

**Veoautode teekasutustasu seaduse eelnõu
väljatöötamise kavatsus**

I. Hetkeolukord ning tehtud uuringud

II. Probleem, sihtrühm ja eesmärk

III. Kaalutud lahendused

IV. Kavandatav õiguslik regulatsioon

V. Määratletud mõjud

VI. Väljatöötamise tegevuskava

I. Hetkeolukord ning tehtud uuringud

1. Kehtiv regulatsioon	<p>Veoautode teekasutustasude õiguslik raamistik on kehtestatud Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivis 1999/62/EÜ 17. juuni 1999, raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest. Antud direktiivi on muudetud järgmiste direktiividega:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/38/EÜ, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest; • Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2011/76/EL, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest; • II lisa ning IIIb lisa tabelite 1 ja 2 ajakohastamine euro kohaldatavate väärtuste osas kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/62/EÜ muudetud versiooni artikliga 10a (2014/C 46/05)); • 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). <p>Edaspidi on nimetatud direktiivi 1999/62/EÜ koos muudatustega „direktiiviks“.</p> <p>Eesti õiguses veoautode teekasutustasu instituut puudub. Liiklusseaduse § 6² lõige 4 sätestab, et riigitee kasutamise eest tasu ei võeta.</p> <p>Tulenevalt direktiivist on Eestis kehtestatud raskeveokimaksu seadusega raskeveokimaks, mis on aastamaks. Raskeveokimaks on kehtestatud direktiivi miinimummäärades. Raskeveokimaksu seaduse § 1 järgi maksustatakse raskeveokimaksuga veoste vedamiseks ettenähtud:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) liiklusregistris registreeritud 12-tonnise või suurema registri- või täismassiga veoauto, välja arvatud käesoleva paragrahvi punktis 2 nimetatud veoauto;
-------------------------------	--

	<p>2) veoautost ja ühest või enamast haagisest koostatud 12-tonnise või suurema registri- või täismassiga autorong, mille veoauto on registreeritud liiklusregistris.</p> <p>Maksukorralduse seadus määrab maksuhalduri ja maksukohustulase õigused, kohustused ja vastutuse, maksumenetluste korra ning maksuvaidluste lahendamise korra.</p>
<p>2. Seotud strateegiad ja arengukavad</p>	<p>Euroopa Liidu transpordipoliitika üldised suunad on toodud Euroopa Komisjoni 2011. aasta valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“ (edaspidi <i>transpordi valge raamat</i>). Transpordi valge raamat näeb ette transporditasude ja –maksude ümber kujundamist viisil, et rohkem kohaldatakse põhimõtteid „kasutaja maksab“ ja „saastaja maksab“. See on vajalik, et kõrvaldada moonutused, kasvatada tulusid ja tagada transpordisektorisse tulevikus tehtavate investeeringute rahastamine. Transpordi valge raamatu kohaselt suurem sotsiaalmajanduslik kasu ja positiivne välismõju õigustavad mõningast riiklikku rahastamist, kuid tulevikus peaksid kasutajad maksma kinni praegusest suurema osa transpordikuludest.</p> <p>Riigikogu otsusega 19.02.2014. aastal kinnitatud „Transpordi arengukava 2014-2020“ (edaspidi <i>TAK</i>) kohaselt on teekasutustasude rakendamine ka EL-i transpordipoliitika üks suundasid ning seetõttu analüüsitakse teekasutustasude või muude tasude rakendamise erinevaid alternatiive ning vajadusel otsustatakse nende kasutamine. Transpordi arengukava meetmes 2.1 on ühe olulisemate seas tegevus 5, mille kohaselt <i>analüüsitakse teehoiu rahastamisel teekasutustasudele ülemineku vajadust ja võimalusi</i>.</p> <p>Veoautode teekasutustasud on seotud ka riigi eelarvestrateegiaga 2017-2020, mille kohaselt on alates 2018. aastast üheks tuluallikaks ka veoautode teekasutustasud.</p>
<p>3. Tehtud uuringud</p>	<p>Teekasutustasude analüüsimiseks koostati 2015. aastal Riigikantselei tellimisel uuring „Transpordimaksude rakendamise võimalused Eestis“ (edaspidi <i>Riigikantselei tellitud uuring</i>). Riigikantselei tellitud uuringu eesmärgiks oli selgitada välja, kas ja millised oleksid võimalikud maanteetranspordi maksustamise lahendused Eestis, mis ei halvendaks ebamõistlikult riigi konkurentsivõimet elu- ja ettevõtluskeskkonnana ning oleksid majanduslikult ja tehnoloogiliselt otstarbekalt teostatavad.</p> <p>Riigikantselei tellitud uuringus analüüsiti erinevaid maanteetranspordis kasutatavaid maksustamislahendusi, nende rakendamiseks tehtavate</p>

	<p>toimingute majanduslikku ja tehnilist otstarbekust ning pakuti välja Eestis rakendamiseks sobivaimad lahendused. Peale selle analüüsiti väljapakutud lahenduste mõju Eesti elu- ja ettevõtluskeskkonna konkurentsivõime seisukohast ning arvatati majanduslikud mõjud ja mõjud riigi tuludele.</p> <p>Riigikantselei tellitud uuringu käigus kaardistati kümnes Euroopa riigis (Soome, Rootsi, Taani, Läti, Leedu, Poola, Saksamaa, Slovakkia, Portugal, Iirimaa) rakendatud maanteetranspordi maksustamise lahendused. Nelja riigi (Rootsi, Läti, Leedu, Saksamaa) lahendusi uuriti detailsemalt. Erinevalt enamikust EL-i liikmesriikidest rakendab Eesti transpordimaksudest ainult raskeveokimaksu (EL-i lubatud miinimummäärades), ei maksusta sõiduautosid ega rakenda teekasutustasusid. Lisaks EL-i liikmesriikidele kohustuslikule raskeveokimaksule rakendavad kõik liikmesriigid, v.a Soome ja Eesti ka veoautode teekasutustasusid. Lätis, Leedus ja Rootsis, on kasutusel ajapõhised teekasutustasud (nn vinjettide süsteem), kuid mitmed teised EL-i riigid maksutavad teede kasutamist läbisõidupõhiselt. Enamik EL-i liikmesriike maksustavad ka sõiduautosid, kas ainult aastamaksu, registreerimismaksu või teekasutustasuga või neid omavahel kombineerides. Uuringuga analüüsitud kümnest Eesti lähi- ja sarnasest riigist ei maksusta sõiduautosid ainult Eesti ja Leedu. Balti riigid ja Põhjamaad ei rakenda sõiduautodele teekasutustasusid, küll aga teevad seda paljud teised EL-i liikmesriigid.</p> <p>Riigikantselei tellitud uuringus leiti, et välisriikide kogemustel tasuks Eestis kaaluda kütuseaktsiisi kõrval muid transpordimaksustamise lahendusi, mis võimaldaksid paremini rakendada nn kasutaja/saastaja maksab põhimõtet ning kujundada ka sõidukiparki ning inimeste liikumisharjumusi.</p>
--	---

