitmise ajal.

Austrias on teemaksust vabastatud tuletõrje-, politsei- ja kiirabisõidukid, kaitseväge sõidukid, julgeoleku teenistuse ja finantsameti sõidukid ja välisriigi julgeolekuasutuste sõidukid.

Järelevalvet teostatakse füüsiliselt selleks spetsiaalselt loodud kontrollasutus. Austrias on ca 100 töötajat, kes kontrollivad korrektset teemaksu tasumist. Kui on tuvastatud, et teemaks ei ole nõuetekohaselt tasutud, siis enne trahvi määramist antakse vedajale võimalus tasuda teemaks tagantjärele viie tunni või kuni 100 kilomeetri läbimise jooksul. Kui teemaksu antud aja või vahemaa jooksul ei tasuta, siis määratakse trahv. Näiteks OBU puudumisel on trahv 240 eurot, kuid kui kasutusmaks jäetakse nõuetekohaselt tasumata, siis on trahvi suurus 300-3000 eurot.

Teemaksu arvestatakse EURO-heitgaasiklassi, telgede arvu ning aja järgi ehk on kehtestatud päevane ja öine määr. Öine määr kehtib ajavahemikul 22.00-05.00. Austria teemaksu määrad on avaldatud tabelis A8.

Tabel A8. Austria teemaksu määrad (EUR) [4]

Heitgaasiklass	2 telge		3 telge		4 ja enam telge	
	Päev	Öö	Päev	Öö	Päev	Öö
EURO 0-III	0,2455	0,2459	0,34433	0,34525	0,49521	0,49637
EURO IV	0,2249	0,2253	0,31549	0,31641	0,46225	0,46341
EURO V	0,218	0,2184	0,30583	0,30675	0,45121	0,45237
EURO VI	0,2112	0,2116	0,29631	0,29723	0,44033	0,44149
E/H2	0,0515	0,0519	0,07273	0,07365	0,10871	0,10987

Tabelis A9 on välja toodud Austria teemaksu laekumine aastatel 2017-2021 ning kaubaveomahtude muutus. Samuti on kajastatud teemaksu ja kaubavedude mahu muutus protsentuaalselt.

Tabel A9. Austria teemaksu laekumine ja kaubaveomahud [16][36].

Aasta	Teemaksu laekumine (mln EUR)	Muutus (%)	Kaubavedu mln/tkm	Muutus (%)	Veokit keskmiselt ööpäevas
2017	2019	N/A	25978	N/A	4410
2018	2156	6,8	25763	-0,8	4641
2019	2238,6	3,8	26444	2,6	4661
2020	2084,7	-6,9	25910	-2	4406
2021	2304,3	9,5	27282	5	4750

Tabelis A10 on välja toodud veokite keskmine vanus perioodil 2016-2021. Austria keskmine veokite vanus 2021. aastal oli 6,6 aastat [2].



Tabel A10. Austria veokite keskmine vanus [2]

Aasta	Kuni 2 aastat	Osakaal	2-5 aastat	Osakaal	5-10 aastat	Osakaal	10+ aastat	Osakaal	Kokku
2016	1943	20%	2216	23%	2939	30%	2727	28%	9825
2017	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
2018	5464	29%	5935	31%	4585	24%	2920	15%	18904
2019	13785	19%	17411	24%	19620	27%	22520	31%	73336
2020	12126	17%	18954	26%	19754	27%	22187	30%	73381
2021	10766	14%	19868	27%	21162	28%	22677	30%	74473

#### L4.4 Ungari

Ungari võttis vahemaal põhineva teemaksusüsteemi kasutusele 01.07.2013. Ungari on välja toonud, et teedevõrgu pidev arendamine ja selle ohutuse tagamine tähendab suuri rahalisi kohustusi. Ainuke võimalus, kuidas selliseid kulutusi katta, on teede maksustamine. Ajapõhine lahendus ei olnud piisavalt tõhus ja sellega ei kogutud piisavalt rahalisi vahendeid, siis seetõttu otsustatigi kehtestada vahemaal põhinev teemaks.

Ungaris kogub teemaksu riigile kuuluv asutus Toll Payment Services PCL. Toll Payment Services PCL eesmärk on kaasa aidata transpordiarengule läbi uudsete lahenduste ja seeläbi olla riigile toeks majanduslikul ja sotsiaalsel arengul. Samuti püüavad nad oma tegevusega vähendada transpordi poolt keskkonnale tekitatavat kahjulikku mõju. Teemaksu kehtestamisel suurenesid teemaksust saadavad tulud oluliselt. Uue Hu-Go süsteemiga kaasnenud parem teemaksu laekumine andis paremad rahalised võimalused teedevõrgu arendamiseks, korrashoiuks ja eksploateerimiseks. Lisaks järgib uus teemaksu kogumise süsteem põhimõtet „saastaja maksab“, mille kohaselt maksab iga vedaja teemaksu täpselt nii palju kui palju ta teedevõrku kasutab ja keskkonda saastab.

Ungari tasulise teedevõrgu pikkus on ca 7000 km. Maksustatud on kiirteed ja teatud siseriiklikud teelõigud. Lisas 5 joonisel A5 on välja toodud Ungari teemaksuga maksustatud teelõigud. Teemaksu tuleb tasuda suurema kui 3500. kilogrammise täismassiga veokite eest.

Ungaris on võimalik veokite teemaksu tasuda Hu-Go elektroonilise teemaksu-süsteemi vahendusel, mis vastab EETS direktiivi nõuetele. Siseriiklikud vedajad, kes ei kasuta EETS osutajate OBU-sid, peavad ennast esmalt registreerima Hu-Go kasutajaks ja seejärel soetama sobiliku OBU Hu-Go poolt akrediteeritud vahendaja juurest. Kui OBU on kätte saadud, siis tuleb see vedajal Hu-Go süsteemis käsitsi ära siduda. Enne kui OBU ei ole vedaja Hu-Go kasutaja kontoga ära seotud, siis seda kasutada ei saa. Rahvusvahelisi vedusid teostavatel vedajatel on võimalik teemaksu tasuda EETS

osutajate vahendusel. Sel juhul ei pea vedaja ennast Hu-Go süsteemi registreerima. Vastava toimingu teeb vedaja eest ära EETS osutaja ise. Veokitele paigaldatud OBU peab olema sisselülitatud tasulistel teedel sõitmise ajal. Kui OBU puudub, on võimalik osta teekonnapilet. Teekonnapileti ostmiseks on kaks võimalust. Kui vedaja teostab Ungaris vedusid harva, siis saab osta teekonnapileti vastavast müügipunktist või veebist. Peale teekonnapileti ostmist hakkab see kohe kehtima ja kehtib kuni järgmise päeva südaööni. Teise võimalusena on võimalik teekonnapilet osta läbi Hu-Go keskkonna. See aga tähendab, et vedaja peab ennast kasutajaks registreerima. Hu-Go keskkonnast ostetud pileti eelis on see, et selle saab osta ette ja aktiveerida endale sobilikul ajal. Teekonnapileti saab osta ainult määratud ühes suunas määratud marsruudile ja see on ühekordse kehtivusega.

Ungaris on teemaksust vabastatud kaitseväge sõidukid, korrakaitse üksuse sõidukid, julgeolekuteenistuse sõidukid, võõrriigi relvajõudude sõidukid, tasuliste teelõikude haldajate sõidukid, teehooldussõidukid, päästesõidukid, humanitaarabi osutavad sõidukid.

Järelevalvet püütakse teha ilma sõidukeid peatamata. Ungaris teostavad järelevalvet spetsiaalsed kontrollisõidukid, mis on varustatud seadmetega, mis suudavad tuvastada, kas teemaks on tasutud. Sõidukeid on kokku 40. Samuti on Ungari teelõikudel 126 statsionaarset portaali, millest möödumisel portaalis olevad seadmes teostavad tasumise kontrolli. Kui on tuvastatud, et teemaks ei ole enne tasulise teelõigu kasutamist tasutud, siis on minimaalne trahvi suurus ca 80 eurot, kuid antud määr võib suureneha ehk kui teemaksu ei tasuta pärast rikkumise tuvastamist kahe kuni nelja tunni jooksul, siis pärast kahe tunni möödumist on minimaalne trahvi suurus ca 235 eurot. Kui teemaksu ei tasuta ka pärast 4. tundi on minimaalne trahvi suurus ca 366 eurot. Maksimaalne trahv võib olla kuni 431 eurot. Määratav trahvi suurus sõltub veoki telgede arvust. Näiteks kui teemaks on tasutud vale telgede arvu järgi siis on trahvid vahemikus 62-353 eurot.

Teemaksu arvestatakse EURO-heitgaasiklassi, telgede arvu järgi ning teekategooria järgi. Tabelis A11 on avaldatud Ungaris kehtivad teemaksu määrad.

Tabel A11. Ungaris kehtivad teemaksu määrad (EUR) [80]

Heitgaasiklass	2 telge		3 telge		4 ja enam telge	
	Kiirtee	Maantee	Kiirtee	Maantee	Kiirtee	Maantee
EURO 0-I	0,22	0,093	0,31	0,16	0,49	0,31
EURO II-IV	0,19	0,081	0,27	0,14	0,41	0,26
EURO V ja vähem saastavamad	0,16	0,069	0,23	0,12	0,35	0,22

Tabelis A12 on välja toodud Ungari teemaksu laekumine aastatel 2017-2021 ning kaubaveomahtude muutus. Samuti on kajastatud teemaksu ja kaubavedude mahu muutus protsentuaalselt.

Tabel A12. Ungari teemaksu laekumine ja kaubaveomahud [16][79]

Aasta	Teemaksu laekumine (mln EUR)	Muutus	Kaubavedu mln/tkm	Muutus (%)	Veokit keskmiselt ööpäevas (tk)
2017	569,2	N/A	39687	N/A	5487
2018	755,6	32,8%	37948	-4,4	5718
2019	855,5	13,2%	36951	-2,6	4946
2020	N/A	N/A	32223	-12,8	6998
2021	1084	N/A	37101	13,1	8318

Tabelis A13 on välja toodud veokite keskmine vanus perioodil 2016-2021. Tabelist A13 nähtub, et 2021 aasta seisuga on mõnevõrra vähenenud kuni 2 aastat vanade veokite arv, seevastu on tõusnud kahe kuni viie aastaste sõidukite kogus. Ungari keskmine veokite vanus 2021. aastal oli 12,8 aastat [2].

Tabel A13 Ungari veokite keskmine vanus [2]

Aasta	Kuni 2 aastat	Osa-kaal	2-5 aastat	Osa-kaal	5-10 aastat	Osa-kaal	10+ aastat	Osa-kaal	Kokku
2016	11572	11%	14316	13%	20534	19%	60313	57%	106735
2017	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
2018	12001	13%	14225	15%	15448	16%	53292	56%	94966
2019	11890	12%	15594	16%	17139	18%	51486	54%	96109
2020	8642	9%	16161	17%	18855	20%	50648	54%	94306
2021	7719	8%	16625	17%	19604	20%	52016	54%	95964

#### L4.5 Poola

Poola võttis vahemaal põhineva teemaksusüsteemi kasutusele 2010. aastal. Teemaksu kogutakse riikliku fondi, mida kasutatakse riigimaanteedehitamiseks ja hooldamiseks. Poolas kogub teemaksu Riiklik Maksuamet, kes ühtlasi arendas ja juurutas elektroonilise teemaksu kogumise süsteemi e-Toll. Riikliku teede teedevõrku aga haldab Riigi maanteedehituse ja kiirteede direktoraat. Samuti on Poolas tasulised kiirteelõigud, kuid antud lõike haldavad kontsessioonärid.

Poola tasulise teedevõrgu pikkus on ca 3680 km. Maksustatud on kiirteed ja teatud siseriiklikud maanteedehitused. Lisas 5 joonisel A7 on välja toodud Poola teemaksuga maksustatud teelõigud. Kuigi madalama liiklussagedusega teelõigud on maksustamata, siis veokite läbisõidu kasvu maksustamata teelõikudel ei ole täheldatud. Tasuliste teelõikude vältimine oleks piisavalt ebamugav nii rahaliselt, kui ajaliselt.

Teemaksu tuleb tasuda suurema kui 3500. kilogrammise täismassiga veokite eest, lisaks peavad teemaksu tasuma mikrobusse, milles on vähem kui 9 kohta, kuid kaaluvad üle 3500. kilogrammi, kuid ka üle 3500. kilogrammi kaaluvad kaubikud ning teemaksu peavad tasuma ka sõiduautod, mille täismass koos järelhaagisega ületab 3500 kilogrammi.

