



Rahandusministeerium

Teie: 09.10.2023 nr 1.1-10.1/6267-1
Meie: 30.10.2023 nr 5-1/352-4

Mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu

Eesti Linnade ja Valdade Liit (ELVL) ei pea võimalikuks kooskõlastada mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu järgmistel põhjustel.

Plaanitud seadus riivab kohalikele omavalitsustele põhiseaduse § 157 lõikega 2 antud enesekorraldusõigust.

Viidatud põhiseaduse normi kohaselt on kohalikul omavalitsusel õigus seaduse alusel kehtestada ja koguda makse ning panna peale koormisi. Kohalike maksude kehtestamise õigus on üks omavalitsusüksuse finantstagatise, mille eesmärk on tagada omavalitsusüksusele piisavad rahalised vahendid.

Kohaliku omavalitsuse üksus on oma otsuste tegemisel autonoomne ning seda peaks toetama finantsautonoomia, mis paraku on Eestis küllaltki väike. Selle suurendamise vajadust on Eesti Linnade ja Valdade Liit tõstatanud iga-aastastel riigieelarve läbirääkimistel. Kehtivas kohalike maksude seaduse loetus on ka mootorsõidukimaks, mida kohalike omavalitsuste volikogud ei ole rakendanud, et mitte suurendada elanike maksukoormust ja seda eriti praeguses olukorras.

Eelnõu seletuskirja kohaselt on mootorsõidukimaksu seaduse eesmärk kehtestada Eestis sõidukitele suunatud keskkonnamaks. Eelnõuga muudetakse ka kohalike maksude seadust ja maksukorralduse seadust. Eelnõu rakendussätted näevad ette kohalike maksude seaduse muutmise, mille käigus vähendatakse aga kohalike omavalitsuste autonoomiat. Seaduseelnõu jõustumisega kaoks kohalikel omavalitsustel endil võimalus maksu üle otsustada, see on aga otsene sekkumine riigi poolt omavalitsuse iseotsustamise süsteemi.

ELVL ei toeta selliselt üleriigilise mootorsõidukimaksu kehtestamist.

Juhul, kui riik ELVL seisukohast hoolimata mootorsõidukimaksu siiski kehtestab, tuleb analoogselt üksikisiku tulumaksuga jagada ka mootorsõidukimaksust kogutavat tulu kohalike omavalitsustega. Kohalikel omavalitsustel on keskne roll kliimapoliitika elluviimisel ning transporditaristu arendamisel ja korrashoiul.

Sõidukite kasutamisega kaasneb oluline negatiivne välismõju (tootmissaaste, heitmed, ajakulu, ummikud, õnnetused jm) ning keskkonnaõiguse oluline põhimõte on "saastaja maksab" või "keskkonnakasutusest kasu saaja maksab" printsiip. Enamikes Euroopa Liidu riikides on mootorsõidukimaks. Samas ei ole põhjendatud, et mootorsõidukimaks laekub täies ulatuses riigieelarvesse.

Mootorsõidukimaksu objekt omab kohalikku iseloomu, sest kuigi tegemist on mobiilsete sõidukitega, liigeldakse mootorsõidukitega eelkõige ühe kohaliku omavalitsuse üksuse territooriumil, kasutades sealset taristut ning ka heitgaasid tekivad suures osas kohalikul tasandil.

Seega on põhjendatud, et mootorsõidukimaks laekuks kas täielikult või osaliselt kohaliku omavalitsuse eelarvesse. Ettepanek on jagada maksu laekumine 50% kohaliku omavalitsuse ja 50% riigieelarve vahel.

Täiendavalt esitame järgmised ettepanekud seoses maksuarvestusega.

1. Eelnõu seletuskirja järgi on N1G kategooria nelikveolisi sõidukeid liiklusregistris üle 10 000. Levinumad mudelid on Toyota Hilux, Ford Ranger, Mitsubishi L200, Nissan Pickup, Volkswagen Amarok, Nissan Navara, Isuzu D-Max, Toyota Landcruiser jne.