II. Probleem, sihtrühm ja eesmärk

4. Probleemi kirjeldus ja selle tekke põhjus¹	<p>Transpordi arengukavale 2014-2020 kohaselt on teehoiukava koostamisel lähtunud põhimõttest, et Eesti teedevõrk on väljakujunenud ja oma tiheduselt praegustele vajadustele vastav. Vahendite optimaalse kasutamise eesmärgil tuleb tagada üleriigiline teedevõrgu säilimine, luues ohutumad tingimused liiklemiseks nii sõidukitele kui ka jalakäijatele.</p> <p>Samuti on TAKis seatud eesmärgiks transpordisüsteemi kasutajate rahuoluindeksi kasv 4,47-lt (2012. aasta tase) kuni 4,8-ni aastaks 2020. TAKis on seatud eesmärgiks ka vähendada 2020. aastaks kolme aasta keskmine hukkunute arv alla 50 inimese. Antud eesmärkide täitmine eeldab stabiilset transporditaristu rahastamist. Uuringu kohaselt tulenevalt teedevõrgu seisundist eksisteerib vajadus lisarahastuse järele.</p>
---	---

	<p>Pärast 2020. aastat vähenevad eeldatavalt EL struktuurifondide toetussummad Eesti transporditaristu investeringuteks ning senisest suurem koormus lasub sellega riigi maksutulude kasutamisel. Perioodil 2007–2013 oli Eestil kasutada EL toetusfondidest (Ühtekuuluvusfond ja Euroopa Regionaalarengu Fond) erinevate transpordiprojektide rahastamiseks 635 mln eurot, 2014–2020 on see summa ca 447 miljoni eurot ning alates 2021. aastast kasutatava toetuse maht pole teada (eeldatavalt tagatakse eelkõige liikmesriikide ülese mõjuga projektide nagu nt Rail Baltica jm finantseerimine Connecting Europe Facility jms).</p> <p>Peale selle on tänaseks puuduseks kasutaja maksab printsiibi mitte piisav rakendamine välismaiste veoautode osas. Nimelt välismaised veoautod kasutavad küll Eesti teedevõrgustikku, kuid tihti tangivad naaberriikides.</p> <p>Samuti on TAKi kohaselt seoses alternatiivsete kütuste osakaalu suurendamise eesmärgiga ja sise põlemismootori efektiivsuse kasvuga võimalik arengukava perioodi jooksul kütuseaktsiisi laekumise langus hoolimata mõõdukast läbisõidu kasvust. See tähendab, et pikas perspektiivis on vajalik teehoiuks koguda täiendavaid vahendeid. Teekasutustasude rakendamine on ka EL-i transpordipoliitika üks suundasid. Seetõttu analüüsitakse teekasutustasude või muude tasude rakendamise erinevaid alternatiive ning vajadusel otsustatakse nende kasutamine.</p> <p>TAK kohaselt on just maanteetranspordil keskkonnamõjude vähendamises suurim potentsiaal Euroopa ühise kliimapoliitika eesmärkide täitmiseks ning negatiivse mõju vähendamiseks inimeste tervisele ja looduskeskkonnale. Teekasutustasude rakendamise kaasnevaks mõjuks on ka see, et suureneb veoautode energiatõhusus ning väheneb negatiivne keskkonnamõju.</p>
<p>5. Sihtrühm</p>	<p>Probleemist on mõjutatud Eesti transporditaristu ja transporditeenuste kasutajad. Probleemist mõjutatud isikute ringi ulatusest annab ülevaate Liiklusregistris registreeritud mootorsõidukite arv. Uuringu kohaselt oli 01.08.2015. aasta seisuga Eesti liiklusregistrisse kantud 925 000 mootorsõidukit kategoorias M, N, L ja O, nendest 18% oli peatatud registrikandega. Aktiivse registrikandega sõidukeid oli kokku 759 000, millest suurema osa (74% ca 561 000) moodustasid sõiduautod. Lisaks liiklusregistris registreeritud sõidukite omanikele on probleemist mõjutatud ka jalakäijad ja jalgratturid</p>
<p>6. Eesmärk ja saavutatava olukorra kirjeldus</p>	<p>Eesmärgiks 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>Säilitamiseks transporditaristu kvaliteeti on riigil vajalik leida täiendavaid tuluaallikaid. Teekasutustasud on üheks täiendavate vahendite kogumise võimaluseks, mis annaks muuhulgas võimaluse ka transpordi väliskulude sisestamiseks, st muuta väliskulu transpordikasutaja enda kuluks. Teekasutustasude rakendamine transporditaristu hoiuks oleks kooskõlas ka EL transpordipoliitika suunaga rakendada kasutaja maksab põhimõtet ning võimaldaks koguda tasusid muu hulgas ka Eesti teid kasutatavalt välisriikide sõidukitelt.</p>
--	---

III. Kaalutud lahendused

7. Kaalutud võimalikud lahendused ² (märgi nende lahenduste juurde „x“, mille abil probleemi lahendamine oleks realistlik ja mida on käesolevas dokumendis kaalutud)	Avalikkuse teavitamine		Rahastamise suurendamine		Mitte-midagi-tegemine	
	Senise regulatsiooni parem rakendamine	x	De-regulatsioon		Uue regulatsiooni loomine	x
	Muu (palun täpsusta):					
7.1. Kaalutud võimalike lahenduste võrdlev analüüs	<p>Mitte-midagi tegemise korral ei ole võimalik mh täita uuringus välja toodud teedevõrgu seisundist tulenevat lisarahastuse vajadust. Eesmärgi täitmine on võimalik ka tänase regulatsiooni baasil, mis seisneks täna olemasolevate maksude (raskeveokimaks ja kütuseaktsiis) suurendamises. Riigikantselei tellitud uuringu kohaselt tasuks Eestis aga kaaluda muid transpordimaksustamise lahendusi, mis võimaldaksid paremini rakendada kasutaja maksab põhimõtet. Raskeveokimaksu puudused kasutaja maksab printsiibi kohaselt on järgmised:</p> <ul style="list-style-type: none"> • raskeveokimaksu tuleb tasuda sõltumata sellest, kas raskeveokit kasutatakse; • raskeveokimaksu peavad tasuma Eesti Liiklusregistris olevad raskeveokid sõltumata sellest, kes vedusid teostatakse Eestis või välismaal; • raskeveokimaksuga ei ole võimalik maksustada Eesti teedel liiklevaid välismaal registreeritud raskeveokeid. <p>Riigikantselei tellitud uuringus pakuti välja kolm alternatiivset maksustamislahendust, mida oleks otstarbekas Eesti kontekstis põhjalikumalt analüüsida:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Diferentseeritud aastamaksu rakendamine sõiduautodele</u>, mis ei sõltu 					

