

Sisekaitseakadeemia

Finantskolledž

Anneli Freienthal

TEEDE MAKSUSTAMISE VÕIMALIK MÕJU EESTIS

Lõputöö

Juhendaja:

Indrek Saar, PhD

Tallinn 2014

# ANNOTATSIOON

## SISEKAITSEAKADEEMIA

Kolledž: Finantskolledž	Kuu ja aasta: mai 2014
Töö pealkiri eesti keeles: „TEEDE MAKSUSTAMISE VÕIMALIK MÕJU EESTIS“ Töö pealkiri võõrkeeles: „ROADS TAXATION POSSIBLITY IN ESTONIA”	
Töö autor: ANNELI FREIENTHAL	Olen nõus lõputöö kättesaadavaks tegemisega elektroonilises keskkonnas. Allkiri:
<p>Lühikokkuvõte: Lõputöö maht on 39 lehekülge. Lõputöö on kirjutatud eesti keeles ning koostamisel on kasutatud 35 allikat, millele töös on viidatud. Töö on aktuaalne, sest riik vajab tulusid teede infrastruktuuri parandamiseks, kuid kas seda teha veel ühe maksu kehtestamisega. Samas, kui sõidukitele on olemas kütuseaktsiisi näol maks ning raskeveokitele lisaks raskeveokimaks.</p> <p>Lõputöö probleemiks on asjaolu, et seni pole teadustöö raames analüüsitud, mis mõju avaldab teede maksu kehtestamine Eestile.</p> <p>Töö eesmärk on analüüsida teede maksu mõju Eestile ning võrrelda seda teiste riikidega.</p> <p>Töö eesmärgi saavutamiseks on püstitatud järgmised uurimisülesanded:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Anda ülevaade teede maksu mõistest ja olemusest.</li><li>2. Anda ülevaade teede maksustamisest praktikas.</li><li>3. Analüüsida teedevõrgustikku Eestis ja lähiriikides.</li><li>4. Analüüsida teede maksustamisega seotud kuludest.</li></ol> <p>Uurimismeetodina kasutatakse andmekogumismeetodit. Analüüsitulemustest selgus, et teede maks Eestis ei ole mõistlik, kuna see ei anna lisaväärtust. Eestis on hea tugimaanteede võrgustik, suunduks põhiliiklus väiksematele teedele, mille tulemusena kõrvalteed vajaksid praegusest rohkem remonti. Seega teehoolduskulud riigile suureneksid ning liiklusohut suureneks märgatavalt. Lisaks Eesti transpordiettevõtete sõidukid sõidavad rohkem Eesti teedel kui välisriikides. Lisaks sellele välissõidukeid sõidab Eestis vähe, umbes 450 ööpäevas. Seega lasuks maksukoormus põhiliselt Eesti transpordiettevõtetel. Sellest tuleneval kaupade- ja teenuste hinnad tõuseksid.</p>	
Võtmesõnad: Teede maks, maksustamine	
Võõrkeelsed võtmesõnad: <i>Road tax, tolls, taxation</i>	
Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu	
Kaitsmisele lubatud	
Kolledži direktor:	Allkiri:
Vastab lõputöö nõuetele	
Juhendaja:	Allkiri:

# SISUKORD

SISSEJUHATUS .....	3
1. TEEDE MAKSU MÕISTE JA TEEDE MAKSUSTAMINE PRAKTIKAS.....	5
1.1 Teede maks mõiste ja olemus .....	5
1.2 Teede maksustamine praktikas .....	11
2. TEEDE JA SÕIDUKITE VÕRGUSTIK NING TEEDE MAKSU KEHTESTAMISEGA SEOTUD MÕJU EESTIS .....	18
2.1 Teede ja sõidukite võrgustik lähiriikides .....	18
2.2. Teede maksustamise võimalikud kulud .....	23
KOKKUVÕTE.....	30
SUMMARY .....	32
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU .....	34
TABELITE JA JOONISTE LOETELU.....	38
LISA. LIIKLUSSAGEDUS PÕHI- JA TUGIMAANTEEDEL.....	39

## SISSEJUHATUS

Teede maks on sõidukitele mõeldud maks avalike teede kasutamise eest. Teede maks tähendab seda, maksu tuleb maksta vaid selle eest, kui teed kasutatakse. Teekasutustasude kehtestamine aitaks kaasa teehoolduse paranemisele. Eesti teedel liigub samuti ka palju teiste riikide sõidukeid, mis paratamatult teid lõhuvad. Juhul, kui teiste riikide sõidukid Eestist kütust ei osta, siis hetkeseisul nad teehooldusse ei panusta.

Teema on valitud, et analüüsida, kas teede maksude kehtestamine Eestis oleks mõistlik või mitte. Seega tuuakse töös välja teekasutustasude kehtestamisega seotud erisused Eesti liikluskeskkonnas ning võrreldakse teiste riikidega – Saksamaa ja Poolaga.

Teema on aktuaalne, kuna riik vajab tulusid teede infrastruktuuri parandamiseks, kuid kas seda teha veel ühe maksu kehtestamisega. Samas, kui sõidukitele on olemas kütuseaktsiisi näol maks ning raskeveokitele lisaks raskeveokimaks. Mõlemad peaksid otseselt minema teehooldusesse ja -ehitusse.

Lõputöö teema on uudne, kuna seda ei ole varem Sisekaitseakadeemias teadustöö raames uuritud ning sellel teemal on palju arutletud, kuid siiani ei ole ühtset dokumenti antud maksuga seotud poolt ja vastu argumentidega, et kas teede maksu kehtestamine Eestis oleks mõistlik või mitte.

Probleem seisneb selles, et Euroopa Liidu liikmesriikides kehtestatakse aina enam avalikele teedele makse, mille tulemusena tahetakse luua Euroopa Liidu liikmesriikidele ühtne süsteem teekasutustasude kohta. Aga, kas Eesti peaks selle süsteemiga liituma või mitte?

Töö eesmärgiks on analüüsida teede maksu kehtestamisega seotud mõju Eesti majandusele. Eesmärgi saavutamiseks püstitatakse järgmised uurimisülesanded:

1. Anda ülevaade teede maksu mõistest ja olemusest.
2. Anda ülevaade teede maksustamisest praktikas.

3. Analüüsida teedevõrgustikku Eestis ja lähiriikides.
4. Analüüsida teede maksustamisega seotud kuludest.

Lõputöö on empiirilise suunitlusega, analüüsitakse valitud teemat käsitlevaid teadusallikaid ja läbiviidud uuringuid, statistilisi andmeid ning olemasolevat teavet teede maksustamise kohta. Töös kasutatakse andmekogumismeetodit, mille puhul saab järeldusi teha teede maksu kehtestamise kohta.

Töö koosneb kahest peatükist ning nende alapeatükkidest. Esimeses peatükis antakse ülevaade teede maksustamise kehtestamisest. Esimeses alapeatükis käsitletakse teede maksu kehtestamise mõistest ja olemusest. Teises alapeatükis antakse ülevaade teede maksustamisest praktikas.

Teises peatükis analüüsitakse teedevõrgustikku nii Eestis kui lähiriikides. Esimeses alapeatükis analüüsitakse teedevõrgustikku Eestis, Lätis, Leedus, Soomes, Poolas ja Saksamaal. Teises alapeatükis analüüsitakse teede maksu kehtestamisega seotud võimalikke kulusid Eestis.

# 1. TEEDE MAKSU MÕISTE JA TEEDE MAKSUSTAMINE PRAKTIKAS

## 1.1 Teede maks mõiste ja olemus

Teede maks on sõidukitelt riigimaantee, mis on avalik kaup, kasutamise eest tasu võtmine. Antud tasu tuleks maksta sõidukitel avaliku tee kasutamise eest. Tee kasutamise maksustamist reguleerib iga riigi siseriiklik seadusandlus. Teede maksu kehtestamise eesmärgiks on kasutada saadud tulused avalike teede tee-ehituses ja –hoolduses.

Maantee kohta saab öelda, et see on avalik kaup või vähemalt poolavalik kaup. See tähendab seda, et maantee on riigi omand ja seda saavad kõik kasutada. Teede heakord aga nõuab kulutusi, seega saab rakendada kasutamise piiranguid. Antud juhul maksab see, kes teed kasutab.

Põhiline erinevus erakauba ja avaliku kauba vahel seisneb selles, et turukauba tarbija maksab selle kauba eest otsesed kulud (turuhinna), kuid avaliku sektori poolt toodetud kauba tarbija ei maksa kinni otseseid kulusid, vaid jagab maksukulud teiste maksumaksjatega. Puhta avaliku kauba üheks omaduseks on konkurentsitu tarbimine. Erakauba puhul ei ole võimalik ühelgi teisel isikul kaupa tarbida kui üks isik on kauba juba ära tarbinud, täiendav tarbija toob alati kaasa täiendavaid kulusid. Avaliku kauba konkurentsitus seisneb selles, et kui kauba tootmiseks on kulutused juba tehtud, siis täiendava tarbija lisamine ei too täiendavaid kulusid ehk piirkulu võrdub nulliga. Avaliku kauba teiseks omaduseks on kauba välistamatus. Kui avalik kaup on toodetud ja keegi seda kaupa juba tarbib, siis ei ole võimalik takistada kellelgi teisel selle kauba tarbimist. Kuna ei ole võimalik välistada kauba tarbimist nende isikute poolt, kes kauba eest ei maksa, siis ei ole võimalik kasutada ka hinnasüsteemi, sest tarbijal puudub soov kauba eest maksta. Puhaste avalike kaupade kasutamist pole võimalik normeerida, kuid on ka palju niisuguseid kaupu, millel avaliku kauba omadusi on erineval määral. Nende

kaupade puhul võib välistamine olla küll võimalik, kuid poleks soovitatav, kuna teenuse osutamine ei tooks täiendavaid tulusid või oleks välistamine liiga kulukas. (Kommer 2004:11-12)

Avalikel kaupadel on kaks omadust, mida pole ühelgi erakaubal (Kommer 2004:11-12):

1. Mittevälisatavus.
2. Konkurentsitus (ehk mitterivaalsus).

Seega maantee on poolavalik kaup, kuna kui ei soovita maksta tee kasutamise eest, siis on võimalik kasutada kõrval- ja tugimaanteid.

Transport on iga majanduse alus, sest see on tarneahela kõige olulisem osa. Ilma heade transpordivõrkudeta ei ole siseturu nõuetekohane toimimine võimalik. Investeeringud transpordiinfrastruktuuri edendavad majanduskasvu, loovad rikkust, ergutavad kaubandust ning aitavad parandada geograafilist juurdepääsetavust ja inimeste liikuvust. Need kujutavad endast tõhusat stiimulit töökohtade loomiseks. Et maailma muudes piirkondades käivitatakse hiigelsuuri, ambitsioonikaid infrastruktuuri investeerimise programme, on tähtis, et Euroopa säilitaks konkurentsivõime. (Euroopa...20.02.2014)

Et majandus areneks ja ühiskonna heaolu paraneks, on vaja head ning konkurentsivõimelist transpordivõrku. Teede ehitus ja teeholdus peab olema kõrgetasemeline. Kõrgtasemeline tähendab seda, et kui teedele kehtestada maks, siis ei tohiks olla teedel puudujääke, mis taksitaksid ühtlast liiklusvoolu. Talve perioodil võib aga Eestis sellega probleeme tekkida.