2. Eelnõu § 13 lõike 1 järgi on lisaks baasosale, mis on 50 eurot, iga CO₂ heite gramm vahemikus 205–250g CO₂/km kohta maksustatud 3 euroga, vahemikus 251–300g CO₂/km kohta maksustatud 3,5 euroga ning 301 ja enam grammi CO₂/km kohta maksustatud 4 euroga.

Nagu nähtub ka eelnõu seletuskirjast, selliseid sõidukeid on üle 10 000, siis nende mõju linnaruumi saastamisele ja linnaruumi hõivamisele (parkimiskohad) on oluliselt suurem, kui hetkel väljapakutud lahendus eelnõus.

N1G kategooria sõidukite maks ei ole proportsionaalne tavakasutuses olevate M1 kategooria sõidukitega ega nende keskkonnamõjudega, mis võib põhjustada N1G kategooria sõidukite tarbimise olulist suurenemist. Näiteks 2022. aasta Toyota Landcruiseri CO₂ näitaja on 250,6 g/km, täismass 2 990 kg. Eelnõus väljapakutud arvutusmudeli järgi oleks aastamaks 50 eur baasosa + CO₂ vahemikus 205-250 eest ($45 \cdot 3 = 135$ eur) ja vahemiku 250-300 eest ($0,6 \cdot 3,5 = 2,1$ eur) ehk kõik kokku 187,1 eurot. Sõidukite massi N1G kategooria sõidukite puhul ei arvestataks, mis paigutab ta M1 kategooria sõidukite arvestuses VW Passati maksustamiskategooriasse (149 eur).

Arvestades, et N1G kategooria nelikveoliste sõidukite mõju linnaruumi saastamisele ja linnaruumi hõivamisele on oluliselt suurem, on seisukoht, et selle kategooria mootorsõidukite aastamaksu määrad peavad paigutama oma CO₂ näitaja ja massi poolest Audi Q7 või Porche Cayenni maksustamiskategooriasse (748-1064 eur).

N1G kategooria sõidukite maksustamine peaks olema sarnane M1 kategooria sõidukitele, kuna valdavalt kasutatakse neid funktsionaalselt sarnaselt sõiduautodele ja nii suures ulatuses maksuerisuse tegemine ei ole põhjendatud, see ei tule välja ka eelnõu seletuskirjast.

3. Eelnõu seletuskirja kohaselt on mootorsõidukimaksu seadusel 2 vastuolulist eesmärki, millede vahelist suhestumist ega valikut ei ole piisavalt põhjendatud:

a. Mootorsõiduki aastamaks ja registreerimistasu on suunatud Eesti sihile vähendada transpordivaldkonnas juba lähiaastail fossiilenergiakasutust ja heitkoguseid, panustades seeläbi nii rahvatervisele kui elukeskkonnale avalduva negatiivse mõju vähendamisse. Eesti autopark on CO₂ heite järgi peaaegu Euroopa kõige vanem ja saastavam.

b. Samas ei ole eesmärgiks vanema autopargi kasutusest väljasurumine, kuna keskkonnale ja majandusele on tervikuna kasulik, kui iga toodetud sõiduk kasutatakse kuni oma kasuliku eluea lõpuni. Lisaks eelnevale on eesmärk inimeste autoostuvalikute ergutamine keskkonda vähem koormavate sõidukite suunas ning autost loobumise otsuste toetamiseks.

Hetkel eelnõus väljapakutud maksustamise põhimõtete aasta-aastalt vähenemine soodustab Eestis vanemate ja võimsamate sõidukite kasutust ja importi, mis tekitab vastupidiselt suurema CO₂ saaste ja veelgi suurema jäätmeprobleemi. Ka täna otsustavad väga paljud uue sõiduki asemel soetada 10+ aasta vanuseid võimsaid sõidukeid, eelnõu sõnastus seda ka soodustab. Eelnõus peaks olema põhimõte, et vanemate aga võimsate 150kw+ sõidukite aastamaks ei

