

Rahandusministeerium
Hr Mart Vörklaev
info@rahandusministeerium.ee
mart.vorklaev@rahandusministeerium.ee

Koopia:
info@kliimaministeerium.ee
info@agri.ee

Teadmiseks:
reformfr@riigikogu.ee
sotsiaaldemokraadid@riigikogu.ee

Teie 19.07.2023 nr 1.1-26/5035-1
Meie 18.08.2023

Riigikogu fraktsiooni erakond Eesti 200 seisukoht mootorsõidukimaksu seaduseelnõu väljatöötamiskavatsusele

Austatud rahandusminister

Esitasite 19. juulil 2023 kooskõlastamiseks mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu väljatöötamiskavatsuse ja palusite tagasisidet 18. augustiks 2023.

Tunnustame teid automaksuseaduse väljatöötamiskavatsuse väljatöötamise eest, millega pakkusite oma visiooni võimalikust automaksust, mis teil oli kavandatud kahekomponendiline – registreerimismaks ja aastamaks. Riigikogu fraktsioon Erakond Eesti 200 tutvus põhjalikult väljatöötamiskavatsusega (edaspidi VTK) ning nõustume, et oleme autostunud ühiskond, eriti Tallinnas ja Harju maakonnas ja automaks on vajalik, et suuna inimesi tegema keskkonnasäästlikumaid valikuid ja vähendada transpordisektori heitmeid. Erakond Eesti 200 näeb automaksu üksnes negatiivsete keskkonnamõtjude vähendamise meetmena, mitte varamaksuna, mida iga-aastane liiklusregistripõhine aastamaks sellisel kujul oleks. Registreerimismaksul aga on oluline regulatiivne roll uue või kasutatud sõiduauto valikul ja sõidukipargist tulenevate negatiivsete keskkonnamõtjude vähendamisele. Rahandusministeeriumi poolt pakutud automaksu VTKd, meie fraktsioon sellisel kujul kahjuks toetada ei saa.

Toome siinkohal välja VTK kitsakohad, mis ei võimalda meil sellisel kujul automaksuseaduse eelnõud toetada:

- **Liiklusregistripõhine aastamaksuga ehk omandimaksuga maksustatakse sõiduki omanist**, mitte aga selle tegelikku kasutamist, Kaks sõiduauto omanikku, kes omavad mõlemad samade näitajatega sõidukit ja maksavad omandimaksu samas määras – ühe autoomaniku läbisõit on aastas 1000 km, teisel 50 000 km. See kes rohkem sõidab ja keskkonda rohkem saastab, maksab lõppkokkuvõttes keskkonnale tekitatud kahju ja tee koormamise eest vähem. Kuna omandimaks on ka suhteliselt madal, siis ei ole selle aastased määrad sellised, mis suunaksid sõiduki omanikku vahetama olemasolevat sõidukit uema vastu.
- Liiklusregistripõhine aastamaks **karistab maapiirkondade inimesi, sest ei võimalda rakendada piirkondlike maksuerisusi ega arvesta ühistranspordi**

kättesaadavusega piirkonnas. Maapiirkondades ei ole täna ühistransport konkurentsivõimeline ega tõsiselt võetav alternatiiv isiklikule sõiduautole, ühtlasi on ühistransport täna Eestis killustunud ja alarahastatud;