Transpordi suurenemisega kaasnevad negatiivsed mõjud. Nendeks on keskkonna saastatus ja müra tekitamine. Seda on eriti siis, kui ei sõideta ühtlase sõidukiirusega. Ebahühtlane sõidukiirus soodustab suuremat heitgaaside eraldumist õhku ning müra teket.

Eesmärk vähendada transpordi negatiivset mõju tuleks saavutada viisil, millega ei tõkestataks ebaproportsionaalselt liikumisvabadust, kuna see on kestva majanduskasvu, siseturu nõuetekohase toimimise ja territoriaalse ühtekuuluvuse huvides. (Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2011/76/EL, 27.09.2011)

Tavapäraselt eristatakse transpordi kuludest rääkides sisestatud kulusid ja väliskulusid. Sisestatud kulud on sellised kulud, mis tekivad igale transpordikasutajale endale nagu näiteks kütusekulu, sõiduki hooldus- ja remondikulu, ajakulu jne. Väliskulu seevastu on kulu, mis tekib muudele isikutele kui transpordikasutaja ning mida kasutaja oma transpordietsuseid tehes arvesse ei võta. Väliskulud varieeruvad oluliselt, sõltudes kasutatavast transpordiliigist, kasutamiskohast ning kasutamise ajast. Tulenevalt sellest ning asjaolust, et inimesed oma transpordietsustes väliskuludega ei arvesta, on nii eraisikute kui ka ettevõtete transpordikäitumine ebaratsionaalne ning seetõttu ei ole ühiskonna kulud transpordile optimaalsed. Viimase tagamiseks on vaja, et transpordietsuste tegemisel võetaks arvesse ka väliskulud, mis võimaldaks ausamat konkurentsi transpordiliikide vahel ja viiks optimaalse modaalse jaotuseni transpordis. Väliskulu on võimalik sisestada ehk kehtestada meetmeid maksude, aktsiiside, tollide või muu sellise näol, mille läbi see muudetakse osaks transpordikasutaja enda kuludest. Osa Eestis tekkivast transpordi ühiskondlikust kulust ei ole enam väliskulu, vaid on juba praegu sisestatud olemasolevate meetmete kaudu. Loodud mudel arvutab küll välja kogu kahju, mida transpordikasutaja põhjustab näiteks kasvuhuonegaaside emissioonide läbi, kuid tuleb arvestada, et osa sellest kahjust kajastub juba kasutaja transpordikuludes läbi kütuseaktsiisi. (Anspal ja Poltimäe 2009:4)

Seega maanteetransport tekitab nii sisemisi kui väliseid kulutusi. Sisemised kulutused on need, mida kulutatakse auto peale – hooldus ja remont ning kütusekulu – ehk see kulu, et auto saaks liikuda.

Väliskulud on aga need, kes peavad ka teised tasuma peale transpordikasutajad. Selleks on näiteks saasteainete hulk õhus, õnnetustega kaasnevad kulud ning müra tase keskkonnas.

Transpordi infrastruktuuri maksustamispõhimõtete paremaks mõistmiseks on oluline vaadelda nende aluseks olevat kulude struktuuri, mis on kokkuvõtlikult esitatud tabel 1. Kaks peamist tabelis välja toodud kategooriat on “püsikulud”, mis ei sõltu liiklusvoolust ning “muutuvkulud”, mis sõltuvad liiklustasemest.



Tabel 1. Transpordi infrastruktuuri püsikulud ja muutuvkulud.

(Transpordi...05.05.2014)

PÜSIKULUD		MUUTUVKULUD	
Sisemised kulud	Väliskulud/kasud	Sisemised kulud	Muud väliskulud
<b>Kapitalikulud:</b>	<b>Kulud:</b>	<b>Jooksvad muutuvkulud:</b>	<b>Õhu ja vee saastamine:</b>
amortisatsioon	Barjääriefektid	ekspluatatsioonikulud (liikluse juhtimine, järelevalve, toetavad teenused)	kohalikud saasteained
intressid	Maastiku halvenemine	kasutamisega seotud hoolduskulud (pinna taastöötlemine, parandustööd)	regionaalsed saasteained (NO <sub>2</sub> )
kindlustus	visuaalne sissetung		globaalsed saasteained (CO <sub>2</sub> )
<b>Jooksvad püsikulud:</b>	<b>Kasulikkus:</b>	<b>Liiklusõnnetused:</b>	<b>Õnnetused</b>
hoolduskulud (seotud ilmastiku ja ajaga) ekspluatatsioonikulud (valgustus, informatsioon, liikluse juhtimine)	Parem juurdepääsetavus	(osaliselt sisekulu)	(osaliselt väliskulu)
administreerimine, korralduskulud	Võrgustikust tulenev kasu	<b>Kuhjumised/ummikud:</b>	<b>Müra ja vibratsioon</b>
	Suurem tootlikkus	(osaliselt sisekulu)	<b>Kuhjumised/ummikud</b> (osaliselt väliskulu)

Transpordisüsteemi optimeerimiseks, peaks ühine transpordipoliitika kombineerima meetmeid, mille eesmärk on parandada transpordiinfrastruktuuri ja tehnoloogiate kasutust ning võimaldada transpordinõudluse tõhusamat juhtimist, eelkõige edendades autopargi uuendamist, infrastruktuuride tõhusamat kasutamist. Seepärast tuleks kõigi transpordiliikide suhtes laialdasemalt kasutada põhimõtet „kasutaja maksab” ning arendada ja rakendada põhimõtet „saastaja maksab”. (Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2011/76/EL, 27.09.2011)

Selleks, et transpordisüsteemi parandada ja uuendada, tuleks minna keskkonnasäästlikumate sõidukitele üle – näiteks elektrisõidukid. See aitaks keskkonناسaastatuse ja müra vastu. Seega tekitatakse vähem väliskulusid.

Autokasutajale võivad juba praegused maksud ülekohtused tunduda. Kuid autodele tuginev transpordisüsteem ongi kulukas nii kasutajale, maksumaksjale kui ka keskkonnale. Autostumist pole vaja ohjata mitte üksnes keskkonnaprobleemide

vähendamise pärast, vaid kulukaks muutuva transpordisüsteemi majanduslike mõjude ja paradoksaalselt ka paljude inimeste liikumisvabaduse vähenemise tõttu. (Jüssi, 2005)

Väliskulude sisestamine võib teatud maanteedtranspordiettevõttele tekitada esialgu suuremat maksukoormust, kuid tervikuna kulud vähenevad, sest see muudab transpordisüsteemi efektiivsemaks ja ökonoomsemaks nii era- ja avalikule sektorile kui ka tarbijale. Väheneb ülikulukate teede ehitamise vajadus ning paraneb ühistranspordi- ja kergliikluse kvaliteet ning igapäevaste teenuste kättesaadavus kodukohtade läheduses. (Jüssi, 2005:34-37)

Kui autokasutajad ja raskeveokid maksaksid kinni infrastruktuurikulud ning keskkonna- ja tervisekahjud, siis (Jüssi, 2005:34-37):

1. Vähenevad transpordi otsesed ning tervise- ja keskkonnakahjustustega seotud kulud.
2. Transpordisüsteem muutub mitmekesisemaks, sest ühistranspordi ja kergliikluse kvaliteet ja rahastamisvõimalused paranevad.
3. Parem juurdepääs töökohtadele ja teenustele, eriti mitteautoomanikel ja ülekoormatud piirkondades ka autokasutajatel.
4. Õiglasem ja efektiivsem maksusüsteem tervikuna.
5. Vähenevad ummikud ja maanteed ülekoormus.
6. Parem haakumine Euroopa Liidu transpordipoliitiliste suundumustega.
7. Tänu ummikute vähenemisele muutuvad transpordiühendused kindlamateks.
8. Transpordist laekuvate aktsiiside, maksude ja tasude ning riigi ja kohalike omavalitsuste poolt tehtud kulutuste suuruse vahe väheneb.
9. Olemasoleva infrastruktuuri optimaalsem kasutamine, kvaliteedi paranemine.
10. Energiasäästlikum ja ohutum veerem, väiksem sõltuvus imporditavast kütusest. (Jüssi, 2005:34-37)

Juhul, kui teede maks kehtestada nii sõidautodele ja raskeveokitele, hakataks kasutama rohkem ühistransporti. Sellest tulenevalt paranevad piirkondade, asulate, keskuste ja töökohtade juurdepääs. Lisaks maanteed ei oleks enam nii ülekoormatud ning ummikud väheneksid. Samas kui kasutatakse ühistransporti, väheneb keskkonnasaastatus.

Teede maks on otseselt seotud infrastruktuuri kasutamisega, sõidukite keskkonnanäitajatega ning sõidukite kasutamise koha ja ajaga, mistõttu saab kehtestada sellise maksumäära, mis vastab sõidukite tegelikust teekasutusest tulenevatele saaste- ja ummikukuludele. (XII Riigikogu...20.02.2014)

Teede maks on Euroopa Liidus soovituslik ning Eesti ei ole seetõttu teede maksu kehtestanud. Samas on mitmed raskeveokeid kasutavad kaubaveofirmad tundnud muret, et Eesti ettevõtted on pandud võrreldes teiste riikide ettevõtetega kehvemasse olukorda, sest Eestil jääb kogumata hulk maksuraha, mille eest oleks võimalik parandada Eesti taristu seisukorda. Eestis kehtiv raskeveokimaks rakendub vaid Eesti liiklusregistris registreeritud veokitele. Välisriikide raskeveokeid kasutavad kaubaveofirmad on andnud oma juhtidele käsu vältida võimaluse korral tankimist Eestis, kuna kütus on Eestis märksa kallim kui mujal. (XII Riigikogu...20.02.2014)

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2011/76/EL sätestab, tee- ja kasutusmaksud ei tohi olla vedaja riikkondsuse, vedaja asukohaliikmesriigi või kolmandast riigist asukohariigi, sõiduki registrisse kandmise liikmesriigi või kolmanda riigi ega veo lähtekoha või sihtkoha tõttu otseselt ega kaudselt diskrimineerivad. (Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2011/76/EL, 27.09.2011)

Euroopa Liidu transpordipoliitika eesmärk on arendada kogu transpordisüsteemi selliselt, et:

1. Veod saaksid sooritatud võimalikult väikeste kuludega ühiskonnale.
2. Liiklus oleks turvaline ja sujuv.
3. Veosüsteem toimiks kindlalt.
4. Keskkonnale tekitatav kahju oleks minimaalne. (Soave 2013:1)

Ühise transpordipoliitika jaoks, millega luuakse õiglased konkurentsitingimused ja tagatakse teenuste osutamise vabadus, on vaja ühtlustada liikmesriikide õigusakte. See kehtib mitte üksnes maksustamise (käibemaks, sõidukimaks, kütusemaks) ja riigiabi suhtes, vaid ka tehniliste nõuete (lubatud maksimaalmõõtmed ja täismass, ohutusnõuded), sotsiaalõigusnormide ning keskkonnakaitse normide suhtes. Tegemist on üldise, läbipaistva ja arusaadava väliskulude, sealhulgas keskkonna-, müra-, ummiku- ja tervishoiukulude arvestamise mudeliga. Mudel oli Eurovignette'i direktiivi

läbivaatamisel aluseks infrastruktuuri kasutusmaksu arvutamisel ning sellega kaasnes strateegia mudeli järkjärguliseks rakendamiseks kõigi transpordiliikide puhul. (Soave 2013:1)

