

To: Ministeeriumid

Cc: MKM; muud puudutatud osapooled ja arvamuse avaldajad

Eelnõude infosüsteemis

algataja MKM/17-0366

2-2/17-0079/17-2388

**Liiklusseaduse, autoveoseaduse ja maksukorralduse seaduse muutmise seadus**

## Soovitused ja olulisimad põhjendused kooskõlastamata jätmiseks

*Käesolev kiri on koostatud automoto.ee foorumi liikmete sisendi konsolideeritud versioonina. Automoto foorum ühendab üle Eesti eeskätt vanatehnika ja väiketehnika omanikke ning huvilisi, liikmete suurüritustel on kuni 500 osalejat.*

*Konkreetsed kaastööd tegid kirjale 21 isikut.*

*Kirja koostamise päeval ehk siis 22.03.17 külastas foorumit sisselöginuna ca 500 inimest, väga aktiivseid liikmeid (sisselögitud külastused viimase kuu jooksul) on ca 1200, üldse liikmeid 8688.*

Tervikuna põrkuvad kogu selles eelnõus ja plaanitud muudatustes kaks erinevat maksustamise või tasustamise printsiipi:

- veoautode maksustamine seepärast et nad on veoautod ja osalevad (sõiduautodest) raskemate ning taristut enam koormavate sõidukitena liikluses;
- veoautode maksustamine seepärast et nad on mõeldud kauba vedamiseks ning osutavad tasulisi teenuseid, ja just seetõttu on nad (eeskätt koormatuna) suuremaks koormuseks taristule.

Eelnõu koostajad on neid printsiipe käsitletud valdavalt läbisegi, mitte süstemaatiliselt.

‘Teekasutustasu’ kui uue eritermini loomisel ja uue tasu/maksu kehtestamisel ei ole lähtunud konkreetsetest EL eeskujudest.

Tähelepanuta on jäänud paljud sihtrühmad ja alagrupid, kes kõnealuse eelnõu rakendamisel ebaproportsionaalselt peaksid hakkama täiendavalt tasuma oma isiklike vajaduste tarbimise eest.

Suurimad murekohad koostamisse ja arvamuse avaldamisse mitte kaasatud isikutel on järgmised:

- Eelnõu erineb väga palju selle väljatöötamiskavatsuses välja käidud põhimõtetest, tegu on hoopis erineva tulemiga kui oli algselt kavandatud. Seetõttu pole väljatöötamises kaasatud palju neid organisatsioone/isikuid, keda see vahetult puudutab (nt väikeettevõtjad).
- Eelnõu loob raskeveokitele topelt maksustamise, ei ole kavandatud seoses uue maksuga (justnimelt maksuga, sellest allpool!) praegu kehtiva raskeveokimaksu kaotamist.
- Eelnõu ei loo mingeid erisusi alla 12-tonniste veokitele, mis on tavapärasel enamikus EL riikides, eeskätt erisused veokitele registrimassiga 3501-7500 kg mis on väga suuresti isiklikus ja juhukasutuses olevad sõidukid ning ei moonuta konkurentsi transpordi turul.
- Eelnõu ei diferentseeri piisavalt enam kui 12-tonniseid veokeid, mistõttu sellest võidavad kõige enam süstemaatilise ärilise transpordiga tegelevad ettevõtted. Nt 12-tonnine ja 44-tonnine veok maksavad antud eelnõu kohaselt sisuliselt sama maksu. 12-tonnistega ei osutata väga palju tasulisi teenuseid, küll aga tehakse seda peaaegu eranditult 44-stega.
- Eelnõu ei ole arvestanud paljude spetsiifiliste alamkategoriatega, nt vanasõidukid, maastikusuutlikud sõidukid (N2G ja N3G) ja sihtotstarbelised sõidukid mis ei ole oma olemuselt mõeldud kauba vedamiseks, ammugi siis veel vastavaks äriliseks tegevuseks.
- Eelnõus ette nähtud mehhanismid maksude kogumiseks ei ole jätkusuutlikud, sest vastavate tasude kogumine liigub EL õiguses ja praktikas lähiaastatel selgelt teede reaalse kasutamise põhisusele ehk kilomeetripõhiseks. Seega sisaldab see olemuslikult palju läbimõeldamatut kiirustamist, et lappida lähiaastate riigieelarve täiendavate laekumiste võimalikke auke.

