

Liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1. Sisukokkuvõte

Eelnõu on koostatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2022/362, millega muudetakse direktiive 1999/62/EÜ, 1999/37/EÜ ja (EL) 2019/520 seoses sõidukite maksustamisega teatavate taristute kasutamise eest Eesti õigusesse ülevõtmiseks asjakohases ulatuses. Direktiiviga 2022/362 ajakohastati ja täiendati varasem Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest.

Eelnõuga muudetakse seadusega kehtestatud veoauto teekasutustasu määrasid direktiivis kehtestatud maksimummäärade piires ja selle eesmärgiks on veoautode energiatõhususe parandamine ning negatiivse keskkonnamõju vähendamine, rakendades rohkem „saastaja maksab“ printsiipi viisil, mis ei halvenda ebamõistlikult ettevõtjate konkurentsivõimet ja elanike toimetulekut.

Teekasutustasu määr sõltub veoauto ja selle haagise täismassist, EURO-heitgaasiklassist ja telgede arvust. Päevane teekasutustasu määr jääb vahemikku 4–40 eurot ning aastane teekasutustasu määr vahemikku 200–2000 eurot.

Teekasutustasu määrade diferentseerimisel, kus saastavamad ja raskemad veokid maksavad proportsionaalselt rohkem kui vähem saastavamad sõidukid, vähenevad Eestis sõitvate veoautode süsihappegaasi (CO₂) heitkogused eeldatavalt u 2,41 kt võrra esimesel aastal võrreldes stsenaariumiga, kui teekasutustasude suurused jääksid kehtivale tasemele.

Lisaks muudetakse sätestatud trahviühikuid ja trahvimäärasid isikutele, kes lubavad teisi sõitma või juhivad ise veoautot teekasutustasu tasumata või kui teekasutustasu on tasutud väikesemas määras. Uued trahvimäärad on kooskõlas karistusseadustikuga sätestatud ulatuses ning piisavalt motiveerivad, et vältida teekasutustasu maksmata jätmist.

1.2 Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu ja selle seletuskirja koostasid Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi teede- ja raudteosakonna teedetalituse juhataja Julia Bergstein (e-post: julia.bergstein@mkm.ee, telefon: 511 9431), veondus- ja liiklustalituse peaspetsialist Sven Nurk (e-post: sven.nurk@mkm.ee, telefon: 625 6498) nõunik Katrin Andre (e-post: katrin.andre@mkm.ee), Transpordiameti teenuste juhtimise osakonna juhataja (e-post: reedik.poopuu@transpordiamet.ee, telefon: 5376 9800). Eelnõu õigusliku ekspertiisi tegi Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumi õigusosakonna nõunik Ragnar Kass (e-post: ragnar.kass@mkm.ee). Eelnõu on keeleliselt üle vaadanud Katrin Andre (e-post: katrin.andre@mkm.ee).

1.3 Märkused

Eelnõu on koostatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2022/362, millega muudetakse direktiive 1999/62/EÜ, 1999/37/EÜ ja (EL) 2019/520 seoses sõidukite

maksustamisega teatavate taristute kasutamise eest (ELT L 69, 4.3.2022, lk 1–39) Eesti õigusesse ülevõtmisega.

Eelnõuga muudetakse 27. juunil 2022. a jõustunud liiklusseaduse (RT I, 20.06.2022, 70) redaktsiooni.

Kooskõlas Vabariigi Valitsuse 22. detsembri 2011. a määruse nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ (edaspidi *HÕNTE*) § 1 lõike 2 punktiga 2 ei ole seaduse väljatöötamiseks koostatud väljatöötamiskavatsust, kuna antud juhul on tegemist Euroopa Liidu õiguse rakendamisega. Direktiivi ülevõtmise tähtajaga 25. märts 2024.

Eelnõu ei ole otseselt seotud Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammiga ega muu menetluses oleva eelnõuga.

Eelnõu seadusena vastuvõtmiseks on vajalik Riigikogu poolthääle enamuse saamine.

2. Eelnõu eesmärk

Eelnõu eesmärk on Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2022/362, millega muudetakse direktiive 1999/62/EÜ, 1999/37/EÜ ja (EL) 2019/520 seoses sõidukite maksustamisega teatavate taristute kasutamise eest Eesti õigusesse ülevõtmine asjakohases ulatuses.

Direktiiviga 2022/362 (edaspidi ka *direktiiv*) ajakohastati ja täiendati varasemat Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest.

Alates 1. jaanuarist 2018. a võeti Eesti õigusesse vajalikus osas üle direktiiv 1999/62/EÜ, millega kehtestati Eestis avalikult kasutatavatel teedel ajapõhine teekasutustasu kõikidele veoautodele täismassiga üle 3,5 tonni. Eestis tekib teekasutustasu maksmise kohustus tee kasutamise perioodil. Teekasutustasu peab olema tasutud enne kui teekasutustasu tasumise kohustusega veoauto alustab avalikult kasutatava tee kasutamist, st tasumise kohustus tekib tee kasutamise alguse ajahetkest.

