Mart Võrklaev Teie 19.07.2023 nr 1.1-26/5035-1

Rahandusminister

Rahandusministeerium Meie 18.08.2023 nr 5-1/254-7

**Mootorsõidukimaksu seaduseelnõu**

**väljatöötamiskavatsus**

Austatud rahandusminister Mart Võrklaev

Eesti Linnade ja Valdade Liit (ELVL) ei pea võimalikuks kooskõlastada mootorsõidukimaksu seaduseelnõu väljatöötamiskavatsust (VTK) järgmistel põhjustel.

Kooskõlastamiseks esitatud VTK puhul tõusetub olulisi ja põhimõttelisi küsimusi (vt järgnevad punktid), mis peaksid olema läbitöötatud juba VTK-le eelnevalt, mitte VTK-s juba valitud alternatiivide mõjude hinnanguna.

Peame vajalikuks märkida, et paraku ei pidanud ministeerium vajalikuks kaasata ELVL-i VTK kooskõlastajate hulka, ehkki VTK mõjutab nii otseselt kui ka kaudselt kohalikke omavalitsusi. Juhime tähelepanu, et vastavalt Vabariigi Valitsuse reglemendi § 6 lõikele 1 kooskõlastatakse eelnõu üleriigilise kohaliku omavalitsuse üksuste liiduga, kui eelnõu puudutab kohaliku omavalitsuse üksuse õigusi, kohustusi ja ülesandeid või kohaliku elu korraldust.

1. VTK-s väljapakutud maksualternatiivid ei pruugi olla parimad valikuvariandid seatud eesmärgi täitmiseks. Tegemist on põhimõttelise ja olulise kogu ühiskonda puudutava muudatusega, millele peab eelnema laiapõhjaline ühiskondlik ja poliitiline debatt. VTK kooskõlastamiseks valitud aeg ei ole olnud kindlasti piisav, et teema mitmekülgselt läbi arutada ja alternatiivide osas eesmärgist lähtuvaid optimaalsemaid alternatiive pakkuda.

2. Selgituste kohaselt on küll eesmärgiks kehtestada sõidukile suunatud keskkonnamaks, kuid jääb arusaamatuks, kuidas antud maks aitaks kaasa keskkonna parandamisele – ehk kuidas kogutavad rahalised vahendid konkreetselt keskkonda parandavad. Kui eesmärk on vähendada autode kasutamist, siis ilmselt maksustamisega antud viisil seda eesmärki ei saavutata.

ELVL leiab, et mootorsõidukimaks ei täida esitatud kujul oma eesmärki, maksu kehtestamisel saadavate võimalike rahaliste vahendite kasutamine on umbmäärane, samuti halvendaks lisamaksustamine maapiirkondades elavate inimeste nii majanduslikku kui ka olmelist olukorda. See omakorda mõjutab oluliselt nii põllumajandus- kui teiste piirkondlike tootjate konkurentsivõimet, tõstab kõigi teenuste hinda ning aitab kaasa maapiirkondade tühjenemisele.

3. VTK-s on mootorsõidukimaksu kehtestamise regulatiivse mõju põhjendused napid. Seaduse rakendamisega kaasnevate rahaliste mõjude analüüs on ilmselgelt puudulik ning väidetakse, et nimetatud kulusid on võimalik hindama hakata alles pärast lõpliku mootorsõidukimaksu mudeli paika panemist. Samas on seaduse rakendamisega seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse eeldatavad kulud kindlasti olulises suurusjärgus ning kindlasti ei piirdu need vaid IT kulude ja maksuhaldurite personalikuludega.

4. VTK-s öeldakse, et antud hetkel puudub mootorsõidukimaksu reguleeriv seadus (lk 10). See väide on eksitav, sest kohalike maksude seadusega on antud kohalikele omavalitsustele võimalus kehtestada mootorsõidukimaks.

Mootorsõidukimaksu kehtestamine riikliku maksuna aga vähendab kohalike omavalitsuste finantspaindlikkust. Samas suurendab mootorsõidukimaksu kehtestamine riikliku maksuna omavalitsuste kulusid nii otseselt kui ka kaudselt. Maksuobjektid on ka omavalitsuste omanduses olevavad ja nende poolt avalike ülesannete täitmiseks vajalikud mootorsõidukid, millele lisanduvad ka omavalitsuste (osalusega) äriettevõtete (nt veemajanduse, jäätmekäitluse või transpordiettevõtted vms) mootorsõidukid. Kaudselt suurenevad kulud nt survena suurendada isikliku sõiduki kasutamise kompensatsiooni (mis võib olla mõningatel juhtudel töölepingu ese), samuti arusaadavalt vajadusena täiendavalt tõhustada ühistranspordi kättesaadavust, suureneb nõudlus invavedude osas jne. Samas ei näe VTK ette, et riik jagaks mootorisõidukimaksust kogutavaid tulusid omavalitsustega. Kuna maksu kehtestamise põhjendamisel keskendutakse suures osas keskkonna säästmise argumentidele, tuleks kindlasti arvestada asjaoluga, et mootorsõidukite poolt tekitatav saaste (eriti tiheasustusaladel) on suures osas lokaalse iseloomuga – seega tuleks võimalikku tekkivat kahju hüvitada omavalitsustele.

