Mart Võrklaev

Rahandusministeerium Meie *kuupäev digitaalallkirjas* nr 1-3/95-1

Suur-Ameerika 1

15165 Tallinn

Mootorsõidukimaksu seaduseelnõu väljatöötamiskavatsus

Austatud minister,

Olete meile arvamuse avaldamiseks saatnud mootorsõidukimaksu seaduseelnõu väljatöötamiskavatsuse (edaspidi VTK). Peame positiivseks, et olete koostanud väljatöötamiskavatsuse ja muudatust ühiskonnas püüdnud selgitada. VTK koostamine uue ja olulise mõjuga maksuliigi puhul on igati asjakohane.

Samas on ebaselge, mis on uue maksu eesmärk, ja kas selle kehtestamine on möödapääsmatu. Eesti ettevõtjaid ja tarbijaid tabavad lähiajal niigi mitmed olulised maksutõusud, mis suurendavad kulusid ja kergitavad inflatsioonitaset. Eesti SKP on viis kvartalit järjest vähenenud, tööpuudus kasvab ja ettevõtete konkurentsivõime eksporditurgudel on tõsise surve all. 2023. aasta riigieelarve maksulaekumised aga varem prognoositust ligi miljardi euro võrra suuremad. Selles kontekstis on uue maksu kehtestamise otstarbekus enam kui kaheldav.

Tööandjate hinnangul tuleks valitsusel esmalt edasi minna kärbete ja riigireformiga – avalike teenuste innovatsiooniga, mille eesmärk on vähendada tööjõumahukust ja tegevuskulusid. Enne valimisi andis ka vähemalt kahe valitsuserakonna valimisprogramm lootust, et eelarvet püütakse pigem reformidega tasakaalu viia ja maksukoormus ei tõuse. Automaksule valijatelt mandaati ei küsitud.

Juhime tähelepanu, et nii VTK kui koalitsiooni esindajate sõnavõttude põhjal on jätkuvalt ebaselge, mis on uue maksu tegelik eesmärk. Kas eesmärk on kaitsta keskkonda, piirata autostumist, koguda riigieelarve täiendavaid vahendeid või jaotada ümber tulusid? Kuniks uue maksu eesmärk pole üheselt selge, on raske anda konkreetseid soovitusi. Mitut eesmärki korraga efektiivselt täita ei saa, mis on ka VTK-s välja pakutud lahenduste kõige suurem nõrkus.

Järgnevalt mõned täiendavad kommentaarid ja küsimused:

