



EESTI TRANSPORDIKÜTUSTE ÜHING

Rahandusministeerium
info@fin.ee

Teie 19.10.2023
Meie 31.10.2023

Eesti Transpordikütuste Ühingu arvamus Mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu kohta.

Eesti Transpordikütuste Ühing esitab arvamuse ja seisukohad 09.10.2023 avaldatatud Mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu (edaspidi nimetatud eelnõu) kohta.

1. Eelnõu eesmärk on vastuoluline.

Eelnõu seletuskirja kohaselt on loodava seaduse eesmärk kehtestada Eestis sõidukitele suunatud keskkonnamaks ning aidata seeläbi kaasa Eesti sihile vähendada transpordivaldkonnas fossiilenergiakastusest ja heitkogustest tekkivaid negatiivseid mõjusid. Eelnõu kohaselt on Eestis kasutusel olev autopark CO₂ heite läbi peaaegu Euroopa kõige vanem ja saastavam. Samuti on eelnõu eesmärgiks saastavamate sõidukite kasutuse vähendamine. Seajuures ei ole aga eelnõu eesmärgiks vanema autopargi väljasurumine, kuna keskkonnale ja majandusele on tervikuna kasulikum kui iga toodetud sõiduk kasutatakse oma kasuliku eluea lõpuni.

Eelnevate eesmärkide täitmiseks on eelnõus maksustamise aluste väljatöötamisel võetud arvesse sõidukite neid omadusi, mis väljendavad nende mõju keskkonnale - CO₂ eriheide ja mass. Eelnõus on välja töötatud meetod, mis näeb ette, et sõidukitele, mis on vanemad kui 5 aastat rakendub ajas üha rohkem maksu summat vähendav vanuse kordaja. Seeläbi soovitakse aidata kaasa kasutuses olevate sõidukite lõpuni kasutamist ja samuti soovitakse vähendada nende inimeste ja leibkondade maksukoormust, kelle majanduslik olukord ei võimalda valida uuemat ja ökonoomsemat sõidukit.

Mõistame vajadust vähendada nende inimeste ja leibkondade maksukoormust, kelle kasutuses on vanemad sõidukid, kuna puuduvad võimalused uuemate ja ökonoomsemate sõidukite soetamiseks. Vaatamata sellele on aga eelnõus toodud vanemate ja saastavamate sõidukite madalam maksustamine vastuolus seaduse eesmärgiga aidata kaasa fossiilenergiakasutuse ja heitkoguste vähendamisele ning suunata inimesi soetama uuemaid ja säästlikemaid sõidukeid.

Eesti tänases majandusolukorras ei ole ilmselt mõislik eeldada, et inimesed hakkaksid sõidukite soetamisel valima säästvamaid sõidukeid, näiteks elektrilisõidukeid (mida eelnõus ka ebaõiglaselt soodsamalt koheldakse), kuivõrd need on suuremale osale Eesti elanikele finantsiliselt kättesaamatud. Seetõttu maksustades vanemaid sõidukeid madalamalt on pigem oodatav tagajärg just vanemate ja saastavamate sõidukite nõudluse kasv,

Seetõttu on seaduse eesmärk vastuoluline, kuivõrd ühest küljest soovitakse aidata kaasa fossiilenergiakasutuse vähendamisele, samal ajal aga soodustatakse madalama maksutamisega, just nende samade fossiilkütusteid kasutatavate sõidukite kasutamist.

2. Eelnõu eesmärk on segane.

Eelnõus on detailselt ja pikalt selgitatud ja kirjeldatud selle regulatiivset eesmärki vähendada suure CO₂ heitega sõidukite kasutust ning keskkonnakahjusid, kuid ei ole selgitatud, kuidas ja mis eemärgil maksust kogutavaid vahendeid kasutama hakatakse.

Võttes arvesse eelnõu eesmärki aidata kaasa seatud kliimaeesmärkide täitmisele ning seeläbi keskkonna säästmisele on igati mõistlik panna selgelt paika ja kirjeldada eelnõus, kuidas on kavas maksu kogumisest saadavaid vahendeid kasutada. Olukorras, kus seaduse peamine eesmärk on kliimaeesmärkide täitmine peaksid ka saadavad rahalised vahendid suunatama just nimetatud eesmärkide täitmise toetamisele. Seda näiteks läbi alternatiivkütuste kasutusele võtmise toetamise (sh vedelalkujul taastuvkütuseid nn biokütused, maagaas) ja/või teede- ja taristuvõrkude välja ehitamise ja korrashoidu.

Transpordisektoris on juba praegu Eestil mitmeid kohustusi ja eesmärke, mida tuleb täita seoses CO2 heite vähendamisega. Lähiaastatel lisanduvad täiendavad kohustused, nt taastuenergia osakaalu suurenemine energia lõpptarbimises 10 protsendilt 29 protsendile, kasvuhooenergia heitemahukuse suurenemine 6 protsendilt 14,5 protsendile ja alternatiivkütuste laadimistaristu loomine. Kõik eelnevad kohustused tuleb täita transpordisektoris ja nende täitmine nõuab täiendavaid rahalisi vahendeid. See kõik jõuab läbi kaupade ja teenuste soetamise lõpphindades tarbijateni, seejuures enim sõidukiomanikeni. Seetõttu peaks olema kogutava mootorisõidukimaksu üks eesmärke suunata saadav tulu nende samade kliimaeesmärkide täitmisesse.