	<p>auto kasutamisest, kuulub automaatselt tasumisele registriandmete põhjal ja ei vaja seeläbi tasumise kontrolli teedevõrgus.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Veoautode maksustamine ajapõhise teekasutustasuga</u>, mis põhineks sõiduki registreerimisnumbri põhisel andmebaasil ning kontrolli teostataks maanteedel politseipatrullide poolt ja lisaks piiripunktides. Maksustamisele kuuluks Eesti avalikult kasutatavad teed. • <u>Veoautode maksustamine läbisõidupõhise teekasutustasuga</u>, mis põhineb tehniliselt satelliitpositsioneerimisel (GNSS) ja sõidukite pardaseadmetel. Maksustamise ulatuse alternatiivideks oleks põhi- ja tugimaanteed kogupikkusega 4014 km või põhimaanteed pikkusega 1609 km. <p>Riigikantselei tellitud uuringus leiti, et kui kehtestada Eestis veoautodele teekasutustasu, siis oleks riigi tulude seisukohast kõige tasuvam alternatiiv ajapõhine kasutustasu ilma elektroonilise kontrollita.</p> <p>Kõnealuse Riigikantselei tellitud uuringu tulemusi arutati 16. veebruaril 2016. aastal toimunud Valitsuskabineti nõupidamisel ning otsustati edasi minna veoautode ajapõhise teekasutustasu alternatiiviga. Veoautode ajapõhise teekasutustasu eeliseks on madal investeeringu ja hoolduskulu ning see, et tegemist on süsteemiga, mis on sarnane Lätis ja Leedus rakendatava teekasutustasude süsteemiga. Läbisõidupõhine teekasutustasu oleks küll õiglasem kasutaja maksab printsiibi rakendus, kuid tulenevalt eelkõige Eesti teedel olevast liiklussagedusest ning süsteemi tehnoloogilisest maksumusest oleks antud lahendus liialt kulukas. Riigikantselei tellitud uuringu kohaselt oleks põhi- ja tugimaanteedel läbisõidupõhise teekasutustasu kehtestamise investeeringu-maksumus ligikaudu 54 miljonit eurot ning aastane hoolduskulu ca 6 miljonit eurot. Kuna Riigikantselei tellitud uuringu kohaselt oleks kogutav tulu ligikaudu 18 miljonit eurot aastas, siis oleks läbisõidupõhise teekasutustasu tasuvusaeg ca 6 aastat, mis uue tasu kehtestamise seisukohast on ebamõistlik.</p>
<p>7.2. Kokkuvõte</p>	<p>Riigikantselei tellitud uuringu põhjal on eesmärgi täitmiseks kõige otstarbekam rakendada veoautode ajapõhiseid teekasutustasusid, sest see on parem kasutaja maksab printsiibi rakendus kui olemasolevad alternatiivid. Samuti võimaldavad teekasutustasud koguda transpordi taristu hoiuks täiendavaid vahendeid ka pikas perspektiivis.</p>

IV. Kavandatav õiguslik regulatsioon

<p>8. Kavandatava regulatsiooni õiguslikud raamid (sh põhiseadusega määratletud raamid ning</p>	<p>Kavandatav veoautode teekasutustasu regulatsioon puudutab järgmisi Eesti Vabariigi põhiseaduses toodud põhiõigusi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • õigus vabale eneseteostusele (§ 19); • ettevõtlusvabadus (§ 31);
--	---

<p><i>Euroopa Liidu ja muu rahvusvahelise õigusega määratletud raamid</i></p>	<ul style="list-style-type: none">• omandipõhiõigus (§ 32);• õigus vabalt liikuda (§ 34). <p>Eesti Vabariigi põhiseaduse § 113 kohaselt sätestab seadus riiklikud maksud, koormised, lõivud, trahvid ja sundkindlustuse maksed. Põhiseaduse kommenteeritud väljaandes on välja toodud, et antud paragrahvi kaitsealas on kõik avalik-õiguslikud rahalised kohustused, sõltumata sellest, kuidas neid ühes või teises õigusaktis nimetatakse. Seega kuuluvad ka veoautode teekasutustasud põhiseaduse antud paragrahvi reguleerimisalasse.</p> <p>Nagu eelpool välja toodud, siis veoautode teekasutustasusid käsitleb Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest.</p> <p>Direktiivi kohaselt on kasutusmaksude kehtestamine liikmesriigi otsustada, aga kui kasutusmaks kehtestatakse, siis tuleb järgida direktiivis kehtestatud raamistikku.</p> <p>Direktiivis määratakse kindlaks, millistele sõidukitele on direktiivi nõuded kohustuslikud. Direktiivi artikli 1 järgi kohaldatakse direktiivi artiklis 2 määratud sõidukitele ning 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.</p> <p>Direktiivi artikli 7 lõike 5 kohaselt võib liikmesriik kohaldada kasutusmaksu üksnes selliste sõidukite suhtes, mille maksimaalne lubatud täismass on vähemalt 12 tonni, kui ta leiab, et kohaldamisala laiendamine väiksema kui 12-tonnise maksimaalse lubatud täismassiga sõidukitele muu hulgas:</p> <ul style="list-style-type: none">• avaldaks tulenevalt liikluse ümbersuunamisest olulist negatiivset mõju vabale liiklusvoole, keskkonnale, müratasemele, ummikute tekkele, tervisele või liiklusohutusele;• põhjustaks halduskulusid rohkem kui 30 % lisatuludest, mida kohaldamisala laiendamisega oleks saadud. <p>Direktiivi artikli 7 lõikes 4 on jäetud liikmesriikidele võimalus ette näha vähendatud kasutusmaksu või teha erandeid kasutusmaksude maksmise kohustusest järgmistel juhtudel:</p>
---	--

- Nõukogu 20.12.1985 määruse nr 3821/85 (autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta) alusel vabastatud kohustusest paigaldada sõidumeerik ja seda kasutada;
- riigikaitstes ja kodanikukaitse tagamisel ning tuletõrje-, muus hädaabiteenistuses ja politseiteenistuses kasutatavad sõidukid ning teehooldetöödel kasutatavad sõidukid;
- sõidukid, mida kasutatakse ainult juhuti selles liikmesriigis, kus need on registreeritud, avalikuks kasutamiseks määratud maanteedel või mida kasutavad füüsilised või juriidilised isikud, kelle põhiline tegevusala ei ole kaubavedu, tingimusel et nende sõidukitega tehtavad veod ei põhjusta konkurentsimoonusi ja komisjon on andnud oma nõusoleku.

Direktiivi artikli 7a lõike 1 kohaselt on kasutusmaksud proportsionaalsed infrastruktuuri kasutuse kestusega, ületamata II lisas sätestatud määrasid, ning need võib kehtestada päeva, nädala, kuu või aasta kohta. Igakuine maksumäär on kuni 10 % aastasest maksumäärast, nädalane maksumäär on kuni 5 % aastasest maksumäärast ja päevane maksumäär on kuni 2 % aastasest maksumäärast. Liikmesriik võib kohaldada kõnealuses liikmesriigis registreeritud sõidukite suhtes ainult aastaseid maksumäärasid.

Direktiivi artikli 7a lõike 2 kohaselt määravad liikmesriigid kasutusmaksud, sealhulgas halduskulud, kõigi sõidukikategooriate puhul tasemel, mis ei ületa II lisas sätestatud maksimummäärasid. Lisa II kohaselt:

- sõltuvad aastased kasutusmaksude maksimummäärad sõiduki telgede arvust ning mootorite emissiooniklassist;
- kuu- ja nädalamaksu maksimummäärad peavad olema proportsionaalsed infrastruktuuri kasutusajaga;
- päevane kasutusmaks on kõigi sõidukikategooriate puhul võrdselt 12 eurot.

Direktiivi artikli 7 lõike 2 kohaselt ei kehtesta liikmesriigid ühegi konkreetse sõidukikategooria suhtes nii tee- kui ka kasutusmaksu ühe teelõigu kasutamise eest. Liikmesriik, kes kehtestab kasutusmaksu oma teedevõrgus, võib siiski kehtestada teemaksu sildade, tunnelite ja mägedes läbipääsude kasutamise eest.

