

XV Riigikogu liikmed  
Lossi plats 1a  
15165 Tallinn

Eesti Autoomanike Liit  
Eesti Maksumaksjate Liit  
Eestimaa Talupidajate Keskliit  
Eesti Lasterikaste Perede Liit  
Eesti Pensionäride Ühenduste Liit  
Full Throttle Club

Hea Riigikogu liige!

Peagi on Sinu ette jõudmas mootorsõidukimaksu eelnõu. Nii-öelda "automaksu" vastu koguti digiplatvormidel kokku 77 442 allkirja, mis on Eesti allkirjade kogumise rekord. Augusti lõpus avaldatud Kantar Emori uuringu kohaselt ei toetanud 70 protsenti täiendava automaksu kehtestamist.

### **Automaksust valimiste ajal ei räägitud**

Tuletame meelde, et automaksu kehtestamine ei olnud 2023. aasta Riigikogu valimiste diskussiooni osa. Pigem vastupidi: ühegi täna riikogus esindust omava erakonna valimisprogrammist me mootorsõidukimaksu kehtestamise lubadust ei leidnud (tegelikult ei olnud mootorsõidukimaksu kehtestamise lubadust isegi mitte valimiskünnise alla jäänud *Roheliste valimisprogrammis*).

Selle asemel lubas Reformierakond, et *"Viime tavapärasest tugevama majanduskasvu korral kroonilises puudujäägis oleva riigieelarve tasakaalu nelja aastaga. Eelarvetulusid tuleb kasvatada maksukoormust tõstmata innovaatilise ja teadmismahuka majanduse abil ning tarkade kuluvalikute ja struktuursete reformidega. Ajutiste kulutuste ja majandusolukorra olulise halvenemise puhuks peavad riigil ja omavalitsustel olema piisavad finantspuhvid ja usaldusväärsus, et laenuvajaduse korral puudujääk soodsalt katta."*

On arusaadav, et Reformierakonnale hääle andnud inimene ei osanud ette näha ei käibemaksu tõusu ega tulumaksumääru tõusu: raskest olukorrast lubati välja tulla "tarkade kuluvalikute", mitte automaksukehtestamisega.

### **Tegelikkuse moonutamine**

Eelnõu koostajad viitavad seletuskirjas Eesti madalatele keskkonnamaksudele. Samas on eelnõu allikas viide, et näiteks mootorikütuselt kogutavad maksud liigituvad Euroopa Liidu mõistes energiamaksude alla.

Kütuseaktsiisi loodab riik sel aastal koguda enam kui 520 miljonit eurot, samas on 2024. aastal kokku plaanis teedevõrku suunata vaid ligi 190 miljonit eurot. \*

Kütuseaktsiis, mille algne eesmärk oli koguda vahendeid teede korrashoiu ja teedevõrgu arenguks, seoti teedevõrgu küljest lahti 2014. aastal. Peale seda on autoomanike panusest ehk kogutud aktsiisist

alla poole jõudnud tagasi teevõrku, edaspidi suunatakse laekuvast mootorikütuse aktsiisist teedesse veelgi vähem.

Eestis võib mootorikütuse aktsiisi seega pidada ühtlasi ka keskkonnamaksuks, sest seos teedevõrguga seonduvate otseste kuludega puudub.

Tegelikkuse moonutamine on ka see, et Eesti puhul räägitakse “autostumisest” ja sellest, kuidas meie autolembust on tarvis koheselt pidurdada. Eestis on aktiivses kasutuses (kalkulatsiooni puhul on aluseks võetus VTK-s toodud statistika) 542 sõiduauto 1000 inimese kohta. **Euroopa keskmine on 550 autot 1000 elaniku kohta.**

Eesti puhul tuleb aga arvesse võtta hajaasustust ning meie puhul on mõistlik vaadata autode arvu ühe km<sup>2</sup> kohta - siinkohal on Eesti näitaja marginaalne, eriti võrreldes Kesk-Euroopaga. Lihtne statistika näitab, et kui Saksamaal on 1000 elaniku kohta ligi 580 autot (hinnanguliselt üldse on Saksamaal kokku 48,8 miljonit autot, elanike arv 84,6 miljonit inimest), siis **ühe km<sup>2</sup> tuleb Saksamaal kokku 136,6 autot** (Saksamaa pindala on 357 168 km<sup>2</sup>). Eesti pindala on 45 339 km<sup>2</sup>, **seega meie puhul näeme, et kui arvestame sisse nii aktiivses kasutuses olevad sõidukid (VTK kohaselt 741 088) kui arvelt maas olevad sõidukid (VTK kohaselt 289 869), saame tulemuseks 22,7 autot km<sup>2</sup>. Kui arvestada maha peatatud kandega ja ülevaatuseta sõidukid, siis on Eestis vaid 16,39 autot ühe ruutkilomeetri kohta.**

Autode rohkus km<sup>2</sup> kohta näitab seda, et Eesti on hajaasustusega riik, mille puhul ei saa täna rääkida autode rohkusest või “autostumisest”.

