



Rahandusministeerium

info@fin.ee

auto@fin.ee

Kliimaministeerium

info@kliimaministeerium.ee

Meie 18. august 2023

Arvamuse avaldamine mootorsõidukimaksu
seaduseelnõu väljatöötamiskavatsuse kohta

Lugupeetud Mart Võrklaev ja Kristen Michal!

Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon (edaspidi: ELEA) tänab
võimaluse eest avaldada arvamust mootorsõidukimaksu
seaduseelnõu väljatöötamiskavatsuse (edaspidi: VTK) kohta

ELEA ei toeta mootorsõidukimaksu kehtestamist eraldiseisvana teistest maksumuudatustest

Herkki Kitsing, Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsiooni juhatuse liige

Mootorsõidukimaksu poolt- ja vastuargumentide üle võib vaielda pikalt, ent kui tahame olla edumeelne ja jätkusuutlik majandus, siis on möödapääsmatu vaadelda kavandatavat mootorsõidukimaksu kogu maksupaketi osana, mitte eraldiseisva maksuna. Just selle olulise põhimõtte on automaksu pooldajad jätnud kogu debatis tähelepanuta. Selgitan lahti, mida selline lähenemine endaga kaasa tooks.

Mootorsõidukimaksu ei saa ja ei tohigi käsitleda eraldiseisvana teistest maksumuudatustest. Uue valitsuse koalitsioonilepingu rahanduspoliitika ei kajasta näiteks kütuseaktsiisi, kuna selle tõus on kokku lepitud juba varasemalt, kuid seda peab uute maksude käsitlemisel siiski arvesse võtma. Kütuseaktsiis tõuseb aastatel 2024-2027 järk-järgult ning sellel on kindlasti negatiivne mõju kohaliku transpordisektori konkurentsivõimele, kui nende muudatustega ei järgita sama aktsiisipoliitikat, nagu meie lähiriikides Lätis, Leedus, Poolas ja Soomes. Kui püüame oma maksupoliitikaga justkui eesrindlikud olla, siis tegelikkuses on esimeseks kannatajaks kohalikud transpordiettevõtted.

Lisaks aktsiisitõusule mõjutab transpordisektori ettevõtteid ja nende konkurentsivõimet 2024. aastal rakenduv mootorsõidukimaks. Aktsiisitõus ning mootorsõidukimaks on kaks olulist muutajat võrrandis, mida ettevõtjad ise mõjutada ei saa, kuid mis seavad neid võrreldes naaberriikidega keerulisse positsiooni. Transpordi täiendav maksustamine võrreldes meie konkurentriikidega tähendab Eesti transpordisektori konkurentsivõime kahanemist ja tööstuse ekspordivõime vähenemist, mis omakorda toidab inflatsiooni kasvu.

Näiteks Saksamaa riikliku logistika- ja mobiilsusameti (BALM) andmetel on 2023. aasta esimese kuue kuuga Eesti transpordiettevõtete läbisõit Saksamaalt vähenenud 13,3%, selle kõrval Leedu vedajate osakaal kasvanud 6,4%.

Lisaks transpordiettevõtetele on kannatajaid veelgi. Kui pilti laiemalt vaadata, siis 2025. aastal tõusevad käibemaks ja tulumaks. Arusaadavalt peaks selle tulemusena riigi maksulaekumine kasvama, kuid mõlema maksu tõusu puhul on hinnatõusude mõju suurem. Käibemaksu tõus avaldub koheselt toodete ning teenuste hindades, tulumaksu kasv sunnib ettevõtteid kiiremale palgatõusule, kuna süveneb inimeste rahulolematusest ostujõu vähenemisega. Paraku on kiireks palgakasvuks vaja tugevat



majanduskeskkonda ja head konkurentsivõimet. Selles osas läheb Eesti ettevõtetal, eriti logistikasektoris, kavandatava maksupoliitika tõttu aga järjest keerulisemaks.