Euroopa Liidus on kasutusel ajapõhised ja läbisõidupõhised teekasutustasud. Eestis kehtestati 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 kindlaks määratud summa tasumine annab isikule õiguse kasutada sõidukiga kindla ajavahemiku jooksul kindlaks määratud taristut. Veoautode teekasutustasu on kehtestatud avalikult kasutatavate teede kasutamise eest üle 3500-kilogrammiga veoautole ja selle haagisele. Teekasutustasust on vabastatud Kaitseväge, Kaitseväe, välisriigi relvajõudude, Politsei- ja Piirivalveameti ja päästeasutuse sõidukid ning vanasõidukid liiklusseaduse § 83 tähenduses.

Teekasutustasu tasumäär sõltub veoauto ja selle haagise täismassist, EURO-heitgaasiklassist ja telgede arvust. Päevane teekasutustasu määr jääb vahemikku 4–40 eurot ning aastane

¹ https://vv.riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/uuringud/ey_transpordimaksud_lopparuanne_2015_final.pdf

teekasutustasu määr vahemikku 200–2000 eurot. Lisaks on võimalik teekasutustasu tasuda nädala, kuu või kvartali eest. Teekasutustasudest laekuvate tulude sihtotstarbeks on määratud transporditaristu hoid.

Teekasutustasu administreerimisega tegelevad Transpordiamet ning Maksu- ja Tolliamet. Transpordiameti ülesandeks on tagada teekasutustasu tasumise võimalus ööpäev läbi ning seadusega on Transpordiametile antud õigus sõlmida teekasutustasu tasumise võimaluste loomiseks ja tasumise võimaluste korraldamiseks haldusleping eraõigusliku juriidilise isikuga. Riiklikku järelevalvet veoauto teekasutustasu tasumise üle teostavad Politsei- ja Piirivalveamet ning Maksu- ja Tolliamet oma muude ülesannete täitmise raames. Riikliku järelevalve teostamise õigus on ka Transpordiametil.

Direktiivi ajakohastamisega laiendatakse teekasutustasu kohaldamisala kõikidele sõidukitele, sealhulgas bussidele ja sõiduautodele. Igale liikmeriigile on jäetud kohaldamisala laiendamise osas kaalutusõigus. Eesti rakendab kasutustasu üksnes üle 3500-kilogrammise täismassiga veoautodele.

Lisaks on igale liikmesriigile jäetud õigus erinevate sõidukikategooriate puhul kehtestada või säilitada aja- või distantsipõhise teekasutustasu teineteisest sõltumatult, v.a üleeuroopalise transpordivõrgustiku (edaspidi *TEN-T*) põhivõrgustiku maanteedel. Vaatamata sellele, et põhivõrgu maanteedel on kohustus rakendada distantsipõhist teekasutustasu, näeb direktiiv ette erandi taotlemise võimalust. Arvestades Eesti põhivõrgustiku maanteede pikkust ja madalat liiklussagedust ning -koormust, ei ole Eestis mõistlik rakendada avalikult kasutatavatel teedel kahte erinevat teemaksu kogumise süsteemi.

Muu hulgas näeb direktiiv ette ka teekasutustasu diferentseerimist sõidukite CO₂ heitkoguste põhjal. Sõidukite liikumine on üks saasteainete õhku paiskamist põhjustavaid tegureid. Sellised saasteained, mis on väga kahjulikud inimeste tervisele ja halvendavad Euroopa Liidu välisõhu kvaliteeti, on näiteks tahked osakesed (PM_{2,5}), lämmastikdioksiid (NO₂) ja osoon (O₃). Euroopa Keskkonnaameti 2020. aastal koostatud hinnangu kohaselt põhjustas pikaajaline kokkupuutumine nende kolme saasteainega 2018. aastal Euroopa Liidus vastavalt 379 000, 54 000 ja 19 400 inimese enneaegse surma.

Euroopa Keskkonnaameti Euroopa õhu kvaliteeti käsitleva 2020. aasta aruande kohaselt oli maanteetransport 2018. aastal suurima lämmastikoksiidide (NO_x) heitega ning suuruselt teine tahmastaastet tekitav sektor.

Võttes arvesse sõidukipargi uuendamiseks vajaminevat aega ning seda, et maanteetranspordisektor peab aitama saavutada Euroopa Liidu kliima- ja energiaeesmärke 2030. aastaks ja sellele järgneval ajal, kehtestati Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO₂-heitenormid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruseid (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ, uute raskesõidukite CO₂-heite vähendamise eesmärgid 2025. ja 2030. aastaks vastavalt 15% ja 30% madalamale kui kindlakstehtud keskmine CO₂ heide.

Praegu ei määratleta määruses (EL) 2019/1242 heitkoguste vähendamise trajektoore raskesõidukite rühmade puhul, mis ei ole hõlmatud kõnealuse määruse artikli 2 lõike 1 punktidega a–d. Pidades silmas nimetatud määruse artiklit 15 on võimalik, et seda määrust tulevikus muudetakse ja et ka nende sõidukirühmade puhul määratletakse heitkoguste vähendamise trajektoore. Kui selline muudatus vastu võetakse, tuleks raskesõidukite teekasutustasu vastavalt CO₂-heite klassidele 2 ja 3 diferentseerimist kohaldada ka asjaomaste

sõidukirühmade suhtes. Kui sellist muudatust vastu ei võeta, tuleks kõnealuste sõidukirühmade diferentseerimist kohaldada ainult CO₂-heite klasside 1, 4 ja 5 suhtes.

