



AUTOETTEVÖTETE LIIT

Rahandusministeerium

Suur-Ameerika 1, Tallinn 10122

auto@fin.ee

info@fin.ee

**Arvamus mootorsõidukimaksu
seaduseelnõu väljatöötamiskavatsusele**

17. august 2023

Austatud rahandusminister

Autoettevõtete Liit tänab Rahandusministeeriumit ettepaneku eest esitada arvamus mootorsõidukimaksu seaduseelnõu väljatöötamiskavatsusele.

Nii nagu oleme varasemalt öelnud, siis juhul kui automaks kehtestatakse peaks sellel olema selgelt keskkonnanahoiu eesmärgid. Seaduseelnõu väljatöötamiskavatsuse seletuskirjas on öeldud, et mootorsõidukimaks on oma iseloomult omandi- mitte tarbimismaks. Tõsi on, et varamaksude osakaal maksutuludes on Eestis väike, kuid meie arvates ei peaks mootorsõidukimaks olema selle tühimiku täitmise esimene eelistus. Arvestades võimaliku uue maksu eesmärgistamisel just keskkonnanahoidu ja rohe-eesmärke teeme järgmised ettepanekud.

1. Suunata valdav osa mootorsõidukimaksuga kogutavast rahast liikuvusteenuste (sh ühistranspordi) ja teetaristu arendamisse.

Oluline on soodustada auto asemel aktiivse või ühisliikumise eelistamist, et saavutada riigi võetud ambitsioonikaid eesmärgi kasvuhoonegaaside 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 erivate liikumisviiside kombineerimist, mis kokkuvõtteks võimaldaks modaalnihet säästvamatele liikumisviisidele võrreldes praeguste trendidega. Kavandatav maks võimaldab eeltoodud meetmete 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 teedehitus ja -hooldus, elektrisõidukite laadimisvõimalused ja -võimsused, liikuvuse planeerimise ja juhtimise digilahendused, automatiseeritud järelevalve jm.

2. Maksu rakendamisel arvestada sõiduki reaalsel kasutamist.

Kui esiplaanil on automaksu keskkonnahoiu ja kasvuhoonegaaside 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 võiks auto omanikul kasvõi igapäevaselt olla 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.

3. 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. 21. sajandi digiriigis on igati asja- ja jõukohane võtta kasutusele samasugused automatiseeritud süsteemid. Need võimaldaks vajadusel ka suuremat paindlikkust maksu ja selle erisuste rakendamisel, näiteks linnades, kus autostumise probleem on kindlasti suurem kui maapiirkondades. Sellise süsteemi loomise investeering tasuks ära kiiresti parema maksulaekumisega ja võimalusega maksu paremini sihistada ning hoida kokku järelevalvelt, mida politsei ligi 700 tuhande sõiduki osas peab hakkama teedel tegema.

Oleme valmis tehtud ettepanekuid täiendavalt selgitama.

Austusega

allkirjastatud digitaalselt

Kersten Kattai
tegevjuht