

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Ärikorralduse instituut

Helena Nurkse

**RASKEVEOKITE AJAPÕHISE TEEMAKSU MÕJU EESTIS  
TEGUTSEVATELE TRANSPORDIETTEVÕTETELE  
FERROLINE GRUPP OÜ NÄITEL**

Bakalaureusetöö

Juhendaja: lektor Kaidi Kallaste

Tallinn 2017

Olen koostanud töö iseseisvalt.

Töö koostamisel kasutatud kõikide teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele on viidatud.

Helena Nurkse.....

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 142238TABB

Üliõpilase e-posti aadress: [helenanurkse@gmail.com](mailto:helenanurkse@gmail.com)

Juhendaja lektor Kaidi Kallaste:

Töö vastab bakalaureusetööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsekomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

# SISUKORD

ABSTRAKT .....	4
SISSEJUHATUS .....	5
1. TEEDE MAKSUSTAMINE .....	7
1.1 Eesti teede olukord .....	7
1.2 Ülevaade teede maksustamisest Eestis .....	9
1.3 Ülevaade teede maksustamisest Lätis .....	18
2. RASKEVEOKITE AJAPÕHISE TEEMASKU MÕJU TRANSPORDIETTEVÕTETELE .....	24
2.1 Ferroline Grupp OÜ tutvustus .....	24
2.2 Maksuanalüüs Eestis .....	26
2.3 Maksuanalüüs Lätis .....	30
KOKKUVÕTE .....	32
SUMMARY .....	34
VIIDATUD ALLIKAD .....	35
LISAD .....	38
Lisa 1. Intervjuu ettevõtte Ferroline Grupp OÜ-ga .....	38

## **ABSTRAKT**

Töö pealkiri: Raskeveokite ajapõhise teemaksu mõju Eestis tegutsevatele transpordiettevõtetele Ferroline Grupp OÜ näitel.

Eesti on üks vähestest Euroopa Liidu liikmesriikidest, kus ei ole määratud raskeveokitele tee kasutamise eest tasu, kehtestatud on ainult raskeveokimaks üle 12 tonniste veokitele ning seda Euroopa Liidu direktiivi miinimummäärades. 01.01.2018 on plaan kehtestada Eestis ajapõhine teekasutustasu. Käesoleva töö eesmärk oli hinnata raskeveoki teemaksu mõju Eestis tegutsevatele transpordiettevõtetele.

Bakalaureusetöö uurimismeetod oli kvantitatiivne ning andmekogumismeetodina kasutati küsitlust ehk struktureeritud intervjuud ja dokumendivaatlust. Analüüsi tulemusena jõudis autor järeldusele, et Eesti transpordiettevõtted peavad kehtestatavat teekasutusmaksu järjekordseks koormaks, mis suurendab nende kulusid ning mõjutab transporditeenuste hinda. Ettevõtete maksukoormus suureneb, kuna raskeveokimaksule lisandub raskeveokitele ka teekasutustasu. Lisaks seab Eestis kehtestatavate maksumäärade suurus ebasoodsamasse olukorda Eesti transpordiettevõtted võrreldes naaberriigi Lätiga.

Võtmesõnad: raskeveok, raskeveokimaks, ajapõhine teemaks, teekasutustasu.

## SISSEJUHATUS

Käesoleva bakalaureusetöö teema on aktuaalne. Töö aktuaalsus seisneb selles, Eesti on veel üks vähestest riikidest, kes ei maksusta teede kasutamist. Eestisse registreeritud vedajad maksavad raskeveokimaksu. Välisriikide ettevõtjad seda tasuma ei pea, seega nad Eesti teedesse raha ei panusta. Eesti raskeveokite omanikud peavad aga rahvusvahelisi sõite tehes teekasutustasu maksma. Hetkel tehakse esimesi samme selle muutmiseks. Majandus-ja Kommunikatsiooniministeerium (MKM) tegi ettepaneku kehtestada ajapõhine teekasutustasu üle 3,5 tonnise täismassiga veoautodele. Valitsus kiitis selle ettepaneku heaks. Veoautode teekasutusmaksu ning raskeveokite ajapõhist teemaksu on plaanis rakendada Eestis alates 1. jaanuarist 2018.

Bakalaureusetöö eesmärk on välja selgitada kuidas ajapõhine teemaks raskeveokitele võib mõjutada Eestis tegutsevaid transpordiettevõtteid ning seda ettevõtte Ferroline Grupp OÜ näitel. Lisaks selgitada välja, millised teede maksustamise viisid on kasutusel Eesti naaberriigis Lätis.

Eesmärgi täitmiseks on püstitatud järgnevad uurimisülesanded:

1. Anda ülevaade teede olukorrast ja maksustamisest Eestis
2. Anda ülevaade teede maksustamisest Lätis
3. Hinnata raskeveoki teemaksu mõju transpordiettevõttele Ferroline Grupp OÜ näitel
4. Võrrelda sama ettevõtte raskeveoki teekasutuskulu Lätis

Käesolevas töös on kasutatud kvantitatiivset uurimismeetodit. Andmekogumismeetodina kasutatakse küsitlust ehk struktureeritud intervjuud ja dokumendivaatlust. Viiakse läbi intervjuu Ferroline Grupp OÜ Läti ja Leedu osakonna juhatajaga. Dokumendivaatlus teostati Läti teedele kehtestatud maksutingimuste osas, et seeläbi võrrelda Lätit ja Eestit.

Bakalaureusetöö koosneb kahest peatükist, mis omakorda koosnevad alapeatükkidest. Esimene peatükk hõlmab teede maksustamise teoreetilist käsitlust ehk antud peatükis antakse ülevaade maksudest üldiselt ning Eestis kehtivatest teede maksustamise viisidest, Eesti teede olukorrast ning lühiülevaade Lätis kehtivatest maksudest teedele. Bakalaureusetöö teema käsitlemiseks kasutati nii eesti- kui ka võõrkeelseid allikad, peamiselt Eesti kui ka Läti seadusi,

Eesti ja Läti rahandusministeeriumi andmeid, teemakohaseid uuringuid ning antud teemat käsitlevaid internetiallikaid.

Teises ehk viimases peatükis toob töö autor ettevõtte Ferroline Grupp OÜ näitel välja raskeveokite ajapõhise teemaksu mõjust transpordiettevõttele Eestis ning võrreldakse sama ettevõtte kulusid Läti maksutingimustes. Vajalikud andmed saadakse intervjuu käigus ning tuginetakse töö teoreetilisele poolele.

# 1. TEEDE MAKSUSTAMINE

## 1.1 Eesti teede olukord

Euroopa transpordipoliitika eesmärgiks on luua süsteem, mis aitaks edendada Euroopa majandust, suurendada selle konkurentsivõimet, tagada kvaliteetsed liikuvteenused ja leida tõhusam ressursside kasutamise viis ning ühtlasi näeb see ette niinimetatud “kasutaja/saastaja maksab” printsiibi rakendamist, mille kohaselt peavad loodusressursside kasutajad ja saasteainete tootjad kinni maksma nende poolt keskkonnale tekitatud kahjud. Eesti transpordipoliitika eesmärgiks on tagada kättesaadavad, mugavad, ohutud, kiired ja kestlikud liikumisvõimalused inimestele ja ettevõtetele. Transpordisüsteem peab võimaldama ohutut ja keskkonnasäästlikku liikumisvõimalust kõikidele inimestele. (Ernst & Young Baltic AS, 2015) Raskeveokite mass avaldab mõju teekatte struktuurile pikema aja jooksul, kulutades teede pinnast ning see omakorda põhjustab suuremat vesiliu teket ning võib muuta teed ebastabiilseks teistele liiklejatele. (European Transport Safety Council, 2011) Hetkel on Eesti majandus Euroopa üks kõige transpordimahukamaid ja kütusekulukamaid. (Ernst & Young Baltic AS, 2015) Teed on kõige olulisemad transpordisüsteemi osad, kuna need ühendavad kõiki Eesti piirkondi, võimaldades nii rahvusvahelist, üleriigilist kui ka kohalikku liiklemist ja võimaldavad reisimist, kaubavedu ja muud vajalikku liikumist. Ühesõnaga on teed väga universaalsed. Teede mõte on vähendada aegruumilisi vahemaid erinevate punktide vahel, kuid see nõuab suuremaid investeeringuid. Eesti teed on küllaltki hästi hoitud. Tähtis on teedevõrgu säilitamine ja arendamine. Maksudest laekunud summade abil on võimalik parandada maanteede kvaliteeti, muuta maanteeliiklus ohutumaks. (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2014) Eesti teedevõrgus jagunevad teed riigiteedeks, kohalikeks teedeks ning erateedeks ja metsateedeks. Riigiteede ehituse ja hoolduse eest vastutab Maanteeamet, kohalike teede eest kohalik omavalitsus ja erateede eest nende omanik (Maanteeamet)

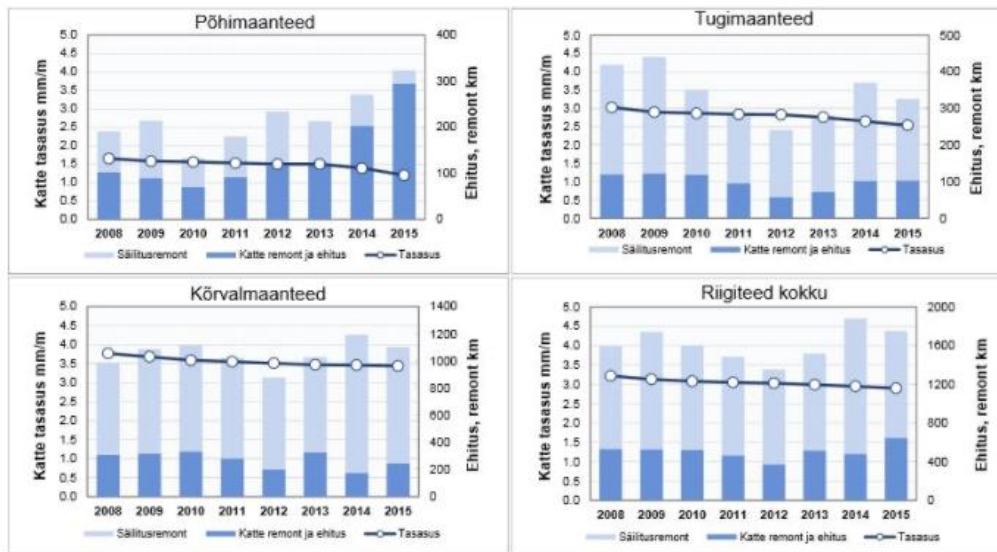
Eesti riigiteed võib liigitada järgnevalt:

- Põhimaantee
- Tugimaantee
- Kõrvalmaantee
- Ühendustee

Põhimaantee ülesandeks on ühendada pealinn teiste suurte linnadega, suuri linnu omavahele ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega. Tugimaantee ühendab linnu ning neid põhimaanteedega. Kõrvalmaantee ühendab aga linnu alevite ja alevikega, aleveid ja alevikke omavahel või küladega ning neid kõiki põhi- ja tugimaanteedega. Ühendustee on liikluse kogumiseks või liiklusvoogude kanaliseerimiseks, samuti teede ristumisala sujuvaks ja ohutuks toimimiseks rajatud kogujatee, juurdepääsutee, ramp või muu sarnane tee. 1.01.2017 Maanteeameti seisuga on Eesti riigimaantee pikkuseks 16594 km riigiteedest, millest moodustavad 1609 km (9,7%) põhimaanteed, 2405 km (14,5%) tugimaanteed, 12478 km (75,2%) kõrvalmaanteed ning muud riigiteed ja 102 km (0,6%) ühendusteed. (Maanteeamet) Kattega teede pikkus on 11 078 kilomeetrit ja kruusateede pikkus 5411 kilomeetrit, mis on 32,8% riigimaantee kogupikkusest. Viimastel aastatel on liiklussagedus kergel tõusuteel. Suurima liiklusega riigimaantee on Tallinn-Pärnu-Ikla. Põhimaanteedele toimub 53% kogu riigimaanteevõrgustiku liiklusest, kõrvalmaanteedel toimub 23% liiklusest ning tugimaanteedel toimub 24% riigimaantee liiklusest. (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2013)

Riigiteedel mõõdetakse teekatte taset, tee konstruktsiooni kandevõimet ning teekatte roopa sügavust, et hinnata riigiteede seisukorda. Teedel liikumise mugavust näitab teekatte taset. Taset muutumine pikas perspektiivis näitab paranemist kõigi riigiteede puhul. Enamasti on suurema liiklusega teedel ebatasased katted ümber ehitatud ja teostatakse kulumisroobastest tingitud taastusremonti, mis tähendab et kattega teede kate pealmine kiht uuendatakse kas ülekatte või juba olemasoleva kate freesimise ja uuesti paigaldamisega. Väiksema liiklusega teede rekonstrueerimisega pole jõutud veel piisavalt tegeleda ning samuti ei jätku selleks piisavalt vahendeid. (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2013)





Joonis 1. Teekatte tasasuse näitajad teeliikide lõikes

Allikas: (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2013)

Joonisel 1 on välja toodud teekatete tasasuse näitajad ning pindmis-, ehitus- ja remonditööde mahud aastate lõikes teeliikide järgi. Põhimaanteedega võib rahul olla, kuid tugi- ja kõrvalmaanteedega tasasuse paranemine on soovitud aeglasem. Põhimaanteed on paremas seisus, kuna TEN-T võrgustikku ehk üle-euroopalisse transpordivõrgustikku kuuluvad teed saavad rahastust Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfondist. (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2013).

## 1.2 Ülevaade teede maksustamisest Eestis

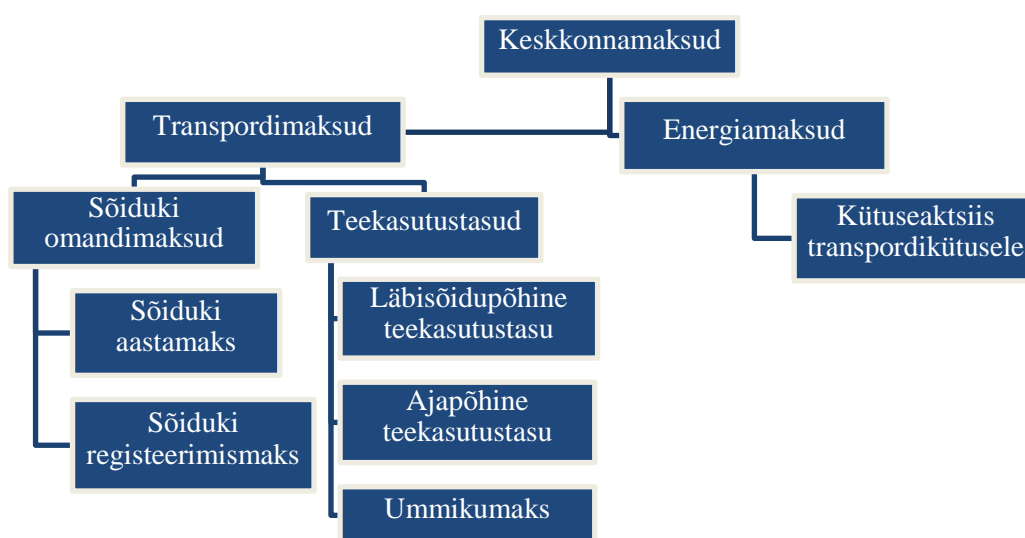
Suur osa riikide sissetulekust pärineb maksudelt saadavast tulust, seega on iga riigi jaoks oluline leida tõhus ning optimaalne maksusüsteem. Oluline on, et saadav maksutulu oleks piisavalt suur ning maksude kogumisega kaasnevad kulutused ei muudaks küsitavaks maksude kehtestamise otstarbekust. (Sadilov, M., Õun, K., 2013) Eesti maksusüsteem koosneb maksuseadustega sätestatud ja kehtestatud riiklikest maksudest, milleks on tulumaks, sotsiaalmaks, maamaks, hasartmängumaks, käibemaks, tollimaks, aktsiisid ja raskeveokimaks ning seaduse alusel valla- või linnavolikogu poolt oma haldusterritooriumil kehtestatavatest kohalikest maksudest. (Maksud ja maksusüsteem)

Viimastel aastatel on teede kasutamise maksustamist üha rohkem arutatud. Sõidukite kasutamisega kaasneb palju negatiivseid kõrvalmõjusid ning need ongi peamiseks põhjuseks,

miks on hakatud teid maksustama. Negatiivsete kõrvalmõjude hulka kuuluvad näiteks õhusaaste, liiklusummikud, õnnetused, müra teede kulumine ja ka kaudne mõju kliima muutustele. Transpordipoliitika põhimõtte kohaselt peaks teede kasutajad maksma nende poolt tekitatud kahjude (panustama nende vältimisse, vähendamisse, lahendamisse) eest. Negatiivsete kõrvalmõjude vähendamiseks kasutavad poliitikakujundajad „käsu ja kontrolli meetodit“ ehk otsesest avalikõiguslikku regulatsiooni või makse, vahel ka nende mõlema kombinatsioone. Maksude rakendamine on üldjuhul tõhusam, kuna nendega kaasneb otsene ja nähtav rahaline kulu. (Santos, G., 2016)

Eesti kuulub Euroopa Liitu alates 2004. aastast. Euroopa Liidu seadusandlusega on sätestatud kohustuslikud õigusaktid – määrused, direktiivid ja otsused. Euroopa Liidu direktiivide eesmärk on suunata liikmesriikide seadusandlust välja töötavate organite tööd. Direktiivid on kõikidele liikmesriikidele kohustuslikud, kuid iga liikmesriigi otsustada on, milliste meetoditega (seadus, valitsus, määrus jne) on tagatud nende täitmine ning millises ulatuses. (Euroopa Liidu Infokeskus) Teede maksustamist reguleeriva direktiivi eesmärk on leevendada transpordi negatiivset mõju, tõkestamata liigselt transporti ja liikumisvabadust. Euroopa Liidu tasemel on reguleeritud raskeveokimaksu, teekasutustasude ja kütuseaktsiisi kehtestamine. Maanteetranspordi maksustamine on paika pandud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 1999/62/EÜ, milles on sätestatud kõikidele Euroopa Liidu liikmesriikidele kohustus rakendada nn omandimaksu riigis registreeritud üle 12 tonniste raskeveokitele. (Ernst & Young Baltic AS, 2015) 1999. aasta Eurovignette'i direktiiviga maksustatakse raskeid kaubaveokeid infrastruktuuride kasutamise eest, Euroopa Liidu raamistikuga on määratud minimaalsed maksumäärad raskeveokitele ning autorongidele, lähtuvalt nende massist, vedrustuste liigist ja telgede arvust. Direktiiviga on liikmesriikidel vabatahtlikkuse alusel lubatud nõuda üle 3,5 tonni kaaluvatelt veoautodelt kasutusmaks (ajapõhised, näiteks päeva, nädala või aasta kohta) või teemakse (vahemaapõhised maksud, näiteks kilomeetri kohta). Tingimuseks on, et maksud on kehtestatud tasemel, mis ei ületa kulude katmist ning mis on vajalikud maanteede infrastruktuuri hooldamiseks ja asendamiseks. Liikmesriikidel ei ole nende maksude nõudmise kohustus. (European Commission, 2017) Viimastel aastatel on Euroopa tasandil tekkinud märkimisväärne huvi maksustada raskeveokeid täielikult nende tekitatud väliskulude eest – kulud, mis mõjutavad kõiki neid ümbritsevaid, kuid mis ei kuulu nende tegevuskulude hulka. Raskeveokite põhjustatud väliskulud on näiteks liiklusummikud, keskkonnakahju, liiklusõnnetused, müra. (Metropolitan Transport Research

Unit, 2014) Nende kulude lisamiseks on Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/62/EÜ täiendatud direktiividega 2006/38/EÜ ja 2011/76/EL, millega antakse Euroopa Liidu liikmesriikidel luba maksustada raskeveokeid mitte üksnes infrastruktuurikulude eest, vaid nõuda lisatasu veokite põhjustatud saaste- ja müraikulude eest. (European Commission, 2017) Euroopa Komisjon on liigitanud transpordi ja energiaga seotud maksud keskkonnamaksude alla. Keskkonnamaksud on omakorda liigitatud energiamaksudeks, transpordimaksudeks ning saaste- ja ressursimaksudeks. (Ernst & Young Baltic AS, 2015) Joonisel 2 on toodud välja keskkonnamaksude liigitused



Joonis 2. Keskkonnamaksude liigitus

Allikas: (Ernst & Young Baltic AS, 2015)

Eestis kehtiv maksusüsteem on üldiselt majanduskasvu soodustav ning maksukogumine on jätkuvalt tõhus, aga Eesti kasutab siiski ebapiisavalt majanduskasvu soodustavaid maksukategooriaid, nagu näiteks omandi- ja transpordimaksud. Eesti ei kohalda sõidukite maksustamist nagu seda tehakse ühel või teisel määral teistes Euroopa Liidu riikides, erandiks on raskeveokimaks. Siiski on olemas konkreetsed plaanid raskeveokite ajapõhise teemaksu kehtestamiseks. (Euroopa Komisjon, 2017)

Hetkel Eestis kehtestatud transpordimaksud (ilma kütuseaktsiisi arvestamata) on Euroopas ühed madalaimad. Ainukeseks transpordimaksuks on raskeveokite omandimaks, mis on Euroopa Liidu liikmesriikidele kohustuslik. Antud maksu rakendatakse Eestis Euroopa Liidu tasemel kehtestatud miinimummäärades. Lisaks registripõhisele raskeveokimaksule on