Kuni kõikidele raskesõiduki rühmadele ei ole heitkoguse vähendamise trajektoore määratletud, jätkatakse Eestis teekasutustasu rakendamist EURO-heitgaasiklassi alusel.

Teekasutustasu diferentseerimiseks CO₂-heite alusel viiakse läbi täiendav uuring teemaksude ajakohastamiseks Eestis.

Eelnõu kohaselt jätkatakse ajapõhise teekasutustasu rakendamist kõikidel avalikult kasutatavatel teedel veoautodele EURO-heitgaasiklassi alusel laiendamata seda sõiduautodele ja bussidele. Samas, saavutamaks kliima- ja energiaeesmärke ning heitkoguse vähendamist maanteetranspordis, diferentseeritakse ja suurendatakse teekasutustasu määrasid, et soodustada madalama CO₂-heitega või heiteta sõidukite kasutuselevõttu. Heiteta veoautod ehk sise põlemismootoriga raskeveokid või sellised sise põlemismootoriga raskeveokid, mis paiskavad õhku vähem kui 1 g CO₂/kWh on teekasutustasust vabastatud kuni 31. detsembrini 2025. a. Alates 1. jaanuarist 2026. a kohaldatakse neile kuni 75% tasumäära vähendust võrreldes EURO 0-heitgaasiklassile kohaldatud tasumääraga.

Eelnõu koostamise käigus analüüsiti teekasutustasu kehtivuse perioodi teekasutustasu maksmise ja laekumise dünaamikat ning N2- ja N3-kategooria veoautode heitgaasiklassi muutust. Arvestades Eesti teedevõrku kasutatavaid veoautode heitgaasiklasse töötati välja direktiiviga kooskõlas olevad uued tasumäärad, mis soodustaksid enam heiteta või vähese heitega veoautode kasutuselevõttu. 2020. aasta andmete alusel on Eestis sõitvate veokite kasvuhoonegaaside (edaspidi KHG) heitkoguste koguhulk 360,7 kt CO₂ ekvivalenti (edaspidi ekv) aastas.

Transpordi ja liikuvuse arengukavaga 2021–2035 (edaspidi TLAK) on võetud eesmärgiks vähendada transpordi KHG heitkoguseid 2035. aastaks 700 kt CO₂ ekv võrra võrreldes 2018. aasta tasemega ehk 1700 kt-ni CO₂ ekv KHG vähendamine on ka eesmärgiks jõupingutuste jagamise määrase (edaspidi JJM) kohustuste täitmiseks. Eesmärk 55 raames on saavutatud juba JJM alla kuuluvate sektorite, sh transpordi, KHG heitkoguste vähendamise eesmärgiks kokkulepe. Kuna aga JJM ei sea sektorispetsiifilisi kohustusi, vaid sektorite ülese riikliku eesmärgi, siis on võimalik vaid tuua välja arvutuslikult tõenäoline transpordi CO₂ heitkoguste vähenemise eesmärk (kuniks transpordi-spetsiifilist eesmärki ei ole siseriiklikult kehtestatud) e. eesmärk vähendada KHG heitkoguseid 1600 kt-ni aastaks 2030, mis oleks mh 100 kt võrra suurem heitkoguste vähenemine 5 aastat varasemal tähtajal võrreldes TLAK kehtiva eesmärgiga.

Teekasutustasu tõstab veokite kulubaasi ning kui tasu on piisavalt suur, mõjutab see ka transpordiettevõtete käitumist, näiteks motiveerides kasutama kütusesäästlikumaid veokeid või asendama veokid teiste transpordiliikidega. Antud mõjude tagajärjel väheneb ka veokite poolt kasutatud kütuste maht ning sellest tekib energiasääst ja CO₂ sääst.

Teekasutustasu määrade suurendamisel kokku 6 mln euro võrra aastas, **vähenevad Eestis sõitvate veoautode CO₂ heitkogused eeldatavalt u 1,2 kt** võrra esimesel aastal võrreldes stsenaariumiga, kui teekasutustasude suurused jääksid kehtivale tasemele.

Teekasutuse tasumäärade diferentseerimisel, kus saastavamad ja raskemad veokid maksavad proportsionaalselt rohkem kui vähem saastavamad sõidukid, on võimalik suurendada teekasutustasu laekumist 11,8 mln euro võrra (tänapäevaste teede kasutamise statistika põhjal). Teekasutuse tasumäärade suurendamisel kokku 11,8 mln võrra, **vähenevad Eestis sõitvate**

veoautode CO₂ heitkogused eeldatavalt u 2,41 kt võrra esimesel aastal võrreldes stsenaariumiga, kui teekasutustasude suurused jääksid kehtivale tasemele.