Kõiki neid küsimusi lahatakse põhjalikumalt kahes järgnevas peatükis.

## I. Eelnõu olemus ja selles sisalduvad põhilised ebakõlad

*1.1 Seletuskirjas väidetakse et “Eesti ja Soome on ainukesed Euroopa Liidu liikmesriigid, kes ei ole kehtestanud veoautodele teekasutustasu”.*

See on ebaõige väide.

Vastav tasu on meil ka hetkel olemas raskeveokimaksu näol, johtuvalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist 1999/62/EÜ (edaspidi Direktiiv), raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatava infrastruktuuri kasutamise eest.

Kahuks on tänane süsteem tõepoolest puudulik ja ebaõiglane, kuna vastavat tasu ei maksa näiteks eeskätt ca 500 päevas Eestit läbivat välisriikide raskeveokit, aga seda peavad kvartalipõhiselt maksuma kõik enam kui 12-tonniste Eesti autode omanikud (isegi kui nad kasutavad oma veokit vaid 1. päeval nimetatud kvartalis).

Võiks öelda, et Eesti on üks väheseid riike, kes samalaadsete masinate eest maksustab üksnes oma autosid, ja laseb siin vabalt sõita samalaadsetel välisriikide autodel, mis oluliselt koormavad teid.

*1.2 Eelnõu üritab varjatult tekitada topeltmaksustamist.*

Antud eelnõu keskendub terminoloogias “tasule” ja õigustab seda sisulise poole pealt riikliku lõivuna. Kahjuks aga ei ole siinkohal mingit vahet sellisel ‘tasul’ või ‘maksul’, sest kummalgi juhul puudub otsene vastutusu maksja jaoks. Seepärast on tegu ikkagi ‘maksuga’.

Antud eelnõu kontekstis soovitakse ‘tasu’ juurde jääda vaid seepärast, et mitte loobuda raskeveokite ‘maksust’. Selles osas on vaja kindlasti luua õigusselgus ja vältida topeltmaksustamist, mis praegusel juhul sisuliselt tekiks.

Samuti ei ole õige eelnõu koostajate väide, nagu oleks meie praeguse raskeveokimaksu ära kaotamine lubamatu Euroopa Liidu õiguse seisukohast. Kui praeguse raskeveokimaksu valdkonna katab ära teise nimega maks või tasu, siis antakse sellest vastavatele EL institutsioonidele teada ning vastav formaalne muudatus viiakse sisse nimetatud Direktiivi.

Üritatakse eksitada inimesi, kes pole kursis EL õigusega.

*1.3 Aastased tasu määrad on ebaproportsionaalsed.*

Eelnõus on aastane tasu määr nt 4-tonnisele veokile 500 eurot ja 44-tonnisele eriti raskele veokile 1300 eurot. Kuivõrd eelnõu üks eesmärk on taristu kasutamise õiglane maksustamine, siis niivõrd kõrge minimaalmäär ja sedavõrd madal maksimaalmäär pole kindlasti proportsionaalsed ja ei vasta ei direktiivi ega seaduse mõttele. Juba selline väga piiratud väärtuste vahe näitab indikatiivselt, et on olemas ohud, kuidas mingid alamkategoriad maksavad ebaõiglaselt palju ja teised jälle liialt vähe, taristule reaalselt avaldatava koormuse eest.

Ajapõhise maksustamise probleemidele on viidanud ka teised ministriumid, sest see pole enam ajakohane, eriti just raskemate veokite puhul tuleb arvestada ikka nii raskuse- kui teekonnapõhist maksustamist, ehk siis läbitud kilomeetrite põhjal, millele on üle läinud või minemas enamik EL riike kes selliseid makse kohaldavad.