- **Liiklusregistris ca 230 tuhat peatatud kandega M1, N1, M1G ja N1G kategooria sõidukit**, millest ca 30 tuhandet sõidukit ei saa liiklusregistrist kustuda ilma lammutustõendita ning vastav nõue tuleneb EL direktiivist, mida siseriiklikult, ilma EL direktiivi muutmata, ei ole võimalik lähiaastatel lahendada. Tõenäoliselt ca ¾ on nendest fantoomsõidukid, mis on „ebaseaduslikult“ lammutatud ja läheksid hiljem aastamaksu alla. Kui peatatud kandega sõidukid lähevad aastamaksu alla, on risk, mis on juba realiseerunud, kus **peatatud kandega sõidukid müüakse fiktiivselt kokkuostjate kätte, kes end seejärel nõ pankrotistunuks kuulutavad või äriühingu lõpetavad** ja maksuraha jääb riigil nende sõidukite pealt saamata ning peatatud kandega sõidukite probleem kokkuvõttes lahendamata. Selline maksulahendus ei ole lahendus liiklusregistris olevate kustutatud kandega sõidukite ohjamiseks, selleks tuleb leida muud võimalused.
- **Liiklusregistripõhine aastamaks ei arvesta absoluutselt objektipõhiste erisustega** - vanasõidukid, puudega isikute transpordiks kohandatud eriotstarbeliste sõidukid, mis omavad sellekohast erivarustust, hobisõidukid, hooajalised sõidukid, mis on kasutusel suveperioodil 4-5 kuud, taastamist ootavad sõidukid (sh nende doonorsõidukid), muuseumisõidukid jne;
- **Subjektipõhised erisused ja võimalikud soodustused** liikumispuudega isikutele, erivajadustega isikutele, suurperedele, väikese sissetulekuga inimestele, maapiirkonnade elanikud, kus ühistransport ei ole konkurentsivõimeline ega kättesaadav jne. Samuti puuduvad soodustused ettevõtte sõidukite erakasutuseks töövälisel ajal, millel on samuti sõidukipargi suurust reguleeriv toime.
- **Välismaiste numbrimärgiga sõidukite kasutamine Eestis (nt CZ, LV, LT)**, mis oleks koheselt progresseeruv ja need sõidukid jääksid nii registreerimismaksu kui ka aastamaksu regulatsiooni alt välja, mis ei ole aktsepteeritav võrsekohtlemise printsiibist Eesti sõidukiomanikega;
- **Ühiskonnal on arusaamatu ja ebaselge kuidas kasutatakse automaksu maksutulu, mida täna ei suunata ei taristu (raudteed/maanteed) ega ühistranspordi arendamisele**, st me ei tõsta säästvate liikumisviiside konkurentsivõimet, täna on nii taristu arendamine/säilitamine kui ühistranspordi korraldamine Eestis alarahastatud.
- **VTK-s toodud valemid soodustavad sõidukite keskmise vanuse kasvu ja Eesti autopargi vananemist.** Registreerimismaksu puhul antakse märkimisväärne soodustus, just vanemate sõidukite registreerimisel, mis võib kaasa tuua selle, et Euroopast hakatakse sisse tooma kõrge maksu alla sattunud siseõlemismootoriga sõidukeid.

Registreerimismaksuga soovitakse VTK kohaselt maksustada ka Eesti registris olemasolevad sõidukid esmasel omaniku vahetusel, mis ei vasta registreerimismaksu eesmärgile. Registreerimismaksu eesmärk on mõjutada edaspidi Eestis esmaregistreeritavaid kasutatud ja uusi sõidukeid, st et siia toodavaid sõidukeid oleksid edaspidi keskkonnasõbralikumad ja väiksema keskkonnajalajäljega. Täna Eesti liiklusregistris oleva sõidukite maksustamine ei aita luua keskkonnasõbralikumat sõidukiparki, vaid lükkab edasi teatud leibkondade otsuse uuema sõiduki soetamiseks, Selline maksulahendus soodustaks vanemate ja keskkonda saastavamate sõidukite pikemat kasutatavust ehk olemasoleva sõidukipargi keskmise vanuse kasvu.