Teekasutustasu tasumäärade diferentseerimisel ning suurendamisel direktiiviga 2022/362 lubatud maksimummääradeni, oleks prognoositav arvestuslik laekumine tänasega samadel eeldustel ca 45 mln €. Direktiiviga 2022/362 lubatud maksimummäärade kehtestamisel väheneksid Eestis sõitvate **veoautode CO₂ heitkogused eeldatavalt u 5,3 kt võrra** esimesel aastal võrreldes stsenaariumiga, kui teekasutustasude suurused jääksid kehtivale tasemele.

Vastavalt direktiivi artiklile 7g ei tohi diferentseerimise eesmärk olla täiendava tulu saamine. Järgnevatel aastatel pärast teekasutustasude suurendamist väheneb iga-aastane täiendav CO₂ heitkoguste sääst ja väheneb ka täiendavalt laekuva teekasutustasu summa, kuna teekasutustasu motiveerib transpordiettevõtteid kasutama kütusesäästlikumaid veokeid, millele rakendub madalam teekasutustasu.

Arvutused teekasutustasu perspektiivseks mõjuks on tehtud kasutades 2020. aastal KPMG poolt Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile loodud „Riikliku energiasäästukohustuse täitmiseks sobilike finantsmeetmete arvutusmetoodikate väljatöötamine ja energiasäästu potentsiaali hindamine“ arvutusmudelit.

Siinjuures peab märkima, et CO₂ heitkoguste vähenemise prognoos on tinglik ja võib tegelikkuses kõikuda mõlemas suunas.

Muudetud määradega teekasutustasu tasumise kohustus jõustub seadusemuudatuse jõustumisel.

3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb kahest paragrahvist.

Paragrahviga 1 sätestatakse liiklusseaduse (edaspidi *LS*) muutmise. Paragrahv koosneb 19 punktist.

§ 1. Liiklusseaduse muutmine

Punktiga 1 täiendatakse LS §-i 190³ lõikega 1¹, millega määratletakse EURO-heitgaasiklassidesse kuuluvate veoautode mõiste ning võetakse üle direktiiviga sätestatud heitgaasiklasside heitkoguste piirnormid.

Punktidega 2–11 muudetakse alates 1. märtsist 2024. a LS § 190³ lõigetes 3–11 teekasutustasu määrasid sõltuvalt veoauto ja selle haagise täismassidest, telgede arvust ning veoauto heitgaasiklassist ning paragrahvi lisatakse lõiked 3¹, 12 ja 13, millega kehtestatakse tasumäärad heiteta veoautodele ja nende haagistele alates 1. jaanuarist 2026.

Direktiivis on kehtestatud maksimaalsed aastased teekasutustasu määrad sõltuvalt sõiduki heitgaasiklassist ning sõiduki telgede arvust.

Eraldi on kehtestatud päevane, nädalane, kuine, kvartaalne ja aastane teekasutustasu määr. Veoautodel täismassiga üle 3 500 kilogrammi, kuid mitte üle 12 000 kilogrammi, on loobutud tasumäärade diferentseerimisest, kuna heitgaasiklass ei ole teada üle 80%-l N2-kategooria veoautodest ning täiendavad määrad muudaksid süsteemi administreerimise keerulisemaks.

Küll aga on heiteta veoautodele kehtestatud alates 1. jaanuarist 2026. a soodsamad tasumäärad, soodustamaks puhtamatele sõidukitele üleminekut. Uued kehtestatavad tasumäärad on kokkuvõtlikult toodud järgnevas tabelis.

Tabel 1. Teekasutustasu määrad

Täismass, kilogrammi	Veoauto EURO-heit- gaasiklass	Telgede arv	Tasumäär, eurodes				
			Päevane	Nädalane	Kuine	Kvartaalne	Aastane
Üle 3500, kuid ei ületa 12 000	EURO 0-VI ja vähem saastavam	–	14	35	70	175	700
	Heiteta sõiduk*	-	4	10	20	50	200
Üle 12 000	EURO 0, I, II	Kuni 3	22	55	110	275	1 100
		4 ja rohkem	40	100	200	500	2 000
	EURO III	Kuni 3	18	45	90	225	900
		4 ja rohkem	30	75	150	375	1 500
	EURO IV, V, EEV	Kuni 3	16	40	80	200	800
		4 ja rohkem	26	65	130	325	1 300
	EURO VI ja vähem saastavad	Kuni 3	14	35	70	175	700
		4 ja rohkem	22	55	110	275	1 100
	Heiteta sõiduk*	Kuni 3	6	15	30	75	300
		4 ja rohkem	10	25	50	125	500

* tasumäärad kehtestatakse alates 1. jaanuarist 2026.