väheneks samas proportsioonis kui vanadel keskklassi sõidukitel. Ehk siis 15-aastat vana Audi Q7 või Mercedes Benz S55 ei peaks olema sõidukid, mis meie tänavatel oma elupäevad lõpetavad, eesmärk peaks olema vanadest ja võimsatest sõidukitest vabanemist soodustada nende kallima maksustamise kaudu. Juba täna on paljude eestimaalaste lemmiksõiduk 15 aastat vana ja vähemalt 3,0 liitrise diiselmootoriga Audi, Mercedes või BMW, millede CO2 mõju on ülisuur. Tark oleks vabaneda probleemsetest sõidukitest enne nende kasutusperioodi lõppu, kuna vastasel korral jääb kogu ümbertöötlemise koormus Eestisse ja võib lähiaastatel põhjustada ümbertöötlemisega seonduvate kulude järsku kasvu, mille lävel oleme juba nagunii 200 000 n-ö „romude ja fantoomautode probleemiga“.

4. Eelnõu seletuskirja kohaselt „Sõidukite kasutamisega kaasneb oluline negatiivne välismõju (tootmissaaste, heitmed, ajakulu, ummikud, õnnetused jm)“. Siinkohal ei tohiks unustada ka müraprobleemi, mida võimsamad ja raskemad sõidukid põhjustavad enam ning samuti kasutusest väljajäävate sõidukite ümbertöötlemise kulu, selle keskkonnamõju ja riske.

5. Mootorrataste maksustamisest. Eelnõu kohaselt „koheldakse vanemaid mootorsõidukeid, mille esmase registreerimise kuupäevast on maksustamisperioodi alguse kuupäevaks möödunud üle kümne aasta, soodsamalt. Üle kümne aasta vanuseid ning kuni 125 cm³ töömahuga mootorsõidukeid ei maksustata, sest nende puhul jääks maksumäär allapoole maksustamise miinimumtasest, mis kokkuleppeliselt on aastamaksul 30 eurot.“ Käesoleval juhul ei ole piisavalt põhjendatud üle 10 aasta vanuste ja alla 125 cm³ mootorsõidukite mittemaksustamine. Ainuüksi põhjus, et maks oleks alla 30 euro ei kahanda nende sõidukite keskkonnamõju. Kuna linnaruumis on mootorrattad väga suurt hulka inimesi põhjustava keskkonnamõju – lõhna ja mürahäiringu põhjustajaks, siis tuleb maksustada ka vanemaid ja väiksema töömahuga mootorrattaid ja kaaluda müra komponendi lisamist mootorrataste maksustamisele. Täna kanduvad linnaruumis mootorrataste helilained kuni 2 km kaugusele, mõjutades väga paljude linna elanike elusid ja öörahu. Üldjuhul kaasneb mootorrataste kasutamisega ka väga spetsiifiline heitgaaside lõhn, mis keskkonnamõjuna on samuti käsitlemata. Käesoleval kujul eelnõus väljapakutud maksustamispõhimõtted ja ulatus ei kata mootorrataste kahjulikku keskkonnamõju linnaruumis, mis tuleks vähemalt kümnekordistada selleks, et mõjutada sihtgrupi valikuid.

6. Käsitleda hübriide ja pistikhübriide täiesti eraldi, mitte liita neid tavaautodega kokku. Pole loogiline neid maksustada sama heitme mudeliga, kuna tegelikult pool aega auto seda kogust ei emiteeri, mis on registrisse kohustuslik kirja panna. Praeguses olukorras maksab uue hübriidautoga (mis saastab poole vähem) rohkem maksu kui bensiini/diiselmootoriga auto eest.

7. Ühtlasi peaks arvestama, et maapiirkondades, sh hajaasustuses on auto omamine möödapääsmatu vajadus kuni puudub mõistlik ühistranspordi võrk (eriti suurtest maanteedest eemale jäävate asulate vahel).

8. Samuti peaksid kohalike omavalituste sõidukid olema maksust vabastatud, kuna neid kasutatakse avaliku teenuse osutamiseks.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/
Veikko Luhalaid
tegevdirektor