Eestis transpordimaksudest kasutusel veel kütuseaktsiis. Eestil on olemas ka õigus sõiduautosid maksustada ehk õigus nõuda mootorsõidukimaksu. (Ernst & Young Baltic AS, 2015) Mootorsõidukimaks on maks, mida maksavad liiklusregistris registreeritud mootorsõidukite omanikud või kasutajad kohaliku omavalitsuse territooriumil, kui kohalik omavalitsus on antud maksu kehtestanud. (Kohalike maksude seadus, 2013) Momendil antud maksu ei rakenda ükski kohalik omavalitus. Teekasutustasusid ei ole veel Euroopa Liidult üle võetud ning seega neid antud hetkel Eestis ei rakendata. (Ernst & Young Baltic AS, 2015)

Momendil on Eestis transpordi maksustamine kütuseaktsiisikeskne, nimelt moodustab aktsiis 99% transpordilt kogutavatest maksutuludest. (Valitsus uuris automaksu võimalusi, 2015) Aktsiis on spetsiaalne maksulisand, mille eesmärgiks on suurendada riigi tulusid, piirata kodanike tarbimist ning maksustada teede kasutajaid. Aktsiis on kehtestatud rahva tervise huvides, kuna aktsiismaksu eesmärgiks on piirata kahjulike toodete tarbimist ning säästa keskkonda. Keskkonna säästmise all mõeldakse nimelt kütuseaktsiisi, millega maksutatakse kaudselt teede kasutajaid. (Sadilov, M., Õun, K., 2013) Kütuseaktsiis on tarbimismaksu eriliik ning sellega maksustatakse konkreetset kaubagruppi ehk kütuseaktsiisi puhul kütust ning selle tuletisi. Tarbimismaksu korral peaks maksukoormus kanduma lõpptarbijale, kes maksab toote hinnas sisalduvat aktsiisi. (Ernst & Young Baltic AS, 2015) Riigid on kehtestanud kütuseaktsiisi, kuna seda on lihtne koguda, peaaegu võimatu vältida ning sellest saadakse märkimisväärset tulu. Nõudlus kütuse järgi on suhteliselt mitteelastne ehk hinnamuutuse mõju pakutavale kaubale on väike. Enamik inimesi, suurema osa oma asjast, kasutavad autosid oma igapäevase tegevuse tarbeks. Kütuse hinna tõusu korral võivad selle tarbijad teha minimaalseid muutusi oma sõidustiilis, kuid on tõenäolisem, et kärbitakse teisi kulusid, et vältida olukorda, kus paak on tühi või üldse kaotada oma mobiilsus. (Johnson, P., Leicester, A., Stoye, G., 2012) Üksnes kütuseaktsiis ei ole piisav mõjutamiseks tarbijate poolt tehtavaid transpordivalikuid keskkonnamõjude vähendamiseks. Kütuseaktsiisi on tõstetud viimase 15 aasta jooksul rohkem kui kümnel korral, ent see pole mõju avaldanud tarbijate valikut ökonoomsemate autode ja kütuste tarbimise vähendamise suunas. (Mängel, T., 2015) Kütuseaktsiis kuulub energiatoodete alla ning maksustamist Euroopa Liidus reguleerib energiamaksustamise direktiiv 2003/96/EÜ. Antud direktiivis on sätestatud kütusele minimaalsed aktsiisimäärad. Igal Euroopa Liidu liikmesriigil on lubatud reguleerida siseriiklikult mootorikütuse aktsiisimäärasid, tingimusel et need ei ole madalamad kui direktiiviga sätestatud alampiirid. Liikmesriikidel on õigus vajadusel kehtestada miinimummääradest kõrgemat kütuseaktsiisi, enamuse riigid seda ka on

teinud, sh Eesti. (Ernst & Young Baltic AS, 2015) Järgnevas Tabelis 1 on välja toodud Euroopa Liidu aktsiisi alammäärad ning Eesti aktsiisimäärad 2016, 2017 ning 2018. aastal.

Tabel 1. Peamised maanteetranspordi kütuste aktsiisimäärad

Energiatoode	Eesti aktsiisimäär (eurodes)			EL aktsiisi alammäärad (eurodes)
	2016	2017	2018	
Pliivaba bensiin (1000L)	465	512	563	359
Diislikütus (1000L)	448	493	493	330

Allikas: Autori koostatud (Rahandusministeeriumi kütuse- ja elektriaktsiisi põhjal)

Lähtudes eelpool olevast tabelist 1, siis 1000 liitri pliivaba bensiini puhul moodustub aktsiis antud hetkel 512€, seega 1 liitri kohta on aktsiis 0,512 eurot. Aktsiis sisaldub toote hinnas ehk antud näite puhul kütuse hinnas, kui kütuse hind on 1,22€/liiter, siis aktsiis on 0,512€ ehk aktsiis moodustab sellest ligikaudu 42%.

Lisaks kütuseaktsiisile rakendatakse Eestis transpordimaksudest raskeveoki omandimaksu. Praegu maksustatakse Eestis mootorsõidukitest otseselt vaid raskeveokeid. Raskeveokite maksustamist reguleerib direktiiv 1999/62/EÜ, mille kohaselt on liikmesriikidel kohustus rakendada raskeveoki omandimaksu oma liikmesriigis registreeritud mootorsõidukitele ja autorongidele, kui nende lubatud täismass on vähemalt 12 tonni. (Ernst & Young Baltic AS, 2015) Raskeveokimaks on riiklik maks, mis arvutatakse ja tasutakse maksumaksja poolt iseseisvalt, maksustamisperioodiks on kvartal. Eestis on kehtestatud raskeveokimaks, mida reguleerib alates 1. jaanuarist 2003 raskeveokimaksu seadus ning antud seaduse kohaselt maksustatakse raskeveokimaksuga liiklusregistris registreeritud, veoste vedamiseks vähemalt 12-tonnise või suurema registri- või täismassiga veoauto ning veoautost ja ühest või enamast haagisest koostatud 12-tonnise või suurema registri- või täismassiga autorong, mille veoauto on registreeritud liiklusregistris. Maksustatakse ainult veoste vedamiseks ettenähtud raskeveokeid. (Maksu- ja tolliamet, 2016) Maksumäära suurus sõltub sellest kui suurt mõju raskeveok teele avaldab. Raskeveoki seaduse kohaselt maksustatakse raskeveokeid seaduses lisas toodud määra järgi vastavalt registrimassile, telgede arvule ja veotelje vedrustuse tüübile. Kui registreerimistunnistusel registrimassi kohta märke puudub, siis toimub maksustamine vastavalt veoauto täismassile, telgede arvule ja veotelje vedrustuse

tüübile (Raskeveokimaksu seadus, 2011) Registrimass on juhi, sõitjate ja veosega täisvarustuses registreerimisel määratud suur mass, mis ei või ületada valmistaja lubatud suurimat massi ning täismass on valmistaja poolt lubatud suurim mass. (Maksu- ja tolliamet, 2016) Vastavalt raskeveokimaksu seadusele maksab üldjuhul raskeveokimaksu Eestis ajutiselt või alaliselt elav füüsiline isik, Eestis registreeritud juriidiline isik ning riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutus, kes omavad raskeveokit. Raskeveokimaksu maksab raskeveoki kasutaja, kui ta kasutab raskeveokit kasutuslepingu või omandireservatsiooniga müügilepingu alusel ja tema nimi või nimetus, isiku- või registrikood ning elu- või asukoha aadress on kantud liiklusregistrisse. Vastasel juhul peab raskeveokimaksu maksma raskeveoki omanik. (Raskeveokimaksu seadus, 2011)

Tabel 2. Raskeveokimaksu määrad

Raskeveoki kategooria	Registri- või täismass (t)	Eestis kehtiv maksumäär (€,aastas)		EL-i minimaalne maksumäär	
		õhk- või sellega samaväärne vedrustus	muud tüüpi vedrustus	õhk- või sellega samaväärne vedrustus	muud tüüpi vedrustus
Veoauto					
2 telge	12-13	0	31,6	0	31
	13-14	31,6	86,8	31	86
	14-15	86,8	121,2	86	121
	15 ja enam	121,2	274,8	121	274
3 telge	15-17	31,6	54,8	31	54
	17-19	54,8	112,4	54	111
	19-21	112,4	144,4	111	144
	21-23	144,4	223,6	144	222
	23 ja enam	223,6	345,2	222	345
4 telge	23-25	144,4	146,8	144	146
	25-27	146,8	228	146	228
	27-29	228	362	228	362
	29 ja enam	362	537,2	262	537

Tabel 2. järg

Autorong (veoauto + haagis)					
2+1 telge	16-18	0	14	0	14
	18-20	14	32	14	32
	20-22	32	75,2	32	75
	22-23	75,2	97,2	75	97
	23-25	97,2	176	97	175
	25 ja enam	176	307,2	175	307
2+2 telge	23-25	30	70	30	70
	25-26	70	115,2	70	115
	26-28	115,2	170	115	169
	28-29	170	206	169	204
	29-31	206	336	204	335
	31-33	336	466,4	335	465
	33 ja enam	466,4	706,8	465	706
2+3 telge	36-38	370,4	515,2	370	515
	38 ja enam	515,2	700,4	515	700
3+2 telge	36-38	327,2	454	327	454
	38-40	454	630	454	628
	40 ja enam	630	930,4	628	929
3+3 või enam telge	36-38	186	225,2	186	225
	38-40	225,2	336	225	336
	40 ja enam	336	535,2	336	535

Allikas: Autori koostatud (Raskeveokimaksu seaduse ja direktiivi 1999/62/EÜ põhjal)

Eelpool toodud Tabel 2 annab ülevaate Eestis kehtivatest raskeveokimaksu määradest ning Euroopa direktiivis kehtestatud miinimummääradest. Võrreldes Eesti ja Euroopa määrasid, võib tabeli põhjal järeldada, et Eestis on hetkel kehtestatud maks miinimummäärades. Tabeli lahti selgitamiseks võib tuua välja ühe näite. Nimelt oletame, et osäühing A ostab 10. juulil kahe teljega veoauto, mille registrimass on 14 tonni, veoteljel on õhkvedrustus. Lähtudes eelpool olevast tabelist tasub osäühing A vastavalt maksumäärade tabelile 14,47€. Aastane maksumäär on 86,8€, raskveokimaksu tuleb tasuda aga igas kvartalis  $86,6:4=21,70\text{€}$  ning kuna registreerimisel on kvartali lõpuni jäänud kaks tervet kalendrikuud tuleb tasuda  $21,70 \times 2/3 = 14,47\text{€}$ . Järgnevate kvartalite eest tuleb edaspidi tasuda 21,70 eurot. (Raskeveokimaks)