Teekasutustasu määrasid on ühtlustatud direktiivi loogikaga (erinevusega vähem ja rohkem saastavamate sõidukite maksimaalsetes tasumäärades). Direktiiviga ühtlustamise tulemusena suurendatakse kehtivaid aastaseid tasumäärasid 10% kuni 54% sõltuvalt veoauto heitgaasiklassist, täismassist ja telgede arvust, kõige vähem tõusevad EURO VI ja vähem saastavate heitgaasiklassi veoautode tasud. Lühema perioodi tasud tõusevad rohkem, kõige enam kallinevad päevapiletid (2–4 korda). Suurem tõus on tingitud sellest, et seni olid mõned päevapiletid suhteliselt soodsamad kui pikema perioodi hinnad.

Uuendatud tasumäärade tulemusel hinnatakse veoautode poolt õhku paiskuvat süsihappegaasi vähenemist ca 2,41 kt aastas.

Vastavalt direktiivi artiklile 7ga lõikele 1 võib heiteta sõidukite suhtes ette näha vabastuse tee kasutusmaksust kuni 31. detsembrini 2025. Alates 1. jaanuarist 2026. a võib kohaldada kuni 75%-list maksuvähendust kõige saastavama Euro-heitegaasiklassi suhtes kohaldatavast

tasumäärast. Seetõttu on heiteta veoautod vabastatud teekasutustasu maksmise kohustusest kuni 31. detsembrini 2025. a.

Direktiivi artikli 7a lõike 2 kohaselt on kuine määr kuni 10% aastasest määrast, nädalane määr on kuni 5% aastasest määrast ja päevane määr kuni 2% aastasest määrast.

Järgnevalt tabelist on näha, et Eestis kehtestatavad teekasutustasu määrad on selle direktiivi sättega kooskõlas.

Tabel 2. Teekasutustasu päevase, nädalase ja kuise määra suhe aastasesse

Täismass, kilogrammi	Veoauto EURO-heitgaasiklass	Telgede arv	Tasumäära suhe aastasse, %				
			Päevane <2%	Nädalane <5%	Kuine <10%	Kvartaalne <25%	Aastane
Üle 3500, kuid ei ületa 12 000	EURO 0-VI ja vähem saastavam	–	2,00%	5,00%	10,00%	25,00%	100,00%
	Heiteta sõiduk	-	2,00%	5,00%	10,00%	25,00%	100,00%
Üle 12 000	EURO 0, I, II	Kuni 3	2,00%	5,00%	10,00%	25,00%	100,00%
		4 ja rohkem	2,00%	5,00%	10,00%	25,00%	100,00%
	EURO III	Kuni 3	2,00%	5,00%	10,00%	25,00%	100,00%
		4 ja rohkem	2,00%	5,00%	10,00%	25,00%	100,00%
	EURO IV, V, EEV	Kuni 3	2,00%	5,00%	10,00%	25,00%	100,00%
		4 ja rohkem	2,00%	5,00%	10,00%	25,00%	100,00%
	EURO VI ja vähem saastavad	Kuni 3	2,00%	5,00%	10,00%	25,00%	100,00%
		4 ja rohkem	2,00%	5,00%	10,00%	25,00%	100,00%
	Heiteta sõiduk	Kuni 3	2,00%	5,00%	10,00%	25,00%	100,00%
		4 ja rohkem	2,00%	5,00%	10,00%	25,00%	100,00%

Direktiivi 2022/362 II lisa kehtestab teekasutustasu maksimummäärad sõltuvalt telgede arvust ja veoauto EURO-heitgaasiklassist. Järgnevalt tabelist on näha, et Eestis kehtestatavad teekasutustasu määrad on direktiivi II lisaga kooskõlas.

Tabel 3. Teekasutustasu määra võrdlus direktiiviga

EURO-heitgaasiklass	Täismass üle 3500, kuid ei ületa 12 000 kilogrammi				Täismass üle 12 000 kilogrammi			
	2022/362	Eesti	2022/362	Eesti	2022/362	Eesti	2022/362	Eesti
	kuni 3 telge		4 ja rohkem telge		kuni 3 telge		4 ja rohkem telge	
EURO 0	1899	700	3185	700	1899	1 100	3185	2 000

EURO I	1651	700	2757	700	1651	1 100	2757	2 000
EURO II	1428	700	2394	700	1428	1 100	2394	2 000
EURO III	1242	700	2073	700	1242	900	2073	1 500
EURO IV	1081	700	1803	700	1081	800	1803	1 300
EURO V	940	700	1567	700	940	800	1567	1 300
EURO VI ja vähem	855	700	1425	700	855	700	1425	1 100
Heiteta sõiduk	475	200	800	200	475	300	800	500

Vastavalt direktiivi artikkel 7 lõikele 1 võib heiteta sõidukite suhtes ette näha vabastuse tee teekasutustasust kuni 31. detsembrini 2025. Alates 1. jaanuarist 2026 võib kohaldada kuni 75%-list maksuvähendust võrreldes kõige saastavama EURO-heitegaasiklassi suhtes kohaldatava tasumääraga.

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 12 000 kilogrammi (N2-kategooria sõiduk);
- veoauto üle 12 000-kilogrammise 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.