Eurovignette'i direktiivi 1999. aastal toimunud läbivaatamise käigus lähtuti põhimõttest „saastaja maksab” ning väliskulude sisekuludeks muutmisest ning selle eesmärk oli kajastada maksudes eri kulusid, mida tekitab infrastruktuuri kasutamine raskeveokite poolt. (Soave 2013:1)

Lisaks olemasolevatele maksudele, mida arvestatakse läbitud vahemaa alusel, et katta maanteeinfrastruktuuri ehituse, hoolduse, kasutamise ja arendamise kulud, nähakse ette erisused, mille puhul võetakse arvesse õhu- ja mürasaastet ning ummikutest tulenevaid riske. (Soave 2013:2)

Maksuerisused tuleb välja töötada ja neid kohaldada läbipaistval, mittediskrimineerival ja kõigile kasutajatele kättesaadaval viisil. Teede maksude tulude suunamise põhiküsimus lahendati tänu liikmesriikide otsusele reinvesteerida infrastruktuurimaksudest ja väliskuludest laekuv tulu üleeuroopalist huvi pakkuvatesse eriprojektidesse ning muuta transport keskkonnahoidlikumaks. (Soave 2013:2)

Maantee, mis on avalik kaup ehk mida saavad kõik tarbida aga mis on riigi omand, soovitakse kehtestada teede maks. See tähendab seda, et tee tarbija maksab tee kasutamise eest. Teed tarbivad sõidukijuhid. Seega teede maks on maks, mida tasuvad sõidukijuhid selle eest, et nad kasutavad riigimaanteed.

## 1.2 Teede maksustamine praktikas

Maanteetransport on Euroopa Liidus peamine transpordiliik nii reisijate kui kaupade veol. Eesti sõidukid sõidavad peamiselt Saksamaal ja Poolas kuna need on riigid kus kaupa importida ja eksportida.

Euroopa Liidu tegevus keskendub peamiselt maanteetranspordi arvukate kulude kontrollimisele. Transpordi areng peab vastama nii ohutus- kui ka keskkonnakaitse nõuetele. Peale selle alluvad Euroopas kehtivatele eeskirjadele mitmed transpordi eri aspektid, olgu see vedajatevaheline konkurents, juurdepääs kutsealale, töötingimused või sõidukitele esitatavad tehnilised nõuded. (Maanteetransport...11.04.2014)

Teede maksustamist praktiseeritakse mujal maailmas. Euroopa Liidu transpordipoliitika näeb ette, et teede maksustamine oleks ühtne kõikjal Euroopas. Teede maksustamist toimub koguni 23-s Euroopa Liidu riigis 28-st. Arvatavasti on teede kasutamise eest tasu küsimine lähematel aastakümnetel vältimatu, sest kütuste kasutamine väheneb ning sellega koos ka aktsiis, mille pealt saab riik tulu..

Maanteekasutajate laiaulatusliku maksustamise õnnestumiseks on vaja pakkuda maanteekasutajatele ühtset elektroonilist maksustamisteenust. Praegu peab veoautol, mis sõidab Lissabonist läbi Lyoni, Milano, Müncheni ja Viini Bratislavasse, olema sõlmitud lepingud vähemalt seitsme maanteemaksuettevõtjaga ja lisaks vähemalt ühele digitahhograafile ja pardaarvutile seitse erinevat pardaseadet. Sellise seadmete rohkuse vältimiseks ja autojuhtide elu lihtsustamiseks on Euroopa Liit juba vastu võtnud direktiivi, millega luuakse üleeuroopaline elektrooniline maksukogumisteenus ja mida soovitakse kiiresti rakendada. (Euroopa...20.02.2014)

Euroopa Liidu ühe suurima pindalaga riigis – Poolas, on teekasutustasude maksustamine vinjettidega üle läinud elektroonilisele süsteemile. Alates 2011 aastast on kasutusel viaToll süsteem, mida tuleb kasutada kõikides sõidukites, mille registrimass ületab 3,5 tonni.

Poola riigimaanteede ja kiirteede ameti peadirektoraat on võtnud kasutusele Poola Riiklikku Teemaksukogumise Süsteemi (edaspidi Süsteem). (Poolas...25.02.2014)

Alates 1. juulist 2011 lõpetas tegevuse vinjetiskeem sõidukite puhul, mille kogumass ületas 12 tonni ning tegevust alustas uus elektrooniline süsteem – viaTOLL. Selle süsteemi kasutamine on kohustuslik kõikidele sõidukitele, mille registrimass ületab 3,5 tonni. Kõikide vastavate teede kasutajad peavad Süsteemis registreeruma ja hankima

sõidukisise seadme (SSS) viaTOLLi operaatorilt oma sõidukisse paigaldamiseks. (Poolas...25.02.2014)

Süsteem koosneb järgmistest osadest:

1. Üleriigilise raskesõidukite elektroonilise teemaksu kogumise (RETK) süsteemi käivitamine sõidukitele, mille maksimaalne lubatud täismass (MLT) ületab 3,5 tonni, maanteedel, kiirteedel ja osadel riigimaanteedel.
2. Manuaalse teemaksu kogumise teenuse käivitamine kergsõidukitele, mille MLT on alla 3,5 tonni; riigi hallatavatel teede maksuga maksustatavatel maanteedel (lisaks olemasolevatele maanteesoodustustele).
3. Kergsõidukite ETK (KETK) käivitamine valikulise tasumisvõimalusena sõidukitele, mille MLT on alla 3,5 tonni, ning mis kasutavad riigi hallatavaid teede maksuga maksustatavaid maanteid. (Poolas...25.02.2014)

ETK süsteem on mikrolainesüsteem, teise nimega ELTK (eriotstarbeline lähitoime kommunikatsioon) teede maksu kogumissüsteem. (Poolas...25.02.2014)

Alates 2. maist 2011 algas sõidukisise seadmete (SSS-de) jagamine. Üle terve Poola määrati kakssada jaotuspunkti ja kuusteist klienditeeninduspunkti, kus kasutajad said registreeruda ja endale hankida sõidukisise seadme. Need punktid paiknesid riigipiiri ja vastavate teede läheduses, ning autoremonditöökodades ja tanklates. (Poolas...25.02.2014)

Teede maksuga maksustatud teede võrku laiendatakse koos kogu Poola teedevõrgu väljaarendamisega. (Poolas...25.02.2014)

Manuaalne teede maksu kogumine algas esialgu kahel olemasoleval teede maksuga maksustatud riigimaantee sektsioonil A2 Konini – Stryków vahel ning A4 Wrocław – Katowice vahel. (Poolas...25.02.2014)

Taoliste sõidukite juhid võivad vabatahtlikult valida, kas nad tasuvad teede maksu manuaalselt teede maksu kogumispunktides, või tasuvad elektrooniliselt viaTOLLi süsteemiga liitumise teel. (Poolas...25.02.2014)

Maksu peavad maksma veokid täismassiga üle 12 tonni, selle keskmiseks suuruseks on 17 euro senti kilomeetri kohta. (Poolas...25.02.2014)

Järgmiseks antakse ülevaade Saksamaa teede maksustamise korraldusest. Saksamaa on riik, kus teed on heas korras, autod ei lagune – kõik oleks nagu hästi. Viimasel ajal on Saksamaa valitsus teinud investeeringud teedesse, sildadesse, raudteedesse ja avaliku transpordi infrastruktuuri. Sellest tulenevalt on sõiduautode teekasutus kasvanud 27% ja kaubaveod kasvanud 75%. Et teekasutus aina kasvaks on vaja infrastruktuuri korras hoida.

Saksamaal kehtib sõidukitele mootorsõidukite maks, mida tuleb tasuda sõiduki registreeritud valdajal. Maksukohustus algab, kui sõiduk on registreeritud sõidukite registreerimise asutuses ja lõpeb siis, kui sõiduk on registrist kustutatud. (Road...25.02.2014)

Maksu objektiks on mootorsõiduk või haagis, mis kasutab avalikke teid. Mootorsõidukeid hinnatakse töömahu põhjal. Veoautosid ja haagiseid eristamiseks lähtutakse nende maksimaalsest lubatud täismassist. (Road...25.02.2014)

Saksamaa on kehtestanud teede maksu vahemaade alusel. Kõik veoautod, mille täismass on 12 tonni ja rohkem, peavad tasuma teekasutustasu. Maksu suurus tuleneb veoauto heitgaasikategooriast ja telgede arvust, samuti tee pikkusest. Sõidukid on jagatud vähemalt ühte kategooriasse kolmest. (Road...25.02.2014)

Sõidukite kategooriad Saksamaal:

1. Mootorratas;
2. Sõiduauto.
3. Veoauto. (Road...25.02.2014)

Saksamaal kasutatakse Toll Collect GmbH seadet teede maksu arvestuse kohta.

Kasutajad on kohustatud enne maksustatavatele teedele sõitmist veenduma, et sõiduki teede maksuarvesti on maksuarvestamiseks valmis ning et andmed sõiduki seisukorra kohta on õiged. Toll Collect GmbH juhib tähelepanu sellele, et sõiduki teede

maksuarvestites salvestatakse koos veoki käivitamisega samaaegselt toimuv sõiduki teede maksuarvestite käivitamine, samuti kõik juhi tehtavad sõiduki teemaksuarvesti sätete muudatused ning sõiduki teemaksuarvesti maksuarvestusvalmiduse häired. (Sõiduki...06.04.2014)

Sõiduki teemaksuarvesti funktsioonid Saksamaal:

1. Sõiduki asukoha pidev jälgimine satelliidi (GPSi) abil.
2. Sõiduki asukoha võrdlemine maksustatavate teede geograafilise andmebaasiga.
3. Teelõikude analüüsimine, teede maksu arvutamine ja kuvamine.
4. Andmete edastamine arvestamiseks taustsüsteemile.
5. Automaatset teemaksukogumist takistavatest häiretest teatamine (visuaalselt ja akustiliselt). (Sõiduki...06.04.2014)

Juht on kohustatud enne Saksamaa maksustatavatele teedele sõitmist seadistama õigesti sõiduki massi ja telgede arvu. Sõiduki teemaksuarvesti tõrke korral olete Saksamaal kohustatud registreerima maksustatava teelõigu käsitsi Interneti või makseterminali kaudu. Sõiduki teemaksuarvesti peab nõuetekohaselt sõidukisse paigaldama ja pitseerima Toll Collecti volitatud teeninduspartner. Sõiduki teemaksuarvesti töökorra tagamiseks ei tohi tuuleklaasi ja DSRC - mooduli vahel paikneda mis tahes esemeid. Samuti ei tohi Continentali paigaldusseadme kasutamisel asetada sõiduki teemaksuarvesti kõrvale, peale ega kohale muid esemeid. (Sõiduki...06.04.2014)

Tabel 2. Tariifid Saksamaa kiirteedel eurodes (Eesti...24.04.2014)

Alates 1.jaanuarist 2009		
heitgaaside emissiooni grupid	kuni 3 telge	4 – ja enama teljelised
Euro 0	0,274/km	0,288/km
Euro I	0,274/km	0,288/km
Euro II	0,274/km	0,288/km
Euro III, Euro II filtriga	0,190/km	0,204/km
Euro IV, Euro III filtriga	0,169/km	0,183/km
Euro V	0,141/km	0,155/km
EEV,EURO VI	0,141/km	0,155/km



Sõidukid kuuluvad heitgaaside emissiooni gruppidesse, mis on määratud sõiduki dokumentides. Mida vähem heitgaase sõiduk õhku paiskab, seda väiksem maks on.

