

Liiklusseaduse, autoveoseaduse ja maksukorralduse seaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

1. SISSEJUHATUS

1.1. Sisukokkuvõte

Käesoleva seaduse eelnõuga kehtestatakse veoauto teekasutustasu. Veoauto teekasutustasu raamistik on kehtestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatava infrastruktuuri kasutamise eest, mis võetakse vajalikus osas käesoleva seadusega üle.

Eesti ja Soome on ainukesed Euroopa Liidu liikmesriigid, kes ei ole kehtestanud veoautodele teekasutustasu. Euroopa Liidus on kasutusel ajapõhised ja läbisõidupõhised teekasutustasud. Eestis kehtestatakse tulenevalt Riigikantselei poolt 2015. aastal tellitud uuringus „Transpordimaksude rakendamise võimalused Eestis“ (edaspidi *Riigikantselei tellitud uuring*)¹ analüüsitud alternatiividest veoauto ajapõhine teekasutustasu, kuna selle eeliseks on madalam investeeringu ja hoolduskulu ning sarnane süsteem Lätis ja Leedus rakendatavaga.

Ajapõhine teekasutustasu tähendab, et kindlaksmääratud summa tasumine annab isikule õiguse kasutada sõidukiga kindla ajavahemiku jooksul kindlaks määratud taristut. Veoautode teekasutustasu kehtestatakse avalikult kasutatavate teede kasutamise eest üle 3,5-tonnise täismassiga veoauto ja selle haagisega. Teekasutustasust on vabastatud Kaitseväge, Kaitseliidu, välisriigi relvajõudude, Politsei- ja Piirivalveameti ja päästeasutuse sõidukid.

Teekasutustasu tasumäär sõltub veoauto ja selle täismassist, EURO-heitgaasiklassist ja telgede arvust. Päevane teekasutustasu määr jääb vahemikku 9–12 eurot ning aastane teekasutustasu määr vahemikku 500–1300 eurot. Lisaks on võimalik teekasutustasu tasuda nädala, kuu või kvartali eest. Teekasutustasudest laekuvate tulude sihtotstarbeks on määratud transporditaristu hoid.

Teekasutustasu administreerimisega hakkavad tegelema Maanteeamet ja Maksu- ja Tolliamet. Maanteeameti ülesandeks on tagada teekasutustasu tasumise võimalus ööpäev läbi ning seadusega antakse Maanteeametile õigus sõlmida teekasutustasu tasumise võimaluste loomiseks ja tasumise võimaluste korraldamiseks haldusleping eraõigusliku juriidilise isikuga. Kasutusele võetakse ka teekasutustasu tasumise võimalused internetis.

Riikliku järelevalvet veoauto teekasutustasu tasumise üle hakkavad teostama Politsei- ja Piirivalveamet ja Maksu- ja Tolliamet oma muude ülesannete täitmise raames. Samuti antakse riikliku järelevalve teostamise õigus Maanteeametile.

Teekasutustasu tasumise kohustus jõustub 1. jaanuaril 2018. aastal.

¹ <https://riigikantselei.ee/et/poliitikakujundamise-kvaliteedi-arendamine>

1.2 Eelnõu ettevalmistaja

Majandus- ja taristuministri 20.05.2016 käskkirjaga nr 16-0162 moodustati Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi juurde töörühm, mille ülesandeks oli välja töötada ettepanekud õiguslikeks ja tehnilisteks lahendusteks veoauto teekasutustasu tasumiseks, administreerimiseks ning järelevalveks. Töörühm koondas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Rahandusministeeriumi, Siseministeeriumi, Maksu- ja Tolliameti, Politsei- ja Piirivalveameti ning Maanteeameti ametnikke.

Eelnõu ja selle seletuskirja koostas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi teede- ja raudteeosakonna teedetalituse juhataja Lauri Künnapuu (e-post: lauri.kunnapuu@mkm.ee, telefon: 625 6424). Eelnõu õigusliku ekspertiisi tegi Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi teede- ja raudteeosakonna liiklustalituse juhataja Hindrek Allvee (e-post: [hindrek.allvee@mkm.ee](mailto:hindreka.allvee@mkm.ee), telefon 639 7670). Eelnõu on keeleliselt üle vaadanud Kristiane Liivoja (e-post: kristiane.liivoja@mkm.ee, tel: 625 6370).

1.3 Märkused

- Käesoleva seadusega muudetakse järgmisi seaduseid: liiklusseadus (RT I, 03.01.2017, 18);
- autoveoseadus (RT I, 30.12.2015, 9);
- maksukorralduse seadus (RT I, 24.12.2016, 2).

Eelnõu on seotud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (edaspidi direktiiv), mida on muudetud järgnevate Euroopa Liidu õigusaktidega:

- 1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/38/EÜ, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest;
- 2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2011/76/EL, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest;
- 3) II lisa ning IIIb lisa tabelite 1 ja 2 ajakohastamine euro kohaldatavate väärtuste osas kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/62/EÜ (muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2011/76/EL) artikliga 10a – parandused;
- 4) II lisa ning IIIb lisa tabelite 1 ja 2 ajakohastamine euro kohaldatavate väärtuste osas kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/62/EÜ (muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2011/76/EL) artikliga 10a – parandused (2016/C 194/07).

Euroopa Komisjon menetleb hetkel kõnealust direktiivi ning direktiivi muudatusega tullakse välja eeldatavasti 2017. aasta II kvartali lõpuks.

Eelnõu menetletakse kiireloomulisena, kuna see on seotud riigieelarve strateegiaga 2017–2020 ning 2018. aasta riigieelarve tuludega.

Seaduse vastuvõtmiseks on vajalik Riigikogu poolthääle enamus.

2. EELNÕU EESMÄRK

Eestis kehtestatava veoauto teekasutustasu eesmärgiks on transporditaristu kvaliteedi tagamiseks täiendavate vahendite kogumine, rakendades rohkem „kasutaja maksab“ printsiipi viisil, mis ei halvenda ebamõistlikult ettevõtjate konkurentsivõimet ja elanike toimetulekut.

Teekasutustasudega on võimalik koguda vahendeid transporditaristu hoiuks 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. Euroopa Komisjoni tellitud uuringu² kohaselt näitab kogemus, et teekasutustasu, mis on diferentseeritud vastavalt EURO-heitgaasiklassile, toob kaasa liikumise vähem saastavate veoautode suunas.

3. EELNÕU SISU JA VÕRDLEV ANALÜÜS

Eelnõu koostamise ajal analüüsiti, kas teekasutustasu näol on tegemist maksu või tasuga. Põhiseaduse kommenteeritud väljaande kohaselt on riiklik lõiv põhiseaduse § 113 tähenduses laiem mõiste kui riigilõiv. Riiklikuks lõivuks võib olla ka seaduses sätestatud muu nimetusega tasu riigi- ja omavalitsusasutuste poolt osutatavate avalike teenuste või avaliku asja kasutamise eest. Selliseid tasusid ei pea ilmtingimata nimetama lõivuks. Põhiseaduse kommenteeritud väljaande kohaselt kuuluvad riiklike lõivude hulka veel näiteks avaliku asja (teed, sillad, tunnelid) kasutamistasu. Seega on ka teekasutustasu riiklik lõiv. Kui teekasutustasu tasumine annab õiguse kasutada avalikult kasutatavat teed, siis raskeveokimaksu näol on tegemist aga maksuga, sest sellel puudub otsene vastutasu maksumaksja jaoks.

Eelnõu koostamisel kaaluti ka seda, kas otstarbekam oleks koostada uus seadus või lisada teekasutustasu mõnda olemasolevasse seadusesse. Kuna liiklusseadus reguleerib parkimistasu, liiklusseadusega on üle võetud minimaalses vajalikus mahus Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/52/EÜ ühenduse elektroonilise maanteemaksu koostalitusvõime kohta (edaspidi *elektroonilise teemaksu direktiiv*) ning kuna teekasutustasude teema ei ole piisavalt mahukas eraldi seaduse loomise jaoks, siis otsustati liiklusseaduse täiendamise kasuks.

§ 1. Liiklusseaduse muutmine

Punktiga 1 lisatakse liiklusseaduse reguleerimisalasse teekasutustasu.

Punktiga 2 muudetakse liiklusseaduse § 6² lõiget 4, et võimaldada riigiteede kasutamise eest ajapõhist teekasutustasu koguda. Lõige sõnastatakse ringi viisil, et oleks üheselt selge, et Eestis ei rakendata elektroonilise teemaksu direktiivi mõistes elektroonilist teemaksu ja seega oleks võimalik piirduda minimaalses kohustuslikus mahus elektroonilise teemaksu direktiivi ülevõtmisega.

Punktiga 3 lisatakse liiklusseaduse paragrahvi, mis reguleerib sõiduki juhtimiselt kõrvaldamist, juhi kõrvaldamise alusena teekasutustasu tasumata jätmise. Teekasutustasu tasumata jätmisel juhi juhtimiselt kõrvaldamise õigus lisatakse eraldi lõikesse, kuna erinevalt

² Ex-post evaluation of Directive 1999/62/EC, as amended, on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures.

liiklusseaduse § 91 lõikes 2 loetletud alustes on tegemist kaalutusotsusega. Antud õigust saavad rakendada kõik teekasutustasu tasumise üle riiklikku järelevalvet teostavad ametid. Tähelepanu tuleb juhtida, et liiklusseaduse § 2 punkti 28¹ kohaselt on ka liiklusjärelevalve riiklik järelevalve.

Kuna teekasutustasu tasumata jätmisel on tegemist ca 10 euro suuruse rikkumisega ning juhul lubatakse juhtimist jätkata pärast teekasutustasu tasumist, siis võib eeldada, et liiklusseaduse §-s 91 reguleeritud sõiduki kinnipidamise rakendamine ei osutu vajalikuks.

Punktiga 4 lisatakse liiklusseadusesse eraldi teekasutustasu peatükk.

§ 190¹. Teekasutustasu

Antud paragrahvis defineeritakse teekasutustasu, tuginedes direktiivis esitatud *kasutusmaksu* definitsioonile ning määratakse, millise teedevõrgu ulatuses on teekasutustasu tasumise kohustus.

Teekasutustasuga kaetava teedevõrgu ulatust analüüsiti Riigikantselei tellitud uuringus ning käsitleti ka seaduse eelnõu väljatöötamiskavatsuses. Teekasutustasud kehtestatakse kogu avalikult kasutatavate teedevõrgu ulatuses (ca 40 000 km), kuna Riigikantselei tellitud uuringu kohaselt on ainult kõrgema kategooria maanteedevõrgu maksustamisel (näiteks põhimaanteed) tõenäoline, et maksustatavate teede vältimise tõttu on teatud hulk juhte maksust hoidumiseks valmis valima sõiduks pikema teekonna, mis kulgeb mööda mittemaksustatud madalama kategooria maanteed. See tähendab tarbetut läbisõidu kasvu, mis toob kaasa lisaenergiakulu ja lisaemissioonid. Riigikantselei tellitud uuringu kohaselt avaldab liikluse siirdumine madalama kategooria teedele mõju liiklusohutusele, sest madalama kategooria teed on madalama liiklusohutuse tasemega ning seega kaasneb liikluse ümberjagunemisega liiklusõnnetuste ja vigastatusse arvu kasv neil teedel. Veoautodele teekasutustasude rakendamisel on lisaks liiklusohutuse tegurile eriti oluline ka tee katendi kandevõime. Riigikantselei tellitud uuringu kohaselt ei ole mustkatte märkimisväärse osakaalu tõttu tugimaanteedel soovitatav raskeliikluse suundumine põhimaanteedelt tugimaanteedele.

Avalikult kasutatav tee on defineeritud ehitusseadustiku (edaspidi *EhS*) § 92 lõikes 5, mille kohaselt avalikult kasutatav tee on riigitee, kohalik tee ja avalikuks kasutamiseks määratud eratee. Riigitee on EhS § 92 lõike 6 kohaselt riigile kuuluv tee, mille osas omaniku ülesandeid täidab Maanteeamet. EhS § 92 lõike 7 kohaselt *kohalike tee on tee, mille osas omaniku ülesandeid täidab kohaliku omavalitsuse üksus. Kohalik tee võib olla avalikuks kasutamiseks määratud eratee, kohaliku omavalitsuse üksusele kuuluv tee või kohaliku omavalitsuse volikogu otsuse kohaselt kohaliku omavalitsuse hallatav kohaliku liikluse korraldamiseks vajalik muu tee.*

§ 190². Teekasutustasu objekt

Antud paragrahvis kehtestatakse, milliste sõidukitega avalikult kasutatava tee kasutamise korral on teekasutustasu tasumise kohustus.

Teekasutustasu objektiks olevat sõidukite ringi käsitleti Riigikantselei poolt tellitud uuringus ning käsitleti ka seaduse eelnõu väljatöötamise kavatsuses. Veoautodele teekasutustasude kehtestamine on Riigikantselei tellitud uuringu kohaselt põhjendatud sellega, et veoautod on teede kõige suuremad füüsilised kulutajad ja tee katendi eluiga sõltub põhiliselt katendit ületavate veoautode normtelgede ülesõitude arvust ning sõiduaudode koormused on nii

väikesed, et neid katendi projekteerimisel ei arvestata. Kuigi ka bussid on teede suured füüsilised kulutajad, siis bussidele teekasutustasusid ei kehtestata, sest bussidele teekasutustasude kehtestamine suurendaks reisijate jaoks pileti hinda, mis vähendaks ühistranspordi kasutatavust ning läheks seega vastuollu Riigikogu 19.02.2014. aasta otsusega kinnitatud „Transpordi arengukava 2014–2020“ (edaspidi *TAK*) eesmärgiga suurendada ühistranspordi kasutajate osakaalu, sh tööl käijatest.

Direktiivi artikli 2 punkti d kohaselt on *sõiduk mootorsõiduk või liigendsõiduk, mis on ette nähtud või mida kasutatakse kaupade autoveoks ja mille suurim lubatud täismass on üle 3,5 tonni*. Direktiivi artikli 7 lõikega 5 on kehtestatud tingimused, millal võib kehtestada teekasutustasud ainult üle 12000-kilogrammiste veoautodele. Uurimaks võimalust kehtestada teekasutustasu veoautodele täismassiga alates 12000-kilogrammist, konsulteeriti Euroopa Komisjoniga, kes oma vastuses ei toetanud erandi rakendamist. Teekasutustasu objekti valikul tuleb samuti arvestada Rahandusministeeriumi poolt koostamisel oleva mootorsõidukite keskkonnavaldkorra algatusega, mille kohaselt on kavas kehtestada lõiv sõiduautodele ning veoautodele täismassiga kuni 3500 kilogrammi. Seega teekasutustasu kehtestamisel ainult üle 12000-kilogrammiste veoautodele jääksid veoautod täismassiga 3500-12000 kilogrammi välja nii teekasutustasu kui ka mootorsõidukite keskkonnavaldkorra käsitusala. See oleks samal kaubaveo turul konkureerivate veoautode ebavõrdne kohtlemine, sest veoautod täismassiga 3500-12000 kilogrammi ei maks ka raskeveokimaksu. Tulenevalt eelnõule laekunud ettepanekutest, Rahandusministeeriumi poolt koostamisel olevast mootorsõidukite keskkonnavaldkorra algatusest ning Euroopa Komisjoni tagasisidest kehtestatakse teekasutustasu veoautodele, mille täismass on üle 3500 kilogrammi.

Seaduse eelnõu koostamisel kaaluti, kas teekasutustasu rakendada ka sihtotstarbelistele veoautodele, mis ei ole ettenähtud veose vedamiseks (näiteks puurmasinad, kraanad, tõstukid jne). Kuna veoautode teekasutustasu eesmärk on koguda transporditaristu kvaliteedi tagamiseks täiendavaid vahendeid rakendades tänasest rohkem kasutaja maksab printsiipi ning kuna sihtotstarbelistel veoautodel on sarnane mõju teede veose veoks kasutatavate veoautodega, siis leiti et teekasutustasu tuleks kohaldada ka sihtotstarbelistele veoautodele, mis ei ole ettenähtud veose vedamiseks. Tähelepanu tuleb veel juhtida, et sihtotstarbelistel veoautodel, mis ei ole mõeldud veose veoks, puudub raskeveokimaksu tasumise kohustus. N3-kategooria sõidukitest on liiklusregistris registreeritud ligikaudu 140 sihtotstarbelist veoautot.

Teekasutustasu peavad tasuma ka Eesti avalikult kasutatavatel teedel sõitavad välisriikide N2- ja N3-kategooria sõidukid ja nende haagised. Teekasutustasu tuleb tasuda järgmiste sõidukite eest:

- veoauto, mille täismass on üle 3500-kilogrammi, kuid ei ületa 12000 kilogrammi (N2-kategooria sõiduk);
- veoauto üle 12-kilogrammiste täismassiga (N3-kategooria sõiduk);
- veoauto ja selle haagis, mille täismasside summa on üle 3500-kilogrammi, ning mille vedavaks sõidukiks on N2-kategooria või N3-kategooria sõiduk

Ülevaade liiklusregistris registreeritud N2 ja N3 kategooria sõidukite arvust on toodud tabelis 1.

Tabel 1. Liiklusregistris registreeritud N2 ja N3 kategooria sõidukite arv

	1.jaan.2017		
	Kokku	Peatatud	Ajutiselt peatatud
N2	12 855	5 949	765
N3	23 926	3 214	2 285

§ 190³. Teekasutustasu määr

Lõikes 1 on kehtestatud, millest sõltub teekasutustasu määr. Direktiivis on kehtestatud maksimaalsed aastased teekasutustasu määrad sõltuvalt sõiduki heitgaasiklassist ning sõiduki telgede arvust. Samuti on direktiivis kehtestatud maksimaalne päevane teekasutustasu määr. Loomaks N2-kategooria sõidukitele eraldi tasumäära, seatakse teekasutustasu määr sõltuvusse ka täismassist. Teekasutustasu kehtestamine sõltuvalt heitgaasiklassist aitab kaasa ka keskkonnasäästlike sõidukite kasutamise suurenemisele ning seega on kooskõlas TAK-i eesmärkidega.

Lõikes on kasutatud terminit „veoauto ja selle haagise täismassid“, sest kui veoauto on teel koos haagisega, kujuneb teekasutustasu määr veduki ja haagise täismassi summana. Seega, kui teel ollakse N2-kategooria veoautoga, mis veab haagist ning kogu autorongi täismass on üle 12000-kilogrammi, siis tuleb tasuda teekasutustasu üle 12000-kilogrammise teekasutustasu määra alusel. Samal põhimõttel arvestatakse ka telgede arvu, st kui teel ollakse koos haagisega, siis tuleb telgede arvu määramisel arvestada kogu autorongi telgede arvu (veduk + haagis) ning sellisel juhul kujuneb teekasutustasu summa vastavalt autorongi telgede arvule.

Vabariigi Valitsuse 16.06.2011 määruse nr 75 „Liiklusregistri pidamise põhimääruse“ (edaspidi *liiklusregistri põhimäärus*) § 3 punkti 11 kohaselt kantakse sõidukite andmebaasi telgede arv ning täismass. Seega on liiklusregistris olemas andmed veoautode telgede arvu ning täismassi kohta. Koostamisel on liiklusregistri põhimäärus, millega lisatakse sõiduki andmebaasi kohustuslik andmete hulka ka EURO-heitgaasiklass.

Nõukogu direktiivi 1999/37/EÜ, 29. aprill 1999, sõidukite registreerimistunnistuse lisa 1 kohaselt esitatakse registreerimistunnistusel täismass ning võib esitada ka telgede arvu ja heitgaasid. Seega on ka välisriikide veoautodel registreerimistunnistusel kirjas täismass ning telgede arv. Kui registreerimistunnistusel ei ole toodud telgede arvu, siis lähtutakse teel oleva sõiduki tegelikust telgede arvust, kusjuures arvestatakse ka üles tõstetud telgedega.

Heitgaasiklassi on käsitletud direktiivis, mille „Lisas 0“ on toodud iga heitgaasiklassi saaste piirväärtused. Saaste piirväärtused on kehtestatud järgmiste näitajate kohta:

- süsinikmonooksiidi (CO) mass grammides kWh kohta;
- süsivesinike (HC) mass grammides kWh kohta;
- lämmastikoksiidide (NOx) mass grammides kWh kohta;
- tahkete osakeste (PT) mass grammides kWh kohta;
- heitgaaside suitsusus m^{-1} .

Samad saaste väärtuste piirnäitajad (välja arvatud EURO 0) erinevate EURO-heitgaaside kohta on kehtestatud ka keskkonnaministri 22.09.2004. aasta määruse nr 122 „Mootorsõiduki heitgaasis sisalduvate saasteainete heitkoguste, suitsususe ja mürataseme piirväärtused“ lisa 3 tabelites 5 ja 6.

Lõikes 2 on käsitletud EURO-heitgaasiklassi määramist. Veoautodel, millel kohta on EURO-heitgaasiklassi andmed kantud liiklusregistrisse, lähtutakse liiklusregistri andmetest. Kuna liiklusregistris on EURO-heitgaasiklass määratud N3-kategooria sõidukitest 56-l% ning N2-kategooria sõidukitest 16%-l, siis on loodud võimalus EURO-heitgaasiklassi määramisel

lähtuda ka registreerimistunnistusest või valmistaja, tema ametliku esindaja või sissetooja väljastatud andmetest. Teekasutustasu tasumisel sisestab tasuja teekasutustasu andmekogusse EURO-heitgaasiklassi (kui liiklusregistris puuduvad andmed) ning sellele Maanteeameti poolset kontrolli ei järgne. Riikliku järelevalve käigus teekasutustasu kontrollimisel, aga peab tasuja või muu huvitatud isik tõendama, et veoauto EURO-heitgaasiklass vastab teekasutustasu andmekogusse sisestatud.

Registreerimistunnistusele kantavad andmed on reguleeritud majandus- ja kommunikatsiooniministri 03.03.2011 määrusega nr 19 „Mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise tingimused ja kord“, mille lisa 1 kohaselt kantakse sõiduki registreerimistunnistusele ka heitenorm. Samuti on võimalik tõendada EURO-heitgaasiklassi andmeid tootja või tootja esindaja poolt väljastatud andmetega, milleks võib olla näiteks tüübivastavuse tunnistus. Kui EURO-heitgaasiklass puudub liiklusregistrist, registreerimistunnistuselt ja ka tootja või tootja esindaja poolt ei ole seda väljastatud, siis tuleb teekasutustasu sarnaselt Lätis kasutusel olevale lahendusele vastavalt EURO-heitgaasiklassile „EURO 0“.

Lõigetes 3–11 on toodud teekasutustasu määrad sõltuvalt täismassist, heitgaasiklassist ja telgede arvust. Eraldi on kehtestatud päevane, nädalane, kuine, kvartaalne ja aastane teekasutustasu määr. Kehtestatavad tasumäärad on kokkuvõtlikult toodud järgnevas tabelis.

Tabel 2. Teekasutustasu määrad

Täismass, kilogrammi	Veoauto EURO-heitgaasi klass	Telgede arv	Tasumäär, eurodes				
			Päevane	Nädalane	Kuine	Kvartaalne	Aastane
Üle 3500, kuid ei ületa 12000	-	-	9	25	50	125	500
Üle 12000	EURO 0, I, II	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, 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

Kehtestatavad teekasutustasu määrad põhinevad Riigikantselei tellitud uuringul, milles arvestati N3-kategooria sõiduki aastaseks tasumääraks 1000 eurot ning N2-kategooria sõiduki aastaseks tasumääraks 500 eurot.

Direktiivi artikli 7a lõike 1 kohaselt on kuine määr kuni 10% aastasest määrast, nädalane määr on kuni 5% aastasest määrast ja päevane määr kuni 2% aastasest määrast. Järgnevas tabelist on näha, et Eestis kehtestatavad teekasutustasu määrad on antud direktiivi sättega kooskõlas.

Tabel 3. Teekasutustasu päevase, nädalase ja kuise määra suhe aastasesse

Täismass, kilogrammi	Veoauto EURO-heitgaasi klass	Telgede arv	Tasumäära suhe aastasesse, %			
			Päevane	Nädalane	Kuine	Aastane
Üle 3500, kuid ei ületa 12000	–	–	1,8%	5,0%	10,0%	100%
Üle 12000	EURO 0, I, II	Kuni 3	1,3%	5,0%	10,0%	100%
		4 ja rohkem	0,9%	5,0%	10,0%	100%
	EURO III	Kuni 3	1,4%	5,0%	10,0%	100%
		4 ja rohkem	1,0%	5,0%	10,0%	100%
	EURO IV, V	Kuni 3	1,4%	5,0%	10,0%	100%
		4 ja rohkem	1,1%	5,0%	10,0%	100%
	EURO VI ja vähem saastavad	Kuni 3	1,7%	5,0%	10,0%	100%
		4 ja rohkem	1,2%	5,0%	10,0%	100%

Direktiivi II lisa kehtestab teekasutustasu maksimummäärad sõltuvalt telgede arvust ja veoauto EURO-heitgaasiklassist. Järgnevast tabelist on näha, et Eestis kehtestatavad teekasutustasu määrad on antud direktiivi II lisaga kooskõlas.