Tabel 4 Liiklusregistris registreeritud N2 ja N3 kategooria sõidukite arv 1. oktoobri 2022. a seisuga

	Kokku	Peatatud	Ajutiselt kustutatud
N2	13 294	7684	608
N3	27 805	6232	1529

Punktiga 12 sõnastatakse ümber LS paragrahvi 190⁶ lõike 2 punkt 1 viisil, mis on LS muu regulatsiooniga paremini kooskõlas. Sättest jäetakse välja viide Eestile ja asukohamaale ning nähakse ette, et tasutud teekasutustasu tagastamist on võimalik taotleda, kui veoauto on liiklusregistrist või teise riigi vastavast registrist kustutatud või ajutiselt kustutatud.

Praegu kehtivas seaduses on kirjas „sõiduki asukohamaa asjakohasest registrist“. Kuigi on ilmselt aru saada mida on mõeldud, siis väljend „sõiduki asukohamaa register“ on väär, kuna sõiduki asukohamaa ei pruugi ju üldse olla see riik, kus sõiduk on registreeritud. Näiteks, kui Eestis registreeritud autoga sõita üle Läti piiri, siis sõiduki asukohamaa on Läti, aga registreeritud on auto endiselt Eestis. Seega auto ei ole oma asukohamaal üldse registreeritud.

Punktiga 13 täiendatakse LS §-i 190⁹ lõikega 4¹, mis paneb teekasutustasu andmekogu pidajale kohustus hoida ajakohasena andmed teekasutustasu rakendamise kohta Eesti teedevõrgul ning avaldada andmed oma kodulehel.

Direktiivi artikli 11 lõike 1 ja 2 kohaselt peavad liikmesriigid avaldama 25. märtsiks 2025 ja seejärel iga viie aasta tagant koondaruande nende territooriumil kehtestatud tee- ja kasutusmaksude kohta. Liikmesriigid, kes teevad nimetatud teabe üldsusele veebis kättesaadavaks, võivad otsustada aruannet mitte koostada.

Avaldatud aruanne peab sisaldama järgmist:

- 1) teetaristu kasutamise maksustamise areng, teekasutustasuga hõlmatud võrgustik ja sõidukikategooriad, sealhulgas erandid;
- 2) teekasutustasu diferentseerimine sõltuvalt sõidukikategooriast ja raskesõiduki tüübist;
- 3) teekasutustasu diferentseerimine vastavalt sõidukite keskkonnatoimele;
- 4) teekasutustasu kaudu saadud kogutulu;
- 5) teave maanteetransporditaristule ja säästva transpordi projektidele eraldatud kulude taseme kohta teekasutustasust saadavast tulust;
- 6) eri heitgaasiklassidesse kuuluvate sõidukite osakaalu areng teekasutustasuga hõlmatud teedel.

LS §-i 190⁹ täiendatakse lõikega 4¹ ning koondraporti kohustuslik sisu tuuakse välja teekasutustasu andmekogu põhimääruses. Teave avaldatakse veebilehel <https://teetasu.ee/>, kus osaliselt on juba direktiiviga nõutud teave ka avaldatud.

Punktidega 14–19 muudetakse LS §-des 261⁶–261⁹ sätestatud trahviühikuid ja trahvimäärasid isikutele, kes lubavad teisi sõitma või juhivad ise veoautot teekasutustasu tasumata või kui teekasutustasu on tasutud väikesemas määras. Uued trahvimäärad on kooskõlas karistusseadustikuga sätestatud ulatuses ning piisavalt motiveerivad, et vältida teekasutustasu maksmata jätmist.

Punktiga 20 täiendatakse seaduse normitehnilist märkust viitega direktiivile (EL) 2022/362.

§ 2. Seaduse jõustumine

Seadus jõustub 1. märtsil 2024. a. Sätted, mis kehtestavad teekasutustasu määrad heiteta veoautodele jõustuvad 1. jaanuaril 2026. a. Säte, mis näeb ette teekasutustasu kohta teabe avaldamise kohustuse, jõustub 1. jaanuaril 2025. a.

4. Eelnõu terminoloogia

Seaduse eelnõus võetakse kasutusele uus termin heiteta veoauto. Tegemist on määruses (EL) 2019/1242 artikli 3 punktis 11 sisustatud mõistega. Muus osas on seaduse eelnõus kasutatud kehtivas õiguses kasutusel olevat terminoloogiat ning seletuskirjas on läbivalt antud selgitusi kasutatud terminite kohta.

5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu vastab Euroopa Liidu õigusele. Direktiivi artikli 7 lõike 1 kohaselt võivad liikmesriigid kehtestada tee- ja/või kasutusmaksu. Kuna Eesti ajakohastab direktiivi mõistes ainult kasutusmaksu, siis võetakse käesoleva seadusega direktiivist üle ka ainult ajakohastatud kasutusmaksu puudutav osa. CO₂ heiteklasside kehtestamiseks ja CO₂ heite põhise teekasutustasu määrade kehtestamiseks teostatakse teekasutusmaksude rakendamise ajakohastatud uuring pärast sõidukite allrühmade CO₂ võrdlusheite avaldamist määruses (EL) 2019/1242. Direktiivi ülevõtmise vastavustabel on toodud käesoleva seletuskirja lisa 1.