Riigi poolt hallatavatel teelõikudel saab kasutada OBU-sid, kuid kontsessioonäride poolt hallatavaid kiirteelõikusid A1 ja A4 ei ole võimalik OBU kasutades läbida ja vastavate teelõikude läbimiseks tuleb osta eraldi pilet. Poolas on võimalik veokite eest teemaksu tasuda e-Toll elektroonilise teemaksu kogumise süsteemi vahendusel. E-Toll on Poola elektrooniline teemaksukogumise süsteem, mis vastab EETS direktiivi nõuetele. Teemaksu on võimalik tasuda rahvusvahelisi vedusid tegevatel vedajatel EETS osutajate vahendusel. Kohalikel siseriiklike vedusid tegevatel vedajatel on võimalik kasutada siseriiklike teenusepakkujate OBU-sid (põhineb GNSS tehnoloogial), kui ka mobiili aplikaatsiooni vahendusel. Samuti on võimalik teemaksu tasuda sõidukisse paigaldatud ELS (*external location system*) seadme vahendusel. ELS on mõeldud pigem siseriiklikule vedajale, sest see lahendus ei vasta EETS nõuetele. Siseriiklikud vedajad, kes ei kasuta EETS osutajate OBU-sid, peavad ennast registreerima e-Toll kasutajaks ja soetama sobiliku OBU akrediteeritud teenusepakkuja poolt või laskma ELS seadme paigaldada selleks vastavat riigipoolset tunnustust omaval ettevõttel. Kui aga vedaja kasutab EETS osutaja OBU, siis ei pea vedaja ennast e-Toll süsteemi registreerima. Vastava toiminguga teeb vedaja eest EETS osutaja ise. Samuti on võimalik tasuda mobiiliaplikaatsiooni vahendusel, mis on tasuta allalaetav kõigile kasutajatele.

Järelevalvet teostab riiklik Teetranspordi järelevalve asutus, kes kontrollib elektroonilist teemaksu tasumist, määrab trahve ning kogub trahvidest saadavat raha. Trahvi suurus on vahemikus 52-313 eurot. Kõige madalam trahv määratakse siis, kui mobiili aplikaatsioonis, OBU või ELS seadmes on sõiduki andmed valesti määratud. Maksimaalset trahvi rakendatakse siis kui teemaks on tasumata.

Teemaksu arvestatakse EURO-heitgaasiklassi, massi ja teekategooria järgi. Poola teemaksu määrad on toodud tabelis A14.

Tabel A14. Poola teemaksu määrad (EUR) [48]

EURO-klass	Kuni 12000 kg ja bussid 9+ istekohaga		Üle 12000 kg	
	Kiirtee	Maantee	Kiirtee	Maantee
EURO 0-II	0,1	0,082	0,13	0,1
EURO III	0,088	0,071	0,12	0,094
EURO IV	0,071	0,057	0,094	0,076
EURO V ja vähemsaastavamad	0,05	0,042	0,069	0,052

Tabelis A15 on välja toodud Poola teemaksu laekumine aastatel 2017-2021 ning kaubaveomahtude muutus. Samuti on kajastatud teemaksu ja kaubavedude mahu muutus protsentuaalselt.

Tabel A15. Poola teemaksu laekumine ja kaubaveomahud [16][36]

Aasta	Teemaksu laekumine (miljonit eurot)	Muutus (%)	Kaubavedu miljon/tkm	Muutus (%)	Veokit keskmiselt ööpäevas
2017	253	N/A	335220	N/A	7813
2018	270	6,7	315874	-5,8	6958
2019	274,3	1,6	348952	10,5	7094
2020	292,2	6,5	354927	1,7	7109
2021	320	8,7	379820	6,5	8090

Tabelis A16 on välja toodud veokite keskmine vanus perioodil 2016-2021. Tabelist A16 nähtub, et 2021 aasta seisuga veokipargi vanuselises koosseisus suuri muutusi ei esine. Poola keskmine veokite vanus 2021. aastal oli 13,2 aastat [2].

Tabel A16. Poola veokite keskmine vanus [2]

Aasta	Kuni 2 aastat	Osa-kaal	2-5 aastat	Osa-kaal	5-10 aastat	Osa-kaal	10+ aastat	Osa-kaal	Kokku
2016	53129	5%	65496	6%	147322	13%	872777	77%	1138724
2017	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
2018	61036	6%	76603	7%	129551	12%	841785	76%	1108975
2019	59455	5%	83229	7%	135871	12%	871838	76%	1150493
2020	51941	4%	96175	8%	156354	13%	880207	74%	1184677
2021	55582	5%	100149	8%	165439	13%	912904	74%	1234074

#### L4.6 Slovakkia

Slovakkia võttis vahemaal põhineva teemaksusüsteemi kasutusele 01.01.2010. Slovakkia kogub teemaksu selleks, et tasulist teedevõrku ehitada, hallata ja hooldada.

Slovakkias kogub teemaksu riigile kuuluv asutus Riiklik Maanteeamet. Slovakkia Riiklik Maanteeameti ülesandeks on ehitada hallata ja hooldada tasulist teedevõrku.

Slovakkia tasulise teedevõrgu pikkus on ca 17800 km, kuid enamus teelõikudest on maksustatud 0-määraga. Maksustatud on kiirteed, maanteed ning 1. 2. ja 3. klassi teed, küllaga 2. ja 3. klassi teelõigud on maksustatud 0-määraga ning ka osa 1. klassi teelõike on maksustatud 0-määraga. 0-määraga teelõikudel peab olema OBU ikkagi sisse lülitatud. Lisas 5 joonisel A4 on välja toodud Slovakkia teemaksuga maksustatud teelõigud. Teemaksu tuleb tasuda suurema kui 3500. kilogrammise täismassiga veokite ja busside eest. Kuigi kõige madalama liiklussagedusega teelõigud on maksustatud 0-

määraga, siis veokite läbisõidu kasvu 0-määraga teelõikudel ei ole täheldatud. Tasuliste teelõikude vältimine oleks piisavalt ebamugav nii rahaliselt, kui ka ajaliselt.

Teemaksu on võimalik tasuda ETC elektroonilise teemaksusüsteemi vahendusel. ETC on Slovakkia elektrooniline teemaksukogumise süsteem, mis Slovakkia teemaksu koguja kirjelduse kohaselt peaks vastama EETS direktiivi nõuetele, kuid 2021. aasta seisuga ei ole nende elektrooniline teemaksu kogumise lahendus koostalitusvõimeline EETS osutajate seadmetega.

Hetkel on võimalik teemaksu tasuda üksnes Slovakkia teemaksu koguja OBU-dega ja seadmed põhinevad GNSS tehnoloogial. Teemaksu on võimalik tasuda üksnes Slovakkia poolt määratud teenuse osutaja vahendusel. See tähendab, et kui mistahes vedaja teostab rahvusvahelisi vedusid, siis lisaks EETS osutaja OBU-le, peab sõidukis olema täiendaval ka Slovakkia teemaksu koguja OBU. Vedaja jaoks tähendab see kahte eraldi seadet. Siseriiklike vedusid teostavatele vedajatele on selline lahendus sobilik, sest üldjuhul siseriiklikud vedajad EETS osutajate OBU-sid ei kasuta. Selleks, et elektroonilist teemaksu lahendust kasutada peavad vedajad ennast esmalt registreerima ETC süsteemi kasutajaks ja omama ETC süsteemiga ühilduvat OBU. Enne, kui OBU ei ole vedaja ETC kasutajakontoga ära seotud, siis teenust kasutada ei ole võimalik.

Slovakkias on teemaksust vabastatud siseministeeriumi, kaitseministeeriumi ja politsei sõidukid, kaitseväe sõidukid, relvajõudude sõidukid, hooldesõidukid, vanglateenistuse sõidukid, riiklike ülesandeid teostavad sõidukid, päästesõidukid.

Järelevalvet teostab Teemaksupolitsei. Samuti on Slovakkias kasutusel automaatjärelevalve lahendus. Selleks on paigaldatud tasuliste teelõikudele statsionaarsed portaalid, mis on varustatud teemaksu tasumise kontrollimise seadmetega.

Teemaksu arvestatakse tee kategooria, EURO-heitgaasiklassi, massi, üle 12000. kilogrammiste sõidukite puhul ka telgede arvu järgi. Slovakkias kehtivad teemaksu määrad on toodud tabelis A17.

Tabel A17. Slovakkias kehtivad teemaksu määrad (EUR) [57]

Kiirteed ja maanteed ning 1. klassi teed mis on nendega paralleelsed				
3500-12000 kg		EURO 0-II	EURO III ja IV	EURO V ja vähemsaastavamad
			0,108	0,098
12000 kg ja rohkem	2 telge	0,231	0,209	0,181
	3 telge	0,244	0,22	0,19
	4 telge	0,253	0,228	0,198
	5 telge	0,244	0,22	0,19
1. klassi teed, mis ei ole paralleelsed kiirteega ega maanteega				
3500-12000kg		0,085	0,076	0,066
12000 kg ja rohkem	2 telge	0,181	0,164	0,14
	3 telge	0,19	0,172	0,147
	4 telge	0,195	0,176	0,15
	5 telge	0,190	0,172	0,147

Teemaksu määra arvutamisel põhineti infrastruktuuri ühikukuludele, mis on jagatud investeerimiskuludeks, hoolduskuludeks ja ehituskuludeks ning teemaksu opereerimise, haldamise ja kogumise kuludeks. Teemaksu määrasid muudetakse igal aastal, alati järgmise jooksva kalendriaasta 1. jaanuari seisuga ja ümardatakse kolme kümnendkohani vastavalt tarbijahindade ühtlustatud indeksile, mis põhineb eelmise aasta septembri seisuga aasta-aasta võrdlusel.

Slovakkias pakutakse teemaksule soodustust, mis arvestatakse kalendriaasta jooksul vastavalt läbitud kilomeetritele. Kui läbisõit on vähemalt 5000 kilomeetrit aastas, siis on soodustus 3%, kui aga üle 50000. kilomeetri, siis 11%. Antud läbisõitude vahele jäävad veel erinevad soodusmäärad vastavalt läbisõidule. Soodustus arvestatakse tagasiulatuvalt ja kantakse ettemaksuna kliendikontole.

Tabelis A18 on välja toodud Slovakkia teemaksu laekumine aastatel 2017-2021 ning kaubaveomahtude muutus. Samuti on kajastatud teemaksu ja kaubavedude mahu muutus protsentuaalselt.

Tabel A18. Slovakkia teemaksu laekumine ja kaubaveomahud [16][36]

Aasta	Teemaksu laekumine (miljonit eurot)	Muutus (%)	Kaubavedu miljon/tkm	Muutus (%)	Veokit keskmiselt ööpäevas
2017	273,8	N/A	35411	N/A	6170
2018	289,7	5,8	35586	0,5	6477
2019	300,4	3,7	33941	-4,6	6725
2020	282,3	-6	31634	-6,8	6256
2021	304,7	7,3	30183	-4,6	6778

Tabelis A19 on välja toodud veokite keskmine vanus perioodil 2016 – 2021. Tabelist A19 nähtub, et üldine veopargi keskmine vanus on Slovakkias küllaltki kõrge. Slovakkia keskmine veokite vanus 2021. aastal oli 15,6 aastat [2].

Tabel A19. Slovakkia veokite keskmine vanus [2]

Aasta	Kuni 2 aastat	Osa-kaal	2-5 aastat	Osa-kaal	5-10 aastat	Osa-kaal	10+ aastat	Osa-kaal	Kokku
2016	12127	13%	14323	15%	19209	20%	48428	51%	94087
2017	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
2018	10827	13%	13904	16%	13454	16%	47056	55%	85241
2019	9004	11%	13745	17%	13272	16%	45062	56%	81083
2020	6217	8%	14167	18%	14548	18%	45126	56%	80058
2021	5487	7%	12961	15%	15687	19%	49774	59%	83909

#### L4.7 Tšehhi

Tšehhi võttis vahemaal põhineva teemaksusüsteemi kasutusele 2007. aastal. Teemaksu kogumise eest vastutab Tšehhi Transpordiministeerium, kes on delegeerinud teemaksu kogumise Tšehhi Vabariigi maanteede ja kiirteede direktoraadile, kes on ka elektroonilise teemaksusüsteemi haldur ja teemaksu koguja.

Tšehhis on tasulise teedevõrgu pikkus on ca 2470 km. Maksustatud on kiirteed ja 1. klassi teed. Lisas 5 joonisel A6 on välja toodud Tšehhi teemaksuga maksustatud teelõigud. Kuigi madalama liiklussagedusega teelõigud on maksustamata, siis veokite läbisõidu kasvu maksustamata teelõikudel ei ole täheldatud. Tasuliste teelõikude vältimine oleks piisavalt ebamugav nii rahaliselt, kui ka ajaliselt.

Teemaksu tuleb tasuda suurema kui 3500. kilogrammise täismassiga veokite eest. Teemaksu on võimalik veokite eest tasuda ETC elektroonilise teemaksusüsteemi vahendusel. ETC on Tšehhi elektrooniline teemaksukogumise süsteem, mis Tšehhi teemaksu koguja kirjelduse kohaselt peaks vastama EETS direktiivi nõuetele, kuid 2021. aasta seisuga ei ole nende elektrooniline teemaksu kogumise lahendus koostalitusvõimeline EETS osutajate seadmetega. Tšehhi töötab selle nimel, et EETS osutajatel oleks samuti võimalik Tšehhis teenust pakkuda. Hetkel on eesmärk, et aastal 2022 vähemalt üks EETS osutaja avab oma teenuse.