Tabel 4. Teekasutustasu määra võrdlus direktiiviga

EURO-heitgaasiklass	Täismass üle 3500, kuid ei ületa 12000 kilogrammi				Täismass üle 12000 kilogrammi			
	Direktiiv	Eesti	Direktiiv	Eesti	Direktiiv	Eesti	Direktiiv	Eesti
	Kuni 3 telge		4 ja rohkem telge		Kuni 3 telge		4 ja rohkem telge	
EURO 0	1407	500	2359	500	1407	900	2359	1300
EURO I	1223	500	2042	500	1223	900	2042	1300
EURO II	1065	500	1776	500	1065	900	1776	1300
EURO III	926	500	1543	500	926	800	1543	1200
EURO IV	842	500	1404	500	842	700	1404	1100
EURO V	842	500	1404	500	842	700	1404	1100
EURO VI ja vähem	842	500	1404	500	842	600	1404	1000

Direktiivi artikli 7a lõige 1 sätestab, et liikmesriik võib kohaldada kõnealuses liikmesriigis registreeritud sõidukite suhtes ainult aastaseid teekasutustasu määrasid. Antud sättega on antud liikmesriigile võimalus kehtestada kohalike sõidukite suhtes ainult aastaseid teekasutustasu määrasid. Kuna hinnanguliselt 1/3 Eesti vedajad veavad suurema osa ajast välismaal, siis ei ole otstarbekas antud võimalust rakendada. See tähendaks eelkõige välisvedusid teostavatele vedajatele täiendavat kulu, kuna teekasutustasu Eestis tuleks tasuda ka välismaal viibitud aja eest. Ka uuringu kohaselt on sellest võimalusest loobunud näiteks Läti ja Leedu.

Lõikes 12 on kirjeldatud, mis perioodist tekib tee kasutamise õigus. Tee kasutusõigus hakatakse arvestama teekasutustasu tasumisest alates, kui teekasutustasu tasumisel ei ole teekasutustasu tasuja poolt määratud hilisemat aega. Seega pärast teekasutustasu tasumist kantakse andmed teekasutustasu tasumise kohta teekasutustasu andmekogusse ning algab ka õigus teed kasutada. Samuti on seaduses loodud võimalus tasuda eelmisel päeval järgmise päeva teekasutustasu. Oluline on tähelepanu pöörata, et teekasutustasu tuleb tasuda enne tee kasutamist.

§ 190⁴. Teekasutustasu tasumine

Lõikes 1 on kehtestatud see, kellel on teekasutustasu tasumise kohustus. Kaaluti, kas otstarbekam on nõue kehtestada juhile või veoauto omanikule. Arvestades riikliku järelevalve teostamisega on teekasutustasu tasumise korraldamise kohustus pandud veoauto omanikule. See ei tähenda, et veoauto omanik peab ise teekasutustasu tasuma, kuid tema peab selle korraldama. Sarnaselt parkimistasu viivistasu ning liikluskindlustusega on vastutava kasutaja olemasolul ka teekasutustasu tasumise kohustus pandud vastutavale kasutajale. Vastutav kasutaja on defineeritud liikluseaduse § 2 punktis 93, mille kohaselt vastutav kasutaja on *Eesti kodakondsusega või Eestis elamisloa või -õiguse saanud Eestis alalist elukohta omav füüsiline isik või Eestis registreeritud juriidiline isik, kes kasutab sõidukit kasutuslepingu või omandireservatsiooniga müügilepingu alusel ning kes on kantud mootorsõiduki eest vastutava kasutajana liiklusregistrisse. Vastutavaks kasutajaks loetakse ka käesolevas punktis nimetatud tingimustele mittevastava sõiduki omaniku poolt määratud esindaja.*

Tähelepanu tuleb juhtida, et kui veoauto veab haagist, on teekasutustasu tasumise kohustus veoauto omanikul. Olukorras, kus veoauto omanik on veoauto välja rentinud isikule, kes ei ole vastutav kasutaja, siis säilib teekasutustasu tasumise kohustus veoauto omanikul, kui see ei ole lepinguga üle antud kellelegi teisele.

Lõikes 2 on kehtestatud juhile kohustus veenduda enne sõidu alustamist, et teekasutustasu on tasutud. Käesoleva lõike teine lause on lisatud juhi kaitseks selle eest, et sõiduki omanik ei sunniks teda sõitma, kui teekasutustasu on tasumata. Sellisel juhul saab juht tugineda seadusele ja selgelt öelda, et sõitmine on keelatud.

Lõikes 3 on pandud Maanteeametile kohustus tagada teekasutustasu tasumise ööpäevaringne võimalus. Seadusega ei kehtestata täpsemaid nõudeid müügipunktide võrgustikule ega ka seda, et tuleb kasutusele võtta eraldi müügipunktide võrgustik. Seega jääb Maanteeameti otsustada, kas ning kuhu rajatakse müügipunktid. Muu hulgas müügipunktide võrgustiku loomiseks ja haldamiseks on Maanteeametile antud õigus halduslepingu sõlmimiseks. Halduslepingu osapoolteks on ka Maksu- ja Tolliamet, kuna nende arveldusarvele kantakse teekasutustasu. Käesolevas lõikes on teadlikult käsitletud eraõiguslike juriidilisi isikuid, et vältida teekasutustasu tasumise kohustuse sattumist füüsilisest isikust ettevõtja kätte.

Tasumise kohustusega koos lisandub Maanteeametile ka ülesanne paigaldada rahvusvaheliseks liikluseks avatud piiripunktidesse vastavad liiklusmärgid. Antud nõue on vajalik, et riiki sisenejal oleks teada, et avalikult kasutatavate teede kasutamise eest veoautoga tuleb tasuda teekasutustasu. Tähelepanu tuleb juhtida, et tegemist on paigaldamisega. Seega edasine liiklusmärkide korrashoid jääb tee omaniku ülesandeks. Maanteeamet peab paigaldamise kokku leppima tee omanikuga. Piiripunktides on sageli tegemist mitte riigiteega. Otstarbekas, et esialgne investeering ühest kohast, kuid hiljem on otstarbekas, et nii nagu kõike muud teeb ka selle märgi olemasolu kontrolli tee omanik. Ülesanne on pandud Maanteeametile, et oleks võimalik jõustada operatiivselt 1. jaanuarist 2018. aastal.

Lõikes 4 on tulenevalt halduskoostöö seaduse §-st 4 ette nähtud haldusülesande täitmise üle haldusjärelevalvet teostav asutus ning haldusülesande täitmise edasine korraldus juhul, kui haldusleping lõpetatakse ühepoolselt või kui esineb muu põhjus, mis takistab ülesande täitjal jätkata haldusülesande edasist täitmist. Mõlemad nimetatud ülesanded on pandud Maanteeametile.

Lõikes 5 on käsitletud teenustasu määra ning kehtestatud põhimõtted, millest teekasutustasu koosneb. Teenustasu lisamise võimalus teekasutustasule on vajalik, et tagada teekasutustasu õiguse müümise laiem levik, kuna Maanteeamet ei saa ise oma teenindusbüroode võrgustikuga tagada pileтите müüki vajalikus mahus. Seejuures ei ole kehtestatud kohustust lisada teenustasu teekasutustasu hinnale. Täpne teenustasu suurus sõltub hanke käigus.

Lõikes 6 on sätestatud, et teekasutustasu summa kantakse Maksu- ja Tolliametile. Seaduses ei ole eraldi välja toodud, kui sageli tuleb teenuse pakkuja poolt summa Maksu- ja Tolliameti kontole kanda, sest seda on võimalik kokku leppida halduslepingus.

Lõikes 7 on kehtestatud, et teenustasu kantakse Maanteeameti ning Maksu- ja Tolliameti halduslepingu partneriks olevale eraõiguslikule juriidilisele isikule.

Lõikes 8 on antud ministriale õigus kehtestada suurim lubatud teenustasu määr. Lisaks võib minister kehtestada määrusega teekasutustasu tasumise ja tagastamise korra, milles mh kehtestatakse tasumisel ning tagastamisel esitatavad andmed.

§ 190⁵. Teekasutustasu vabastused

Paragrahvis on välja toodud teekasutustasust vabastatud veoautod. Antud vabastused on kooskõlas direktiivi artikli 4 lõikega 4, mille kohaselt on *liikmesriikidele jäetud võimalus ette näha vähendatud kasutusmaks või teha erandeid kasutusmaksude maksmise kohustusest mh riigikaitstes ja kodanikukaitse tagamisel ning tuletõrje-, muus hädaabiteenistuses ja politseiteenistuses kasutatavad sõidukid.*

Kohaliku omavalitsuse, mittetulundusühingu, sihtasutuse või ettevõtja veoautode kohta, mida kasutatakse peamiselt päästetööl on sõlmitud Päästeametiga päästeseaduse alusel leping, mille andmed on kantud liiklusregistrisse. Maanteeameti andmetel oli raskeveokimaksust vabastatud 72 kaitseväge, Kaitseliidu, Politsei- ja Piirivalveameti ja päästeasutuste autot, millest 22 on vabastatud Päästeametiga sõlmitud lepingu alusel.

Samuti tuleb tähelepanu juhtida, et kui Eestil on rahvusvahelises lepingus (näiteks NATO-ga) lepitud kokku, et sõidukid ei tasu teekasutustasu, siis ka neile sõidukitele ei kohaldu teekasutustasu. Õigusselgus eesmärgil on ka seadusesse lisatud, et välisriikide relvajõudude veoautod on teekasutustasust vabastatud.

§ 190⁶. Teekasutustasu tagastamine

Lõikes 1 on kehtestatud tingimused, kellel ja millal on teekasutustasu tagastamist võimalik taotleda. Teekasutustasu tagastamist on võimalik taotleda teekasutustasu tasumiseks kohustatud isikul ehk veoauto omaniku (vastutaval kasutajal). Teekasutustasu tagastamise taotleja peab tõendama, et tema on veoauto omanik (vastutav kasutaja). Teekasutustasu tagastatakse taotleja poolt esitatud kontole. Teekasutustasu tagastamist saab taotleda nii Eesti liiklusregistris registreeritud veoautode eest, kui ka välismaal registreeritud veoautode eest. Tähelepanu tuleb juhtida, et teekasutustasu on võimalik tagasi saada ainult kasutamata perioodi eest.

Lõikes 2 on kehtestatud teekasutustasu tagastamise alused. Teekasutustasu tagastamist on võimalik taotleda, kui veoauto on liiklusregistrist kustutatud või ajutiselt kustutatud või registrikanne on peatatud. Liiklusseaduse § 76 lõike 1 kohaselt *tuleb liikluses kasutatav mootorsõiduk või selle haagis registreerida viie tööpäeva jooksul pärast sõiduki Eestis kasutusele võtmist*. Seega peavad olema ka kõik kasutuses olevad veoautod registreeritud liiklusregistris. Kui veoauto ei ole liiklusregistris registreeritud, siis järelkult ei tohi teda kasutada ka liikluses. Liiklusseaduse § 77 lõikes 6 on loetletud juhud, millal mootorsõiduk kustutatakse registrist. Veoauto kustutatakse liiklusregistrist näiteks siis, kui veoauto on müüdud välismaale, kui ettevõtte on kolinud välismaale või kui veoauto on lammutatud. Ajutiselt saab veoauto liiklusregistrist kustutada veoauto omanik. Kui veoauto on ajutiselt kustutatud, siis sellega ei või liikluses osaleda. Veoauto võidakse ajutiselt kustutada näiteks siis, kui veoauto on näiteks 3 kuud remondis. Registrikanne on peatatud, mis vastavalt liiklusseaduse § 77 lõikele 8² tähendab, et Maanteeamet on peatanud registrikande, kui on möödunud kaks aastat:

- 1) sõiduki tehnonõuetele vastavuse kehtivusest ja
- 2) sõiduki suhtes sõlmitud viimasest kindlustuslepingu poliisi kehtivusest.

Lõikes 3 kehtestatakse tagastatava teekasutustasu arvutamise valem.

§ 190⁷. Teekasutustasudest laekuva raha kasutamine

Raamistiku teekasutustasude kasutamisele kehtestab direktiiv, mille artikli 9 lõike 2 kohaselt määravad liikmesriigid kindlaks käesoleva direktiiviga saadava tulu kasutamise. Tulenevalt kasutaja maksab põhimõttest määratakse laekuvate teekasutustasude sihtotstarbeks transporditaristu hoid. Aasta jooksul teekasutustasust laekuvate vahendite sihtotstarbeks laiemalt transporditaristu hoid kehtestamisel on võimalik suunata vahendid transpordi valdkonda, mis antud hetkel vajab kõige enam riigipoolset sekkumist.

Laekuvaid vahendeid võib mh eraldada riigiteede hoiuks või ka kohalike teede hoiuks, kuna veoautode teekasutustasud kehtivad ka kohalikel teedel. Laekuvate tulude jaotus erinevate transporditaristute vahel, sh kohalikele teedele eraldatav summa otsustatakse riigieelarve seadusega. Kohaliku omavalitsuse üksustele võimaliku osa jaotamisel riigieelarve toetusfondi kaudu oleks administreerimise koormus minimaalne.

§ 190⁸. Teekasutustasu haldur

Paragrahvis jaotatakse ülesanded Maksu- ja Tolliameti ning Maanteeameti vahel. Maksu- ja Tolliamet täidab kõiki maksukorralduse seadusest tulenevaid maksuhalduri ülesandeid, välja arvatud neid ülesandeid, mis käesoleva seadusega on antud Maanteeameti pädevusse. Maanteeameti ülesanne on arvutada sõiduki eest tasumisele kuuluva teekasutustasu summa ning samuti on Maanteeameti ülesanne tegeleda teekasutustasu tagastamisega ning edastada vastavad andmed Maksu- ja Tolliametile.

§ 190⁹. Teekasutustasu andmekogu

Antud paragrahviga luuakse uus andmekogu. Kaaluti ka liiklusregistri arendamist seoses teekasutustasuga, kuid otstarbekamaks osutus uus andmekogu loomine, kuna tänane liiklusregister on juba väga mahukas. Teekasutustasu lisamine liiklusregistri üheks täiendavaks andmebaasiks muudaks liiklusregistri haldamise ressursimahukamaks, liiklusregistri tarkvara uute versioonide planeerimine muutuks keerulisemaks ja aeganõudvaks

ning suureneks arendus- ja testimise kulu. Samuti on teekasutustasu andmekogu liiklusregistrist erineva eesmärgi, ülesehituse, andmekogupidamise ja andmete säilitamise nõuetega.

Lõikega 1 kehtestatakse andmekogu pidamise eesmärk, milleks on lihtsustada teekasutustasu tasumist, pidada arvestust teekasutustasu tasumise üle ning lihtsustada riikliku järelevalvet teekasutustasu tasumise üle. Ilma teekasutustasu andmekoguta oleks iga kord teekasutustasu tasumisel vajalik välja printida kinnitus teekasutustasu tasumise kohta ning müügipunkti teekasutustasu pileti soetamisel oleks vajalik alles hoida ostutšekk. Teekasutustasu andmekogu kasutusele võtmisel selle järele aga vajadus puudub, sest andmed sõiduki eest tasutud teekasutustasu kohta säilitatakse andmekogus. Samuti muudab teekasutustasu andmekogu lihtsamaks teekasutustasu kontrollimise, sest x-tee ühenduse kaudu on võimalik riikliku järelevalve teostajal sisestada infosüsteemi sõiduki registreerimisnumber ning selle kaudu saada infot sõiduki teekasutustasu tasumise kohta. Andmekogu puudumisel oleks vajalik iga kontrolli teostamiseks sõiduk peatada ning kontrollida teekasutustasu ostu tõendamiseks dokumente.

Lõikega 2 määratakse vastutavaks töötlejaks Maanteeamet.

Lõikega 3 antakse teekasutustasu andmekogus olevatele teekasutustasu tasumise kohustuse täitmist tõendavatele andmetele õiguslik tähendus.

Lõikes 4 kehtestatakse, et teekasutustasu andmed ei ole avalikud, kuna andmed võivad sisaldada isikuandmeid. Avalikud on vaid andmed, mis on vajalikud teekasutustasu tasumise kontrollimiseks.

Lõikega 5 antakse andmekogu pidamise põhimääruse kehtestamine valdkonna eest vastutavale ministriale, kelleks hetkel on majandus- ja taristuminister.

§ 190¹⁰. Maanteeameti ja Maksu- ja Tolliameti andmevahetus

Paragrahvis kehtestatakse alus infovahetuseks Maanteeameti ja Maksu- ja Tolliameti vahel.

§ 190¹¹. Riiklik järelevalve teekasutustasu tasumise üle

Riiklikku järelevalvet teekasutustasu tasumise üle hakatakse teostama manuaalselt, kuna ette antud ajaraamis ei ole võimalik teostada automaatse järelevalve kasutamisele võtmiseks vajalikke arendusi. Samuti tuleb arvestada, et automaatse järelevalve rakendamine nõuab täiendavaid investeeringu ning halduskulusid. Automaatse numbrituvastusega järelevalvet ei võeta küll kasutusele I etapis, kuid jätkatakse tööd selle nimel, et tulevikus oleks võimalik ka automaatset järelevalvet rakendada.

Lõikes 1 on kehtestatud riikliku järelevalve teostajad. Riikliku järelevalve kujundamisel on lähtunud põhimõttest, et teekasutustasu tasumise kohustuse kontrollimiseks ei võetaks kasutusele täiendavat kontrolli, vaid võimalikult väikeseks täiendavaks halduskoormuseks kasutatakse olemasolevaid riiklike järelevalve protseduure, mille raames kontrollitaks ka teekasutustasu tasumist. Riiklikku järelevalvet hakkavad teostama Maksu- ja Tolliamet ning Politsei- ja Piirivalveamet ning Maanteeamet. Maksu- ja Tolliamet saab hakata teekasutustasu tasumist kontrollima näiteks vedelkütuse seaduse nõuete kontrollimisel teel (vedelkütuse seaduse § 20 lõike 1 punkt 2). Lisaks täidab Maksu- ja Tolliamet Narva piiripunktis Politsei- ja Piirivalveameti ülesandeid.

Politsei- ja Piirivalveamet saab hakata teekasutustasu tasumist kontrollima järgmiste järelevalvete teostamise käigus:

- välispiiri ületamisel kontrolli teostamisel;
- liiklusjärelevalve teostamisel;
- töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmise kontrollimisel;
- tehnonõuetele vastavuse kontrollimisel.

Maanteeameti funktsiooniks riikliku järelevalve teostamisel saab olema korrakaitseaduse §- 26 käsitletud teavituste edastamine teekasutustasu tasumise kohustuse kohta.

Lõikes 2 on kehtestatud riikliku järelevalve erimeetmed. Korrakaitseaduse § 30 kehtestab erimeetmeks küsitlemise ja dokumentide nõudmise. Korrakaitseaduse § 32 kehtestab erimeetmeks isikusamasuse tuvastamise ning korrakaitseaduse § 45 kehtestab erimeetmeks sõiduki peatamise.

§ 190¹². Riikliku järelevalve erisused teekasutustasu tasumise üle

Lõikes 1 kehtestatud erisus on sarnane liikluskindluse seaduse § 80 lõikes 2 kehtestatud erisusega, mille kohaselt ei luba korrakaitseorgan (politseiametnik või abipolitseinik) Eestisse siseneda sõidukiga, mille puhul ei ole kindlustuskohustus käesolevas seaduses sätestatud korras täidetud. Käesoleva sättega ei ole silmas peetud seda, et kõik veoautod, mille eest ei ole teekasutustasu tasutud tuleks tagasi saata, vaid seda, et riiki sisenevate veoautodega käitatakse sarnaselt liikluskindlustuse seaduse regulatsiooniga ning veoautod, kellel ei ole teekasutustasu tasutud, suunatakse piiril olevasse punkti, kus on võimalik osta teekasutustasu pilet. Tähelepanu tuleb juhtida, et antud kontroll toimub ainult kolmes piiripunktis: Luhamaa, Narva ja Koidula.

Lõikes 2 antakse riikliku järelevalve tegijale (Politsei- ja Piirivalveamet ning Maksu- ja Tolliamet) õigus kõrvaldada juht juhtimiselt, kui teekasutustasu on tasumata. Tegemist on vajaliku meetmega, mis aitab oluliselt kaasa teekasutustasu laekumisele, mh just välisriigis registreeritud veoautode suhtes, kellelt on praktikas keeruline välja nõuda vääртеomenetluses tehtud rahatrahvi. Tähelepanu tuleb juhtida, et juhi kõrvaldamine ei välista vääртеomenetluse kohaldamist sõiduki omaniku (vastutava kasutaja) või juhi suhtes.

Sõidu katkestamisel ei ole teekasutustasu tasumise kohustust sõiduki juhil, see jääb jätkuvalt veoauto omanikule (vastutavale kasutajale).

Juhi kõrvaldamise otsustab riikliku järelevalve tegija igal konkreetsel juhul eraldi. Juhi kõrvaldamist on võimalik rakendada ka välispiiril nii riigist lahkumisel, kui ka riiki sisenemisel.

Punktiga 5 muudetakse liiklusseaduse § 200² punkti 1, mille kohaselt kantakse liiklusjärelevalve infosüsteemi välislepingu alusel välisriigist Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile saadetud andmed Eesti vedaja kontrollimisel avastatud autoveo- või liiklusalase õigusrikkumise ja selle osas kohaldatud karistuste kohta, kaasa arvatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 6 lõike 1 punktis b nimetatud raskete rikkumiste andmed. Selle alusel kantakse liiklusjärelevalve infosüsteemi ka välisriikides teekasutustasudega seotud õigusrikkumised. Tulenevalt veoautode teekasutustasude kehtestamisest hakatakse liiklusjärelevalve infosüsteemi kandma ka Eesti teekasutustasudega seotud õigusrikkumised. Selleks lisatakse punkti 1 alla sõnad: „veoauto teekasutustasu tasumise“. Samuti võimaldab liiklusjärelevalve infosüsteemi andmete

kandmine rakendada ühenduse tegevusloa kindlaks määratud ajaks peatamist või kehtetuks tunnistamist.

Tähelepanu tuleb juhtida, et liiklusjärelvalve infosüsteemi kantakse ainult nende rikkujate andmed, mis on tuvastatud liiklusjärelvalve infosüsteemi täitmise pädevust omavate riikliku järelvalve tegijate poolt.

Punktiga 6 lisatakse vääртеokoosseisud teekasutustasu nõuete rikkumise eest. Eelnõu koostamise ajal kaaluti erinevaid võimalikke sanktsioone. Kaaluti ka viivistasu rakendamist, mis menetluslikult oleks vähem koormavam, kui vääртеomenetlus. Kuna aga Politsei- ja Piirivalveamet täna ei tee viivistasu otsuseid, siis kaasneks sellega kogu personali koolitamise vajadus ning see oleks oluline täiendav halduskoormus. Samuti kaaluti sanktsioonina sunniraha kehtestamist, kuid kuna autotranspordis täna nõ tee ääres ei rakendata sunniraha, siis loobuti selle rakendamisest ka teekasutustasu tasumata jätmise korral.

Sarnaselt mitmete teiste liikluseaduse vääртеokoosseisudega (näiteks § 261² ja 261³) on võimalik teha rahatrahvi nii veoauto omanikule (vastutav kasutaja) või sõiduki juhile. Teekasutustasu nõuete rikkumise tuvastamisel otsustab lähtuvalt korrakehtsuseaduse põhimõtetega riikliku järelvalve teostaja, kas rahatrahv teha teekasutustasu tasumiseks kohustatud isikule (sõiduki omanik või vastutav kasutaja) või veoauto juhile selle eest, et ta ei ole veendunud enne sõidu alustamist, kas antud sõiduki eest on teekasutustasu tasutud. Teekasutustasu tasumata jätmisel on põhimõtteliselt võimalik trahvida ka mõlemat: sõiduki omanikku (vastutavat kasutajat) ja sõiduki juhti, sest mõlemad on jätnud oma kohustuse täitmata.

Tähelepanu tuleb juhtida, et teekasutustasu tasumata jätmise korral rahatrahvi saamisel ei loeta teekasutustasu tasutuks ning kui samal päeval peatatakse sama veoauto uuesti ning teekasutustasu ei ole jätkuvalt tasutud, siis on võimalik uuesti sanktsioone rakendada.

§ 261⁶. Sõiduki juhtima lubamine teekasutustasu tasumata

Teekasutustasu tasumata jätmisel teekasutustasu tasumise kohustusega veoauto juhtima lubamisel karistatakse teekasutustasu tasumise kohustusega isikut, kelleks on sõiduki omanik või kui liiklusregistris on määratud vastutav kasutaja, siis vastutav kasutaja. Füüsilisele isikule kehtestatud sanktsiooni suuruseks on kuni 50 trahviühikut ehk kuni 200 eurot. Sama teo eest on juriidilise isiku karistuseks ette nähtud rahatrahv kuni 400 eurot.