6. Seaduse mõjud

Eelnõu väljatöötamise käigus on hinnatud eelnõuga planeeritud muudatuste mõju erinevatele sihtgruppidele mõjuvaldkondade kaupa vastavalt HÕNTE-le. Alljärgnevalt on hinnatud seaduse rakendamisest eeldatavasti kaasnevaid mõjusid kuues peamises mõjuvaldkonnas.

Kavandatud muudatusega ei kaasne tuvastatavat sotsiaalset mõju, sealhulgas demograafilist mõju, mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele ning regionaalarengule.

Eelnõuga muudetakse ka kehtestatud veoauto teekasutustasu määrasid direktiivis kehtestatud maksimummäärade piires, mille eesmärgiks on veoautode energiatõhususe parandamine ning negatiivse keskkonnamõju vähendamine, rakendades rohkem „kasutaja maksab, saastaja maksab“ printsiipi viisil, mis ei halvenda ebamõistlikult ettevõtjate konkurentsivõimet ja elanike toimetulekut.

Teekasutustasu määr sõltub veoauto ja selle haagise täismassist, EURO-heitgaasiklassist ja telgede arvust. Päevane teekasutustasu määr jääb vahemikku 4–40 eurot ning aastane teekasutustasu määr vahemikku 200–2000 eurot.

Teekasutustasu määrade diferentseerimisel, kus saastavamad ja raskemad veokid maksavad proportsionaalselt rohkem kui vähem saastavamad sõidukid, vähenevad Eestis sõitvate veoautode CO₂ heitkogused eeldatavalt u 2,41 kt võrra esimesel aastal võrreldes stsenaariumiga, kui teekasutustasude suurus jääksid kehtivale tasemele.

Mõju majandusele

Sihtgrupp: veoettevõtjad

Veoautode teekasutustasudest tulenev mõju majandusele sõltub sellest, kui suur osa veoautode teekasutustasudest kajastub maanteetranspordi teenuse hinnas, mis omakorda sõltub eelkõige tasude suuruselt ja veoturu konkurentsiolekorrast.

1. jaanuarist 2018 kehtestatud teekasutustasu rakendamine ei toonud kaasa ei maanteetranspordi hinna kallinemist ega ka suurendanud nõudlust teiste transpordiliikide teenuste järele. Eelneva tõttu võib väita, et rakendades enam „saastaja maksab, kasutaja maksab“ printsiipi, on oodata siiski kas liikluskoormuse vähenemist maanteedel või puhtamate veoautode kasutuselevõttu. Teekasutustasu summaarne mõju SKP-le on positiivne, sest laekuvad tulud reinvesteeritakse transporditaristu hoidu.

Ebasoovitavate mõjude riski tõenäosus maapiirkondadele on teekasutustasu suurendamisel 3 501 kuni 12 000-kilogrammiste veoautodele pigem väike, sest tõenäoliselt teenindavad samad veoautod nii linnalisi piirkondasid kui ka maapiirkondasid. Seejuures tuleb tähelepanu juhtida, et 3 501 kuni 12 000-kilogrammistelt veoautodelt laekub ca 1,3 miljonit eurot teekasutustasu aastas. Arvestades teekasutustasuga hõlmatud sõidukite hulka ning muid veoettevõtja kulusid, on teekasutustasude osakaal väike.

Teekasutustasu on kogutud 2018. aastast alates ning aastane laekumine on moodustanud 20–22 mln eurot.

Tabel 5. 2021. a laekunud teekasutustasu EURO-heitgaasiklassi alusel

Täismass, kilogrammi	Veoauto EURO-heit- gaasiklass	Telgede arv	2021 laekumine, eurodes					Teekasutustasu laekumine 2021 kokku EURO- heitgaasiklassi lõikes
			Päevane	Nädalane	Kuine	Kvartaalne	Aastane	
Üle 3500, kuid ei ületa 12 000	–	–	214 353	43 775	166 405	559 137	297 177	1 280 847
Üle 12 000	EURO 0, I, II	Kuni 3	185 700	31 590	258 129	620 307	158 718	1 254 445
		4 ja rohkem	520 740	18 005	167 700	338 076	62 528	1 107 049
	EURO III	Kuni 3	116 446	21 880	190 560	596 748	109 900	1 035 534
		4 ja rohkem	686 016	21 960	350 308	639 817	52 800	1 750 901
	EURO IV, V	Kuni 3	92 960	19 480	164 591	767 817	205 217	1 250 064
		4 ja rohkem	3 600 960	89 705	1 024 830	2 206 673	228 278	7 150 446
	EURO VI ja vähem saastavad	Kuni 3	75 970	9 690	38 598	227 470	143 645	495 373
		4 ja rohkem	3 018 756	88 800	537 397	2 025 389	436 055	6 106 396
							Kõik kokku:	21 431 054

Teekasutustasu kehtestamisel lisandus ettevõtjatele täiendav ajakulu teekasutustasu tasumiseks. Ettevõtjate halduskoormuse mõju vähendamiseks võeti rakenduste loomisel kasutusele lahendus, et korraga oleks ettevõtjal võimalik tasuda teekasutustasu rohkem kui ühe veoauto eest.