Enamus Euroopa riikides maksustab teede kasutamist ühel või teisel määral. Eesti on üks vähestest riikidest kus teede maksustamist ei kasutata. Kohalikud maksavad

raskeveokimaksu üle 12-tonniste veokite pealt, kuid välisvedajad Eesti teid kasutades ei maksa midagi. Samas välisriikides raskeveokiga sõites tuleb aga tasuda teemaksu. Siiski on Eestis tehtud esimesed sammud raskeveokite ajapõhise teemaksu kehtestamiseks. (Kallas soovib Eesti teed maksustada, 2013) Algatatud on eelnõu liiklusseaduse, autoveoseaduse ja maksukorralduse seaduse muutmiseks, mille eesmärgis on kehtestada veoauto teekasutustasu. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 1999/62/EÜ ja selle lisadirektiivis 2011/76/EL on kehtestatud veoauto teekasutustasu raamistik raskete kaubaveokite maksustamise kohta taristu kasutamise eest. Euroopa Liidu liikmesriikidest on Eesti ja Soome ainukesed riigid, kes infrastruktuuri kasutamise eest teekasutustasu ei nõua. Iga liikmesriigi enda otsustada on, kas kehtestada ajapõhiseid või läbisõidupõhiseid teekasutustasusid. Ajapõhine teekasutustasu annab isikule õiguse kasutada sõidukiga kindla ajavahemiku jooksul kindlaks määratud taristut kindlaks määratud summa eest. Teekasutustasu on kehtestatud 3,5-tonnise täismassiga veoautodele ja nende haagistele avalikult kasutatavate teede kasutamise eest. (Seletuskiri liiklusseaduse...) Läbisõidupõhisel teekasutustasu korral oleksid maksustatud üle 3,5-tonnised veokid. Veokitel tuleks tasuda maks läbitud teepikkuse eest. Eestis kehtima hakkav uus teekasutusmaks on ajapõhine, mida võib maksta ühe päeva, nädala, kuu kui ka terve aasta eest. Teemaks on keeruline ja mitme astmega, sõltudes näiteks veoki täismassist, telgede arvust ning heitgaasemisioonist. Väiksemale veoautole täismassiga 3,5-12 tonni, kehtestab valitsus päevaseks maksumääraks 9 eurot ning aastaseks tasumääraks 500 eurot. Näiteks kui välismaal registreeritud veok läbib päeva jooksul Eesti avalikke teid, tuleb tal maksta Eesti riigile 9 eurot. Aastapõhine maks on pigem mõeldud neile masinatele, mis kasutavad Eesti teid aastaringelt. Raskeveokitel, mille täismass on üle 12 tonni sõltub maksu suurus heitmenäitajatest ja telgede arvust. Väga saastava ja nelja või enama teljelise veoki eest peab omanik maksma aastas 1300 eurot ning päevane maksumäär on 12 eurot. Vähem saastava ja kuni kolmeteljelise veoki puhul on aastaseks tasumääraks 600 eurot ning päevamaks on 10 eurot. Teemaksu eesmärk on suunata sellest laekuvad tulud taristu ehitamiseks ja renoveerimiseks. Maksuga tahetakse rakendada printsiipi "kasutaja maksab", mis ei halvendaks ettevõtete konkurentsivõimet ning elanike toimetulekut. Kuna maksu suurus sõltub heitmenäitajatest, siis on maksu eesmärgiks ka see, et kasutusele võetakse keskkonnasõbralikumad veoautod. Valitsus loodab, et see maks suurendab veoautode energiatõhusust ja aitab vähendada veokite poolt tekitatud keskkonnakahjusid. (Ruuda, L., 2017) Lisaks on teekasutustasuga võimalik koguda vahendeid infrastruktuuri hoiuks ja renoveerimiseks välismaal registreeritud veokitelt, mille kasutamise eest ei maksta



Eestis raskeveokimaksu ega pruugita osta kütust Eestist ning seega ei maksta ka kütuseaktsiisi. Veoautode teekasutustasu on plaanis rakendada Eestis alates 1. jaanuarist 2018. (Seletuskiri liiklusseaduse...) Alljärgnevas tabelis 3 on välja toodud Eestis kehtima hakkavad teekasutustasu määrad. Tabelis on eraldi välja toodud aasta-, kuu-, nädala- ja päevamäär.

Tabel 3. Teekasutustasu määrad Eestis

Täismass (tonnides)	Veoauto EUROheitgaasiklass	Telgede arv	Tasumäär (eurodes)			
			Päevane	Nädalane	Kuine	Aastane
3,5 -12	-	-	9	25	50	500
üle 12	EURO 0, I, II	kuni 3	12	45	90	900
		4 ja enam	12	65	130	1300
	EURO III	kuni 3	11	40	80	800
		4 ja enam	12	60	120	1200
	EURO IV, V	kuni 3	10	35	70	700
		4 ja enam	12	55	110	1100
	EURO VI ja vähem saastavad	kuni 3	10	30	60	600
		4 ja enam	12	50	100	1000

Allikas: Autori koostatud (Liiklusseaduse, autoveoseaduse ja maksukorralduse seaduse muutmise seadus põhjal)

Tabeli 3 põhjal võib öelda, et kui veoauto ja haagise täismass jääb vahemikku 3,5 -12 tonni, siis teekasutusmäärad on samad, sõltumata veoauto heitgaasiklassist ja telgede arvust. Üle 12 tonniste veoautode puhul asuvad saastavamad veoautod üleval pool ning allapoole minnes maksumäär järk-järgult väheneb, kuna vähem saastavad veoautod peavad vähem maksma.

Teekasutustasusid võib rakendada päeva-, nädala-, kuu- või aastamäärade alusel. Direktiivis 1999/62/EÜ lisa II on välja toodud lubatud teekasutustasude aastased maksimummäärad eurodes, mis võtab arvesse sõiduki telgede arvu. Need on maksimummäärad, mida liikmesriigid rakendada võivad. Järgnev tabel 4 võrdleb Eesti aastaseid teekasutustasu määrasid ning Euroopa direktiiviga paikapandud kasutusmaksude maksimummäärasid eurodes.

Tabel 4. Eesti teekasutustasu määra võrdlus direktiiviga

EUROheit- gaasiklass	Täismass 3,5-12 tonni				Täismass 12 tonni ja enam			
	Direktiiv	Eesti	Direktiiv	Eesti	Direktiiv	Eesti	Direktiiv	Eesti
	Kuni 3 telge		4 ja rohkem telge		Kuni 3 telge		4 ja rohkem telge	
EURO 0	1407	500	2359	500	1407	900	2359	1300
EURO I	1223	500	2042	500	1223	900	2042	1300
EURO II	1065	500	1776	500	1065	900	1776	1300
EURO III	926	500	1543	500	926	800	1543	1200
EURO IV	842	500	1404	500	842	700	1404	1100
EURO V	842	500	1404	500	842	700	1404	1100
EURO VI ja vähem	842	500	1404	500	842	600	1404	1000

Allikas: (Seletuskiri liiklusseaduse...)

Raskeveokimaks on kohustuslik kõikidele Euroopa Liidu liikmesriikidele tulenevalt Eurovignette direktiivist 1999/62/EÜ ja sellest ei ole lubatud loobuda teekasutustasu kehtestamisel. Seega jääb kehtima Eestis registreeritud üle 12 tonnisele veokitele raskeveokimaks, mida rakendatakse Eestis direktiivis 1999/62/EÜ-s toodud miinimummäärades. (Mis saab raskeveokimaksust...)

### 1.3 Ülevaade teede maksustamisest Lätis

Läti on Eestiga kõige sarnasem riik nii majanduse, asustuse kui ka teedevõrgu poolest. Eesti kaubatranspordi mahud pole siiski Lätiga võrreldavad. Eesti kaubaveo mahud on umbes kaks korda väiksemad kui Lätis. Kaubaveo mahtudega tuleb arvestada raskeveokite teekasutustasude rakendamisel. Läti kuulub samuti Euroopa Liitu, seega lähtuvalt direktiividest on ka neil kohustuslik rakendada raskeveokimaksu ning kütuseaktsiisi. Vabatahtlikkuse alusel on neil õigus küsida teede kasutamise eest maksu. Lätis on kasutusel ajapõhine raskeveokite teekasutustasu. Eesti paistab koos teiste Balti riikidega Euroopa Liidu riikide seas silma madala kütuseaktsiisi määraga. Tabelis 5 on toodud välja kütuseaktsiisi võrdlus Eesti ja Lätiga. (Ernst & Young Baltic AS, 2015)

Tabel 5. Kütuseaktsiisi määrade võrdlus Eesti ja Läti vahel

Energiatoode	Eesti aktsiisimäär (eurodes)		Läti aktsiisimäär (eurodes)	
	2016	2017	2016	2017
Pliivaba bensiin (1000L)	465	512	436	436
Diislikütus (1000L)	448	493	341	341

Allikas: Autori koostatud (Eesti ja Läti Rahandusministeeriumi andmete põhjal)

Nagu tabelist 5 näha, siis Eestis on kõrgem kütuseaktsiis kui Lätis. Aastaga on Eestis kütuseaktsiis tõusnud, kuid Lätis on jäänud see muutumatuks.

Sõidukite omandimaksudest on kõikidele liikmesriikidele kohustuslik rakendada raskeveokimaksu. Seega on raskeveokimaks rakendatud ka Lätis. Liimesriikidest rakendavad sõiduautode aastamaksu kõik riigid peale Eesti, Leedu ja Poola. Erinevalt Eestist rakendab Läti täiendavalt ka sõiduki registreerimismaksu. Lätis on rakendatud ka ajapõhist teekasutustasu. (Ernst & Young Baltic AS, 2015) Lätis maksustatakse peale raskeveokite veel teisi sõidukeid. Maksu maksab sõiduki omanik lähtuvalt sõiduki liigist, massist, mootori suuruselt ja registreerimise aastast. Maksu makstakse jooksva kalendriaasta eest. Mootorrattad, kolme- ja neljarattalised sõidukid, mis on esmakordselt registreeritud Lätis pärast 01.01.2005 ning kui nende registreerimistunnistus sisaldab teavet mootori mahu maksavad maksu vastavalt mootori mahule. Järgnevas tabelis 6 on välja toodud aastanemaks vastavalt mootori mahule. (Läti rahandusministeerium)

Tabel 6. Tasumäär vastavalt mootori mahule

Mootori maht (cm <sup>3</sup> )	Tasumäär (eurodes)
kuni 500	17,07
501-1000	34,15
1001-1500	51,22
üle 1500	68,3

Allikas: Autori koostatud (Läti Rahandusministeeriumi andmete põhjal)

Mootorrattad, kolme- ja neljarattalised, mis on registreeritud enne 01.01.2005 peavad maksma 35,57€ suurust sõiduki aastamaksu. Sõiduautode, mis on esmakordselt registreeritud

pärast 01.01.2005 ning mille registreerimistunnistus sisaldab teavet mootori mahu, mootori maksimaalse võimsuse, pealt tuleb tasuda summeeritud maksumäärades vastavalt kaalule, mootori mahule ja mootori maksimaalsele võimsusele. Maksumäärad on välja toodud tabelis 7.