Direktiivi artikli 7 lõike 3 kohaselt ei tohi kasutusmaksud olla

	<p>riikkondsuse, vedaja asukohaliikmesriigi või kolmandast riigist asukohariigi, sõiduki registrisse kandmise liikmesriigi või kolmanda riigi ega veo lähtekoha või sihtkoha tõttu otseselt ega kaudselt diskrimineerivad.</p> <p>Tulenevalt direktiivi artikli 7j lõikest 1 peavad liikmesriigid tegema koostööd, et näha ette meetodid, mille abil vedajad saavad tavapäraseid makseviise kasutades tasuta teekasutustasu ööpäevaringselt vähemalt põhilistes müügipunktides nii neid makse kohaldavates liikmesriikides kui ka neist väljaspool.</p> <p>Direktiivi artikli 9a kohaselt peavad liikmesriigid kehtestama asjakohased kontrollimehhanismid ja karistuste süsteemi, mida rakendatakse vastavalt käesolevale direktiivile vastu võetud riigisiseste sätete rikkumise korral. Nad võtavad kasutusele kõik vajalikud meetmed, et tagada nende karistuste rakendamine. Kehtestatud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.</p> <p>Peale direktiivi on Eestil sõlmitud maanteealased kokkulepped kolmandate riikidega vastastikuse teekasutustasust vabastamise osas (Venemaa jt). Kui Eesti kehtestab teekasutustasud, siis tuleb alustada läbirääkimisi sõlmitud lepingute muutmiseks.</p>
<p>9. Välisriigid, mille regulatsioone on kavas seaduseelnõu koostamisel analüüsida (koos põhjendusega)</p>	<p>Riigikantselei tellitud uuringu käigus kaardistati kümnes Euroopa riigis (Soome, Rootsi, Taani, Läti, Leedu, Poola, Saksamaa, Slovakkia, Portugal, Iirimaa) rakendatud maanteetranspordi maksustamise lahendused. Täiendavalt on kavas analüüsida Läti õigust, kuna Läti hakkas rakendama veoautode ajapõhist teekasutustasu alates 2014. aasta juulist.</p>
<p>10. Kavandatava regulatsiooni kirjeldus, sh regulatiivsete võimaluste kirjeldus</p>	<p>Ajapõhise teekasutustasu korral maksustatakse teekasutuse perioodi ilma läbisõidu-piiranguteta. Järgnevalt on toodud kavandatava veoautode ajapõhise teekasutustasu regulatsiooni kirjeldus koos motivatsiooniga.</p> <p>Teekasutustasudega maksustatavad sõidukid</p> <p>Veoautode kategooriad on määratud majandus- ja kommunikatsiooniministri 13.06.2011. aasta määruse nr 42 „Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele“ lisa 5, mille kohaselt N kategooria (veoauto) sõidukid on vähemalt neljarattalised veoseveoks konstrueeritud ja valmistatud mootorsõidukid:</p> <ul style="list-style-type: none"> • N1 kategooria on sõiduk, mille täismass ei ületa 3,5 tonni; • N2 kategooria on sõiduk, mille täismass on üle 3,5 tonni, kuid ei ületa 12

tonni;

- N3 kategooria on sõiduk, mille täismass on üle 12 tonni.

Riigikantselei tellitud uuringus analüüsiti teekasutustasude rakendamist üle 3,5 tonnise täismassiga veoautodele (N2 ja N3 kategooria sõidukid), kui ka ainult üle 12 tonnise täismassiga veoautodele (N3 kategooria sõidukid). Direktiivi artikkel 7 lõikes 5 on toodud tingimused, mille korral võib liikmesriik kohaldada kasutusmaks üksnes sellist sõidukite suhtes, mille maksimaalne lubatud täismass on vähemalt 12 tonni. Eelistatud on teekasutustasude kehtestamine veoautodele üle 12 tonniste täismassiga, sest sellisel juhul on väiksem risk, et tekivad negatiivsed mõjud elanike toimetulekule maapiirkondades ning regionaalarengule tervikuna. Selgitamaks, kas Eestis on võimalik antud tingimuste alusel rakendada veoautode teekasutustasusid ainult üle 12 tonniste veoautodele jätkatakse konsultatsioone Euroopa Komisjoniga.

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. Seejuures on teekasutustasudega võimalik maksustada ka Eesti teedel sõitvaid välisriikide veoautosid, mida tänane raskeveokimaks ei võimalda. Kuigi ka bussid on teede füüsilised kulutajad, siis bussidele teekasutustasude kehtestamist ei kavandata, sest bussidele teekasutustasude kehtestamine suurendaks reisijate jaoks pileti hinda, mis vähendaks ühistranspordi kasutatavust ning läheks seega vastuollu TAKi eesmärgiga suurendada ühistranspordi kasutajate osakaalu, sh tööl käijatest.

Sarnaselt raskeveokimaksule on ka veoautode teekasutustasudest võimalik vabastada raskeveokimaksu seaduse §-s 8 sätestatud sõidukid: kaitsevää, Kaitseleidu, Politsei- ja Piirivalveameti ja päästeasutuste raskeveokid ning päästetöid tegeva kohaliku omavalitsuse, mittetulundusühingu, sihtasutuse või ettevõtja raskeveokid, mida kasutatakse peamiselt päästetööl. Antud põhimõtte on kooskõlas direktiivi artikkel 7 lõikega 4.

Liiklusregistris oli 31.12.2015. aasta seisuga 20 954 N3 kategooria veoautot. Peatatud kandega oli N3 kategooria veoautosid 2 626. Lisaks oli ajutiselt peatatud kandega N3 kategooria veoautosid 1460. Kokku on seega liikluses osalevaid veoautosid ligikaudu 17 000.

Teekasutustasudega maksustatavad teed

Riigikantselei tellitud uuringus analüüsiti, millise teedevõrgu ulatuses oleks kõige

otstarbekam ajapõhist teekasutustasu rakendada ning leiti, et veoautode ajapõhise teekasutustasu korral võiks kuuluda maksustamisele kogu Eesti avalikult kasutatavate teede võrk. Maksustatava teedevõrgu valikul tuleb arvestada teekasutustasude tehnilise lahenduse maksumusega, liikluse ümbersuunamisest tuleneva negatiivse mõjuga ning kontrolli süsteemi rajamise maksumusega.

Maksustatava teedevõrgu piirangud seoses transpordimaksude rakendamisega on seotud teekasutustasude tehnilise lahenduse maksumusega, kuna suurema ulatusega teedevõrgu maksustamisega kaasnevad suuremad investeeringu- ja hoolduskulud. Uuringu kohaselt ei ole teedevõrgu ulatus probleemiks ajapõhise kasutustasu kehtestamisel kogu Eesti teedevõrgus ilma automaatse kontrollsüsteemita. Kuna Eestis kavandatav ajapõhise teekasutustasu süsteem ei vaja investeeringuid tee äärsesse taristusse teekasutustasu kogumiseks ja kontrollsüsteemi rajamiseks, siis tuleb maksustatava teedevõrgu valikul lähtuda liikluse ümbersuunamisest tulenevast negatiivsest mõjust.

Riigikantselei tellitud uuringu kohasel on ainult kõrgema kategooria maanteed võrgu maksustamisel (näiteks põhimaanteed) tõenäoline, et maksustatavate teede vältimise tõttu on teatud hulk juhte teekasutustasust hoidumiseks valmis valima sõiduks pikema teekonna, mis kulgeb mööda mittemaksustatud madalama kategooria maanteed. See tähendab tarbetut läbisõidu kasvu, mis toob kaasa lisaenergiakulu ja lisaemissioonid. 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 küsimus. Riigikantselei tellitud uuringus on välja toodud, et kui teekasutustasusid rakendada ainult põhimaanteed, kus on põhiliselt asfaltbetoonkate, kus toimub suurem osa liiklusest ja eriti raskeliiklusest, siis tugimaanteedel, kõrvalmaanteedel ja kohalikel maanteedel on ülaltoodud raskeliikluseks mittesobivate katendite osakaal väga suur. Tugi- ja kõrvalmaanteedel katend ei võimalda raskeliiklust. Suur osa kõrvalmaanteedest (ca 47%) on kruusateed, aga esineb ka pinnasteid. Tugimaanteedest on ca 41% mustkatttega. Kohalikel maanteedel moodustavad asfaltbetoonkate või mustkate 9% teedevõrgust, ülejäänud on madalama kvalitatiivse tasemega katted. Uuringu kohaselt ei ole mustkatte märkimisväärse osakaalu tõttu tugimaanteedel soovitatav raskeliikluse suundumine põhimaanteedelt tugimaanteedele.

