

Sisekaitseakadeemia

Finantskolledž

Laura Väikemaa

**TRANSPORDIETTEVÕTETE MAKSUKÄITUMINE
TEEKASUTUSTASU NÄITEL**

Lõputöö

Juhendaja:

Kadi Kalbin, MTA UO Põhja II talituse peainspektor

Kaasjuhendaja:

Helle Koitla, magistrikraadile vastav kvalifikatsioon

Tallinn 2020

SISEKAITSEAKADEEMIA LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

Finantskolledž	Juuni 2020
<p>Töö pealkiri eesti keeles: Transpordiettevõtete maksukäitumine teekasutustasu näitel</p> <p>Töö pealkiri võõrkeeles: Tax Behavior of Transport Companies on the Example of Toll</p> <p><i>Lühikokkuvõte</i></p> <p>Lõputöö on aktuaalne, sest alates 1. jaanuarist 2018 hakkas kehtima teekasutustasu. Maksu ja Tolliameti analüüsi põhjal oli 2019. aasta esimeses kvartalis teekasutustasu makstud 72% kõikidest veokitest ning tasumata 18% veokitest. Kokku võib riigil nii saamata jääda ligi 2 miljonit eurot aastas.</p> <p>Lõputöö on koostatud eesti keeles ja koosneb 46 leheküljest. Lõputöö koostamisel on kasutatud 46 allikat.</p> <p>Lõputöö eesmärgiks on välja selgitada tegurid, mis mõjutavad transpordiettevõtjaid teekasutustasu maksuma. Töö eesmärgi saavutamiseks püstitati kolm uurimisülesannet, mille lahendamiseks kasutati kvantitatiivset uurimismeetodit.</p> <p>Analüüsi käigus selgus, et transpordiettevõtjad on enamasti maksukuulekad. Maksukäitumist mõjutavad hästi nii poliitilised, majanduslikud kui ka psühholoogilised tegurid. Samuti selgusid analüüsi käigus probleemid, mis mõjutavad transpordiettevõtete maksukäitumist halvasti</p> <p>Võimalikud lahendused transpordiettevõtjate maksukäitumise parandamiseks on luua teekasutustasu tasumise süsteemile lisafunktsioone ning ära ei tohiks unustada ka teavitustöö tegemist, kuhu läheb maksutululu.</p>	
Võtmesõnad: maanteetransport, teekasutustasu, maksukäitumine	
Võõrkeelsed võtmesõnad: road transport, tolls, tax behavior	
Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu	
<p>Töö autor: Laura Väikemaa</p> <p>Olen koostanud lõputöö iseseisvalt. Kõik lõputöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, seisukohad, kirjalikest allikatest ja mujal allikates saadud info on nõuetekohaselt viidatud.</p> <p>Annan Sisekaitseakadeemiale tasuta loa (lihtlitsentsi) minu loodud teose reprodutseerimiseks säilitamise ja elektroonilise avaldamise eesmärgil, sealhulgas Sisekaitseakadeemia raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni. Annan loa teose üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Sisekaitseakadeemia veebikeskkonna kaudu sealhulgas Sisekaitseakadeemia raamatukogu digikogu kaudu ja paber kandjal Sisekaitseakadeemia raamatukogus kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.</p> <p>Olen teadlik, et nimetatud õigused jäävad alles ka autorile. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei riku ma teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse õigusaktidest tulenevaid õigusi.</p>	
Allkiri:	Kommentaar (soovi korral)
Vastab lõputöö nõuetele	
Juhendaja: Kadi Kalbin	Allkiri:
Vastab lõputöö nõuetele	
Kaasjuhendaja: Helle Koitla	Allkiri:
Kaitsmisele lubatud	
Kolledži direktor: Kerly Randlane	Allkiri:

SISUKORD

SISSEJUHATUS	4
1. TRANSPORDI OLEMUS JA MAKSUSTAMINE	7
1.1. Maanteetranspordi olemus	7
1.2. Maanteetranspordi maksustamine	9
1.3. Ettevõtjate maksukäitumine	17
2. TRANSPORDIETTEVÕTETE MAKSUKÄITUMINE TEEKASUTUSTASU MAKSMISEL	24
2.1. Metoodika kirjeldus	24
2.2. Transpordiettevõtete maksukäitumine teekasutustasu maksmisel	25
KOKKUVÕTE	37
SUMMARY	39
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU	41
Lisa. Küsitlus.....	46

SISSEJUHATUS

Maanteetransport on üks populaarsemaid transpordiviise maailmas, aga sellega kaasnevad ka probleemid. Üheks suurimaks murekohaks on heitgaaside tekkimine. Et neid probleeme vähendada ja keskkonda säästa, on Euroopa Liit kehtestanud transpordile erinevaid makse. Üheks näiteks on teekasutustasu, mis hakkas ka Eestis kehtima 2018. aastal.

Teekasutustasu on rahaline kohustus, mida tuleb maksta kõikide üle 3,5-tonniste veoautode eest, mis sõidavad avalikult kasutatavatel teedel. Teekasutustasu peab tasuma veoauto omanik. Kui liiklusregistrisse on kantud veoauto vastutav kasutaja, peab teekasutustasu maksuma vastutav kasutaja. Teekasutustasu ei pea maksuma vaid Eestis registreeritud veoautode eest, vaid tuleb maksta ka välismaal registreeritud veoautode eest. Tasu määr sõltub veoauto ja selle haagise täismassist, telgede arvust ning veoauto heitgaasiklassist. Teekasutustasu reguleerib liiklusseadus ning tasumise kohustuse täitmise üle teostavad riiklikku järelevalvet Maanteeamet, Maksu- ja Tolliamet ning Politsei- ja Piirivalveamet. (Maksu- ja Tolliamet, 2019)

Lõputöö teema on aktuaalne, sest alates 1. jaanuarist 2018 hakkas kehtima teekasutustasu (Liiklusseadus, 2010). Maksu ja Tolliameti analüüsi põhjal oli 2019. aasta esimeses kvartalis teekasutustasu makstud 72% kõikidest veokitest, sh Eesti veokitest oli teekasutustasu makstud 58% ning välismaistest 79%. Teekasutustasu oli esimeses kvartalis tasumata 18% veokitest, sh 29% Eesti ja 12% välismaistest veokitest (Maanteeamet, 2019). Kokku võib riigil nii saamata jääda ligi 2 miljonit eurot aastas. Alates 2019. aastal hakkas kehtima lühimenetlus, mida kohaldatakse ka teekasutustasu mittemaksmise korral. (Timberg, 2018)

Lõputöö teema on uudne, sest autorile teadaolevalt ei ole veel avaldatud ühtegi teadustööd, mis uuriks transpordiettevõtjate maksukäitumist teekasutustasu näitel. Maksukäitumine on ka siseriiklikult väga oluline ja seda rõhutab ka Maksu- ja Tolliameti arengukava 2017-2020, milles on välja toodud, et üheks eesmärgiks on pakkuda ettevõtetele ennetavat abi maksukuulekuse tagamiseks. (Maksu- ja Tolliamet, 2017, lk 6)

Transport on ka üks suuremaid majandusharusid ning transpordisektoris on väga tihe konkurents. Selleks, et suure ja tiheda konkurentsi juures jääda konkurentsivõimeliseks ei pruugi kõik ettevõtjad jääda maksukuulekaks. Lõputões käsitletav probleem on püstitatud küsimusena: millised tegurid mõjutavad transpordiettevõtjaid teekasutustasu maksma?

Käesoleva töö eesmärgiks on välja selgitada teekasutustasu maksmist mõjutavad tegurid.

Eesmärgi saavutamiseks on püstitatud järgmised uurimisülesanded:

1. Analüüsida maanteetransporti, transpordimakse ning maksukäitumist teadusallikate alusel.
2. Analüüsida transpordiettevõtjate maksukäitumist mõjutavaid tegureid teekasutustasu maksmise näitel.
3. Hinnata teooriast ja praktikast tulenevaid võimalusi ja pakkuda välja ettepanekud transpordiettevõtjate maksukäitumise parandamiseks.

Töö eesmärgi täitmiseks viiakse läbi kvantitatiivne andmeanalüüs. Kvantitatiivne uurimistöö lähtub positivismist, vaatest, mille järgi maailm on objektiivne reaalsus, mida on võimalik mingil viisil vaadelda ja mõõta või koguseliselt väljendada (Õunpuu, 2014, lk 54). Andmekogumismeetodiks valiti küsitlus. Küsitlus edastati transpordiettevõtjatele, kelle ettevõtte autopargis on rohkem kui 3,5 tonni kaaluvad sõidukid.

Töö koosneb kahest peatükist ning viiest alapeatükist. Esimeses peatükis analüüsitakse transpordi olemust ja maksustamist. Esimeses alapeatükis keskendutakse maanteetranspordile, teine alapeatükk annab ülevaate maanteetranspordi maksustamisest. Kolmandas alapeatükis käsitletakse maksukäitumist ning maksukäitumist mõjutavaid tegureid.

Teises peatükis analüüsitakse transpordiettevõtjate maksukäitumist teekasutustasu tasumisel. Teise peatüki esimeses alapeatükis käsitletakse töö meetodikat. Teises alapeatükis analüüsitakse transpordiettevõtjate maksukäitumist mõjutavaid tegureid teekasutustasu maksmise näitel ning tuuakse välja ettepanekud transpordiettevõtjate maksukäitumise parandamiseks.

Lõputöös allikmaterjalidena kasutatakse nii eesti- kui ka inglisekeelset erialakirjandust, teadusartikleid, seaduseid ja teisi teemakohaseid allikaid.

1. TRANSPORDI OLEMUS JA MAKSUSTAMINE

1.1. Maanteetranspordi olemus

Transport on inimeste ja kaupade liigutamine ning signaalide ja informatsiooni edastamine ühest kohast teise. Transport on ka üks suuremaid majandusharusid ning moodustab rohkem kui 9% Euroopa Liidu kogulisandväärtusest (Euroopa Komisjon, 2014). Kogu maailma maanteevedu on suurenenud, kuna suurenenud on ülemaailmne kaubandus, isiklik tarbimine ja transpordi osakaal tootmises ja logistikas (Hooper & Chapman, 2012, p. 106).

Tänu suurele kaubaveole ja heale transpordiühendusele riikide vahel paraneb riigi majandus ja inimeste elukvaliteet ning suureneb töökohtade arv, ligi 4,5% Euroopa Liidu kogutööhõivest töötab transpordisektoris (Euroopa Komisjon, 2014). Ka Turner ja Duranton on oma uuringus välja toonud, et linna maanteede suurenemine 10% võrra põhjustab 20-aastase perioodi jooksul linna elanikkonna ja tööhõive suurenemise umbes 2% ja vaeste leibkondade osakaalu vähenemise (Duranton & Turner, 2012, p. 1408).

Objektide transportimiseks kasutatakse erinevaid vahendeid. Sellest, millist vahendit transpordil kasutatakse, sõltub transpordiliik. Peamiselt toimub transport maa, vee, õhu ja torujuhtmete kaudu. Eesti Statistika andemetes eristatakse järgnevaid transpordiliike (Eesti Statistika, s.a.):

1. meretransport
2. raudteetransport
3. maanteetransport
4. õhustransport
5. postisaadetis
6. torujuhtmetransport, elektriülekanaliid
7. siseveetransport
8. iseliikuvad transpordivahendid

Kõige populaarsem transpordiliik on maanteetransport, mis moodustab 45% Euroopa Liidu kaubaveost (European Commission, 2004, p. 2). Maanteetransport on kaupade transportimine maanteedel ning transpordivahendina kasutatakse veokeid. Veoauto on liikluseaduse järgi veose veoks ettenähtud auto (Liikluseadus, 2010, § 2).

Veoautod liigitatakse kolme gruppi (Maanteeamet, s.a. a):

1. N1 kategooria (kaubik) on sõiduk, mille täismass ei ületa 3,5 t.
2. N2 kategooria (veoauto) on sõiduk, mille täismass on üle 3,5 t, kuid ei ületa 12 t.
3. N3 kategooria (veoauto) on sõiduk, mille täismass on üle 12 t.

Eestis on registreeritud 01.01.2020 seisuga 88 706 veoautot, millest 22 433 veoautol on täismass üle 3,5 tonni (Maanteeamet, 2020).