Austrias saab teede maksusid tasuta GO-Box või Toll2Go seadmega. Selleks peavad olema üle 3,5 tonnised sõidukid olema nende seadmetega varustatud. Antud seadmed töötavad mikrolainetehnoloogia baasil.

Austria maanteedel ja kiirteedel peavad teede maksu tasuma kõik veoautod, bussid ja suured autosuvilad, mille registrimass on üle 3,5 tonni. Teede maksu tasumine on täiselektroniline ilma liiklusvoogu mõjutamata. Mitmerealise vaba liiklusvoo süsteemis kasutatakse mikrolainetehnoloogiat. (Teemaks Austrias...06.04.2014)

Kõik Austria teedel ja kiirteedel sõitvad sõidukid registrimassiga üle 3,5 tonni peavad olema varustatud GO-box seadmega, mida müüakse GO teeninduspunktides. Statoil soovib GO-Boxi ostmiseks kasutada järelmaksuvõimalust, mida pakub Statoil EUROPE kaart. Sel juhul kajastuvad kõik tehingud teie igakuisel Statoili arvel.

Sõiduki teemaksuarvesti funktsioonid Austrias:

1. Sõidukite asukohast sõltumatu maksukogumine teedele paigaldatud maksuterminalides lähetoimeseadmete (DSRC) abil.
2. Maksukogumise märguanne helisignaali abil.
3. Teemaksu kogumist takistavatest häiretest teatamine (visuaalselt ja akustiliselt).  
(Sõiduki...06.04.2014)

Enne Austria maksustatavatele teedele sõitmist tuleb deklareerida õige telgede arv (kategooria) vastavalt Austria kiir- ja maanteedel maksustamise korrale. Teede maksu korra kehtiv versioon on kättesaadav veebilehel [www.asfinag.at](http://www.asfinag.at). Austrias on vaja sõiduki teemaksuarvesti tõrke korral tasuma teede maksu vastavalt teede maksu korrale GO teeninduspunktis tagantjärele. GO teeninduspunktist saab sõiduki teemaksuarvesti püsiva rikke korral hankida igal ajal GO-Box teemaksuseadme. Sõiduki teemaksuarvesti peab nõuetekohaselt sõidukisse paigaldama ja pitseerima Toll Collecti volitatud teeninduspartner. (Sõiduki...06.04.2014)

Kokkuvõtvalt teede maksustamist Euroopa osades riikides kasutatakse. Selleks on välja töötatud erinevad süsteemid, põhiliselt elektroonilised süsteemid, mis töötavad mikrolainete baasil. Lähtutud on reisija/sõidukijuhi mugavust arvestades. Selleks on rajatud vajaminevad teeninduskohad kiirteede ja maanteede äärde. Kõige tuntum teenusepakkuja on Statoil. Aga on ka teetollid, kus siis maksustatud teele sõites tuleb võtta vinjett ning hiljem kui maksustatud teelt välja sõita tuleb vinjett tagastada ning sõidetud tee eest tasuda. Tasuda saab nagu parklateski – nii sularaha kui ka maksekaartiga.

## 2. TEEDE JA SÕIDUKITE VÕRGUSTIK NING TEEDE MAKSU KEHTESTAMISEGA SEOTUD MÕJU EESTIS

### 2.1 Teede ja sõidukite võrgustik lähiriikides

Teed on rajatud selleks, et saaks sõidukitega ühest punktist teise punkti liikuda. Selleks, et see oleks mugav on vaja head teede võrgustikku. Selle juurde kuuluvad ka sõidukid – ühistranspordisõidukid, raskeveokid ning sõiduaudod. Antud peatükis antakse ülevaade teedevõrgust Eestis ja mujal maailmas. Saksamaa ja Poola on ühed suuremad riigid ning kus on tihe liiklusvõrgustik. Saksamaad tuuakse alati näitena, kui tegemist on liikluse, tee või õigusega.

Läti, Soome ja Leedu toodi võrdluseks selleks, kuna nad on naaberriigid ja üsna sarnased Eestile. Saksamaa ja Poola aga selleks, et need on riigid, kus paljud Eesti transpordiettevõtete sõidukid sõidavad. Samuti sõiduaudod läbivad peamiselt neid kahte riiki, et sõita näiteks Inglismaale, Prantsusmaale, Itaaliasse jne. Kuna Euroopa Liidu piires on piirtsoon vaba, toimub maanteetransport paremini ajast, mil piirid olid kinni.

Kõigepealt tuuakse tabelina välja kiirteede pikkused riigiti. Eestis on riigimaanteedest 1607 km (9,8%) põhimaanteed, 2403 km (14,6%) tugimaanteed ning 12 458 km (75,6%) kõrvalmaanteed. (Riigimaanteed...24.04.2014)

Põhimaantee on maantee, mis ühendab pealinna teiste suurte linnadega, neid linnu omavahel ning pealinna ja teisi suuri linnu tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega. Tugimaantee on maantee, mis ühendab linnu omavahel ning linnu põhimaanteedega. Kõrvalmaantee on maantee, mis ühendab linnu alevite ja alevikega, aleveid ja alevikke omavahel või küladega ning neid kõiki põhi- ja tugimaanteedega. Ramp ja ühendustee on liikluse korraldamiseks ja liiklusvoogude kanaliseerimiseks rajatud eri- ja samatasandiliste maanteedest ristumisala. Ning viimaseks on muud teed, mis on Majandus- ja Kommunikatsiooniministri otsuse alusel riigimaanteedest nimekirja kantud tee. (Maanteevõrk...29.04.2014)

Tabel 3. Kiirteed kilomeetrites. (Kiirteed kilomeetrites...05.05.2014)

GEO/TIME	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Saksamaa	12 363	12 531	12 594	12 645	12 813	12 819	12 845	12 879
<b>Eesti</b>	<b>99</b>	<b>99</b>	<b>96</b>	<b>104</b>	<b>100</b>	<b>115</b>	<b>115</b>	<b>124</b>
Poola	552	663	663	765	849	857	1 070	1 365
Läti	0	0	0	0	0	0	0	0
Leedu	417	309	309	309	309	309	309	
Soome	693	700	700	739	765	779	790	

Eesti kiirteede all on mõeldud neid teid, kus kõrgeim lubatud kiirus on 110 km/tunnis. Need asuvad Tallinn-Narva maanteel, Tallinn-Pärnu-Ikla maanteel ning Tallinn-Tartu maanteel. Kuna neid maanteid on viimastel aastatel ehitatud suuremateks ja laiemateks, on kilomeetrid kiirteena ka tõusnud. Samas me ei saa võrrelda end suurriikidega nagu Saksamaa ja Poola, kus kiirteid on kordades rohkem. Näiteks Lätis ei ole üldse kiirteid.

Kuna kiirteede alla kuuluvad vaid teed, kus on vähemalt 110 kilomeetrit tunnis lubatud kiirus, siis Eestis on seda vaid suvekuudel – maist oktoobrini. See tähendab pool aastat. Seega kiirtee maksu ei ole mõtet Eestis kehtestada. See tähendaks seda, et pool, aastat küsitakse tee kasutamise eest tasu ja teine pool aasta ei küsita. Maksu määratlemine oleks keeruline.

Tabel 4. Sõiduautosid 1000 inimese kohta. (Sõiduautosid...05.05.2014)

GEO/TIME	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Saksamaa	542	545	550	559	565		504	510	517	525
<b>Eesti</b>	<b>294</b>	<b>320</b>	<b>349</b>	<b>366</b>	<b>412</b>	<b>391</b>	<b>412</b>	<b>407</b>	<b>412</b>	<b>428</b>
Poola	288	294	314	323	351	383	422	432	447	470
Läti	264	278	296	322	358	398	413	402	307	300
Leedu	340	363	382	425	468	472	499	509	554	570
Soome	423	437	450	464	477	485	507	519	535	551

Tabelis 4 on välja toodud kui palju on sõiduautosid 1000 inimese kohta. Näitajad on stabiilsed, suurt tõusu aastate jooksul ei ole toimunud. Riikide vahelised erinevused tulenevad riigi suurusest ja inimeste mahust. Antud näitajad ei ole väga erinevat suurriikidega nagu Saksamaa ja Poola. Näiteks 2011 aastal Saksamaa ja Eesti vahe vaid 100 autot, samas kui pindalalt on Eesti 8 korda väiksem Saksamaast. Siin aga saab esile tõsta keskkonna saastatuse. Kuna Eesti on väike ja sõidukeid sõidab palju, tuleks seda kuidagi reguleerida. Näiteks põhimaanteedele teemaksu kehtestamisega. See aitaks

kaasa sellele, et rohkem kasutataks ühistransporti. Mida rohkem kasutatakse ühistransporti seda vähem kasutatakse sõidukeid. Sellest tulenevalt teed laguneksid vähem, mida remontida. Bussiliiklus oleks efektiivsem, et seda saaks kasutada tõhusamalt töökäimiseks. Sellega kaasneks see, et keskkond saastatuks heitgaasidega vähem kui sõites autoga tööle ja tagasi. Eestis on trend pigem sinnapoole, et pere kõik liikmed sõidavad erinevate sõiduautodega tööle ja tagasi.

Tabel 5. Veoautosid kokku, aastate lõikes. (Registreeritud...05.05.2014)

GEO/TIME	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Saksamaa	2 604 061	2 323 064	2 346 678	2 385 099	2 441 377	2 528 656	2 578 567
<b>Eesti</b>	<b>92 860</b>	<b>80 280</b>	<b>75 317</b>	<b>73 594</b>	<b>72 934</b>	<b>75 234</b>	<b>78 380</b>
Poola	2 246 294	2 345 068	2 511 677	2 595 485	2 767 035	2 892 064	2 920 779
Läti	106 435	113 228	113 978	106 376	61 057	60 977	63 623
Leedu	117 427	126 507	128 733	126 519	113 113	113 452	
Soome	376 092	394 718	424 498	443 912	464 408	488 939	

Tabelis 5 on välja toodud, kui palju veoautosid on registreeritud. Eestis ja Lätis on veoautosid vähenenud. Teistes võrreldavates riikides on olnud veoautode kasv olnud stabiilne. See tähendab seda, et maanteetransporti on vähenenud Eestis niigi ja teede maks, siis väheneks seda veelgi. Sellest tulenevalt ei saaks Eesti riik tulusid transpordiettevõtetest. Veoautod, mis pakuvad teenust oma masinatega, on need, kes peaksid teede maksu kindlasti maksma. Neil ei ole muid võimalusi nagu reisijatel, et kas kasutavad ühistransporti. Veoautodega on mööda trassi keskkonna- ja kütusesäästlikum sõita kui mööda käänulisi kõrvalmaanteid.