§ 261⁷. Sõiduki juhtima lubamine väiksemas määras tasutud teekasutustasuga

Teekasutustasu tasumine väiksema määra järgi võib aset leida näiteks siis, kui teekasutustasu tasutakse ainult veoauto teest (3-teljeline), kuid tegelikult ollakse teel autorongiga (6 telge). Samuti võib väiksema määrata järgi teekasutustasu tasumine tuleneda vales heitgaasiklassist. Näiteks võib tekkida olukord, kus teekasutustasu tasutakse heitgaasiklassi eest EURO III, aga tegelikult puudub liiklusregistris info antud sõiduki heitgaasiklassi kohta ning ka juhul ei ole kaasas muid dokumente tõendamaks, et tegemist on veoautoga, mis kuulub heitgaasiklassi EURO III.

Teekasutustasu tasumisel väiksema määra järgi on füüsilisele isikule kehtestatud sanktsiooni suuruseks kuni 30 trahviühikut ehk kuni 120 eurot. Sama teo eest on juriidilise isiku karistuseks ette nähtud rahatrahv kuni 240 eurot.

§ 261⁸. Sõiduki juhtimine teekasutustasu tasumata

Kuna liikluseaduse § 190⁴ lõikega 2 kehtestatakse juhile kohustus veenduda enne sõidu alustamist, et teekasutustasu on õiges määras tasutud, siis kehtestatakse ka sanktsioon antud kohustuse täitmata jätmise eest. Juhile kehtestatud rahatrahvi suuruseks on kuni 40 trahviühikut ehk kuni 160 eurot.

§ 261⁹. Sõiduki juhtimine väiksemas määras tasutud teekasutustasuga

Samuti on võimalik juhi sanktsioneerimine, kui ta on oma kohustuse puudulikult täitnud, see tähendab, et ei ole veendunud enne sõidu alustamist, et teekasutustasu on tasutud õiges määras. Sellisel juhul on rahatrahvi suuruseks kuni 20 trahviühikut ehk 80 eurot.

Punktiga 7 lisatakse Politsei- ja Piirivalveameti poolt liikluseaduse alusel menetletavatele väärtegadele teekasutustasuga seotud väärtegade menetlemine.

Punktiga 8 määratakse teekasutustasuga seotud väärtegade kohtuväliseks menetlejaks ka Maksu- ja Tolliamet. Maanteeametit ei lisata antud väärtegade kohtuväliseks menetlejaks, kuna Maanteeameti funktsiooni riikliku järelevalve teostajana saab piirduma teavitamisega.

Punktiga 9 täiendatakse liikluseaduse normitehnilist märkust ning lisatakse selle all direktiiv.

§ 2. Autoveoseaduse muutmine

Autoveoseadusesse lisatakse võimalus rakendada vedajale haldussanktsioone, kui vedude korraldamisel on vedajat, tema veokorraldajat või vedu teostanud autojuhti korduvalt karistatud teekasutustasu tasumata jätmise eest. Haldussanktsiooniks on ühenduse tegevusloa, selle kinnitatud ära kirja või juhitunnistuse kehtivuse kindlaksmääratud ajaks peatamine või kehtetuks tunnistamine. Haldussanktsiooni rakendamise vajaduse vaatab läbi Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumis moodustatud autokaubaveo komisjon, mille töökorras määratakse täpsemalt, millistel alustel seoses teekasutustasu nõuete rikkumisega tehakse majandus- ja taristuministrile ettepanek vedajale antud ühenduse tegevusloa, selle kinnitatud ära kirja või juhitunnistuse kehtivus kindlaksmääratud ajaks peatada või kehtetuks tunnistada.

§ 3. Maksukorralduse seaduse muutmine

Teekasutustasude jõustumiseks muudetakse maksukorralduse seaduses kolme paragrahvi.

§ 4. Seaduse jõustumine

Seadus jõustub 2018. aasta 1. jaanuaril. Seaduse jõustumise kuupäeva kehtestamisel on arvestatud sellega, et pärast seaduse vastuvõtmist jääks piisavalt aega seadusest tulenevate alamaktide vastuvõtmiseks ja seaduse huvigruppidele tutvustamiseks. Samuti on arvestatud maksukorralduse seaduse §-ga 4¹, mille kohaselt *maksuseaduse, samuti selle muudatuse vastuvõtmise ja jõustumise vahele peab üldjuhul jääma vähemalt kuus kuud.*

4. EELNÕU TERMINOLOOGIA

Seaduse eelnõus on kasutatud kehtivas õiguses kasutusel olevat terminoloogiat ning seletuskirjas on läbivalt antud selgitusi kasutatud terminite kohta. Uusi termineid kasutusele võetud ei ole.

5. EELNÕU VASTAVUS EUROOPA LIIDU ÕIGUSELE

Eelnõu vastab Euroopa Liidu õigusele. Direktiivi artikli 7 lõike 1 kohaselt võivad liikmesriigid kehtestada tee- ja/või kasutusmaksud. Kuna Eesti kehtestab direktiivi mõistes ainult kasutusmaksud, siis võetakse käesoleva seadusega direktiivist üle ka ainult kasutusmaksu puudutav osa. Direktiivi sõidukimaksu puudutav osa on üle võetud 2003. aastal jõustunud raskeveokimaksu seadusega. Direktiivi ülevõtmise vastavustabel on toodud käesoleva seletuskirja lisa 1.

6. SEADUSE MÕJUD

Järgnevalt on analüüsitud seaduse mõjusid vastavalt Vabariigi Valitsuse 22. detsembril 2011. aastal vastu võetud määrusele nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“. Käesolev mõjude analüüs on koostatud lähtuvalt Riigikantselei tellitud uuringus toodud mõjude analüüsist.

Mõju majandusele

Veoautode teekasutustasudest tulenev mõju majandusele sõltub sellest, kui suur osa veoautode teekasutustasudest saab kajastuma maanteetranspordi teenuse hinnas, mis omakorda sõltub eelkõige veoturu konkurentsi olukorrast. Uuringu kohaselt võib teekasutustasude kehtestamine tuua kaasa maanteetranspordi hinnatõusu ning selle tulemusel võib suurenda nõudlus teiste transpordiliikide teenuste järele. Uuringu kohaselt on teekasutustasu summaarne mõju SKP-le positiivne, kui laekuvad tulud reinvesteeritakse otse majandusse. Uuringus on tähelepanu juhitud, et reinvesteerimise mõjud esinevad olulise ajalise nihkega.

Mõju loodus- ja elukeskkonnale

Riigikantselei tellitud uuringu kohaselt suureneb veoautodele teekasutustasu kehtestamisel maanteetranspordi hind ning selle tulemusel väheneb nõudlus maanteetranspordi teenuste järele ning seega vähenevad ka veoautode poolt läbitud kilomeetrid. Riigikantselei tellitud uuringu kohaselt on nii CO₂- kui ka õhusaaste emissioonid proportsionaalses sõltuvuses läbisõidust. Seega läbisõidu vähenemisel vähenevad ka need näitajad. Müra sõltuvus läbisõidust on keerulisem ja väike läbisõidu muutus on raskelt mõõdetav ning raskelt tajutav. Euroopa Komisjoni tellitud uuringu³ kohaselt näitab kogemus, et teekasutustasud, mis on diferentseeritud vastavalt mootori emissiooniklassile, toovad kaasa liikumise vähem saastavate veoautode suunas.

Mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele

Riigiasutuste töökorraldusele lisanduvad täiendavad ülesanded seoses veoautode teekasutustasu rakendamise, administreerimise ja järelevalve ning rikkumiste menetlemisega.

Maksu- ja Tolliametile kehtestatakse järgnevad ülesanded seoses veoautode teekasutustasuga:

- teekasutustasude üle arvestuse pidamine;

³ Ex-post evaluation of Directive 1999/62/EC, as amended, on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures

- teekasutustasu kontroll Narva piiripunktis ning vedelkütuse seaduse nõuete täitmise üle teel riikliku järelevalve teostamisel;
- riikliku järelevalve käigus tuvastatud rikkumiste kohtuväline menetlemine;
- rikkumiste vaiete menetlemine.

Politsei- ja Piiriametile kehtestatakse järgnevad ülesanded seoses veoautode teekasutustasuga:

- teekasutustasu kontroll välispiiri ületamisel;
- teekasutustasu kontroll liiklusjärelevalve, tehnonõuete kontrolli ning töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmise üle teel riikliku järelevalve teostamisel;
- riikliku järelevalve käigus tuvastatud rikkumiste kohtuväline menetlemine;
- riikliku järelevalve käigus tuvastatud rikkumiste sisestamine liiklusjärelevalve infosüsteemi;
- rikkumiste vaiete menetlemine.

Maanteeametile kehtestatakse järgnevad ülesanded seoses veoautode teekasutustasuga:

- teekasutustasude tasumise võimaluste kasutuselevõtt;
- teekasutustasu tagastamiste menetlemine;
- piiripunktidesse teekasutustasu kohustuslikkusest teavitavate tahvlite paigaldamine.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumil on vajalik täiendada liiklusjärelevalve infosüsteemi, et võimaldada teekasutustasu rikkumistega seotud andmete kandmist liiklusjärelevalve infosüsteemi.

Teekasutustasude kehtestamine avaldab mõju avaliku sektori kuludele ja tuludele. Avaliku sektori tulud suurenevad laekuvate teekasutustasude arvelt. Riigikantselei tellitud uuringu kohaselt on teekasutustasu kehtestamisel üle 3500-kilogrammiste veoautodele kogutav tulu enne majanduslikke mõjusid ligikaudu 19 miljonit eurot. Kuna aga teekasutustasude kehtestamine toob kaasa nõudluse vähenemise maanteetranspordi teenuste järele, siis kaasneb sellega uuringu kohaselt ka teiste maksutulude mõningane vähenemine (ca 2 mln eurot). Uuringu kohaselt on summaarne muutus riigikassa tuluvoos 17 miljonit eurot aastas.

Tähelepanu tuleb juhtida, et riigikassa tuluvoo muutuse suurus võib tegelikkuses erineda uuringu toodust. Nimelt laekuvad tulud sõltuvalt teekasutustasu laekumise määrast, sellest, kui palju on välismaa veoautosid, kui palju ostavad kodumaised vedajad päeva- või aastapileteid ning samuti veoautode tegelikust EURO-heitgaasiklassist.

7. SEADUSE RAKENDAMISEGA SEOTUD RIIGI JA KOHALIKU OMAVALITSUSE TEGEVUSED, EELDATAVAD KULUD JA TULUD

Seaduse rakendamiseks on vajalikud mitmed riigipoolsed tegevused, millega kaasnevad täiendavad kulud.

Teekasutustasude kehtestamine nõuab nii investeeringukulusid kui ka iga-aastased hooldus- ja halduskulusid. Investeeringukuluks on teekasutustasude tasumise võimaluste loomine. Teekasutustasude tasumise võimaluste loomiseks korraldab Maanteeamet teekasutustasu andmekogu kasutuselevõtu. Hinnangulised investeeringumaksumused ametite lõikes on järgmised:

- Maanteeameti IT-arenduste maksumuseks on ligikaudu 0,85 mln eurot;
- Maksu- ja Tolliameti IT-arenduste maksumuseks on ligikaudu 1,36 mln eurot;
- Siseministeeriumi IT arenduste maksumuseks on ligikaudu 0,06 mln eurot.

Teekasutustasu rakendamiseks vajalike arenduste läbiviimiseks on Siseministeriumile vajalikud täiendavad 0,06 mln eurot.

Lisaks peab Maanteeamet paigaldama teabevahendid rahvusvaheliseks liikluseks avatud piiripunktidesse, mille hinnanguliseks maksumuseks on 50 000 eurot.

8. RAKENDUSAKTID

Käesoleva seaduse jõustumisel kehtestatakse majandus- ja taristuministri määrus „Teekasutustasu andmekogu“ ning lisaks võib majandus- ja taristuminister kehtestada määrusega teekasutustasu teenustasu suurima lubatud määra, teekasutustasu tasumise korra ning teekasutustasu tagastamise korra.

Käesoleva seaduse jõustumisel muudetakse majandus- ja taristuministri 28.03.2013. aasta määrust nr 24 „Liiklusjärelevalve infosüsteemi põhimäärus“. Vajadusel tuleb muuta ka ministeriumide järgmiste allasutuste põhimääruseid: Maanteeamet, Maksu- ja Tolliamet, Politsei- ja Piirivalveamet.

9. SEADUSE JÕUSTUMINE

Seadus jõustub 2018. aasta 1. jaanuaril. Seaduse jõustumine on seotud riigi eelarvestrateegias 2017–2020 kavandatud tuludega aastast 2018. Seaduse jõustumise kuupäeva kehtestamisel on arvestatud sellega, et pärast seaduse vastuvõtmist jääks piisavalt aega seadusest tulenevate alamaktide vastuvõtmiseks ja seaduse huvigruppidele tutvustamiseks. Samuti on arvestatud maksukorralduse seaduse §-ga 4¹, mille kohaselt *maksuseaduse, samuti selle muudatuse vastuvõtmise ja jõustumise vahele peab üldjuhul jääma vähemalt kuus kuud.*

10. EELNÕU KOOSKÕLASTAMINE, HUVIRÜHMADE KAASAMINE JA AVALIK KONSULTATSIOON

Riigikantselei tellitud uuringu koostamisse olid kaasatud Majandus- ja Kommunikatsiooniministerium ja Rahandusministerium. Uuringu käigus konsulteeriti ka järgmiste ettevõtete esindusorganisatsioonidega: Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon, Eesti-Kaubandus-Tööstuskoda, Autode Müügi- ja Teenindustevõtete Liit ning Autoettevõtete Liit.

Seaduse eelnõu väljatöötamise kavatsus saadeti tutvumiseks järgmistele valitsusvälistele organisatsioonidele: Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon, Autoettevõtete Liit, Eesti Ehitusmaterjalide Tootjate Liit, Eesti Asfaldiliit, Eesti Ehitusettevõtjate Liit, Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon, Eesti Kaubandus-Tööstuskoda, Eesti Keskkonnauhenduste Koda, Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon, Eesti Logistikaühing, Eesti Maaomavalitsuste Liit, Eesti Metsatööstuse Liit, Eesti Mäetööstuse Ettevõtjate Liit, Eesti Puidutööstuse Liit, Eesti Põllumajandus-Kaubanduskoda, Eesti Transpordi- ja Teetöötajate Ametiühing, SA Säästva Eesti Instituut, Transiidi Assotsiatsioon, Eesti Linnade Liit, Eesti Infotehnoloogia ja Telekommunikatsiooni Liit.

Ministeriumidest esitasid ettepanekuid väljatöötamiskavatsusele: Siseministerium, Justiitsministerium, Rahandusministerium ja Keskkonnaministerium. Sotsiaalministerium andis teada, et kooskõlastab seaduse eelnõu väljatöötamiskavatsuse vaikimisi. Valitsusvälistest organisatsioonidest esitasid ettepanekuid väljatöötamise kavatsusele: Eesti Ehitusmaterjalide Tootjate Liit, Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon,

Autoettevõtete Liit, Eesti Infotehnoloogia ja Telekommunikatsiooni Liit, Eesti Kaubandus-Tööstuskoda, Eesti Metsa- ja Puidutööstuse Liit, Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon, Eesti Maaomavalitsuse Liit. Kõigile ettepanekuid esitanutele anti tagasisidet. Kõigile ettepanekuid esitanutele anti tagasisidet ettepanekutega arvestamise kohta ning tutvustati seaduse eelnõu ja seletuskirja.

Lisaks korraldati Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumis seaduse eelnõule kommentaare esitanud valitsusväliste organisatsioonidega veoautode teekasutustasu teemaline arutelu.

Seaduse eelnõu väljatöötamise kavatsusele ning seaduse eelnõule esitatud kommentaarid koos tagasisidega nende arvestamise kohta on esitatud käesoleva seletuskirja lisa 2.

Eelnõu esitatakse Eelnõude Infosüsteemis kooskõlastamiseks ministeeriumidele ning arvamuse esitamiseks järgmistele huvirühmadele: Eesti Ehitusmaterjalide Tootjate Liit, Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon, Autoettevõtete Liit, Eesti Infotehnoloogia ja Telekommunikatsiooni Liit, Eesti Kaubandus-Tööstuskoda, Eesti Metsa- ja Puidutööstuse Liit, Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon, Eesti Maaomavalitsuste Liit, Eesti Linnade Liit

Algatab Vabariigi Valitsus

(allkirjastatud digitaalselt)

Euroopa Liidu direktiivi ja Eesti õigusakti vastavustabel

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatava infrastruktuuri kasutamise eest

EL-i õigusakti norm	EL-i õigusakti ülevõtmise kohustus	EL-i õigusakti normi sisuliseks rakendamiseks kehtestatav siseriiklik õigusakt	Kommentaariid
Artikkel 1	Ei		Tegemist on üldsättega, millel puudub regulatiivne toime.
Artikkel 2	Ei		Tegemist on terminitega.
Artikkel 3 lõige 1	Jah	Raskeveokimaksu seadus	Lõikes on loetletud sõidukimaksud liikmesriikides.
Artikkel 3 lõige 2	Jah	Raskeveokimaksu seadus	Lõikes on kehtestatud liikmesriikidele nõue teavitada komisjoni, kui raskeveokimaks asendatakse mõne teise samalaadse maksuga.
Artikkel 4	Jah	Raskeveokimaksu seadus	Artikli kohaselt sätestab liikmesriik raskeveokimaksu sissenõudmise ja kogumise korra.
Artikkel 5	Jah	Raskeveokimaksu seadus	Artikli kohaselt nõuab raskeveokimaksu liikmesriigis registreeritud sõidukite puhul sisse ainult kõnealune liikmesriik.
Artikkel 6 lõige 1	Jah	Raskeveokimaksu seadus	Lõikes kehtestatakse nõue, et raskeveokimaksu määr ei või olla väiksem kui direktiivi I lisas sätestatud miinimummäär.
Artikkel 6 lõige 2	Jah	Raskeveokimaksu seadus	Lõikes on välja toodud sõidukid, mille korral on lubatud rakendada vähendatud maksumäärasid ja maksuvabastusi.
Artikkel 6 lõige 3	Ei		Lõikes on nõukogule ja komisjonile antud võimalus lubada täiendavaid maksuvabastusi.
Artikkel 6 lõige 4	Jah	Raskeveokimaksu seadus	Lõike kohaselt ei tohi liikmesriik lubada täiendavaid maksuvabastusi, mille tagajärjel sissenõutav maks oleks väiksem kui miinimummäär.

Artikkel 7 lõige 1	Jah	§ 1 punkt 4 (LS § 190 ¹)	Lõikes on antud liikmesriigile õigus kohaldada kasutusmaks muudel teedel.
Artikkel 7 lõige 2	Jah		Lõikes on keelatud kehtestada nii tee- kui kasutusmaks ühe teelõigu kasutamise eest. Eestis ei rakendata direktiivi mõistes teemaksu.
Artikkel 7 lõige 3	Jah	§ 1 punkt 4 (LS § 190 ³ lg 3–11)	Lõike kohaselt ei tohi kasutusmaks olla diskrimineeriv. Antud põhimõttega on arvestatud tasumäärade kehtestamisel.
Artikkel 7 lõige 4	Jah	§ 1 punkt 4 (LS § 190 ⁵)	Lõikes on välja toodud lubatavad erisused tasumäärades.
Artikkel 7 lõige 5	Jah		Lõikes kehtestatakse tingimus, mille korral võib rakendada teekasutustasu ainult alates 12-tonnistest veoautodest.
Artikkel 7a lõige 1	Jah	§ 1 punkt 4 (LS § 190 ³ lg 3–11)	Lõikes on kehtestatud nõue kasutusmaksude proportsionaalsusele kasutusaja suhtes. Lõike teine osa annab liikmesriigile võimaluse rakendada liikmesriigis registreeritud sõidukite suhtes ainult aastaseid maksumäärasid.
Artikkel 7a lõige 2	Jah	§ 1 punkt 4 (LS § 190 ³ lg 3–11)	Lõikes kehtestatakse kasutusmaksude maksimummäärad.
Artikkel 7b lõige 1	Jah		Lõige käsitleb infrastruktuurimaksu, mida Eestis ei kehtestata.
Artikkel 7b lõige 2	Jah		Lõige käsitleb infrastruktuurimaksu, mida Eestis ei kehtestata.
Artikkel 7c lõige 1	Jah		Lõige käsitleb väliskulumaksu, mis võib olla teemaksu osaks. Eestis direktiivi mõistes teemaksu ei kehtestata.
Artikkel 7c lõige 2	Jah		Lõige käsitleb väliskulumaksu, mis võib olla teemaksu osaks. Eestis direktiivi mõistes teemaksu ei kehtestata.
Artikkel 7c lõige 3	Jah		Lõige käsitleb väliskulumaksu, mis võib olla teemaksu osaks. Eestis direktiivi mõistes

			teemaksu ei kehtestata.
Artikkel 7c lõige 4	Jah		Lõige käsitleb väliskulumaksu, mis võib olla teemaksu osaks. Eestis direktiivi mõistes teemaksu ei kehtestata.
Artikkel 7d	Ei		Artikkel on suunatud Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
Artikkel 7e lõige 1	Jah		Lõige käsitleb infrastruktuurimaksu, mida Eestis ei kehtestata.
Artikkel 7e lõige 2	Jah		Lõige käsitleb infrastruktuurimaksu, mida Eestis ei kehtestata.
Artikkel 7e lõige 3	Jah		Lõige käsitleb infrastruktuurimaksu, mida Eestis ei kehtestata.
Artikkel 7f lõige 1	Jah		Lõige käsitleb infrastruktuurimaksu, mida Eestis ei kehtestata.
Artikkel 7f lõige 2	Jah		Lõige käsitleb infrastruktuurimaksu, mida Eestis ei kehtestata.
Artikkel 7f lõige 3	Jah		Lõige käsitleb infrastruktuurimaksu, mida Eestis ei kehtestata.
Artikkel 7f lõige 4	Jah		Lõige käsitleb infrastruktuurimaksu, mida Eestis ei kehtestata.
Artikkel 7f lõige 5	Jah		Lõige käsitleb infrastruktuurimaksu, mida Eestis ei kehtestata.
Artikkel 7g lõige 1	Jah		Lõige käsitleb infrastruktuurimaksu, mida Eestis ei kehtestata.
Artikkel 7g lõige 2	Jah	§ 1 punkt 4 (LS § 190 ³ lg 2)	Lõikes antakse liikmesriigile võimalus EURO-heitgaasiklassi tõendamiseks vajalike dokumentide puudumisel kohaldada kõrgeimat maksumäära.
Artikkel 7g lõige 3	Jah		Lõige käsitleb infrastruktuurimaksu, mida Eestis ei kehtestata.
Artikkel 7g lõige 4	Jah		Lõige käsitleb infrastruktuurimaksu, mida Eestis ei kehtestata.
Artikkel 7h lõige 1	Jah		Lõige käsitleb infrastruktuurimaksu, mida Eestis ei kehtestata.
Artikkel 7h	Ei		Lõige on suunatud

lõige 2			komisjonile.
Artikkel 7h lõige 3	Jah		Lõige käsitleb infrastruktuurimaksu, mida Eestis ei kehtestata.
Artikkel 7h lõige 4	Ei		Lõige on suunatud komisjonile.
Artikkel 7i lõige 1	Jah		Lõige käsitleb direktiivi mõistes teemaksu, mida Eestis ei kehtestata.
Artikkel 7i lõige 2	Jah		Lõige käsitleb direktiivi mõistes infrastruktuurimaksu, mida Eestis ei kehtestata.
Artikkel 7i lõige 3	Jah		Lõige käsitleb direktiivi mõistes teemaksu, mida Eestis ei kehtestata.
Artikkel 7j lõige 1	Jah	§ 1 punkt 4 (LS § 190 ⁴ lg 3)	Lõige käsitleb teekasutustasu tasumise võimalusi.
Artikkel 7j lõige 2	Jah	§ 1 punkt 4 (LS § 190 ³ lg 3–11)	Lõige käsitleb teedevõrgu ebaregulaarsete kasutajate võrdset kohtlemist.
Artikkel 7j lõige 3	Jah		Lõige käsitleb direktiivi mõistes teemaksu, mida Eestis ei kehtestata.
Artikkel 7j lõige 4	Jah		Lõige käsitleb direktiivi mõistes teemaksu, mida Eestis ei kehtestata.
Artikkel 7k	Jah		Lõige käsitleb direktiivi mõistes tee- ja infrastruktuurimaksu, mida Eestis ei kehtestata.
Artikkel 8 lõige 1	Ei		Lõige käsitleb võimalust kahe liikmesriigi vahel koostööd teha ühise kasutusmaksude süsteemi sisseseadmiseks.
Artikkel 8 lõige 2	Jah		Lõige käsitleb ühise süsteemi täiendavaid tingimusi.
Artikkel 8a	Jah		Lõige käsitleb kasutusmaksu süsteemi läbipaistva ning mittediskrimineeriva toimimise kontrollimist.
Artikkel 8b lõige 1	Jah		Lõige käsitleb võimalust kahe liikmesriigi vahel koostööd teha ühise teemaksusüsteemi kehtestamiseks.
Artikkel 8b lõige 2	Jah		Lõige käsitleb direktiivi mõistes teemaksu, mida Eestis ei kehtestata.
Artikkel 9 lõige 1	Jah		Lõige käsitleb liikmesriigi õigust rakendada erimakse, parkimistasu ja linnaliiklusele kehtestatud erimakse.