Maanteetransport on väga levinud ja seda saab kasutada väga paljudes valdkondades. Peamised maanteetranspordi kasutusvaldkonnad on (Kiisler, 2011, lk 237):

1. Kokku ja laialiveod- veod jaotuskeskusest või terminalist kliendini ja vastupidi. Tavaliselt on veetavad kogused väikesed ning tegemist on veoahelate alguse või lõpuga.
2. Kombineeritud veod- mitme erineva transpordiliigiga tehtav veo kombinatsioon (rong-auto, laev-rong-auto, lennuk-auto). Eestis kõige sagedamini esinev veo kombinatsioon on veoauto või poolhaagis laeval.
3. Eriveod- ülisuurte ja raskete kaupade vedu, mis nõuavad erilube ja milleks kasutatakse eriveokeid.
4. Rahvusvahelised veod- kasutatakse suure kandevõimega autoronge ja treilereid. Autorongide eeliseks on suurem kaubaruum, mis võimaldab teha mahukaubaga vedusid (näiteks mööbel). Euroopas tehakse 70% rahvusvahelistest maanteevedudest treileritega.

Maanteetransporti kasutatakse nii paljudes kasutuslades, sest sellel on suured eelised võrreldes teiste transpordiliikidega. Peamiseks eeliseks on kauba toimetamine “uksest ukseni” ning võimalus kasutada erinevaid marsruute. Samuti on maanteetransport väga odav transpordiviis. Maanteetransporti on ka väga hea kasutada kiiresti riknevate

kaupade veoks, sest kohaletoomine on kiire ning ideaalne lühikeste vahemaade läbimiseks. Kaupade asukohta on lihtne jälgida ja samuti on lihtne juhiga suhelda. (Truu, s.a.)

Suurimaks puuduseks maanteetranspordis on tehnilised piirangud ja suhteliselt väike kandevõime, mis ei lase üheaegselt palju kaupa transportida (Lastik, 2017, lk 11). Maanteetransport tekitab ummikuid ning kauba kohaletoometamine võib hilineda. Maanteetransport kasutab võrreldes teiste transpordiliikidega väga palju kütust. Maanteel saab ühe kilomeetri kaugusele ühe liitri kütusega vedaga 50 tonni kaupa, siseveetranspordiga 127 tonni ja raudteetranspordiga 97 tonni (Kiisler, 2011, lk 236). Sellest tulenebki maanteetranspordi kõige suurem probleem- heitgaaside tekkimine. Transpordisektor on olnud kõige kiiremini kasvav energiatarbija ning seega peamine kasvuhoonegaaside ja õhusaasteainete tekitaja viimastel aastakümnetel. Kaubavedu maanteedel tekitab umbes 18% kõigist kasvuhoonegaaside heitkogustest Euroopa Liidus (Alam, *et al.*, 2016, p. 1128).

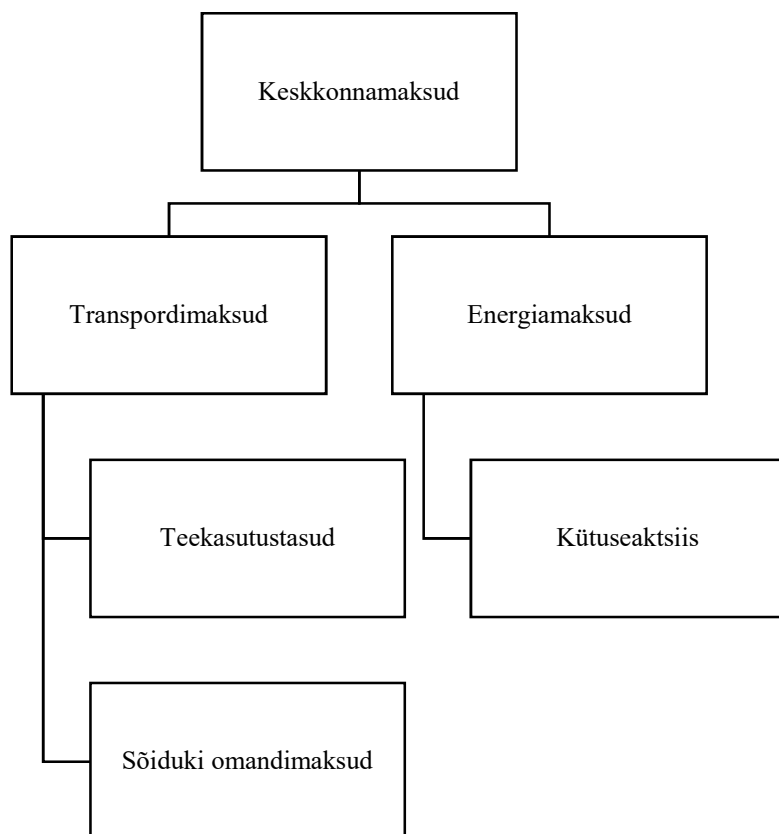
Kokkuvõtvalt võib järeldada, et transpordil on suur roll meie ühiskonnas ning see areneb pidevalt. Kõige populaarsem transpordiliik on maanteetransport, mida saab kasutada väga paljudes valdkondades. Maanteetranspordil on suured eelised võrreldes teiste transpordiliikidega. Kuid maanteetranspordiga kaasnevad ka erinevad probleemid. Üheks suurimaks probleemiks on kasvuhoonegaaside ja õhusaasteainete tekkimine.

1.2. Maanteetranspordi maksustamine

Alates 1990. aastatest on Euroopa Liit edendanud säästvat transpordistrateegiat, mis hõlmab kaubaveo ümberkorraldamist. Koos sõidukite heitgaasistandardite reguleerimise ja sõidukite heitgaasidest sõltuva maksustamisega on Euroopa Liit suutnud alates 1990. aastate algusest vähendada märkimisväärselt transpordi keskkonnamuudatust. Sama kehtib liiklusohutuse kohta, kus liiklejate suremuse määr on sellest ajast alates poole võrra vähenenud. (Doll, *et al.*, 2017, p. 36)

Euroopa Liit on seadnud eesmärgi vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid majandusharudes, mis ei kuulu Euroopa Liidu heitkogustega kauplemise süsteemi, 2030. aastaks 30% võrreldes 2005. aasta tasemega. Et seda eesmärki saavutada, on kasutusele võetud erinevad meetmed, nagu linna ühistransport, transpordimaksud ja biokütused ning elektrisõidukid. (Barisa & Rosa, 2018, p. 419)

Tarbimis- ja tootmisharjumusi keskkonnasõbralikumaks muutmise tõhusamaks meetmeks on maksude kehtestamine. Makse, millega soovitakse tarbimis- ja tootmisharjumusi keskkonnasõbralikumaks muuta, nimetatakse keskkonnamaksudeks. Euroopa statistika järgi jaotatakse keskkonnamaksud nelja kategooriasse: energia, transpordi, saaste ja ressurssidega seotud keskkonnamaksud. Maksud, mis mõjutavad just transpordi valdkonda on transpordimaksud ja energiamaksud (vt joonis 1). Euroopa Liidu keskkonnamaksude kogutulust moodustab kõige suurema osa energiamaksud. (Ziolo, *et al.*, 2019, p. 2217)



Joonis 1. Maanteetranspordi maksustamise lahendused (Ernst & Young Baltic AS, 2015; autori koostatud)

Üheks tuntumaks maksuks, mis on seotud transpordiga, on kütuseaktsiis. Kütuseaktsiis kuulub keskkonnamaksude alla ning on Euroopa Liidus kohustuslik. Energiatoodete maksustamist ELis reguleerib energiamaksustamise direktiiv 2003/96/EÜ, milles on sätestatud kohustuslikud aktsiisi alammäärad liikmesriikidele. Seega võib liikmesriik ka kehtestada alammäärast kõrgema kütuseaktsiisi, mida ka riigid enamasti teinud on. (Päll, 2016, lk 10)

Kütuseaktsiisiga maksustatakse Eestis toodetud ning Eestisse imporditud kütust. Kütuse alla kuuluvad mootorikütus ja kütteõli, tahkekütus ning vedel põlevaine. (Alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seadus, § 19, lõige 1)

Kütuseaktsiis üheks eesmärgiks on mõjutada tarbimist ja seeläbi säästa keskkonda. Kütuseaktsiisiga vähendatakse kütuse kasutamist ja seeläbi säästetakse taastumatut loodusvara ning kütuste põletamisega kaasnevat heitgaasi. Kütuseaktsiisi teiseks eesmärgiks on riigieelarvesse tulu teenimine. Kütuseaktsiisist saadud tulu kasutatakse enamasti teede ehitamiseks. 25% nendest vahenditest, mis kütuseaktsiisist laekuvad, kasutatakse sotsiaalsetel eesmärkidel, muuhulgas ka näiteks pensionide maksmiseks. (Riiberg, 2018, lk 14)

Kütuseaktsiis on väga tulus maks. Eesti keskkonnamaksude tuludest põhiosa moodustab just kütuseaktsiis. 2018. aastal laekus riigile 708,94 miljonit eurot keskkonnamakse ning sellest 542,76 miljonit eurot oli kütuseaktsiisist saadud tulu. (Eesti Statistika, 2020a)

Veel kuulub keskkonnamaksude hulka raskeveokimaks ning tulenevalt Euroopa Liidu direktiivist 1999/62/EÜ on raskeveokimaks kohustuslik kõigis Euroopa Liidu liikmesriikides. Eestis hakkas raskeveokimaks kehtima 2004. aastal. (Elling, s.a.)

Raskeveokimaksu üheks eesmärgiks on liikmesriikide transpordiettevõtjate vahelise konkurentsi moonutamise kõrvaldamine ning maksusüsteemide ühtlustamine. Raskeveokimaksu teiseks eesmärgiks on suunata kasutama keskkonnasõbralikumaid veokeid. Soodustatakse maanteid vähem kahjustavate ja vähem saastavate sõidukite kasutamist. (Elling, s.a.)

Raskeveokimaksu seaduse kohaselt maksustatakse raskeveokimaksuga veoste vedamiseks ettenähtud (Raskeveokimaksu seadus, 2000, § 1):

1. liiklusregistris registreeritud 12-tonnise või suurema registri- või täismassiga veoauto, välja arvatud Raskeveokimaksu seaduse paragrahvi punktis 2 nimetatud veoauto;
2. veoautost ja ühest või enamast haagisest koostatud 12-tonnise või suurema registri- või täismassiga autorong, mille veoauto on registreeritud liiklusregistris

Eestis on registreeritud 01.01.2020 seisuga 17 378 veoautot, mille registri- või täismass on üle 12 tonni (Maanteeamet, 2020). Ka raskeveokimaksu laekumised on suured võrreldes teiste keskkonnamaksudega. 2018.aastal tasuti raskeveokimaksu 5,31 miljonit eurot (Eesti Statistika, 2019).

Raskeveokimaksu tasutakse sellele riigile, kuhu liiklusregistrisse on sõiduk registreeritud. See on tekitanud transpordiettevõtetele ebavõrduse tunnet, sest kõik raskeveokid lõhuvad teid võrdselt, aga ainult riigi liiklusregistrisse kantud sõidukid tasuvad teede remondi eest. Sellepärast rakendavad enamik Euroopa Liidu liikmesriike ka teekasutustasusid, mille kehtestamine riigis on vabatahtlik. (Riiberg, 2018, lk 17)

Alates 1995. aastast on enam kui 20 Euroopa riiki kehtestanud riigimaanteedel kasutatavatele raskeveokitele teemaksud. 2017. aasta seisuga olid Eesti ja Soome ainukesed Euroopa Liidu liikmesriigid, kes ei olnud kehtestanud veoautodele teekasutustasu. Eestis hakkas teekasutustasu kehtima 1. jaanuar 2018. (Künnapuu, 2017, lk 1)

Teekasutustasu eesmärgid on (European Parliament, 2018):

- Tulu saamine uute teede ehitamiseks ja olemasoleva infrastruktuuri ülalpidamise kulude katmiseks.
- Keskkonna- ja mürasaaste vähendamine, näiteks keskkonnasõbralikumatele sõidukitele odavamate tariifide kohaldamise kaudu.