Lähtuvalt eeltoodust ja koalitsioonilepingu punktist 3.3.7, kus on toodud, et „kehtestame automaksu 01. juulist 2024“ toetab Riigikogu fraktsiooni Erakond 200 automaksu kehtestamist, aga seda järgnevatel tingimustel, kuna automaks peab olema õiglane ja täitma oma eesmärgi:

- Registreerimismaks M1, N1, M1g ja N1G kategooria sõidukitele peab olema suunatud ainult Eestisse toodavatele uutele ja kasutatud sõidukitele, st peale maksu kehtestamist

maksustatakse ainult Eestis esmregistreeritavad sõidukid. Registreerimismaks peaks kujundama kõrge heitenormiga sõiduki maksukoormust selliseks, mis suunab sõiduki valikul tõsiselt kaaluma heitevaba või oluliselt madalama heitenormiga sõiduki soetamist.

- Registreerimismaksu määramisel toetame arvutusmetoodikat A, aga üle tuleb vaadata maksukomponendid, et see maks ei soodustaks Eesti autopargi vananemist. Käesoleva registreerimismaksu disainimisel kasutatakse nelja komponenti, millest liidu tasandil kolme kasutatakse tagasihoidlikult. CO2 emisioonil põhinev komponent on ELis laialdaselt rakendatav (20 liikmesriiki). Seevastu vanuse komponenti kasutatakse ELi liikmesriikidest ainult kolmes riigis, massi komponenti ühes riigis ning baasosa registreerimismaksul ei kasuta ükski riik. Antud maksu disainimisel on plaaninud rahandusministeerium rakendada valdavalt ELis vähekasutatavaid, madala mõjuga ning ebapopulaarseid komponente. Lisaks tuleb arvestada puudega isikute ja erivajadustega isikute ning suurperede vajadustega soodustuste tegemisel. Samuti ei peaks registreerimismaksu kohaldama või kohaldama minimaalses määras sõidukile, mis omab erivarustust ja tehnikat puudega inimese transpordiks.
- Liiklusregistripõhist iga-aastast automaksu M1, N1, M1G ja N1G ning L kategooria sõidukitele sellisel kujul ei toeta me seni, kuni ühistransport ei ole maapiirkondades konkurentsivõimeline ja kättesaadav ning tõsiselt võetav alternatiiv isiklikule sõidukile ega ole lahendatud lisaks muud objekti ja subjekti põhised erisused.
- L (mootorrataste) kategooria sõidukite maksustamisel registreerimismaksuga võtta aluseks analoogselt teiste EL praktikale mootorikubatuur.

Ettepanekud kliima- ja regionaalministrile:

- Kliimaministril töötada välja lahendus, kuidas korraldada Eestis teiste riikide registrites olevate sõiduautode, kaubikute ja mootorrataste maksustamine teekasutusastuga ja välja töötada tõhusad järelevalve lahendused (nt automaatkontroll, PPA);
- Kliimaministril tegeleda peatatud kandega sõidukite murekohaga, et tekiks EL direktiiviga kooskõlas olevad lahendused nende kustutamiseks liiklusregistrist ja et neid enam alates 01.01.2024 enam automaatsel sinna juurde ei lisanduks, st sõiduki omanikele jääks ainult ajutise kustutamise võimalus.
- Regionaalministril töötada välja ühistranspordiseaduse muudatused ühistranspordi reformimiseks, et ühistransport oleks Eestis ühtselt planeeritud ja korraldatud, mille tulemusel muutuks ühistransport konkurentsivõimeliseks ja oleks tõsiselt võetav alternatiiv isikutele, kes soovivad isiklikust sõiduautost loobuda. Tuleb tagada, et ühistransport kogu Eestis (sh omavalitsustes) oleks ühtselt planeeritud, rahastatud ja liikide üleselt korraldatud, kus ei ole oleks takistuseks ei omavalitsuste ega maakondade piirid, sh oleks ühtne piletisüsteem ning kiired ja mugavad ümberistumise võimalused ühelt ühistranspordiliigilt teisele ning seda ühe piletiga.

Lugupidamisega

Marek Reinaas
Riigikogu Erakond Eesti 200 fraktsiooni esimees