Tabel 7. Aastased maksumäärad vastavalt kaalule, mootori mahule ja mootori maksimaalsele võimsusele

Kaal (tonnides)	Tasumäär (eurodes)	Mootori maht (cm <sup>3</sup> )	Tasumäär (eurodes)	Mootori maksimaalne võimus (kW)	Tasumäär (eurodes)
kuni 1,5	14,23	kuni 1500	8,54	kuni 55	8,54
1,5-1,8	29,88	1501-2000	21,34	56-92	21,34
1,8-2,1	51,22	2001-2500	34,15	93-129	34,15
2,1-2,6	65,45	2501-3000	51,22	130-166	51,22
2,6-3	78,26	3001-3500	85,37	167-203	85,37
3-3,5	91,06	3501-4000	149,4	204-240	149,4
üle 3,5	102,45	4001-5000	213,43	241-300	213,43
		üle 5000	277,46	üle 300	277,46

Allikas: Autori koostatud (Lähtudes Läti Rahandusministeeriumi andmetest)

Sõiduaudod, mis on esmakordselt registreeritud enne 01.01.2005, peavad tasuma vastavalt sõiduauto kaalule. Maksumäärad on näha alljärgnevas tabelis 8

Tabel 8. Aastane sõiduauto maksumäär lähtudes sõiduki kaalust

Kaal (tonnides)	Tasumäär (eurodes)
kuni 1,5	35,57
1,5-1,8	75,41
1,8-2,1	128,06
2,1-2,6	162,21
2,6-3	196,36
3-3,5	226,24
üle 3,5	256,12

Allikas: Autori koostatud (Lähtudes Läti Rahandusministeeriumi andmetest)

Veoautod, mille kogukaal on kuni 12 tonni, maksustatakse vastavalt nende kogukaalule, maksumäärad on toodud järgnevas tabelis 9.

Tabel 9. Veoautode maksustamise maksumäärad kuni 12 tonniste veokite korral

Kaal (tonnides)	Tasumäär (eurodes)
kuni 1,5	36
1,5-1,8	72
1,8-2,1	138
2,1-2,6	165
2,6-3,5	219
3,5-12	156

Allikas: Autori koostatud (Läti Rahandusministeeriumi andmete põhjal)

Tabel 10. Veoautode maksustamise määrad üle 12 tonniste veokite korral

Raskeveoki kategooria telgede arvu järgi	Registri- või täismass (t)	Lätis kehtiv maksumäär (€,aastas)	
		õhk- või sellega samaväärne vedrustus	muud tüüpi vedrustus
2	12-15	120	120
	üle 15	120	195
3	12-21	120	120
	21-23	120	156
	üle 23	156	243
4 ja enam	12-25	120	120
	25-27	120	162
	27-29	162	255
	üle 29	255	378

Allikas: Autori koostatud (Läti sõiduautode maksustamise seaduse põhjal)

Eespool toodud tabelis (Tabel 10) on välja toodud Läti maksumäärad üle 12 tonniste veokitele, lähtudes nende telgede arvust, registri- või täismassist ning sõltuvalt nende vedrustuse tüübist, antud tabel ei arvesta haagiseid.

Tabel 11. Veoautode maksustamise määrad üle 12 tonniste autorongide korral

Raskeveoki kategooria telgede arvu järgi	Veoki registri- või täismass (tonnides)	Autorongi (veoauto + haagis) registri- või täismass (tonnides)	Maksumäär 2-teljelise haagise korral		Maksumäär 3- või enama teljelise haagise korral	
			õhk- või sellega samaväärne vedrustus	muud tüüpi vedrustus	õhk- või sellega samaväärne vedrustus	muud tüüpi vedrustus
2	kuni 15	kuni 29	59,76	59,76	59,76	59,76
		29-31	59,76	162,21	59,76	59,76
		31-33	162,21	290,27	110,98	162,21
		33-36	290,27	537,85	162,21	204,89
		36-38	290,27	537,85	204,89	341,49
		enam kui 38	290,27	537,85	341,49	529,31
	enam kui 15	31-33	162,21	183,55	93,91	110,98
		33-36	290,27	431,13	110,98	162,21
		36-38	290,27	431,13	204,89	234,77
		enam kui 38	290,27	431,13	341,49	422,59
3	kuni 23	36-38	153,67	290,27	59,76	59,76
		38-40	290,27	452,47	59,76	162,21
		enam kui 40	452,47	751,28	162,21	362,83
	23-25	36-38	153,67	239,04	59,76	59,76
		38-40	290,27	401,25	59,76	110,98
		enam kui 40	452,47	700,05	162,21	311,61
	enam kui 25	36-38	102,45	115,25	59,76	59,76
		38-40	239,04	277,46	59,76	59,76
		enam kui 40	401,25	576,26	110,98	187,82

Allikas: Autori koostatud (Läti sõiduautode maksustamise seaduse põhjal)

Eelpool tabelis (Tabel 11) on välja toodud autorongide maksustamise määrad Lätis. Maksustamise parameetriteks on registri- või täismass, telgede arv ning vedrustuse liik.

Lätis rakendatakse ajapõhist teekasutusmaksu alates 01.07.2014. Teekasutustasu eesmärk on maksustada teekasutajaid ning sealt saadav tulu suunata teede hooldamisse, nende arendamisse ja suunata kasutama keskkonnasõbralikumaid sõidukeid. Tasu nõutakse riigi ja piirkondlikke teede kasutamise eest veoautodelt, mille täismass on üle 3 tonni ning autorongidelt, mille täismass on üle 3,5 tonni ja mis on ettenähtud või kasutatakse kaupade veoks maanteel. Teekasutusmaksu peab maksma veoauto omanik lähtuvalt raskeveoki

täismassist, EUROheitgaasiklassist ning telgede arvust. Tabelis 12 on näidatud teekasutustasu aastane-, kuine-, nädalane- ja päeva määr Lätis. (The Law on Road User Charge)

Tabel 12. Teekasutustasu määrad Lätis

Täismass (tonnides)	Veoauto EUROheitgaasiklass	Telgede arv	Tasumäär (eurodes)			
			Päevane	Nädalane	Kuine	Aastane
3-3,5	-	-	6	14	28	300
3,5-12	EURO 0, I, II	-	9	22	44	537
	EURO III	-	8	20	40	484
	EURO IV ja vähem	-	8	20	40	400
üle 12	EURO 0, I, II	kuni 3	12	30	61	611
		4 ja enam	12	51	101	1018
	EURO III	kuni 3	9	24	48	484
		4 ja enam	11	40	80	804
	EURO IV ja vähem	kuni 3	8	21	43	427
		4 ja enam	11	36	71	711

Allikas: Autori koostatud (The Law on Road User Charge põhjal)

Läti sarnaneb Eestile oma majanduse, asustuse kui ka teedevõrgu poolest. Teede maksulahendusest on Lätis kasutusel raskeveokite ajapõhine teekasutustasu, kütuseaktsiis, raskeveokimaks ning sõiduauto omandimaksust aastamaks ning registreerimismaks. Samal ajal kui Eestis on kasutusel üksnes kütuseaktsiis ning raskeveokimaks, mis on Euroopa Liidu liikmesriikidele kohustuslikuks rakendamiseks ning nende miinimummäärad on reguleeritud EL-i direktiividega. Eestis on neid rakendatud miinimummäärades. Maksulahendusi on Lätis seega tunduvalt rohkem ning sellest tulenevalt saab naaberriike maksudelt suuremat tulu. Antud ressursse on võimalik Lätis suunata teede arendusse ning teede korrashoidu.

## **2. RASKEVEOKITE AJAPÕHISE TEEMASKU MÕJU TRANSPORDIETTEVÕTETELE**

Käesolevas töös on autor kasutanud kvantitatiivset uurimismeetodit ning andmekogumismeetodina on kasutatud küsitlust ehk struktureeritud intervjuud ja dokumendivaatlust. Eelpool mainitud uurimismeetodid on valitud, kuna töö autor peab seda kõige tõhusamaks info kättesaamise viisiks. Intervjuuga (vt Lisa 1) selgitatakse välja ettevõtte arvamusi Eesti teede olukorra ning võimaliku maksustamise kohta ja küsitakse veoautode tehnilisi andmeid. Lisaks kasutatakse eelnevas peatükis kirjeldatud teoreetilist tausta ning informatsiooni raskeveokimaksu ning teekasutustasude välja arvutamiseks Ferroline Grupp OÜ näitel.

Lõputöö eesmärk on hinnata raskeveokitele ajapõhise teemaksu kehtestamise mõju Eestis tegutsevatele transpordiettevõtetele. Antud töös tuginetakse ettevõtte Ferroline Grupp OÜ andmetele. Käesolevas peatükis tutvustatakse ettevõtet, analüüsitakse Ferroline Grupp OÜ-lt saadud andmeid ning hinnatakse nende põhjal ajapõhise teemaksu kehtestamise mõju transpordiettevõttele. Peatüki teises pooles uuritakse sama ettevõtte poolt tehtavaid kulutusi naaberriigis Lätis. Arvestades Läti riigis kehtivat maksustamist, teostatakse vajalikud arvutused ning võrreldakse saadud tulemusi Eestis kehtivate ja kehtima hakkavate maksudega.

### **2.1 Ferroline Grupp OÜ tutvustus**

Ferroline Grupp OÜ on 2000. aastal asutatud Eesti kapitalil põhinev ekspedeerimis- ja logistikaettevõtte. Ettevõtte eesmärgiks on pakkuda usaldusväärset ja kvaliteetset transporditeenust, mis on ühendatud personaalse ja professionaalse klienditeenindusega. Ettevõtte pakub rahvusvahelist maanteetransporti, riigisisest maanteetransporti, lennutransporti, konteinertransporti ja teisi tugiteenuseid nagu näiteks tollimisteenust, kaubakindlustust ning laoteenuseid. Ettevõtte eesmärgiks on pakkuda oma klientidele kvaliteetset ja kiiret transporditeenust nii täis- kui ka osakoormatele ja tükikaupadele kõigis Skandinaaviamaades, Baltikumis ning teistes Euroopa riikides (Austria, Itaalia, Saksamaa, Poola, Tšehhi, Ungari, Slovakkia). Vedu Skandinaaviamaades ning Baltikumis kestab keskmiselt 1-4 päeva ja väljumised toimuvad igal tööpäeval. Veod teistesse Euroopa riikidesse kestavad keskmiselt 3-5 päeva ning väljumised on korda nädalas, üldjuhul reedeti. Ettevõtte koosneb 8 osakonnast, kokku on üle 40 töötajat. Osakonnad jagunevad vastavalt veosuundadele. Näiteks üks osakond



vastutab vedude eest, mis suunduvad Skandinaaviamaadesse. (Ferroline kodulehekülj) Intervjuu viidi läbi osakonna juhatajaga, kes vastutab Läti ja Leetu toimuvate vedude eest ning ühtlasi korraldab vedusid ka sellistesse Euroopa riikidesse nagu Poola, Ungari, Tšehhi ja Slovakkia. Ferroline omab umbes 100 haagist, mis on igapäevaselt töös. Läti ja Leedu osakonda kuulub umbes 10 haagist. Haagiste jagunemine osakonnale toimub vastavalt kaubakogusele. Kõige rohkem autosid on Skandinaavia suuna peal. Ferroline omab haagiseid ning nõ “ninad” kuuluvad alltöövõtjale. Alltöövõtjaid on erinevaid, osad neist töötavad hooajaliselt, teised töötavad püsivalt. Seoses ärisaladusega, pole võimalik alltöövõtjaid teada saada. Kasutusel olevad veoautod kuuluvad peamiselt IV või V EUROheitgaasiklassi, need on õhkvedrustusega. Ferroline haagised on 3 teljega uued Krone haagised, kõige vanem neist on kõigest 4 aastat vana. Veoauto ning haagise maksimaalne täismass on 40 tonni. Veoauto ning haagis moodustavad koos autorongi.