Eestis on teekasutustasu eesmärgiks transporditaristu kvaliteedi tagamiseks täiendavate vahendite kogumine. Rakendatakse „kasutaja maksab“ printsiipi ehk kogutakse vahendeid ka välismaal registreeritud veoautodelt, mille kasutamise eest ei maksta hetkel Eestis raskeveokimaksu ega pruugita osta kütust Eestist ning seega ei maksa ka kütuseaktsiisi. Teekasutustasude rakendamise kaasnevaks mõjuks on ka see, et suureneb veoautode energiatõhusus ning väheneb negatiivne keskkonnamõju. (Künnapuu, 2017, lk 3)

Teekasutustasu on rahaline kohustus, mida tuleb maksta kõikide üle 3,5-tonniste veoautode eest, mis sõidavad Eesti avalikult kasutatavatel teedel. Teekasutustasu peab maksma veoauto omanik. Kui liiklusregistrisse on kantud veoauto vastutav kasutaja, peab teekasutustasu maksma vastutav kasutaja. (Maanteeamet, s.a. b)

Teekasutustasu maksmisest on vabastatud (Liiklusseadus, 2010, § 190⁵):

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

Euroopa Liidus on kasutusel ajapõhised ja läbisõidupõhised teekasutustasud. Ajapõhine teekasutustasu tähendab, et kindlaksmääratud summa tasumine annab isikule õiguse kasutada sõidukiga kindla ajavahemiku jooksul kindlaks määratud taristut. Läbisõidupõhise teekasutustasu korral makstakse sõiduki eest vastavalt teataval infrastruktuuril läbitud vahemaa eest. Eestis on kasutusel ajapõhine teekasutustasu. (Künnapuu, 2017, lk 1)

Teekasutustasu määr sõltub veoauto ja selle haagise täismassist, telgede arvust ning veoauto heitgaasiklassist. Tabelis 1 ja 2 on välja toodud teekasutustasu määrad tasu kehtivuse lõikes.

Tabel 1. Teekasutustasu määrad sõidukitele massiga 3501-12 000 kg (hinnad eurodes)
(Maanteeamet, s.a. b; autori koostatud)

Heitgaasiklass	Telgede arv	1 päev	7 päeva	30 päeva	90 päeva	365 päeva
Kõik	Kõik	9	25	50	125	500

Tabelis 1 on välja toodud teekasutustasu määrad, kui sõiduki mass on 3501-12 000 kg. Kui sõiduki mass on alla 12 tonni, siis teekasutustasu määr ei sõltu sõiduki heitgaasiklassist ja telgede arvust. Teekasutustasu on võimalik teha 1, 7, 30, 90 või 365 päevaks. Näiteks kui teha sõidukile teekasutustasu üheks päevaks, siis selle hind on 9 eurot.

Tabel 2. Teekasutustasu määrad sõidukitele massiga üle 12 000 kg (hinnad eurodes)
(Maanteeamet, s.a. b; autori koostatud)

Heitgaasiklass	Telgede arv	1 päev	7 päeva	30 päeva	90 päeva	365 päeva
EURO 0, EURO I, EURO III	Kuni 3	12	45	90	225	900
	4 ja rohkem	12	65	130	325	1300
EURO III	Kuni 3	11	40	80	200	800
	4 ja rohkem	12	60	120	300	1200
EURO IV, EURO V	Kuni 3	10	35	70	175	700
	4 ja rohkem	12	55	110	275	1100
EURO VI ja vähem saastavad	Kuni 3	10	30	60	150	600
	4 ja rohkem	12	50	100	250	1000

Tabelis 2 on välja toodud teekasutustasu määrad, kui sõiduki mass on üle 12000 kg. Sellisel juhul sõltub teekasutustasu määr ka sõiduki heitgaasiklassist ning telgede arvust. Näiteks sõiduk, mille mass on üle 12 tonni ning telgede arv on kuni 3 ja sõiduki heitgaasiklass on EURO 0, siis 1 päev teekasutustasu maksab 12 eurot.

Maksude üle peab teostama ka järelevalvet. Teekasutustasu tasumise kohustuse täitmise üle teostavad riiklikku järelevalvet Maanteeamet, Maksu- ja Tolliamet ning Politsei- ja Piirivalveamet. Järelevalve teostamiseks võib kohaldada Korrakaitseaduse §-des 30, 32 ja 45 sätestatud riikliku järelevalve erimeetmeid. Nendeks on küsitlemine ja dokumentide nõudmine, isikusamasuse tuvastamine ning sõiduki peatamine (Korrakaitseadus, 2011).

Tasu mittemaksmisel on järelevalvel õigus teha trahv nii veoauto juhile kui ka omanikule. Veoauto juhtimise eest avalikult kasutataval teel, kui teekasutustasu on tasumata, karistatakse rahatrahviga kuni 40 trahviühikut ehk 160 euroga. Kui teekasutustasu on tasutud, aga see on tasutud väiksemas määras kui peab, siis karistatakse rahatrahviga kuni 20 trahviühikut ehk 80 eurot. Lisaks on õigus kõrvaldada juht veoauto juhtimiselt. Juhil ei lubata enne sõitu jätkata, kui veoauto eest on teekasutustasu tasutud. (Liiklusseadus, 2010)

Alates 2019 jaanuarist hakkas kehtima uus menetlusliik– lühimenetlus. Lühimenetlust saab kohaldada lihtsamate väärtegade korral. Selle tulemusena saab kohtuväline menetleja määrata lühimenetlusele allutatud isikule väärteo toimepanemise kohas lihtsustatud korras kindla trahvimääraga mõjutustrahvi, mida ei kanta karistusregistrisse. (Timberg, 2018, lk 1)

Lühimenetlust kasutatakse ka teekasutustasu mittemaksmise korral. Kui veoautot juhitakse teekasutustasu maksmata või teekasutustasu on väiksemas määras makstud, siis lühimenetluse korral tehakse rahatrahv juhile ning rahatrahvi määrad on vastavalt 80 ja 40 eurot (vt tabel 3).

Tabel 3. Rahatrahvi määrad teekasutustasu rikkumise korral (trahvid eurodes)
(Maanteeamet, s.a.; autori koostatud)

Väärteokoosseis	Rahatrahvi ülemmäär	Lühimenetluse mõjutustrahv
Veoauto juhtimine teekasutustasu maksmata	160	80
Veoauto juhtimine väiksemas määras teekasutustasu makstes	80	40

Tabelis 3 on välja toodud rahatrahvi määrad teekasutustasu rikkumise korral. Veoauto juhtimine, kui teekasutustasu on maksmata, on karistatav rahatrahviga, mille ülemmäär on 160 eurot. Sama rikkumise korral on lühimenetluse mõjutustrahv 80 eurot. Veoauto juhtimine, kui teekasutustasu on tasutud väiksemas määras kui peab, on karistatav rahatrahviga, mille ülemmäär on 80 eurot. Lühimenetluse korral on mõjutustrahv 40 eurot.

Enne, kui tuli kasutusele lühimenetlus, kohaldati veoautot juhtinud autojuhile ja ettevõttele teekasutustasu maksmata jätmise eest väärteomenetluses kiir- ja üldmenetlust.

Tabel 4. Rahatrahvi määrad teekasutustasu rikkumise korral (trahvid eurodes)
(Liiklusseadus, 2010; autori koostatud)

Väärteokoosseis	Rahatrahvi ülemmäär EUR
Teekasutustasu tasuma kohustatud füüsilise/juriidilise isiku poolt veoautot juhtima lubamise eest, kui teekasutustasu on tasumata.	200/1800
Teekasutustasu tasuma kohustatud füüsilise/juriidilise isiku poolt veoautot juhtima lubamise eest, kui teekasutustasu on tasutud väiksemas määras.	120/1200

Tabelis 4 on välja toodud rahatrahvi ülemmäärad, mis kohaldatakse teekasutustasu tasuma kohustatud isikutele. Teekasutustasu tasuma kohustatud füüsilise isiku poolt veoautot avalikult kasutataval teel juhtima lubamise eest, kui teekasutustasu on tasumata, karistatakse rahatrahviga kuni 50 trahviühikut ehk 200 eurot. Ning sama teo eest, kui selle on toime pannud juriidiline isik, karistatakse rahatrahviga kuni 1800 eurot. Teekasutustasu tasuma kohustatud füüsilise isiku poolt veoautot avalikult kasutataval teel juhtima lubamise eest, kui teekasutustasu on tasutud väiksemas määras, karistatakse rahatrahviga kuni 30 trahviühikut ehk 120 eurot. Sama teo eest, kui selle on toime pannud juriidiline isik, karistatakse rahatrahviga kuni 1200 eurot. (Liiklusseadus, 2010)

Kokkuvõtvalt võib järeldada, et Euroopa Liit edendab säästvat transpordistrateegiat. Et vähendada transpordist tekkivate kasvuhoonegaaside heitkoguseid, on kasutusele võetud erinevaid meetmeid. Üheks tõhusamaks meetmeks on maksude kehtestamine. Euroopa Liidus on kasutusel keskkonnamaksud, millega soovitakse tarbimis- ja tootmisharjumusi keskkonnasõbralikumaks muuta. Keskkonnamaksude alla kuuluvad kütuseaktsiis, raskeveokimaks ja teekasutustasud. Kütuseaktsiis ja raskeveokimaks on Euroopa Liidus kohustuslikud ning enamused liikmesriike rakendavad ka teekasutustasusid, mis on vabatahtlikud. Eestis on kõige uuem keskkonnamaks teekasutustasu, mis hakkas kehtima 1. jaanuarist 2018.

1.3. Ettevõtjate maksukäitumine

Makse on vaja, et reguleerida riigi majandust. Maksud tagavad vajalikud ressursid ühiste hüvede pakkumiseks ning nende kaudu saab mõjutada ka tarbimist. Transpordisektoris kehtestatud maksude peamine eesmärk ongi mõjutada tarbimis- ja tootmisharjumusi keskkonnasõbralikumaks.

Kuna transpordisektoris on kasutusel palju makse, siis on ka mitmeid asjaolusid, mis mõjutavad transpordiettevõtjate maksukäitumist. Maksukäitumine kirjeldab inimese lähenemist maksuseadustele, mis määratleb, mil määral maksumaksjad järgivad oma põhikohustusi (Pukeliene & Kažemekaitytė, 2016, p. 30).

Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD, 2009) käsitluse kohaselt on maksumaksja põhikohustused:

- Ettevõtluse registreerimine
- Deklaratsioonide tähtaegne esitamine
- Korrekse informatsiooni esitamine
- Maksude tähtaegne tasumine

Selle järgi, kuidas maksumaksjad oma põhikohustusi täidavad saab nende maksukäitumist jagada kahte rühma, maksukuulekas ja mitte-maksukuulekas käitumine, mis omakorda saab veel jagada kahte rühma. (Vt joonis 2)



Joonis 2. Maksukäitumine (Randlane, 2015, p. 3).

Maksukäitumise enim uuritud haruks on maksukuulekus. Maksukuulekuse täpne tähendus on määratletud mitmel viisil. Kirchler on välja toonud kõige lihtsama termini, mis kirjeldab maksumaksjate valmisolekut oma makse maksta. Maksukuulekust tuleks

määratleda kui maksumaksjate võimet ja valmisolekut järgida maksuseadusi, mille määravad kindlaks eetika, õiguskeskkond ja muud situatsioonilised tegurid konkreetsel ajal ja kohas. (Palil & Mustapha, 2011, pp. 12864-12865)

Maksukuulekust saab jaotada kaheks selle saavutamise viisi järgi, sunniviisiline ja vabatahtlik täitmine. Sunniviisilise täitmise all mõistetakse maksumaksjate kontrolli nii maksuhalduri kui ka audiitorite poolt. Maksuhaldur ja audiitorid kontrollivad, kas maksumaksjate tegevus on seaduslik ning kas maksud on õigesti deklareeritud ning tasutud. Kui kontrolli käigus avastatakse rikkumine, siis järgneb maksumaksjale karistuse määramine olenevalt sellest, kui suure rikkumisega on tegemist. Vabatahtlik täitmine on see, kui maksumaksja deklareerib maksud õigesti ning tasub tähtajal. (Udaltsova, 2018, lk 7)

Maksukuulekust võivad mõjutada järgmised tegurid (Kirchler, 2007, p. 37):

- poliitilised tegurid;
- psühholoogilised tegurid;
- majanduslikud tegurid;
- sotsiaalpsühholoogilised tegurid.