Hetkel on võimalik teemaksu tasuda üksnes Tšehhi teemaksu koguja OBU-dega ja seadmed põhinevad GNSS tehnoloogial. Teemaksu on võimalik tasuda üksnes Slovakkia poolt määratud teenuse osutaja vahendusel. See tähendab, et kui mistahes vedaja teostab rahvusvahelisi vedusid, siis lisaks EETS osutaja OBU-le, peab sõidukis olema täiendavalt olemas ka Tšehhi teemaksu koguja OBU. Vedaja jaoks tähendab see kahte



eraldi seadet. Siseriiklike vedusid teostavatele vedajatele on selline lahendus sobilik, sest üldjuhul siseriiklikud vedajad EETS osutajate OBU-sid ei kasuta. Selleks, et elektroonilist teemaksu lahendust kasutada peavad vedajad ennast esmalt registreerima ETC süsteemi kasutajaks ja omama ETC süsteemiga ühilduvat OBU. Kui OBU ei ole vedaja ETC kasutajakontoga ära seotud, siis teenust kasutada ei ole võimalik.

Teemaksust on vabastatud vanglateenistuse sõidukid, kiirabi, politsei sõidukid, kaitseväsõidukid, tolliameti sõidukid, päästesõidukid, elektrisõidukid või kütuseelemendiga sõidukid, vanaautod.

Järelevalvet teostab Tolliamet. Samuti on Tšehhis kasutusel automaatjärelevalve lahendus. Selleks on paigaldatud tasulistele teelõikudele statsionaarsed portaalid, mis on varustatud teemaksu tasumise kontrollimise seadmetega.

Teemaksu arvestatakse teekategooria, EURO-heitgaasiklassi, massi, telgede arvu ja kellaaja järgi. Kellaajaliselt on päevane määr kehtestatud vahemikus 05.00-22.00 ja öine määr 22.00-05.00.

Tabelis A20 on välja toodud Tšehhis kehtestatud teemaksu määrad. Välja on toodud üksnes päevase aja määrad, sest öised määrad ei erine kuigi palju päevastest. Lisaks Saksamaale, rakendab ka Tšehhi veokitele väliskulumaksu.

Tabel A20. Tšehhis kehtivad teemaksu määrad (EUR) [68]

Teemaks kiirteedel		EURO 0-IV		EURO V		EURO VI	
		Kiirtee	Maantee	Kiirtee	Maantee	Kiirtee	Maantee
kuni 7500 kg	2 telge	0,0024	0,0015	0,0020	0,0011	0,0019	0,001
	3 telge	0,0032	0,002	0,0027	0,0016	0,0025	0,0014
	4 telge	0,0041	0,0026	0,0034	0,0020	0,0032	0,0017
	5 ja enam telge	0,0049	0,0031	0,0042	0,0024	0,0039	0,0021
7500- 12000 kg	2 telge	0,049	0,031	0,042	0,024	0,039	0,021
	3 telge	0,066	0,042	0,056	0,032	0,052	0,028
	4 telge	0,084	0,054	0,071	0,041	0,066	0,036
	5 telge	0,1	0,065	0,086	0,049	0,08	0,044
12000 kg ja rohkem	2 telge	0,13	0,082	0,11	0,063	0,1	0,055
	3 telge	0,17	0,11	0,15	0,084	0,14	0,074
	4 telge	0,22	0,14	0,19	0,11	0,17	0,094
	5 telge	0,27	0,17	0,23	0,13	0,21	0,11

Tšehhis võimaldatakse teemaksule soodustust, mis arvestatakse tasutud teemaksu summalt. Kui aastas tasutakse teemaksu ca 2590 eurot, siis rakendub teemaksule soodustus 6%. Kui teemaksu summa ületab 10750 eurot, siis on soodustuse määr teemaksule 13%. Nende summade vahele jäävad veel erinevad soodustuse määrad.

Tabelis A21 on välja toodud Tšehhi teemaksu laekumine aastatel 2017-2021 ning kaubaveomahtude muutus. Samuti on kajastatud teemaksu ja kaubavedude mahu muutus protsentuaalselt.

Tabel A21. Tšehhi teemaksu laekumine ja kaubaveomahud [16][65][66]

Aasta	Teemaksu laekumine (miljonit eurot)	Muutus (%)	Kaubavedu miljon/tkm	Muutus (%)	Veokit keskmiselt ööpäevas
2017	460,9	N/A	44274	N/A	5034
2018	419	-9,1	41073	-7,2	5188
2019	433,9	3,6	39059	-4,9	N/A
2020	457,9	5,5	56090	43,6	N/A
2021	582,9	21,4	63756	12	N/A

Tabelis A22 on välja toodud veokite keskmine vanus perioodil 2016 – 2021. Tabelist A22 nähtub, et üldine veokipargi keskmine vanus on Tšehhis küllaltki kõrge. 10 aastat ja vanemate veokite osakaal moodustab 59% veokipargist, mis peegeldub selgelt ka keskmiselt kõrges veokipargi vanuses. Tšehhi keskmine veokite vanus 2021. aastal oli 17,9 aastat [2].

Tabel A22. Tšehhi veokite keskmine vanus [2]

Aasta	Kuni 2 aastat	Osa-kaal	2-5 aastat	Osa-kaal	5-10 aastat	Osa-kaal	10 aastat ja vanemad	Osa-kaal	Kokku
2016	22788	11%	26786	13%	37970	19%	116236	57%	203780
N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
2018	19902	11%	30849	16%	34044	18%	102688	55%	187483
2019	19746	11%	31803	17%	38338	21%	96994	52%	186881
2020	44412			24%	31876	17%	109314	59%	185602
2021	42398			23%	33778	18%	110729	59%	186905

#### L4.8 Bulgaaria

Bulgaaria võttis vahemaal põhineval teemaksusüsteemi kasutusele 01.03.2020. Bulgaaria kogub teemaksu selleks, et teemaksust saadav tulu edasi investeerida olemasolevate ja uute teede arenguks ning parandada liiklusohust. Bulgaarias kogub teemaksu riigile kuuluv asutus Riiklik Teemaksuamet.

Bulgaaria tasulise teedevõrgu pikkus on 3115 kilomeetrit. Teemaksu tuleb tasuda suurema kui 3500. kilogrammise täismassiga veokite ja busside eest. Lisas 5 joonisel A8 on välja toodud Bulgaaria teemaksuga maksustatud teelõigud. Maksustatud on maanteed ning 1. 2. klassi teed. 2. klassi teelõigud on maksustatud 0-määraga, kuid ka 0-määraga teelõikudel peab olema OBU sisse lülitatud. Kuigi kõige madalama liiklussagedusega teelõigud on maksustatud 0-määraga, siis veokite läbisõidu kasvu 0-

määraga teelõikudel ei ole täheldatud. Tasuliste teelõikude vältimine oleks piisavalt ebamugav nii rahaliselt, kui ka ajaliselt.

Bulgaarias on võimalik veokite eest teemaksu tasuda veokisse paigaldatud OBU (põhineb GNSS tehnoloogial) või GPS jälgija vahendusel. OBU ja GPS jälgijat pakuvad Bulgaarias teemaksu koguja poolt aktsepteeritud teenusepakkujad, kuid nende seadmed ei ole piiriüleselt koostalitusvõimelised teiste riikide teemaksu kogujate süsteemidega. Bulgaarias on teenusepakkujate seadmed mõeldud üksnes siseriiklikuks kasutamiseks. Rahvusvahelisi vedusid teostavatel vedajatel on võimalik kasutada EETS osutajate OBU-sid, kes on oma teenuse Bulgaarias aktiveerinud ehk Bulgaaria elektrooniline teemaksu kogumise süsteem on koostalitusvõimeline EETS osutajate seadmetega. Samuti on võimalik osta teekonnapilet, mis annab vedajale võimaluse osta eraldi kindlale marsruudile sõidu õigus. Tegemist on nõ. üheotsa piletiga, mis kehtib teatud ajal ja teatud teelõigul. Pilet on ühe suunalise kehtivusega, marsruut on vedaja poolt eelnevalt veebiplatvormilt ettevalitud ja marsruudist kõrvale kalduda ei tohi. Kui veok on jõudnud sihtpunkti, siis on pilet oma kehtivuse kaotanud.

Järelevalvet teostatakse füüsiliselt selleks määratud järelevalve ametnike poolt. Kui järelevalve on tuvastatud teemaksu tasumata jätmise, siis enne trahvi väljastamist on võimalik vedajal tasuda kompensatsioonitasu kohapeal. Antud tasu on vahemikus 77-383 eurot. Kui vedaja kompensatsioonitasu ei tasu, siis alustatakse tema suhtes menetlust ning enne ei tohi uuesti teele asuda, kui teemaks on tasutud kõige kallima määra järgi. Trahvi määr on vahemikus 922-1281 eurot.

Teemaksu arvestatakse teekategooria, EURO-heitgaasiklassi, massi, üle 12000. kilogrammiste sõidukite puhul ka telgede arvu järgi. Tabelis A23 on välja toodud Bulgaarias kehtivad teemaksu määrad.

Tabel A23. Bulgaarias kehtivad teemaksu määrad (EUR) [14]

Mass	Heitgaasiklass	Maantee	1. klassi tee	2. klassi tee
Kuni 12000 kg	EURO 0-II	0,046	0,041	0,015
	EURO III ja IV	0,041	0,031	0,015
	EURO V	0,036	0,026	0,015
	EURO IV	0,031	0,026	0,01
Üle 12000 kg kuni 3 telge	EURO 0-II	0,1	0,087	0,056
	EURO III ja IV	0,092	0,077	0,056
	EURO V	0,087	0,077	0,056
	EURO IV	0,082	0,066	0,046
Üle 12000 kg 4 ja enam telge	EURO 0-II	0,16	0,15	0,092
	EURO III ja IV	0,14	0,13	0,082
	EURO V	0,12	0,11	0,077
	EURO VI	0,12	0,11	0,077

#### L4.9 Leedu

Leedu võtab vahemaal põhineva teemaksu lahenduse kasutusele 2024. aastal, kuid uue süsteemi kasutusele võtt kutsus transpordisektoris esile teatud vastuseisu. Vaatamata teatud vastuseisule leiab Leedu, et nende hinnangul on teemaks sotsiaalselt õiglane meede ja võimaldab vedajat maksustada kõige õiglasemal viisil taristu kasutamise eest. Samuti on teemaksu kehtestamise üheks eesmärgiks edendada keskkonnasõbralikumate veokite kasutuselevõttu, mis peaks vähendama sõidukite poolt tekitatud negatiivset mõju kliimamuutusele ja keskkonnale.

Leedu on seisukohal, et teemaksusüsteem tagab parema laekumise kui ajapõhine süsteem ning seeläbi on võimalik panustada rohkem teede taristu haldamisse ja hooldamisse. Kõigi eelduste kohaselt suureneb teemaksulaekumine kahekordselt ning nad eeldavad, et pikemas ajalisel perspektiivis väheneb ka teemaksu mitte tasunud vedajate arv.

Leedu on kehtestatava teemaksusüsteemi põhjalikult läbi mõelnud, seetõttu sai küsimuste raames täpsustatud ka kaasnevaid kulusid vedajatele. Leedu näeb, et need vedajad, kes sõidavad pikemaid marsruute, siis nendele kulu tõenäoliselt tõuseb, kuid vedajatele, kes sõidavad harva või lühikesi distantse, siis neile muutub teemaks kindlasti soodsamaks.

Kuigi Leedus peab kasutusmaksu tasuma üksnes põhimaanteedel, siis vahemaal põhineva teemaksu rakendamisel jääb maksustatav teedevõrk samaks. Teemaks kehtestatakse bussidele ja N1-N3 kategooria veokitele.

Tabelis A24 on välja toodud teemaksu vahemikud N2 ja N3 kategooria veokite puhul. Kuigi Leedus rakendatakse teemaks ka N1 kategooria sõidukitele.