Avalikult kasutatavatel teedel teekasutustasude rakendamisel peab olema võimalik

eristada avalikult kasutatavaid teid era- ja metsateedest, mida ei loeta maksustatavate teede hulka. Avalikult kasutatavate teede võrk peab olema nähtav pileti ostmise veebilehel ning müügipunktides. Avalikult kasutatavate teede võrgustik fikseeritakse teeregistris 1. jaanuari seisuga kogu aastaks. Piirile paigaldatakse vastavad liiklusmärgid, et teavitada ka Eestisse saabuvaid välisvedajaid.

Teekasutustasude määrad

Direktiivis on kehtestatud maksimaalsed teekasutustasu määrad sõltuvalt mootori emissiooniklassist ning sõiduki telgede arvust. Ka Lätis sõltuvad teekasutustasu määrad üle 12 tonniste veoautodele mootori emissiooniklassist ning veoauto telgede arvust. Antud detailsusastmel teekasutustasude kehtestamine ei tekita liigselt erisusi ning seda on võimalik ka kontrollida.

Teekasutustasu määrad põhinevad Riigikantselei poolt tellitud uuringul, milles arvestati N3 kategooria veoauto aastaseks tasumääraks 1000 eurot.

EURO emissiooniklass	Telgede arv	Tasumäär, €			
		Päevane	Nädalane	Kuune	Aastane
EURO 0, I, II	Kuni 3	12	-	-	900
	4 ja rohkem	12	-	-	1300
EURO III	Kuni 3	11	-	-	800
	4 ja rohkem	12	-	-	1200
EURO IV ja vähem saastavad	Kuni 3	10	-	-	700
	4 ja rohkem	12	-	-	1100

Antud teekasutustasu määrad on kooskõlas direktiivi artikli 7a lõikega 1, mille kohaselt igakuine maksumäär on kuni 10% aastasest maksumäärast, nädalane maksumäär on kuni 5% aastasest maksumäärast ja päevane maksumäär on kuni 2% aastasest maksumäärast. Järgnevast tabelist on näha, et eelnevalt toodud päevased ja aastased teekasutustasude määrad vastavad direktiivi nõudele.

EURO emissiooniklass	Telgede arv	Päevane määr, €	Aastane määr €	Suhe
Euro 0, I, II	Kuni 3	12	900	1,3%
	4 ja rohkem	12	1300	0,9%
Euro III	Kuni 3	11	800	1,4%
	4 ja rohkem	12	1200	1,0%
Euro IV ja vähem saastavad	Kuni 3	10	700	1,4%
	4 ja rohkem	12	1100	1,1%

Samuti on vastavad teekasutustasude määrad väiksemad direktiivi lisas II olevatest maksimummääradest.

	Direktiiv	Eesti	Direktiiv	Eesti
	Kuni 3 telge		4 ja rohkem telge	
EURO 0	1332	900	2233	1300
EURO I	1158	900	1933	1300
EURO II	1008	900	1681	1300
EURO III	876	800	1461	1200
EURO IV ja vähem	797	700	1329	1100

Teekasutustasu määrade kehtestamine sõltuvalt mootorite emissiooniklassist aitab kaasa ka keskkonnasäästlike sõidukite kasutamise suurenemisele ning seega on kooskõlas TAKi eesmärkidega. Mootori emissiooniklass on liiklusregistris märgitud N3 kategooria sõidukitest 55-l %-st veoautodel. Sarnaselt Lätiga on võimalik olukorras, kus mootori emissiooniklass ei ole teada, rakendada teekasutustasusid mootori emissiooniklassi tasemel „EURO 0“.

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 uuringu kohaselt tehakse välismaal suur osa läbisõidust, siis ei ole otstarbekas antud võimalust rakendada. See ei oleks kooskõlas ka kasutaja maksab põhimõttega ning 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.

Sarnaselt Lätis kasutusel oleva veoautode teekasutustasu süsteemiga kavandatakse Eestis veoauto teekasutustasu tasumäära leidmine vastavalt sellele, millise sõidukiga parajasti teel ollakse. Näiteks, kui ollakse teel autorongiga, siis tuleb arvestada tasu suurus sõltuvalt autorongi telgede arvust, kui aga teel ollakse ainult vedukiga (näiteks sadulveok), siis tuleb arvestada tasu suurus sõltuvalt sadulveoki telgede arvust.

Teekasutustasu süsteem

Riigikantselei tellitud uuringus analüüsiti paberpiletite ning e-vinjeti süsteemi. Paberpiletitel põhineva süsteemi korral paigaldatakse sõiduki esiklaasile müügipunktidest saadavad paberkleebised. Kulutused süsteemile koosnevad piletite levitamise ja müügivõrgu kuludest, millest levitamise kulud on uuringu hinnangu kohaselt ca 1,5 miljonit eurot. Probleemiks võib osutuda paberpiletite kopeerimine ning lisaks on kasutaja jaoks paberpilet ebamugav, kuna seda peab iga perioodil lõppedes uuendama ja aknale kleepima. Riigikantselei tellitud Uuringu kohaselt teeb paberpiletitel põhinev süsteem tasumise kontrolli raskeks ja piletite müügivõrgu kulud on võrreldes numbrimärgil põhineva süsteemiga suured. Tulenevalt eeltoodust on otstarbekam kasutusele võtta e-vinjeti süsteem, mida rakendab ka Läti.

E-vinjeti korral toimub teekasutuse eest tasumine peamiselt internetis, aga ka jaotuspunktides. Kõik kasutamise õiguse ostmise võimalused on kättesaadavad kohalikele- ja välisvedajatele. Internetis tasumiseks tuleb sisestada veoauto registreerimisnumbri, päritolu riik, emissiooni klassi, täismassi ning telgede arv. Koheselt pärast e-vinjeti soetamist kajastatakse see andmebaasis ning saadakse teekasutamise õigus.

Teekasutustasude rakendus saab põhinema Maanteeameti administreeritaval liiklusregistriil, mida selleks otstarbeks arendatakse. Liiklusregistri juurde luuakse ka x-tee päringu võimalus saada auto registreerimisnumbri põhisel infot teekasutustasu tasumise kohta. Internetis tasumise võimaldamiseks tuleb luua veebileht. Lisaks tuleb luua ka müügipunktide võrgustik, mille korraldamise pädevus peaks olema Maanteeametil.

Hinnanguliselt kujuneb Lätiga sarnase süsteemi loomise investeeringumaksumuseks ligikaudu 170 000 eurot ning aastaseks hoolduskuluku uuringu kohaselt ligikaudu 500 000 eurot. Peale selle kaalutakse ka e-vinjeti müügiautomaatide soetamise vajadust, et tagatud oleks võimalus piiripunkti lähedal e-vinjett soetada. Teekasutustasu saab olema võimalik jaotuspunktis tasuda sularaha või pangakaardiga, lisaks kaalutakse võimalust kasutada tasumiseks ka vedajatele mõeldud kütuse- ja teeninduskaarte. Samuti võib olla vajadus infopunkti järele, kuhu helistades või e-kirja saates saab infot veoautode teekasutustasude kohta.

Sarnaselt Lätiga on otstarbekas luua ka võimalus teekasutustasu tagasi maksta, kui näiteks sõiduk on liiklusregistrist kustutatud.