Artikkel 9 lõige 1a	Jah		Lõige käsitleb spetsiaalseid makse, et vähendada liiklusummikuid ja võidelda keskkonnamõjudega.
Artikkel 9 lõige 2	Jah	§ 1 punkt 4 (LS §190 ⁷)	Lõige käsitleb direktiiviga saadavate tulude kasutamist.
Artikkel 9a	Jah	§ 1 punkt 4 (LS § 190 ¹¹ ja § 190 ¹²); § 1 punkt 6 (LS § 261 ⁶ –261 ⁹)	Lõige käsitleb kontrollmehhanismide ja karistuste süsteemi kehtestamist.
Artikkel 9b	Ei		Lõige on suunatud komisjonile.
Artikkel 9c lõige 1	Ei		Lõige on suunatud komisjonile.
Artikkel 9c lõige 2	Ei		Lõige on suunatud komisjonile.
Artikkel 9d	Ei		Lõige on suunatud komisjonile.
Artikkel 9e lõige 1	Ei		Lõige on suunatud komisjonile.
Artikkel 9e lõige 2	Ei		Lõige on suunatud komisjonile.
Artikkel 9e lõige 3	Ei		Lõige on suunatud komisjonile.
Artikkel 9f lõige 1	Ei		Lõige on suunatud Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
Artikkel 9f lõige 2	Ei		Lõige on suunatud Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
Artikkel 9f lõige 3	Ei		Lõige on suunatud Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
Artikkel 9g lõige 1	Ei		Lõige on suunatud Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
Artikkel 9g lõige 2	Ei		Lõige on suunatud Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
Artikkel 9g lõige 3	Ei		Lõige on suunatud Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
Artikkel 10 lõige 1	Ei		Lõige on suunatud liikmesriikidele, kes ei ole eurot kasutusele võtnud.
Artikkel 10 lõige 2	Ei		Lõige on suunatud liikmesriikidele, kes ei ole eurot kasutusele võtnud.
Artikkel 10a lõige 1	Ei		Lõige on suunatud komisjonile.
Artikkel 10a lõige 2	Ei		Lõige on suunatud komisjonile.
Artikkel 11 lõige 1	Jah		Lõige käsitleb direktiivi mõistes väliskulu- ja/või infrastruktuurimaksu, mida Eestis ei kehtestata.
Artikkel 11	Ei		Lõige on suunatud

lõige 2			komisjonile.
Artikkel 11 lõige 3	Ei		Lõige on suunatud komisjonile.
Artikkel 11 lõige 4	Ei		Lõige on suunatud komisjonile.
Artikkel 12 lõige 1	Jah		Lõige käsitleb direktiivi ülevõtmist.
Artikkel 12 lõige 2	Jah		Lõige käsitleb direktiivi ülevõtmist.
Artikkel 13	Ei		Lõige käsitleb direktiivi jõustumist.
Artikkel 13	Ei		Lõige käsitleb direktiivi adressaate.
0 lisa	Jah	Keskkonnaministri 22.09.2014. aasta määrus nr 122 „Mootorsõiduki heitgaasis sisalduvate saasteainete heitkoguste, suitsususe ja mürataseme piirväärtused“	Lisa käsitleb heitgaasiklasside piirväärtuseid.
I lisa	Jah	Raskeveokimaksu seadus	Lisa käsitleb raskeveokimaksu miinimummäärasid.
II lisa	Jah	§ 1 punkt 4 (LS § 190 ³ lg 3–11)	Lisa käsitleb teekasutustasu maksimummäärasid.
III lisa	Jah		Lisa käsitleb direktiivi mõistes teemaksu, mida Eestis ei kehtestata.
IIIa lisa	Jah		Lisa käsitleb direktiivi mõistes väliskulumaksu, mida Eestis ei kehtestata.
IIIb lisa	Jah		Lisa käsitleb direktiivi mõistes väliskulumaksu, mida Eestis ei kehtestata.
IV lisa	Jah		Lisa käsitleb direktiivi mõistes infrastruktuurimaksu, mida Eestis ei kehtestata.

KOOSKÕLASTUSTABEL (seaduse eelnõu väljatöötamise kavatsusele esitatud märkused)

Nr	Märkuse sisu	Informatsioon märkuse arvestamise kohta
Märkuse tegija: Eesti Ehitusmaterjalide Tootjate Liit		
1	<p>Nagu oleme varasemalt kirjutanud, on Eesti Ehitusmaterjalide Tootjate Liit raskeveokite teekasutustasu kehtestamise vastu.</p> <p>Tegemist on uue rahalise kohustusega, mis mõjutab tööstussektorit negatiivselt – ühest küljest räägitakse, kui oluline on meie tööstus ja eksport, teisalt tõstetakse ja laotakse sellele järjepidevalt makse (tasusid) juurde. Eesti raskeveokitelt makstakse juba aastaid raskeveokimaksu – nii olemasolev maks kui ka planeeritav tasu kehtivad suures osas samadele veokitele ning neid arvestatakse sarnastel alustel. Ühest küljest räägime nullbürokratia projektist, teisalt lisame uusi kohustusi ja bürokraatiat juurde.</p> <p>Mitte kaua aega tagasi sidus valitsus teedeehituse rahastamise lahti kütuseaktsiisi tasumise mahtudest, nüüd leitakse, et teedeehituses on vähe raha, millega seonduvalt on vajalik uus tasumäär kehtestada.</p> <p>Peamiselt räägitakse tasudega seonduvalt Tallinn-Tartu maanteest, ka teistest magistraalidest. Kuid suur osa ehitusmaterjalide (ehitusmaavarade) veokitest tegutseb ühe maakonna piirides või mingil kindlal marsruudil – näiteks maavara karjääri ja tootmiskoha vahel. Seega oleks nende maksustamine ebaõiglane.</p> <p>Kindlasti tuleks uurida võimalusi, kuidas piirduda ühe maksu- või tasumääraga ja hoiduda uute, süsteemi ülalpidamiseks vajalike kulude tekkest. Uus bürokraatia tähendab seda, et me raiskame meie ühiseid ressursse, selle asemel, et uut väärtust tekitada.</p> <p>Kokkuvõttes peame väga oluliseks, et kohalike raskeveokite maksustamiskoormus ei suurene.</p>	<p>Ettepanekuga ei arvestata.</p> <p>Vältimaks veoautode täiendavat maksustamist, oleme Euroopa Komisjonilt uurinud võimalust teekasutustasude kehtestamisel loobuda raskeveokimaksust. Meile on selgitatud, et raskeveokimaks on kohustuslik kõigis Euroopa Liidu liikmesriikides sõltumata teekasutustasude rakendamisest ning kooskõlas direktiiviga ei ole võimalik sellest loobuda.</p> <p>Teekasutustasuga kogutavaid tulusid on võimalik kasutada laiemalt transpordi taristu hoiuks, kui ainult Tallinn-Tartu maantee ehitamiseks ning seega saavad ka ehitusmaavarade veoga tegelevad veoautod osa teekasutustasu tulude korras hoiatavast transpordi taristust.</p>
Märkuse tegija: Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon (ELEA)		
1	<p>Ettepanekutes lähtutakse eelkõige kahest põhimõttest:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eesti transpordisektori konkurentsivõime ei tohi saada kahjustada, seeläbi ka majandusruumi konkurentsivõime - sest tööstus, eksport kõik baseerub ja liigub transporditeenuse vahendusel; - Väga oluline on ka põhimõte, mis ka TAK-is välja toodud, et 	<p>Ettepanekuga arvestatakse osaliselt.</p> <p>Veoautodele teekasutustasude kehtestamine on Riigikantselei tellitud uuringu kohaselt põhjendatud sellega, et veoautod on teede kõige suuremad füüsilised kulutajad ja tee katendi eluiga sõltub põhiliselt katendit ületavate veoautode normtelgede ülesõitude arvust ning sõiduautode koormused on nii väikesed, et neid</p>

	<p>"kasutaja/saastaja" maksab</p> <p>Eelnevalt lähtuvalt soovitage seadusega haarata võimalikult laia kandepinna ning maksustada kõik sõidukid teemaksuga. Fakt on see, et kõik saastavad ja kasutatavad, kulutavad (Sõiduautod, bussid, veokid, eriti kaubikud jms millede osakaal on väga suureks kasvanud)</p> <p>Ettepanek maksustada ainult 3,5 tonni sõidukid ja ülespoole on vaba konkurentsi moonutamine ja soosiks mitme väikebussi soetamist ühe suurema veoki asemel, mille tulemusena efektiivsus väheneks, õhusaaste, liikluskoormus suureneks, samuti ohutuse seisukohalt on mõju negatiivne. Siinkohal võib kaaluda nt registrimassi alusel mingit diferentseerimist, kuid ei saa jätta maksustamata.</p> <p>Eriti oluliseks teekatte lõhkujaks on naelrehvide kasutamine ja seetõttu peaks ka sõiduautodele kanduv teemaks olema õiglase suurusega, mitte sümboolne. Peame ikka lähtuma printsiibist kulutaja maksab.</p> <p>Peame väga oluliseks, et kehtestatavate maksudega, teemaksudega ei tekitataks olukorda, kus see soosib ebaefektiivseid lahendusi ja ei suurenda tootlikkust. Nt. Kui alla 3,5 tonni või alla 12 tonni autosid ei maksustata, siis paratamatult nende kasutus suureneb, kuid tervikuna transpordi efektiivsus langeb ja saaste ning liikluskoormus suureneb. Peame seda aspekti väga oluliseks, vaja on soosida efektiivseid lahendusi.....mida rohkem suudab üks veok ära vedada seda tootlikumad me sektoris ja ka majandusruumina oleme.</p>	<p>katendi projekteerimisel ei arvestata.</p> <p>Teeme ettepaneku kehtestada teekasutustasu tasumise kohustus üle 3,5 tonnise täismassiga veoautodele (N2 ja N3 kategooria) ja selle haagisele (autorong).</p>
2	<p>Kindlasti tuleks teemaksu diferentseerida sõltuvalt autode saastanormidest (EURO 1-7) ...EURO 1 tasemega kõrgemalt maksustatud ja EURO7 oluliselt madalamalt. See soosib ka keskkonna aspekte ja autode tehnoseisundi paremat olukorda. Mis omakorda aitab kaasa liiklusohutusele, kuna mõistlikum on soetada uuemaid, ökonoomsemaid ja turvalisemaid autosid, veokeid.</p>	<p>Ettepanekuga arvestatakse.</p> <p>Teekasutustasu on ette nähtud diferentseerida sõltuvalt EURO heitgaasiklassist.</p>
3	<p>Toetame ajapõhist teekasutustasu, nagu uuringus ka välja toodi. Samuti toetame, et see on seotud autode saastanormidega EURO 1-7. Kuid see diferentseerimine võiks ehk olla isegi suurem, täna 100 eurot vahe, aga ca 200 eurot oleks juba määrava suurusega ja annaks selgema suuna.</p>	<p>Ettepanekuga arvestatakse.</p> <p>Kehtestatakse ajapõhine teekasutustasu sõltuvalt heitgaasiklassist. Teeme ettepaneku lisada eraldi tasumäär üle 12 tonniste EURO VI ja vähem saastavasse heitgaasiklassi kuuluvatele sõidukitele.</p>
4	<p>Väga oluline on saada teekasutustasu kätte meie riiki läbivatelt sõidukitelt, veokitelt. Sest Eesti kasutajalt saame suure tõenäosusega tasu kätte, aga välisvedajad ja autod kui sealt ei saa, siis suurendame ebavõrdsust ning Eesti transpordisektori konkurentsivõime langeb veelgi. Kogumise süsteem ei tundu hetkel väga veenev, just eriti välismaiste numbrimärkide osas.</p>	<p>Antud selgitus.</p> <p>Teekasutustasu hakatakse kontrollima liiklusjärelvalve käigus ning samuti kontrollitakse teekasutustasu tasumist Euroopa Liidu välispiiril. Automaatse numbrituvastusega järelvalvet ei võeta küll kasutusele I etapis, kuid jätkatakse tööd selle nimel, et tulevikus oleks võimalik ka automaatset järelvalvet rakendada.</p>
<p>Märkuse tegija: Autoettevõtete Liit</p>		

1	Teekasutustasuga tuleks maksustada sõidukid täismassiga alates 3,5 tonnist (N2 kategooria)	Ettepanekuga arvestatakse. Teeme ettepaneku kehtestada teekasutustasu tasumise kohustus üle 3,5 tonnise täismassiga veoautodele (N2 ja N3 kategooria) ning selle haagisele (autorong).
2	Me ei pea mõistlikuks ettepanekut rakendada teekasutustasu alla 3,5 tonnise täismassiga N1 kategooria sõidukitele. Näiteks metsasektoris kasutatakse selliseid sõidukeid metsa raie- ja väljaveotehnikaga töötavate inimeste erinevatele objektidele ja sealt tagasi toimetamiseks, vajalike seadmete ja tööriiete transportimiseks. Kindlasti kasutatakse selliseid sõidukeid logistiliste teenuste jaoks ka muudes sektorites.	Ettepanekuga arvestatakse. Teekasutustasu ei rakendata N1 kategooria sõidukitele.
3	Teekasutustasu päevane ja aastane tasumäär ei ole ilmselgelt piisav. Rakendada tuleks ka kuu- ja kvartalipõhist tasumäära. Näiteks kallurvedude jms. sesoonsete vedude puhul ei saa sõidukeid aastaringselt kasutada ja aastase määra tasumine oleks liiga kulukas.	Ettepanekuga arvestatakse. Seadusega nähakse ette võimalus tasuda teekasutustasu ka kuu- ja kvartali põhisel.
4	Palume MKM-il teema aruteluks kindlasti kokku kutsuda ümarlaud ja kaasata seotud huvigrupid.	Ettepanekuga arvestatakse.

Märkuse tegija: **Eesti Infotehnoloogia ja Telekommunikatsiooni Liit**

1	<p>ITL toetab teekasutustasu kehtestamist veokitele ettevõtjaid kõige vähem koormaval moel. Meie hinnangul toetavad teekasutustasu kehtestamist järgmised argumendid:</p> <ul style="list-style-type: none"> - see võimaldab õiglasemalt maksustada avalike teede kasutamist. Praegu ei tasu transiiti teostavad välismaised veokid taristu kasutamise eest; - Eesti kütuseaktsiis on naaberriikidest (Venemaa, Läti) kõrgem. Madalamate kütusehindade tõttu enamik sõidukitest, kes tulevad Lätist või Venemaalt, tangivad teisel pool piiri ja seejärel kasutavad mitmesaja kilomeetri läbimisel Eesti maanteed ja linnatänavate taristut. Teekasutustasu sisseviimine aitab vältida kütuseaktsiisi edasist tõusu või motiveerib seda langetama, tagamaks vähemalt Lätiga sarnased kütusehinnad. <p>Samas oleme seisukohal, et teekasutustasu kehtestamisega saab ja peab saavutama ka muid eesmärke, mis võib pidada eelarvetuludest olulisemaks, ja nendeks on:</p> <ul style="list-style-type: none"> - teedel ummikute ja liikluskooormuse vähendamine; - raskeveokite marsruutide optimeerimine; - Eesti ettevõtluse areng; - Eesti innovatsiooni ja e-riigi kuvandi toetamine. 	<p>Ettepanekuga ei arvestata.</p> <p>Riigikantselei tellitud uuringus analüüsiti mitmete riikide teekasutustasude lahendusi. Nende hulgas ei ole küll Ungarit, kuid analüüsitud riikide hulgas on nii Saksamaa, kui ka Slovakkia, kes rakendavad satelliitnavigatsioonil (GNSS) põhinevat süsteemi. Samuti küsiti uuringu kohaselt tootja hinnanguid satelliitnavigatsioonil (GNSS) põhinevale süsteemile.</p> <p>Nõustume sellega, et läbisõidupõhine teekasutustasu võib olla õiglasem kasutaja maksab printsiibi rakendus, kuid arvestades erinevate süsteemide investeringu ja hooldekuludega pakub ajapõhine teekasutustasu piisavalt täpse kasutaja maksab printsiibi rakenduse. Kui ajapõhine süsteem diskrimineerib neid, kes kasutavad teedevõrku lühemat aega, siis läbisõidupõhise süsteemi korral kogutakse rohkem teekasutustasu sõidukitelt, kes kasutavad rohkem teedevõrku ja osutavad elanikele mh esmatahtsaid veeteenuseid. Kindlasti ei ole võimalik teie poolt viidatud olukord, kus ühtviisi maksavad nii 100 km kui 5000 km läbijad, sest arvestades töö- ja puhkeaja nõuetega ei läbi veoauto ööpäevas üle 800 km, mis arvestades</p>
---	--	--

Teekasutustasu VTK-s sisalduv ettepanek lähtub ajapõhisest teekasutusetasust ja seda eeskätt selle lahenduse lihtsuse ning odavuse tõttu. Antud variandi valiku aluseks on Riigikantselei poolt tellitud uuring „Transpordimaksude rakendamise võimalused Eestis“. Siiski ei ole meie hinnangul antud uuringus analüüsitud piisaval määral kõiki võimalikke teekasutustasu rakendamise mudeleid. Näiteks on välja jäänud teekonnapõhine teemaksu kogumise süsteem, mis kasutab satelliitnavigatsiooni (süsteem GNSS) ja mida kasutatakse hetkel edukalt näiteks Ungaris ning plaanitakse kasutusse võtta Soomes. ITL soovib kaaluda ajapõhise süsteemi asemel satelliitnavigatsiooni põhise teekasutustasu kogumise süsteemi. Meie hinnangul on üheks Eestile sobilikuks lahenduseks teenuslepingud sõidukitele telemaatika lahendusi pakkuvate ettevõtetega ehk teekonnapõhine süsteem. Selle puhul edastatakse lepingujärgselt sõiduandmed tasu kogujale, kes teostab vastavalt läbitud kilomeetraazole tasu kogumise. Riik ostab kokkulepitud kujul ja sagedusel sõiduandmeid lepingulistelt partneritelt, kes viivad oma süsteemidesse sisse täiendused ja võtavad omakorda enda klientidelt nõusoleku andmete edastamiseks.

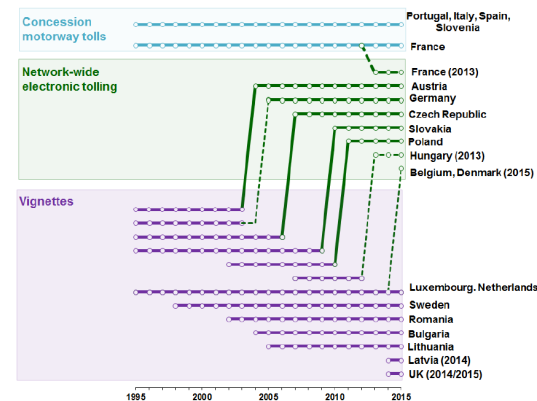
Teekonnapõhise teekasutustasu kogumise süsteemi eelised:

- 1) teekonnapõhise lahendust on tulevikus lihtne juurutada ka teistele sõidukiliikidele, näiteks väiksema kogumassiga veokitele ja sõiduautodele;
- 2) teekonnapõhise teemaksu kogumise süsteemi on võimalik nutikalt ja kulusäästvalt rakendada. Väide, et ajapõhine süsteem on odavama hinnaga, ei vasta tõele. Riigikantselei poolt tellitud uuringus ei ole vaadeldud ega analüüsitud GNSS põhise andmete ostmise võimalikku lahendust (Soome ja Ungari näited). Soovitame enne otsuse langetamist teha tasuvus- ja teostatavusanalüüs GNSS põhise teemaksu süsteemi osas arvestades aspekti, et enamikel (üle 95%) veokitest on tänapäeval positsioneerimise seade juurutatud. Uutele autodele paigaldatakse navigatsioonivahendid juba tehases. Tehnoloogiliselt ei ole keerukas telemaatika andmete edastamine tasu kogujale;
- 3) lahendus avab tee ka innovatsioonile ja uutele teenustele – teekonnapõhise teekasutuse tasu rakendamisel on võimalik, et luuakse mobiilirakendused teekasutuse tasu arvestamiseks, mis on sobilikud näiteks neile transiitveokeile, kes läbivad Eestit harva ja ei soovi investeerida sobilikku jälgimisseadmesse. Samuti avab see võimaluse tulevikus ka tava sõidukite (B kategooria) teekasutuse maksustamisele;
- 4) GNSS põhise süsteemil saab riik andmete näol paremat tagasisidet teede koormatusest, marsruutides mida on omakorda võimalik ära kasutada transpordikoridoride-ning regionaalplaneerimisel;
- 5) satelliidi põhise lahenduse puhul on riigil võimalik kuluefektiivselt toetada innovatsiooni. Mitmed riigid plaanivad tänapäeval traditsioonilise vinjeti asendamist

Eesti suurus on pigem hüpoteetiline või väga erandlik võimalus.

Kuna teekasutustasusid tuleb hakata rakendama alates 2018. aastast, siis ei ole täna enam võimalik hakata täiendavalt analüüsima läbisõidupõhise teekasutustasu rakendamist. Lisaks juhime teie tähelepanu, et suur enamus riike, kes on kasutusele võtnud läbisõidupõhise teekasutustasu on rakendanud esmalt ajapõhise teekasutustasu nagu on näha all olevalt graafikult, mis on leitud uuringust „Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995“.

Oleme samuti pikemas vaates kaalumas üleminekut läbisõidupõhisele lahendusele, sh on mõistlik eelnevalt ära oodata teekasutustasusid käsitlevate alusdirektiivide muudatusalgatused Euroopa Komisjoni poolt 2017. aastal, kuna antud menetluse tulemusena võivad kaasned ka uued harmoneeritud nõuded tehnilistele lahendustele.



GNSS tehnoloogial põhineva süsteemiga. Telemaatika ja mobiili-lahendusi pakkuvatel ettevõtetel on võimalik Eestis loodava kogemuse baasilt liikuda välisriikidele.

Lisaks oleme seisukohal, et just teekonnapõhine teekasutustasu kogumise süsteem oleks kasulik ka Eesti transpordi- ja logistikaettevõtjatele, kuna:

1) GPS-iga saadavad sõidukipargi halduse lisateenused muudavad autopargi majandamise efektiivsemaks:

- a. auto ja kaubaruumi *online* jälgimine võimaldab logistikul teha õigeid otsused;
- b. veoringe saab efektiivsemalt planeerida ja kõrvalkalletega tegeleda;
- c. andmed veokijuhi sõidukäitumise kohta võimaldavad veokijuhti koolitada ja tulemusena väheneb kütusekulu ja keskkonna saastamine;
- d. autojuhtide tööaja ja läbitud teekonna automaatne arvestus ja aruandlus vähendab administreerimisega seotud kulusid;
- e. teades auto asukohta ja suheldes läbi telemaatika seadme vähenevad oluliselt rahvusvahelised sidekulud;
- f. juhi töö- ja puhkeaja andmete automaatne allalaadimine vähendab veokipargi halduskulusid;
- g. kütusetankimiste ja kütusekulu jälgimine välistab võimaliku kütusevarguse.

2) Ettevõtte ei pea tegema riigile aastast ettemaksu, mis võimaldab oma rahavooge paremini juhtida. Teekasutustasu VTK's sisalduva ajapõhise süsteemi korral tuleks näiteks 70 autoga ettevõttel teha iga aasta alguses ettemaks 70 000€. Teekonnapõhise tasu korral piisaks ettemaksuks 2000 €.

3) Erinevate teede maksustamine eritariifiga tagab suurema maksulaekumise põhiteedelt ja transiidilt. Sellega edendatakse kohalikku autoettevõtlust, kes võib olla ei satugi Tallinn-Ikla maanteele.

4) Teekonnapõhiselt maksustatakse ainult reaalne autokasutus. Kui ettevõttel on mitu veovahendit ja üks juht, siis maksutakse reaalse autokasutuse järgi.

Meie analüüs näitab, et ajapõhine teekasutustasu on:

1. ebaõiglane, kuna ühteviisi maksavad nii 100 kui 5000 km läbivad sõidukid. Seega on süsteem ebaõiglane nende suhtes, kes vähem liikleavad.