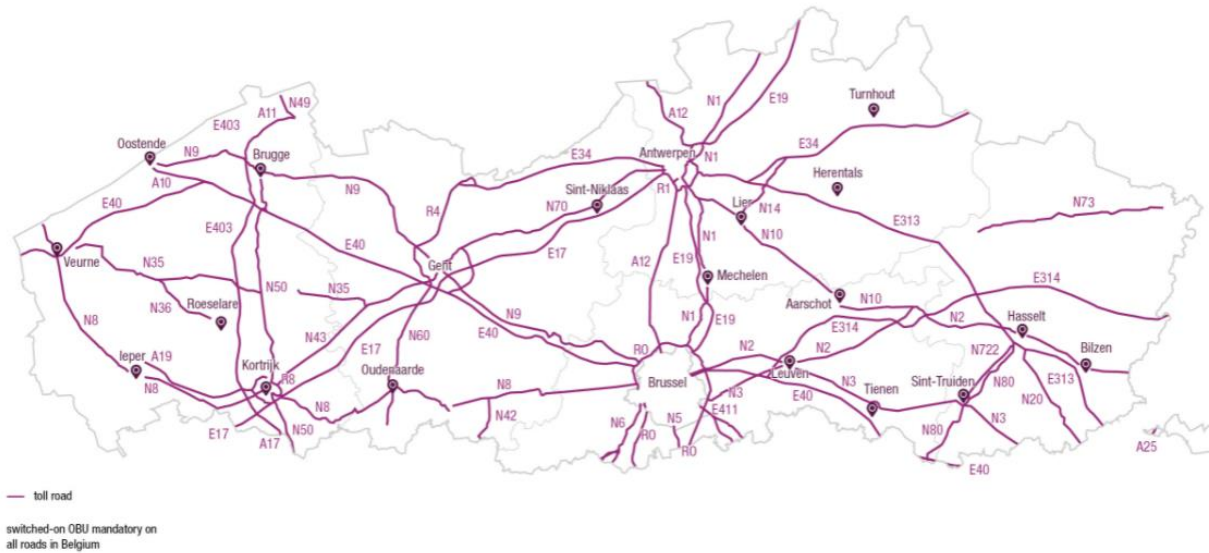
Tabel A24. Leedus kehtestatavad teemaksu määrad [39]

Kategooria	Mass	Määr (EUR)
N2 kategooria veok	3500-12000 kg	0,05-0,1
N3	12000 kg ja rohkem	0,08-0,16

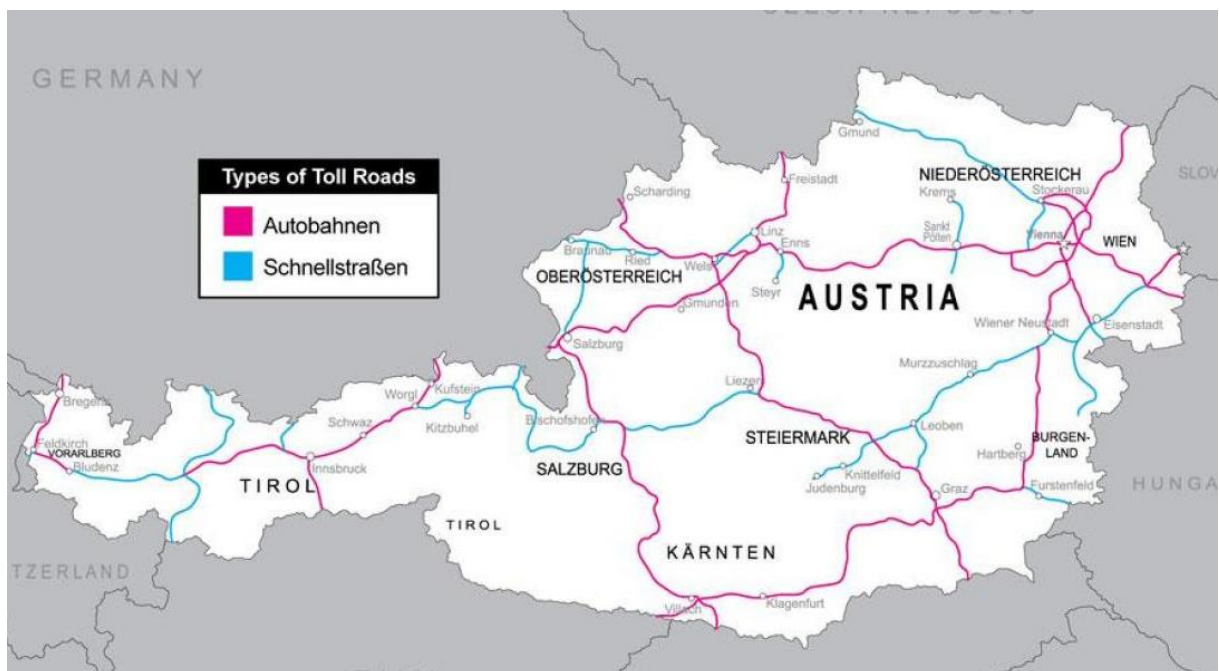
Tabelis A24 on välja toodud esialgsed veokitele kehtestatavad piirmäärad. Kuidas EURO-heitgaasiklasside lõikes määrad kujunevad, siis seda infot ei ole veel avaldatud. Teemaksu arvestatakse veokite EURO-heitgaasiklassi ning massi järgi.

Hinnangulised kulud teemaksusüsteemi arendusele on 40 miljonit eurot ja Leedu hinnangul tasub teemaksusüsteemilt saadavad tulud investeringud kiiresti tasa.

## Lisa 5 Euroopa Liidu liikmesriikide teemaksuga kaetud teetaristu ülevaade



Joonis A1. Belgia Wallonia regiooni teemaksuga maksustatud teetaristu



Joonis A2. Austria teemaksuga maksustatud teetaristu



Joonis A3. Saksamaa teemaksuga maksustatud teetaristu



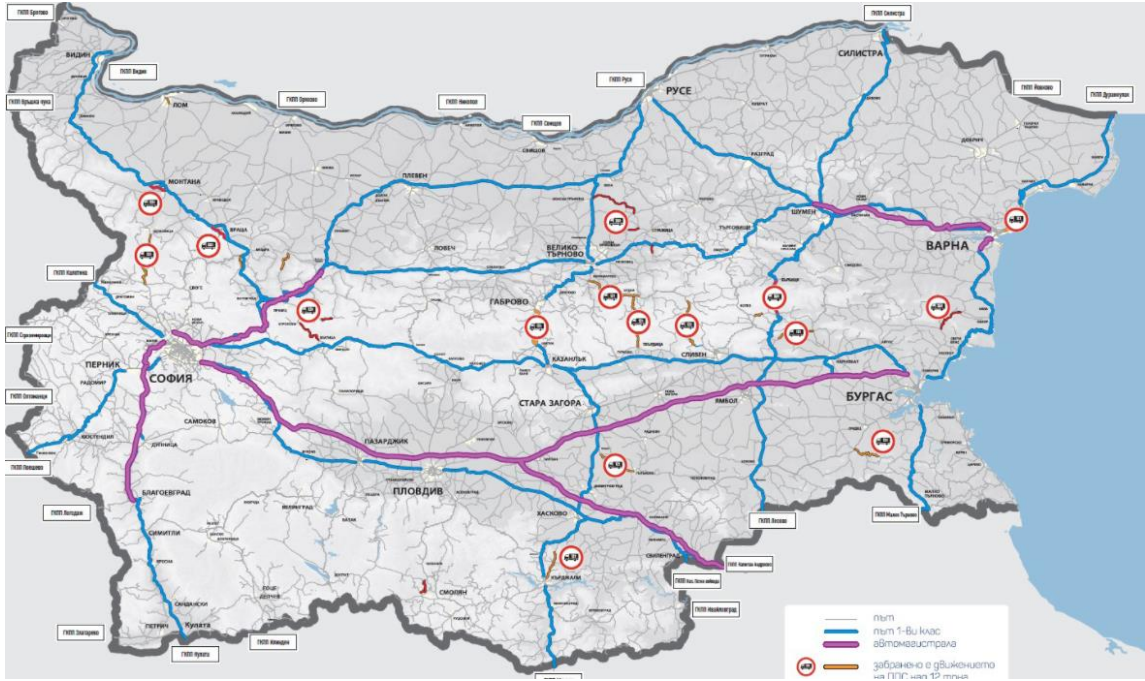
Joonis A4. Slovakkia teemaksuga maksustatud teetaristu







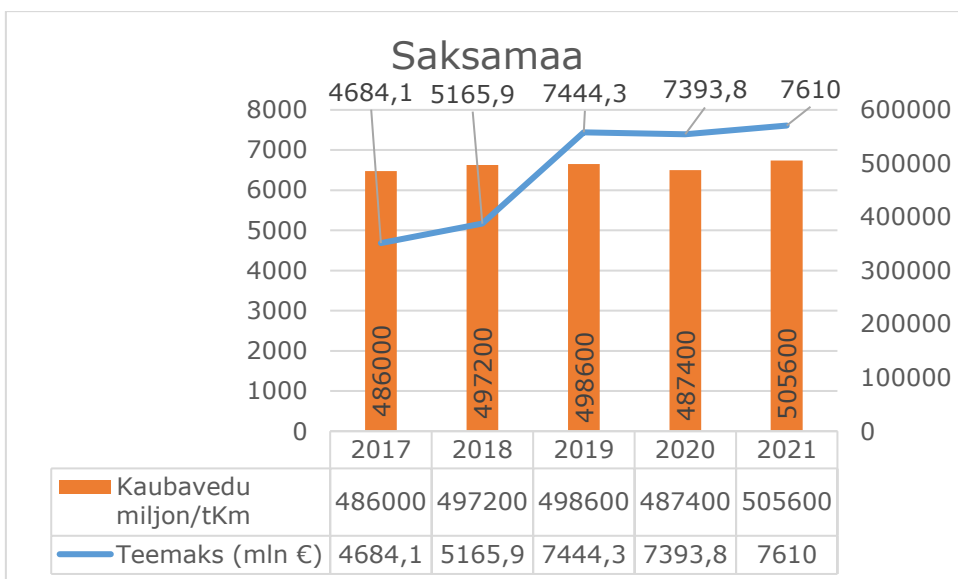
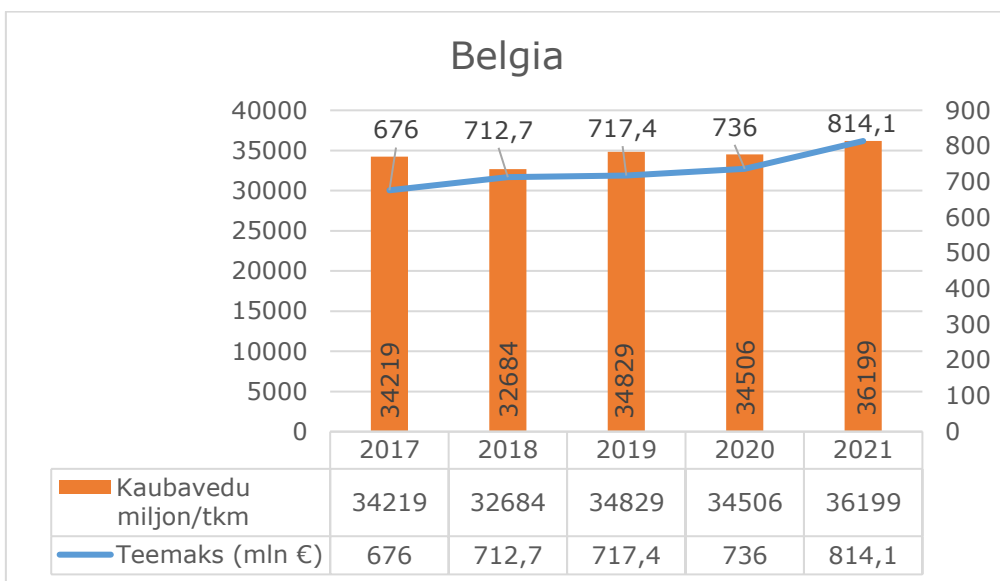
Joonis A7. Poola teemaksuga maksustatud teetaristu