*Nt tavapäraselt loeb transpordiettevõtja, et vedusid vedav veok peaks olema liikumises vähemalt 80000 või enam kilomeetrit aastas, kui sooritatakse rahvusvahelisi vedusid, ja vähemalt 50000 km aastas, kui sooritatakse Eesti-siseseid vedusid. Kui selline raskeveok (enamasti tõesti raskelt koormatuna) maksab üksnes Eestis liikudes 1300€ ja teeb oma 50 tuhat km täis, siis on eelnõu kohaselt täiendav kulu ettevõtjale vaid 0,026 €/km. Seepärast on arusaadav, et suured alaliidud olid varmalt nõus antud eelnõu kooskõlastama!*

*Kui aga maaelanik oma väikestel distantsidel liikuva kastiautoga, millel nt registrimass 4000kg (aga tühimass vaid 2600kg ja mis enamasti pole maksimaalselt koormatud) teeb kohalikke sõite kuni 10000 km aastas ja maksab 500€, siis temale on täiendav kulu 0,05 €/km ehk 2x enam, ja seejuures koormab ta igal sõidu kilomeetril taristut 10x vähem.*

#### *1.4 Päevased tasu määrad on ebaproportsionaalsed.*

Päevamääraga 12€ (+teadmata suurusega teenustasu) üle 12-t veoki puhul oleksime nt Eurovignette ruumis (Taani, Luxemburg, Holland ja Rootsi) päevamaksu poolest kallim kui need riigid.<sup>1</sup>

See muudab päeva ja nädala kaupa ostmise mõttetuks ja sunnib omanikku suurematele kulutustele... või hoopis oma majandustegevuse ümber korraldamisele.

*Nt puudutavad kavandatavad suured päevamäärad otseselt maapiirkonna väikeettevõtlust.*

*Äreialadel on paljude teenuste osutamine väga väikese kilometraažiga, nt kui veok teeb päevas vaid 1 tellitud reisi pikkusega 30 km, siis tõenäoline teenuse hind tellijale on umbes 30€. Kui aga lisandub kavandatud päevamäär 12€ ja arvatavasti teeb selline veok vaid ühe tasulise sõidu päevas, siis lõppkokkuvõtteks peab tarbija maksma hoopis 42€.*

*Sama arvutus kehtib ka siis, kui talunik teeb omale vaid ühe vajaliku reisi päevas, oma erinevate hoonete vahel, mille vahemaa on avalikul teel.*

#### *1.5 Eelnõust on täiesti välja jäetud bussitransport.*

Kui on juba kõne alla võetud sõidukid üle 3500kg, siis busside välja jätmine sellest on tegelikult (ühis)transpordi turu moonutamine.

Just bussid on reeglina alati teenust tegevad sõidukid, mis üldjuhul üldse ei tee tühisõite ja mille koormus ehk kilometraaž taristul on märkimisväärselt suur. Kui eesmärgiks on taristu kasutajate õiglane maksustamine, siis ei ole busse võimalik välja jätta pelga põhjendusega, et see tõstaks teenuse hinda. Samamoodi tõstab veoteenuste hinda kõik muu käesolevas eelnõus sätestatu.

*Ühtlasi tuleb lisada, et bussidelt taristu kasutamise eest maksude/tasude kogumine toimub efektiivselt enamikus EL riikides, lähiriikidest välja arvatud vaid Läti ja Soome.*

#### *1.6 Kaasamisest eelnõu koostamisel.*

Eelnõu seletuskirjast nähtub, et väga suurt hulka konstruktiivseid ettepanekuid pole arvesse võetud. Teisalt on jällegi ilmne, et kaasatud esindusorganisatsioonide hulk oli väga ühekülgne, tugeva kallutusega tasuliste autovedude teostajate poole. Kuna aga eelnõu puudutab suuresti neid sõidukeid mis on küll veoautod aga samas alla 12-tonni massiga, siis riivab see väga paljusid väikeettevõtjaid ja füüsilisi isikuid kui vastavate sõidukite omanikke. Selliste ringkondade ehk nende esindajate kaasamine õigusloomesse oli täiesti olematu, puuduvad ka andmed hilisemate konsultatsioonide kohta. Kindlasti johtus see ka asjaolust, et alla 12-tonniste maksustamise praeguse kavaga tuldi välja alles nõ töö käigus, mitte algselt.