5. Enne viidatud maksu kehtestamise kaalumist tuleks käsitleda antud valdkonda tervikuna ehk hinnata, kuidas on hetkel olukord mootorsõidukiga seonduvate maksudega. Teisalt tuleks kaardistada alternatiivide olemasolu maapiirkondades. Suuremas osas kasutusel olevad mootorsõidukid kasutavad kütust ja kütuse tarbija maksab muuhulgas ka aktsiisi iga kütuse liitri eest. Samuti peab omanik tagama, et mootorsõiduk oleks läbinud tehnilise ülevaatuse, kus muuhulgas kontrollitakse ka CO2 vastavust normidele. Ka tehnilise ülevaatuse läbimine on tasuline. Mootorsõidukid vajavad ka hooldust ja remonti, mis on tasulised (teenuse pealt tasutakse käibemaksu). Eeltoodust saab teha järelduse, et mootorsõiduki valdamine/omamine on juba praegu piisavalt maksustatud.

Mootorsõiduki kasutamisega kaasneb aktsiisimaks. Siinkohal tuleb märkida, ilmselgelt ei ole aktsiisimaksuna laekuvaid summasid kasutatud kohalike omavalitsuste teede korrastamiseks, olukorras, kus teede korrashoid nõuab järjest rohkem täiendavaid rahalisi vahendeid.

6. Maapiirkondades on/võib olla mootorsõiduki olemasolu hädavajalik ja on ilmselge, et ühistransport praegusel kujul ei suuda rahuldada maal elavate inimeste liikumisvajadusi.

Mootorsõiduki näol ei ole tegemist nn mugavusvahendiga, vaid pigem hädavajaliku vahendiga. Samas on tegelikkus, et ühistranspordi tagamine hajaasustusaladel on mootorsõidukimaksust laekuva tuluga võrreldes kordades suurem kulu.

VTK-s öeldakse, et eesmärk on vähendada autostumist (VTK lk 1: *„Sõidukite kasutamisega kaasneb oluline negatiivne välismõju (tootmissaaste, heitmed, ajakulu, ummikud, õnnetused jm“*).Sellega seoses tuleb paratamatult eristada haja- ja tiheasustust. Kui tiheasustusalal on elanikel parem võimalus kasutada alternatiivina ühistransporti, siis hajaasustusalal see võimalus pigem puudub ning puudub ka võimalus seda asuda lahendama (maksumus kujuneks kordades kallimaks kui mootorsõidukimaksust saadav tulu). Seega mootorsõidukimaks ei vähendaks autode arvu maapiirkondades. VTK ei näe ka ette, et autot mitteomav isik/leibkond saaks selle eest mingi hüve, näiteks toimiva ühistranspordi näol.

Mootorsõidukimaks karistab suures osas neid inimesi, kes on teinud otsuse elada väljaspool linnu, hoiavad elus maakohti ja külasid ning panustavad seeläbi Eesti julgeolekusse. Lisame ka, et maapiirkondades suuremate autodega sõitmise põhjuseks võivad olla nii talvised kehvad teeolud või ka suuremad perekonnad, kelle jaoks on vaja autos rohkem isekohti.

7. VTK-s öeldakse, et mootorsõidukimaksu rakendamise kaudu saab põhimõtteliselt mõjutada inimesi kasutama vähem saastavamaid transpordivahendeid ja -viise läbi sõiduki CO2 heite maksustamise. Arusaadavalt peab sellega kaasas käima ka ühistranspordi ja teiste alternatiivsete liikumisvõimaluste arendamine (lk 12-13). VTK-s selgitatakse, et maks kehtestatakse selleks, et inimesed hakkaksid kasutama rohkem ühistransporti ja alternatiivseid liikumisviise. Ühistranspordi arendamine on kohalike omavalitsuste ülesanne, mis tähendab, et riigi poolt kõnealuse maksu kogumine avaldab olulist mõju omavalitsuste ülesannete täitmisele ning toob kaasa suuremahulisi kulutusi, nt vajaduse soetada juurde ühissõidukeid, suurendada veomahtu, avada täiendavaid liine jne.

8. Inimeste maksukoormus on juba vastu võetud seadusemuudatustega märgatavalt kasvamas. Uue maksu lisandumine olukorras, kus inflatsioon ja laenumaksed püsivad kõrgel, suurendab maksukoormust veelgi.

9. VTK-s viidatakse kavandatavale täiendavale mõjuanalüüsile. Nimetatud analüüs peaks juba algstaadiumis sisaldama muuhulgas mootorsõidukimaksu mõju paljulapselistele peredele, puudega inimestele ja väiksema sissetulekuga elanikele (töökoha ja elukoha kaugus), sh eriti hajaasustusega piirkondades. Ilmselgelt plaanitav täiendav kulu mootorsõidukimaksu näol suurendab nimetatud sihtrühmade hulgas toimetulekutoetuse taotlejate hulka ja survet kohalike omavalitsuste täiendavale abile. Lisaks toome välja puudega inimesed, kellele on auto oluline võimalik abivahend, mis aitab neil iseseivalt toime tulla. VTK-s puudub aga analüüs ja eelnõu mõju omavalitsuste eelarvetele ning välja on toomata vahendid seadusest tulenevate rahaliste mõjude katmiseks.

10. VTK järgi ei maksustata ühistransporti (lk 26). Sellest võib eeldada, et lisaks bussidele on arvestatud ka trammide ja trollidega. Ebaselge on, kas maksustatakse politsei-, kiirabi- ja päästeautosid – VTK lk 26 on need maksuobjektide loetelus, kuid VTK punktis 9.5 on alarmsõidukid nimetatud maksuvabastuse objektina. ELVL leiab, et nimetatud sõidukid tuleks maksuobjektidena välistada. Samuti tuleks maksuobjektina välistada kohaliku omavalitsuse korrakaitseüksuse sõidukid sarnaselt alarmsõidukitega.

Lugupidamisega

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Mihhail Kõlvart

Juhatuse esimees