Mart Võrklaev Teie 11.10.2023

Rahandusministeerium

Suur-Ameerika 1 Meie *kuupäev digitaalallkirjas* nr 1-3/127-1

15165 Tallinn

Mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu

Austatud minister,

Olete meile arvamuse avaldamiseks saatnud mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu (edaspidi „eelnõu“).

Eesti Tööandjate Keskliidul on eelnõule järgmised kommentaarid:

1. Peame positiivseks, et olete koostanud väljatöötamiskavatsuse (edaspidi VTK) ja muudatust ühiskonnas püüdnud selgitada. Samas peame jätkuvalt laiduväärseks, et uusi makse on asutud kehtestama ilma, et eelnevalt oleks ammendatud valitsussektori kärpevõimalused ja välja töötatud majanduskasvu strateegia.
2. Me ei pea heaks tavaks, et eelnõus on maksukoormust võrreldes varasema versiooniga hüppeliselt tõstetud, nii et hinnang või ootus maksulaekumisele on pea kahekordistunud. Nii kõrgete määradega uue maksu kehtestamine võib kaasa tuua soovimatuid tagajärgi või turumoonutusi.
3. Üllatav on eelnõus väljatoodud hinnang Maksu- ja Tolliameti ning Transpordiameti infosüsteemide arenduskuludele, milleks esimesel aastal on 2 mln eurot ja halduskulud edaspidi alates 0,6 miljonist eurost. Nagu ka oma varasemas tagasisides väljatöötamiskavatsusele oleme täheldanud, võib maksu tasumise järelevalve samuti osutuda keeruliseks ja kulukaks, mis tekitab küsimuse, kas tegemist on kõige kuluefektiivsema maksumeetmega.
4. On tänuväärne, et ministeerium otsustas kaubikute puhul massikomponenti mitte arvesse võtta. Endiselt oleme seisukohal, et tööandja autode vajadus ja ökonoomsus on üldjuhul tööandja poolt väga põhjalikult kalkuleeritud ning suurt mõju autostumisele või transpordisektori heitmetele selles segmendis ei saavutata. Küll aga tõstab see vähesel määral hinnasurvet.
5. Nagu mainisime ka oma varasemas tagasisides, oleme mures automaksu mõju pärast inimeste liikumisvõimalustele. Inimeste liikuvus on tõenäoliselt üsna tugevas seoses heaolutaseme ja majanduskasvu potentsiaaliga. „Üle-autostumise“ probleem on aktuaalne vaid paaris suuremas linnas. Hajaasustusega piirkondades võib antud maksumeede vähendada inimeste motivatsiooni või võimalusi tööl käia ja majanduslikku lisandväärtust luua. See võib omakorda viia töökohtade kadumiseni maapiirkondadest.
6. Vanemad autod saavad eelnõu kohaselt eelise, kuigi ei pruugi olla keskkonnasõbralikumad. Eeldades, et keskkonnasõbralikum on pikk kasutusiga, oleks põhjendatum vanemate autode soodustamine aastamaksu puhul, esmaregistreerimisel aga mitte. Samuti oleks see kooskõlas maksevõime printsiibiga, jättes inimestele võimaluse osta soodsamalt kord juba Eestis registreeritud vanemaid sõidukeid. Tuletame siiski meelde, et Eesti autopark on juba üks Euroopa vanimaid.
7. Kaalukomponent töötab tavapärasest raskemate hübriidajamiga ja elektriautode kahjuks, mida üldiselt on peetud sisepõlemismootorist keskkonnasõbralikumaks. Elektrimootoriga sõidukite puhul on tõstetud kaalukomponendi maksustamise lävendit 2000 kg-lt 2400-le, kuid hübriidsõidukite puhul toimub maksustamine samadel alustel vaid sisepõlemismootoriga sõidukitele. Hübriidmootoriga sõiduk võib olla sobiv üleminekulahendus elektrimootoriga sõidukitele, kuid kaalukomponendi arvestamine identselt sisepõlemismootoriga sõidukitega võtab neilt selle eelise.
8. Juhul, kui mootorsõidukimaksu eelnõu vastu võetakse, peaks suurem osa laekuvast maksutulust parandama liikumisvõimaluste kvaliteeti ning panustama vajadusel kontratsüklilisse fiskaalpoliitikasse, ennekõike:
   1. Osa maksutulust tuleb suunata ühistranspordi arengusse (rongid, bussid), et tekiks reaalsed alternatiivid Tallinnast ja Tartust väljaspool elavatele inimestele ilma autota liikuda.
   2. Valitsus peab andma siduva lubaduse edaspidi teedeehituse investeeringud suurendada.
9. Teeme ettepaneku eelnõuga tõsta ka isikliku sõiduauto kompensatsiooni määra või vähendada tööandja autode kahese kasutuse (nii töö- kui isiklikeks sõitudeks) erisoodustuse maksukoormust. See aitaks transpordisektori jalajälje vähendamise eesmärgile kaasa, kuna see vähendaks kahe sõiduauto vajadust ja suurendaks ristkasutust.

Kokkuvõttes tööandjad uue maksu kehtestamist ei toeta, sest me pole veendunud, et riik on pingutanud piisavalt riigieelarve kulude kiire kasvu pidurdamisel. Kui Valitsus seda siiski teha otsustab, tuleks maksumäärade taset vähendada varem presenteeritud tasemele, et minimeerida negatiivseid efekte ja säilitada mõõdukas stiimul keskkonnasõbralikke transpordivalikuid tegema.

Lugupidamisega

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Arto Aas

Tegevjuht