Poliitiliste tegurite all mõistetakse maksusüsteemi eripära. Maksusüsteemi keerukus ja maksumäär on poliitilised mõjutegurid, mis mõjutavad maksude maksmise valmidust. Mida lihtsam on maksusüsteem, seda vähem on võimalusi maksudest kõrvalehoidumiseks ja seda vähem toimub tulude ümberjaotamist. Lisaks on oluline, et inimene teaks, mida ta maksab, maksud ja avalikud hüved peavad olema omavahel seotud. Seetõttu on oluline järjepidevalt ja terviklikult teavitada avalikkust maksutulu rakendamisest. Agressiivse maksupoliitikaga maksumaksja kohtlemine riigi poolt maksutulu laekumisel pigem vähendab kui suurendab maksumoraali. Teisest küljest vastupidine poliitika ja lugupidav suhtumine aitavad tõsta maksumoraali. (Lillemets, 2010, pp. 237-238)

Psühholoogiliste tegurite all kuuluvad normid, hoiakud, teadmised maksustamisest, õigluse tajumine, motivatsioon ja otsustamine. Maksumaksjad soovivad reegleid järgida, kuna nad usuvad, et see on õige asi, mitte karistuse pärast, kui neid ei täideta. Maksumaksja

soov täita reegleid on tihedalt seotud käitumisnormidega, nii üksikute maksumaksjate isiklike normide (ja / või veendumustega) kui ka ühiskonnas laiemalt valitsevate sotsiaalsete normidega. Erinevatest valdkondadest (mitte ainult maksuga seotud) on tõendeid selle kohta, et inimesed soovivad järgida sotsiaalseid norme ja et teiste käitumine mõjutab tugevalt inimese valikuid. Ehk maksumaksjat mõjutab ka teiste maksumaksjate käitumine. Kui ühiskonnas on üldine suundumus makse ausalt maksta, tõuseb ka üldine maksumoraal. (Walsh, 2012, p. 456)

Majanduslikud tegurid on kontrolli sattumise võimalus, trahvid ja sissetulekud. Isik teostab hinnangu selle kohta, kas maksude maksmisest hoidumisel saadud kasu ületab maksudest kõrvalehoidumise eest saadud karistuse raskust. Millised on võimalused maksude tasumisest hoidumisel ja kui tõenäoline on selle kontrollimine? Seetõttu mõjutab inimese ratsionaalseid valikuid ennekõike majanduslikud hüvitised, sanktsioonide kehtestamine ja nende raskusaste. (Kirchler, 2007, p. 42)

Sotsiaalsühholoogilised tegurid on suhted maksuhalduri ja maksumaksja vahel. Kui maksumaksjad ei usalda maksuametit maksude kogumiseks, siis see suurendab mittemaksukuulekust. Õiglus ja usaldus on olulised aspektid maksukuulekuse suurendamisel. Maksuameti lähenemisviis „teenus ja klient“ soodustab usaldust tõenäolisemalt kui sanktsioonidel põhinev lähenemine „võmm ja röövel“. Mida lugupidavamalt maksuamet maksumaksjaid kohtleb, seda väiksem on maksudest kõrvalehoidumise tõenäosus ja see aitab kaasa soovile teha õiget asja. (Walsh, 2012, pp. 455-456)

Maksukuuleka käitumise vastand on mitte-maksukuulekas, mis jaguneb maksude vältimiseks ja maksudest kõrvalehoidumiseks. Sellisel juhul maksumaksja ei täida kõiki oma maksukohustusi ning selle tulemusel saavutab maksumaksja maksueelise. Mittemaksukuulekas käitumine on probleemiks paljudes riikides ning riikidel jääb maksutulu saamata. Euroopa Liit kaotab maksupettuste ja maksudest kõrvalehoidumise tõttu hinnanguliselt 1000 miljardit eurot aastas. (Udaltsova, 2018, lk 12)

Maksude vältimist defineeritakse kui maksukohustuste vältimist seaduslikul teel. Sellisel juhul kasutatakse ära maksuseadustes olevaid lünki. Maksude vältimise eesmärgiks on tulevikus tekkiva maksukohustuse vähendamine või edasilükkamine. Maksude vältimine

eeldab alternatiivide olemasolu, ehk ühel juhul on väiksem maksukohustus kui teisel. (Kask, 2010, lk 16)

Kuigi maksude vältimist võib pidada seaduslikuks, siis seda ei peeta avalikus ega ajakirjanduses peaaegu kunagi moraalseks. Paljud korporatsioonid ja ettevõtted, kes praktikast osa võtavad, kogevad tagasilööki, kas oma aktiivsetelt klientidelt või veebis.

Maksudest kõrvalehoidumise all mõistetakse sellist käitumist, mis on tahtlik. Ehk maksumaksja käitub teadvalt ebaausalt, mille tulemusena ebaseaduslikult vähendatakse juba tekkinud maksukohustust. (Kask, 2010, lk 19)

Maksudest kõrvalehoidumist seostatakse tavaliselt (Kask, 2010, lk 19):

- Ettekavatsetult ja tahtlikult maksude vähem maksmisega (näiteks isik, kes sai tulu jätab selle deklareerimata).
- Valeandmete esitamise, dokumentide võltsimise, olulise faktide varjamise või esitamata jätmisega, mille tõttu ei ole maksuhalduril võimalik kindlaks teha nende faktide sündmuste asjaolu, millega maksuseadused on sidunud maksukohustuse tekkimise.
- Maksupettusega, mis on maksudest kõrvalehoidumise üks vorm. Mõiste hõlmab olukordi, mil esitatakse valeandmeid maksudeklaratsioonis või muus maksu arvutamise aluseks olevas dokumendis.

Kõikidel nendel juhtudel maksab maksumaksja vähemal määral makse, kui seadusega ettenähtud on. Aga ka nendel juhtudel tehakse mõnikord vahet kergematel rikkumistel, nagu maksudeklaratsioonide esitamata jätmine, ja tõsisematel rikkumistel, nagu valeandmete esitamine või võltsitud dokumentide kasutamine. (Kask, 2010, lk 19)

Põhjuseid, miks inimesed maksuõigusrikkumisi ellu viivad on erinevaid. Näiteks on mitmesugused sotsiaalseid põhjused, mis on tingitud üleminekuühiskonna probleemidest. Nendeks võib olla turumajandusele üleminekuga seotud ebakindlus ja riskid, väärad ettekujutused ausast ja ebaausast ärist, madal õiguskuulekuse tase ning ühiskondliku hukkamõistu puudumine. Maksupettused võivad mõnikord olla tingitud ka majanduslikest teguritest. Näiteks kui teatud valdkonnas on maksupettused väga levinud,

siis selles valdkonnas tegutsev aus ettevõtja peab konkurentidega konkureerima ning võib samuti hakata otsima maksuplaneerimise skeeme. Kindlasti on oluline indikaator ka riigi haldussuutlikus. Kui seaduserikkuja ei tunneta karistuse vältimatust, siis on tal rikkumist palju lihtsam toime panna. Näiteks kui ajakirjanduses on ilmunud uudis, et maksuametil on ligipääs teatud teabele või on kirjeldatud mõne maksupetturi vahelejäämist, siis see on muutnud maksumaksjate käitumist. Palju ettevaatamatuid õigusrikkumisi on põhjustatud mitmesugustest juriidilistest probleemidest. Seaduste sagedane ja lühikese etteteatamisajaga muutmine, ebaühtlane ja muutuv halduspraktika, väärinfo või eksitav teave ajakirjanduses ning ebapädeva spetsialisti nõuanne. (Lehis, 2012, lk 152)

Ka maksumaksjaid on võimalik jaotada nelja gruppi nende käitumise järgi (OECD, 2004):

1. Irdunud
2. Vastased
3. Üritajad
4. Toetajad

Irdunud on need, kes on otsustanud mitte järgida maksukohustusi. Sellise hoiakuga inimesed väldivad tahtlikult oma vastutust. Nad on küünilised maksusüsteemi ning valitsuse rolli suhtes. Vastased on isikud, kes ei taha makse maksta, aga teevad seda, kui maksuamet neile tähelepanu pöörab. Süsteemi peetakse rõhuvaks, koormavaks ja paindumatuks. Üritajad on nõus täitma maksukohustusi, kuid nad teevad selle käigus vigu. Neil võib olla raskusi oma kohustuste mõistmise või täitmisega ning nad vajavad maksuhalduri abi. Nad on maksusüsteemi positiivselt meelestatud ning loodavad, et kõigis vaidlustes valitseb usaldus ja koostöö. Toetajate suhtumine on valmisolek teha õigeid asju. Seal on teadlik pühendumus süsteemi toetamisele ning selle nõudmiste aktsepteerimisele ja tõhusale haldamisele. Maksuametnike rolli legitiimsus on omaks võetud ja usutakse, et nad on põhimõtteliselt usaldusväärsed. (OECD, 2004)

Kokkuvõtvalt võib maksukäitumist jagada kaheks- maksukuulekas ja mitte-maksukuulekas käitumine. Maksukuulekat käitumist iseloomustab maksumaksjate valmisolekut oma makse maksta. Maksukuulekust võivad mõjutada erinevad tegurid

näiteks poliitilised, psühholoogilised, majanduslikud ja sotsiaalpsühholoogilised tegurid. Maksukuuleka käitumise vastand on mitte-maksukuulekas käitumine. Sellisel juhul maksumaksja ei täida kõiki oma maksukohustusi ning selle tulemusel saavutab maksumaksja maksueelise.

2. TRANSPORDIETTEVÕTETE MAKSUKÄITUMINE TEEKASUTUSTASU MAKSMISEL

2.1. Metoodika kirjeldus

Töö eesmärgi täitmiseks viidi läbi kvantitatiivne andmeanalüüs. Kvantitatiivne uurimistöö lähtub positivismist, vaatest, mille järgi maailm on objektiivne reaalsus, mida on võimalik mingil viisil vaadelda ja mõõta või koguseliselt väljendada. Kvantitatiivse andmeanalüüsi korral uuritakse suurte populatsioonide üldisi näitajaid, mitte niivõrd üksikisu vastuseid. (Õunpuu, 2014, lk 54)

Andmekogumismeetodiks valiti küsitlus. See on *survey*-uurimuse peamine meetod. Inglisekeelne termin *survey* tähendab, et andmeid kogutakse standardiseeritult ja katseisikud moodustavad valimi või näidise suuremast üldkogumist (Hirsjärvi, 2005, lk 180). Transpordiettevõtjate maksukäitumist mõjutavate tegurite tuvastamiseks koostati küsimustik, mis koosnes 14 küsimusest. 10 küsimust oli valikvastustega, 3 avatud küsimust ja 1 skaaladel põhinev küsimusetüüp (vt lisa). Küsitluse vormiks valiti võrguküsitlus, sest selle viisi suureks eeliseks on andmete kogumise kiirus ja mugavus (Hirsjärvi, 2005, lk 183). Küsitlus viidi läbi internetiküsitluste keskkonnas Google Forms. Küsitluse veebiaadress edastati meili teel 70-le transpordiettevõtjale, kelle ettevõtte autopargis on rohkem kui 3,5 tonni kaaluvad sõidukid. Internetiküsitlus oli anonüümne. Küsitlusele vastas 30 transpordiettevõtjat.

Uurimuse valim moodustati juhuvalimi põhjal. Juhuslikku valikut ohjab metoodiline nõue – igal populatsiooni liikmel peab olema võrdne võimalus valimisse sattuda (Õunpuu, 2014, lk 139). Juhuslikkuse tagamiseks kasutati loosimist. Küsitluse läbiviimist alustas autor 19.02.2020 ning küsitluse keskkond suleti 11.03.2020.