2. Kohmakas, kuna:

- a. ei ole võimalik rakendada ummikumaksu, see tähendab kõrgemat tariifi tiptundidel. Ummikutasu abil hajutavad paljud riigid tiptundide koormusi. Eestis näiteks võiks olla reede ja pühapäeva pärastlõunatel eritariif veokitele Tallinn-Tartu trassil;
- b. sellega ei saa rakendada regioonipõhist ja teedepõhist eritariifi. Ei saa teostada regionaalpoliitikat. Ühteviisi maksab nii külavaheteedel liiklev veok, põhimaanteedel

	<p>transiiti teostav veok ja Tallinnas sõitev veok; c. see on tehnoloogiavaene ja ei toeta kuidagi e-riigi kuvandit, kuna ajapõhine lahendus on teede maksustamise tehnoloogia eelmine põlvkond, millest arenenud riigid tänapäeval loobuvad.</p> <p>3. Ajapõhist lahendust on tulevikus väga raske juurutada teistele sõidukiliikidele, näiteks väiksema kogumassiga veokitele ja sõiduautodele. Kui teekasutuse tasu rakendatakse ainult üle 12 tonnise kogumassiga veokitele, siis on ohuks, et veoseid hakatakse tegema väiksemate veokitega, mis omakorda suurendab liikluskoormust.</p> <p>Kokkuvõtteks soovime ülaltoodud põhjustel kaaluda ajapõhise süsteemi asemel satelliitnavigatsiooni seadmetel põhinevat teekonnapõhist teemaksu kogumise süsteemi. Oleme valmis antud teemal Teiega kohtuma ning tehtud ettepanekut veel põhjalikumalt selgitama.</p>	
<p>Märkuse tegija: Eesti Kaubandus-Tööstuskoda</p>		
1	<p>Eesti Kaubandus-Tööstuskoda (edaspidi: Kaubanduskoda) tänab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumit võimaluse eest avaldada arvamust veoautode teekasutustasu seaduse eelnõu väljatöötamise kavatsuse (edaspidi: VTK) kohta, millega soovitakse koguda üle 12-tonnistelt veoautodelt ajapõhist teekasutustasu. Kaubanduskoda on valmis toetama teekasutustasu kehtestamist tingimusel, et kogu laekuv tasu suunatakse teehoidu ning maanteetranspordi arendamiseks. Lisaks teeme ettepaneku vähendada VTK-s sätestatud teekasutustasu aastamäärasid, sest need on oluliselt kõrgemad kui Lätis ja Leedus. Samuti peame mõistlikuks suurendada tasumäärade erinevusi emissiooniklasside lõikes, et motiveerida ettevõtjaid veelgi rohkem kasutama keskkonnasäästlikumaid veoautosid. Järgnevalt selgitame lähemalt oma seisukohti ja ettepanekuid.</p>	<p>Võetud teadmiseks.</p>
2	<p>Kui riik soovib teha muudatusi transpordisektori maksustamises, siis on mõistlik analüüsida sektori tänast maksukeskkonda ning teiste riikide maksukeskkonda. Analüüsi tegemisel tuleb arvesse võtta ka erinevaid soodustusi, mida riigid transpordisektorile pakuvad. Meile teadaolevalt annab näiteks Saksamaa maksusoodustust uue keskkonnasõbraliku sõiduki soetamisel, Belgias ja Poolas on võimalik taotleda teatud osa kütuseaktsiisist tagasi. Maksumuudatuste tegemisel tuleb kindlasti lähtuda põhimõttest, et muudatused ei tohi ebamõistlikult vähendada Eesti ettevõtete konkurentsivõimet. Eelkõige tuleb tähelepanu pöörata sellele, et maksumuudatuste tagajärjel ei muutuks meie maksukeskkond ebasoodsamaks kui lähiriikides (nt Läti, Leedu, Poola). VTK-s (lk 3) on antud ülevaade Eesti ja teiste liikmesriikide transpordisektori maksustamisest. Eesti rakendab transpordimaksudest vaid raskeveokimaksu ja see on kehtestatud direktiivi miinimummäära ulatuses. Kõik liikmesriigid, väljaarvatud Eesti ja</p>	<p>Ettepanekuga arvestatakse osaliselt Kuna järgmises etapis töötatakse välja seaduse eelnõu, siis ei ole otstarbekas enam seaduse eelnõu väljatöötamise kavatsust täiendada. Diiselkütuse aktsiisimäärade erinevust liikmesriikide vahel on vaadeldud aga Riigikantselei tellitud uuringus, kus tabelis 12 on välja toodud kütuseaktsiisi määrade võrdlus ning samuti on välja toodud aktsiisimäära tõusu mõju võrreldes EL-i keskmisega.</p>

<p>Soome, rakendavad lisaks raskeveokimaksule veoautode teekasutustasusid. VTK-s puudub aga info selle kohta, kui suured on diislikütuse aktsiisimäärad liikmesriikides. Kaubanduskodale teadaolevalt on Eestis diislikütuse aktsiisimäär kõrgem kui näiteks Lätis, Leedus või Poolas. Aktsiisimäärade vahe nende riikidega suureneb lähiajal veelgi, sest Eestis tõuseb 1. veebruarist diislikütuse aktsiisimäär 10 protsenti. Teeme ettepaneku kajastada VTK-s ka diislikütuse aktsiisimäärasid, et anda objektiivsem ülevaade Eesti ja teiste liikmesriikide transpordisektori maksustamisest ja konkurentsivõimest.</p>	
<p>Kaubanduskoda toetab Eestis veoautode teekasutustasu rakendamist eeldusel, et riigieelarvesse laekuv tasu suunatakse täies ulatuses teehoidu ning maantee transpordi arengusse. Meie hinnangul on teehoid juba täna alarahastatud ning seetõttu ei ole võimalik kiiremas tempos tõsta maantee kvaliteeti. Veoautode teekasutustasust laekuv summa võimaldaks suurendada teehoiu rahastamist täiendavalt 16 mln euro võrra aastas.</p>	<p>Ettepanekuga arvestatakse. Teekasutustasuga kogutavaid tulusid on kavas kasutada transporditaristu hoiuks.</p>
<p>Kuna tänase rahastamissüsteemi kaudu ei lisandu piisavas matus täiendavaid vahendeid teede ehituseks, siis teeme täiendava ettepaneku siduda kütuseaktsiisi laekumine teehoiu rahastamisega ehk taastada olukord, mis kehtis enne 2015. aastat. See tähendab, et seadusesse tuleb lisada põhimõte, et teehoiu rahastamise suurus peab vastama vähemalt 75%-le kütuseaktsiisi (va erimärgistatud kütuste ja maagaasi aktsiisi) ning 25%-le erimärgistatud kütuste aktsiisi kavandatavast laekumisest. Muudatuse elluviimisel oleks riigil järgnevatel aastatel võimalik paigutada igal aastal täiendavalt ca 100 mln eurot teehoiu rahastamiseks. Selle abil saaks oluliselt kiiremas tempos tõsta Tallinn-Tartu, Tallinn-Narva ja Tallinn-Pärnu-Ikla maantee kvaliteeti ning suurendada Eesti teede ja sildade kandevõimet, et aastaringelt võiks teedel sõita 44-tonnise veose asemel vähemalt 52-tonnise veosega.</p>	<p>Ettepanekule vastatakse eraldi kirjaga.</p>
<p>VTK-s (lk 6) on pakutud välja kaks alternatiivi veoautode maksustamiseks: ajapõhine ning läbisõidupõhine teekasutustasu. <u>Kaubanduskoda toetab ajapõhise teekasutustasu kehtestamist.</u></p>	<p>Ettepanekuga arvestatakse. Kehtestatakse ajapõhine teekasutustasu.</p>
<p>VTK (lk 12) kohaselt eristatakse päevast ja aastast teekasutustasu määra. <u>Kaubanduskoda teeb ettepaneku kehtestada eraldi tasumäär ka nädala ja/või kuu kohta.</u> Juhime tähelepanu sellele, et paljudes teistes liikmesriikides (nt Läti, Leedu, Rootsi, Taani, Holland, Luksemburg) on selline võimalus olemas. Nelja erineva tasumäära (päev, nädal, kuu, aasta) olemasolu annab ettevõtjatele paindlikumad võimalused leida ajaliselt ja rahaliselt sobivaim tasumäär teekasutustasu maksmiseks. Eelkõige on detailsemat tasumäärade süsteemi vaja nende ettevõtjatele, kelle veoautod viibivad palju päevi välisriikides.</p>	<p>Ettepanekuga arvestatakse. Lisaks päevasele ja aastasele tasumäärale võetakse kasutusele ka nädalane, kuune ja kvartaalne teekasutustasu määr.</p>
<p>Kaubanduskoda toetab lähenemist, et teekasutustasu sõltub mootori emissiooniklassist. Samas oleme seisukohal, et VTK-s sisalduvad tasumäärad ei võta piisavalt arvesse</p>	<p>Ettepanekuga arvestatakse osaliselt. Teeme ettepaneku lisada eraldi tasumäär üle 12 tonniste EURO VI ja vähem</p>

<p>keskkonnasäästu komponenti. Näiteks kui veoauto emissiooniklass on EURO I, siis tuleb aastast teekasutustasu maksta vaid 100 eurot rohkem kui EURO III puhul ning 200 eurot rohkem kui EURO IV puhul. Leiame, et tasumäärade erinevus peaks olema palju suurem, et motiveerida ettevõtjaid keskkonnasõbralikumaid veoautosid kasutama.</p>	<p>saastavasse heitgaasiklassi kuuluvatele sõidukitele.</p>																																																																	
<p>VTK (lk 12) kohaselt on päevane teekasutustasu 10-12 eurot ning aastane tasu 700-1300 eurot, sõltudes emissiooniklassist ja telgede arvust. Juhime tähelepanu asjaolule, et plaanitavad tasumäärad on suuremad kui Lätis ja Leedus ning ainult veidi väiksemad kui Rootsis või Taanis (vt Tabel 1). Näiteks Lätis on kõige kallim aastane tasumäär üle 12-tonniste veoautode puhul 1018 eurot ja odavaim 484 eurot. Leedu puhul on vastavad näitajad 1071 ja 753 eurot. See tähendab, et VTK-s sätestatud tasumäärade rakendamisel pannakse Eesti transpordiettevõtjad naaberriikide ettevõtjatest ebasoodsamasse olukorda. Seetõttu teeme ettepaneku vähendada vähemalt aastase teekasutustasu määrasid tasemeni, mis ei ületa Läti ja Leedu tasumäärasid.</p> <p>Tabel 1. Üle 12-tonniste veoautode aastase teekasutustasu määrad erinevates liikmesriikides</p> <table border="1" data-bbox="208 722 922 1150"> <thead> <tr> <th rowspan="2">EURO emissiooniklass</th> <th rowspan="2">Telgede arv</th> <th colspan="4">Aastane tasumäär eurodes</th> </tr> <tr> <th>Eesti</th> <th>Lätis</th> <th>Leedu</th> <th>Holland, Luksemburg, Taani, Rootsi</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">EURO 0</td> <td>kuni 3</td> <td>900</td> <td>611</td> <td>1071</td> <td>990</td> </tr> <tr> <td>4 ja rohkem</td> <td>1300</td> <td>1018</td> <td>1071</td> <td>1550</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">EURO I</td> <td>kuni 3</td> <td>800</td> <td>611</td> <td>1071</td> <td>850</td> </tr> <tr> <td>4 ja rohkem</td> <td>1300</td> <td>1018</td> <td>1071</td> <td>1400</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">EURO II</td> <td>kuni 3</td> <td>800</td> <td>611</td> <td>1071</td> <td>750</td> </tr> <tr> <td>4 ja rohkem</td> <td>1300</td> <td>1018</td> <td>1071</td> <td>1250</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">EURO III</td> <td>kuni 3</td> <td>800</td> <td>484</td> <td>1071</td> <td>750</td> </tr> <tr> <td>4 ja rohkem</td> <td>1200</td> <td>804</td> <td>1071</td> <td>1250</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">EURO IV ja viimastest aastast</td> <td>kuni 3</td> <td>700</td> <td>427</td> <td>753</td> <td>750</td> </tr> <tr> <td>4 ja rohkem</td> <td>1100</td> <td>711</td> <td>753</td> <td>1250</td> </tr> </tbody> </table>	EURO emissiooniklass	Telgede arv	Aastane tasumäär eurodes				Eesti	Lätis	Leedu	Holland, Luksemburg, Taani, Rootsi	EURO 0	kuni 3	900	611	1071	990	4 ja rohkem	1300	1018	1071	1550	EURO I	kuni 3	800	611	1071	850	4 ja rohkem	1300	1018	1071	1400	EURO II	kuni 3	800	611	1071	750	4 ja rohkem	1300	1018	1071	1250	EURO III	kuni 3	800	484	1071	750	4 ja rohkem	1200	804	1071	1250	EURO IV ja viimastest aastast	kuni 3	700	427	753	750	4 ja rohkem	1100	711	753	1250	<p>Ettepanekuga ei arvestata.</p> <p>Leiame, et Eestis teekasutustasu kehtestamine ei mõjuta oluliselt ettevõtjat, kelle veoautod veavad enamik aega kaupu välismaal, sest sellised sõidukid satuvad Eestisse harvem ning ostavad sellisel juhul eeldatavalt päevapileti, mille maksumus ei erine oluliselt Lätis ja Leedus kehtivatest määradest (Läti päevased teekasutustasu määrad jäävad vahemikku 8-12 eurot ning Leedus 11 eurot. Eestis on kavas üle 12 tonnistel veoautodel päevaseks teekasutustasu määraks kavas kehtestada 10-12 eurot). Ka ei mõjuta kavandatavad tasumäärad siseriiklikku veoteenust osutavate vedajate konkurentsivõimet naaberriikide vedajatega võrdluses, kuna liikmesriikide siseturud (nn kabotaaz) on EL-s sisuliselt konkurentsile suletud veoturg ning teadaolevalt ei kavandata EL-s kabotaazi avamist ka lähitulevikus.</p> <p>Juhime tähelepanu, et kuigi Eestis kavandatava teekasutustasu aasta määrad on suuremad Lätis rakendatavatest, siis võrreldes Leeduga on veoauto teekasutustasu aastased määrad mitmete sõiduki liikide osas väiksemad.</p> <p>Lisaks tuleb arvestades, et riigi eelarvestrateegias 2017-2020 on juba arvestatud alates 2018. aastast teekasutustasude laekumisega ning teekasutustasu määrade vähendamisel ei oleks võimalik täita riigi eelarvestrateegias prognoositud tulude mahtu.</p>
EURO emissiooniklass			Telgede arv	Aastane tasumäär eurodes																																																														
	Eesti	Lätis		Leedu	Holland, Luksemburg, Taani, Rootsi																																																													
EURO 0	kuni 3	900	611	1071	990																																																													
	4 ja rohkem	1300	1018	1071	1550																																																													
EURO I	kuni 3	800	611	1071	850																																																													
	4 ja rohkem	1300	1018	1071	1400																																																													
EURO II	kuni 3	800	611	1071	750																																																													
	4 ja rohkem	1300	1018	1071	1250																																																													
EURO III	kuni 3	800	484	1071	750																																																													
	4 ja rohkem	1200	804	1071	1250																																																													
EURO IV ja viimastest aastast	kuni 3	700	427	753	750																																																													
	4 ja rohkem	1100	711	753	1250																																																													
<p>Toetame igati lähenemist, et teekasutustasu peab maksma nii Eesti registrisse kui ka välismaa registrisse kantud veoautode eest, mis liiklevad Eesti teedel. Siinkohal peame</p>	<p>Antud selgitus.</p> <p>Teekasutustasu hakatakse kontrollima liiklusjärelvalve käigus ning samuti</p>																																																																	

	väga oluliseks, et riik teostaks tõhusat järelevalvet välisriigi veoautode üle, kes viibivad Eestis suure tõenäosusega vaid mõned päevad. Kui järelevalve on nõrk, siis ei pruugi eelkõige välisriigi veoautodelt tasu laekuda ning see vähendaks Eesti transpordisektori konkurentsivõimet. Lisaks tuleb ette näha mõjus trahv nendele ettevõtjatele, kes ei ole maksnud teekasutustasu või on teinud seda väiksemas ulatuses.	kontrollitakse teekasutustasu tasumist Euroopa Liidu välispiiril. Automaatse numbrituvastusega järelevalvet ei võeta küll kasutusele I etapis, kuid jätkatakse tööd selle nimel, et tulevikus oleks võimalik ka automaatset järelevalvet rakendada..
Märkuse tegija: Eesti Metsa- ja Puidutööstuse Liit		
1	Teedekasutustasu ja telgede arvu seos, EMPL hinnangul tähendab suurem telgede arv efektiivsemat vedu, mis vähendab mõju nii teedele kui ka keskkonnale, samal ajal on ettevõtja jaoks suurema telgede arvuga veoki soetamise investering suurem. Seetõttu peaks maksustamisel silmas pidama, et efektiivsemat veoliiki maksusüsteem pigem soodustaks ja vähemefektiivseid vedusid maksustaks karmimalt, eesmärgiga neid vähendada.	Ettepanekuga arvestatakse osaliselt. Efektiivsemate veoautode kasutamist soodustatakse läbi selle, et väiksema keskkonnamõjuga veoautodele kehtestatakse väiksem teekasutustasu määr. Suuremad teekasutustasu määrad on kehtestatud vähemalt 4 teljeliste veoautodele lähtuvalt direktiivist, mille lisa II näeb ette üle 1,6 korra suuremad teekasutustasu maksimaalsed määrad vähemalt 4 teljeliste veoautodele.
2	Ümarpuidu vedudel kuni 52t kaaluga tasuvad veokid aastas 500€ teekasutusmaksu riigimaanteede eest ja lisaks igale omavalitsusele vastavalt nende kehtestatud hinnale. Teedekasutustasu rakendamisel peaks kaotama nimetatud kehtivad tasud ja jääma ühe teedekasutustasu maksu juurde.	Ettepanekuga ei arvestata. Eritasu on tasu, mida tuleb maksta ainult liikluseaduse § 80 lõike 3 alusel kehtestatud suurimate lubatud masside, teljekoormuste ja mõõtude ületamisel. Eritasu eesmärk on kompenseerida tee omanikule normidest raskemate ja suuremate sõidukite liiklemisega tekitatud täiendavad kulud ning seega ei ole eritasust kavas loobuda seoses veoautode teekasutustasu kehtestamisega.
Märkuse tegija: Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon		
	Eesti vedajad maksavad täna iga üle 12 tonnise täismassiga veoauto või autorongi eest raskeveokimaksu, milles suuruseks on 5-teljelise 40 tonnise täismassiga autorongi puhul 512 eurot aastas. Selle maksu rakendamise aluseks on EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 1999/62/EÜ, 17. juuni 1999, raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest. Maksu tuleb võrdväärselt tasuda iga Eestis registreeritud veoauto või autorongi, mille veduk on Eestis registreeritud, eest sõltumata sellest kui palju see veoauto või autorong Eesti infrastruktuuri kasutab. Tänases ülitihedas konkurentsiolekorras võib igasugune täiendav maksukoormus Eesti autovedajale saatuslikuks saada. Euroopa Liidu riikidevaheliste vedude vabaturul peame konkureerima kõigi teiste liikmesriikide vedajatega. Venemaa, Valgevene ja Ukraina kahepoolsete vedude veoturul domineerivad juba eelnimetatud riikide vedajad. Aasta-aastalt kasvab Eesti maanteid kasutavate välisriikide sõidukite arv, mis näitab samuti Eesti vedajate osakaalu vähenemist veoturul. Igasugune täiendav maksukoormus pärsib meie konkurentsivõimet. Viimasel kahel aastal toimunud kütuse aktsiisimaksu tõstmine on selle ilmeks näiteks.	Ettepanekuga ei arvestata. Vältimaks veoautode täiendavat maksustamist, oleme Euroopa Komisjonilt uurinud võimalust teekasutustasude kehtestamisel loobuda raskeveokimaksust. Meile on selgitatud, et raskeveokimaks on kohustuslik kõigis Euroopa Liidu liikmesriikides sõltumata teekasutustasude rakendamisest ning kooskõlas direktiiviga ei ole võimalik sellest loobuda. Riigikantselei tellitud uuringu kohaselt langeb ca 80% koormusest kodumaistele vedajatele, kui teekasutustasu kehtestatakse üle 3,5 tonniste veoautodele. Direktiivi kohaselt on kasutusmaks ja teemaks tasu infrastruktuuri kasutamise eest, kuid direktiivi preambula kohaselt on mh sõidukimaksu (raskeveokimaks) miinimummäärade kehtestamise eesmärk maksusüsteemide ühtlustamise kaudu liikmesriikide transpordiettevõtjate vahelise konkurentsi moonutamise kõrvaldamine.

<p>Mõistame ja toetame soovi maksustada Eesti teedel liikuvaid välisriikide raskeveokeid, kuid sellega ei tohiks tõusta Eesti vedajate maksukoormus. Nõustume teekasutusmaksu rakendamise võrdselt kõikide riikide vedajatele kui see võimaldaks loobuda raskeveokimaksust või asendada seda. Vaatamata Euroopa Komisjonist saadud kinnitusele ja konsultatsioonifirma Ernst&Young Baltic poolt läbi viidud uurimuses välja toodud praktikatele erinevates riikides, oleme jätkuvalt seisukohal, et direktiivi 1999/62/EÜ artiklis 3 nimetatud sõidukimaksu rakendavad liikmesriigid erinevalt ja meile teadaolevalt on osades riikides vedajatel võimalus saada teatud maksusoodustusi uute keskkonnasõbralike sõidukite soetamisel või kütuseaktsiisi osalise tagasisaamise näol. Raskeveokimaksu säilimisel ei toeta ERAA veoautode teekasutustasu seaduseelnõu väljatöötamist. Meie hinnangul langeks 80-90 % maksukoormusest Eesti vedajale, mis ei soodusta kuidagi meie veondussektori ettevõtete konkurentsivõimet, vaid ilmselgelt vähendab seda. Pealegi kui raskeveokimaks on juba maks infrastruktuuri kasutamise eest vastavalt direktiivile 1999/62/EÜ, siis teekasutusmaksu rakendamine sama direktiivi järgi oleks juba topeltmaksustamine.</p>	
<p>Võrdse kohtlemise eesmärgil ja teedehoiu rahastamise suurendamiseks teeme ettepaneku maksustada sõidukimaksuga ka kõik Eestis registreeritud 3,5 – 12 tonnise täismassiga veoautod (N2 kategooria). Ainult suurte üle 12 tonniste raskeveokite maksustamisel annab riik signaali, et mõistlikum on soetada väiksemaid sõidukeid, mida ei maksustata. See aga tähendaks väikeste (maksuvabade) sõidukite arvu kasvu maanteedel, mille tulemuseks on rohkem ummikuid ja rohkem keskkonnasaastet. Tegelikult vajame vastupidist signaali, mis motiveeriks suuremate veokite soetamist, sest siis väheneks nii autode arv kui ka kahjulik mõju keskkonnale. Maksu suuruseks 3,5 – 12 tonnise täismassiga sõidukitele pakume sõltuvalt saasteklassist 200 – 400 eurot aastas. Kuna maanteede korrashoid on jätkuvalt alarahastatud, siis oleks mõistlik rakendada sõidukimaksu ka N1 kategooria veoautodele täismassiga kuni 3,5 tonni ja sõiduautodele. Ka need sõidukid kulutavad ja kahjustavad maanteid, eriti talvisel hooajal naastrehvidega sõites. Aastamaksu suuruseks võiks olla N1 kategooria veoautodele sõltuvalt saasteklassist 50 – 150 eurot ja sõiduautodele sõltuvalt CO2 väljaheitest 30 – 50 eurot.</p>	<p>Ettepanekuga arvestatakse osaliselt. Teeme ettepaneku kehtestada teekasutustasu tasumise kohustus üle 3,5 tonnise täismassiga veoautodele (N2 ja N3 kategooria) ning selle haagisele (autorong).</p>
<p>Maanteehoiu alarahastuse üheks põhjuseks on kütuseaktsiisi tulude kasutamine osaliselt muuks otstarbeks kui teede ehitus ja korrashoid. Kütuseaktsiisist saadav tulu peaks täies ulatuses olema suunatud maanteetaristu arengusse. Teiste transpordiliikide rahastamine või muude kulude katmine nimetatud tuludest ei ole vastuvõetav.</p>	<p>Antud selgitus Teeseaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskirjas toodi kütuseaktsiisi prognoositavast laekumisest teedehoiu rahastamise lahti sidumise eesmärgiks võimaldada paindlikumat ja otstarbekamat riigieelarve planeerimist, mis võimaldab arvestada teedehoiu reaalsel vajadust ning viib rahastamise võrdsetele alustele võrreldes teiste valdkondadega.</p>
<p>Märkuse tegija: Eesti Maaomavalitsuste Liit</p>	