Tabel 6. Maanteetranspordi hoolduskulud miljonites eurodes.

(Maanteetranspordi...05.05.2014)

GEO/TIME	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Läti	125,77	166,03	119,46		52,8	111,9	183,9
Soome	696,8	753,3	908,1	689,4	636,9	755,7	

Tabelis 6 on välja toodud maanteetranspordi hoolduskulud miljonites eurodes. Euroopa statistika koduleheküljele on oma andmed avaldanud vaid 2 riiki – Läti ja Soome. Soomes on teada-tuntud heas korras teed. Antud tabelist saamegi näha, et kulud on ka suured võrreldes Lätiga. Kui teede maks kehtestada, siis eeldatakse, et teed peaksid ka heas korras olema, muidu oleks teede kasutajate poolt väga suur pahameel. Seega peaks

riik tegema suuri kulutusi, et teed, kuhu teede maks kehtestada laitmatus korras. Samuti talvekuudel, kus lumi on maas peaksid olema teed hooldatud.

Tabel 7. Siseriiklikud veod, läbisõit miljon kilomeetrit. (Siseriiklikud veod...05.05.2014)

GEO/TIME	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Saksamaa	19 325	20 088	20 479	19 233	19 502	20 387	19 649
<b>Eesti</b>	<b>158</b>	<b>142</b>	<b>150</b>	<b>109</b>	<b>104</b>	<b>111</b>	<b>109</b>
Poola	5 716	5 941	6 215	6 760	6 794	6 986	6 926
Läti	727	499	198	159	173	179	174
Leedu	238	270	227	233	199	204	222

Tabelis 7 on välja toodud siseriiklikud veod, mida iga riik teeb. Saksamaal toimub kõige rohkem maanteetransporti. Näiteks 2012 aastal oli see Saksamaal 180 korda suurem kui Eestis. Samamoodi ühes tuntuimas teede maksuga riigis – Poolas on võrreldes teiste riikidega suur osa vedusid siseriiklikud. Kuna nendes kahes riigis on ka peaaegu 3 miljonit raskeveokit, siis sõidetakse seal ka kordades rohkem kilomeetreid maha. Kuna Poolas ja Saksamaal on välja töötatud ja heas korras liiklusvõrgustik, mille tulemusena on siseturu nõuetekohane toimimine võimalik. Sellest tulenevalt on investeeringud transpordiinfrastruktuuri edendanud majanduskasvu, mis on loonud rikkust ja ergutanud kaubandust. Mis omakorda on aidanud parandada geograafilist juurdepääsetavust ja inimeste liikuvust.

Tabel 8. Rahvusvahelised veod, läbisõit miljon kilomeetrit. (Rahvusvahelised veod...05.05.2014)

GEO/TIME	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Saksamaa	4 900	5 141	4 926	3 962	3 856	3 746	3 375
<b>Eesti</b>	<b>221</b>	<b>273</b>	<b>328</b>	<b>241</b>	<b>242</b>	<b>251</b>	<b>243</b>
Poola	4 626	5 530	6 046	6 536	7 609	7 515	8 385
Läti	550	607	578	350	468	554	554
Leedu	981	1 057	1 053	886	961	1 100	1 219

Tabelis 8 on välja toodud rahvusvahelised veod miljonites kilomeetrites. Kui võrrelda kahte viimast tabelit, siis näeme, et Saksamaa ei tee palju vedusid väljapoole enda riiki. Samas Poolal on see enam-vähem pooleks. Nii siseriikliku kui rahvusvahelise vedu on võrdselt. Leedu ja Läti aga teevad rohkem rahvusvahelisi vedusid. Eesti teeb rohkem

rahvusvahelisi vedusid, kuid mitte märkimisväärselt rohkem võrreldes siseriiklike vedudega.

Näiteks Saksamaal on siseriiklike vedusid 5 korda rohkem kui rahvusvahelisi vedusid. See tähendab seda, et enamik teehoolduskulusid maksavad Saksamaa enda sõidukid, kes kasutavad maksustatud teid.

Järgmises tabelis tuuakse välja raskeveokimaksu ja kütuseaktsiisi tulud riigieelarvesse aastate lõikes. Raskeveokimaks on iga-aastane sõidukimaks veoautodele ja autorongidele registri- või täismassiga 12 ja enam tonni. Raskeveokimaks on otsene maks veoki ja haagise registrimassist, samuti vedrustuse tüübist ja telgede arvust. Antud maks on selleks, et korvata raskeveokite poolt teede infrastruktuurile tekitatavaid kahjustusi, keskkonna saastamist ja müra. Mootorkütuseaktsiis makstakse seaduses nimetatud mootorikütuste ja -õlide pealt, mida kasutatakse ka kõigi teiste transpordiliikide puhul (raudteevedu, riigisisene laeva- ja õhuvedu). Kütuseaktsiisist laekuvad tulud võib siduda ka ühistranspordiga. Ühistranspordi edendamine vähendab transpordi negatiivseid väliskulusid tervikuna ning eriti arvestuses reisijakilomeetritele võrreldes individuaalsõidukitega.

Tabel 9. Riigieelarvesse laekunud maksud Eestis tuhat eurot aastas

(Riigieelarvesse...05.05.2014)

maks/aasta	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
raskeveokimaks	4197,334	4034,397	3543,995	3496,17	3679,75	3895,24	4018,511
kütuseaktsiis	278228	300201,9	311625,1	357061,2	361418,1	389781,3	383731

Eesti riigis on sõidukitele raskeveokimaks ning kütuseaktsiis, mida nad peavad tasuma. Kütuseaktsiisist laekunud summast 75 protsenti läheb antud hetkel otse teehooldusesse. See teeb siis aastas 287 798 250 eurot. Raskeveokimaksu laekub aastas 4 018 511 eurot. Kokku teeb see peaaegu 300 miljonit eurot. Teehoidu minevat rahasummat järsult kasvatades võib tekkida oht, et kontroll raha otstarbeka ja kvaliteetse kasutamise üle nõrgeneb.

Kohalikele teedele eraldatakse kütuseaktsiisist laekunud summast vaid 10 protsenti. Seega 2013 aastal oli selleks summaks peaaegu 30 miljonit eurot. Sel juhul suuremat osa laekunust summast kasutatakse hetkel riigi maanteedel.

Tabel 10 Maanteede hoolduskulud kokku, tuhat eurot. (Maanteeameti...05.05.2014)

	2010	2011	2012
Maanteede ehitus-, remondi-ja hooldetööd kokku	174401	196662	220973

Tabel 10 lähtuvalt teehooldusesse ja –ehitusse kulub aastas umbes 220 miljonit eurot. Juhul, kui riigieelarvesse laekunud raskeveokimaksutulu ja kütuseaktsiisitulu kasutada 100 protsendiliselt, siis reservi peaks jääma veel umbes 100 miljonit eurot.

Andmetest lähtuvalt saan järeldada, et lisaks teede maksu tulu teenimise eesmärgil ei ole mõistlik teede maksu kehtestada. Kasutades riigieelarvesse laekunud tulu efektiivsemalt ja otstarbekamalt. Juhul kui seda teha, muutuksid teede infrastruktuurid paremaks ilma, teede maksu kehtestataks Eestis.

Statistikast lähtuvalt on Eesti teiste riikidega võrreldes väike riik. Siin riigis on vähe sõidukeid võrreldes teiste välja toodud riikidega. Eestisse uue maksu kehtestamine teede maksu näol, et riik saaks tulusid juurde mida kasutada otseselt teehoolduses, ei ole mõistlik. Eestis on olemas sõidukitele nii raskeveokimaks kui ka aktsiisi näol maks. Nendest laekuvatest tuludest peaks riik hakkama saama teehoolduste ja –remondiga. 2012 aastal kulus teehooldusesse umbes 220 miljonit eurot aastas, kuid maksude näol saadi tulu peaaegu 300 miljonit eurot. Seega riigil on mida kasutada ja kui seda kasutada otstarbekamalt, paraneksid teede olukord märkimisväärselt.

## 2.2. Teede maksustamise võimalikud kulud

Teede maksustamisega tekivad lisakulutused. Selleks on teetollide ja maksu elektroonilise seadme arendamine, ehitamine ning seadistamine. Sellega kaasnevad seadmete paigalduskulud ning spetsialistide palkamise kulud.



Ametlik statistika liikmesriikidevaheliste piiride ületamise kohta puudub. On vaid eksperthinnang, et umbes 450 välisveokit sõidab päevas. (XII Riigikogu...20.02.2014) Direktiivi kohaselt maksab päevane vinjett 11 eurot.

Suurima liiklusega teelõik asub Tallinna linna piiril Tallinna–Pärnu–Ikla maanteel, mille lõigul 13,0-13,7 km mõõdeti aasta keskmiseks liiklussageduseks 31 411 autot ööpäevas (Liiklusloendus...23.04.2014). Üle 12 meetri pikad sõidukeid sõidab põhimaanteedel ööpäevas umbes 2300 tükki (Üle...23.04.2014). Päevane kasutusmaks on kõigi sõidukikategooriate puhul võrdselt 11 eurot (Euroopa parlamendi ja nõukogu direktiiv 1999/62/EÜ, 17.07.1999).

Kuna statistika puudub rahvusvaheliste- ja siseriiklike veokitest. See tähendab seda, et meil ei ole teada mitu sõidukit 2300-st on välisveokid ja mitu siseriiklikku veokit. Seega analüüsida saab üldistades. Sellest tulenevalt saab välja arvutada, et kui raskeveokijuht ostab päevase vinjeti 11 euro eest, laekub ööpäevas riigieelarvesse 25300 eurot. 25300 eurot ööpäevas tuleb riigieelarvesse, kui kõik 2300 sõidukit, mis põhimaanteedel sõidavad, ostavad päevase vinjeti 11 euro eest. See teeb aastas 9 234 500 eurot. Kui tugineda Maanteeameti eksperthinnangule, kus uuringu tulemusena selgus, et sellest 2300-st raskeveokist on umbes 450 välismaised veokid. Seega see tähendab seda, et välisveokitelt laekub vaid 1 806 905 eurot aastas. Numbritest tulenevalt maksab seega Eesti raskeveokid teekasutustasust 80%.

Lisas 1 on kaartina välja toodud Eesti põhimaanteed ja üle 12 meetri pikkade sõidukite liiklustihedus.

Eeldusel, et teede maks kehtestatakse Eestis, mõjutaks see kõikide kaupade hindu. Kuna enamuse teede maksu tulust maksab Eesti transpordiettevõtte. Hinna kujundamisel järgitakse tavaliselt nii kulusid, konkurente kui ka tarbijaid. Liiga kõrge hinna puhul puudub nõudlus ja liiga madala hinna puhul puudub kasum.