#### *1.7 Suhtlus Euroopa institutsioonidega.*

Eelnõu seletuskirjas on küll korduvalt viidatud, et mingeid erandeid/erisusi ei ole Eestile lubatud, kuid direktiiv oma olemuses rõhutab mitmel pool võimalusi erisusi taotleda ja seda on teised riigid enne meid juba palju ning edukat teinud. Mingite ametnike ajas ja ruumis kehtinud suutmatuse või soovimatuse Eesti huve põhjatatult kaitsta ei ole veel aluseks, et me peaks oma õigustest taganema. Ehedaimaks näiteks oleks siin Eesti väikemaomanikud ja maaelanikud ning väikeettevõtjad, kes teatava 3.5-tonni veokiga oma isiklikke asju sageli veavad.<sup>2</sup>

#### *1.8 Oskussõnadega ümberkäimine.*

Eelnõus on täiesti mööda mindud mõistest “registrimass” sõiduki puhul. Eelnõu väidab vaid et ‘täismass’ kantakse liiklusregistrisse, kuigi sinna läheb palju olulisemana just sõiduki registrimass. Paljudes riikides on nõ liiklusregistrite puhul omad erisused, ja ei tehagi spetsiifilist vahet registrimassil ning täismassil, ning arvestatakse üksnes seda, millisena sõiduk liikluses osaleb. Eestis on aga väga oluline võimalus ja vajadus sellist vahet teha, maksustada tuleb registrimassi!

<sup>1</sup> <https://www.eurovignettes.eu/portal/en/tariffs/tariffs?reset=true>

<sup>2</sup> Direktiiv, Artikkel 6, lg 2 b): “sõidukid, mida kasutatakse ainult juhuti selles liikmesriigis, kus need on registreeritud, avalikuks kasutamiseks määratud maanteedel või mida kasutavad füüsilised või juriidilised isikud, kelle põhiline tegevusala ei ole kaubavedu, tingimusel et nende sõidukitega tehtavad veod ei põhjusta konkurentsimoonusi ja komisjon on andnud oma nõusoleku.”

Nt meil on tänasel päeval registris veok, mille täismass on 19990 kg aga registrimass on 14990, kuna masinale tehti ümberehitus ja see ei saagi enam raskemaid koormaid kanda. Seega, selline sõiduk ei saa meie teeliikluses osaleda raskemana kui 14990 kg. Maksude kogumisel tuleb seetõttu lähtuda ikka registrimassist (mis tähendab LUBATUD tühimass + kandevõime), mitte täismassist (mis on tootja poolt näidatud suurim tehniliselt VÕIMALIK tühimass + kandevõime).

## II. Kommentaarid Liiklusseaduse kavandatavatele muudatustele

### § 190<sup>2</sup>. Teekasutustasu objekt

Objektideks peaks olema ka bussid mis on registrimassiga üle 3500 kg, et tagada taristu kasutamise õiglane maksustamine, proportsionaalselt teedele avaldatava koormusega.

Ei ole põhjust teha erisusi mingisugusele regulaarset teenust osutavale kutselisele transpordile, mis liigub üksnes avalikel teedel.

### § 190<sup>3</sup>. Teekasutustasu määr

Vajalik oleks luua mitmed eristatavad alamkategoriad, eeskätt lähtudes Direktiivist.