Analüüsi käigus hinnati kaudselt, milliseks kujuneks erineva suurusega ja masinapargiga ettevõtete kulude kasv tasude muutmisel. Kui suurematel ettevõtetel oli teemaksude ja müügitulu suhe suurusjärgus 0,4–0,6% ja väiksematel 0,8–1,6%, siis uute tasumääradega tõuseb see suhtarv suurematel (ja uuema autopargiga) ettevõtetel 0,1% ehk vahemikku 0,5–0,7% müügitulust, väiksematel kasvab umbes 0,2% ehk kokku tuleb 0,9–1,9% müügitulust.

Teekasutustasu kehtestamine mõjutab ka põllumajandussektoris tegutsevaid põllumajandusettevõtjaid, kes veavad turustuskohta oma kaupa ise. 2020. aastal olid põllumajandusliku raamatupidamise andmebaasi (FADN) andmetel Eesti keskmise põllumajandusettevõtte kulud 140 511 eurot aastas. Seega suurendab aastase teekasutustasu suurendamine ühte N2-kategooria veoautot omava põllumajandusettevõtte kulusid 0,12%.

Mõju loodus- ja elukeskkonnale

Veoautodele teekasutustasu ajakohastamisel võib suureneda maanteetranspordi hind ning selle tulemusel väheneb nõudlus maanteetranspordi teenuste järele ning seega vähenevad ka veoautode läbitud kilomeetrid. Nii CO₂- kui ka õhusaaste emissioonid on proportsionaalses sõltuvuses läbisõidust. Seega läbisõidu vähenemisel vähenevad ka need näitajad. Ajakohastatud teekasutustasud, mis on diferentseeritud vastavalt mootori emissiooniklassile, toovad kaasa liikumise vähem saastavate veoautode suunas.

Mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele

Sihtgrupp: riigiasutused

Teekasutustasu administreerimisega tegelevad Transpordiamet ning Maksu- ja Tolliamet, riikliku järelevalvet veoauto teekasutustasu tasumise üle teostavad Politsei- ja Piirivalveamet, Maksu- ja Tolliamet ja Transpordiamet. Nimetatud ülesannete täitmisel asutustele täiendavaid ülesandeid ei lisandu ja töökoormus ei suurene.

Transpordiametile lisandub ülesanne avaldada veebilehel igal aastal teave teekasutustasu kohta. Teavet tuleb uuendada kord aastas. Osaliselt on direktiiviga nõutud teave juba veebilehel

<https://teetasu.ee/> avaldatud. Kuna ühele riigiasutusele lisanduv töökoormus ei ole märkimisväärne, siis on mõju kokkuvõtvalt mitteoluline.

7. Seaduse rakendamisega seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevused, eeldatavad kulud ja tulud

Eelnõuga tehtavate muudatuste mõju riigi- ja KOVi asutustele on hinnatud seletuskirja eelnõu mõjude hindamise peatükis 6.

Eelnõu seadusena rakendamisel ei kaasne teekasutustasu administreerimisega täiendavaid kulusid.

8. Rakendusaktid

Käesoleva eelnõu jõustumisel on vaja muuta järgmisi õigusakte:

1. majandus- ja taristuministri 28. novembri 2017. a määrus nr 65 „Teekasutustasu andmekogu põhimäärus“. Määruse muutmine on vajalik seoses teekasutustasu kohta andmete avaldamise kohustusega;
2. Vabariigi Valitsuse 16. juuni 2011. a määrus nr 75 „Liiklusregistri pidamise põhimäärus“. Määruse muutmine on vajalik selleks, et kui raskesõiduki vastavustunnistustel on märgitud selle CO₂ eriheide, siis oleks kohustus märkida see ka registreerimistunnistusele.

Määruste kavandid on esitatud seletuskirja lisa 2.

9. Seaduse jõustumine

Seadus jõustub 2024. aasta 1. märtsil, osaliselt 1. jaanuaril 2025. a ja 1. jaanuaril 2026. a.

10. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Seaduse eelnõu esitatakse kooskõlastamiseks Keskkonnaministeeriumile, Maaeluministeeriumile, Siseministeeriumile ja Rahandusministeeriumile ning arvamuse avaldamiseks järgmistele valitsusvälistele organisatsioonidele: Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon, Autoettevõtete Liit, Eesti Ehitusmaterjalide Tootjate Liit, Eesti Taristuehituse Liit, Eesti Ehitusettevõtjate Liit, Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon, Eesti Kaubandus-Tööstuskoda, Eesti Keskkonnaühenduste Koda, Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon, Eesti Metsatööstuse Liit, Eesti Mäetööstuse Ettevõtjate Liit, Eesti Puidutööstuse Liit, Eesti Põllumajandus-Kaubanduskoda, Eesti Transpordi- ja Teetöötajate Ametiühing, Eesti Linnade ja Valdade Liit ning Eesti Infotehnoloogia ja Telekommunikatsiooni Liit.

Algatab Vabariigi Valitsus

„.....“ „.....“ 2023. a.