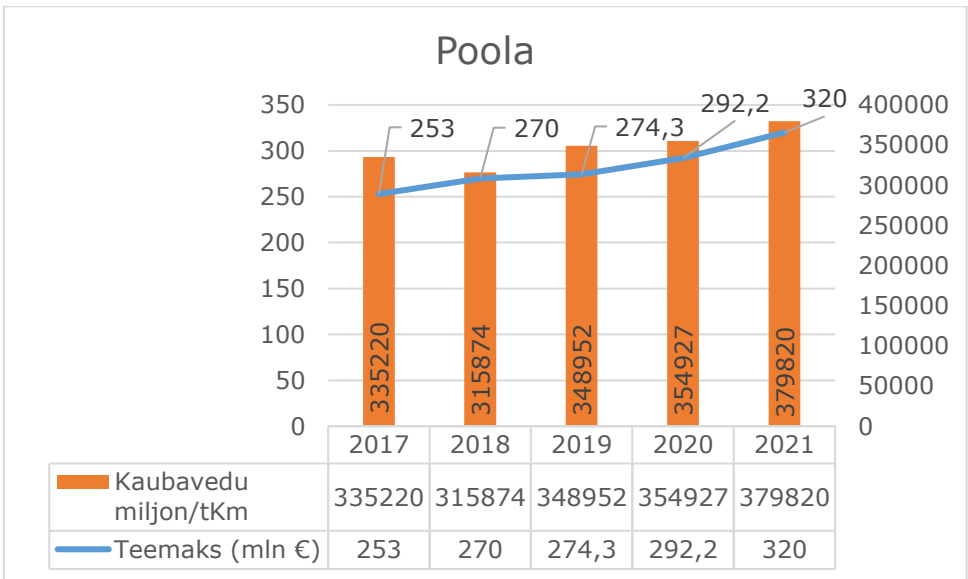
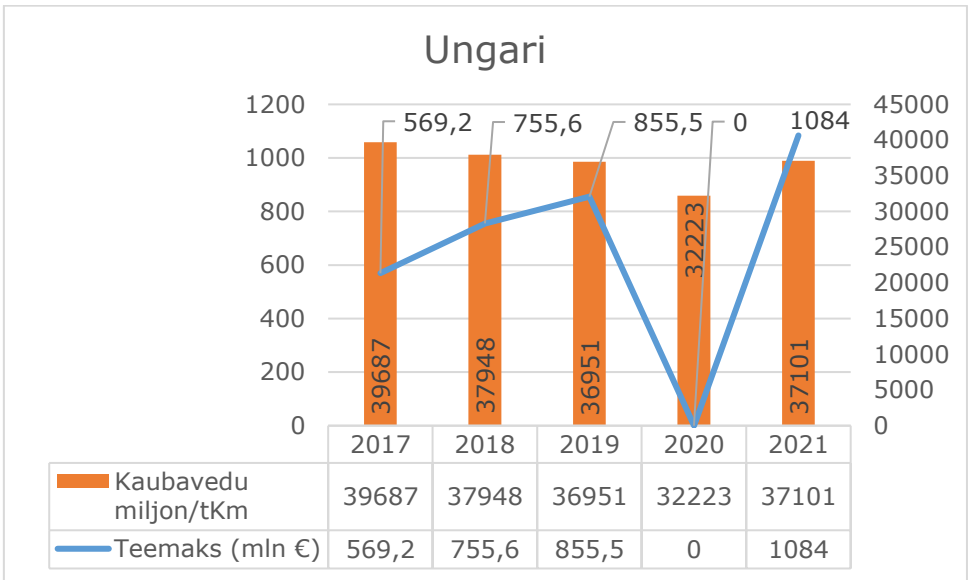
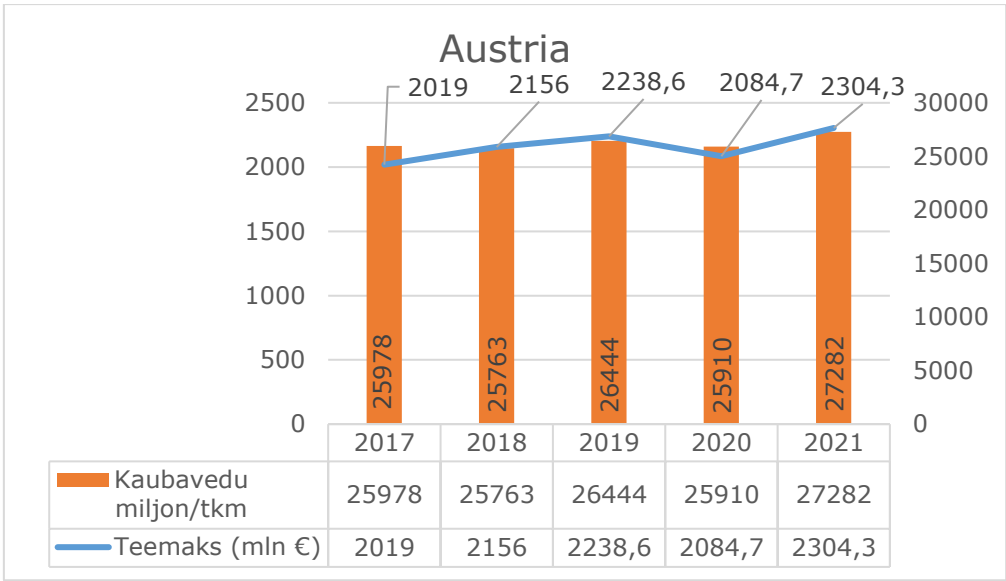


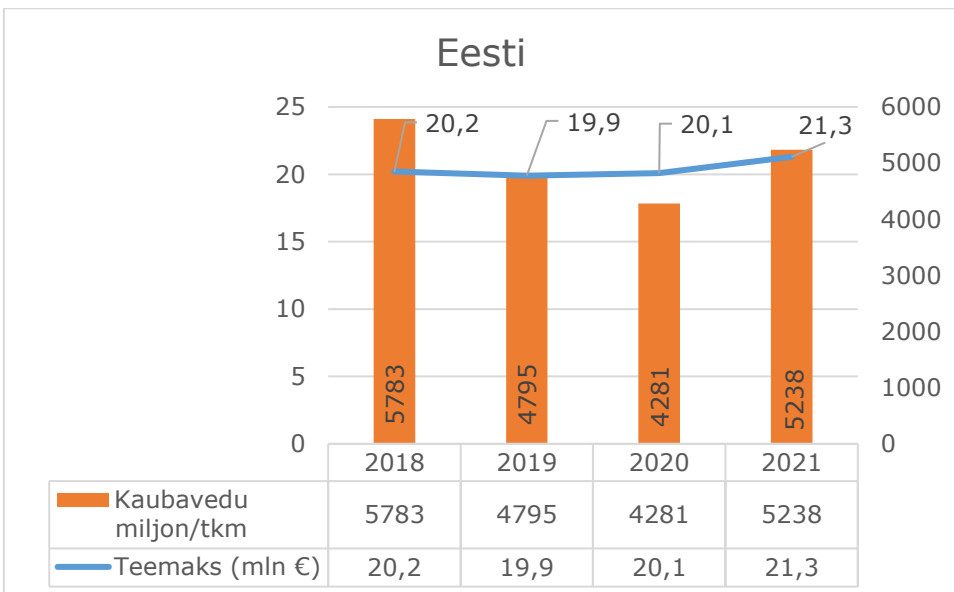
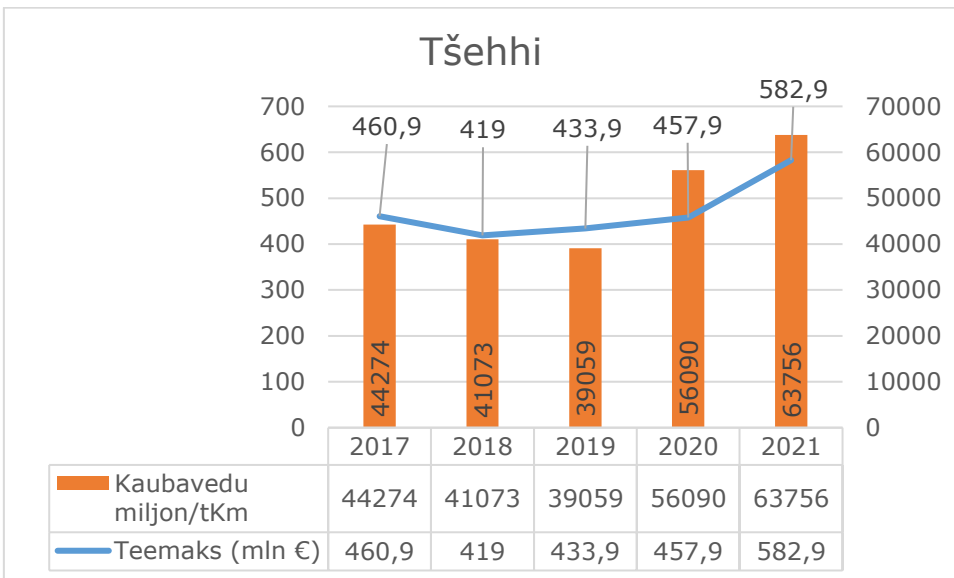
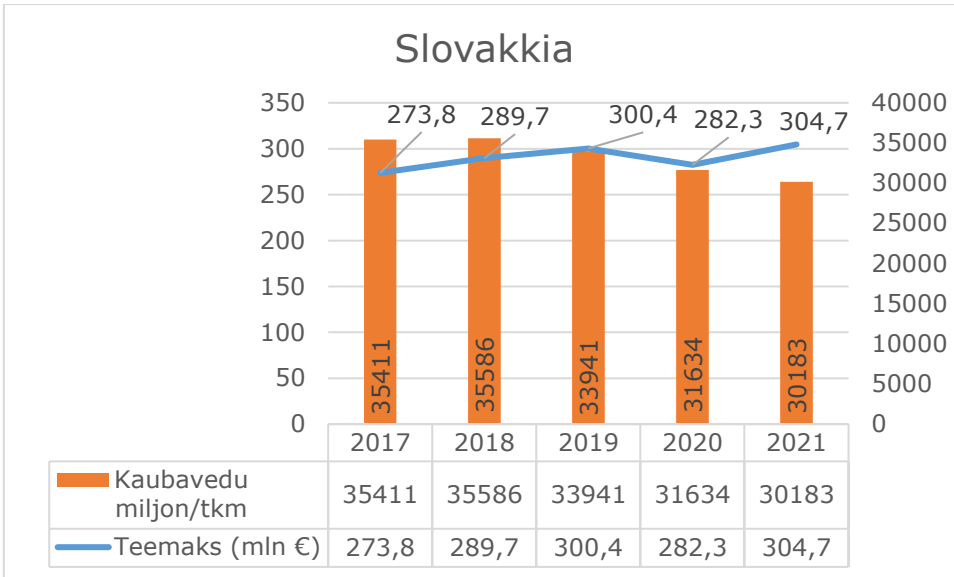
Joonis A8. Bulgaria teemaksuga maksustatud teetaristu



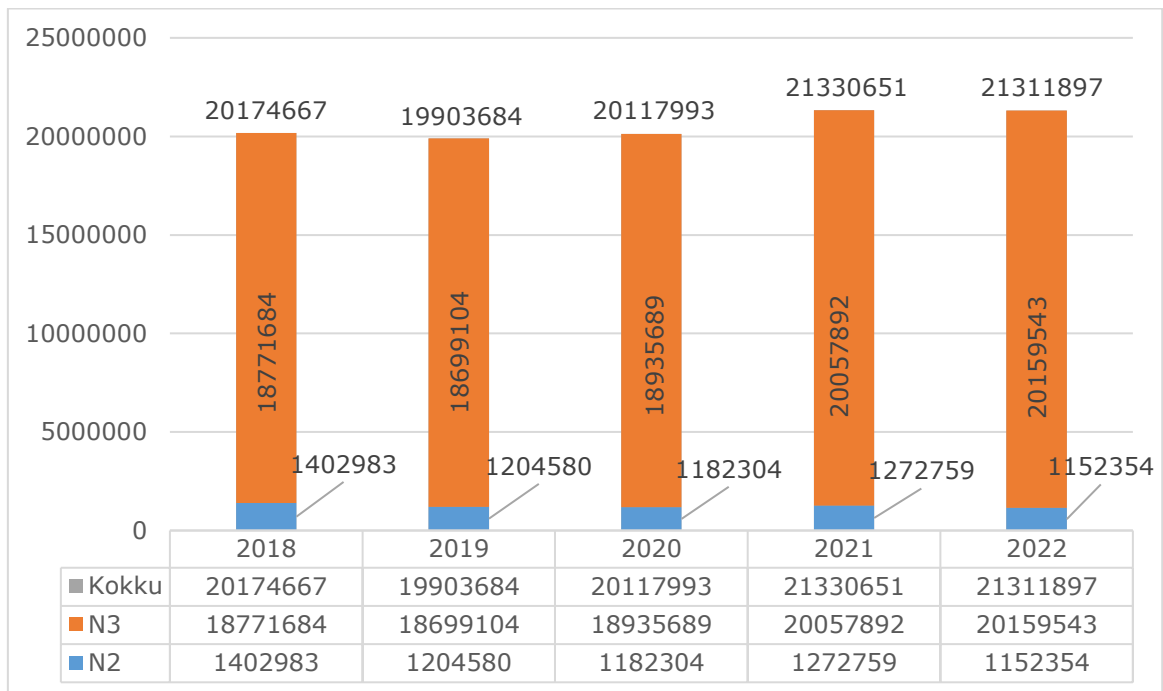
## Lisa 6 Kaubaveomahtude ja teemaksu laekumise omavaheline suhe 2017-2021