2.2. Transpordiettevõtete maksukäitumine teekasutustasu maksmisel

Maanteetransport on Eestis kõige levinum transpordiviis. Peale 2016 aastat hakkas kaubavedu maanteetranspordil langema, aga viimase aasta jooksul on see jälle tõusma hakanud (vt tabel 5). Sellest hoolimata on läbi aastate olnud maanteetransport kõige populaarsem ning kõige suurema kaubaveo kogusega transpordiliik. Eesti asukoht Euroopa idapiiril, Läänemere ääres võimaldab osaleda rahvusvahelises transiidis, mis maailmamajanduse trende arvestades on pikas perspektiivis kasvav. Eesti transpordisektoris on väga tihe konkurents. Statistikaameti andmetel on 2016. aasta IV kvartali seisuga Eestis 3696 veondusettevõtet, millest 3635 ettevõtet tegelevad maanteetranspordiga (Eesti Statistika, 2016).

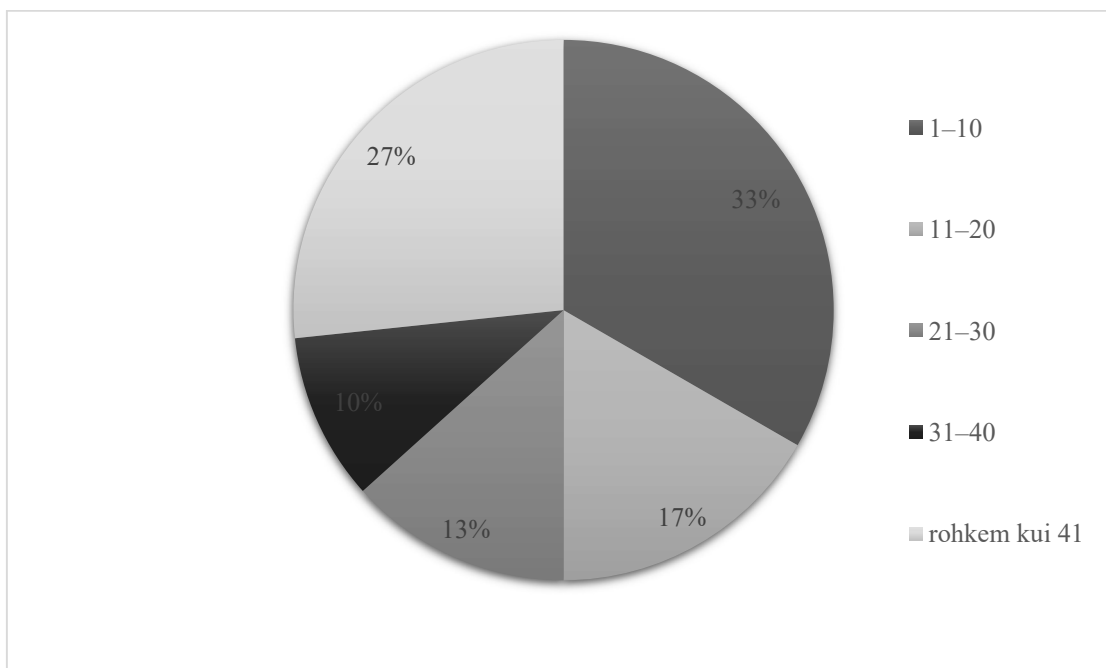
Tabel 5. Kaubavedu maanteel (Eesti Statistika, 2020b; autori koostatud)

Kaubavedu, tuhat tonni	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Maanteetransport	33 131	37 269	36 778	38 810	28 966	28 493	29 098

Selleks, et suure ja tiheda konkurentsi juures jääda konkurentsivõimeliseks ei pruugi kõik ettevõtjad jääda maksukuulekaks ehk siis ettevõtted võivad muutuda mitte-maksukuulekaks. Sellisel juhul maksumaksja ei täida kõiki oma maksukohustusi ning selle tulemusel saavutab maksumaksja maksueelise. Veoettevõtte jaoks on suurimad kulud seotud kütusega, sõidukijuhtide palkadega ja veeremiga. Samuti peab ettevõtte maksma teekasutustasu veoautode eest, mille täismass ületab 3,5 tonni. Ning 12-tonnise või suurema registri- või täismassiga veoautode eest peab maksma raskeveokimaksu. (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2013)

Et tuvastada, milline on transpordiettevõtjate maksukäitumine koostati küsimustik ning teostati analüüs. Maksukäitumist vaadati teekasutustasu tasumise näitel.

Küsitluse andmetel on suurem osa valimis olnud transpordiettevõtetest väiksema autopargiga ettevõtted. Vastanud ettevõtetest 10 on autopargis 1-10 veoautot, mis kaalub rohkem kui 3,5 tonni. 5 ettevõttel on 11-20 veoautot, 4 ettevõttel 21-30 veoautot ning 3 ettevõttel 31-40 veoautot. Rohkem kui 41 veoauto on 8 ettevõttel. (Vt joonis 3)



Joonis 3. Transpordiettevõtete autopargi suurus (autori koostatud)

Kõik vastajad on teadlikud, et rohkem kui 3,5 tonni kaaluvate sõidukite eest peab tasuma teekasutustasu. Kuid küsitluse käigus selgus, et teekasutustasu tasujatel puudub teave, kus kasutatakse teekasutustasust saadud tulu. Liiklusseaduse § 190⁷ ütleb, et teekasutustasust riigieelarvesse laekunud raha kasutatakse transporditaristu hoiuks (Liiklusseadus, 2010). Lillemets on välja toonud, et see on väga oluline, et maksumaksjad teaksid, mida nad maksavad ning maksud ja avalikud hüved peavad olema omavahel seotud. Seetõttu on oluline järjepidevalt ja terviklikult teavitada avalikkust maksutulu rakendamisest, et tõsta maksukuulekust. (Käesolev töö, lk 19)

Järgimisenähtena paluti vastata küsimusele, kas ettevõtte tasub teekasutustasu. 28 vastajat (93,3%) vastas, et ettevõtte maksab alati teekasutustasu. 2 vastajat (6,7%) vastas, et ettevõtte maksab teekasutustasu, aga mitte alati. Põhjusteks, miks teekasutustasu tasu alati ei maksta, on välja toodud rahapuudus, eksimus, möödarääkimine ning ununemine. Sellest võib järeldada, et vastanute hulgas olid toetajad ja üritajad. Üritajad on nõus

täitma maksukohustusi, kuid nad teevad selle käigus vigu. Neil võib olla raskusi oma kohustuste mõistmise või täitmisega ning nad vajavad maksuhalduri abi. Toetajate suhtumine on valmisolek teha õigeid asju. Seal on teadlik pühendumus süsteemi toetamisele ning selle nõudmiste aktsepteerimisele ja tõhusale haldamisele. (Käesolev töö, lk 22) 2019. aasta Maksu ja Tolliameti analüüsi põhjal oli esimeses kvartalis teekasutustasu alati makstud 72% kõikidest veokitest ning teekasutustasu oli esimeses kvartalis alati tasumata 18% veokitest. Ülejäänud veokitel oli teekasutustasu liikumise ajal vahel tasutud ja vahel maksmata. (Maanteeamet, 2019)

Küsitluses paluti vastata küsimusele, kes tegeleb ettevõttes teekasutustasu tasumisega. Teekasutustasu tasumine on enamasti juhatusliikme tööülesanne. Nii on vastanud 10 ettevõtet. 9 ettevõttel tegeleb tasumisega raamatupidaja. Veel on välja toodud, et tasumisega tegeleb autojuht, dispetšer, logistiku assistent, logistik, autopargi juht, autopargi spetsialist ja veo korraldaja. On ka välja toodud, et autojuht kontrollib enne sõidu algust teekasutustasu kehtimist ning kui kehtivus on lõppenud, siis teavitab raamatupidajat, kes teekasutustasu ära tasub. Selline viis on väga hea, sest teekasutustasu kehtimist saavad kõik kontrollida ning liiklusseaduse järgi on juhil sõidu alustamine keelatud, kui teekasutustasu on maksmata.

Uuringu käigus paluti vastajatel hinnata teekasutustasu tasumise süsteemi teetasu.ee. Suurem osa vastanutest, 19 vastajat on süsteemiga rahul. Vastajad on välja toonud, et teetasu.ee süsteem töötab hästi, on kergesti kasutatav, mugav, kiire ning lihtne. Ollakse rahul, et süsteemi saab kasutada nii arvutis kui ka telefonis, mis annab võimaluse ka maksta väljaspool kontorit näiteks autojuhil sõidus olles.

Samuti tuli uuringu käigus välja erinevaid probleeme teekasutustasu süsteemi kohta. Kui maksumaksja jaoks ei ole süsteem mugav ja arusaadav, siis see mõjutab maksukäitumist halvasti.

Üheks puudusteks on, et automaatne teavitus teekasutustasu lõppemise kohta, on alates 30 päevasel piletil. Kui osta teekasutustasu 1 või 7 päevaks, siis selle lõppemisel teavitust ei saa ehk soovitakse saada eelinfot tasutud perioodi lõppemisel ka 1 või 7 päevase pileti korral. Samuti soovitakse, et süsteem toimiks koos teiste Euroopa Liidu riikidega. Nii on kergem maksta, kui veoauto sõidab ka väljaspool Eestit, sest siis saaks mitme riigi

teekasutustasu korruga maksta ja ei pea iga riigi süsteemi eraldi minema. Selline ühine süsteem teeks ka välismaalastele tasumise lihtsamaks. Kuna Euroopa Liit pole teekasutustasu süsteemile ühtseid nõudeid kehtestanud, siis iga riik saab oma süsteemi ise luua ning need riikide vahel ei ühti. Miinuseks on ka välja toodud, et maksmist tõendavat dokumenti ei ole võimalik hiljem välja trükkida. Teekasutustasu tasujatel on juhtunud, et jääb meiliaadress panemata või allalaadimine tõrgub ning siis jääbki dokument puudu. Hetkel on võimalik dokumenti ka hiljem alla laadida, kui makse on tehtud iseteeninduses. Kui aga avalikus veebis, siis sellist võimalus ei ole.

Samuti on välja toodud, et süsteem on ebamugav, sest ettevõttes on umbes 200 veoautot ning kõigile peab eraldi teekasutustasu tegema. Selline viis võtab palju aega ning on tüütu. Süsteemis peaks olema võimalus, kus saab ettevõtte veoautod kõik sisse kanda ja korruga ära maksta.

Vastajad on ka välja toonud, et süsteemis esinevad vahel rikked, mis toovad kaasa erinevaid probleeme. Vastaja on välja toonud, et sellist olukorda on eriti raske lahenda peale tööpäeva lõppu. Vastaja, kes asub Rakveres, on näiteks toonud, et kui süsteem ei tööta ja Maanteeameti tööpäev on läbi, siis lähimad võimalused teetasu tasumiseks on Tallinn või Sillamäe. Aga ka sinna peab veoautojuht kuidagi jõudma.

Sellest lähtub ka teine probleem, mis vastajad on välja toonud. Vastajad arvavad, et teekasutustasu tasumise kohti on liiga vähe. Kõik sadamad, piiripunktid ning tanklad peaksid andma teekasutustasu tasumise võimaluse. Hetkel saab teekasutustasu tasuda teenustasuta järgmistes kohtades (Maanteeamet, s.a. b):

- www.teetasu.ee - 24 tundi päevas ja 7 päeva nädalas
- Maanteeameti- tasuda on võimalik iseteeninduslikus kliendarvutis Maanteeameti teenindusbüroodes pangalingi kaudu või krediitkaardiga. Tasuda saab teenindusbüroode lahtiolekuajal.
- Maksu- ja Tolliameti teenindusbüroodes- Tasuda on võimalik iseteeninduslikus kliendarvutis pangalingi kaudu ning deebet- ja krediitkaardiga. Tasuda saab teenindusbüroode lahtiolekuajal.

- Lennujaama, Lennujaama reisijate, Luhamaa, Koidula ja Narva piiripunktide kassades- Tasuda on võimalik sularahas ning deebet- ja krediitkaardiga. Tasuda saab teenindusbüroode lahtiolekuajal.
- Muuga, Paldiski Lõunasadama, Sillamäe ja Tallinna Reisisadama piiripunktides- Tasuda on võimalik deebet- ja krediitkaardiga. Tasuda saab teenindusbüroode lahtiolekuajal.