Kontrollmehhanismid ja sanktsioonid

Kuigi Riigikantselei tellitud uuringu kohaselt on võimalik rakendada teekasutustasusid täielikult ilma kontrollita, siis on kõrgema teekasutustasude laekumise huvides kehtestada kontroll, mille vajadust on ka uuringus rõhutatud. Riigikantselei tellitud uuringus analüüsiti automaatset ja manuaalset kontrolli teostamise võimalikkust ja sellega kaasnevaid kulusid.

Automaatset kontrolli oleks võimalik teha automaatse numbrituvastuse (edaspidi ANPR) tehnoloogia abil. Süsteemi käivitamise kulud koosnevad kesksüsteemi ja teeäärsete kontrollpunktide rajamisest. Kontrollisüsteemi rajamise maksumus sõltub maksustatava teedevõrgu ulatusest ning kontrollpunktid rajatakse tootja hinnangul ca 100 kilomeetrise intervalliga. ANPR süsteemi rajamise maksumus oleks riigiteede ulatuses ca 56 mln eurot. Alternatiivi aastased kulud koosnevad kesksüsteemi halduskuludest ning teeäärsete kontrollpunktide hoolduskuludest, milleks riigiteede korral on kokku ca 6,1 miljonit eurot. Riigikantselei tellitud uuringus ei ole antud hinnangut, kui palju läheks maksma ANPR süsteemi rajamine kõigil avalikult kasutatavatel teedel. Kuna aga avalikult kasutatavatel teede korral lisanduvad riigiteedele (pikkus ca 16 000 km) ka kohaliku teed (pikkus ca 24 000km), siis võib eeldada, et nii investeeringu, kui ka korrashoiu maksumus oleks oluliselt suurem.

Manuaalse kontrolli teostamine seisneks patrullide poolt teel sõidukite numbrimärkide põhjal andmebaasist teekasutustasu tasumise kontrollimises ning samuti kontrollis EL välispiiril. Teekasutustasude kontrollimiseks liiklusjärelvalve käigus ei ole vaja suurendada liiklusjärelvalve mahtu, vaid koos teiste nõuete täitmisega tuleks kontrollida ka teekasutustasu tasumist. Alternatiiviga kaasneb täiendav halduskoormus politsei patrullidele ning piiripunktidele. Politseile tuleb täiendav koormus eeskätt menetlustoimingutest seoses tasumata jätmisega, piiril lisandub halduskoormus seoses täiendava kontrolliga. Riigikantselei tellitud uuringu kohaselt ei looda sellise alternatiivi korral eraldi uut kontrollvõrku ning seega kaasnevad sellega ka väiksemad investeeringu- ning halduskulud.

Kuna automaatkontrolli korral oleks uue tasu rakendamine ebamõistlikult kulukas võrreldes tuludega, siis on otstarbekam kehtestada manuaalne kontroll. Peale selle ei pruugi investeeringud ANPR tehnoloogiasse olla otstarbekad, sest Euroopa Komisjoni algatuse raames kaalutakse tulevikus võimalust keelustada ajapõhised teekasutustasud ning minna täielikult üle läbisõidupõhistele teekasutustasudele ning

seega eksisteerib risk, et suur investering muutuks kasutuks. Tulenevalt suurel hulgal teeäärsete kontrollpunktide rajamise vajadusest ei oleks automaatse kontrolli korral väga tõenäoliselt võimalik võtta teekasutustasusid kasutusele 2018. aastast.

Lisaks Politsei- ja Piirivalveameti poolt teostatavale liiklusjärelvalvele on otstarbekas anda teekasutustasude tasumise kontrolli võimalus ka Maksu- ja Tolliametile.

Seoses veoautode teekasutustasudega tuleb kehtestada ka erinevaid võimalikud sanktsioonid veoauto teekasutustasu seaduse nõuete rikkumise eest. Võimalik on sarnaselt Lätiga kehtestada erinevad sanktsioonid teekasutustasu tasumata jätmise eest ja valest tasutud teekasutustasu (näiteks mootori vale emissiooniklass vms) eest.

Liiklusseaduse § 200² punkti 3 kohaselt kantakse liiklusjärelvalve infosüsteemi välislepingu alusel välisriigist Majandus- ja Kommunikatsiooniministriumile 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. Antud sätte alusel kantakse liiklusjärelvalve infosüsteemi ka välisriikides teekasutustasudega seotud õigusrikkumised. Seega tuleks liiklusjärelvalve infosüsteemi kanda ka Eesti teekasutustasudega seotud õigusrikkumised. Selleks on vajalik liiklusseaduse § 200¹ lg 4 alusel majandus- ja kommunikatsiooniministri 28.03.2013 määrusega nr 24 kehtestatud „Liiklusjärelvalve infosüsteemi põhimääruse“ täiendamine. Liiklusjärelvalve infosüsteemi arendamisega ei kaasne märkimisväärsed kulused.

Laekuvate teekasutustasude sihtotstarve

Raamistiku teekasutustasude kasutamisele kehtestab direktiiv, mille artikli 9 lõike 2 kohaselt määravad liikmesriigid kindlaks käesoleva direktiiviga saadava tulu kasutamise. Transpordivõrgu kui terviku arendamise võimaldamiseks tuleks infrastruktuuri- ja väliskulumaksust saadavat tulu või selle tulu rahalise väärtuse ekvivalenti kasutada transpordisektori hüvanguks ja kogu transpordisüsteemi optimeerimiseks. Eelkõige väliskulumaksust saadavat tulu või selle tulu rahalise väärtuse ekvivalenti tuleks kasutada transpordi säästvamaks muutmiseks, muu hulgas ühe või enama direktiivis toodud meetme abil. Direktiivi kohaselt peab üleeuroopalisele võrgule antav rahaline toetus moodustama vähemalt 15% infrastruktuurimaksudega saadavast tulust.

Tulenevalt direktiivist ning kasutaja maksab põhimõttest tuleb laekuvate teekasutustasude sihtotstarbeks määrata transporditaristu hoid. Laekuvaid vahendeid

	võib eraldada riigiteede hoiuks või ka kohalike teede hoiuks, kuna veoautode teekasutustasud kehtivad ka kohalikel teedel.		
10.1. Töötatakse välja uus tervikseadus	x	10.2. Muudatused viiakse sisse senise seaduse struktuuri	
11. Selgitus	Kuna tegemist on täiesti uue institutsiooniga, mida seni ei ole Eesti õiguses reguleeritud, siis on vajalik uue seaduse tervikteksti väljatöötamine. Samuti töötatakse välja vastavalt vajadusele määrused.		
12. Puudutatud ja muudetavad õigusaktid	<ul style="list-style-type: none"> - veoautode teekasutustasu seadus - liikluseadus - maksukorralduse seadus - maanteealaste kokkulepped kolmandate riikidega vastastikuse teekasutus-tasust vabastamise osas (Venemaa jt). 		
13. Seaduse tasandil regulatsiooni loomise vajalikkus	<p>Seaduse tasandil regulatsiooni nõuab Eesti Vabariigi põhiseaduse § 113, mille järgi sätestab seadus riiklikud maksud, koormised, lõivud, trahvid ja sundkindlustuse maksed. Põhiseaduse kommenteeritud väljaandes on välja toodud, et antud paragrahvi kaitsealas on kõik avalik-õiguslikud rahalised kohustused, sõltumata sellest, kuidas neid ühes või teises õigusaktis nimetatakse. Seega tuleb ka veoautode teekasutustasud kehtestada seadusena.</p> <p>Teekasutustasude rakendamine kehtestaks uue tasu, mis on isikutele pandav uus rahaline kohustus. Selliste muudatuste rakendamine ei ole võimalik ilma õigusliku aluseta. Kuna käesoleval hetkel puudub sellekohane instituut Eesti õigussüsteemis, siis on teekasutustasude elluviimiseks möödapääsmatu seaduse tasandil regulatsioon.</p>		