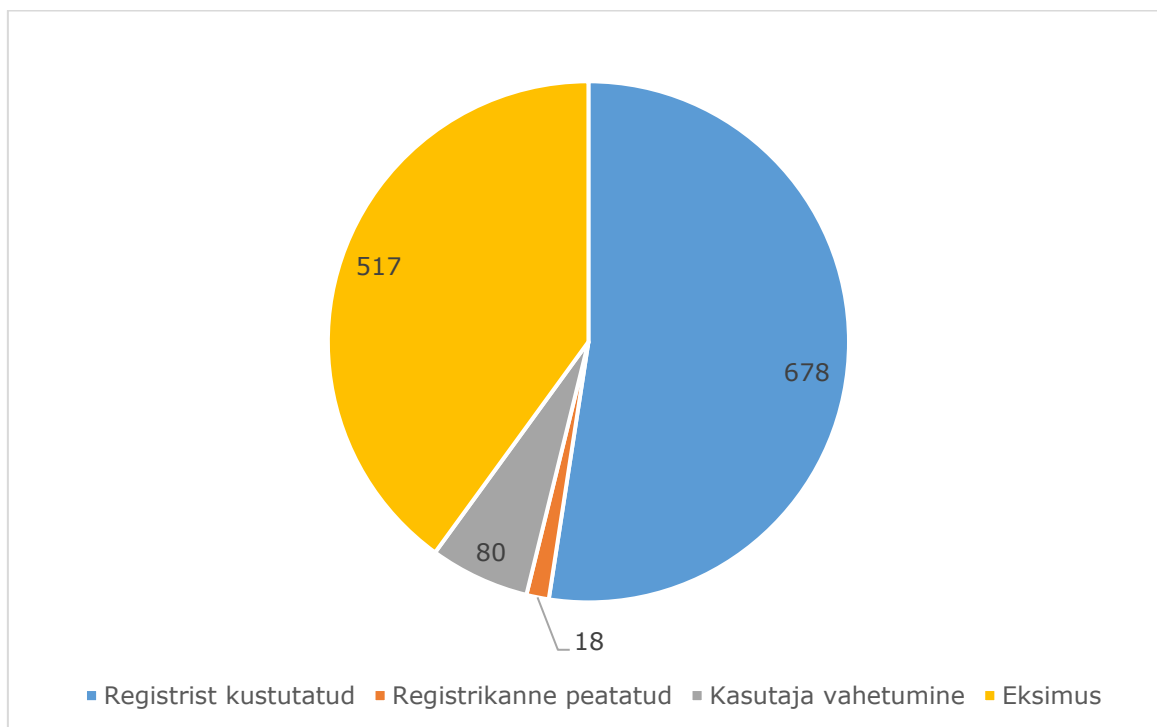




## Lisa 7 Kasutusmaksu laekumine 2018-2022



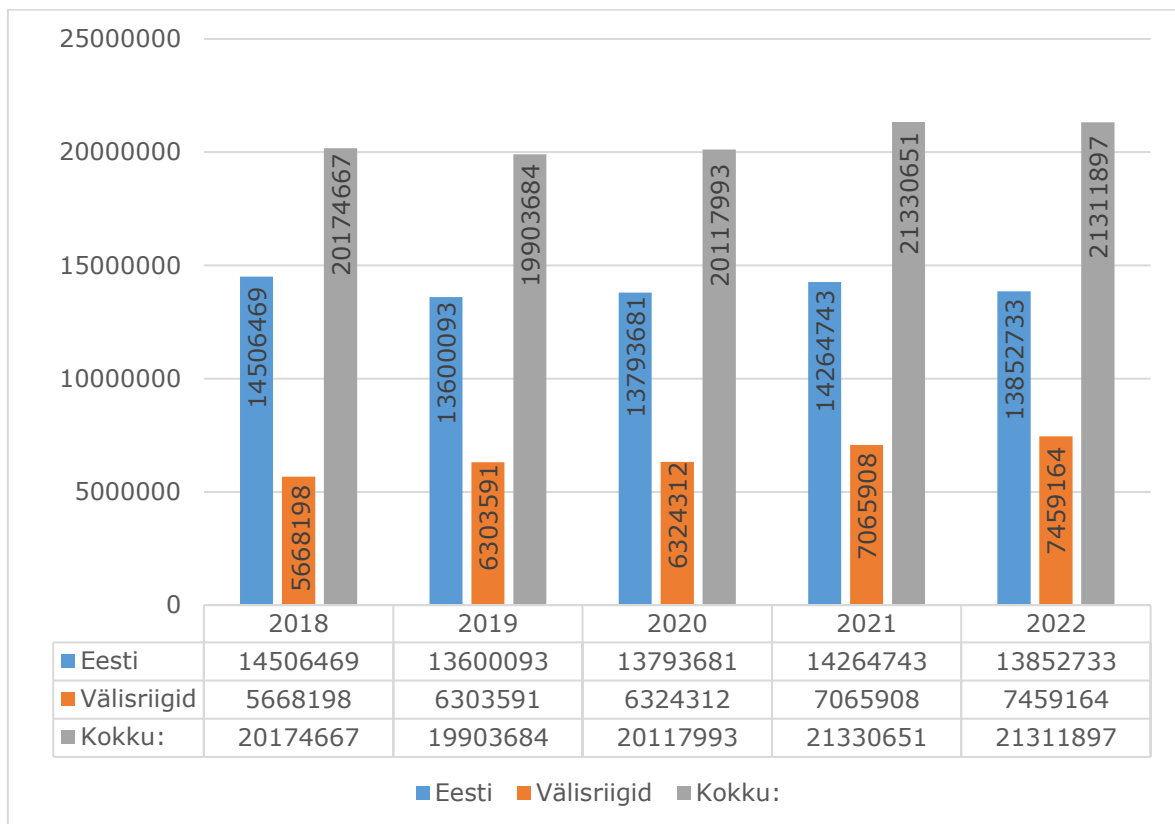
## Lisa 8 Kasutusmaksu tagastamise põhjused 2022. aastal



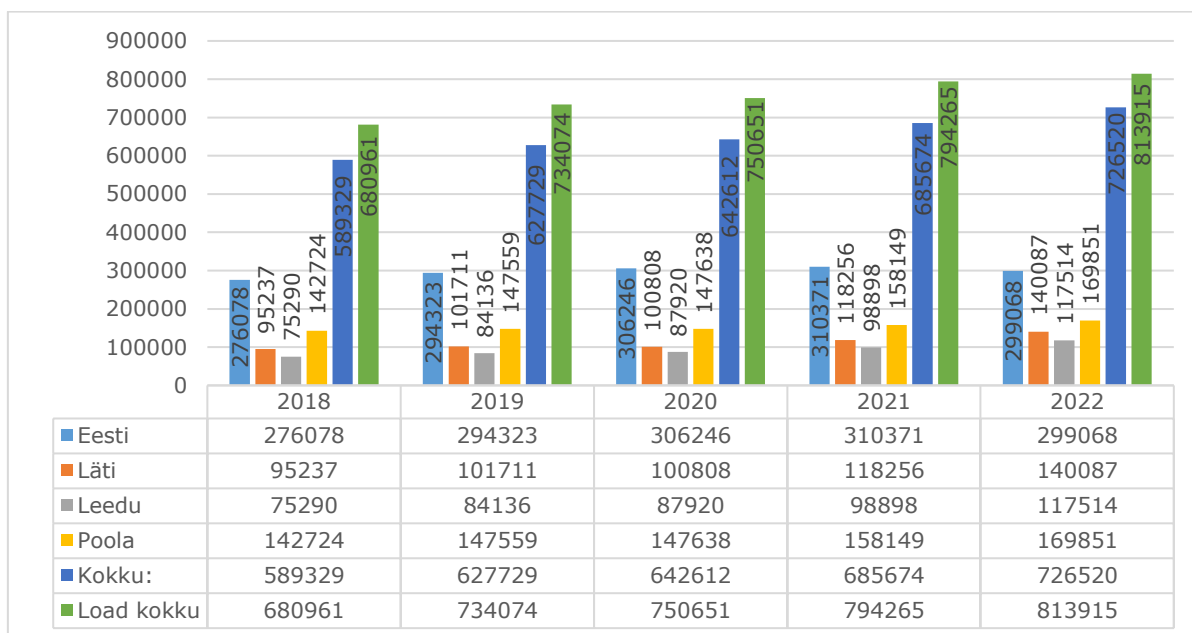
## Lisa 9 Kasutusmaksu piletite osakaal perioodide kaupa 2018-2022

Väljastatud kasutusmaksu piletite osakaalude võrdlus perioodide lõikes aasta kohta (tk)											
Periood		2018	Osakaal	2019	Osakaal	2020	Osakaal	2021	Osakaal	2022	Osakaal
1 päev	Eesti	216691	31,8%	236574	32,2%	245258	32,7%	245128	30,9%	236759	29,1%
	Välisriigid	400420	58,8%	430713	58,7%	435158	58,0%	472874	59,5%	502062	61,7%
	Kokku	617111	90,6%	667287	90,9%	680416	90,6%	718002	90,4%	738821	90,8%
7 päeva	Eesti	5741	0,8%	5655	0,8%	5788	0,8%	5978	0,8%	5532	0,7%
	Välisriigid	1293	0,2%	1663	0,2%	1493	0,2%	1930	0,2%	2537	0,3%
	Kokku	7034	1,0%	7318	1,0%	7281	1,0%	7908	1,0%	8069	1,0%
30 päeva	Eesti	16982	2,5%	19057	2,6%	22161	3,0%	22783	2,9%	22530	2,8%
	Välisriigid	6128	0,9%	6010	0,8%	6510	0,9%	7684	1,0%	8881	1,1%
	Kokku	23110	3,4%	25067	3,4%	28671	3,8%	30467	3,8%	31411	3,9%
90 päeva	Eesti	30435	4,5%	30780	4,2%	30964	4,1%	34339	4,3%	32178	4,0%
	Välisriigid	1018	0,1%	1223	0,2%	1068	0,1%	1300	0,2%	1286	0,2%
	Kokku	31453	4,6%	32003	4,4%	32032	4,3%	35639	4,5%	33464	4,1%
365 päeva	Eesti	2125	0,3%	2257	0,3%	2075	0,3%	2146	0,3%	2000	0,2%
	Välisriigid	128	0,0%	142	0,0%	176	0,0%	103	0,0%	150	0,0%
	Kokku	2253	0,3%	2399	0,3%	2251	0,3%	2249	0,3%	2150	0,3%
Eesti	Kokku	271974	39,9%	294323	40,1%	306246	40,8%	310374	39,1%	298999	36,7%
Välisriigid	Kokku	408987	60,1%	439751	59,9%	444405	59,2%	483891	60,9%	514916	63,3%
Kõik load kokku		680961	100,00%	734074	100,00%	750651	100,00%	794265	100,00%	813915	100%

## Lisa 10 Kasutusmaksu summaarne jagunemine Eesti ja välisriikide vahel 2018-2022



## Lisa 11 Neli enim kasutusmaksu tasunud riiki 2018-2022





## Lisa 12 Euroopa Liidu liikmesriikide tee- ja kasutusmaksu rakendamine

Riik	Vahemaapõhine	Ajapõhine	Sõidukipõhine aastane teemaks
Austria	+		
Belgia	+		
Bulgaaria	+		
Eesti		+	
Hispaania	+		
Holland		+	
Horvaatia	+		
Iirimaa	+		
Itaalia	+		
Kreeka	+		
Küpros			+
Leedu		+	
Luksemburg		+	
Läti		+	
Malta			+
Poola	+		
Portugal	+		
Prantsusmaa	+		
Rootsi		+	
Rumeenia		+	
Saksamaa	+		
Slovakkia	+		
Sloveenia	+		
Soome			
Taani		+	
Tšehhi	+		
Ungari	+		

## Lisa 13 Riikide maksupraktika kaardistamine

Riik	Teekasutustasu		TKT tasustamise alus					Järelevalve		Maksuvabastused	Tehnilised lahendused		TKT Teedevärk		Kontakt		Lisainfo	
	Distant	Aeg	Mass	Teljed	EURO klass	Läbitud distant	Fikseeritud distant		Trahvid		Teostus	Kasutatavad süsteemid	Kõik/osaline	Teedevärku pikkus	e-mail	veebi aadress		
Austria	Päevane ja öine tariif		3,5 + tonni			<a href="https://www.go-maut.at/en/paying-the-go-toll/go-toll-rates/">https://www.go-maut.at/en/paying-the-go-toll/go-toll-rates/</a>			120 kui telgede arv on määratud väiksem. 240€ kui OBU puudub. Kui trahv jääb tasumata, siis võib oodata karistus 300-3000€. Teemaksu vältijatele antakse võimalus tasuda teekasutustasu viie tunni ja 100 kilomeetri jooksul	Füüsiline järelevalve	Kaitsevägi, päästesõidukid, kohtuasutused	OBU (DSRC lahendus), eeldus - teeäärne taristu. Go Toll - nende enda riigi lahendus	Kiirteed	ca 2233	<a href="mailto:info@asfinag.at">info@asfinag.at</a>	<a href="https://www.asfinag.at/en">https://www.asfinag.at/en</a> <a href="https://www.go-maut.at/en/">https://www.go-maut.at/en/</a>		
Belgia			3,5-12 tonni, 12-32 tonni, 32 + tonni			<a href="https://www.viapass.be/en/wp-content/uploads/2021/04/Rates_07_2021_UK.ippr">https://www.viapass.be/en/wp-content/uploads/2021/04/Rates_07_2021_UK.ippr</a>			100-1000€, 1000€ - manipuleerimine OBU-ga, sõiduki valeandmete esitamine OBU seadistamisel, 800€ - OBU puudub, OBU olemas, aga puudub leping teenusepakkujaga. 500€ OBU ei ole sisse lülitatud, OBU kasutatakse vale sõiduki reg nr-ga, OBU on vigane või ei saa ühendust ja juht ei teavita sellest koheselt. 100€ - väikdemad rikkumised. Ei ole täpsustatud	Füüsiline järelevalvet teostab piirkondlik maksuamet.	Kaitsevägi, päästesõidukid, tööstus (põllumajandus, aiandus, kalandus, metsandus). Eriotstarbelised (kraanad, ekskavaatorid, buldooseriid, kallurid, tõstukid), vanasõidukid, õppeautod	OBU. GNSS lahendus	Tasulised on kiirteed ja paljud regionaal ning munitsipaalteed	ca 6700	<a href="mailto:contact@viapass.be">contact@viapass.be</a>	<a href="https://www.viapass.be/en/">https://www.viapass.be/en/</a>	Kas kõik EETS pakkuvad pakuvad teenust ühesuguse vahendustasu %. Kuidas on kokkulepped saavutatud? Miks peab OBU olema sisse lülitatud ka siis, kui sõidetakse 0 tariifiga teelõigul - kas statistika kogmiseks? Kas juhid hakkasi TKT- tasuma kohusetundlikumalt pärast seda, kui mindi üle uuele lahendusele. Kas TKT laekumine suurenes pärast uue süsteemi kasutusele võttu. Kas TKT kulu vedajale suurenes või jäi sisuliselt samaks? Mille alusel sai välja töötatud	
Bulgaaria			3,5-12 tonni, 12 + tonni	12 + tonni ja 2,3,4, 5+ telge					Rikkumise tuvastamine toimub läbi elektroonilise süsteemi ning teel asuvate stantsionaarsete ja mobiilsete kaamerate kaudu. Kui sõiduk väljub Bulgaaria territooriumilt piiripunkti kaudu, siis tasumise kontrolli teostatakse piiripunkti	1539-1535€	Traktorid, traktori treilerid, põllumajanduse ja metsanuse sõidukid. Kaitsevägi, päästeasutuse sõiduki. Rahvusliku juugeoleku sõidukid.	Teekonna pass - kindlale teelõigule, tasumine enne teelõigule asumist. OBU - GNSS põhine või GPS tracker, mis peab ühildma teenusepakkuja seadmega	kiirteed ja 1 klassi maanteed	3115 km	<a href="mailto:info@bgtoll.bg">info@bgtoll.bg</a>	<a href="https://www.bgtoll.bg/en/">https://www.bgtoll.bg/en/</a>	Uurida mis süsteem oli Bulgaarias kasutusele enne. Kui ajapõhine, siis urida täiendavalt mudatusi uuele süsteemile üleminekul. Kui kasutatakse OBU, kas siis on KM hind või kuidas sel juhul tasu arvestatakse.	