Teekasutustasu on võimalik tasuda ka partnerite juures. Partnerite juures tasudes lisandub teekasutustasule teenustasu kuni kolm eurot või 2% tasutavast summast iga tasumise kohta (koos käibemaksuga). Partnerid on (Maanteeamet, s.a. b):

- AS Alexela Paldiski tankla, Loo tankla, Halinga tankla, Paiaristi tankla, Kuusalu tankla, Peterburi tee tankla
- AS Circle K Eesti Häädemeeste teenindusjaam
- Collade Tolliagentuuri Luhamaa ja Koidula terminalides
- IIZI Kindlustusmaakler AS
- Lätis AS VIRŠI-A tanklates
- OÜ Sevenoil EST Ikla müügipunkt
- OÜ Westoil tanklad
- SMS-iga portaalis SMSvinjetes.lv
- UAB Medicinos bankas müügipunktid Leedus
- UAB Monetis müügipunktid
- A-toll mobiiliapp
- Murati müügipunkt
- PayToll SMS makse www.paytoll.lt

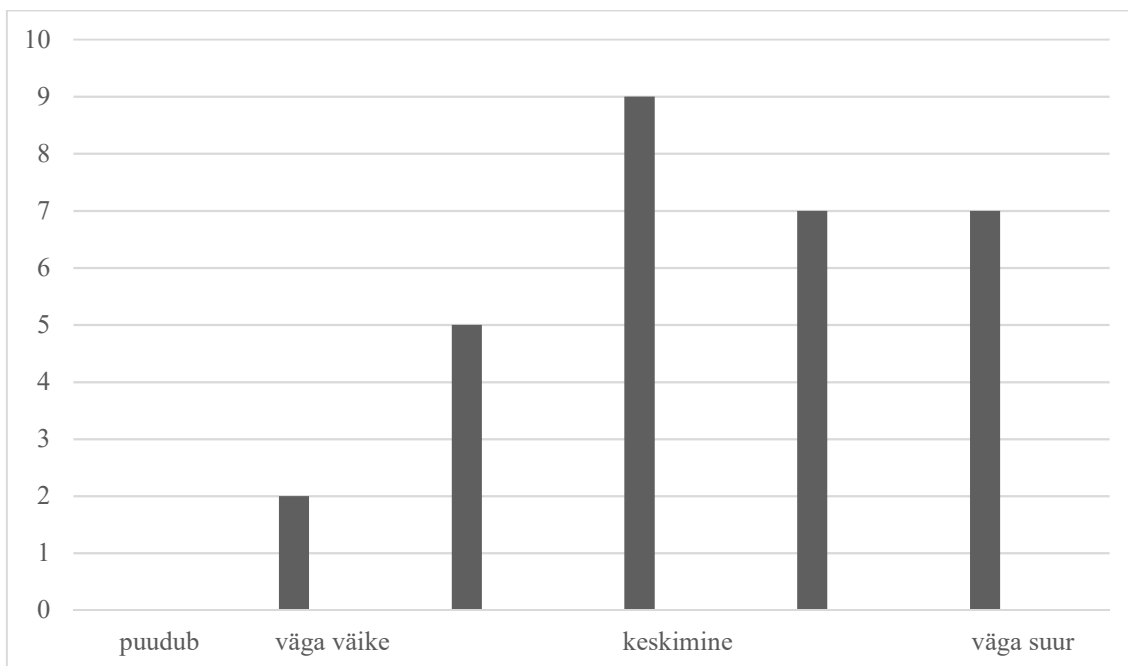
Hetkel selline võimalus puudub, et saaks tasuda igas sadamas, piiripunktis ja tanklas. Kui autojuhil ei ole võimalik sõidus olles teekasutustasu tasuda, siis peab ettevõttes olev isik, kes tegeleb teekasutustasu tasumisega, olema valves 24/7.

Vastajad on välja toonud, et teekasutustasu peaks olema läbisõidupõhine, lisades suurtematele trassidele tollipunktid/tasumispunktid. See lahendaks ära ka probleemi, et tasumis kohti on vähe. Vastajad on välja toonud, et teekasutustasu määr on liiga suur

võrreldes vahemaaga, mida see võimaldab läbida. Eesti on nii väike maa, et transiidi puhul ei kulu tervet päeva Eestist läbi sõitmiseks. Mujal Euroopas on võimalik sama summa eest läbida 500-600 km, siis Eestis umbes 300 km.

Üks vastaja on välja toonud, et süsteemi peaks saama liita teenust pakkuvate ettevõtete seadmetega nagu UTA One. Eestis selle kasutamise võimalust ei ole, sest Eestis on ajapõhine teekasutustasu, aga UTA One töötab läbisõidupõhiselt. Hetkel on UTA One'iga liitunud 8 Euroopa riiki - Saksamaa, Belgia, Prantsusmaa, Itaalia, Austria, Poola, Portugal ja Hispaania. UTA One eesmärgiks on ainult ühe nn pardaseadmega piirideta läbi Euroopa sõita. UTA ONE seade teostab e-teemaksu tasumist, kui läbib spetsiaalseid radu, sõidab läbi avanevate väravate või satelliitsüsteemide abil. (UTA ONE, 2019)

Uuringu käigus paluti vastajatel hinnata kontrolli sattumise võimalust. Suurem osa vastanutest, 23 vastajat, arvab, et kontrolli sattumise võimalus on keskmine või üle selle. 7 vastajat arvab, et kontrolli sattumise võimalus jääb alla keskmise, aga ükski vastaja ei arva, et kontrolli sattumise võimalus puudub. (Vt joonis 4) Sellest võib järeldada, et kontrolli sattumise võimalus on igal juhul olemas ning see on üks majanduslikest teguritest, mis suurendab maksukuulekust.



Joonis 4. Kontrolli sattumise võimalus (autori koostatud)

Küsitluses paluti vastajatel vastata küsimusele, kas nad on sattunud kontrolli, kui nende veoautol on teekasutustasu tasumata. Suurem osa vastanutest, 25 vastajat (83,3%), vastas, et nad on sattunud kontrolli, kui teekasutustasu on tasumata. Ning 5 vastajat (16,7%) ei ole kunagi kontrolli sattunud, kui teekasutustasu on tasumata.

Kõige suurem on kontrolli sattumise võimalus piiripunktides, sest seal kontrollitakse kõiki piiripunkti sisenenud veokeid. 2019. aasta esimeses kvartalis kontrolliti idapiiril 24 475 veokit. 2019. aasta esimese kvartali jooksul alustati piiripunktides teekasutustasu maksmata jätmise eest menetlusi 42 korral. Esimeses kvartalis tegi Maksu- ja Tolliamet kokku 2221 maanteekontrolli (kõik sõidukid kokku, sh üle 3,5-tonnised sõidukid), teekasutustasu mittemaksmine tuvastati 214 korral ning isikud suunati tasuma. Politsei- ja Piirivalveamet registreeris 2019. aasta esimese kolme kuuga 407 teekasutustasu rikkumist. Nende rikkumiste eest määrati rahatrahve summas 640 eurot ja mõjutustrahve summas 22440 eurot. (Maanteeamet, 2019)

Nendel, kes on sattunud kontrolli kui veoautol on teekasutustasu tasumata, paluti vastata küsimusele, kelle nimele tehti trahv, kas autojuhi või ettevõtte. 14 vastajat (56%) vastas, et trahv on tehtud ettevõtte nimele ning 11 vastajat (44%) vastas, et trahv tehti autojuhi nimele.

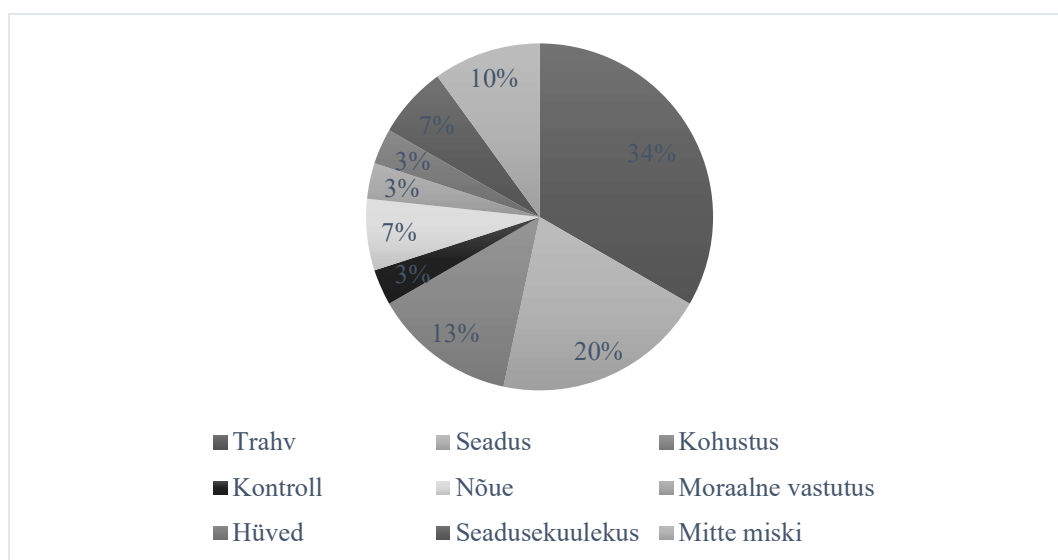
Järgmisena paluti hinnata trahvi mõju edaspidisele maksukäitumisele. Ehk siis kas trahv mõjutas ettevõtteid edaspidi teekasutustasu tasuma. 18 vastajat (72%) vastas, et trahv mõjutas neid edaspidi teekasutustasu tasuma ning 7 (28%) vastajal ei mõjutanud trahv edaspidi teekasutustasu tasuma. Need, kes vastasid, et trahv ei mõjutanud neid edaspidi teekasutustasu tasuma, nendest 2 vastajat oli saanud trahvi ettevõtte nimele ning 5 autojuhi nimele. Ehk sellest võib järeldada, et kui trahvi ei saa ettevõtte, siis see ei mõjuta nii palju ettevõtte edaspidist maksukäitumist.

Samuti paluti vastata küsimusele, kumba ettevõtteid eelistavad, kas trahvi ettevõttele või autojuhile. 19 (63,3%) vastanust eelistab trahvi ettevõtte nimele, 11 (36,7) aga autojuhi nimele. Kui trahv tehakse autojuhi nimele, siis tehakse lühimenetlusega ning seda ei kanta registrisse. Samuti on lühimenetlusega trahvisumma väiksem. Võib arvata, et sellepärast eelistavad ettevõtteid pigem trahvi autojuhi nimele. Kui tehakse trahv ettevõtte nimele, siis see kajastub registris ning ettevõtte maine võib sellest kahjustada saada.

Samas ettevõtte ei taha oma autojuhtidele probleeme ja soovivad ise Maksu- ja Tolliametiga suhelda, Kui tehakse trahv ettevõtte nimele, siis maksuametnik saab ettevõtet nõustada ja see annaks parema mõju edaspidisele maksukäitumisele.

Küsimusele, kas ettevõtte hüvitab trahvi summa, kui autojuht saab trahvi veoauto juhtimine, kui teekasutustasu on maksmata. 27 (90%) vastanut hüvitab trahvi summa autojuhile ning 3 (10%) vastanut ei hüvita. Need, kes vastasid, et ettevõtte ei hüvita trahvi autojuhile, nendel tegeleb teekasutustasu tasumisega autojuht. Sellest võib järeldada, et isegi kui trahv tehakse autojuhi nimele, siis mingil määral trahv mõjutab ka ettevõtet, sest enamus juhtudel ettevõtte hüvitab selle.

Küsitluses paluti vastata, mis motiveerib ettevõtteid teekasutustasu tasuma. Kõige populaarsem vastus oli trahv, nii vastas 10 (33%) vastajat. 6 (20%) vastanut vastas, et nad maksavad teekasutustasu, sest seadus nii ütleb. 4 (13%) vastanut tõi välja, et see on kohustus ning seda peab tegema. Veel toodi välja seadusekuulekus (7%), nõue (7%), hüved (3%), moraalne vastutus (3%) ning kontrolli sattumise võimalus (3%). 3 (10%) vastajat vastas, et neid ei motiveeri miski teekasutustasu maksmata. (Vt joonis 5) Sellest võib järeldada, et ettevõtte maksukäitumist mõjutavad peamiselt majanduslikud tegurid, nagu trahv. Isik teostab hinnangu selle kohta, kas maksude maksmisest hoidumisel saadud kasu ületab maksudest kõrvalehoidumise eest saadud karistuse raskust (käesolev töö, lk 20).