V. Määratletud mõjud

14. Mõju³			
14.1. Kavandatav muudatus	Veoautodele teekasutustasu kehtestamine.		
14.2. Mõju valdkond I ja alajaotis	1. Majanduslik mõju 1.1 Ettevõtluskeskonnale ja ettevõtete tegevusele 1.2 Halduskoormusele	14.3. Avalduv mõju	<p>Riigikantselei tellitud uuringu kohaselt on teekasutustasude kehtestamisel üle 12 tonniste veoautodele oleks kogutav maksutulude enne majanduslikke mõjusid aastas ligikaudu 16 miljonit eurot.</p> <p>Riigikantselei tellitud uuringu illustratiivse analüüsi tulemustest selgub, et uuringu eelduste korral võib valitsuse maksutulude reinvesteeringist tulenev lisandväärtus olla suurem kui algselt maksu kehtestamisest</p>

			<p>tulenev lisandväärtuse langus.</p> <p>Teekasutustasu kehtestamisel tekib ettevõtjatel täiendav ajakulu teekasutustasu tasumiseks. Ettevõtjate halduskoormuse mõju vähendamiseks võetakse võimalusel kasutusele lahendus, et korraga oleks ettevõtjal võimalik tasuda teekasutustasu rohkem kui ühe veoauto eest.</p>	
14.4. Olulisus⁴	Ulatus	Keskmine	Sihtrühma suurus	Suur
	Sagedus	Suur	Ebasoovitavate mõjude risk	Suur
14.5. Mõju valdkond II ja alajaotus	<p>2. Mõju loodus- ja elukeskkonnale</p> <p>2.1 Looduskeskkond</p> <p>2.2 Elukeskkond</p>	14.6. Avalduv mõju	<p>Uuringu kohaselt suureneb veoautodele teekasutustasude kehtestamisel maanteetranspordi hind ning selle tulemusel väheneb nõudlus maanteetranspordi teenuste järele ning seega vähenevad ka veoautode poolt läbitud kilomeetrid. 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.</p> <p>Euroopa Komisjoni poolt tellitud uuringu¹ kohaselt näitab kogemus, et teekasutustasud, mis on diferentseeritud vastavalt mootori emissiooni klassile, toovad kaasa nihkumise vähem saastavate veoautode suunas.</p>	
14.7. Olulisus	Ulatus	Väike	Sihtrühma suurus	Suur
	Sagedus	Väike	Ebasoovitavate mõjude risk	Väike
14.8. Mõju valdkond III ja alajaotus	<p>3. Sotsiaalsed mõjud</p> <p>3.1 Inimese tervisele</p> <p>3.2 Tööturg</p>	14.9. Avalduv mõju	<p>Uuringu kohaselt ei ole üldine läbisõidu muutus otseses seoses liiklusohutusega.</p> <p>Uuringu kohaselt toob teekasutustasude kehtestamine kaasa maanteetranspordi hinnatõusu ning selle tulemusel väheneb nõudlus maanteetranspordi teenuste järele ning seega väheneb ka tööhõive.</p> <p>Teekasutustasude kehtestamisel üle 12 tonniste veoautodele väheneb uuringu</p>	

¹ Ex-post evaluation of Directive 1999/62/EC, as amended, on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures

			kohaselt tööhõive 0,04%. Teekasutustasude summaarne mõju tööhõivele võib olla positiivne ning sõltub laekuvate tulude riigi poolsest reinvesteeringist. Uuringus on tähelepanu juhitud, et reinvesteeringi mõjud esinevad olulise ajalise nihkega.	
14.10.	Ulatus	Väike	Sihtrühma suurus	Väike
Olulisus	Sagedus	Väike	Ebasoovitavate mõjude risk	Väike
14.11. Mõju valdkond IV ja alajaotis	4. Mõju riigiasutuste töökorraldusele 4.1 Riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse asutuste töökorraldusele 4.2 mõju avaliku sektori kuludele ja tuludele	14.12. Avalduv mõju	<p>Uuringu kohaselt kaasneks teekasutustasude kehtestamisel täiendav halduskoormus Politsei- ja Piirivaldeametile (edaspidi PPA). Halduskoormuse suurenemine ei tulene liiklusjärelvalve mahtude suurenemisest, vaid eelkõige liiklusjärelvalve käigus ning Euroopa Liidu välispiiril teekasutustasu tasumise kontrollimisele ning rikkumise menetlemisele kuluvast ajast.</p> <p>Kui teekasutustasude tasumise üle kontrollivõimaluse saab ka Maksu- ja Tolliamet, siis suureneb ka nende halduskoormus.</p> <p>Teekasutustasude kehtestamine avaldab mõju avaliku sektori kuludele ja tuludele. Avaliku sektori tulud suurenevad laekuvate teekasutustasude arvelt. Uuringu kohaselt on teekasutustasude kehtestamisel üle 12 tonniste veoautodele kogutav maksutulu enne majanduslikke mõjusid ligikaudu 16 miljonit eurot. Kuna aga teekasutustasude kehtestamine toob kaasa nõudluse vähenemise maanteetranspordi teenuste järele ning tööhõive vähenemise, siis kaasneb sellega uuringu kohaselt ka teiste maksutulude mõningane vähenemine (ca 2 mln eurot). Vastavalt uuringule tooks teekasutustasudest laekuvate tulude reinvesteering majandusse aga omakorda kaasa teiste maksutulude mõningase suurenemise. Seejuures juhitakse tähelepanu, et tulude reinvesteeringist tulenevad mõjud esinevad olulise ajalise</p>	

			<p>nihkega.</p> <p>Teekasutustasude kehtestamine nõuab kulutusi, sh nii investeeringukulud, kui ka iga-aastased hooldus- ja halduskulud. Hinnanguliselt kujuneb Lätiga sarnase süsteemi investeeringumaksumuseks ligikaudu 170 000 eurot. Uuringu kohaselt on aastased hoolduskulud ca 500 000 eurot.</p> <p>Kasutaja maksab printsiibi rakendamise eeldab, et teekasutustasudest laekuvate tulude arvelt suurendatakse avaliku sektori kulusid transporditaristu hoiuks. Kuna veoautode teekasutustasud kehtestatakse ka kohalikel teedel, siis on asjakohane laekuvatest tuludest kaaluda ka kohalike omavalitsuste teehoiu toetamist.</p>	
14.13.	Ulatus	Keskmine	Sihtrühma suurus	Väike
Olulisus	Sagedus	Keskmine	Ebasoovitavate mõjude risk	Keskmine
14.4.	Uuringu käigus on põhjalikult analüüsitud veoautode teekasutustasude majanduslikke mõjusid ja mõju avaliku sektori kuludele ja tuludele.			
14.15. Miks on mõju ebaoluline?	Teekasutustasude kehtestamisest tulenev mõju loodus- ja elukeskkonnale saab olema positiivne, kuna uuringu kohaselt kahanevad läbisõidu vähenemisel õhusaaste emissioonid. Samuti võivad kahaneda õhusaaste emissioonid, kui toimub nihkumine vähem saastavate veoautode suunas. Kuna summaarne mõju saab olema tõenäoliselt väga väike, siis ei ole otstarbekas järgnevates etappides seda täiendavalt analüüsida.			