Eelnevast käsitlusest on jäänud välja rohepöörde, kuigi uue maksu kavandajate sõnul täidab see lisaks eelarve täitmisele ka rohepöörde kiirendamise eesmärgi. Saastava diiselmootori ja kasvava autode arvu reguleerimine maksude kaudu pole rohepöörde edendamiseks hea lahendus. Tänapäevane poliitika paistab kütuseaktsiisi osas olevat väga ühene ega soosi isegi biodiisli ja biogaasi kasutamist raskeveokitel. Mõlemad kütused on tavadiislist keskkonnasõbralikumad ja peaksid olema märkimisväärselt madalama aktsiisiga maksustatud. Kuna nende biokütuste baashind on iseenesest kõrgem, ei toeta kõigile sama aktsiisi rakendamine keskkonnasõbralikumate biokütuste kasutamist. Samuti ei võta mootorsõidukimaks arvesse keskkonnasõbralikumate biokütuste kasutamist. Kaubavedu Eestis peab jätkuma igal juhul, sest stabiilne, toimiv ning jätkusuutlik logistikasektor on oluline nii kestlikkuse kui ka julgeoleku vaatest. Hetkel tundub, et maksustada kavatakse transpordiettevõtteid ja transporditeenust vaatamata sellele, kui keskkonnasõbralikku transpordivahendit kasutatakse. Selliselt ei ole mootorsõidukimaks kooskõlas rohepöörde eesmärkidega.

Mootorsõidukimaks võib olla mõningatel juhtudel tõhus linnas autostumise aeglustamiseks ja ühistranspordi kasutamise soosimiseks, kuid maainimesed ja logistikasektor hakkavad sarnase maksu puhul pigem kannatama. Seega näeb **ELEA, et mootorsõidukimaksu fookus peaks olema CO₂ heitel + kilometraažil.**

Juhul, kui mootorsõidukimaks siiski kehtestatakse, on ELEA välja töötanud järgmised ettepanekud:

1. Vaadata maksumuudatuste paketti ja muudatuste mõju transpordi- ja logistikasektorile tervikuna. Maksumuudatused ei tohi seada Eesti ettevõtete konkurentsivõimet ohtu võrreldes naaberriikidega;
2. Transporditeenuse osutamiseks kasutatavate kaubaveoks mõeldud N-kategooria sõidukitele kehtestada maksuvabastus;
3. Mootorsõidukimaksu peamiseks komponendiks peaks olema **CO₂**, lisaks auto vanuse kõrval keskkonda, autostumist ja liiklusohutust kõige enam mõjutavam komponent – **kilometraaž**. Nullemissiooniga sõidukid võiksid olla mootorsõidukimaksust vabastatud kuni aastani 2030. Läbisõit lahendaks platvormikullerite mõju keskkonnale teede suurema kasutamise kaudu;
4. Kui mootorsõidukimaks tuleb, siis peab see olema sihtotstarbeline maks, mis on suunatud maanteetaristu hooldusesse ja arendusse või vähemalt vähem saastavamate liikumisvõimaluste edendamiseks. Mootorsõidukimaksust laekuv täiendav maksutulu peaks olema täiendav rahastus maanteetaristu jaoks, mitte üldiselt riigieelarve kulude katteks. Juhul, kui eesmärk on saada lisaraha muude põhjendatud kulude katteks, tuleks selleks otsida sobivamaid lahendusi, näiteks käibemaksu või tulumaksu laekumisest.
5. Kaaluda, kas lisaks heitmevabade sõidukite maksueelistele saaks soodustada ka biokütuste ja HVO (taastuvtoorainel põhinev diiselmootori) kasutamist.

Rahvusvahelise transpordi, ekspedeerimisega ja logistikateenuste pakkumisega tegelevate juriidiliste isikute vabatahtlik ühendus Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon (edaspidi ELEA) koondab enda alla 62 ettevõtet, mille liikmesfirmades töötab 5921 töötajat 2023 aastal ja kes tegid kokku 931 million EUR käivet 2022 aastal.

Herkki Kitsing

Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon juhatuse liige
/allkirjastatud digitaalselt/