Käesolevas töös kasutatakse näidisenä ettevõttes kasutusel olevaid autoronge ning nende andmetele tuginedes arvutatakse teekasutustasusid ning raskeveokimakse. Antud töös kasutatakse näidisenä (Tabel 13) autorongi, mis koosneb 2-teljelisest veoautost ning 3-teljelisest haagisest.

Tabel 13. Ettevõttes kasutuselolev autorong

Autorongi telgede arv:	2 + 3 telge
Maksimaalne täismass	40 tonni
EUROheitgaasiklass	EURO V
Vedrustuse tüüp	Õhkvedrustus

Allikas: Autori koostatud (Intervjuult saadud andmete põhjal)



Joonis 3. Ferroline'i 2-teljelisest veoautost ning 3-teljelisest haagisest koosnev autorong  
Allikas: (Ferroline Grupp OÜ kodulehekülg)

Jooniselt 3 on näha Ferroline'i 2-teljelisest veoautost ning 3-teljelisest haagisest koosnevat autorong, mida kasutatakse antud töös näidisenä.

## 2.2 Maksuanalüüs Eestis

Intervjuuga koguti andmeid selle kohta, millised on ettevõtte arvates Eesti teede olukord, kuidas suhtutakse teekasutustasude rakendamisesse Eestis, millest sõltub pakutavate teenuste hind jne. Intervjuust selgus, et Ferroline'il on üle 100 haagise, millest enamik on igapäevaselt töös. Nagu eespool juba mainitud on haagised jagatud erinevate osakondade vahel. 10 haagist kuulub Läti ja Leedu osakonda. Töö autor keskendub antud osakonnas kasutatavatele haagistele. Näidiseks on võetud 2-teljelisest veoautost ning 3-teljelisest haagisest koosnev autorong (vt Joonis 3 ja Tabel 13). Veoauto on 2-teljeline, kuulub EURO V EUROheitgaasiklassi ja mille maksimaalne täismass on 40 tonni ning veoteljel on õhkvedrustus. Haagised on uued Krone 3-teljelised ning vanim neist on kõigest 4 aastat vana. Veoauto ning haagis koos moodustavad 2+3 teljelise autorongi, millega pakutakse usaldusväärset, kvaliteetset ja kiiret transporditeenust.

Intervjuus küsiti intervjuueeritavalt arvamust Eesti teede olukorra kohta. Intervjuueeritava arvates on Eesti teede olukord üsna normaalne, kuid kindlasti annaks nende olukorda paremaks muuta. Maanteed, mida mööda ka ettevõtte autorongid sõidavad, on kindlasti paremas seisus, kui kohaliku omavalitsuse teed. Kuna liiklustihedus nendel teedel on suurem, siis suunatakse nende hooldamise ja arendamise ka kindlasti rohkem ressursse. Tallinn-Tartu, Tallinn-Ikla,

Tallinn-Narva võiksid olla 4-realist kiirteed, mis võimaldaks lühendada veoagea ning pakkuda klientidele veelgi kiiremat transporditeenust.

01.01.2018 plaanitav teekasutusmaks on Eesti transpordi ettevõtetele järjekordseks koormaks. Ajapõhise teekasutuse kehtestamise tulemusena tõusevad transpordiettevõtete veohinnad ning seeläbi ka pakutava teenuse hind.

Ettevõtte poolt pakutava transporditeenuse hind sõltub mitmetest erinevatest teguritest. Hind sõltub turuolukorrast, kütuste hindadest ning erinevatest nõuetest. Näiteks suvel on raskem vedajaid leida, kuna teetööde eest pakutakse rohkem raha. Lisaks võib suvel olla erinevate teetööde tõttu veole kuluv aeg tunduvalt pikem, sellega kaasnevad suuremad kulutused, näiteks kütusele jne. Teenuse hind oleneb väga palju ka veosuunast, kui näiteks sõita Poola poole, siis transpordi hind on soodsam, mis on tingitud sellest, et sealne kütus on soodsam. Võrreldes eespool toodud tabeli andmeid (vt Tabel 5), siis võib sealt välja lugeda, et kütuseaktsiis on Lätis madalam, seega kütusehind Lätis on madalam kui näiteks Eestis. Kui sõita aga Skandinaaviamaade suunas, siis teenuse hind muutub kallimaks, kuna sealsed hinnad on kõrgemad ning seal on ka rohkem nõudeid, mida vedaja peab täitma. Teenuse hinda mõjutavad ka erinevad maksud ning teekasutustasud. Eestis tegutsevatele ettevõtetele, kelle veoautod on registreeritud Eesti liiklusregistris, on kehtestatud raskeveokitele kohustuslik raskeveokimaks, lisaks tuleb rahvusvahelisi teid läbides tasuda ettevõttel ka erinevaid teekasutustasusid. Hetkel raskeveokitele Eestis teekasutustasud ei rakendu, kuid tehakse juba plaane selleks, et teekasutustasud rakendada ka Eestis, mis on mõeldud nii välismaistele kui ka Eesti ettevõtetele, kelle raskeveokid läbivad kohalikke teid. Ettevõttel on hetkel raske öelda, kui palju teekasutustasude rakendamine Eestis pakutava teenuse hinda mõjutama hakkab, kuna pole tehtud põhjalikku analüüsi, kui palju ettevõtte kulutused tõusta võivad.

Hetkel läbivad Ferroline autorongid Eesti teid igapäevaselt, seega on neil kohustus maksta Eesti riigile raskeveokimaksu, mis omakorda mõjutab pakutava teenuse hinda. Infot, mis puudutab ettevõtte raskeveokimaksuga seonduvat kulu, saab firma raamatupidajalt, paraku raamatupidaja seda infot ei jaga. Tuginedes Eestis kehtivatele raskeveokimaksu määradele ning näidisenäidise kasutatavale autorongile (vt Joonis 3, Tabel 13), on see siiski ligikaudselt võimalik välja arvutada.

Lähtudes 40 tonnise näidise autorongist, mis koosneb 2-teljelisest vedukist ning 3-teljelisest haagisest, tuleb vaadata raskeveokimaksu määrade tabelist tabeliosa, mis on kehtestatud autorongidele. Tabelist 2 tuleb vaadata rida, kus raskeveoki kategooria telgede arvu

järgi on 2+3, veergu, mis tähistab õhkvedrustust ning autorongi massi. 2-teljelise veoauto ning 3-teljelise haagise aastane maksumäär on seega 515,20 eurot, kulu 10-autolise osakonna korral on  $515,20 \times 10 = 5152$  eurot ning ettevõtte kõikide autode (100) korral on kulu juba  $515,20 \times 100 = 51520$  eurot aastas. Kuna raskeveokimaksu tuleb tasuda ettevõttel kord kvartalis, siis tuleb maksta ühes kvartalis ühe veoki eest firmal  $515,2/4 = 128,8$  eurot, ühe osakonna kulu, kuhu kuulub 10 autot on 1288 eurot ning kulu kõikide autode pealt oleks firmal 12880 eurot kvartalis. Järgnevalt on töö autor koostanud tabeli paremaks ülevaateks (vt Tabel 14). Tabelis on ära toodud raskeveokimaksu kulu vastavalt kuu, kvartali ning aasta kohta, vastavalt autorongide arvule.

Tabel 14. Ettevõtte kulu raskeveokimaksule

Autorongide arv	Raskeveokimaksu kulu kuus (eurodes)	Raskeveokimaksu kulu kvartalis (eurodes)	Raskeveokimaksu kulu aastas (eurodes)
1	42,93	128,80	515,20
10	429,33	1288,00	5152,00
15	4293,33	12880,00	51520,00

Järgnevalt leiab töö autor, kui palju suureneksid ligikaudu ettevõtte kulutused teekasutustasudele, kui Eestis hakatakse rakendama ajapõhist teekasutustasu raskeveokitele. Kehtima hakkav teekasutustasu on ajapõhine, mis tähendab, et seda on võimalik maksta ühe päeva, nädala, kuu kui ka terve aasta eest. Lähtudes eelpool toodud tabeli (vt Tabel 3) andmetest, on võimalik välja arvutada ligikaudselt ettevõttele lisanduvad kulud. Lähtudes näidisauto tehnilistest näitajatest ning tabelist 3, oleks ühe veoki päevane tasu 12 eurot, nädalane 55 eurot, kuine 110 eurot ning aastane teekasutustasu oleks 1100 eurot. Ühe osakonna puhul oleks kulu suurus  $1100 \times 10 = 11\ 000$  eurot aastas ning 100 auto korral oleks 110 000 eurot, mis on üsna märkimisväärne summa. Töös mugavamaks arusaamiseks on töö autor koostanud alljärgneva tabeli (vt Tabel 15).

Tabel 15. Ettevõtte Ferroline Grupp OÜ kulu teekasutusmaksule Eestis

Autorongide arv	Teekasutus-tasu päevas (eurodes)	Teekasutus-tasu nädalas (eurodes)	Teekasutus-tasu kuus (eurodes)	Teekasutus-tasu aastas (eurodes)
1	12	55	110	1100
10	120	550	1100	11000
100	1200	5500	11000	110000

Järgnevas tabelis 16 on toodud ettevõtte kulud aastas Eesti teekasutustasule, kui ettevõtte tasuks teede eest päevamaksu, kuumaksu ning aastamaksu.