Vahendajate juurdehindlusprotsent e. hinnalisand sõltub nende turustrateegiast ja eesmärkidest. Mida kiiremini kaup ringleb, seda madalam on juurdehindluseprotsent. Näiteks piimal võib jaemüüja hinnalisand olla alla 8% ning garderoobikaupadel 250%. (Toote...11.05.2014) Keskeltläbi jäetakse kaupadele katteks 30-40 protsenti. Seega saab

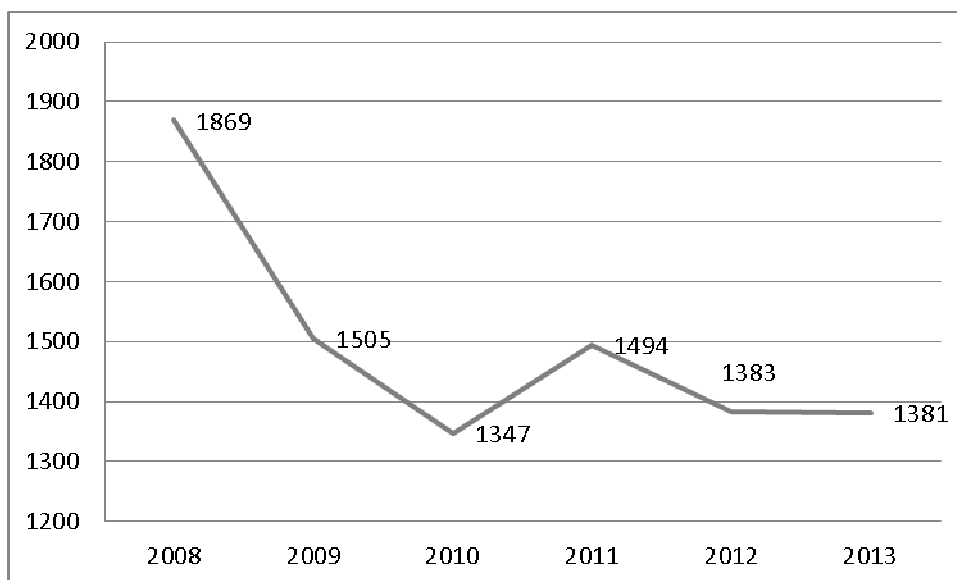
öelda, et umbes poole 80%-st maksab tarbija ning teise poole transpordiettevõtte teede maksu kinni.

Lisaks kaupade ja teenuste hinnatõusule tuleb teede maksu tehnoloogia välja töötada ja seadistada. See tähendab, et arendada elektroonilised veoste jälgimise ning satelliitjälgimise süsteemid. Mitmel pool Euroopas, näiteks Itaalias on olema teetollid. Teetollid on iga tee ristmikul, kust sõidetakse maksustatud teele või sealt ära. Teetollid on nagu tõkkepuuga parkimisseadmed. Kui parklasse sõidetakse saadakse automaadist pilet, mille järgi tõkkepuu avaneb ning hiljem kui parklast väljutakse, siis tuleb parklas oldud aja eest tasuda ning seejärel tõkkepuu avaneb ja saab parklast välja sõita. Samamoodi peaksid ka teetollid töötama maksustatud teele sõites ja seal väljudes. Seega Eesti riigil tuleb nende seadmete ja paigalduse eest maksta. Antud töö raames ei ole teada, kui palju see maksma võiks minna.

Kuna Eestis on lisaks põhimaanteedele olemas ka tugi- ja kõrvalmaanteed. Ning teede maks toimiks vaid suurtel magistraalidel. Seega hakataks kasutama põhimaanteedel asemel lihtsalt kõrvalmaanteed. See tõstaks kõrvalmaanteedel liikluskoormust, need läheksid kiiremini korrast ära ja liiklusohutus kannataks.

Eestis põhimaanteedel liikluskoormus võrreldes muude riikide – Soome, Saksamaa ja Poolaga on väike. Eestis ei toimu suurt eksporti Samuti on rahvusvahelised veod ja siseriikliid veod võrdses vahemikus. Sellise liikluskoormuse juures ei annaks teede maksu kogumine lisaväärtust.

Alljärgneval joonisel on näha, et liiklusõnnetused aastast-aastasse vähenevad. Juhul, kui teede kasutamine läheks põhimaanteedelt üle kõrvalmaanteedele, suureneksid liiklusõnnetuste arv märgatavalt. Kuna põhimaanteed on rajatud nii, et nad kulgevad linnade, alevite ja alevikude kõrvalt, on liiklusõnnetuste arv seal vähenenud. See tuleneb sellest, et jalakäijaid liigub põhimaanteedel vähem. Aga kui põhimaanteedel asemel hakataks kasutama kõrvalmaanteed, mis läbivad nii linnasid, aleveid kui ka alevikke, siis seal liigub jalgsi palju rohkem inimesi. Seega liiklusohutus suureneb seoses kõrvalmaanteedel kasutamisega.



Joonis 1. Liiklusõnnetused aastate lõikes. (Liiklusõnnetused...05.05.2014)

Kui liiklusõnnetused suurenevad, tõusevad ka abivajajate kulud. Seega suureneksid ka sotsiaalvaldkonnas riigi kulud. Sotsiaalvaldkond on valdkond, kus alati on vaja rohkem tulusid, mida kasutada. Sellega aga ei paraneks midagi, kui liiklusõnnetuste oht suureneks sellega, kui teede maks kehtestada ning liikluskoormus suunduks kõrvalmaanteedele.

Hetkel liiklusõnnetuste trend näitab, et nende hulk väheneb. Kindlasti on siin tähelepanuväärne osa liiklusohutuse paremaks muutmisel. Riigimaanteede ohutumaks ehitamine. Näiteks Väätša asulast Tallinn-Narva maantee eemale viimine ning Tallinnas Mõigus Tallinn-Tartu maantee muutmine neljarealiseks.

Samuti on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium olnud seni seisukohal, et maanteekasutustasu kogumine kujuneks kogutavast tasust kallimaks ja selle süsteemi ülesehitamine on ülemäära keeruline. (Transport...15.05.2014)

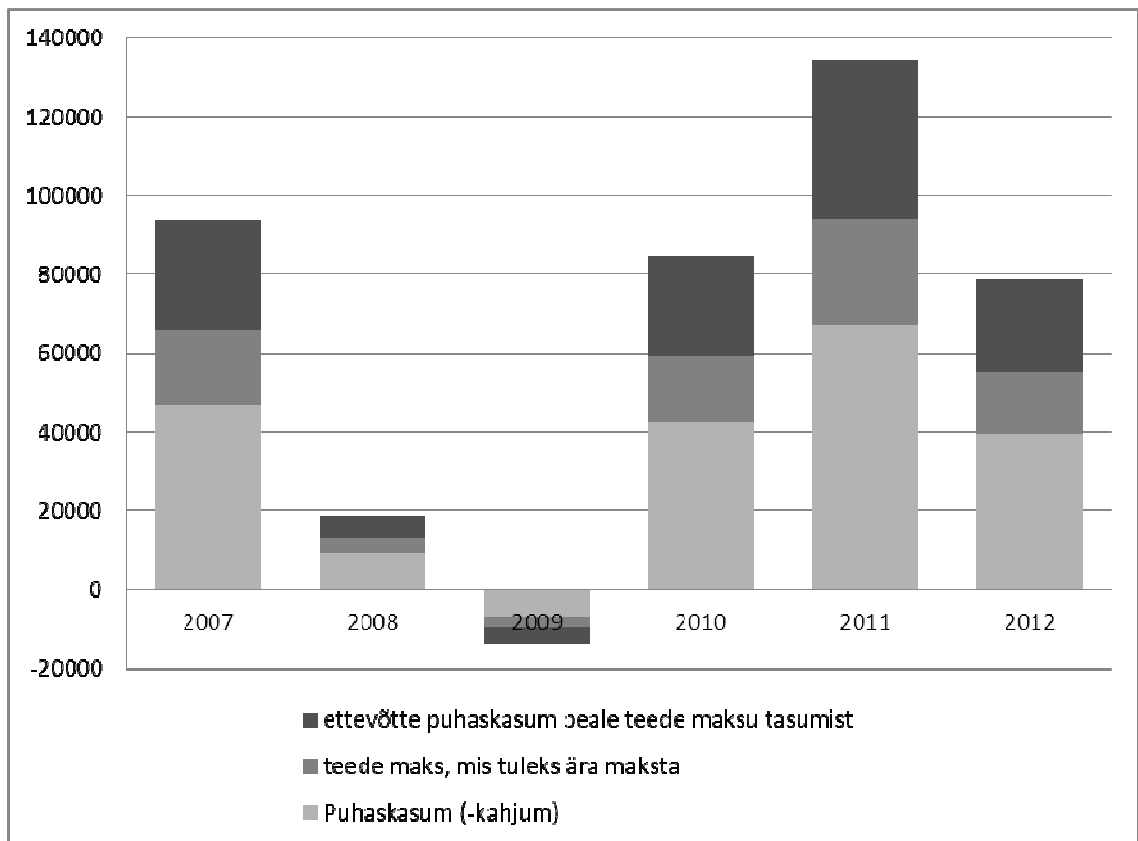
Riigimaanteede hoidu rahastatakse vastavalt Teeseaduse §-le 16. (Teeseadus, 17.02.1999) Teehoiu rahastamiseks nähakse riigieelarves ette kulud üldsummas, mille suurus vastab vähemalt 75 protsendile kütuseaktsiisi (välja arvatud erimärgistatud kütused ja maagaasi aktsiisi) ja 25 protsendile erimärgistatud kütuste aktsiisi kavandatavast laekumisest. (Teehoiukava...24.04.2014)

Tabel 11. Transpordi ettevõtete tulu, kulu, maksud, ärikasum, tuhat eurot

Kaubavedu maanteel ja kolimisteenused	Aasta	Müügitulu	Muud äritulud	Kulud kokku	maksud	Muud ärikulud	Puhaskasum (-kahjum)
	2007	992068,3	26325,1	950735,6	2416,7	7627,8	46885,1
	2008	1034250	24611,2	1021197	1830,7	10528,2	9399
	2009	746538,4	19403,9	747096,4	1477	12103,4	-6812,2
	2010	886698,7	23052,3	851494,9	1593,4	8438,8	42332,5
	2011	1033852	24505,4	973882,6	1423,1	9297,5	67148,6
	2012	1099850	32752,7	1073187	1503,7	12798,3	39388,1

(Allikas: Transpordi...05.05.2014)

Tabeli 11 lähtuvalt on transpordiettevõtete kasum/kahjum seotud majandusega. 2009 aastal on jäädud kahjumisse, kuna sel ajal oli Eestis majanduslangus. Kaupade ja toodete müük vähenes, sellest tulenevalt ka transporditeenust ei olnud nii palju vaja. Kui võrrelda maksude suurusjärku kogu transpordiettevõtete kuludega, on maksukulud väikesed. Suurem osa kulusid läheb autopargi korrashoiu peale. Juhul kui ettevõtete puhaskasumist võtta 40%, mis läheks teekasutustasude peale, jääks transpordi ettevõtetele puhaskasumit vaid natukene vähem alles kui enne maksu kehtestamist. Seega transpordiettevõtted Järgmise joonise pealt on seda hästi aru saada. Hinnapiiriks nimetatakse miinimum- ja maksimumhinda, mida turul kauba eest on võimalik küsida. Hinna alampiiiriks on tinglikult kauba sisseostuhind, samas ei saa seda nimetada absoluutseks alampiiiriks, sest kaubavarudest vabanemise eesmärgil müüakse kaupu ka alla omahinna. Hinna ülempiiriks on tarbija nõudluse piir – kui kaupa enam ei osteta, ongi hinnapiir ületatud. Hinnastrateegia on firma pikaajaline tegevussuund hinnakujunduses, et saavutada teatud ajaperioodideks seatud eesmärgid. Üks põhilisi strateegilisi otsuseid, mida iga müügiettevõtte peab tegema, on otsustada, kui suur juurdehindlusprotsent valida. Selles valdkonnas on peamiselt kaks kauplejate poolt enamkasutatavat võimalust - igapäevaste madalate hindade kehtestamine ning kõrgete ja madalate hindade vahelduv kasutamine.. Tavaliselt kaupluste trend näeb ette, et vähemalt 40% oleks toodetel katet peal.