1. Peame positiivseks, et VTK-kohase mootorsõidukimaksu administreerimine on tõenäoliselt võimalik teha üsna lihtsaks ja odavaks. Samas võib maksu kehtestamine suunata inimesi kasutama teistes riikides registreeritud sõiduautosid, et maksu vältida. See, kuidas on plaanis maksu arvestada ja kokku koguda ning kuidas on plaanis kuritarvitusi vältida, vajaks meie hinnangul läbimõtlemist.
2. See, et Eestis pole sõiduautodele siiani spetsiifilisi makse kehtestatud, ei tähenda, et autode kasutamine poleks maksustatud. Praegu on see eelkõige maksustatud läbi kütuseaktsiisi, mis läbi kütusekulu on otseses korrelatsioonis nii läbisõidu, teekasutuse kui heitmetega. Samuti laekuvad eelarvesse märkimisväärsed summad läbi käibe- ja erisoodustusmaksu. Leiame, et maksu kehtestamise mõju tuleks hinnata koos Euroopa Liidus planeeritavate maksumuudatustega (kütuseaktsiisi miinimummäärade tõus ja emissioonikaubanduse laienemine transpordisektorile), mille eesmärk on samuti keskkonnakaitseline. Soovitame rahandusministeeriumil süvitsi tutvuda ka Autode Müügi- ja Teenindusettevõtete Eesti Liidu pöördumises toodud seisukohtadega ja tähelepanekutega.
3. Hajaasustus ja inimeste mobiilsusvajadus teeb üleriigilise mootorsõidukimaksu disaini äärmiselt keeruliseks. Faktid näitavad, et Eesti autopark on suhteliselt võimsamate mootoritega ja saastavam kui teistes riikides. Samas on maapiirkondades töölkäimiseks jm vajadusteks sõiduauto sageli kuluefektiivseim või isegi ainus ratsionaalne valik. Inimeste liikuvus on tõenäoliselt üsna tugevas seoses heaolutaseme ja majanduskasvu potentsiaaliga. Üle-autostumise probleem on aktuaalne vaid Tallinnas ja Harjumaal.
4. VTK-s esineb kirjeldatud lahendusalternatiivide puhul vastuolusid mootorsõidukimaksu eesmärgiga ja puudub mõjuanalüüs, mis meetme sobivust kinnitaks. Näiteks hakkab silma:
	1. Kuigi VTKs pühendatakse palju ruumi keskkonnale ja jalajälje vähendamisele ning see olevat ka üks maksu eesmärk, siis ükski analüüs seda oodatavat mõju ei toeta. Näiteks ütleb VTK lk 17 kolmas lõik A mudeli kohta ”Aastamaks ei suuna inimeste valikuid oluliselt, kuna on piisavalt väike auto muude jooksvate kuludega võrreldes”. Tõsi, analüüse veel tehakse ja plaan on need koos eelnõuga avalikustada, aga hetkel ei saa väita, et mingi oodatud mõju on või milline see täpselt olema saab. Lk 25 toodud statistika elektriautode osakaalude kohta erinevates riikides võib olla suuremas korrelatsioonis riikide sissetulekute tasemetega kui maksupoliitikaga.
	2. VTKs pole keskkonnaalaseid mõõdikuid, mille järgi oleks hiljem võimalik hinnata, kas see eesmärk täideti. Ilma nende analüüside ja mõõdikuteta (ehk mis on keskkonnaalane tulemus) pole selle maksu keskkonnamaksuna esitlemine tõsiseltvõetav. 120 miljoni eurone eelarvetulu on samas konkreetne mõõdik, millest tulenevalt näivad alternatiivid olevat disainitud.
	3. Juhul, kui meede siiski eesmärki täidab, peaks kahanema ka maksubaas ja koormus vähenema. Pikemas perspektiivis, kui säästlike transpordivahendite osakaal kasvab ja autode arvukus väheneb, vähendab see samade maksumäärade juures maksulaekumist. See on VTK-s lk 24 riskina välja toodud, aga see peakski olema eesmärk ja stiimul maksumaksjale – keskkonnasõbralikult toimides väheneb indiviidi maksukoormus. Võimalus, et maksusüsteemi hakatakse kohe ümber kujundama, kui maksubaas väheneb, vähendab ühiskonna maksunõusolekut. Igal juhul eksisteerib siin risk, et uut maksu hakatakse tulevikus kergekäeliselt just fiskaalsete eesmärkide nimel pidevalt tõstma.
	4. Eestis on üks Euroopa vanemaid ja saastavamaid autoparke. Samas saavad vanemad autod saavad nii laiema kui kitsama mudeli puhul eelise, kuigi ei pruugi olla keskkonnasõbralikumad. Eeldades, et keskkonnasõbralikum on pikk kasutusiga, tuleks vanemaid autosid eelistada aastamaksu puhul, esmaregistreerimisel aga uusi.
	5. Kaalukomponent laia mudeli puhul töötab hübriidajamiga ja elektriautode kahjuks, mida üldiselt on peetud sisepõlemismootorist keskkonnasõbralikumaks.
5. Juhime tähelepanu, et N1 kategooria kaubikute kõrgem maksukoormus laiema maksumudeli korral oleks tööandjatele ja ka tarbijatele kahjuliku mõjuga. Nendele kaubikutele pole mõistlikke alternatiive, sest väiksema kaubikuga tuleks sama koguse vedamiseks rohkem sõita, mis töötab vastu soovile vähendada transpordi keskkonna jalajälge. Igal juhul on suhteliselt vähe võimalusi nende kulude edasikandmise vältimiseks tarbijahindadesse. Sõiduautode puhul on suurem osa ettevõtete nimele registreeritud autodest samuti igapäevaseks tööks vajalikud ja nende vajadust ning kuluefektiivsust ettevõtja poolt hoolega kaalutud. Ka sel juhul pole tõenäoline, et autode arv oluliselt väheneks, küll aga kasvaks tegevuskulud ja tarbijahinnad.
6. Juhul, kui mootorsõidukimaksu eelnõu siiski vastu võetakse, peaks suur osa täiendavast maksutulust parandama liikumisvõimaluste kvaliteeti, ennekõike:
	1. Osa maksutulust tuleks suunata ühistranspordi arengusse (rongid, bussid), et tekiks reaalsed alternatiivid Tallinnast ja Tartust väljapool elavatele inimestele ilma autota liikuda. Et see on terav probleem, näitab seegi, et ettevõtjad on selle kulu kohati enda kanda võtnud ja korraldavad oma töötajate transpordi tööle (nt logistika-, kaubandus- ja tööstusettevõtted maapiirkondades). Seejuures tuleks samuti hinnata ka alternatiivide kuluefektiivsust ja keskkonnasõbralikkust.
	2. Valitsus peab võtma kohustuse suurendada edaspidi teedeehituse investeeringuid, mis praeguste prognooside kohaselt kahanevad lähiaastatel alla kriitilist taset (rahastamise puudusel). Kaasaegne ja turvaline teedevõrk, sh jalgrattateed, suurendaks maksumaksjate motivatsiooni uut maksu aktsepteerida.

Kokkuvõttes tõdeme, et tööandjad ei kiida heaks uute maksude kehtestamist. Kui aga valitsusliit uue maksu kehtestamisega edasi liigub, tuleb täiendavalt analüüsida ja kommunikeerida eelnõu vastavust püstitatud eesmärkidele ja anda maksumaksjale kindel perspektiiv, et keskkonnasõbralikke valikuid tehes tema maksukoormus vähemalt transpordiga seotud kuludes väheneb. Esitletud alternatiividest täidab neid eesmärke pigem mudel B (kitsam lähenemine).

Lugupidamisega

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Arto Aas

Tegevjuht