Tulenevalt eeltoodust, kuivõrd seaduses ei ole selgitatud, kuidas plaanitakse saadavaid rahalisi vahendeid kasutada, on segane, mida tegelikult soovitakse eelnõus kogutava maksuga maksustada ja saavutada. Kas aidata kaasa kliimaeesmärkide täitmisele ja keskkonnakahjude vähendamisele või täita riigieelarveauku.

3. Eelnõus soodustatakse ebamõistlikult elektrisõidukeid ning ei arvestata muude alternatiivsete kütustega ja nende kasutusest tuleneva CO2 heite vähenemisega.

Vastavalt eelnõule on elektrisõidukitele ettenähtud oluliselt soodsam maksumäär ning sõiduki massiosa võetakse maksustamisel arvesse üksnes juhul kui see on 2400 kilogrammi ja rohkem.

Elektrisõidukeid soodustatakse ebamõistlikult ning eelnõu ei arvesta teistliiki alternatiivkütustega nt taastuvkütused (biokütus) ja maagaasil põhinevad kütused (vedelgaas, surugaas, veeldatud gaas ja sünteetilised ning parafiinsed diislikütused). Olukorras, kus eelnõu eesmärk on vähendada CO2 heitest tekkivaid keskkonnakahjusid ei ole põhjendatud, et maksustamisel ei võeta arvesse selliste kütuste kasutamist, mille CO2 emissioon on juba täna oluliselt väiksem.

Eelnõu kohaselt maksustatakse sõiduautode (M1 ja M1G) CO2 heidet alates 118 grammist ning kaubikutel (N1 ja N1G) alates 205 grammist. Olukorras, kus sõidukiomanik kasutab taastuvkütust või maagaasil põhinevat kütust, mille CO2 heide on väiksem, siis maksustamisel sõiduki CO2 heitmega arvestamine ei ole õiglane ega täida seaduse eesmärki, sest reaalselt sõiduki CO2 heidet ei arvestata.

Elektrisõidukite soodsamat maksustamist ei põhjenda ka asjaolu, et elektrisõidukite tootmine on keskkonna jaoks kahjulikumgi kui sõita sisepõlemismootoriga sõidukiga ning samuti ei ole täna Eestis sellises mahus taastuenergiat põhinevat elektritootmist, millega elektrisõidukeid laadida. Seega isegi kui sõita elektrisõidukiga, ei ole see keskkonna säästlikum, kuna elekter, millega sõidukeid laetakse on siiski toodetud keskkonnakahjulikult (põlevkivil põhinev elektri tootmine). Neid asjaolusid tuleb samuti elektrisõidukite maksustamise aluste väljatöötamisel arvesse võtta, kuid seda ei ole eelnõus tehtud.

Lisaks eeltoodule on oluline ka asjaolu, et juba kehtiva Alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seaduse alusel ning muude CO2 heite vähendamist reguleerivate kohustuse kaudu maksustakse kaudselt kõiki fossiilkütuseid kasutavaid sõidukiomanikke. Hetkel kehtivate ning tulevikus jõustuvate maksumäärade juures on niigi maksukoormus sisepõlemismootoriga sõidukite kasutajatel tulenevalt kütuseaktsiisi tasumisest kõrgem. Seega tuleb mootorisõidukimaksu kehtestamisel selle maksu suurust arvesse võtta, kui hakatakse kehtestama uusi kütuseaktsiisi määrasid.

Kliimaeesmärkide täitmine ning keskkonakahjude vähendamine on mõistetav ja vajalik, kuid sealjuures ei tohi maksude määramisel unustada Eesti ja selle inimeste tegelikke majanduslikke võimalusi ja olukorda. Eelnõuga elektrisõidukite kasutusele võtmise soodustamine ning teiste alternatiivkütuste kasutamisega mitteametamine ei täida kuidagi eelnõuga saavutada soovivat eesmärki. Inimestel ei ole majanduslikku võimekust teha valikuid, mis aitaks vähendada keskkonakahjulikke mõjusid sõidukite soetamisel ja kasutamisel. Vastupidiselt, eelnõus toodud tingimustel mootorisõidukimaksu kehtestamisel luuakse olukord, kus soodustatakse vanemate ja saastavamate sõidukite kasutust veelgi enam ning nõudlus selliste sõidukite järgi pigem kasvab, kui kahaneb.

Lugupidamisega
/allkirjastatud digitaalselt/

Krista-Maria Alas
tegevjuht
Eesti Transpordikütuste Ühing

+372 502 9983
Krista-maria.alas@fulesunion.ee