

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
Harju 11
15072 Tallinn

Teie 22.12.16 nr 2-2/15-00682/008

Meie 13.01.2017 nr 4/9

Arvamuse esitamine veoautode teekasutustasu seaduse eelnõu väljatöötamise kavatsuse kohta

Lugupeetud Kadri Simson

Eesti Kaubandus-Tööstuskoda (edaspidi: Kaubanduskoda) tänab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumit võimaluse eest avaldada arvamust veoautode teekasutustasu seaduse eelnõu väljatöötamise kavatsuse (edaspidi: VTK) kohta, millega soovitakse koguda üle 12-tonnistelt veoautodelt ajapõhist teekasutustasu. Kaubanduskoda on valmis toetama teekasutustasu kehtestamist tingimusel, et kogu laekuv tasu suunatakse teehoidu ning maanteetranspordi arendamiseks. Lisaks teeme ettepaneku vähendada VTK-s sätestatud teekasutustasu aastamäärasid, sest need on oluliselt kõrgemad kui Lätis ja Leedus. Samuti peame mõistlikuks suurendada tasumäärade erinevusi emissiooniklasside lõikes, et motiveerida ettevõtjaid veelgi rohkem kasutama keskkonnasäästlikumaid veoautosid. Järgnevalt selgitame lähemalt oma seisukohti ja ettepanekuid.

1. Kui riik soovib teha muudatusi transpordisektori maksustamises, siis on mõistlik analüüsida sektori tänast maksukeskkonda ning teiste riikide maksukeskkonda. Analüüsi tegemisel tuleb arvesse võtta ka erinevaid soodustusi, mida riigid transpordisektorile pakuvad. Meile teadaolevalt annab näiteks Saksamaa maksusoodustust uue keskkonnasõbraliku sõiduki soetamisel, Belgias ja Poolas on võimalik taotleda teatud osa kütuseaktsiisist tagasi. Maksumuudatuste tegemisel tuleb kindlasti lähtuda põhimõttest, et muudatused ei tohi ebamõistlikult vähendada Eesti ettevõtete konkurentsivõimet. Eelkõige tuleb tähelepanu pöörata sellele, et maksumuudatuste tagajärjel ei muutuks meie maksukeskkond ebasoodsamaks kui lähiriikides (nt Läti, Leedu, Poola).

VTK-s (lk 3) on antud ülevaade Eesti ja teiste liikmesriikide transpordisektori maksustamisest. Eesti rakendab transpordimaksudest vaid raskeveokimaksu ja see on kehtestatud direktiivi miinimummäära ulatuses. Kõik liikmesriigid, väljaarvatud Eesti ja Soome, rakendavad lisaks raskeveokimaksule veoautode teekasutustasusid. VTK-s puudub aga info selle kohta, kui suured on diislikütuse aktsiisimäärad liikmesriikides. Kaubanduskodale teadaolevalt on Eestis diislikütuse aktsiisimäär kõrgem kui näiteks Lätis, Leedus või Poolas. Aktsiisimäärade vahe nende riikidega suureneb lähiajal veelgi, sest Eestis tõuseb 1. veebruarist diislikütuse aktsiisimäär 10 protsenti.



Teeme ettepaneku kajastada VTK-s ka diislikütuse aktsiisimäärasid, et anda objektiivsem ülevaade Eesti ja teiste liikmesriikide transpordisektori maksustamisest ja konkurentsivõimest.

2. Kaubanduskoda toetab Eestis veoautode teekasutustasu rakendamist eeldusel, et riigieelarvesse laekuv tasu suunatakse täies ulatuses teehoidu ning maanteetranspordi arengusse. Meie hinnangul on teehoid juba täna alarahastatud ning seetõttu ei ole võimalik kiiremas tempos tõsta maanteed kvaliteeti. Veoautode teekasutustasust laekuv summa võimaldaks suurendada teehoiu rahastamist täiendavalt 16 mln euro võrra aastas.

Kuna tänase rahastamissüsteemi kaudu ei lisandu piisavas mahus täiendavaid vahendeid teede ehituseks, siis teeme täiendava ettepaneku siduda kütuseaktsiisi laekumine teehoiu rahastamisega ehk taastada olukord, mis kehtis enne 2015. aastat. See tähendab, et seadusesse tuleb lisada põhimõte, et teehoiu rahastamise suurus peab vastama vähemalt 75%-le kütuseaktsiisi (va erimärgistatud kütuste ja maagaasi aktsiisi) ning 25%-le erimärgistatud kütuste aktsiisi kavandatavast laekumisest. Muudatuse elluviimisel oleks riigil järgnevatel aastatel võimalik paigutada igal aastal täiendavalt ca 100 mln eurot teehoiu rahastamiseks. Selle abil saaks oluliselt kiiremas tempos tõsta Tallinn-Tartu, Tallinn-Narva ja Tallinn-Pärnu-Ikla maantee kvaliteeti ning suurendada Eesti teede ja sildade kandevõimet, et aastaringiselt võiks teedel sõita 44-tonnise veose asemel vähemalt 52-tonnise veosega.

