



AUTOETTEVÖTETE LIIT

Rahandusministeerium

Suur-Ameerika 1, Tallinn 10122

auto@fin.ee

info@fin.ee

**Arvamus mootorsõidukimaksu
seaduseelnõule**

30. oktoober 2023

Austatud rahandusminister

Autoettevõtete Liit esitab seisukoha ja ettepanekud mootorsõidukimaksu seaduseelnõule.

Üldiselt jääme nende ettepanekute juurde, mille esitamise mootorsõidukimaksu väljatöötamiskavatuks.

Seaduseelnõu seletuskirjas on täpsemini selgitatud uue varamaksu keskkonnanahoiu eesmärgi. Siiski on seletuskirja kohaselt tegemist omandi ehk varamaksuga. Oleme endiselt seda meelt, et Eestis varamaksude madala määra täitmiseks ei peaks automaks olema esimene eelistus.

Seaduseelnõu seletuskirja (lk 22) kohaselt vähendab mootorsõidukimaksu kehtestamine transpordisektori heidet 14,6 kT CO₂ ekvivalenti aastas. See on vaid 0,6% kogu maanteetranspordi CO₂ heitest (mis on kokku ligikaudu 2300 kt aastas). Seega on endiselt küsitav, kui võrd automaks aitab sisuliselt kaasa keskkonnanahoiu eesmärkide saavutamisele. Autoettevõtete Liit koost teiste transpordisektori erialaliitudega on korduvalt esitanud ettepaneku lubada Eestimaa teedele tõhusamad (so täismassiga 60 t ja 20,75 m ja 25,25 m) autorongid. Selle ettepaneku mõju maanteetranspordi sektori CO₂ heite vähendamisele oleks 44 kt aastas ehk ligi 10% raskeveokite tekitavast heitest ilma, et keegi peaks selle eest enam makse tasuma. Vastupidi see teeks transporditeenuse efektiivsemaks ja odavamaks nii inimestele, ettevõtetele kui valitsussektorile.

Teeme seaduseelnõusse järgmised ettepanekud.

1. Praeguses kehtivas majandusolukorras tuleks **mootorsõidukimaksust kindlasti vabastada ettevõtlike tootmissisendiks olevad sõidukid, eelkõige juriidiliste isikute valduses olevad N1 kategooria sõidukid**. Nende maksustamine tõstab lihtsalt Eestimaa inimestele tarbitavate toodete ja teenuste hinda samas avaldamata olulist positiivset mõju riigieelarvele või keskkonnale.

2. Teeme ettepaneku täiendada seaduseelnõu § 4 ja sõnastada see järgmiselt: **Mootorsõidukimaks laekub riigieelarvesse ja seda kasutatakse säästva liikuvuse ja teede taristu arendamiseks.**

Eesit riik on oma strateegiates võtnud eesmärgiks säästva liikumise arendamise (vt nt Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035 ja strateegia Eesti 2035). Oluline on soodustada isikliku auto asemel aktiivse või ühisliikumise eelistamist, et saavutada riigi võetud ambitsioonikaid eesmärke kasvuhooonegaaside heitkoguste vähendamisel. Selleks tuleks koos automaksu kehtestamisega jõulisemalt luua vastavaid tingimusi arendades multimodaalseid liikumisviise. See tähendab kiiremaid ja mugavamaid ühistranspordiühendusi, takso-, rendi- ja sõidujagamise teenuste arendamist, jalgsi-, jalgratta või kergliikuriga liikumist ja nende erievate liikumisviiside kombineerimist, mis kokkuvõtteks võimaldaks modaalnihet säästvamatele liikumisviisidele võrreldes praeguste trendidega. Kavandatav maks võimaldab eeltoodud meetmetele suunata täiendavaid vahendeid, et inimestel tekiks realselt alternatiivseid transpordiviiside valikuid isikliku sõiduki asemel. Vastasel juhul lihtsalt suurendame inimeste maksukoormust, kuid ei saavuta olulisi muutuseid inimeste liikumisviisides ega transpordi kasutamises.

Teadaolevalt kasvab Eesti teede remondivõlg. Uus maks võimaldaks osa sellest sihtsuunata liiklutaristu arendamisse, nagu teedeehitus ja -hooldus, liiklusohutus, elektrisõidukite laadimisvõimalused ja -võimsused, liikuvuse planeerimise ja juhtimise digilahendused, automatiseeritud järelevalve jm.

Meie arvates ei ole takistusi, miks ei saaks mootorsõidukimaksuga kogutavad raha suunata sihtotstarbeliselt säästva liikuvuse ja teede taristu arendamisse.

3. Maksu rakendamisel arvestada sõiduki reaalset kasutamist.

Kui esiplaanil on mootorsõidukimaksu keskkonnahoiu ja kasvuhooonegaaside heite vähendamise eesmärgid, siis on maksustamisel oluline vahe, kas sõidukit kasutatakse või see valdavalt seisab. Seisev sõiduki ei saasta, ei tekita ummikuid ega kuluta teid. Maksu rakendamisel peaks auto omanikul kasvõi igapäevaselt olema võimalik teha oma liikumisviisi teadlik valik, hinnates vastavalt ka sellega seotud kulu (sh maksu). Kui ainsa valikuna on aastamaks, siis valikut ei teki, sest auto kasutamine on juba aastajagu ette tasutud.

4. Võtta kasutusele maksu tasumise ja järelevalve automaatne süsteem.

Teistes riikides on olemas hästi toimivad numbri- või muude märgiste tuvastamisel töötavad maksu arvestamise ja tasumise süsteemid. Eestile kui 21. sajandi digiriigile on igati asja- ja jõukohane võtta kasutusele samasugused automatiseeritud süsteemid. Need võimaldavad suuremat paindlikkust maksu ja selle erisuste rakendamisel. Näiteks linnades, kus autostumise probleem on kindlasti suurem kui maapiirkondades ja kus isikliku auto kasutamist on hõlpsamalt võimalik ühistranspordiga asendada võrreldes hajaasustusega maapiirkondadega. Sellise süsteemi loomise investeering tasuks ära kiiresti parema maksulaekumise ja võimalusega maksu paremini sihistada ning hoida kokku järelevalvelt.

Lugupidamisega

allkirjastatud digitaalselt

Kersten Kattai
tegevjuht