Eesti										Füüsiline järelevalve	Kaitseväge, Kaitseliidu, väisriigi relvajõudude, Politsei ja Piirivalveameti ning päästeasutuse veoauto ja selle haagis; rahvusvahelise abi osutaja veoauto ja selle haagis; kohaliku omavalitsuse üksuse, mittetulundusühingu, sihtasutuse või ettevõtja veoauto ja selle haagis, mida kasutatakse	TKT veebileht, teenusepakujad	Kõik				<a href="http://www.teetasu.ee">www.teetasu.ee</a>	
Hispaania	Pakuvad sõituvait kellaajast soodustusi, kuid kuna inglise keelset materjali ei leidnud, siis jäi tuvastamata kas see kehtis ka raskeveokit					Lühemate lõikude puhul tasutakse enne sõituvait teepikkusest arvutatakse summa kuuluv suundumist fikseeritu tasu tollikassasse.	Pikemate lõikude puhul antakse pilet tollikassas tasulisele teele sisenemisel. Sõituvait teepikkusest arvutatakse summa kuuluv suundumist fikseeritu tasu tollikassasse.	kuni 305 eurot	Füüsiline järelevalve	Kaitseväge, päästeamet, õigusasutuse, kiirabi, teekasutustasu järelevalve, tehohoidjad teehooluse ajal.	DSCR, OBU, Tollikassad. VIA T - oma lahendus	Kiirteed, tunnel	ca 3404 km			<a href="mailto:autopistas@autopistas.com">autopistas@autopistas.com</a>	<a href="https://www.autopistas.com/">https://www.autopistas.com/</a> , <a href="https://administracion.kob.es/pag_Home/en/Tu-espacio-europeo/derechos-obligaciones/ciudadanos/y-ehiculos/normas-trafico-viales/peajes-vinetas.html">https://administracion.kob.es/pag_Home/en/Tu-espacio-europeo/derechos-obligaciones/ciudadanos/y-ehiculos/normas-trafico-viales/peajes-vinetas.html</a> , <a href="https://www.kodino.com/uk/tolls/motorway-toll-spain-prices-payment-options-and-toll-roads">https://www.kodino.com/uk/tolls/motorway-toll-spain-prices-payment-options-and-toll-roads</a>	
Horvaatia			3,5t+ sõiduki kategooria			Lühemate lõikude puhul tasutakse enne sõituvait teepikkusest arvutatakse summa kuuluv suundumist fikseeritu tasu tollikassasse.	Pikemate lõikude puhul antakse pilet tollikassas tasulisele teele sisenemisel. Sõituvait teepikkusest arvutatakse summa kuuluv suundumist fikseeritu tasu tollikassasse.		Süsteem on ülesse ehitatud arvestusega, et tasu arvestus toimub tollikassa põhisel ja kiirteelt mahasõidul. Kui pilet on kadunud, siis määratakse rahaline karistus selle eest.	Puudega isikud.	OBU arvestab ise peale ja mahasõitude vahelise distantsi ja summad, Tollikassad.	Kiirteed			<a href="mailto:pr@bina-istra.com">pr@bina-istra.com</a>	<a href="https://bina-istra.com/en/info@bac.hr">https://bina-istra.com/en/info@bac.hr</a>	120 päeva pilet fikseeritud hinnaga, mis annab kindla %soodustust tasulistel teelõikuel sõitmiseks. Nt 330 euro eest saab soetatada 120 päevase sooduspileti, mis annab 30% soodustust kindlale teekonna hinnale. Üle täpsustada maksuvabastusega sõidukid.	

Iirimaa			3,5+ t va M50 lõik Dublinis, kus ei tohi sõita üle 10 t veokid.			2,2-7,2€ Hind sõitub teelõigust. M50 lõigul Dublini sisene tee ei tohi üle 10t veokid sõita. Tollipunktid on tõkkepuuga suletud. Kui sõiduautole on ostetud Tag, siis sellega saab sõita ilma tõkkepuuta alast läbi.	kuni 5000 eurot	M50 teelõigul on kaamerajärelevalve. Teistel tasulistel teedel on kas sisenemine tõkkepuu alt või eraldi rida Tagi jaoks. Kuna Tagi rida ei ole suletud, siis seal kasutatakse kaamera järelevalvet.	kaitsevää sõidukid, päästesõidukid, puudega isikud	Tollikassad, Tag teenusepakkujad. Tag on seade, mis võimalab teed kasutada ilma tollikassata. Teele sisenemisel peab läbi sõitma kindlast värvast ja tasu aktiveeritakse. Tag on tasuline sõitvalt pakkujast 1,21-1,25€ kuus. Tag annab 1€ soojustuse M50 tee kasutamisest. Vieotoil M50 lõigul. Kasutatakse ANPR kaameraid. 2 tasumise viisi - registreeritud kasutaja,	11 tasulist teed, sh. M50 Dublinis	<a href="mailto:info@tii.ie">info@tii.ie</a>	<a href="https://etoll.ie/">https://etoll.ie/</a>			
Itaalia			Tasumise telgede arvu järgi 3,4,5+ telge.			Sõitumata vahemaast on hinnad fikseeritud ja teekasutustas u tasutakse tollikassasse.	tollikassas tasulisele teele sisenemisel. Sõituvait teepikkusest arvutatakse	Kui TKT on tasumata, tuleb see tasuda 15 päeva jooksul alates otsuse tegemise hetkest. Kui TKT jääb tähtaegselt tasumata, siis on trahvi vahemikus 87-345€	varustatud kaamerasüsteemiga, mis salvestab automaatselt läbisõitvate sõidukite numbrimärgi teemaksu tasumata jätmise, pileti puudumise või	N/A	Tasumine tollikassas enne kiirteele asumist. OBU - arvutab ise tasumisele kuuluva summa.	Kiirteed, maanteed	Ca 6003 km	<a href="mailto:ufficiostampa@autostrade.it">ufficiostampa@autostrade.it</a>	<a href="https://www.autostrade.it/en/home">https://www.autostrade.it/en/home</a>	
Kreeka			Tasumise telgede arvu järgi 2, 3, 4, 5+ telge.			<a href="http://www.gefra.gr/en/prices/Appl">www.gefra.gr/en/prices/Appl</a>		Tasu tasutakse enne tasulisele teelõigule asumist, seega on välistatud trahvi saamine.	N/A	Tasumine tollikassas. OBU laadne lahendus e-pass ehk seade mis paigaldatakse tuuleklaasile ja avab lähenemisel tõkkepuud. Tasu arvestatakse läbitud vahemaa põhjal iga peale ja mahasõidu	Kiirteed			<a href="mailto:info@gfl.gr">info@gfl.gr</a>	<a href="https://www.gefra.gr/en/">https://www.gefra.gr/en/</a>	
Küpros								Aastapõhine maks tee kasutamise eest								
Läti			3,5-12t ja 12+ tonni <a href="https://www.lwignette.eu/tariffs">https://www.lwignette.eu/tariffs</a>					300-500€ kui vales määras on tasutud, 500-1000€ kui TKT on tasumata	Automaatne ja füüsiline järelevalve	Siseministeerium ja selle allasutused, kaitseministeerium ja selle allasutused, MUPO,	Elektrooniline luba	Põhimaanteed			<a href="mailto:info@lwignette.eu">info@lwignette.eu</a>	<a href="https://www.lwignette.eu/">https://www.lwignette.eu/</a>
Leedu			3,5-12t ja 12+ tonni <a href="https://lakd.lrv.lt/en/road-charges-and-tolls/user">https://lakd.lrv.lt/en/road-charges-and-tolls/user</a>					Põllumajandusettevõtted Kuni 16t sõiduki TKT tasumata jätmise 120-340€, muuljuhul 350-750€	Füüsiline järelevalve		Elektrooniline luba	Põhimaanteed ja tunnelid	Ca 1729 km		<a href="mailto:info@keliumokestis.lt">info@keliumokestis.lt</a>	<a href="https://lakd.lrv.lt/en/">https://lakd.lrv.lt/en/</a>



## **Lisa 14 Teemaksu kogujatele esitatud küsimustik**

1. Why did Your country decided to switch over to a toll solution instead of user charge?
2. What is the estimated costs, that toll charger must consider, when developing a electronic toll collection system. If it is possible to publish, then we would kindly ask for an approximate overview of the system development costs and approximate annual maintenance costs of an electronic toll system.
3. What is the income of annual revenue from tolls. If possible, please provide an overview of the last 3 years?
4. Did toll collection increased compared to the user charge solution? If the revenue improved, is it possible to indicate the 3-year average revenue after switching to the new solution?
5. On what basis have You choose EETS domains? (TEN-T, traffic density, traffic frequency, etc.)
6. Based on which you have calculated the kilometre prices for the EETS domains?
7. How is double taxation ruled out? I am thinking here that, if the vehicle has OBU from two different EETS/OBU Providers, then which EETS/OBU Provider's device will be used for the toll calculation?
8. Did the costs to the HGV owner increase or decrease after launching road toll? What is meant here is whether the road tax costs of the heavy goods vehicle owner increased or actually decreased? Ex. If HGV owner had to pay previously 12 euros per day fixed fee (in Estonia we have 1 day period price 12 euros), then did new solution decreased the daily costs to the owner?
9. What is the estimated costs to HGV owner, in addition to toll? OBU rent?
10. How has been the situation resolved, when OBU do not work due technical reasons?
11. How does the supervision obtain information from the EETS/OBU Provider, whether the toll has been paid and whether it has been paid in the correct amount?
12. What kind of statistics do you collect through the OBU?

13. Based on which methodology has the remuneration of EETS Providers been calculated and whether it is possible to publish how much is the revenue, that is considered to EETS provider?
14. Do I understand correctly, that although you have your own electronic toll collection system, it is not yet interoperable with EETS Provider equipment? HGV owners must use your OBU?
15. How big is the remuneration between You and EETS provider?

## **Lisa 15 Euroopa elektroonilise teemaksu teenuse osutajatele esitatud küsimustik**

1. Do i understand correctly, if HGV owner uses Yours OBU, then EETS user has no need to register separately into each EU member state electronic road toll system?
2. In Poland how is e-toll paid. Do Your OBU is usable only in A4 motorway or the rest of the Poland toll network is also usable through Your OBU? If only A4 is the EETS domain in Poland, then why so?
3. What are the costs to the HGV owner of using the service? Whether the OBU is rental or deposit based? Is there any other addition costs, besides OBU, that HGV owner should consider?
4. How can EETS user contact with You if he/she has a question about the service in member state where You are providing a service?
5. How HGV owner can obtain an OBU? Do You open service points or using distributors in the member states where You are providing service?
6. If OBU breaks down or there is no signal during a ride, then how is the toll then calculated? How fast is broken OBU will be replaced?
7. How is double taxation ruled out? We are thinking here that, if in the vehicle has OBUs from two different EETS/OBU Providers, then which EETS/OBU Provider's device will be used for the toll calculation?
8. Do You have a hunch what may be the approximate development costs of electronic road toll system to toll charger?
9. What is the main obstacles for You for providing a service in EU member state?
10. What is the time frame, that have to be considered before it is possible to launch Your service in member state?
11. Based on which methodology has been the remuneration/commission fee calculated between EETS provider and toll charger and whether it is possible to publish or give us a hunch what costs have to be considered to the EETS provider?



12. Do You have overview, if EU member state has gone over to road toll system, then does the income has increased or not?