<p>Toetame väljatöötamiskavatsuse kohast eesmärki, milleks on transporditaristu kvaliteedi säilitamiseks täiendavate vahendite kogumine, rakendades tänasest rohkem kasutaja maksab printsiipi viisil, mis ei halvenda ebamõistlikult ettevõtjate konkurentsivõimet ja elanike toimetulekut.</p> <p>Nõustume analüüsi väitega, et tänaseks puuduseks on kasutaja maksab printsiibi mitte piisav rakendamine välismaiste veoautode osas. See on tekitanud konkurents ebanormaalse olukorra, kus Eesti vedajad on halvemas olukorras. Samuti leiame, et teekasutustasud võimaldavad koguda transporditaristu hoiuks täiendavaid vahendeid ka pikas perspektiivis.</p> <p>Riigikantselei tellitud uuringu põhjal tehtud ettepaneku osas rakendada veoautode ajapõhiseid teekasutustasusid ei ole vastuväiteid, sest see on parem kasutaja maksab printsiibi rakendus kui olemasolevad alternatiivid. Samuti tuleb nõustuda, et maksustamisele kuuluvad sõidud kõigil avalikus kasutuses olevatel teedel. Ka kavandatav e-vinjetisüsteem tundub olevat sobivaim. Märkime lisaks, et on ilmne, et teekasutustasude rakendamine eeldab tõhusa kontrolli vajadust.</p>	<p>Võetud teadmiseks.</p>
<p>Leiame, et täiendavalt vajaks selgitamist, kas juhul kui soovitakse maksustada vaid N3 kategooria sõidukid, et riigisiselt hakatakse enam kasutama N1 ja N2 kategooria sõidukeid, mis aga võib muuta liiklussagedust ja seda ka kõrvalmaanteedel, mis suurendaks liiklusõnnetuste ohtu.</p>	<p>Antud selgitus. Teeme ettepaneku kehtestada teekasutustasu tasumise kohustus üle 3,5 tonnise täismassiga veoautodele (N2 ja N3 kategooria) ning selle haagisele (autorong).</p>
<p>Leiame, et laekuvate vahendite kasutamine riigiteede hoiuks ja kohalike teede hoiuks vajab kindlasti täpsustamist, arvestades, et teekasutustasud kehtivad ka kohalikel teedel.</p>	<p>Ettepanekuga arvestatakse osaliselt. Eelnõu seletuskirjas selgitatakse, et teekasutustasu tuludest võidakse vahendeid eraldada ka kohalike teede hoiuks ning vahendite jaotus riigiteede hoiuks ja kohalike teede hoiuks lepatakse kokku iga aastase riigieelarve läbirääkimiste käigus omavalitsusliitudega.</p>
<p>Märkuse tegija: Sotsiaalministeerium</p>	
<p>Sotsiaalministeerium kooskõlastab Teie 23.12.2016 kirjaga nr 2-2/15-00682/008 EISi kaudu esitatud veoautode teekasutustasu seaduse eelnõu väljatöötamise kavatsuse märkusteta, vaikumisi.</p>	<p>Võetud teadmiseks.</p>
<p>Märkuse tegija: Siseministeerium</p>	
<p>Täname, et esitasite Siseministeeriumile kooskõlastamiseks veoautode teekasutustasu seaduse eelnõu väljatöötamiskavatsuse. Nõustume, et transporditaristu kvaliteedi säilitamiseks on riigil vajalik leida täiendavaid tuluallikaid ja mõistame, et riigi tulude seisukohast on kõige tasuvam veoautode teekasutustasu just ajapõhine kasutustasu ilma elektroonilise kontrollita. Paraku tähendab nimetatud alternatiivi kasuks otsustamine, nii nagu tödete ka esitatud väljatöötamiskavatsuses, täiendavat halduskoormust Politsei- ja Piirivalveametile. Eeltooduga seonduvalt soovimegi esitada järgmised märkused.</p>	<p>Võetud teadmiseks.</p>

<p>Esitatud väljatöötamiskavatsusest nähtuvalt seisneks manuaalse kontrolli teostamine politseipatrullide poolt teel sõidukite numbrimärkide põhjal andmebaasist teekasutustasu tasumise kontrollimises ning samuti sõidukite kontrollimises Euroopa Liidu välispiiril. Kontrolli vajadust põhjendatakse potentsiaalselt kõrgema teekasutustasu laekumisega ning selgitatakse, et teekasutustasude kontrollimiseks liiklusjärelvalve käigus ei ole vaja suurendada liiklusjärelvalve mahtu, vaid koos teiste nõuete täitmise kontrollimisega kontrollitakse ka teekasutustasu tasumist.</p> <p>Mööname, et olulist täiendavat ressursikulu ei teki teekasutustasu tasumise kontrollimise ülesande täitmisel neil patrulltoimkondadel, kes tegelevad spetsiifilise, veoautodele suunatud riikliku järelvalvega (millisteks on töö- ja puhkeaja ning sõiduki tehnonõuetele vastavuse kontrollimine ning lubatud massi mõõtmine). Teised patrullpolitseinikud kontrollivad veoautosid tavapäraselt üksnes juhtudel, kui on alust arvata, et veoautojuht on toime pannud liiklusnõuete rikkumise. Seega peab teekasutustasu kehtestamisel arvestama, et tasu maksmise kontrollimine politsei poolt saab olema pigem harv, mitte igapäevane järelvalvetegevus.</p> <p>Juhime tähelepanu, et teekasutustasu tasumise kontrollimine ei mõjuta otseselt liiklusohutust, mille tagamise kohustus on üks politsei põhiülesandeid. Liikluses osalevad sõidukid ja sõidukijuhid peavad vastama seaduses kehtestatud nõuetele ning nende nõuete täitmise üle teostab järelvalvet politsei. Asjaolu, kas teekasutustasu on korrektselt tasutud, ei oma liiklusohutuse aspektist olulist kaalu, kuivõrd eraldiseisvat ohutegurit, mis eeldaks vahetut järelvalvet ehk vältimatut ja kohest sekkumist, ei esine.</p> <p>Eelnevale lisaks, võttes arvesse politsei ressursse, saab politsei prioriteediks olla eelkõige ohtlike õigusrikkumistega tegelemine. Teekasutustasu maksmata jätmise inimeste elule, tervisele või varale ohtu ei kujuta, mistõttu ei ole põhjendatud panna politseile väärteomenetluse kohustus juriidiliste isikute (vedajate) poolt teekasutustasu maksmata jätmisel. Tegemist on keeruliste ja ajamahukate menetlustega, mis aga ei eelda politseilist väljaõpet, teadmisi ega kogemusi. Politsei on valmis menetlema veoauto, mille suhtes kehtib teekasutustasu maksmise kohustus, juhi poolt veoauto kasutamise korral teekasutustasu tasumata jätmisega toime pandud väärtegu, kuna taoline menetlus toimub liikluses ja on võrreldes juriidilise isiku menetlusega suhteliselt lihtne ja kiire.</p>	<p>Antud selgitus</p> <p>Peame oluliseks riikliku järelvalvet teekasutustasu tasumise üle. Selleks jätkame tööd ka selle nimel, et tulevikus oleks võimalik automaatset järelvalvet rakendada.</p> <p>Kuna teekasutustasu tasumise korraldamise kohustus on kavas kehtestada veoauto omanikule (vastutav kasutaja), siis peame oluliseks luua seaduses võimalused teekasutustasu tasumata jätmisel rakendada sanktsioone ka veoauto omanikule (vastutavale kasutajale). Sanktsioonide kehtestamisel veoauto omanikule (vastutav kasutaja) tuleb arvestada, et paljud veoautodest kuuluvad juriidilistele isikutele ning seega peab seaduse tasandil looma võimaluse ka neile sanktsioone rakendada. Lisaks on kavas seadusega kehtestada kohustus veoauto juhile kontrollida enne sõidu alustamist teekasutustasu tasumist. Koos antud kohustusega kehtestatakse ka sanktsioonid kohustuse täitmata jätmise eest.</p>
<p>Põhjendatud ei ole politseile täiendava kohustuse panemine teekasutustasu maksmata jätmise fikseerimiseks liiklusseaduse § 2001 lg 1 alusel asutatud liiklusjärelvalve infosüsteemis. Seda välja arvatud juhul kui tegemist on olukorraga, mil politsei juba niikuinii konkreetse veoauto kontrollimise kohta andmeid infosüsteemi kannab. Sel juhul teekasutustasu maksmata jätmise kohta andmete sisestamine täiendavat ajakulu ei tekita. Siinkohal teeme ettepaneku arendada automaatne andmevahetus politsei andmekogu ja liiklusjärelvalve andmekogu vahel (mis võib paraku osutada kulukaks).</p>	<p>Ettepanekuga arvestatakse</p> <p>Eelnõu seletuskirjas selgitatakse, et liiklusjärelvalve infosüsteemi tuleb teekasutustasude osas täita ainult siis, kui teekasutustasu tasumist kontrollib liiklusjärelvalve infosüsteemi täitmise pädevusega riikliku järelvalve tegija.</p> <p>Oleme põhimõtteliselt nõus Teiega eraldi arutama automaatset andmevahetust politsei andmekogu ja liiklusjärelvalve andmekogu vahel, kuid leiame, et antud teema on laiem, kui ainult teekasutustasudega seonduv ning seda tuleks käsitleda</p>

		eraldi.
	Märgime ka, et teekasutustasu maksmist reguleeriva eelnõu seletuskirjas peavad olema välja toodud kulud, mis kaasnevad riiklikku järelevalvet teostavate ametnike koolitamisega, samuti teekasutustasu maksmise info liikumise tagamiseks ja haldamiseks vajalike IT arendustega erinevates asutustes (politsei erinevate andmekogude liidestamine teekasutustasu andmekoguga ning vajalikud arendused politsei ja piirikontrolli andmekogudes), samuti nende kulude katteallikad.	Ettepanekuga arvestatakse Seaduse eelnõu seletuskirjas tuuakse välja kulud. Siseministeeriumi valitsemisalas tekkivate IT arenduste kulude osas oleme juba saanud esialgse sisendi Siseministeeriumilt.
	Eeltoodule lisaks selgitame, et Schengeni piirieskirjadega (EP ja Nõukogu määrus 399/2016) kehtestatakse liidu liikmesriikide välispiire ületavate isikute piirikontrolli reguleerivad eeskirjad. Schengeni piirieskirjade järgi ei ole seaduslikku alust teekasutustasu maksmata jätmisel takistada veokite Eestisse sisenemist ja väljumist. Siseministeeriumi hinnangul ei saa seega veoautode sisenemist ja väljumist hakata takistama piirikontrolli raames, kuivõrd piirikontrolli teostades peab lähtuma ühtsetest piirikontrolli eeskirjadest, mis ei võimalda sellist liikumise takistamist nagu on kirjeldatud väljatöötamiskavatsuses.	Antud selgitus. Piiril teekasutustasude kontrolli eesmärgiks ei ole takistada veoautode riiki sisenemist ega riigist väljumist. Riiki sisenemisel on sarnaselt liikluskindlustusega kavas pärast teekasutustasu kontrolli veoautod suunata piiril loodava teekasutustasu maksevõimaluse juurde. Riigist väljumisel ei kavandata veoautodele seada keeldu. Pärast teekasutustasu kontrollimist, kui teekasutustasu on tasutud, lubatakse sõidukil riigist lahkuda. Kui aga teekasutustasu on tasumata, rakendatakse rahatrahvi, ning pärast seda lubatakse veoautol lahkuda.
Märkuse tegija: Justiitsministeerium		
1	VTK II ptk punktid 4 ja 6 – juhime tähelepanu, et kõnealuses VTK osas tuleks käsitleda praktikas esinevaid probleeme (näiteks: transporditaristu kvaliteedi langus), mitte seatud eesmärkide täitmist. Lisaks märgime, et eesmärgiks ei saa olla täiendavate vahendite kogumine, vaid eesmärgiks on praktikas esinevate probleemide lahendamine (nii nagu VTK-s on märgitud: „Säilitamiseks transporditaristu kvaliteeti on riigil vajalik leida täiendavaid tuluallikaid.“).	Võetud teadmiseks.
2	VTK III ptk punkt 7 – olete märkinud, et „Eesmärgi täitmine on võimalik ka tänase regulatsiooni baasil, mis seisneks täna olemasolevate maksude (raskeveokimaks ja kütuseaktsiis) suurendamises.“, kuid ei ole VTK-s ühe võimaliku kaalutud lahendusena kaalunud rahastamise suurendamist läbi täna olemasolevate maksude suurendamise. Nimetatud arutluskäik oleks VTK-sse sobinud.	Võetud teadmiseks.

3	<p>VTK III ptk punkt 7.1 – olete märkinud, et Riigikantselei tellitud uuringu tulemusena on otsustatud edasi minna veoautode ajapõhise teekasutustasu alternatiiviga, mille eeliseks on madal investeringu ja hoolduskulu ning süsteemi sarnasus Läti ja Leeduga. Mõõnate, et läbisõidupõhine teekasutustasu oleks küll õiglasem kasutaja maksab printsiibi rakendus, kuid see on liialt kulukas. Selleks, et kulukust hinnata oleks samas punktis lisaks läbisõidupõhise teekasutustasu kuludele võinud välja tuua ka ajapõhise teekasutustasu kulud.</p>	<p>Võetud teadmiseks.</p>
4	<p>VTK IV ptk punkti 10 (Kavandatava regulatsiooni kirjeldus, sh regulatiivsete võimaluste kirjeldus) leheküljel 15 tuuakse välja, et seoses veoautode teekasutustasudega tuleb kehtestada ka erinevad võimalikud sanktsioonid veoauto teekasutustasu seaduse nõuete rikkumise eest. Võimalik on sarnaselt Lätiga kehtestada erinevad sanktsioonid teekasutustasu tasumata jätmise eest ja vales tasutud teekasutustasu (näiteks mootori vale emissiooniklass vms) eest.</p> <p>Riigikogu menetluses olnud karistusseadustiku ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu 554SE1, mis jõustus 01.01.2015. a seletuskirja kohaselt oli eelnõu 554SE põhieesmärk kuriteo- ja väärteokoosseisude võimaliku kattuvuse ja piiritlemise käsitlemine, väärteovastutuse ja haldussunni mõistliku vahekorra kontrollimine ning ülemäärase karistatavuse kõrvaldamine. Sellest tulenevalt soovib Justiitsministeerium iga uue väärteokoosseisu kavandamisel eriseadusse konkreetse eelnõu seletuskirjas põhjendusi selle kohta, miks uue koosseisu loomine on tingimata vajalik ning möödapääsmatu ja normi adreassaadi poolt kohustuste täitmise tagamine ei ole võimalik haldussunni (ettekirjutus ja sunniraha) abil.</p> <p>VTK põhjal on keeruline hinnata, kas kavandatavad väärteokoosseisud on tingimata vajalikud või on võimalik piirduda haldussunniga. Väärteokoosseisude loomisel tuleb arvestada karistusseadustiku §-ga 47, mis näeb ette rahatrahvi piirmäärad nii füüsilisele isikule kui ka juriidilisele isikule. Eelnõu koostades tuleb hoolikalt kaaluda, kas on otstarbekas sätestada väärteokaristused, arvestades mõistlikku rahatrahvi suurust ja väärteomenetluse kulusid. VTK-s on märgitud, et „võimalik on sarnaselt Lätiga kehtestada erinevad sanktsioonid“. Leiame, et eelnõu seletuskirjas tuleks välja tuua näited Läti karistusnormi kohta.</p>	<p>Ettepanekuga arvestatakse Eelnõu koostamise raames kaalutakse koostöös Justiitsministeeriumiga Eestis rakendamiseks kõige sobivamaid lahendusi.</p> <p>Eelnõu koostamisel on arvestatud karistusseadustiku §-ga 47 ning juriidilisele isikule määratav rahatrahv rikkumise eest on suurem kui 100 eurot.</p> <p>Eelnõu seletuskirja on lisatud viide Lätis kasutusel olevate karistusnormide kohta. Lätis on kehtestatud teekasutustasu tasumata jätmise korral trahv 120 eurot ning vales määras teekasutustasu tasumisel trahv 40 eurot. Trahvi tasumine ei kõrvalda teekasutustasu tasumise kohustust.</p>
5	<p>VTK IV ptk punktid 10.1 ja 11 – VTK-s esitatud uue tervikteksti väljatöötamise põhjus (tegemist on täiesti uue institutsiooniga, mida seni ei ole Eesti õiguses reguleeritud) ei ole piisav uue tervikteksti loomiseks. Soovitame analüüsida ja kaaluda, kas VTK-s planeerituga sobiks täiendada olemasolevaid seadusi. Märgime, et TeeS kehtetuks tunnistamisega alates 01.07.2015 on teega seonduv (välja arvatud ehitus ja planeerimine) sätestatud liiklusseaduses (LS). Muuhulgas on LS-s § 6², millega reguleeritakse teemaksu elektrooniline kogumine. Samuti on LS-s on sätestatud eraldi peatükis parkimise korraldamine ning seetõttu võib olla võimalik ka teekasutustasu eraldi peatükis sätestada</p>	<p>Ettepanekuga arvestatakse Veoautode teekasutustasu regulatsioon lisatakse liiklusseadusesse.</p>

	(nt „Veoauto teekasutuse korraldamine“ või „Veoauto teekasutustasu“). Seega analoogse tasu/maksu kogumist LS reguleerib, mistõttu arvame, et ka teekasutustasu regulatsioon sobiks LS-i.	
6	VTK on selge ja informatiivne ning esitatud kokkuvõttena Riigikantselei tellitud alternatiivide mõjuanalüüsist. On igati eeskujulik praktika, et sellises olulises küsimuses on tellitud andmerohke ning erinevate võimalike lahenduste nii positiivsetele kui ka negatiivsetele mõjudele keskenduv analüüs.	Võetud teadmiseks.
7	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium on mõjude osas korrektselt välja toonud, et tegemist on probleemiga, mille lahendamine toob kaasa Vabariigi Valitsuse 22.12.2011. a määruse nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ (HÕNTE) ja mõjude hindamise meetodika mõistes olulisi mõjusid. HÕNTE § 46 lõige 3 näeb sellistes olukordades ette VTK-le järgnevalt põhjaliku mõjuanalüüsi koostamise kohustuse ning analüüsi esitamise eelnõu seletuskirja lisana. Praegusel juhul saab lugeda juba tehtud uuringu „Transpordimaksude rakendamise võimalused Eestis“ HÕNTE mõistes põhjalikuks mõjuanalüüsiks, mistõttu palume selle lisada HÕNTE § 46 lõike 3 järgi seaduseelnõule ja seletuskirjale kui mõjuanalüüsi aruande.	Ettepanekuga arvestatakse osaliselt Uuringule „Transpordimaksude rakendamise võimalused Eestis“ viidatakse seaduse eelnõu seletuskirjas ning samuti lisatakse seletuskirja link uuringu aruandele.
8	Eelnõu seletuskirja mõjude osas palume täpsustada eelistatud lahenduse, so veoautode ajapõhiste teekasutustasude rakendamiseks valitavate konkreetsete meetmete, põhjendusi ja mõjusid. Suures osas saab mõjude kirjeldusel tugineda tehtud uuringule ning esitada uuringust kokkuvõtlikku teavet selgete viidetega uuringu asjakohastele punktidele ja järeldustele.	Ettepanekuga arvestatakse osaliselt Eelnõu seletuskirjas kirjeldatakse teekasutustasu rakendamise mõjusid.
9	Edaspidi soovitame väljatöötamiskavatsuse koostamisel kasutada uuendatud vormi, mille leiab Justiitsministeeriumi koduleheküljelt www.just.ee/OMA .	Võetud teadmiseks.
10	Lisaks palume edaspidi vältida mõjude hindamise kriteeriumidele väärtuse väike/keskmine/suur andmisest. Neli kriteeriumi, st sihtrühma suurus, mõju ulatus, sagedus ja ebasoovitavate mõjude risk on tugipunktid, millele tuleb mõjude arutluskäik üles ehitada. Väärtustel väike/keskmine/suur iseenesest ei ole mõtet ning nende esitamisest võib loobuda. Oluline on kajastada kriteeriume ning need andmetega sisustada. Palume sellest loogikast lähtuda ka seletuskirja mõjude osa koostamisel.	Võetud teadmiseks.
Märkuse tegija: Rahandusministeerium		

1	<p>Juhime tähelepanu vajadusele täiendada VTK-d järgmiste õigusaktide põhjalikuma analüüsimisega:</p> <p>1) Raskeveokimaksu seadus (RT I 2000, 81, 515), kui direktiivi 1999/62/EÜ kohustusliku ülevõtmise tulem ja võimalik alternatiiv TKT kehtestamisele. Raskeveokimaksu seadusega (RVMS) koormatakse juba N3 kategooria sõidukeid riikliku rahalise koormisega, kus maksustamise aluseks on registrimass, telgede vedrustuse tüüp ning telgede kombinatsioon. VTK kohaselt kavandatakse rakendada ühe maksustamise alusena samuti N3 kategooria sõiduki telgede arvu. Lisaks dubleeritakse uue riigitulu meetmega kehtiva maksu eesmärki, milleks on katta teede ja tänavate korrashoiuks, arenguks tehtavad kulutused N3 kategooria arvestuses. Palume analüüsida, kas TKT süsteemi kavandatud kujul elluviimisel on vajalik RVMS-is kehtestada uus maksu arvestamise alus ja eesmärk või võib jätkata paralleelselt kahe osaliselt samal eesmärgil ja maksuobjektiga regulatsiooniga.</p> <p>2) Direktiiv 2004/52/EÜ ühenduse elektroonilise maanteemaksu koostalitlusvõime kohta. Eelnimetatud direktiivi regulatsiooni on asjakohane analüüsida koos alternatiiviga, milleks on elektroonse läbisõidupõhise TKT süsteemi kasutuselevõtt.</p>	<p>Antud selgitus. Kuna järgmise etapina koostatakse veoautode teekasutustasu reguleeriv seaduse eelnõu, siis VTK täiendamine ei ole enam asjakohane.</p> <p>Veoautode ajapõhise teekasutustasu väljatöötamise kavatsuses oleme lähtunud direktiivist, mis lisaks sõidukimaksu (raskeveokimaks) miinimum määradele (sõltuvalt massist, telgede vedrustuse tüübist ning telgede kombinatsioonist), kehtestab ka ajapõhise teekasutustasu maksimummäärad sõltuvalt heitgaasiklassist ning telgede arvust. Kuna raskeveokimaks kuulub Rahandusministeeriumi haldusalasse, siis raskeveokimaksu seaduse analüüsi vajaduse ning läbiviimise pädevus on Rahandusministeeriumil.</p> <p>Kuna Valitsuskabineti 16.02.2016. aasta otsusega tehti majandus- ja taristuministrile ülesandeks koostada ajapõhise teekasutustasu seaduseelnõu väljatöötamise kavatsus, ning kõnealuse lahenduse rakendusest lähtub ka valitsusk koalitsiooni kokkuleppe Rahandusministeeriumi poolt koostatud finantsanalüüs, siis ei pea me antud asja menetluses asjakohaseks analüüsida täiendavalt direktiivi 2004/52/EÜ.</p>
2	<p>Palume VTK-s põhjalikumalt käsitleda kavandatu võimalikke tagajärgi, et Euroopa Komisjon on TKT regulatsiooni väljatöötamisel võtnud suuna eelistada ja soodustada läbisõidupõhist süsteemi ajapõhisele süsteemile. Euroopa Komisjon lähtub põhimõttest, et läbisõidupõhine süsteem vastab täpsemalt kasutaja maksab ja saastaja maksab printsiipidele võrreldes ajapõhise TKT süsteemiga, kus kasutusintensiivsust ei mõõdata. Siinjuures tuleb arvestada lisaks süsteemi väljatöötamise ja haldamise ning kasutajate õiguskulekuse tagamise kulule ka riski minna teatud aastate pärast kohustuslikult üle läbisõidupõhisele süsteemile, mis toob täiendava kulu. Riski mitteperspektiivse TKT süsteemi väljatöötamisel tehtud tarbetutest kuludest on tunnistanud ka VTK koostajad.</p>	<p>Antud selgitus. Meile teadaolevalt valmistab Euroopa Komisjon lähtuvalt avalikust konsultatsioonist ning mõjude hindamise tulemustest alles ette direktiivi muudatust ning seega on vara rääkida direktiivi muudatuse lõplikest valikutest. Pärast Euroopa Komisjoni poolse algatusega välja tulemist kulub direktiivi muudatuse menetlemisele tavapärastel mitu aastat, millele järgneb omakorda mitme aastane direktiivi ülevõtmise periood. Isegi, kui Euroopa Komisjon tuleb välja algatusega kehtestada läbisõidupõhine teekasutustasu süsteem ning antud algatus realiseerub direktiivis, siis on tegemist põhimõttelise muudatusega paljudele liikmesriikidele, mistõttu üleminekuks antakse tõenäoliselt piisavalt pikk ülemineku aeg. Seega ei ole meie hinnangul ette näha lähiaastatel põhimõttelisi muudatusi, mis takistaks ajapõhise teekasutustasu rakendamist.</p> <p>Lisaks juhime teie tähelepanu, et suur enamus riike, kes on kasutusele võtnud läbisõidupõhise teekasutustasu, on rakendanud esmalt ajapõhist teekasutustasu nagu on näha all olevalt graafikult, mis on leitav uuringust „Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995“.</p>