Joonis 2. Transpordi ettevõtete puhaskasum enne ja pärast teede maksukehtestamist aastate lõikes. (Transpordi...05.05.2014)

Seega Eestis ei ole mõistlik teede maksu kehtestada, kuna:

1. Välisveokeid sõidab Eesti riigimaanteedel vähe (umbes 450 sõidukit ööpäevas).
2. Eestis on põhimaanteed vähe, kus saaks teede maksu kehtestada.
3. Eesti transpordiettevõtetele langeks enamikus maksukoormus.
4. Kaupade- ja teenuste hinnad tõusevad.
5. Põhimaateede asemel hakataks kasutama kõrvalmaanteed.
6. Teehoolduskulud suurenevad.
7. Liiklusohutus väheneb.
8. Keskkonna saastatus ja müra suureneb.

See tähendab seda, et üks asi viib teiseni. Juhul, kui hakatakse enam kasutama kõrvalmaanteed põhimaateede asemel, siis ei laeku tulu riigieelarvesse, aga samas kõrvalmaanteed vajavad sel juhul rohkem hooldust. Kui raskeveok sõidab jätkuvalt tugimaanteed mööda, suureneb sõiduki kütusekulu, millest eraldub rohkemal määral

saasteaineid, kui sõites põhimaanteed mööda. Samuti liiklusohut suureneb, sest enamused kõrvalmaanteed läbivad asulaid.

Sõiduautodele teede maksutasude kehtestamine ei ole mõistlik. Kuna tugimaanteed võrgustik on hästi välja arendatud ning aastaks 2020 on Teehooldus arengukava kohaselt kõik teed tolmuvabad. Siis mõistlikum on tavakasutajal liigelda mööda kõrvalmaanteed.

Samuti suureneksid liiklusohut ja keskkonna saastatus ning müra. Sest kõrvalmaanteed läbivad asulaid, mille tulemusel on kehtestatud kiiruspiirangud, millest tulenevalt liiklussujuvus on mitteühtlane. See aga saastab rohkem keskkonda kui ühtlane liiklusvoog.

Kokkuvõtvalt teede maks Eestis ei ole mõistlik, kuna teede võrgustik ja liiklustihedus on väike. Maksu kehtestamine ei anna lisaväärtust. Pigem selle kehtestamine mõjub halvasti. Kuna Eestis on hea tugimaanteed võrgustik, suunduks põhiliiklus väiksematele teedele. Kõrvalteed ei ole aga mõeldud tihedale liiklusele ja veel vähem raskeveokitele. Selle tulemusena teehoolduskulud riigile suureneksid ning liiklusohut suureneks märgatavalt. Eesti transpordiettevõtted sõidavad rohkem Eesti teedel kui välisriikides. Lisaks sellele välissõidukeid sõidab Eestis vähe, umbes 450 ööpäevas. Seega lasuks maksukoormus põhiliselt Eesti transpordi ettevõtetel. Sellest tulenevalt kaupade- ja teenuste hinnad tõuseksid umbes 80 protsenti.

Ühesõnaga teede maksu kehtestamisega Eestiks kaasneks see, riik peab teehooldusesse praegusest rohkem panustama, liiklusohut, keskkonna saastlikkus ja müra suureneksid ning kaubad kallineksid.

## KOKKUVÕTE

Maantee, mis on avalik kaup ehk mida saavad kõik tarbida, aga mis on riigi omand, soovitakse kehtestada teede maks. See tähendab seda, et tee tarbija maksab tee kasutamise eest. Teed tarbivad aga kõik sõidukid. Seega teede maks on maks, mida tasuvad sõidukid selle eest, et nad kasutavad riigimaanteed. Kuna transport on iga majanduse alus, siis see on tarneahela kõige olulisem osa. Ilma heade transpordivõrkudeta ei ole aga siseturu nõuetekohane toimimine võimalik. Seega investeeringud transpordiinfrastruktuuri edendavad majanduskasvu, loovad rikkust, ergutavad kaubandust ning aitavad parandada geograafilist juurdepääsetavust ja inimeste liikuvust.

Teema valiti, et analüüsida teede maksu kehtestamisega seotud mõju Eestis majandusel. Töö eesmärgiks oli analüüsida teede maksu kehtestamisega seotud mõju Eesti majandusele. Eesmärgi saavutamiseks anti ülevaade teede maksu mõistest ja olemusest. Sellest tulenevalt teede maks on maks, mis kehtestatakse põhimaanteedele – Tallinn-Tartu-Luhamaa, Tallinn-Pärnu-Ikla ning Tallinn-Narva. Kuna põhimaanteed on riigi omand, seega on see avalik kaup ehk mida saavad kõik tarbida. Teede maksu tasuvad need, kes seda kasutavad. Seega teede maks on maks, mida tasuvad sõidukijuhid selle eest, et nad sõidavad mööda riigimaanteed.

Teiseks anti ülevaade teede maksustamisest praktikas. Ülevaade anti Saksamaa, Poola ja Austria riikide teede maksu korraldusest. Osades Euroopa riikides kasutatakse teede maksustamist. Selleks on välja töötatud erinevad süsteemid, põhiliselt elektroonilised süsteemid. Samas ei ole kadunud ära ka teetollid. Viimane tähendab seda, et juhul kui sõidetakse maksustatud teele on tollipunkt, kust saab osta vinjeti tee kasutamise eest ning hiljem kui maksustatud teelt maha sõidetakse tasutakse vinjeti eest tollipunktis. Mugavam on kasutada aga elektroonilisi süsteeme, mis on juba autodesse paigaldatud. Selleks on rajatud selleks vajaminevad teeninduskohad kiirteede ja maanteede äärde. Üks tuntumaid on Statoil.

Töö eesmärgi saavutamiseks analüüsiti esmalt teede võrgustikku Eestis ja lähiriikides. Lähiriikideks on Soome, Läti ja Leedu. Lisaks eelnevatele riikidele toodi välja veel Saksamaa ja Poola teede ja sõidukite olemasolu. Eestis on olemas sõidukitele nii raskeveokimaks kui ka aktsiisi näol maks. Nendest laekuvatest tuludest peaks riik hakkama saama teehoolduste ja –remondiga. 2012 aastal kulus teehooldusesse umbes 220 miljonit eurot aastas, kuid maksude näol saadi tulu peaaegu 300 miljonit eurot. Seega riigil on mida kasutada ja kui seda kasutada otstarbekalt, paraneksid teede olukord märkimisväärselt.

Lõpuks analüüsiti teede maksustamisega seotud kulusid. Tulemuseks saadi, et teede maks Eestis ei ole mõistlik, kuna teede võrgustik ja liiklustihedus on väike. Maksu kehtestamine ei anna lisaväärtust. Pigem selle kehtestamine mõjub halvasti. Kuna Eestis on hea tugimaanteed võrgustik, suunduks põhiliiklus väiksematele teedele. Kõrvalteed ei ole aga mõeldud tihedale liiklusele ja veel vähem raskeveokitele. Selle tulemusena teehoolduskulud riigile suureneksid ning liiklusohutus väheneb märgatavalt. Eesti transpordiettevõtted sõidavad rohkem Eesti teedel kui välisriikides. Lisaks sellele välissõidukeid sõidab Eestis vähe, umbes 450 ööpäevas. Seega lasuks maksukoormus põhiliselt Eesti transpordi ettevõtetel. Sellest tulenevalt kaupade- ja teenuste hinnad tõuseksid. Sellest tulenevalt kaasneks see, et riik peab teehooldusesse praegusest rohkem panustama, liiklusõnnetuste hulk, keskkonna saastlikkus ja müra suureneksid ning kaubad kallineksid.

Edaspidi tuleks uurida, kui palju läheks Eesti riigile teetollide või/ja elektroonilise süsteemi rajamine maksma. Samuti tuleks uurida kuidas kasutatakse raskeveokimaksust ja aktsiisist tulevat tulu.



## SUMMARY

Highway, which is public commodity i.e. everyone can use it, but is state property, wish to introduce road tax. It means that user pays for using the road. But all vehicles use the road. Hence road tax is a tax what vehicle users pay to use the states highway. Because transport is base to every economy, then it makes it the most important part of shipment chain. Without good transport chain the functional internal market is not possible. Thus investments into transport infrastructure carries economic growth, creates wealth, stimulates trading and helps to improve geographical accessibility and peoples movement.

This topic was chosen to analyse influence on Estonian economy when implementing road tax. The main issue of this work was to analyse influence on Estonian economy when implementing road tax. It was given an overview about the nature and concept of the road tax to reach this goal. Due to that road tax is a tax what is implemented on the main highways – Tallinn-Tartu-Luhamaa, Tallinn–Pärnu-Ikla ning Tallinn-Narva. Because main highways are states property, hence it is public property, i.e everyone can use it. Everyone who uses the road, pays the road tax. From that road tax is tax, what vehicle drivers pays to ride on states highways.

Secondly it was given an overview road taxing in practice. In some European countries road taxing is being used. For that different systems have been implemented, mainly electronic systems. But road tolls are not disused. The last means that on the taxed road there is a tollbooth, where you can buy vignette for using the road and later when you leave the taxed road the vignette is payed in the tollbooth. It is more convenient to use electronic systems which are implemented into cars. Required servicespots for that are build next to the highways and freeways. One of the best known is Statoil.

To reach the goal of this work, the first thing was to nalyse the road web in Estonia and its neighbouring countries. Neighbouring countries are Finland, Latvia and Lithuania. In addition it was brought forth Germanys and Polands road and vehicles existence. In

Estonia there is heavy goods vehicle tax and excise tax. Receipts coming from these two should be enough for the state to make road service and repairs. In 2012 into road service went about 220 million euros a year, but from taxes receipt was almost 300 million euros. Thus state has what to use and if to use it properly the roads conditions would improve notably.

Finally it was analysed the costs when taxing the roads. Result was that road tax in Estonia is not reasonable, because road web and traffic density are small. Implementing the tax doesn't give any surplus value. More likely it would count against. Because Estonia has good main highways where the main traffic would go into small roads. But the small roads are not meant for dense traffic or for heavy goods vehicles. From that expenses for maintaining the roads would increase and traffic safety would decrease notably. Estonian transport companies ride more in Estonian roads than in foreign roads. Plus there are not many foreign vehicles in Estonia, about 450 in a day. Thus the main tax load would go to Estonian transport companies. From that goods and service prices would increase. It would bring that state should pay more for maintaining the roads, traffic safety would decrease, environmental pollution and noise would increase and the prices would go up.