## Lisa 16 Eesti transpordiettevõtetele esitatud küsimustik

1. Mitu veokit on Teie ettevõttes?
2. Paluksin Teie arvamust – milline on Teie hinnang raskeveokimaksule?
3. Eestis peavad üle 3500 kilogrammise täismassiga veokid tasuma ka teekasutustasu. Kas Te teate, mis on teekasutustasu sihtotstarve ja mis põhjusel/eesmärgil teekasutustasu rakendatakse?
4. Kas Teie arvates on teekasutustasu määrad Eestis kallid või kooskõlas Euroopa Liidu liikmesriikides kehtestatud teekasutustasu keskmiste määradega? Juhin tähelepanu, et mida pikemaks perioodiks teekasutustasu osta, seda soodsamaks kujuneb päeva hind. Hinna vahe võib päevase ja pikema teekasutustasu perioodi puhul kujuneda mitmekordseks. Alates 90 päevasest perioodist on sõidukiomanikul õigus küsida ka teekasutustasu tagasi kasutamata jäänud perioodi eest seaduses välja toodud tingimustel.
5. Kas Teie hinnangul kandub teekasutustasu edasi toodete lõpphinda ja tegelikult tasuvad selle kaudselt lõpptarbijad? Siinkohal olen mõelnud, et kas teekasutustasu on tõstnud Teie teenuse hinda?
6. Kuidas on Teie hinnangul teekasutustasu mõjutanud ettevõtete vahelist konkurentsi Eestis?
7. Mis on Teie hinnang, kui suur võiks olla keskmine teekasutustasu päevane määr?
8. Kuidas Te olete rahul teekasutustasu tasumise protseduuriga. Kas tasumine on Teie arvates lihtne ja mugav?
9. Kui Eestis oleks valida praegu kehtiva teekasutustasu lahenduse ja distantipõhise teemaksu vahel, siis milline oleks Teie eelistus? Miks just selline eelistus? Selgitus - Distantipõhise teemaksu all pean silmas, et teemaksu tasutakse ainult sõiduki poolt läbitud vahemaa eest.
10. Kas distantipõhine teemaksu arvestamine oleks Teie hinnangul õiglasem viis läbitud teed maksustada, kui praegu kehtiv ajapõhine süsteem?
11. Kui Eestis oleks distantipõhine teekasutustasu, siis see eeldaks sõidukis pardaseadme kasutamist. Kas Te oleksite valmis tasuma pardaseadme eest sel juhul igakuist sümboolset renditasu või peaks seadmed olema vedajale tasuta?
12. Kui Teie ettevõtte teostab rahvusvahelisi vedusid, siis nendes riikides, kus kehtib distantipõhine teekasutustasu, siis milliseks kujuneb keskmine hind tee kasutamise eest ühe päeva jooksul. Kui Te rahvusvahelisi vedusid ei teosta, siis palun jätke küsimus vastamata.
13. Kui Teie ettevõtte teostab rahvusvahelisi vedusid välisriikides, kus kehtib distantipõhine teekasutustasu, siis kas pigem kasutate tasulisi teelõike või

pigem võimalusel eelistate mittetasulisi teelõike, kuigi sihtkohta jõudmine võib seeläbi kauem aega võtta?

14. Kui Eestis kehtiks distantsipõhine teekasutustasu, siis palume Teie hinnangut, kui palju Te oleksite nõus tasuma ühe kilomeetri eest teemaksu?
15. Kas Te olete jätnud teekasutustasu tasumata? Kui olete, siis mis põhjusel?
16. Milline on teie hinnang teekasutustasu järelevalve tegevusele? Paluksime Teie hinnangut sellele, kui tõenäoliseks Te peate võimalust sattuda teekasutustasu tasumise kontrolli?
17. Kas Teile on määratud järelevalve poolt trahv teekasutustasu tasumata jätmise eest? Kui on, siis kas trahvi määr oli piisavalt mõjus, et edaspidi rikkumist toime mitte panna?
18. Kas teekasutustasu kehtestamine 2018. aastal on mõjutanud Teie veokipargi vanust? Siinkohal mõtleme, kas olete vanema sõiduki välja vahetanud kõrgema EURO-heitgaasiklassi sõiduki vastu, mis on keskkonnasõbralikum?
19. Kuidas Te olete rahul Eesti teedevõrgu ehituskvaliteediga?

## **Lisa 17 Leedule esitatud küsimustik**

1. On what basis have you made the decision for the EETS domains, ie which roads will become tolled? Is it based on the TEN-T network or will lower-grade roads also considered as toll roads?
2. What will be the EETS domains?
3. How have you ruled out the possibility of carriers prefer using untaxed road sections instead toll road sections? Whether You are planning to expand EETS domains comparing with current user charge network?
4. On the prognosis of toll income, do You think it will increase compared the user charge. If Increases, then where does to increase comes from?
5. Have you analyzed whether the number of violations lessens due to the new system?
6. Will the costs to the carrier increase or remain the same according to your calculations?
7. What is the general opinion of the transport sector on the introduction of tolls?
8. Have You already calculated the estimate price per kilometer? If you are, then what will be the kilometer price and what was the criterias of calculation how You reached kilometer price?
9. What methodology Lithuania uses to calculate the fees of EETS Providers and whether you have already entered into agreements with EETS Providers.
10. What will be the estimated costs for the development of electronic toll collection system?
11. What is the general opinion in your country on whether vehicle taxation and tolls should be used in parallel or whether vehicle taxation should disappear in favor of tolls?

## Lisa 18 N3 kategooria kasutusmaksu tulu analüüs

Heitgaasiklass	Teljed	Periood	Piletid 2022 (tk)	Määr 2022 (EUR)	Summa 2022 (EUR)	Uus määr (EUR)	Uus summa (EUR)
EURO 0	3 telge	1 päev	10665	12	127980	13	138645
		7 päeva	539	45	24255	65	35035
		30 päeva	1588	90	142920	130	206440
		90 päeva	1688	225	379800	325	548600
		365 päeva	114	900	102600	1300	148200
	4 telge	1 päev	26127	12	313524	13	339651
		7 päeva	157	65	10205	110	17270
		30 päeva	635	130	82550	220	139700
		90 päeva	542	325	176150	550	298100
		365 päeva	44	1300	57200	2200	96800
EURO I	3 telge	1 päev	36	12	432	13	468
		7 päeva	1	45	45	65	65
		30 päeva	3	90	270	130	390
		90 päeva	2	225	450	325	650
		365 päeva	0	900	0	1300	0
	4 telge	1 päev	130	12	1560	13	1690
		7 päeva	0	65	0	110	0
		30 päeva	2	130	260	220	440
		90 päeva	4	325	1300	550	2200
		365 päeva	0	1300	0	2200	0
EURO II	3 telge	1 päev	2589	12	31068	13	33657
		7 päeva	116	45	5220	65	7540
		30 päeva	622	90	55980	130	80860
		90 päeva	542	225	121950	325	176150
		365 päeva	28	900	25200	1300	36400
	4 telge	1 päev	4194	12	50328	13	54522
		7 päeva	84	65	5460	110	9240
		30 päeva	575	130	74750	220	126500
		90 päeva	255	325	82875	550	140250
		365 päeva	9	1300	11700	2200	19800
EURO III	3 telge	1 päev	9445	11	103895	13	122785
		7 päeva	480	40	19200	55	26400
		30 päeva	2233	80	178640	110	245630
		90 päeva	2709	200	541800	275	744975
		365 päeva	118	800	94400	1100	129800
	4 telge	1 päev	38907	12	466884	13	505791
		7 päeva	322	60	19320	80	25760
		30 päeva	2654	120	318480	160	424640
		90 päeva	1681	300	504300	400	672400
		365 päeva	45	1200	54000	1600	72000
		Kokku	109885	Kokku	4186951	Kokku	5629444
						Vahe	1442493

## Lisa 19 Kasutusmaksu määrade ettepanek

Veoki mass	Heitgaasiklass	Kehtiv päeva määr	Uus päeva määr	Muut	Kehtiv nädala määr	Uus nädala määr	Muut	Kehtiv kuu määr	Kuu	Muut	Kehtiv 90. päeva määr	Uus 90. päeva määr	Muut	Kehtiv aasta määr	Uus aasta määr	Muut	
Kuni 12000 kg	EURO 0-III	9	13	31%	25	55	55%	50	110	55%	125	275	55%	500	1100	55%	
	EURO IV ja vähem saastavamad	9	9	0%	25	25	0%	50	50	0%	125	500	0%	500	500	0%	
12000 ja enam kg	EURO 0-II	Kuni 3	12	13	8%	45	65	31%	90	130	31%	225	325	31%	900	1300	31%
		4 ja rohkem	12	13	8%	65	110	41%	130	220	41%	325	550	41%	1300	2200	41%
	EURO III	Kuni 3	11	13	15%	40	55	27%	80	110	27%	200	275	27%	800	1100	27%
		4 ja rohkem	12	13	8%	60	80	25%	120	160	25%	300	400	25%	1200	1600	25%
	EURO IV ja V	Kuni 3	10	10	0%	35	35	0%	70	70	0%	175	175	0%	700	700	0%
		4 ja rohkem	12	12	0%	55	55	0%	110	110	0%	275	275	0%	1100	1100	0%
	EURO VI	Kuni 3	10	10	0%	30	30	0%	60	60	0%	150	150	0%	600	600	0%
		4 ja rohkem	12	12	0%	50	50	0%	100	100	0%	250	250	0%	1000	1000	0%

## Lisa 20 Eesti ja välisriikide N2 kategooria piletite hulk ja suhtarvud

Eesti N2	1 päev	Osa-kaal	7 päeva	Osa-kaal	30 päeva	Osa-kaal	90 päeva	Osa-kaal	365 päeva	Osa-kaal	Kokku
EURO 0 või puudub	9393	71%	771	70%	1753	67%	1924	48%	194	36%	14035
EURO 2	487	4%	51	5%	133	5%	214	5%	10	2%	895
EURO 3	1069	8%	119	11%	288	11%	460	11%	45	8%	1981
EURO 4	767	6%	78	7%	190	7%	374	9%	48	9%	1457
EURO 5	796	6%	61	5%	174	7%	661	17%	98	18%	1790
EURO 6	696	5%	25	2%	80	3%	417	10%	147	27%	1365
Kokku	13208	100%	1105	100%	2618	100%	4050	100%	542	100%	21523
Välisriik N2	1 päev	Osa-kaal	7 päeva	Osa-kaal	30 päeva	Osa-kaal	90 päeva	Osa-kaal	365 päeva	Osa-kaal	Kokku
EURO 0 või puudub	5483	71%	224	70%	210,0	67%	10	48%	1	36%	5928
EURO 2	309	4%	16	5%	16,0	5%	1	5%	0	2%	342
EURO 3	618	8%	35	11%	35,0	11%	2	11%	0	8%	690
EURO 4	463	6%	22	7%	22,0	7%	2	9%	1	9%	510
EURO 5	464	6%	16	5%	22,0	7%	3	17%	1	18%	506
EURO 6	386	5%	7	2%	9,0	3%	2	10%	1	27%	405
Kokku	7723	100%	320	100%	314	100%	20	100%	4	100%	8381

## Lisa 21 N2 kategooria kasutusmaksu tulu analüüs

Eestis registreeritud N2 kategooria veokid						
Heitgaasiklass	Periood	Piletid	Määr 2022	Summa 2022	Uus määr	Uus summa
EURO 0 või puudub	1 päev	9393	9	84537	13	122109
	7 päeva	771	25	19275	55	42405
	30 päeva	1753	50	87650	110	192830
	90 päeva	1924	125	240500	275	529100
	365 päeva	194	500	97000	1100	213400
EURO II	1 päev	487	9	4383	13	6331
	7 päeva	51	25	1275	55	2805
	30 päeva	133	50	6650	50	6650
	90 päeva	214	125	26750	110	23540
	365 päeva	10	500	5000	1100	11000
EURO III	1 päev	1069	9	9621	13	13897
	7 päeva	119	25	2975	55	6545
	30 päeva	288	50	14400	50	14400
	90 päeva	460	125	57500	110	50600
	365 päeva	45	500	22500	1100	49500
	Kokku:	16911	Kokku:	680016	Kokku:	1285112
					Vahe:	605096
Välisriikides registreeritud N2 kategooria veokid						
Heitgaasiklass	Periood	Piletid 2022	Määr 2022	Summa 2022	Uus määr	Uus summa
EURO 0 või puudub	1 päev	5483	9	49347	13	71279
	7 päeva	224	25	5600	55	12320
	30 päeva	210	50	10500	110	23100
	90 päeva	10	125	1250	275	2750
	365 päeva	1	500	500	1100	1100
EURO 2	1 päev	309	9	2781	13	4017
	7 päeva	16	25	400	55	880
	30 päeva	16	50	800	50	800
	90 päeva	1	125	125	110	110
	365 päeva	0	500	0	1100	0
EURO 3	1 päev	618	9	5562	13	8034
	7 päeva	35	25	875	55	1925
	30 päeva	35	50	1750	50	1750
	90 päeva	2	125	250	110	220
	365 päeva	0	500	0	1100	0
	Kokku	6960	Kokku	79740	Kokku:	128285
					Vahe:	48545