		<p>The chart illustrates the implementation of tolling systems across Europe:</p> <ul style="list-style-type: none"> Concession motorway tolls (blue): Portugal, Italy, Spain, Slovenia (1995); France (2000). Network-wide electronic tolling (green): France (2013), Austria, Germany, Czech Republic, Slovakia, Poland, Hungary (2013), Belgium, Denmark (2015). Vignettes (purple): Luxembourg, Netherlands, Sweden, Romania, Bulgaria, Lithuania, Latvia (2014), UK (2014/2015).
3	<p>Täpsustame, et VTK-s viidatud Riigikantselei tellitud uuring „Transpordimaksude rakendamise võimalused Eestis“ (edaspidi TM uuring) oli ülevaatlik ja peamiselt detailsemaks analüüsiks andmeid koondav. Sealjuures jäeti TM uuringust lähteülesande alusel välja mitmed olulised maksustamise viisid (nt. sõidukite maksustamine esmaregistreerimisel, kütuseaktsiis, raskeveokimaks, riigilõiv, tasud jne) ning vaatluse all põhimõttelisi alternatiive ei käsitletud piisava detailsusega, et teha lõplikku otsust parima teisi välistava lahenduse teadmispõhiseks valimiseks. Täpsustame, et mitte TM uuringus ei tõstatatud kolme spetsiifilist alternatiivi, vaid need seati lähteülesandega. Tuleb panna tähele, et TM uuringus etteantud spetsiifilised lahendused ja Vabariigi Valitsusele 16. veebruaril 2016. otsustamiseks antud põhimõttelised valikud ei olnud sisus samaväärsed ja võrreldavad. Juhime tähelepanu, et TM uuringus hinnati ajapõhise TKT tulu riigile süsteemis, kus keskmine määr oli 1000 eurot aastas, aluseks olid hinnangulised läbisõidu andmed ning maksuobjektiks 3,5+t N kategooria sõidukid. Seega peame vääraks kanda neid andmeid üle sama lähteandmete kvaliteedi juures 12+t maksuobjektiga süsteemile, kus tasumäärad on teised. Peame mittekontrollitaks väidet läbisõidupõhiste TKT süsteemide suurest suhtelisest investeeringu ja hoolduskulust võrreldes ajapõhiste TKT süsteemidega olukorras, kus sellist kulu ei ole detailselt Eestis rakendatavatele süsteemidele hinnatud ning lähtutud on vaid keskmistatud määradest ja hinnangulistest läbisõidu andmetest. Seega palume VTK-s täiendada analüüsi sisuliste argumentidega kohtades, kus ainuüksi üldisele uuringule viitamine ei paku järelduste tegemiseks piisavalt selgust ja usaldusväarsust.</p>	<p>Antud selgitus.</p> <p>Riigikantselei poolt tellitud uuring (mille juhtrühma kuulusid ka Rahandusministeeriumi esindajad) käsitleb sõidukite registreerimistasu, kütuseaktsiisi ning ka raskeveokimaksu ning uuringu ülesandeks oli mh analüüsida erinevaid maanteetranspordis kasutatavaid maksustamislahendusi Eesti lähiriikides ja/või sarnastes riikides ning pakkuda välja Eestis rakendamiseks sobivaimad lahendused (uuringu lk 5). Lisaks juhime teie tähelepanu, et uuringus (tabel 42) on käsitletud ka ainult üle 12 tonniste veoautodele teekasutustasu kehtestamist.</p> <p>Majandus- ja taristuministrile tehti Valitsuskabineti nõupidamisel ülesandeks koostada ajapõhise teekasutustasu käsitlev seaduseelnõu väljatöötamise kavatsus. Lisaks selgitame, et läbisõidupõhise teekasutustasu kehtestamine eeldaks tehnoloogilise valmisoleku tekitamist ning Euroopa Liidu mitme mahuka direktiivi täielikku ülevõtmist, mille tulemusel lükkuks teekasutustasu rakendamine edasi mitme aasta võrra.</p>

4	<p>Mitmete linnade tänavad on TEN-T teedevõrgu osad ja nii öelda riigimaanteede pikendused. Metsast puidu väljaveoga tegelevad raskeveokid kasutavad valdadele kuuluvaid teid. Paljudel juhtudel ei ole riigimaanteede kaudu võimalik linnast ümber sõita ja metsaveo puhul on vallateed ainus võimalik ligipääs riigi põhi-, tugi- või kõrvalmaanteedele. Raskeveokite transiitliiklus kohalike omavalitsuste (edaspidi KOV) teedel ja tänavatel on sageli vältimatu, kulutades nende katendeid sõiduautode liiklusest intensiivsemalt. Tõenäoliselt ei ole rakendatav mudel, et TKT makstakse ainult riigimaanteede kasutamise eest, sest sellisel juhul tasu maksmise vältimiseks võib raskeveokite transiitliiklus suunduda senisest suuremal määral täiendavaks koormuseks mitte valmisolevatele KOV-ide teedele ja tänavatele. Kui TKT tuleb hakata maksuma kõikide avalike teede kasutamise eest, peab osa kasutustasu tulust suunama KOV-idele. Vastasel juhul teenib riik tulu KOVide taristu kasutamise arvelt, aga tasu eesmärk on kogu maanteetranspordi taristu kvaliteedi tagamine. Teekasutustasust osa KOV-idele suunamisel tuleks leida õiglane proportsioon riigiteede ning KOV-ide teede ja tänavate vahel võttes arvesse raskeveokite tekitatud liikluskoormust. Kui eelarvepoliitiline otsus näeb ette osa teekasutuse tasust suunamise KOV-idele, ei oleks tõenäoliselt mõistlik maksuhalduri tasandil tasu jaotamine riigieelarve ja KOV-ide eelarvete vahel nagu jagatud maksude ja tasude puhul. KOV-ide võimaliku osa jaotamine riigieelarve toetusfondi kaudu oleks kõige vähem bürokraatlik ja administreerimise koormus oleks minimaalne.</p>	<p>Ettepanekuga arvestatakse. Veoaute teekasutustasu rakendatakse kogu avalikult kasutatava teedevõrgustikul. Nõustume ka sellega, et kuna teekasutustasu kogutakse kohalikel teedel, siis peaks olema võimalik osa teekasutustasu tuludest eraldada kohalike omavalitsuste üksustele. Leiame, et kohalike omavalitsuse üksustele eraldatav teekasutustasude tulude osa on võimalik leppida kokku omavalitsusliitudega iga-aastase riigieelarve läbirääkimiste käigus ning selle võrra suurendada toetusfondis kohalike teede hoiu toetuseks eraldatud vahendeid.</p>
5	<p>Palume selgitada, miks eeldatakse, et N3 kategooria sõidukite omanike maksustamine ei mõjuta tarbitavate kaupade ja teenuste hinda, kuid M3 sõidukite omanike koormamine mõjutab sõidu pileti hinda? TKT kehtestamine mõjutab igal juhul Eesti vedajate konkurentsivõimet, tehes veod kallimaks või vähendades kasumlikkust, olenemata kas veetakse inimesi või kaupu.</p>	<p>Antud selgitus. VTK-s on selgitatud N3 kategooria sõidukite maksustamist mõjusid.</p>
6	<p>VTK-st jääb ebaselgeks, miks on valitud just need sõiduki emissiooniklassid ja telgede arvust sõltuvad konkreetseid päeva ja aasta tasumäärad. Palume edasises protsessis seda täpsustada.</p>	<p>Antud selgitus. VTK-s (lk 12) on selgitatud: <i>teekasutustasu määrad põhinevad Riigikantslei poolt tellitud uuringul, milles arvestati N3 kategooria veoauto aastaseks tasumääraks 1000 eurot.</i> Lisaks tuleb teekasutustasu tasumäära kehtestamisel arvestada ka riigi eelarvestrateegias 2017-2018 kavandatud tuludega aastast 2018.</p>
7	<p>Palume kontrollida, kas TKT maksmise võimalustena on vaja võimaldada sularahamakset kui kallist lahendust, või on võimalik piirduda vaid elektroonsete TKT maksmise võimalustega.</p>	<p>Ettepanekuga arvestatakse osaliselt. Õigusakti tasandil ei kehtestata nõuet, et teekasutustasu peab olema võimalik tasuda sularahas. Sularaha kasutamise võimaluse loomise otsustamine jääb tasumise võimaluste looja (Maanteeameti) otsustada.</p>

8	<p>VTK-s on Lätiga sarnase TKT süsteemi kulud hinnatud elluviimisel 170 000 eurot ja teenindamisel 500 000 eurot aastas. Samas ei ole selge, kas Läti süsteem on Eestis kohaldamiseks parim ja millised on Eesti võimalused paremaks regulatsiooniks. Palume täpsustada, millised kulud esitatud numbritega on konkreetselt kaetud. Lisaks on tõstatatud müügiautomaatide soetamise vajadus, mille kulu ei ole teada. Kas eeldatavad kulud, mida on võimalik hinnata, on hinnatud vaid Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi valitsemisala piires? Sellisel juhul on vajalik näidata kulud ka teistele asjakohastele asutustele - Politsei- ja Piirivalveamet, Maksu- ja Tolliamet jt. Täiendavat halduskoormust Politsei- ja Piirivalveametil on VTK-s tunnistatud.</p> <p>Juhime tähelepanu, et võimaliku TKT süsteemi lõplikud tulud ja kulud ning nende katteallikad lepitakse kokku iga-aastasest riigi eelarvestrateegia koostamise tulemusena.</p>	<p>Ettepanekuga arvestatakse.</p> <p>Väljatöötamise kavatsuses antud hinnang investeringu maksumusele põhines esmasel tutvumisel Läti süsteemiga. Väljatöötamise kavatsuse üks eesmärke oli koguda tagasisidet erinevatele asutusele tekkivate mõjude osas. Palume ka Rahandusministeeriumil edastada hinnangud selle kohta, kui palju läheb Rahandusministeeriumi haldusalale maksma veoautode teekasutustasu rakendamine kavandatud lahenduses.</p>
9	<p>Palume korrigeerida väidet, et direktiivi kohaselt tuleb TKT laekumisi kasutada sihtotstarbeliselt transporditaristu hoiuks. Täpsustame, et direktiiv räägib eesmärgist üldisemalt – tuleb kasutada vähemalt samas mahus transpordisektori arenguks, mitte kitsalt transporditaristu hoiuks. Seejuures rõhutame, et TKT-dest kavandatud laekumised jäävad suurusjärgu võrra madalamaks reaalsest transpordisektori arenguks riigieelarvega suunatud vahenditest. Seetõttu puudub vajadus sätestada TKT sihtotstarvet liiga kitsendavalt.</p>	<p>Ettepanekuga arvestatakse osaliselt.</p> <p>Korrigeerime väidet, et direktiivi kohaselt tuleb teekasutustasu laekumise kasutada sihtotstarbeliselt transporditaristu hoiuks. Kuid peame oluliseks seaduses selgelt kehtestada, et tulenevalt kasutaja maksab printsipiibist suunatakse vahendeid transporditaristu hoiuks.</p>
<p>Märkuse tegija: Keskkonnaministeerium</p>		
1	<p>Esitasite kooskõlastamiseks veoautode teekasutustasu seaduse eelnõu väljatöötamise kavatsuse. Keskkonnaministeerium toetab veoautodele teekasutustasu kehtestamise ideed, sealjuures on meie hinnangul positiivne, et tasu suuruse määramisel võetakse arvesse mootori emissiooniklassi. See annab konkurentsieelise väiksema süsinikdioksiidi (CO₂) heitega veoautodele ning eeldatavasti motiveerib vedajaid võtma kasutusele väiksema keskkonnamõjuga masinaid.</p>	<p>Võetud teadmiseks.</p>
2	<p>EL-i transpordipoliitika üheks peamiseks eesmärgiks on CO₂ heitkoguse vähendamine (2050. aastaks 60% võrreldes 2008. aastaga). Samuti on Eestil nõue perioodil 2021-2030 vähendada kasvuhoonegaaside heidet 13% võrra võrreldes 2005. aastaga sektorites, kuhu kuulub ka transport (lisaks hoonehaldus, põllumajandus, jäätmeäritlus ja väikesemahuline energiatootmine). Transport on nendest sektoritest suurima heitega ja prognooside kohaselt suurima heite kasvuga, seega võimsaima vähendamispotentsiaaliga. See tähendab, et Eesti seisab keerulise ülesande ees, kuna hetkel iseloomustab meie sõidukiparki kõrge CO₂-emissiooni määr, eriti uute sõidukite seas (olles sellega EL liikmesriikide seas 'esirinnas'). Seega leiame, et kindlasti on vajalik ja mõistlik toetada väiksema keskkonnamõjuga ja CO₂-emissiooniga transpordivahendite ja kütuste kasutamist. Ühtlasi leiame, et teekasutustasust laekunud tulu tuleks osaliselt investeerida</p>	<p>Ettepanekuga ei arvestata.</p> <p>Kuna teekasutustasu kehtestamine sõltuvalt heitgaasiklassist teenib juba maanteetranspordi keskkonناسäästlikumaks muutmise eesmärki, siis leiame, et VTK-s toodud põhjendustel tuleb teekasutustasudest laekuvad tulud suunata transporditaristu hoidu.</p>

	maanteetranspordi keskkonnasäästlikumaks muutmisesse.	
3	Samuti teeb Keskkonnaministeerium ettepaneku kaaluda antud eelnõu raames konventsionaalsete mootorikütustega võrreldes märkimisväärselt väiksema keskkonnamõjuga kütuseid kasutavate ja tehnoloogiatel põhinevate (maagaaskütus – CNG, LNG; elekter) veokite teekasutustasust vabastamist. Kuigi hetkel on Euroopas liikumas vaid vähesed alternatiivkütuseid kasutavad raskeveomasinad, siis võib eeldada, et lähiaastatel selliste veokite arv suureneb. Leiame, et taoline erisus võiks sektorile anda selge signaali võtmaks kasutusele märkimisväärselt madalama negatiivse välismõjuga veokeid ning soodustada sellistel veoautodel teostatavat kaubavedu läbima Eestit.	Ettepanekuga ei arvestata. Teekasutustasust vabastamise võimalusi on kirjeldatud direktiivi artikkel 7 lõikes 4, mille kohaselt ei ole ette nähtud võimalust vabastada alternatiivseid kütuseid kasutavad veoautod teekasutustasu kohustusest. Informeerime teid, et antud direktiiv on hetkel Euroopa Komisjonis menetluses ning lähiajal plaanitakse välja tulla direktiivi muudatusega. Kui direktiivi muudatuse tulemusel tekib võimalus vabastada teekasutustasudsest osa veokeid sõltuvalt kasutatava kütuse liigist, siis oleme valmis teie ettepanekut arutama.
4	Arvestades eelnõu väljatöötamise kavatsuses ning alusuuringus kirjeldatud erinevaid võimalusi teekasutustasu rakendamiseks leiab Keskkonnaministeerium, et praeguses situatsioonis on tõesti kõige optimaalsem ajapõhise süsteemi rakendamine. Siiski ei peaks välistama tulevikus läbisõidupõhise teekasutustasu süsteemi juurutamist. Kuna „saastaja maksab printsiip“ väljendub selles paremini, siis on tulevikus, kui läbisõidupõhise süsteemi rajamine muutub kuluefektiivsemaks, sellise süsteemi rajamine keskkonnaaspektist lähtuvalt mõistlik ning eelistatud alternatiiv.	Võetud teadmiseks.
5	Kokkuvõttes soovime, et teekasutustasu süsteemi väljatöötamisel arvestataks läbivalt kliimaaspektidega ja kaasataks Keskkonnaministeeriumi vastavatesse aruteludesse.	Võetud teadmiseks.

KOOSKÖLASTUSTABEL (seaduse eelnõule väljatöötamisel esitatud märkused)

Nr	Märkuse sisu	Informatsioon märkuse arvestamise kohta
Märkuse tegija: Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon (ELEA)		
1	<p>Viia läbi sektori maksukeskkonna analüüs (raskeveokimaks, kütuseaktsiis, teekasutustasu, load ja litsentsid, jne) ning võrrelda seda teiste riikide maksukeskkonnaga. Analüüsi tegemisel tuleb arvesse võtta ka erinevaid soodustusi, mida riigid transpordisektorile pakuvad, näiteks Belgias ja Poolas on võimalik taotleda teatud osa kütuseaktsiisist tagasi. Kuna kütuse aktsiisimäär Eestis on suurem kui naaberriikides, võiks olla üheks alternatiiviks osaline kütuseaktsiisi tagastus. Maksumuudatuste tegemisel tuleb kindlasti lähtuda põhimõttest, et muudatused ei tohi ebamõistlikult vähendada Eesti ettevõtete konkurentsivõimet. Eelkõige tuleb tähelepanu pöörata sellele, et maksumuudatuste tagajärjel ei muutuks meie maksukeskkond ebasoodsamaks kui naaberriikides (nt Läti, Leedu, Poola).</p>	<p>Ettepanekuga ei arvestata Riigikantselei tellimusel koostatud uuringus „Transpordimaksude rakendamise võimalused Eestis“ on välja toodud erinevate transpordimaksude suurused vaatluse all olnud liikmesriikides ning käesolevas etapis täiendavad analüüsi koostada ei ole kavas.</p> <p>Kütuseaktsiisi tagastuse teema on laiem kui teekasutustasude teema ning kuulub Rahandusministeeriumi pädevusse ja ei ole käesoleva eelnõu teema.</p>
2	<p>Väga oluline on maksustada eelkõige riiki läbivad veokid. Kas on statistikat kui palju neid on? Elektroonilise järelevalve rakendamine peaks olema koheselt lahendatud, sarnaselt praamijärjekorras Saaremaale kus on elektrooniline numbrituvastus ja pileti olemasolu tuvastamine. Kõik kes mööda sõidavad peaks olema hilisema andetöötuse käigus tuvastatud ja sealt edasised sammud planeeritud – kas riikidevahelise koostöö abil või mõne muu mehhanismi abil. Nagu Läti ja Leedu saavad täna Eesti reg märkidega kiirust ületavate autode trahve tagantjärgi.</p>	<p>Ettepanekuga ei arvestata Riigikantseleit tellitud uuringus „Transpordimaksude rakendamise võimalused Eestis“ on eeldatud, et päevas läbib Eestit ca 500 veoautot.</p> <p>Automaatse numbrituvastusega järelevalvet ei võeta küll kasutusele I etapis, kuid jätkatakse tööd selle nimel, et tulevikus oleks võimalik ka automaatset järelevalvet rakendada.</p>
3	<p>Teekasutustasu on ette nähtud diferentseerida sõltuvalt EURO heitgaasiklassist. Kindlasti tuleks teemaks diferentseerida sõltuvalt autode saastanormidest (EURO 1-7) EURO 1 tasemega kõrgemalt maksustatud ja EURO 7 oluliselt madalamalt. See soosib ka keskkonna aspekte ja autode tehnoseisundi paremat olukorda, see omakorda aitab kaasa liiklusohutusele, kuna mõistlikum on soetada uuemaid, ökonoomsemaid ja turvalisemaid autosid, veokeid. EURO 2-3 mootorid peavad selgelt olema kõrgema hinnaga kui hetkel välja pakutud. Samas EURO 6 mootoriga masinad oluliselt madalamal. Samasuguse ettepaneku on teinud mitmed erialaliidud.</p>	<p>Ettepanekuga arvestatakse Eelnõusse lisati madalam maksumäär EURO VI või vähem saastavasse EURO heitgaasiklassi kuuluvatele sõidukitele.</p>

4	<p>Teekasutustasuga tuleks maksustada sõidukid täismassiga alates 3,5 tonnist (N2 kategooria).</p> <p>MKM vastus: Veoautodele teekasutustasude kehtestamine on Riigikantselei tellitud uuringu kohaselt põhjendatud sellega, et veoautod on teede kõige suuremad füüsilised kulutajad ja tee katendi eluiga sõltub põhiliselt katendit ületavate veoautode normtelgede ülesõitude arvust ning sõiduautode koormused on nii väikesed, et neid katendi projekteerimisel ei arvestata.</p> <p>Eurostati andmetel on Eesti on üks väiksema elanike arvuga ning hõredama asustusega riike Euroopa Liidus. Selle tulemusena on otstarbekas maapiirkondadesse kaupu vedada väiksemate veoautodega (eelkõige 3,5-12 tonni). Kuna aktsiisitõusu tõttu suurenevad maapiirkondades kulud transpordile ja kaudselt ka esmatarbekaupadele, siis väiksemate veoautode teekasutustasuga mittemaksustamine aitaks leevendada transpordist tulenevat kaupade kallinemist maapiirkondades. Oleme oma kavast rakendada teekasutustasu üle 12 tonniste veoautodele teavitanud ka Euroopa Komisjoni ning küsinud nende poolset hinnangut meie poolt kasutusele võetavale teekasutustasude süsteemile.</p> <p><u>ELEA kommentaar:</u> Väiksemate autodega tarnimine tähendab autodes vähem kaupu ja rohkem autosid tuleb saata maapiirkondadesse, mis omakorda tähendab tööjõukulu kasvu, kütusekulu ja muid kulusid, mis tulemus kajastub esmatarbekaupade hinnas eriti valusalt. Väiksemate veoautode (alla 12 t) kasutuselevõtu tulemusena efektiivsus väheneks, õhusaaste, liikluskooormus suureneks, samuti ohutuse seisukohalt on mõju negatiivne.</p>	<p>Ettepanekuga arvestatakse Teeme ettepaneku kehtestada teekasutustasu tasumise kohustus üle 3,5 tonnise täismassiga veoautodele (N2 ja N3 kategooria) ning selle haagisele (autorong).</p>
Märkuse tegija: Autoettevõtete Liit		
1	<p>Eesti siseriiklike vedajate jaoks on kõige olulisem, et maksukoormus ei tõuseks ebaproportsionaalselt tasulist autoveo teenust osutavate veovahendite vahel. Viimasel kahel aastal toimunud diiselkütuse aktsiisimaksu tõus on niigi valusalt meie konkurentsivõimet kahjustanud, seetõttu on veel ühe uue maksu kehtestamine vastuvõetamatu ainult raskeveokite osas mille täismass algab 12 000 kilogrammist. Alternatiivina selles osas näeme raskeveokimaksu osalist või täielikku tagastamist sõltuvalt makstud teekasutustasu suurusest, et taristu</p>	<p>Ettepanekuga arvestatakse osaliselt Teeme ettepaneku kehtestada teekasutustasu tasumise kohustus üle 3,5 tonnise täismassiga veoautodele (N2 ja N3 kategooria) ning selle haagisele (autorong).</p> <p>Tulenevalt Euroopa Liidu õigusest ei ole võimalik loobuda raskeveokimaksust. Seda rõhutas oma viimases kirjas ka Euroopa Komisjon, kes ütles et raskeveokimaksu asendamine teekasutustasuga kujutakse endast ELi õigusaktide rikkumist, kuna kehtivas Eurovignette'i direktiivis on sätestatud minimaalsed sõidukite maksumäärad, mis tuleb</p>