In the future it should be studied how much would it cost for Estonia to establish tollbooths and/or electronic systems. Also it should be studied how the profits from heavy goods vehicle tax and excise tax are used.



9. Kiirteed kilomeetrites. Eurostat.ec koduleheküljelt  
<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&ocode=tgs00114&plugin=1> välja otsitud 05.05.2014
10. Kommer, A. Avaliku sektori ökonomika. Sisekaitseakadeemia, Tallinn
11. Liiklusõnnetused. Statistika koduleheküljelt [http://pub.stat.ee/px-web.2001/igraph/MakeGraph.asp?gr\\_type=0&gr\\_width=600&gr\\_height=400&gr\\_fontsize=12&menu=y&PLanguage=2&pxfile=TS093201451433592.px&wload=600&hload=400&rotate=](http://pub.stat.ee/px-web.2001/igraph/MakeGraph.asp?gr_type=0&gr_width=600&gr_height=400&gr_fontsize=12&menu=y&PLanguage=2&pxfile=TS093201451433592.px&wload=600&hload=400&rotate=) välja otsitud 05.05.2014
12. Maanteeameti aastaraamat. Maanteeameti koduleheküljelt  
[http://www.mnt.ee/public/MA\\_Aastaraamat\\_2013\\_eeesti.pdf](http://www.mnt.ee/public/MA_Aastaraamat_2013_eeesti.pdf) välja otsitud 05.05.2014
13. Maanteetranspordi hoolduskulud. Eurostat.ec koduleheküljelt  
[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search\\_database](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/search_database) välja otsitud 05.05.2014
14. Maanteetransport. Euroopa.eu koduleheküljelt  
[http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/road\\_transport/index\\_et.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/road_transport/index_et.htm) välja otsitud 11.04.2014
15. Maanteetransport. Logiproff koduleheküljelt  
[http://www.logiproff.ee/index.php?lang=est&main\\_id=251&id=132](http://www.logiproff.ee/index.php?lang=est&main_id=251&id=132) välja otsitud 11.04.2014
16. Maanteevõrk. Maanteeameti koduleheküljelt  
<http://www.mnt.ee/index.php?id=10801> välja otsitud 28.04.2014
17. Maksutululaekus eelarvesse plaanitud enam. Vabariigi Valisuse koduleheküljelt  
välja otsitud 14.04.2014
18. Poolas alustab tööd elektrooniline teemaksu kogumise süsteem. Association of Estonian International Road Carriers koduleheküljelt  
<http://www.eraa.ee/?op=news&id=1414> välja otsitud 25.02.2014
19. Registreeritud veoautosid kokku. Eurostat.ec koduleheküljelt  
[http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road\\_eqs\\_lormot&lang=en](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=road_eqs_lormot&lang=en) välja otsitud 05.05.2014
20. Riigieelarvesse laekunud maksud. Statistikaameti koduleheküljelt  
<http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/Saveshow.asp> välja otsitud 05.05.2014

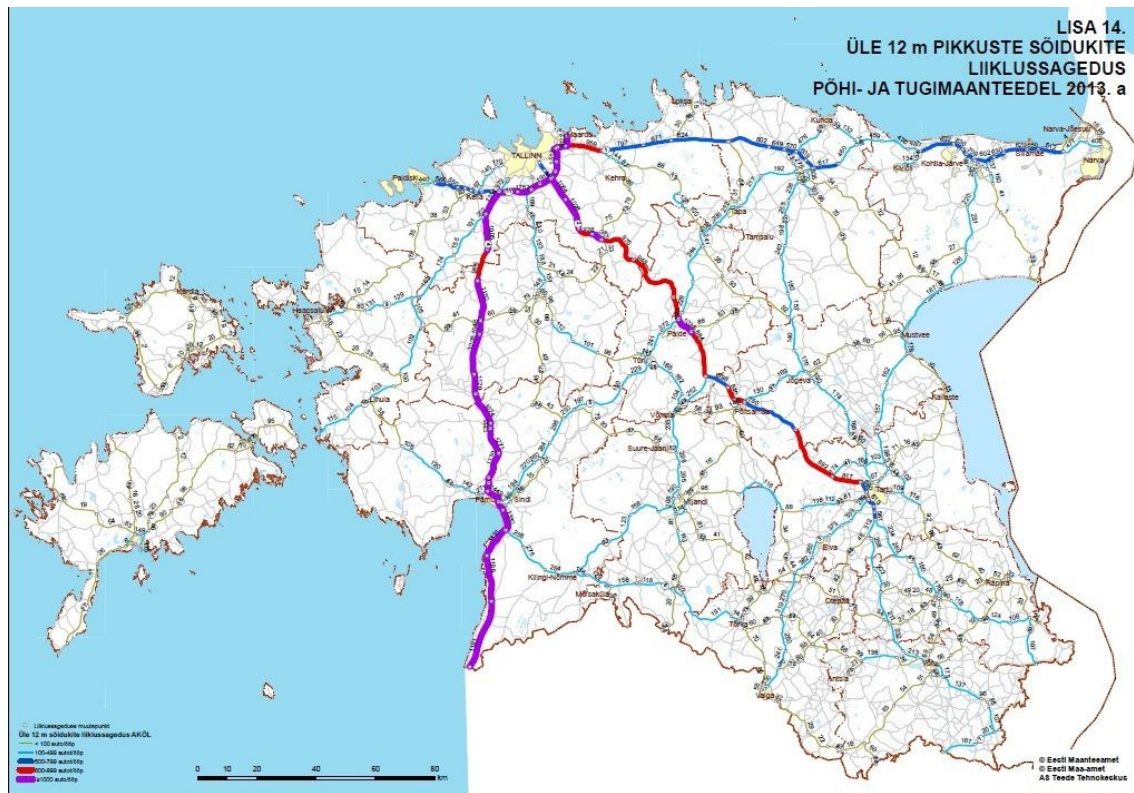
21. Riigimaanteede liiklussagedus kasvas aastaga 2%. Raskeveoki koduleheküljelt <http://www.rasketehnika.ee/uudised/uudised.php?uid=20037> välja otsitud 24.04.2014
22. Road Tax, Road Tolls and Fees in Germany. Confédération Fiscale Européenne koduleheküljelt <http://www.cfe-eutax.org/taxation/road-tax/germany> välja otsitud 25.02.2014
23. Siseriiklikud veod. Eurostat.ec koduleheküljelt <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/refreshTableAction.do?tab=table&plugin=1&pcode=tsdtr220&language=en> välja otsitud 05.05.2014
24. Soave, P., 05.2013. Maanteetransport: õigusaktide ühtlustamine. Euroopa Parlamendi kodulehelt [http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/et/FTU\\_5.6.4.pdf](http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/et/FTU_5.6.4.pdf) välja otsitud 22.11.2013
25. Sõiduautosid 1000 elaniku kohta. Eurostat.ec koduleheküljelt <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tsdpc340&plugin=1> välja otsitud 05.05.2014
26. Sõiduki teemaksuarvesti kasutusjuhend. Toll Collect koduleheküljelt [http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:u2RjdaMzkaYJ:www.toll-collect.de/fileadmin/content/Dokumente/PDFs/Informationen/OBU-Bedienungsanleitungen/obu\\_bda\\_est.pdf+&cd=2&hl=et&ct=clnk&gl=ee](http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:u2RjdaMzkaYJ:www.toll-collect.de/fileadmin/content/Dokumente/PDFs/Informationen/OBU-Bedienungsanleitungen/obu_bda_est.pdf+&cd=2&hl=et&ct=clnk&gl=ee) välja otsitud 06.04.2014
27. Taxation of heavy goods vehicles: Eurovignette Directive. Euroopa koduleheküljelt [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/road\\_transport/l24045b\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/road_transport/l24045b_en.htm) välja otsitud 11.04.2014.
28. Teehoiukava. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi koduleheküljelt [http://www.mkm.ee/public/2\\_Riigimaanteede\\_teehoiukava\\_aastateks\\_2014-2020.pdf](http://www.mkm.ee/public/2_Riigimaanteede_teehoiukava_aastateks_2014-2020.pdf) välja otsitud 24.04.2014
29. Teemaks Austrias. Statoileuropecard koduleheküljelt [http://www.statoileuropecard.com/et\\_EE/pg1334079035960/Home\(et\)/Tootedjateenused/Teemaksud/Austria.html](http://www.statoileuropecard.com/et_EE/pg1334079035960/Home(et)/Tootedjateenused/Teemaksud/Austria.html) välja otsitud 06.04.2014
30. Teeseadus 17.02.1999, jõustunud 23.03.1999 - RT I 1999, 26, 377
31. Toote hinna kujundamine. E-õppe keskkonnast [http://www.eope.ee/\\_download/euni\\_repository/file/2404/7%20Toote%20hinna%20kujundamine.pdf](http://www.eope.ee/_download/euni_repository/file/2404/7%20Toote%20hinna%20kujundamine.pdf) välja otsitud 11.05.2014

32. Transpordi infrastruktuuri maksustamise aluspõhimõtted. E-õppe koduleheküljelt  
[http://www.eope.ee/\\_download/euni\\_repository/file/1052/Transpordi%C3%B6konoomika%20e-kursus.rar/TO\\_repositoorium/MATERJAL\\_teemad/MATERJAL\\_TEEMA%2011%3B%2012\(1\).pdf](http://www.eope.ee/_download/euni_repository/file/1052/Transpordi%C3%B6konoomika%20e-kursus.rar/TO_repositoorium/MATERJAL_teemad/MATERJAL_TEEMA%2011%3B%2012(1).pdf) välja otsitud 05.05.2014
33. Transpordi ettevõtete tulu. Statistika koduleheküljelt <http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/Saveshow.asp> välja otsitud 05.05.2014
34. Transport ja side. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi koduleheküljelt [www.mkm.ee/doc.php?356353](http://www.mkm.ee/doc.php?356353) välja otsitud 15.05.2014
35. Transport: teetasude kavad peavad olema kõikide sõidukijuhtide suhtes õiglased. Euroopa koduleheküljelt [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-12-471\\_et.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-471_et.htm) välja otsitud 11.04.2014

## TABELITE JA JOONISTE LOETELU

Tabel 1. Transpordi infrastruktuuri püsikulud ja muutuvkulud.....	8
Tabel 2. Tariifid Saksamaa kiirteedel eurodes.....	15
Tabel 3. Kiirteed kilomeetrites.....	19
Tabel 4. Sõiduautosid 1000 inimese kohta.....	19
Tabel 5. Veoautosid kokku, aastate lõikes.....	20
Tabel 7. Siseriiklikud veod, läbisõit miljon kilomeetrit.....	21
Tabel 9. Riigieelarvesse laekunud maksud Eestis tuhat eurot aastas.....	22
Joonis 1. Liiklusõnnetused aastate lõikes.....	26
Joonis 2. Transpordi ettevõtete puhaskasum enne ja pärast teede maksukehtestamist aastate lõikes.....	28

# LISA. LIIKLUSSAGEDUS PÕHI- JA TUGIMAANTEEDEL



Allikas: Maanteeameti...05.05.2014