VI. Väljatöötamise tegevuskava

15. Eeldatav kontseptsiooni valmimise ja kooskõlastamisele saatmise aeg (kui järgmise sammuna koostatakse eelnõu kontseptsioon)	
16. Eeldatav eelnõu kooskõlastamisele saatmise aeg	
17. Eeldatav avaliku konsultatsiooni toimumise aeg	
18. Õigusakti eeldatav jõustumise aeg	2018
19. Kaasatavad valitsusasutused ja valitsusvälised organisatsioonid	Riigikantselei poolt tellitud uuringu koostamisel olid kaasatud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ja Rahandusministeerium. Uuringu käigus konsulteeriti ka järgmiste ettevõtete esindusorganisatsioonidega: Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni, Eesti-Kaubandus-Tööstuskoda, Autode Müügi- ja

	<p>Teenindusettevõtete Liit, Autoettevõtjate Liit.</p> <p>Väljatöötamiskavatsus saadetakse tutvumiseks valitsusvälistest organisatsioonidest: Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon, Autoettevõtjate Liit, Eesti Ehitusmaterjalide Tootjate Liit, Eesti Asfaldiliit, Eesti Ehitusettevõtjate Liit, Logistika ja Transiidi Assotsiatsioonile, Eesti Kaubandus-Tööstuskoda, Eesti Keskkonnaühenduste 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. Väljatöötamiskavatsuse kooskõlastamise ajal korraldatakse valitsusvälistele organisatsioonidele vajadusel ka eraldi kohtumised.</p> <p>Moodustatud on Majandus- ja Kommunikatsiooni-ministeeriumi, Rahandusministeeriumi ja Siseministeeriumi, Maanteeameti ja Maksu- ja Tolliameti ametnike ja vajadusel täiendavaid eksperte koondav tööühik, kelle ülesandeks on välja töötada õiguslikud ja tehnilised lahendused veoautode teekasutustasude tasumiseks, administreerimiseks ning järelevalveks.</p>
<p>20. Vastutavate ametnike nimed ja kontaktandmed (sh nii sisulise kui juriidilise analüüsi teinud ametnikud)</p>	<p>Lauri Künnapuu (lauri.kunnappu@mkkm.ee)</p>

¹ Kui mitut probleemi lahendatakse korraga, üldistatakse probleemid võimaluse korral selliselt, et vormi täidetakse ühe korra. Kui probleeme ei ole võimalik üldistada, täidetakse iga probleemi kohta vajalikud vormi osad mitu korda.

² Märgitakse lahendused nimetatud probleemide lahendamiseks. Peamine lähtepunkt kõikide mõjuliikide ulatuse hindamiseks on olukord, kus riik ei sekkuks, ning erinevate lahenduste tulemuslikkust hinnatakse selle olukorra võrdluses kõikide võimalike tegevuslahendustega (sh olemasolevate lahenduste/õigusaktide parem rakendamine, avalikkuse informeerimine, investeerimine, uue õigusliku regulatsiooni loomine jne). Seejuures ei saa tegevusetuse tagajärgede kirjeldamisel eeldada, et kõik tegurid jäävad samaks, vaid tuleb arvesse võtta ka seda, et olukord võib muutuda ilma sekkumiseta. Välistamiseks sekkumist valdkondadesse, kus see vajalik ei ole, tuleb põhjendada, miks käsitletava probleemiga peab tegelema.

³ Lahter 14 ja selle allosad tuleb täita kõigi avalduvate mõjude kohta.

⁴ Olulised ja lisaanalüüsi vajavad mõjud

Eeldatavate mõjude (sh mõjud keskkonnale, majandusele, regionaalarengule, riigi julgeolekule ja välissuhetele, riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse asutuste korraldusele või sotsiaalsed ja demograafilised mõjud) määramiseks on võimalik kasutada valdkondlikke kontrollküsimustikke ja nende juurde kuuluvaid viiteid abimaterjalidele (uuringud ja teised informatsiooniallikad). Kui on selgunud, et võib eeldada teatud valdkonna mõjude esinemist akti rakendamisel, siis enne kui asuda neid mõjusid põhjalikult analüüsima, tuleb hinnata, kas mõjud on olulised või mitte. Mõjude olulisuse hindamiseks kasutatakse nelja kriteeriumi: mõju ulatus, mõju avaldumise sagedus, mõjutatud sihtrühma suurus ja ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk.

Mõju ulatus on suur, kui sihtrühma (inimesed, ettevõtted, keskkond) senine toimimine võib varasemaga võrreldes märkimisväärselt muutuda ning eeldab sihiteadlikku ümberkohanemist. Mõju ulatus on keskmine, kui võivad kaasneda muudatused sihtrühma käitumises, kuid nendega ei kaasne eeldatavalt kohanemisraskusi. Mõju ulatus on väike, kui objekti kui terviku käitumises erilisi muutusi ei toimu ning puudub tarvidus muutustega kohanemisele suunatud tegevusteks.

Mõju avaldumise sageduse määramisel tuleb arvestada mõju avaldumise regulaarsust ja tihedust. Mõju avaldumise sagedus on suur, kui mõjutatud objekt (inimesed, ettevõtted, keskkond) puutub muudatuste tagajärgedega kokku regulaarselt või reeglipäraselt ja tihti (nt iga päev), keskmine, kui kokkupuude on regulaarne või reeglipärane, aga mitte igapäevane, ning väike, kui kokkupuude on ebaregulaarne, juhuslik ja harv (näiteks ettevõtte pankrot, kohtuvaidlus).

Mõjutatud sihtrühma suurust hinnates analüüsitakse sihtrühma suhtelist suurust võrreldes seda kõigi samasse rühma kuuluvate objektidega Eestis. Näiteks kui mõjutatud on teatud osa elanikkonnast, ettevõtetest või territooriumist, hinnatakse selle suurust võrreldes seda vastavalt kogu Eesti elanikkonna, ettevõtete arvu või territooriumiga. Sihtrühma saab pidada suureks, kui mõjutatud on üle poole Eesti elanikkonnast, ettevõtete arvust või territooriumist (nt perekonnaseaduse muudatused, mis puudutavad kõiki eestimaalasi). Sihtrühma suurus on keskmine, kui mõjutatud objektide hulk võrreldes kogu grupi suurusega on 5–50%, ja väike, kui mõjutatud on alla 5% grupist.

Ebasoovitavate mõjude kaasnemise riski juures tuleb hinnata kaasnevaid mõjusid sihtrühmadele – kas tegemist on negatiivse (koormav, piirav jne) või positiivse (kergendav, vabastav jne) mõjuga. Eesmärk on tagada negatiivse mõju põhjalikum analüüs, kuna koormavate regulatsioonide loomise õigustamiseks peavad olema kaalukad argumendid. Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on suur, kui mõjuvaldkonnas sihtrühmadele kaasnevad mõjud on selgelt negatiivsed. Risk on keskmine, kui kaasnev mõju on pigem negatiivne, ja väike, kui negatiivne mõju puudub või on vähene.

Hinnates iga kriteeriumi paikapidavust konkreetse regulatsiooni puhul kolmepallisüsteemis (suur, keskmine, väike), on võimalik hinnata, kas konkreetne mõju on oluline või mitte. Kui neljast indikaatorist vähemalt üks on saanud hinnangu „suur“ või vähemalt kaks indikaatorit on saanud hinnangu „keskmine“, kvalifitseerub mõju oluliseks. Mõjude ja nende olulisuse määramise kirjeldamisel tehakse väljatöötamiskavatsuses vahet olulistel mõjudel, mida on vajalik täiendavalt analüüsida, ja ebaolulistel mõjudel, mida ei ole kavas täiendavalt analüüsida.