Joonis 5. Teekasutustasu tasumist motiveerivad tegurid (autori koostatud)

Lisaks anti transpordiettevõtetele võimalus tuua välja nende poolt ettepanekuid teekasutustasu tasumise kohta. Vastajad tõid välja, et teekasutustasu määr võiks olla väiksem, sest see on liigne kohustus transpordiettevõtete jaoks. Transpordiettevõtteid peavad veel maksma raskeveokimaksu, autorongi maksu ja kütuseaktsiisi. Ühe ettepanekuna toodi välja, et alandada transpordiettevõtetele kütuseaktsiisi. Näiteks alates 10st üle 3,5 tonni registrimassiga veoauto olemasolust saab ettevõtte soodustust. Samuti toodi välja, et teekasutustasu ei tohiks rakendada Eesti transpordi ettevõtetele, see peaks kehtima väljastpoolt tulijatele, kes raskeveokimaksu ei tasu. Teekasutustasu vähendab Eesti ettevõtete konkurentsivõimet. Vastaja on välja toonud, et hetkel ei ole Eesti transpordi ettevõtetele mittemingisuguseid eeliseid konkureerimaks Läti, Leedu ja Poola vedajatega.

Veel toodi ettepanekuna välja, et keskkonnale ohtlikud veoautod peaksid olema kõrgemalt maksustatud ka päeva, mitte ainult kuu kaupa. Praegu on kõikidel veoautodel, millel on üle 4 telje olenemata heitgaasiklassist päevane teekasutustasu määr 12 eurot. Maanteeamet on välja toonud, et kõige populaarsemad on ühepäevased perioodid, mille eest tasuti 2019 aasta esimeses kvartalis üle 150 000 korra. Eriti paistab see silma välisriikide sõidukite osas, mille eest on tasutud ühepäevase perioodi eest üle 100 000 korra ehk 64%. (Maanteeamet, 2019)

Küsitluses toodi ka välja, et teekasutustasul peaks olema paindlikum tagastussüsteem. Hetkel on teekasutustasu tasuma kohustatud isikul võimalik taotleda Maanteeametilt teekasutustasu tagastamist kasutamata perioodi eest 90 või 365 päeva määra tasumise korral (Maanteeamet, s.a. b). Ehk kui ettevõttele on tasutud vähem kui 90 päeva eest, siis ei ole võimalik kasutamata perioodi eest raha tagasi saada.

Analüüsi käigus selgus, et on mitmeid tegureid, mis mõjutavad transpordiettevõtjate maksukäitumist hästi:

- Süsteem lihtne ja mugav;
- Kontrolli sattumise võimalus;
- Trahv on piisav, et mõjutada edaspidi maksukäitumist;
- Teadmised maksustamisest.

On erinevaid tegureid, mis positiivselt mõjutavad transpordiettevõtjate maksukäitumist. Esindatud on nii poliitilised, majanduslikud kui ka psühholoogilised tegurid. Poliitiliste mõjutegurite alt võib välja tuua selle, et teekasutustasu tasumise süsteem on enamuse arvates (63,3%) lihtne ja mugav. Väga oluline on, et maksumaksja saaks aru, kuidas süsteem toimib ja mida ta maksab. Lillemets on välja toonud, et mida lihtsam on maksusüsteem, seda vähem on võimalusi maksudest kõrvalehoidumiseks ja seda vähem toimub tulude ümberjaotamist. (Käesolev töö, lk 19)

Majanduslikest teguritest on esindatud kontrolli sattumise võimalus ja trahvid. Isik teostab hinnangu selle kohta, kas maksude maksmisest hoidumisel saadud kasu ületab maksudest kõrvalehoidumise eest saadud karistuse raskust ja kui tõenäoline on selle kontrollimine (käesolev töö, lk 20). Küsitluses tuli välja, et kõige rohkem motiveerib teekasutustasu maksuma võimalik trahv ning suurem osa (76,6%) vastanutest arvab, et kontrolli sattumise võimalus on keskmine või üle selle. Suur kontrolli sattumise võimalus tuleb välja ka sellest, et 83,3% vastanutest on sattunud kontrolli kui veoautol on teekasutustasu tasumata.

Psühholoogilistest teguritest mõjutab transpordiettevõtjaid positiivselt teadmine maksustamisest. Kõik vastajad on teadlikud, mille eest ja mis maksu nad peavad maksuma. Psühholoogilistest teguritest võib välja tuua ka ühiskonna normid. Maksumaksjat mõjutab ka teiste maksumaksjate käitumine. Kui ühiskonnas on üldine suundumus makse ausalt maksta, tõuseb ka üldine maksumoraal (käesolev töö, lk 20). Vastajatest 93,3% maksab alati teekasutustasu, mis annab väga head mõju kogu ühiskonnale.

Samuti selgus analüüsi käigus probleeme, mis mõjutavad transpordiettevõtjaid maksukäitumis halvasti:

- Puudub teadmine, kuhu läheb maksutulu;
- Süsteemil esineb mitmeid probleeme/puuduseid.

On erinevaid tegureid, mis negatiivselt mõjutavad transpordiettevõtjate maksukäitumist. Esindatud on poliitilised kui ka majanduslikud tegurid. Poliitiliste mõjutegurite alt võib välja tuua selle, et transpordiettevõtjad ei tea, kuhu läheb teekasutustasust saadud

maksutulu. Maksud ja avalikud hüved peavad olema omavahel seotud. Seetõttu on oluline järjepidevalt ja terviklikult teavitada avalikkust maksutulu rakendamisest (käesolev töö, lk 19). Tasutud maksude eest avalikke hüvede saamine suurendab maksukuulekust, aga kui maksumaksja ei tea, mis hüvesid ta saab, siis see vähendab maksude maksmist.

Majanduslike tegurite alt võib välja tuua selle, et teekasutustasu tasumise süsteemis esinevad erinevaid puudused, mis mõjutavad maksukäitumist negatiivselt. Näiteks peamine põhjus, miks ettevõtetel on teekasutustasu maksmata, on ununemine. Ning 1 ja 7 päevaste piletite lõppemisel puudub teavitus. Samuti toodi küsitluses mitmeid kordi välja, et teekasutustasu tasumise punkte on liiga vähe ja see võib põhjustada mittetasumist.

Vaatamata sellele, et on mitmeid probleeme, mis negatiivselt mõjutavad transpordiettevõtete maksukäitumist, siis kontrollmeetmete loomise kõrvalt ei tohiks ära unustada ka esinevate probleemide lahendamise tegelemist. Ettepanekud transpordiettevõtjate maksukäitumise parandamiseks on:

- Teha teavitustööd, kuhu läheb maksutulu;
- Luua 1 ja 7 päevaste piletitele lõppemise teavitus;
- Luua rohkem punkte, kus saab teekasutustasu tasuda;
- Luua Euroopa riikidega ühine teekasutustasu süsteem;
- Luua süsteemis võimalus, kus saab tasuda ettevõtte kõikide veoautode eest korraga.

Kokkuvõtteks võib öelda, et Eesti transpordiettevõtjad on üldiselt maksukuulekad. Peamiselt on transpordiettevõtjad toetajad, kes maksavad kogu aeg ilusti makse ja üritajad, kes täidavad maksukohustusi, aga võib esineda vigu. Analüüsi käigus selgus, et on mitmeid tegureid, mis mõjutavad transpordiettevõtjate maksukäitumist hästi. Esindatud on nii poliitilised, majanduslikud kui ka psühholoogilised tegurid. Samuti selgusid analüüsi käigus probleemid, mis mõjutavad transpordiettevõtjate maksukäitumist halvasti. Võimalikud lahendused transpordiettevõtjate maksukäitumise parandamiseks on luua teekasutustasu tasumise süsteemile lisafunktsioone. Näiteks 1 ja 7 päevaste piletitele lõppemise teavitus. Samuti võiks süsteemil olla võimalus, et

ettevõtja saab tasuda teekasutustasu ettevõtte kõikide veoautode eest korraga. Väga hea lahendus oleks luua ühine teekasutustasu süsteem kogu Euroopale. Ära ei tohiks unustada ka teavitustöö tegemist, kuhu läheb maksutulu ning tuleks ettevõtjatega suhelda.

KOKKUVÕTE

Eesti transpordisektoris on väga tihe konkurents. Selleks, et suure ja tiheda konkurentsi juures jääda konkurentsi võimeliseks ei pruugi kõik ettevõtjad jääda maksukuulekaks. Selleks, et muuta transpordiettevõtjaid maksukuulekamaks tuleks uurida maksukäitumist mõjutavaid tegureid, otsida välja probleemid ja pakkuda neile lahendused.

Lõputöö uurimisprobleemina püstitati küsimus: millised tegurid mõjutavad transpordiettevõtjaid teekasutustasu maksmat? Sellest lähtuvalt oli lõputöö eesmärgiks välja selgitada transpordiettevõtjate maksukäitumist mõjutavad tegurid. Eesmärgi saavutamiseks püstitati kolm uurimisülesannet.

Esimeseks uurimisülesandeks oli analüüsida maanteetransporti, transpordimakse ja maksukäitumist. Maanteetransport on kõige populaarsem transpordiliik, mida saab kasutada erinevates valdkondades. Maanteetranspordil on suured eelised võrreldes teiste transpordiliikidega. Kuid sellega kaasnevad ka erinevad probleemid. Üheks suurimaks probleemiks on heitgaaside tekkimine. Heitgaaside vähendamiseks ja keskkonna säästmiseks on Euroopa Liit kehtestanud transpordile erinevaid makse. Üheks näiteks on teekasutustasu, mis hakkas Eestis kehtima 2018. aastal. Teekasutustasu tuleb maksta kõikide üle 3,5-tonniste veoautode eest, mis sõidavad avalikult kasutatavatel teedel. Eesti transpordisektoris on väga tihe konkurents. Selleks, et suure ja tiheda konkurentsi juures jääda konkurentsivõimeliseks ei pruugi kõik ettevõtted jääda maksukuulekaks. Sellisel juhul maksumaksja ei täida kõiki oma maksukohustusi ning selle tulemusel saavutab maksumaksja maksueelise. Kuna transpordisektoris on kasutusel palju makse, siis on ka mitmeid asjaolusid, mis mõjutavad transpordiettevõtete maksukäitumist. Maksukuulekust võivad mõjutada erinevad tegurid näiteks poliitilised, psühholoogilised, majanduslikud ja sotsiaalpsühholoogilised tegurid.

Teiseks uurimisülesandeks oli analüüsida transpordiettevõtjate maksukäitumist mõjutavaid tegureid teekasutustasu maksmise näitel. Uurimisülesande lahendamiseks viidi läbi veebiküsitlus transpordiettevõtjate seas, kelle ettevõtte autopargis on rohkem kui 3,5 tonni kaaluvad sõidukid. Küsitluse veebiaadress edastati meili teel 70-le transpordiettevõtjale, küsitlusele vastas 30 ettevõtjat. Läbiviidud küsitluse käigus selgus,

et transpordiettevõtjad on enamasti maksukuulekad. Peamiselt on transpordiettevõtjad toetajad, kes maksavad kogu aeg ilusti makse ja üritajad, kes täidavad maksukohustusi, aga võib esineda vigu. Analüüsi käigus selgus, et on mitmeid tegureid, mis mõjutavad transpordiettevõtjate maksukäitumist hästi. Esindatud on nii poliitilised, majanduslikud kui ka psühholoogilised tegurid. Samuti selgusid analüüsi käigus probleemid, mis mõjutavad transpordiettevõtjate maksukäitumist halvasti. Nendest on esindatud nii poliitilised kui ka majanduslikud tegurid.

Kolmandaks uurimisülesandeks oli hinnata teooriast ja praktikast tulenevaid võimalusi ja pakkuda välja ettepanekud transpordiettevõtjate maksukäitumise parandamiseks. Võimalikud lahendused transpordiettevõtjate maksukäitumise parandamiseks on luua teekasutustasu tasumise süsteemile lisafunktsioone. Teen ettepaneku luua 1 ja 7 päevaste piletitele lõppemise teavitus. Samuti võiks süsteemil olla võimalus, et ettevõtja saab tasuda teekasutustasu ettevõtte kõikide veoautode eest korraga. Väga hea lahendus oleks luua ühine teekasutustasu süsteem kogu Euroopale. Ära ei tohiks unustada ka teavitustöö tegemist, kuhu läheb maksutulu.

