

## Eestimaa Roheliste Erakonna seisukoht mootorsõidukimaksu disaini ja eelduste küsimuses

Lihtne maksusüsteem ei ole lahendus kõigile ühiskonnaelu puudutavatele küsimustele. Sellega ei asenda aastatepikkust riigipoolset ruumiloomet ja planeeringute puudulikkust, regionaalhalduse nõrkust, koostöövõimetust või korruptiivsete otsuste saatustlikke jadasid. Selle tulemuseks on üle meie võimaluste kasvanud ja süvenev valglinnastumine, autostumine ja sellega kaasnev düsfunktsionaalne ühistranspordivõrgustik.

Paraku pole ka välja pakutud mootorsõiduki maksu ideestikul olulist mõju eelkirjeldatule, kavandatav maksukoormus on sümboolne, keskkonna jalajälge pole plaanitud vähendama ja peamine, see ei sunni ka kedagi oma senist keskkonda saastavat käitumismustrit muutma. Maanteetranspordisektori CO<sub>2</sub> heitme vähenemisele ei ole samuti märkmisväärset mõju, kuigi see peaks olema üks peamistest eesmärkidest.

Küll aga oleks maksul negatiivne regionaalne mõju, sest osal maapiirkondade hajaasustuses elavate inimeste liikuvus-vaesus süveneks veelgi.

Maksu kehtestamisel peaks olema 4 legitiimset eesmärki ja eeldust:

1. Planeerimispehmoõõtete muutmine koos eriliigiliste ühistranspordisüsteemide arendamise ja inimeste kasutusharjumuste kujundamisega;
2. Jalakäijate, kergliiklusvahendite ning ühistranspordi kasutamise igakülgne prioriteerimine nii tehniliste kui ka fiskaalsete vahenditega - keskkonda säästev liikuvusviis peab olema soodsam, kiirem, mugavam kui isikliku sõiduauto kasutamine seal, kus alternatiiv on olemas.
3. Maanteetranspordi keskkonnakoormuse, nii CO<sub>2</sub> heitme kui ka tee-ehituse surve vähendamine. Iga sõiduk liikluses vähem, on hea keskkonnale ja inimesele, aga regionaalne aspekt tuleb siiski silmas pidada.
4. Elektrisõidukite kütuseks peab saama ainult nn puhas elekter.

Mootorsõidukite kasutuse potentsiaalne maksustamine peaks olema mõeldud eelnimetatud arengut suunama, mitte valikuvõimaluste puudumisel topeltkaristama.

Veel mõned pehmoõõtted, millega mootorsõidukimaksu debatti pidades arvestada tuleks:

1. Maksumudel peab arvestama ka autode tühmassi ja võimsust, sest sel on oluline mõju keskkonnale.
2. Samuti peab kavandatav maksumudel soodustama masinate nõ lõpuni kasutamist. Olgu see siis üleminekusätete või ka igakordse registreerimistasu komponendi läbi, mis ei soosiks massilist "vanade autode" järelturu teket, vaid vajadusel suunaks ostma uusi ja vähemsaastavaid sõidukeid.
3. Maksu kogumisel on mõistlik teha koostööd liikluskindlustuse süsteemiga, et hoida maksuhaldus läbipaistev ja efektiivne.
5. Kuna autostumise suurim surve on Tallinna ja Harjumaa ning Tartu ja seda ümbritsevate valdade puhul, tasuks kaaluda maksu mudelites tsoneerimist ja/või muid meetmeid, mis

pidurdaks survet lähivaldadest autoga linna sõita ja seelbi taristut koormata. Hea ühistranspordi korraldus ja "sõida & pargi" süsteemide rakendamine, juba linna piiridel, oleks minimaalne. Samuti avalikus ruumis "tasuta parkimise" piiramine ja parkimiskohtade oluline vähendamine läbi planeeringute. Valdu ühendavad rattateede võrgustike jmt rajamine.

6. Ühistranspordile rohelise raja läbiv rakendamine. Jalakäija, kergliikleja, ühistransport on prioriteet - nii kiiruse kui a la talvise teehoolduse teostamisel.
7. Peame eluliselt oluliseks sotsiaalseid erandeid teatud juhtudel - liikumispuudega inimestel, suurperedel ja maapiirkondade hajaasustuses elajatel vmt alustel.
8. Elektriautode omanike maksusoodustused ei ole praeguses etapis eesmärgipärased vaid privilegieerivad, mis seejuures ei arvesta ei tee-ehituse ega -hoolduskoormusega, samuti ka veeremi tühimassi ja võimsuse tekitatud saastega.
9. Nn romuautode registrist mahakandmine peab saama palju lihtsamaks.

Peame oluliseks rõhutada, et mootorsõiduki maks on sisuliselt avaliku ruumi kasutamise tasu, mille eest tuleb kompenseerida tekitatud keskkonnakahju just teiste, säästvate liikumisviiside eelistajatele. Olgu see kuumasaarte, müra, tolmu, õhu, vee- ja muu keskkonnasaaste vähendamisele suunatud tegevused. Meie eesmärk peaks olema saada liiklusest välja vähemalt kolmandik masinaid ja motiveerida selle võrra inimesi valima teisi liikumisviise, et vähendada survet keskkonnale, rohealade ja teiste liiklejate arvelt teede ja parklate rajamisele.

Lisaks tuleks kirjeldatud komplekse probleemi lahendamisel rakendada ka senisest loogikast erinevaid "autoostu" toetuskeeme. Tänaased elektriauto ostutoetuse meetmed on suunatud neile, kes ostavad juba niigi ning kellel on selleks materiaalseid vahendid olemas. Kellel aga pole, pole ka tänasest toetuskeemist mingit abi.

Oluline on silmas pidada suuremat eesmärki, milleks on paremad võimalused, aga võrdsem avaliku ruumi kasutus ja ligipääs ning õiglasel erandid juhtumiteks, kus pole võimalik või mõistlik eeldada isikliku sõiduautota liikumist.

Jõudu tööle!

Lugupidamisega,

Evelyn Sepp  
Erakond Eestimaa Rohelised kaasjuht  
(allkirjastatud digitaalselt)

Rasmus Lahtvee  
Erakond Eestimaa Rohelised asejuht  
(allkirjastatud digitaalselt)