Tabel 16. Ettevõtte kulud teekasutustasudele Eestis

Autorongide arv	Teekasutus-tasu päevas (eurodes)	Kogukulu aastas (eurodes)	Teekasutus-tasu kuus (eurodes)	Kogukulu aastas (eurodes)	Teekasutus-tasu aastas (eurodes)
1	12	3120	110	1320	1100
10	120	31200	1100	13200	11000
100	1200	312000	11000	132000	110000

Kuna Ferroline autorongid läbivad Eesti teid igapäevaselt, siis oleks antud ettevõttel mõttekam tasuda terve aasta eest, kuna päevased, nädalased ja kuised tasud muutuksid ettevõtte jaoks tunduvalt kulukamaks ning iga ettevõtte jaoks on oluline siiski minimeerida oma kulusid - hoida neid võimalikult madalad. Kogukulu arvutamisel aastas, kui on lähtutud sellest, et teekasutustasu makstakse päeva eest, on arvutamisel arvesse võetud, et tööpäevi aastas on 260 päeva. Kui ettevõtte hakkaks tasuma teekasutustasu aastase määra järgi, siis suureneksid ettevõtte kulutused ühe auto pealt 1100 euro võrra, 10 auto pealt 11 000 euro võrra ning 100 auto pealt juba 110 000 euro võrra. Kui ettevõtte tasuks päevast teemaksu, siis oleks ettevõtte aastane kulu ligikaudu 183% suurem. Kulude kokku hoidmiseks on ettevõttel kasulikum tasuda aastast teekasutustasu. Teekasutustasude rakendamisel ei muutu kehtetuks ka raskeveokimaksu maksmise kohustus, seega suureneb ettevõtte maksukoormus.

## 2.3 Maksuanalüüs Lätis

Käesolev peatükk käsitleb Ferroline Grupp OÜ kulutusi lähtudes Läti riigis kehtestatud maksudest ning nende arvestuse alustest. Olles Euroopa Liidu liikmesriik, on Lätis kohustuslik rakendada raskeveokimaksu, Lätis kogutakse kõikide sõiduautode pealt aastamaksu mitte ainult raskeveokite pealt. Maksu arvutamisel lähtutakse mootori mahust, sõiduki massist, mootori võimsusest. Raskeveokimaksu arvutamisel lähtutakse Lätis Eestile sarnastes tingimustes –täis- või registrimassist, telgede arvust ning autorongi vedrustusest. Ainukeseks erandiks on see, et Lätis vaadatakse eraldi ka veduki massi. Lätis rakendatakse ajapõhist teekasutustasu, mis tähendab, et tasu küsitakse teedel viibitud aja eest, mitte läbitud vahemaa pealt. Sarnaselt Eestile on Lätis teekasutustasu võimalik maksta päeva, nädala, kuu ja aasta eest. Tuginedes eelpool mainitud näidis autorongi andmetele ning tabelile 11, oleks Lätis liiklusregistris registreeritud Ferroline Grupp OÜ 2-teljelise veoauto ning 3-teljelise haagise aastane raskeveokimaksu kulu umbes 342 eurot, 10 auto korral oleks see 3420 eurot ning 100 auto korral 34 200 eurot. Raskeveokimaksu kulu kvartalis ühe veoki eest oleks  $342/4 = 85,5$  eurot ning ühe kuu eest oleks 28,5 eurot. Kui eelnevaid andmeid võrrelda raskeveokimaksu kuluga Eestis, siis võib selle põhjal järeldada, et raskeveokimaks on Lätis tunduvalt madalam kui Eestis, ligi 50%. Lätis raskeveokimaksu kord kvartalis ei maksta nagu seda Eestis tehakse, vaid maksu makstakse jooksva kalendriaasta eest ehk makstakse korraga ühe aasta eest.

Intervjuu käigus selgus, et Läti suunas väljub iga päev mitu autot ning samamoodi ka sealt siia. Lätis tasub ettevõtte päevast teemaksu, mis on üldjuhul 11 eurot, hind sõltub sellest kust on ostetud. Oletades, et auto sõidab 260 tööpäeva aastast, siis tasub ettevõtte ühe auto pealt aastas ligi 2860 eurot. Kui kõik Läti/Leedu osakonna autod väljuksid Läti suunas, siis 10 auto korral on see juba kümme korda suurem ehk 28 600 eurot. Ettevõttel siiski oleks kasulikum tasuda ka Lätis aasta tasu, sest tuginedes tabeli 12 andmetele, oleks aastane maks ühele näidisrongile 711 eurot ning 10 auto korral oleks 7110 eurot. Ettevõtte hoiaks aastas ühe auto pealt kokku 2149€, mis oleks näiteks võimalik suunata või investeerida kuhugi mujale. Läti ja Eesti teekasutustasu kulude võrdlemiseks on autor koostanud järgneva tabeli.

Tabel 17. Kulu teekasutustasudele Eestis ja Lätis

Autode arv	Eesti		Läti	
	Päevane kulu teetasule	Aastane kulu teetasule	Päevane kulu teetasule	Aastane kulu teetasule
1	12	1100	11	711
10	120	11000	110	7110

Võrreldes Eesti maksumääradega, mille korral oleks teekasutustasu ühe auto kohta 1100 eurot ning Lätis oleks see 711, seega võib väita, et Lätis on maksumäärad tunduvalt madalamad, ligikaudu 54%. Madalamad maksumäärad võimaldavad sealsetel ettevõtetel aga pakkuda soodsama hinnaga transporditeenust Eestis peaks olema sätestatud sama kõrged teekasutustasud kui Lätis, kuna kõrgemate tasumäärade rakendamisel pannakse Eesti transpordiettevõtteid naaberriigi ettevõtetest ebasoodsamasse olukorda.

## KOKKUVÕTE

Viimastel aastatel on teede kasutamise maksustamist üha rohkem arutatud ning Euroopa tasandil on tekkinud märkimisväärne huvi maksustada raskeveokeid täielikult nende tekitatud väliskulude – liiklusummikute, õnnetuste, müra, õhusaaste – eest. Enamus Euroopa riike on hakanud juba maksustama teede kasutamist ühel või teisel määral. Eesti on aga üks vähestest riikidest, kes teede kasutamist ei maksusta.

Bakalaureusetöös käsitleti teede maksustamist Eestis. Hetkel on Eesti üks vähestest Euroopa Liidu liikmesriikidest, kus transporti maksustatakse ainult kütuseaktsiisi ja raskeveokimaksu ulatuses. 01.01.2018 plaanitakse kehtestada ajapõhist teekasutustasu raskeveokitele, kes läbivad Eesti teid. Ajapõhine teekasutustasu tähendab seda, et tasu on võimalik maksta ühe päeva, nädala, kuu kui ka terve aasta eest. Lisaks käsitleti antud töös Lätis kehtestatud teede maksustamisviise, et saadud tulemusi omavahel võrrelda.

Käesoleva lõputöö eesmärgiks oli hinnata ajapõhise teemaksu mõju Eesti transpordiettevõtetele ning seda ettevõtte Ferroline Grupp OÜ näitel. Ferroline Grupp OÜ on Eesti kapitalil põhinev transpordiettevõtte, mille põhitegevuseks on rahvusvahelise transporditeenuse pakkumine.

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks püstitas töö autor erinevad uurimisülesanded. Esimeseks tööülesandeks oli anda ülevaade teede olukorrast ning teede maksustamisest Eestis. Selgus, et teede olukord Eestis sõltub millise teega on tegemist – põhimaanteed on paremas seis kui kohaliku omavalitsuse teed, kuna neisse suunatakse rohkem ressursse, teede kasutamist hetkel Eestis veel ei maksustata, tulu saadakse peamiselt kütuseaktsiisist ning raskeveokimaksust. Teiseks ülesandeks oli anda ülevaade teede maksustamisest Lätis, mille käigus selgus, et lisaks kütuseaktsiisile ja raskeveokimaksule, maksustatakse ka teisi sõidukeid ning rakendatakse ajapõhist teekasutustasu. Kolmandaks uurimisülesandeks oli hinnata raskeveoki teemaksu mõju transpordiettevõttele Ferroline Grupp OÜ näitel. Intervjuu käigus selgus, et ajapõhise teemaksu rakendamine Eestis on Eesti transpordiettevõttele järjekordseks koormaks, mis suurendab ettevõtte maksukoormust ning mis omakorda mõjutab pakutava teenuse hinda ning mille tulemusel tulevikus transporditeenuste hinnad tõusevad. Neljandaks ülesandeks oli võrrelda saadud tulemusi naaberriigi Lätiga. Töö käigus selgus, et maksukoormus naaberriigis Lätis on tunduvalt madalam, mis tähendab soodsamaid tingimusi läti transpordiettevõtetele. Eestis peaks olema sätestatud sama kõrged teekasutustasud kui Lätis,



kuna kõrgemata tasumäärade rakendamisel pannakse Eesti transpordiettevõtted naaberriigi ettevõtetest ebasoodsamasse olukorda.

# SUMMARY

## THE IMPACT OF TIME-BASED ROAD TAX ON ESTONIAN TRANSPORT COMPANIES ON THE EXAMPLE OF FERROLINE GRUPP OÜ.

Helena Nurkse

There is considerable interest at the European level in charging road freight vehicles in full for their external costs – for example congestion, environmental damage, road wear and accidents. Most European countries tax their roads one way or another. At the moment Estonia is one of the few countries which do not tax the usage of roads, only tax on heavy goods vehicles and fuel excise are implemented, which both are mandatory for every country in the European Union. However, Estonia is making first steps towards changing that, they are considering imposing time-based road tax on heavy goods vehicle. Based on these developments, the author has chosen “The impact of time-based road tax on Estonian transport companies on the example of Ferroline Grupp OÜ” as the title of her bachelor thesis.

The aim of this thesis is to assess the effect of time-based road tax on Estonian transport enterprises. Ferroline Grupp OÜ is an Estonian capital based transportation company, who offers international transport service.

To achieve the aim of this thesis, the author set up the following research tasks:

1. To give an overview of the situation of roads and road taxation in Estonia
2. To provide an overview of road taxation in Latvia
3. Assess the effect of time-based road tax on Estonian transport companies on the example of Ferroline Grupp OÜ
4. Compare road tax between Estonia and Latvia

In the thesis, the author came to conclusion that implementation of time-based road tax is another burden on Estonian transport companies which will increase company's tax burden, which in turn will probably affect the price of transportation service in the future. Also, the tax rates in neighbor country Latvia are so much lower and puts Estonian transport companies at a disadvantage.