- a) Sõidukid alla 12 tonni, diferentseerida
- b) Sõidukid üle 12 tonni, diferentseerida

A. Euroopas üldlevinud praktika kohaselt on väga selgelt eristatavateks sõidukite kategooriateks registrimassi järgi 3501-7500 kg ja 7501-12000 kg. Esimene nendest on ka direktiivi kohaselt kahjuklass 0 sõiduk, mida paljudes riikides täiendavalt ei maksustada, kuna see ei avalda taristule märkimisväärselt suuremat koormust kui sõiduauto või väikekaubik ja puudub tõendus põhine alus täiendavateks maksuhoobadeks.

Kahjuklass 0 sees tehakse veel tavaliselt erisusi, sõltuvalt erakasutusest või erikasutusest, st need juhud jäetakse maksuvabaks, ja kahjuklass 0 kommertstransport maksustatakse selgelt vähema määraga kui järgnev alaklass I.<sup>3</sup>

Alaklass I ehk siis meie mõistes 7501-12000 kg on oma olemuslikult autod mis sooritavad väikevedusid ja peamiselt lühikestel vahemaadel, kus on vajalik suurem manööverdamisvõime (linnades) või on kauba kogused väga väikesed (nt poodide varustamine). Ka neid sõidukeid maksustatakse Euroopas reeglina väiksema määraga kui kavandatud eelnõus.

B. Euroopas üldlevinud praktika kohaselt on registrimassi järgi üle 12 tonni väga selgelt eristatavateks veoautode alamkategoriateks kõik sõidukid lausa paaritonniste vahedega, vt Direktiivi Lisa 4.

Praegusest eelnõust saaksid kõige enam kasu just need raskeveokid kes sõidavad maksimaalselt koormatuna kogu aeg, ehk siis peamiselt täislastis 44-tonnised autoringid. Selline lähenemine ei ole õiglane teiste tasujate suhtes, ei vasta taristu koormamise proportsionaalsusele, ja moonutab ka konkurentsi autoturul, soodustades teekattele kõige kahjulikuma transpordi kasutamist.

Vt võrdluseks Suurbritannias kehtivaid määrasid ja alamjaotusi analoogse tasu puhul:

**Heavy goods vehicles** [ edit ]

Taxation for use of [Heavy goods vehicles \(Large goods vehicles\)](#) on UK roads are based on the size, weight per axle. For full details refer to the source reference:<sup>[1]</sup>

HGV tax band	Standard	Reduced pollution	Example vehicle in this category
A	£165	£160	HGV weighing less than 7.5 tonnes
B	£200	£160	HGV weighing less than 15 tonnes
C	£450	£210	Three and four axle vehicles weighing less than 21 tonnes
D	£650	£280	Four axle vehicles weighing less than 27 tonnes
E	£1,200	£700	Semi-trailer with two or more axles weighing less than 34 tonnes
F	£1,500	£1,000	Semi-trailer with two or more axles weighing less than 38 tonnes
G	£1,850	£1,350	Semi-trailer with three or more axles weighing less than 44 tonnes

<sup>3</sup> Saksamaal maksustamine alates 7.5 tonni: <https://www.ages.de/en/hgv-toll-germany.html>

#### § 190<sup>4</sup>. Teekasutustasu tasumine

Teenustasu lisamine ühtsele riiklikule tasule muudab selle kogumise ääriseks ebaselgeks klientide jaoks. Kui riik ei suuda mingitel põhjustel ise otseselt sellist maksu koguda, siis need kulutused, mis kuuluvad alternatiivsetele lahendustele, peaks olema riigi poolt kantavad, sellesama tasu/maksu sees. *Nt päevamäär on 10€.* Kui isik maksab selle Rahandusministeeriumi kontole, siis laekub raha otse sinna. Kui aga kasutatakse operatiivsuse mõttes vajalikku muud kanalit (mobiilimakse, välisriigi sõidukile riigi piiril teenindusjaamas päevapileti soetamine vms), siis on see olemuslikult ikkagi riigi kohustus, mille ta teatud kaalutlustel välja delegeerib, seda riigieelarvest/laekumisest ka hüvitades. Selle delegeerimisega seotudkulu peab jääma riigi kanda. Päevamäär on ikka sama, aga vastav teenusepakkuja selgitatakse välja riigihanke korras ja seeläbi ei lisata täiendavat koormust lõpptarbijale.