	kasutamise eest maksaksid võrdselt nii Eesti kui välisriikide vedajad kui teised tee kasutajad. Sellega mitteamvestamise korral peaksid Eesti vedajad maksma taristu kasutamise eest topelt maksu. Teadaolevalt on mitmed Euroopa Liidu (EL) riigid leidnud topelt maksustamise vältimiseks lahenduse, mis ei ole vastuolus EL seadusandlusega.	kehtestada.
2	Teekasutustasu rakendamise eelduseks on tagada 100% teekasutustasude maksmine läbi tõhusa ja pideva järelevalve. See puudutab kõiki välisriikidest saabunud riigi teid kasutatavaid sõidukeid. Vastasel korral kahjustab toimiv maks oluliselt riigi vedajaid ja planeeritav tulu oodatust oluliselt väiksemaks. Samuti tuleb ette näha mõjus trahv nendele, kes ei ole maksanud teekasutustasu, või on teinud seda väiksemas ulatuses. Välisriikide sõidukitelt tuleb trahvid sisse nõuda kohapeal ja mitte lubada sõidukil enne edasi liikuda, kui nii trahv kui teekasutustasu on makstud. Täna ei ole välisriikide vedajate/autojuhtide Eestis toime pandud rikkumiste eest määratud trahvide tasumine kuidagi tagatud, mistõttu on suur osa trahvidest jäetud maksmata. Välisriikide vedajad ei jäta kasutamata võimalust teekasutustasusid ja trahve mitte maksta ja nõrga järelevalve korral jäävad Eesti riigil mõlemad saamata. Meie hinnangul on vaja suurendada liiklusjärelevalve mahtu ja pöörata enam tähelepanu välisriikide sõidukite kontrollimisele. Senise statistika järgi moodustavad kontrollitud veoautodest üle 80% Eesti veoautod ja alla 20% teiste riikide veoautod.	<p>Ettepanekuga arvestatakse osaliselt Kehtestatavad trahvid on meie hinnangul mõjusad.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trahv sõiduki juhtimise eest teekasutustasu tasumata on füüsilisel isikul kuni 200 eurot ning juriidiline isik kuni 400 eurot. Sõiduki juhtimise eest teekasutustasu tasumata on trahv kuni 160 eurot. Lätis on trahv teekasutustasu tasumata jätmise eest 120 eurot. • Trahv sõiduki juhtimise eest väiksemas määras tasutud teekasutustasuga on füüsilisele isikule 120 eurot ning juriidilisele isikule 240 eurot. Sõiduki juhtimise eest väiksemas määras tasutud teekasutustasuga on trahv kuni 80 eurot. Lätis on trahv teekasutustasu väiksemas määras tasumise eest 40 eurot. <p>Eelnõuga on riiklikule järelevalvele antud õigus juht kõrvaldada juhtimiselt teekasutustasu tasumiseni. Antud meetet on võimalik rakendada nii välisriikide, kui ka kohalikele sõidukitele.</p> <p>Teekasutustasu hakatakse kontrollima liiklusjärelevalve käigus ning samuti kontrollitakse teekasutustasu tasumist Euroopa Liidu välispiiril. Peale selle hakkab teekasutustasu tasumist kontrollima Maksu- ja Tolliamet. Kõiki sõidukeid on võimalik kontrollida ainult Euroopa Liidu välispiiril. Liiklusjärelevalve mahu suurendamine ei ole hetkel kavas, kuna see nõuaks täiendavaid vahendeid.</p>
3	Järelevalveks oleks otstarbekas kasutada automaatset numbrituvastuse tehnoloogiat, sealjuures piisaks kaamerate paigutamisest maanteedele äärde vahetult piiriületuspunktide lähedal. Ka liikuvate kontrollpatruullide põhirõhk peaks olema suunatud piiride lähedal sisenevatele veokitele. Seaduseelnõu väljatöötamise kavatsuses on toodud automaatse numbrituvastuse süsteemi rajamiseks hinnaks ca 56 miljonit eurot ja aastaseks hoolduskuluks ca 6,1 miljonit eurot. Pole küll kirjeldatud, millega konkreetselt on tegemist, kuid sellise maksumusega süsteemi pole ilmselgelt mõistlik ehitada ja üleval pidada. Teadaolevalt on võimalik rajada automaatse numbrituvastuse süsteem kordades väiksema kuluga ja piisab kui tuvastamine toimub ainult riiki sisenevatel	<p>Ettepanekuga ei arvestata Automaatse numbrituvastusega järelevalvet ei võeta küll kasutusele I etapis, kuid jätkatakse tööd selle nimel, et tulevikus oleks võimalik ka automaatset järelevalvet rakendada.</p>

	maanteedel.	
4	Teekasutustasude maksimisest ülevaate saamisel aitavad siseriiklikel vedudel eveokirja kohustuslik kasutamine veoste liikumisel. Riigil ei ole vaja töötada välja uut e- veoselehe lahendust, vaid lülitada riigi serverisse olemasolev lahendus ja arendada seda edasi. Veoste liikumise e- lahendus annab ülevaate kõigist riigis toimuvate kaupade liikumisest ja statistilise analüüsi ning ka maksude kohta.	Ettepanekuga ei arvestata E-veosekirja kohustuslikuks muutmine läheb välja teekasutustasude raamistikust.
5	Teekasutustasude rakendamine alates 3500 kg täismassiga veokitele. Leiame, et maksu rakendamine sõidukitele täismassiga alates 12 tonnist moonutab siseriiklikul veoturul konkurentsiolekorda ja on ebavõrdne kohtlemine. Ainult raskeveokite maksustamine pidurdab töövõime kasvu maanteedvedudel ja tootlikuma veopargi kasutuselevõtmist.	Ettepanekuga arvestatakse Teeme ettepaneku kehtestada teekasutustasu tasumise kohustus üle 3,5 tonnise täismassiga veoautodele (N2 ja N3 kategooria) ning selle haagisele (autorong).
6	Muutmist vajab ka teekasutustasude rakendamise kord, ühtlustades tasumist kõikide teomanikele läbi riigi eelarve, mitte läbi vedaja. Viia sisse tabelisse autorongide koosseisud 3+4 4+4 jne. Alandades tasusid teed ja keskkonda säästvate lahenduste soodustamise suunas (rataste valemile paarisrattad telgedel, pööratavad teljed).	Ettepanekuga ei arvestata Teekasutustasu ei tule tasuda igale tee omanikule eraldi. Teekasutustasu tasumisel tekib õigus kasutada kogu avalikult kasutatavate teede võrgustikku (st nii riigiteid kui kohalike teid). Teekasutustasu tasu diferentseerimisel on aluseks võetud direktiiv ning Läti lahendus. Leedus kasutusel olev lahendus on veel lihtsam ning ei arvesta üldse telgede arvuga. Sarnane lahendus on kasutusel ka Taanis ja Rootsis. Täiendava teekasutustasu diferentseerimine sõltuvalt telgede arvust muudatus süsteemi ülemäära keeruliseks ning teeks selle administreerimise kulukamaks. Sellisel juhul tekiks suurem hulk erinevaid teekasutustasu määrasid, mis ei erineks üksteisest oluliselt (päevamäär tõenäoliselt üldse mitte).
7	Riik kogub teekasutustasud ja jaotab raha vajadusel tagasi. Erinevate teede kasutamist on võimalik jälgida läbi elektrooniliste lahenduste. Tänapäevane ümarpalgiveo praktika kohaselt makstakse ühe veoki kohta raskeveokimaksu 560 eurot, riigiteede kasutamise eest 500 eurot, KOV teedel 100 eurot praktikas 20-30 KOV aastase loaga. Kokku 2060-3060 eurot aastas. Arvestades teede ehitamist ehitusnormidega mis kehtivad aastast 1986, lisaks veel miinus 1 sentimeeter asfaldikihi paksusest tundub ebamõistlik sellise raha kogumine.	Ettepanekuga ei arvestata Viidatud tasusid tuleb maksa ainult siis kui tegemist on eriloaga. Eritasu on tasu, mida tuleb maksta ainult liiklusseaduse § 80 lõike 3 alusel kehtestatud suurimate lubatud masside, teljekoormuste ja mõõtude ületamisel. Eritasu eesmärk on kompenseerida tee omanikule normidest raskemate ja suuremate sõidukite liiklemisega tekitatud täiendavad kulud ning seega ei ole eritasust kavas loobuda seoses veoautode teekasutustasu kehtestamisega.

8	<p>Väiksemate sõidukite soodustamine on juba viinud selleni, et nende sõidukite arv on viimastel aastatel oluliselt kasvanud ja seda eriti rahvusvahelistel vedudel, mistõttu on Euroopas päevakorras isegi alla 3,5 tonnise täismassiga sõidukitele tegevusloa nõude kehtestamine. Kuigi kergemate sõidukite mõju teekattele on väiksem, on nende arvukust arvestades mõju nii keskkonnale kui liiklusummikutele siiski märkimisväärne. Perioodil 1.jaanuar – 30.november 2016 registreeriti Eestis üle 16 tonnise täismassiga sõidukeid kokku 1972 (sealhulgas uusi 769), 3,5 kuni 6 tonnise täismassiga sõidukeid registreeriti samal ajal 1359 (sealhulgas uusi 783). Seega moodustavad väiksemad veokid (nn. kaubikud) olulise osa veoturul konkureerivast veeremist, lisaks võib Eesti teedel aina enam näha välisriikidest pärit kaubikuid, mis näitab, et neid kasutatakse aktiivselt ka rahvusvahelistel vedudel. Meie hinnangul on igati põhjendatud maksu rakendamine sõidukitele täismassiga vähemalt alates 3,5 tonnist. Ei ole mõistlik maksuvabastusega soodustada väiksemate sõidukite kasutamist, mis nagu statistika näitab tekitab sõidukite arvu kasvu ja mõjub liikluskeskkonnale koormavalt.</p>	<p>Ettepanekuga arvestatakse Teeme ettepaneku kehtestada teekasutustasu tasumise kohustus üle 3,5 tonnise täismassiga veoautodele (N2 ja N3 kategooria) ning selle haagisele (autorong).</p>
9	<p>Oluliseks tuleb pidada et diiselkütuse aktsiisimäärade võrdlemisel peaksime aluseks võtma pigem nn. uute liikmesriikide (Läti, Leedu, Poola, Rumeenia jne) maksumäärad, sest konkureerime ennekõike just nende riikide vedajatega. Kahe viimase aasta maksutõus on viinud meie kütuse hinna nii kõrgeks, et rahvusvahelised vedajad ja tõenäoliselt ka lõunapiiri lähedal tegutsevad kohalikud vedajad on lõpetanud Eestis tankimise. Kütuseaktsiisi poliitikaga on Eesti riik otsustanud toetada eelkõige Läti riigikassat, mille tulu diiselkütuse aktsiisilt kasvas eelmisel aastal enam kui 20%. Mõistlikum oleks kütuseaktsiisi rahvusvahelisel turul pakkuda konkurentsivõimelist hinda ja mitte vabatahtlikult loobuda olulisest tulubaasist. Tulemusena ostavad Eestis kütust ja maksavad kohalikku kõrget kütuseaktsiisi ainult Eesti riigisisised vedajad, mis kajastub hindade tõusuna lõpptarbijale. Kõige enam mõjutab see aga Eesti maapiirkondade elanikke, kuhu kaupade viimiseks tuleb läbida rohkem kilomeetreid.</p>	<p>Puudub ettepanek</p>
<p>Märkuse tegija: Eesti Kaubandus-Tööstuskoda</p>		

1	<p>Kaubanduskoda on andnud varasemalt teada, et oleme valmis toetama ajapõhise teekasutustasu kehtestamist vaid tingimusel, et kogu laekuv tasu suunatakse riigiteede ja kohalike teede hoiuks. Peame positiivseks, et meie ettepanekut on arvesse võetud ning Eelnõusse on lisatud säte, mille kohaselt eraldatakse teekasutustasust riigieelarvesse laekunud raha transporditaristu hoiuks. Samas peaks meie hinnangul selle sätte sõnastus olema veelgi kitsam. Eelnõus võiks selgelt kirjas olla, et teekasutustasust laekuv raha suunatakse maanteetranspordi taristu ehk riigiteede ja kohalike teede hoiuks. Eelnõu praeguse sõnastuse kohaselt võiks riik kasutada teekasutustasu ka näiteks raudtee hoiuks või sadamate, lennujaamade hüvanguks. Kuna teekasutustasu tuleb maksta teede kulutamise eest, siis on mõistlik eraldada laekuv tasu sihtotstarbeliselt vaid maanteetranspordi taristu hoiuks.</p> <p>Lisaks peame väga oluliseks, et teekasutustasu kehtestamisel kokkuvõttes teehoiu rahastamine suureneks. See tähendab, et tegemist peab olema täiendava lisarahaga teehoidu. Riik ei tohiks teekasutustasu võrra vähendada muudest allikatest laekuvaid tulusid teehoiu rahastamiseks.</p>	<p>Ettepanekuga ei arvestata</p> <p>Käesoleva eelnõu üheks eesmärgiks on direktiivi ülevõtmine. Direktiivis on käsitletud üldiselt, et vahendeid tuleb kasutada transpordisektori arenguks. Teekasutustasust laekuvate vahendite sihtotstarbeks laiemalt transporditaristu hoid kehtestamisel on võimalik suunata vahendid transpordi valdkonda, mis antud hetkel vajab kõige enam riigi poolset sekkumist.</p> <p>Nõustume, et teekasutustasu kehtestamisel peab kokkuvõttes teehoiu rahastamine suurenema, kuid raha teehoiuks määratakse igaks eelarveaastaks riigieelarves ning antud teemat antud eelnõus ei käsitleta.</p>
2	<p>Kaubanduskoda on jätkuvalt seisukohal, et teekasutustasu määrad peaksid olema väiksemad kui Eelnõus kirjas. Kuna Eesti teede kvaliteet on madalam kui näiteks Taanis, Rootsis või Hollandis, siis on mõistlik kehtestada Eestis ka oluliselt madalamad teekasutustasu määrad kui eelnevalt nimetatud riikides. Eesti tasumäärad võiksid olla pigem Läti ja Leedu tasemel. Lisaks juhime tähelepanu sellele, et teekasutustasu kehtestamine suurendab ettevõtjate kulusid transpordile, mis toob kaasa Eesti ettevõtjate konkurentsivõime vähenemise. Seetõttu peame mõistlikuks vähendada eelkõige aastast ja kvartaalset tasumäära, sest need määrad avaldavad kõige suuremat mõju Eestis tegutsevatele ettevõtjatele. Samas päevane ja nädalane tasumäär võib jääda Eelnõus välja pakutud tasemele, sest need määrad mõjutavad peamiselt välismaal registreeritud veoautosid. Kuna meie ettepanek ei ole seotud kõikide tasumäärade vähendamisega, ei avalda selline lahendus ka nii suurt negatiivset mõju riigi eelarvestrateegiale.</p>	<p>Ettepanekuga ei arvestata</p> <p>Juhime tähelepanu, et kuigi Eestis kavandatava teekasutustasu aasta määrad on suuremad Lätis rakendatavatest, siis võrreldes Leeduga on veoauto teekasutustasu aastased määrad mitmete sõiduki liikide osas väiksemad.</p>
3	<p>Kaubanduskoda teeb taaskord ettepaneku muuta tasumäärasid selliselt, et need võtaksid rohkem arvesse keskkonناسäästu komponenti. Näiteks kui veoauto emissiooniklass on EURO I, siis tuleb aastast teekasutustasu maksta vaid 100 eurot rohkem kui EURO III puhul ning 200 eurot rohkem kui EURO IV puhul. Suurem diferentseerimine motiveeriks</p>	<p>Ettepanekuga arvestatakse</p> <p>Eelnõusse lisati madalam maksumäär EURO VI või vähem saastavasse EURO heitgaasiklassi kuuluvatele sõidukitele.</p>

	ettevõtjaid kasutama keskkonناسäästlikumaid veoautosid.	
Märkuse tegija: Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon		
1	Eesti vedajate jaoks on kõige olulisem, et sektori üldine maksukoormus ei tõuseks. Viimasel kahel aastal toimunud diiselkütuse aktsiisimaksu tõus on niigi valusalt meie konkurentsivõimet kahjustanud, seetõttu on veel ühe uue maksu kehtestamine vastuvõetamatu. Alternatiivina näeme raskeveokimaksu osalist või täielikku tagastamist sõltuvalt makstud teekasutustasu suuruselt, et taristu kasutamise eest maksaksid võrdselt nii Eesti kui välisriikide vedajad, vastasel korral peaksid Eesti vedajad maksma taristu kasutamise eest topeltmaksu. Teadaolevalt on mitmed Euroopa Liidu (EL) riigid leidnud topeltmaksustamise vältimiseks lahenduse, mis ei ole vastuolus EL seadusandlusega.	Ettepanekuga ei arvestata Tulenevalt Euroopa Liidu õigusest ei ole võimalik loobuda raskeveokimaksust. Seda rõhutas oma viimases kirjas ka Euroopa Komisjon, kes ütles et raskeveokimaksu asendamine teekasutustasuga kujutakse endast ELi õigusaktide rikkumist, kuna kehtivas Eurovignette'i direktiivis on sätestatud minimaalsed sõidukite maksumäärad, mis tuleb kehtestada.
2	Teekasutustasu rakendamisel on väga tähtis tagada tõhus ja pidev järelevalve, mis puudutab eriti välisriikide sõidukeid, vastasel korral jääb planeeritav tulu oodatust oluliselt väiksemaks. Samuti tuleb ette näha mõjus trahv nendele, kes ei ole maksnud teekasutustasu või on teinud seda väiksemas ulatuses. Välisriikide sõidukitelt tuleb trahvid sisse nõuda kohapeal ja mitte lubada sõidukil enne edasi liikuda kui nii trahv kui teekasutustasu on makstud. Täna ei ole välisriikide vedajate/autojuhtide Eestis toime pandud rikkumiste eest määratud trahvide tasumine kuidagi tagatud, mistõttu on suur osa trahvidest jäetud maksmata. Välisriikide vedajad ei jäta kasutamata võimalust teekasutustasusid ja trahve mitte maksta ja nõrga järelevalve korral jäävad Eesti riigil mõlemad saamata. Meie hinnangul on vaja suurendada liiklusjärelevalve mahtu ja pöörata enam tähelepanu välisriikide sõidukite kontrollimisele. Senise statistika järgi moodustavad kontrollitud veoautodest üle 80% Eesti veoautod ja alla 20% teiste riikide veoautod.	Ettepanekuga arvestatakse osaliselt Kehtestatavad trahvid on meie hinnangul mõjusad. <ul style="list-style-type: none"> • Trahv sõiduki juhtima lubamise eest teekasutustasu tasumata on füüsilisel isikul kuni 200 eurot ning juriidiline isik kuni 400 eurot. Sõiduki juhtimise eest teekasutustasu tasumata on trahv kuni 160 eurot. Lätis on trahv teekasutustasu tasumata jätmise eest 120 eurot. • Trahv sõiduki juhtima lubamise eest väiksemas määras tasutud teekasutustasuga on füüsilisele isikule 120 eurot ning juriidilisele isikule 240 eurot. Sõiduki juhtimise eest väiksemas määras tasutud teekasutustasuga on trahv kuni 80 eurot. Lätis on trahv teekasutustasu väiksemas määras tasumise eest 40 eurot. Eelnõuga on riiklikule järelevalvele antud õigus keelata sõidu jätkamine teekasutustasu tasumiseni. Antud meedet on võimalik nii välisriikide, kui ka kohalikele sõidukitele. Teekasutustasu hakatakse kontrollima liiklusjärelevalve käigus ning samuti kontrollitakse teekasutustasu tasumist Euroopa Liidu välispiiril. Peale selle hakkab teekasutustasu tasumist kontrollima Maksu- ja Tolliamet. Kõiki sõidukeid on võimalik kontrollida ainult Euroopa Liidu välispiiril. Liiklusjärelevalve mahu suurendamine ei ole hetkel kavas, kuna see nõuaks täiendavaid vahendeid.
3	Järelevalveks oleks otstarbekas kasutada automaatset numbrituvastuse tehnoloogiat, sealjuures piisaks kaamerate paigutamisest maanteeäärde vahetult piiriületuspunktide lähistel. Ka liikuvate kontrollpatrullide põhirõhk peaks olema suunatud piiride lähedal sisenevatele veokitele. Seaduseelnõu väljatöötamise kavatsuses on toodud on automaatse	Ettepanekuga ei arvestata Automaatse numbrituvastusega järelevalvet ei võeta küll kasutusele I etapis, kuid jätkatakse tööd selle nimel, et tulevikus oleks võimalik ka automaatset järelevalvet rakendada.

	<p>numbrituvastuse süsteemi rajamiseks hinnaks ca 56 miljonit eurot ja aastaseks hoolduskulukuks ca 6,1 miljonit eurot. Pole küll kirjeldatud, millega konkreetset on tegemist, kuid sellise maksumusega süsteemi pole ilmselgelt mõistlik ehitada ja üleval pidada. Teadaolevalt oleks võimalik rajada automaatse numbrituvastuse süsteem 10 (kümme !!!) korda väiksema kuluga ja piisab kui tuvastamine toimub ainult riiki sisenevatel maanteedel.</p>	
4	<p>Jätakuvalt leiame, et maksu rakendamine sõidukitele täismassiga alates 12 tonnist on ebavõrdne kohtlemine ja põhjustab ebaausat konkurentsi. Ainult raskeveokite maksustamine pidurdab tööviljakuse kasvu maanteevedudel ja tootlikuma veopargi kasutuselevõtmist. Väiksemate sõidukite soodustamine on juba viinud selleni, et nende sõidukite arv on viimastel aastatel oluliselt kasvanud ja seda eriti rahvusvahelistel vedudel, mistõttu on Euroopas päevakorras isegi alla 3,5 tonnise täismassiga sõidukitele tegevusloa nõude kehtestamine. Kuigi kergemate sõidukite mõju teekattele on väiksem, on nende arvukust arvestades mõju nii keskkonnale kui liiklusummikutele siiski märkimisväärne. Perioodil 1.jaanuar – 30.november 2016 registreeriti Eestis üle 16 tonnise täismassiga sõidukeid kokku 1972 (sealhulgas uusi 769), 3,5 kuni 6 tonnise täismassiga sõidukeid registreeriti samal ajal 1359 (sealhulgas uusi 783). Seega moodustavad väiksemad veokid (nn. kaubikud) olulise osa veoturul konkureerivast veeremist, lisaks võib Eesti teedel aina enam näha välisriikidest pärit kaubikuid, mis näitab, et neid kasutatakse aktiivselt ka rahvusvahelistel vedudel. Meie hinnangul tuleks maksu kehtestamisel rakendada seda sõidukitele täismassiga alates 3,5 tonnist. Ei ole mõistlik maksuvabastusega soodustada väiksemate sõidukite kasutamist, mis nagu statistika näitab tekitab sõidukite arvu kasvu ja mõjub liikluskeskkonnale koormavalt.</p>	<p>Ettepanekuga arvestatakse Teeme ettepaneku kehtestada teekasutustasu tasumise kohustus üle 3,5 tonnise täismassiga veoautodele (N2 ja N3 kategooria) ning selle haagisele (autorong).</p>
5	<p>Kui me võrdleme seaduseelnõus välja pakutud maksumäärasid näiteks Lätis ja Leedus kehtivate maksumääradega, siis meie planeeritavad maksumäärad on kõrgemad. Kuna meie peamised konkurendid turul on lähimate naaberriikide ehk Läti, Leedu, Poola vedajad, siis ei ole mõtet võrrelda meie maksumäärasid Rootsi, Taani või Hollandi määradega, vaid pigem just Läti ja Leedu määradega. Lisaks peaks meie arvates rohkem arvestama sõidukite keskkonnasaaste klasse. EURO V ja EURO VI sõidukeid ei ole üldse eraldi välja toodud ehk et EURO IV ja EURO VI peavad maksma ühesuurust maksu. EURO III ja EURO VI sõiduki aastamaksu vahe ainult 100 eurot. EURO VI on täiesti uus sõiduk,</p>	<p>Ettepanekuga arvestatakse osaliselt Juhime tähelepanu, et kuigi Eestis kavandatava teekasutustasu aasta määrad on suuremad Lätis rakendatavatest, siis võrreldes Leeduga on veoauto teekasutustasu aastased määrad mitmete sõiduki liikide osas väiksemad. Eelnõusse lisati madalam maksumäär EURO VI või vähem saastavasse EURO heitgaasiklassi kuuluvatele sõidukitele.</p>

	<p>EURO III aga ligi 15 aastat vana. Kuidagi ei saa nõustuda põhjendusega, et „keskkonناسõbralike veoautode teekasutustasu määra ei ole võimalik alandada, sest see avaldaks negatiivset mõju riigi eelarvestrateegia tasakaalule“. Maksukoormus ei saa lähtuda mitte riigieelarve vajadustest, tasu taristu kasutamise eest peaks sõltuma kasutamise mõjust taristule, liiklusele ja keskkonnale. Peaksime rohkem soodustama uuemate ja vähemsaastavate sõidukite kasutamist ja maksumäärad ei tohiks olla kõrgemad kui Lätis ja Leedus kui soovime vähegi konkurentsipüsida.</p>	
6	<p>Eelmisele lõigule täienduseks, et ka diiselmootori aktsiisimäärade võrdlemisel peaksime aluseks võtma pigem nn. uute liikmesriikide (Läti, Leedu, Poola jne) maksumäärad, sest konkureerime ennekõike just nende riikide vedajatega. Kahe viimase aasta maksutõus on viinud meie kütuse hinna nii kõrgeks, et rahvusvahelised vedajad ja tõenäoliselt ka lõunapiiri lähedal tegutsevad kohalikud vedajad on lõpetanud Eestis tankimise. Kütuseaktsiisi poliitikaga on Eesti riik otsustanud toetada eelkõige Läti riigikassat, mille tulu diiselmootori aktsiisilt kasvas eelmisel aastal enam kui 20%. Mõistlikum oleks kütuseaktsiisi rahvusvahelisel turul pakkuda konkurentsivõimelist hinda ja mitte vabatahtlikult loobuda olulisest tulubaasist. Tulemusena ostavad Eestis kütust ja maksavad kohalikku kõrget kütuseaktsiisi ainult Eesti riigisisest vedajad, mis kajastub hindade tõusuna lõpptarbijale. Kõige enam mõjutab see aga Eesti maapiirkondade elanikke, kuhu kaupade viimiseks tuleb läbida rohkem kilomeetreid.</p>	<p>Puudub ettepanek</p>