Lõputöös püstitatud eesmärk sai täies mahus täidetud ning uurimisküsimusele on leitud vastused. Edaspidi võiks uurida, millised on teiste Euroopa Liidu liikmesriikide teekasutustasu süsteem ning millised on eelised ja puudused võrreldes Eesti omaga.

SUMMARY

Road transport is one of the most popular modes of transport in the world, but it also presents problems. One of the biggest problems is emissions. To reduce these problems and save the environment, the European Union has introduced various taxes on transport. One example is the toll, which also was introduced in Estonia in 2018.

The title of thesis is “Tax behavior of transport companies on the example of toll”. Thesis is written in Estonian language and has 46 pages with 1 annex. 46 literature sources have been used and to all of them have been referred in the text.

The work is topical because on the 1st of January 2018, a toll was introduced in Estonia. According to the analysis of the Tax and Customs Board, in the first quarter of 2019, tolls were always paid to 72% of all trucks, including 58% of Estonian trucks and 79% of foreign trucks. In the first quarter, 18% of trucks were always unpaid, including 29% of Estonian and 12% of foreign trucks. In total, the state may lose almost 2 million euros a year.

The research question of the thesis was: what factors influence transport companies to pay tolls? Based on this, the aim of the thesis was to find out the factors influencing the tax behavior of transport companies. To achieve the objective of the thesis, the following three research tasks were established:

1. To analyze road transport, transport charges and tax behavior.
2. To analyze factors which influence the tax behavior of transport companies.
3. To evaluate the possibilities arising from theory and practice and make suggestions for improving the tax behavior of transport companies.

To achieve the objective of the thesis the quantitative data analysis was performed. The survey was chosen as the data collection method. The survey was conducted in the online survey environment Google Forms. The web address of the survey was sent by e-mail to 70 transport companies, which have vehicles weighing more than 3.5 tons. The online

survey was anonymous. Finally, 30 transport companies turned out to be a sample. The sample of the thesis was formed on the basis of a random sample.

The result of the research showed that transport companies are mostly tax-compliant. Mainly transport companies are supporters who pay taxes nicely all the time and triers who pay taxes, but there can be mistakes. The analysis revealed that there are a number of factors that have a good impact on the tax behavior of transport companies. Political, economic and psychological factors are represented. The analysis also revealed problems that have a negative impact on the tax behavior of transport companies. Both political and economic factors are represented.

Possible solutions are to create 1 and 7 day tickets expiration notification. The system could also allow the operator to pay tolls for all the company's trucks at once. A very good solution would be to create a common toll system for the whole of Europe. Also should not forget to do information work where tax revenue goes.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Alam, A., Besselink, B., Hoef, S.H., Johansson, K.H., Liang, K.-Y., Martensson, J. & Turri, V., 2016. Cyber-physical Control of Road Freight Transport. *Proceedings of the IEEE*, 104(5), pp. 1128-1141.

Alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seadus (2002) RT I, 23.12.2019, 6

Barisa, A. & Rosa, M., 2018. A System Dynamics Model for CO2 Emission Mitigation Policy Design in Road Transport Sector. *Energy Procedia*, 147, pp. 419-427

Doll, C., Mejia-Dorantes, L., Vassallo, J. M. & Wachter, K., 2017. Economic Impacts of Introducing Tolls for Heavy-Goods Vehicles: A Comparison of Spain and Germany. *Journal of the Transportation Research Board*, 2609(1), pp. 36-45

Duranton, G. & Turner, M.A., 2012. Urban Growth and Transportation. *The Review of Economic Studies*, 79(4), pp. 1407-1440

Eesti Statistika, 2019. *Riigieelarvesse laekunud maksud*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/Saveshow.asp> [Kasutatud 21.12.2019].

Eesti Statistika, 2020a. *Keskkonnamaksude laekumine*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://andmebaas.stat.ee/Index.aspx?lang=et&DataSetCode=KK37> [Kasutatud 16.01.2020].

Eesti Statistika, 2020b. *Kaubavedu transpordiliigi järgi, aasta*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.stat.ee/389969> [Kasutatud 18.03.2020].

Eesti Statistika, s.a. *Transpordivahendite liikide klassifikaator*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.stat.ee/62940> [Kasutatud 21.12.2019].

Elling, T., s.a. *Raskeveokimaks*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://stud.sisekaitse.ee/Elling/Maksususteev/raskeveokimaks.html> [Kasutatud 20.02.2020].

Ernst & Young Baltic AS, 2015. *Transpordimaksude rakendamise võimalused Eestis, Uuringuaruanne.*

Euroopa Komisjon, 2014. *Transport.* [Võrgumaterjal] Leitav: http://publications.europa.eu/resource/cellar/ec937c8f-4b6d-462e-9278-8a2d092d24c2.0018.02/DOC_1 [Kasutatud 21.12.2019].

European Commission, 2004. *Road Transport: Europe on the Move.* Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities

European Parliament, 2018. *Road Charges in the EU: a Fairer and Environmentally Friendlier System.* [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/society/20181018STO16586/road-charges-in-the-eu-a-fairer-and-greener-system> [Kasutatud 21.12.2019].

Hirsjärvi, S., 2005. *Uuri ja kirjuta.* Tallinn: Medicina

Hooper, E. & Chapman, L., 2012. The Impact of Climate Change on National Roads and Rail Networks. *Transport and Sustainability*, 2(5), pp 105-136

Kask G., 2010. *Maksudest kõrvalehoidumise piiritlemis- ja hindamiskriteeriumid Eesti ja Euroopa maksuõiguse näitel.* Magistritöö. Tallinn: Tartu Ülikool, õigusteaduskond Tallinnas

Kiisler, A., 2011. *Logistika ja tarneahela juhtimine.* Tallinn: TTÜ kirjastus

Kirchler, E., 2007. *The Economic Psychology of Tax Behaviour.* New York: Cambridge University Press, pp. 1-223

Korraldusseadus (2011) RT I, 13.03.2019, 95

Künnapuu, L., 2017. *Liiklusseaduse, autoveoseaduse ja maksukorralduse seaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri.* [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.koda.ee/sites/default/files/content-type/content/2017->

[03/Seaduse_eelnou_seletuskiri.pdf?fbclid=IwAR1Um8zCwE8yawg1eYW_ioYO6op_DD5CXFpUmPh70yk2XJDtqZbQ9QLleO4](#) [Kasutatud 16.01.2020].

Lastik, M., 2017. *Veosuundade tasuvus ettevõttes Oskari Veod OÜ. Bakalaureusetöö*. Tartu: Eesti Maaülikool

Lehis, L., 2012. *Maksuõigus*. Tallinn: Juura.

Liiklusseadus (2010) RT I, 15.03.2019, 9

Lillemets, K., 2010. Tax Morale, Influencing Factors, Evaluation Opportunities and Problems: the Case of Estonia. *Estonian Discussions on Economic Policy*, 18, pp. 233-251

Maanteeamet, 2019. *I kvartalis laekus teekasutustasu 5,3 miljonit eurot*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.mnt.ee/et/uudised/i-kvartalis-laekus-teekasutustasu-53-miljonit-eurot> [Kasutatud 16.01.2020].

Maanteeamet, 2020. *Sõidukite statistika*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.mnt.ee/et/ametist/statistika/soidukite-statistika> [Kasutatud 16.01.2020].

Maanteeamet, s.a. a. *Sõidukite ja masinate kategooriad*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.mnt.ee/et/soiduk/soidukite-ja-masinate-kategooriad> [Kasutatud 16.01.2020].

Maanteeamet, s.a. b. *Teekasutustasu Eestis*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.teetasu.ee/> [Kasutatud 16.01.2020].

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2013. *Transpordi arengukava 2014-2020*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://www.mkm.ee/sites/default/files/transpordi_arengukava.pdf [Kasutatud 20.03.2020].

Maksu- ja Tolliamet, 2017. *Maksu- ja Tolliameti arengukava 2017-2020*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/sites/default/files/kontaktid-ja->

[ametist/ameti-struktuur-ulesanded-strateegia/strateegia/20170608_mta_strateegiadokument_2017-2020.pdf](#) [Kasutatud 19.10.2019].

Maksu- ja Tolliamet, 2019. *Teekasutustasu*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/et/eraklient/maa-mets-soiduk-kutus-hasartmang/teekasutustasu> [Kasutatud 19.10.2019].

OECD, 2004. *Compliance Risk Management: Managing and Improving Tax Compliance*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.oecd.org/tax/administration/33818656.pdf> [Kasutatud 19.02.2020].

Palil, M.R. & Mustapha, A.F., 2011. Factors Affecting Tax Compliance Behaviour in Self Assessment System. *African Journal of Business Management*, 5(33), pp. 12864-12872

Pukelienė, V. & Kažemekaitytė, A., 2016. Tax Behaviour: Assessment of Tax Compliance in European Union Countries. *Vilnius University Press*, 95(2), pp. 30-56

Päll, M., 2016. *Mootorsõidukite maksustamine Eestis. Lõputöö*. Tallinn: Sisekaitseakadeemia

Randlane, K., 2015. Tax Compliance as a System: Mapping the Field. *International Journal of Public Administration*, pp. 1-12

Raskeveokimaksu seadus (2000) RT I, 07.12.2018, 15

Riiberg, R., 2018. *Veoautode teekasutustasu esmaste tulemuste hindamine Eestis. Magistritöö*. Tallinn: Tallinna Tehnikaülikool

Ziolo, M., Bak. I. & Cheba. K., 2019. Environmental Taxes - How Public Policy Makers Can Use Them in the Decision-Making Process? *Procedia Computer Science*, 159, pp. 2216-2223

Timberg, H., 2018. *Lühimenetlusest*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://www.just.ee/sites/www.just.ee/files/henry_timberg_luhimenetlusest.pdf [Kasutatud 16.01.2020].

Truu, S., s.a. *English for Automotive Engineering: Means and Modes of Transport*. [Võrgumaterjal] Leitav: http://ekool.ttk.ee/failid/H/transport_E/index.html [Kasutatud 16.01.2020].

Udaltsova M.A., 2018. *Maksukuulekuse mõjutamise võimalused ehitusvaldkonna näitel. Lõputöö*. Tallinn: Sisekaitseakadeemia

UTA ONE, 2019. *UTA ONE – üks boks katab kogu Euroopa*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://uta.ee/uta-one/> [Kasutatud 20.03.2020].

Walsh, K., 2012. Understanding Taxpayer Behaviour –New Opportunities for Tax Administration. *The Economic and Social Review*, 43(3), pp. 451-475

Õunpuu, L., 2014. *Kvalitatiivne ja kvantitatiivne uurimisviis sotsiaalteadustes*. Tartu: Tartu Ülikool

Lisa. Küsitlus

1. Kui palju on Teie ettevõtte autopargis rohkem kui 3,5 tonni kaaluvad sõidukeid?
2. Kas olete teadlik, et rohkem kui 3,5 tonni kaaluvate sõidukite eest peab tasuma teekasutustasu?
3. Kas tasute teekasutustasu sõidukite eest, mis kaaluvad rohkem kui 3,5 tonni?
4. Kui Te ei tasu teekasutustasu, siis mis on selle põhjus?
5. Kuidas on Teie ettevõttes reguleeritud teekasutustasu tasumine?
6. Kuidas olete rahul teetasu.ee süsteemiga, kus saab tasuda teekasutustasu?
7. Kui suur on Teie arvates kontrolli sattumise võimalus?
8. Kas olete sattunud kontrolli, kui Teie sõidukil on teekasutustasu tasumata?
9. Kui olete sattunud kontrolli, kui Teie sõidukil on teekasutustasu tasumata, siis kelle nimele tehti trahv?
10. Kas trahv mõjutas Teid edaspidi teekasutustasu tasuma?
11. Kumba Te eelistate, kas trahvi ettevõttele või autojuhile?
12. Kui autojuht saab trahvi teekasutustasu tasumata jätmise eest, kas ettevõtte hüvitab selle?
13. Mis motiveerib Teid teekasutustasu tasuma?
14. Ettepanekud teekasutustasu tasumise kohta.