3. VTK-s (lk 6) on pakutud välja kaks alternatiivi veoautode maksustamiseks: ajapõhine ning läbisõidupõhine teekasutustasu. Kaubanduskoda toetab ajapõhise teekasutustasu kehtestamist.

4. VTK (lk 12) kohaselt eristatakse päevast ja aastast teekasutustasu määra. Kaubanduskoda teeb ettepaneku kehtestada eraldi tasumäär ka nädala ja/või kuu kohta. Juhime tähelepanu sellele, et paljudes teistes liikmesriikides (nt Läti, Leedu, Rootsi, Taani, Holland, Luksemburg) on selline võimalus olemas. Nelja erineva tasumäära (päev, nädal, kuu, aasta) olemasolu annab ettevõtjatele paindlikumad võimalused leida ajaliselt ja rahaliselt sobivaim tasumäär teekasutustasu maksmiseks. Eelkõige on detailsemat tasumäärade süsteemi vaja nendele ettevõtjatele, kelle veoautod viibivad palju päevi välisriikides.

5. Kaubanduskoda toetab lähenemist, et teekasutustasu sõltub mootori emissiooniklassist. Samas oleme seisukohal, et VTK-s sisalduvad tasumäärad ei võta piisavalt arvesse keskkonnasäästu komponenti. Näiteks kui veoauto emissiooniklass on EURO I, siis tuleb aastas teekasutustasu maksta vaid 100 eurot rohkem kui EURO III puhul ning 200 eurot rohkem kui EURO IV puhul. Leiame, et tasumäärade erinevus peaks olema palju suurem, et motiveerida ettevõtjaid keskkonnasõbralikumaid veoautosid kasutama.



6. VTK (lk 12) kohaselt on päevane teekasutustasu 10-12 eurot ning aastane tasu 700-1300 eurot, sõltudes emissiooniklassist ja telgede arvust. Juhime tähelepanu asjaolule, et plaanitavad tasumäärad on suuremad kui Lätis ja Leedus ning ainult veidi väiksemad kui Rootsis või Taanis (vt Tabel 1). Näiteks Lätis on kõige kallim aastane tasumäär üle 12-tonniste veoautode puhul 1018 eurot ja odavaim 484 eurot. Leedu puhul on vastavad näitajad 1071 ja 753 eurot. See tähendab, et VTK-s sätestatud tasumäärade rakendamisel pannakse Eesti transpordiettevõtjad naaberriikide ettevõtjatest ebasoodsamasse olukorda. Seetõttu teeme ettepaneku vähendada vähemalt aastase teekasutustasu määrasid tasemeni, mis ei ületa Läti ja Leedu tasumäärasid.

Tabel 1. Üle 12-tonniste veoautode aastase teekasutustasu määrad erinevates liikmesriikides

EURO emissiooniklass	Telgede arv	Aastane tasumäär eurodes			
		Eesti	Läti	Leedu	Holland, Luksemburg, Taani, Rootsi
EURO 0	kuni 3	900	611	1071	960
	4 ja rohkem	1300	1018	1071	1550
EURO I	kuni 3	900	611	1071	850
	4 ja rohkem	1300	1018	1071	1400
EURO II	kuni 3	900	611	1071	750
	4 ja rohkem	1300	1018	1071	1250
EURO III	kuni 3	800	484	1071	750
	4 ja rohkem	1200	804	1071	1250
EURO IV ja vähem saastavad	kuni 3	700	427	753	750
	4 ja rohkem	1100	711	753	1250

7. Toetame igati lähenemist, et teekasutustasu peab maksma nii Eesti registrisse kui ka välismaa registrisse kantud veoautode eest, mis liiklevad Eesti teedel. Siinkohal peame väga oluliseks, et riik teostaks tõhusat järelevalvet välisriigi veoautode üle, kes viibivad Eestis suure tõenäosusega vaid mõned päevad. Kui järelevalve on nõrk, siis ei pruugi eelkõige välisriigi veoautodelt tasu laekuda ning see vähendaks Eesti transpordisektori konkurentsivõimet. Lisaks tuleb ette näha mõjus trahv nendele ettevõtjatele, kes ei ole maksnud teekasutustasu või on teinud seda väiksemas ulatuses.

Loodame, et peate võimalikuks meie ettepanekuid arvesse võtta. Vajaduse korral oleme valmis kohtuma ning oma seisukohti lähemalt selgitama.



EESTI
KAUBANDUS-
TÖÖSTUSKODA

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/
Mait Palts
Peadirektor

Koostanud: Marko Udras marko.udras@koda.ee 6040070