## VIIDATUD ALLIKAD

- Ernst & Young Baltic AS. (2015). Transpordimaksude rakendamise võimalused Eestis. Uuringuaruanne, Tallinn.  
[https://riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/uuringud/ey\\_transpordimaksud\\_lopparuanne\\_2015\\_final.pdf](https://riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/uuringud/ey_transpordimaksud_lopparuanne_2015_final.pdf) (07.04.2017)
- Euroopa Komisjon. (2017) Komisjoni talituste töödokument. 2017. aasta aruanne Eesti kohta.  
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:52017SC0072>  
(12.04.2017)
- Euroopa Liidu Infokeskus. Seadusandlus  
<http://elik.nlib.ee/seadusandlus/> (15.04.2017)
- European Commission – Press Release. (2017) Teemaksud: raskeveokite eest tuleb hakata tasuma õhu- ja mürasaastekulusid  
[http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-11-681\\_et.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-681_et.htm) (15.04.2017)
- European Transport Safety Council. ETSC position on Longer and Heavier Goods Vehicles on the roads of the European Union, 2011.  
[http://archive.etsc.eu/documents/ETSC\\_Position\\_on\\_Longer\\_and\\_Heavier\\_Vehicles.pdf](http://archive.etsc.eu/documents/ETSC_Position_on_Longer_and_Heavier_Vehicles.pdf) (10.04.2017)
- Ferroline Grupp OÜ.  
<http://www.ferroline.ee> (14.05.2017)
- Johnson, P., Leicester, A., Stoye, G. (2012) Fuel for Thought. The what, why and how of motoring taxation. Institute for Fiscal Studies.  
[http://www.racfoundation.org/assets/rac\\_foundation/content/downloadables/fuel\\_for\\_thought-johnson\\_et\\_al-150512.pdf](http://www.racfoundation.org/assets/rac_foundation/content/downloadables/fuel_for_thought-johnson_et_al-150512.pdf) (16.04.2017)
- Kohalike maksude seadus. Vastu võetud Riigikogus 21.09.1994 - RT I 1994, 68, 1169.  
<https://www.riigiteataja.ee/akt/107062013005?leiaKehtiv>
- Liiklusseaduse, autoveoseaduse ja maksukorralduse seaduse muutmise seadus. (2017)
- Läti ametlik teekasutustasu maksmise portaal. The Law on Road User Charge  
[https://www.lv vignette.eu/documents/autocelu\\_nodeva\\_EN\\_final.pdf](https://www.lv vignette.eu/documents/autocelu_nodeva_EN_final.pdf) (06.05.2017)
- Läti rahandusministeerium. (2017) Vehicle Operating Tax.  
[http://www.fm.gov.lv/en/s/taxes/vehicle\\_operating\\_tax/](http://www.fm.gov.lv/en/s/taxes/vehicle_operating_tax/) (06.05.2017)
- Läti sõiduautode maksustamise seadus. (2011). Law On the Vehicle Operation Tax and Company Car Tax  
[http://www.vvc.gov.lv/export/sites/default/docs/LRTA/Citi/Law\\_On\\_the\\_Vehicle\\_Operation\\_Tax\\_and\\_Company\\_Car\\_Tax.doc](http://www.vvc.gov.lv/export/sites/default/docs/LRTA/Citi/Law_On_the_Vehicle_Operation_Tax_and_Company_Car_Tax.doc) (06.05.2017)

- Maanteeamet. Eesti teedevõrk  
<https://www.mnt.ee/et/tee/eesti-teedevork> (07.04.2017)
- Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Riigimaanteede teehoiukava aastateks 2014-2020. (2013)  
[https://www.mkm.ee/sites/default/files/riigimaanteede\\_teehoiukava\\_aastateks\\_2014-2020\\_muutmine.pdf](https://www.mkm.ee/sites/default/files/riigimaanteede_teehoiukava_aastateks_2014-2020_muutmine.pdf) (10.04.2017)
- Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Seletuskiri "Transpordi arengukava 2014-2020" juurde. (2014)  
<https://goo.gl/Voly6c> (10.04.2017)
- Maksud ja maksusüsteem. Maksud.  
[https://www.eesti.ee/est/raha\\_ja\\_omand/maksud\\_2/maksususteem](https://www.eesti.ee/est/raha_ja_omand/maksud_2/maksususteem) (14.04.2017)
- Maksu- ja tolliamet. (2016) Raskeveokimaksust.  
<https://www.emta.ee/et/eraklient/maa-soiduk-mets-hasartmang/raskeveokimaksust>  
(17.04.2017)
- Metropolitan Transport Research Unit. Heavy Goods Vehicles – do they pay for the damage the cause? (2014)  
<http://www.bettertransport.org.uk/sites/default/files/research-files/hgv-track-cost-report-2014-june.pdf> (10.04.2017)
- Mängel, T. (2015) Mootorsõidukitele kehtestatud maksudest Euroopa Liidu liikmesriikides (registreerimistasud, kilovati põhiselt, aktsiis jm.)
- Pilden, Kristine. Ferroline Grupp OÜ Tšehhi/Ungari/Slovakkia/Poola ning Läti/Leedu osakondade suunajuht. Autori intervjuu. Elektronposti kiri. (10.05.2017)
- Rahandusministeerium. (2017). Kütuse- ja elektriaktsiis.  
<http://www.fin.ee/2021/> (15.04.2017)
- Rahandusministeerium. Raskeveokimaks  
<http://www.fin.ee/278/> (12.04.2017)
- Raskeveokimaksu seadus. Vastuvõetud Riigikogus 18.10.2000- RT I 2000, 81, 515
- Ruuda, L. (2017). Veoauto pealt aastamaks kuni 1300 eurot. (Toim). Postimees, 31.03.2017, lk 12
- Sadilov, M., Õun, K. (2013). Maksustamine ja aktsiisid Eestis. Eesti Statistika Kvartalikirj 2/13.  
<https://www.stat.ee/dokumendid/70127> (12.04.2017)

Santos, G. (2016) Road fuel taxes in Europe: Do they internalize road transport externalities? Transport Policy, Vol 53, pp 120-121  
<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X16306345> (15.04.2017)

Seletuskiri liiklusseaduse, autoveoseaduse ja maksukorralduse seaduse muutmise seaduse eelnõu juurde. (2017)

Äripäev. (2013) Kallas soovib Eesti teed maksustada.  
<http://www.aripaev.ee/uudised/2013/03/17/kallas-soovib-eesti-teed-maksustada>  
(12.04.2017)

Äripäev. (2015) Valitsus uuris automaksu võimalusi.  
<http://www.aripaev.ee/uudised/2015/10/13/valitsus-haub-uee-maksu-plaani>  
(15.04.2017)

Äripäev. (2017) Mis saab raskeveokimaksust, kui kehtestub teekasutustasu seadus?  
<http://www.logistikauudised.ee/uudised/2017/04/07/mis-saab-raskeveokimaksust-kui-kehtestub-teekasutustasu-seadus> (12.04.2017)

# LISAD

## Lisa 1. Intervjuu küsimused ja vastused

1. Küsimus: Kuidas tutvustaksite ettevõtet lühidalt – kui suur on töötajate arv, osakonnad ning nende jagunemine?

Vastus: Ettevõtte on üle 10 aasta tegutsenud logistika maastikul ning see on Eesti kapitalil üles ehitatud. Hetkeseisuga on ettevõttes 8 osakonda, üle 40 töötaja. Meie koduleheküljel <http://www.ferroline.ee> on kogu info selle kohta, kuidas osakonnad täpsemalt jagunevad. Ise olen Tšehhi/Ungari/Slovakkia/Poola ning Läti/Leedu osakonnas.

2. Küsimus: Kuidas hindate Eesti teede olukorda?

Vastus: Enamvähem. Kindlasti oleks Eestis teid võimalik paremaks muuta. Suuremad maanteed on üsna heas seisus, pigem ei ole rahul linnades olevate teedega. Tallinn-Tartu, Tallinn-Ikla ning Tallinn-Narva maanteed võiksid olla 4 realised.

3. Küsimus: Kuidas suhtute olukorda, et välismaa autod Eestis ei pea teede kasutamise eest sentigi maksma, aga Eesti firmad peavad teistes riikides maksma?

Vastus: Arvan, et teemaks peaks olema rakendatud pigem just teistest riikidest tulevatele raskeveokile, kuna see annaks eelis kohalikel ettevõtetel pakkuda soodsamat transpordi teenust.

4. Küsimus: Mida arvate teekasutustasude rakendamisest Eestis? Kui vajalik see on Teie arvates? Kas Teie firma peab 1.01 2018 plaanitavat teekasutusmaksu järjekordseks koormaks?

Vastus: Muidugi see on järjekordne koorem, mille tulemusena kindlasti tõusevad veo hinnad.

5. Küsimus: Kui palju ja kui tihti läbivad Teie autod Eestis avalikke teid?

Vastus: Minu osakonda kuulub igapäevaselt umbes 10 autot. Ferroline kokku omab umbes 100 haagist, mis on igapäevaselt töös. Haagiste arv jaotub vastavalt kaubakogustele, kõige rohkem on haagiseid Skandinaavia suuna peal.

6. Küsimus: Kui palju Teie Firma maksab käesoleval ajal raskeveomaksu riigile aastas?

Vastus: Seda infot teab vaid raamatupidaja ning seda infot ta arvatavasti ei avalda.

7. Küsimus:: Kuidas mõjub teekasutustasude rakendamine Eestis Teie ettevõttele? Kui palju hinnanguliselt Teie kulud suurenevad?

Vastus: Hetkel on seda raske öelda, kui palju see mõjutama hakkab, kuna põhjalikku analüüsi ei ole tehtud, et hinnata kui palju tõusevad ettevõtte kulutused selletõttu.

8. Küsimus: Mitme autoga teenuseid pakute? Mis on nende autode tehnilised andmed (EUROheitgaasiklass, telgede arv, registri/täismass, vedrustusetüüp)

Vastus: Meie ninasid ei oma, omame ainult haagiseid. Meil on uued 3 teljega Krone haagised, kõige vanem neist on 4 aastat vana. Vedukid kuuluvad alltöövõtjatele, mis on 2 teljega ning peamiselt EURO IV ja V kategooriasse kuuluvad ning õhkvedrustusega. Veduk ja haagise täismass on umbes 40 000 kg. Ärisaladuse tõttu alltöövõtjaid avaldada ei saa. Alltöövõtjaid on erinevaid, osad töötavad hooajaliselt, teised püsivalt.

9. Küsimus: Millest sõltub Teie poolt pakutava teenuse hind? Kuidas mõjutab teekasutustasu rakendamine pakutava teenuse hinda?

Vastus: Hind sõltub turuolukorrast, kütuse hinnast, erinevatest nõuetest (suvel on raskem vedajaid leida, kuna teetööde peal pakutakse rohkem raha jne.) Oleneb ka suunast, kui minna Poola poole siis transpordi hind soodsam, kuna seal kütus odavam, kui minna Skandinaavia poole siis hinnad kõrgemad (nõudeid mida vedaja peab täitma on rohkem ja kütus kallim).

10. Küsimus: Lisaks Eestile pakute teenuseid ka teistes riikides. Kui suured on teekasutustasud Lätis? Kui tihti veate veoseid Lätti?

Vastus: Lätis maksame päevast teemaksu, mis on üldjuhul 11€, oleneb kust ostetud. Iga päev väljub mitu autot ja samamoodi sealt siia. Näiteks CZ ringi auto teemaksu kulu ligi 300 eurot.