#### § 190<sup>5</sup>. Teekasutustasu vabastus

Tasust vabastatud sõidukite nimistu on liialt lühike, palju enam annab selles osas lubavaid soovitusi ka Direktiiv.

a) Eesti autopargi tausta arvestades võiks luua erisuse, et maksust on vabastatud sõidukid, mille vanus on 25 (35?) või enam aastat.

Põhjendused (MNT veebruari andmete põhjal):

- arvel on 29898 N2(G) ja N3(G) sõidukit, millest 3366 on hetkel 35-aastased või vanemad
- 35 ja pluss veokite keskmine täismass on 9335 kg, alla 35-aastaste puhul aga 17683 kg. Seega uuemad autod, mida selgelt kasutatakse ärilise transpordi eesmärkidel, läbivad kordades enam tonn-kilomeetreid ning lõhuvad ka teid vastavalt vähem
- vastavad sõidukid on oma olemuselt kas ajaloolised või hobikasutuses, need kindlasti ei konkureeri transpordi turul ja ei tekita konkurentsi moonutust
- nende maksustamine ka päevamäära alusel ei ole mõistlik ja pärsib nende juhukasutust, nt vanasõiduki hetkeline transportimine teise garaaži või väljanäitusele
- just N2G ja N3G (ehedateks näideteks olgu veoautod UNIMOG, GAZ-66 või ZIL-131) sõidukid osutavad palju *ad hoc* vajalikke abitoide, nt teiste sõidukite välja aitamine rasketest teeloludest või maastikult; kui sellist sõidukit palutakse appi keset ööd, ja päevamäär on tasumata, riskib appi mineja seaduse rikkumisega.

b) Teemaksust võiks seejuures olla hoopis vabastatud 3.5-7.5-tonnised füüsilisele isikule kuuluvad masinad, mis teevad oma igapäevaseid sõite kuni 50 km raadiuses elukohast/asupaigast.<sup>4</sup> See soodustaks maaelu ja regionaalmaajandust.

Mingi muu automaksu kehtestamisel võiks need sõidukid olla makstatud samaväärselt sõiduautodega või väikekaubikutega, mitte veoautodega, kuna nende põhiline kasutuse eesmärk pole kaupade vedu, ammugi mitte tasuline vedu.

*Eesti teedevõrku ja lisaks ka mitte teeregistrisse kantud (metsateed, põlluteed, erateed) teid arvestades on meil oluline roll maapiirkondades kodude, suvekodude või valduste juurde pääsemisel just sellistel sõidukitel, mis on natuke raskemad kui 3500kg registrimassiga, kuid samas maastikusuutlikud ja aitavad kaasa majapidamiste toimimisele. Suurimat nimetatud kategooria masinad on nt Mercedes-Benz Unimog ja Volvo C303 mis on meil maaelanikel päris palju kasutuses. Meie maastiku aj teede eripära tingib, et tavalisest natuke raskemad sõidukid on vastupidavamad ja suutlikumad ja igapäevaste olmeliste sõitude jaoks lühematel distantsidel.*

---

<sup>4</sup> Direktiiv, IV LISA

#### SOOVITUSLIK SÕIDUKIKLASSI KINDLAKSMÄÄRAMINE

Sõidukid määratakse vastavalt nende poolt teekattele kahju tekitamise astmele kasvavas järjestuses alaliikidesse 0, I, II ja III (III klass on seega tee infrastruktuurile enim kahju tekitav sõidukiklass). Tekitav kahju suureneb eksponentsiaalselt teljekaalu kasvuga.

Kõik mootorsõidukid ja liidendsõidukid, mille suurim lubatud täismass on vähem kui 7,5 tonni, kuuluvad kahjuklassi 0.