Seetõttu ei ole auto siin mitte luksuse, vaid vahend elus püsimiseks.

### **Autoomanik kaotab aastas ligi 500 eurot**

Mootorsõidukimaksu eelnõu seletuskirja kohaselt on *“mootorsõidukimaksu seaduse eesmärk kehtestada Eestis keskkonna ja inimeste tervise seisundi parandamisele suunatud seadus, mis tagaks ka suurema maksutulu kogumise.”*

Kuigi sõnades on eesmärk üllas, on tegemist vastuolulise ja arusaamatu eelnõuga. Kuidas parandab mootorsõidukimaks inimeste “tervise seisundit”, kui automaksu hakatakse maksma tervisliku toidulaua ja laste huviringide arvelt? Kas see, et maal elav pere peab loobuma autost, millega viiakse lapsi trenni ja vanavanemaid arsti juurde, saab olla “tervislik”?

Mõned poliitikud on väitnud, et mootorsõidukimaksu “keskmine mõju” inimeste rahakotile on vaid mõned eurod kuus. Eelnõu seletuskirja p 6.1.3. kohaselt on *“juriidilisest isikust erinevaid autoomanikke 52 881, füüsilisest isikust erinevaid omanikke on 425 258”*. Kokku on Eestis eelnõu seletuskirja kohaselt autoomanikke seega 478 139.

**Kui jagame rahandusministeeriumi soovitava 236 miljonit eurot autoomanike arvuga, saame autoomaniku aastaseks keskmiseks maksukoormuseks 493 eurot ja 58 senti.** Näiteks oleks ERRi automaksu kalkulaatori kohaselt ühe 2018. aasta esiveolise 2-liitrise diiselmootoriga Prantsuse päritolu mahtuniversaali aastamaks 291.92 eurot ja kasutatult registreerimine 3254.60 eurot. See ei ole marginaalne summa, vaid oluline koormus isegi senini võrdlemisi hästi toime tuleva perekonna rahakotile. Mis puutub maksu väidetavasse eesmärki suunata inimesed keskkonناسäästlikumate sõidukite suunas, siis antud sõiduki sihtrühma puhul ostetakse olude sunnil ikka samade suurus- ja

võimsusnäitajatega auto, ent uue maksu rakendudes suunab ostja hoopis automaksu võrra odavamale, vanemale ja saastavamale sõiduki poole.

### **Mootorsõidukimaks on viimane piisk, mis süvendab vaesumist veelgi**

Seletuskirja punkt 6.3.3 kohaselt on *“Eestis ligi 632 tuhat leibkonda, sh lastega üksikvanemad ca 58 000 leibkonda, pensioniealisi ca 309 000 või pensioni saavad isikud ca 15 500. Väiksema sissetulekuga leibkondadel on vastavalt 2019. aasta leibkondade eelarve uuringule vähem sõidukeid. 30% kõige väiksema sissetulekuga leibkondadest on sõiduk umbes 33%. Sõiduki omamise tõenäosus kasvab koos sissetulekuga. Kõige rikkama kümnendiku leibkondade seas on sõidukid ligi 90%. Sealjuures on neil keskmiselt sõidukeid rohkem kui üks.”*

Antud lõiguga soovib eelnõu koostaja justkui näidata, et automaks ei mõjuta väiksema sissetulekuga perekondi niivõrd palju. Tegelikult on toime vastupidine: antud juhul tõstetakse auto soetamise ja pidamise kulusid veelgi, mille tulemusena peavad siiani autot mitteomavad leibkonnad selle plaani sootuks ära unustama.

Samuti tuleb maksukoormuse edasisel tõstmisel lähtuda tõsiasjast, [et Eesti inimese ostujõud oli 2022. aastal Euroopa Liidu riikide pingereas alles 18. kohal](#), jäädes alla näiteks nii Leedule kui Hispaaniale. Ärgem unustagem, et möödunud aastal otsustas Riigikogu enamus hääletada nii käibemaksu kui tulumaksu määrade tõusu poolt. Alates 2024. aastast hakkab taas tõusma diiselkütuse aktsiis, kerkides seniselt 37,2 sendilt liitri kohta 2027. aastaks 49,3 senti peale liitri kohta. Selle aasta 1. maist tõuseb maagaasiaktsiis 20% ja elektriaktsiis 45%.

Kui mootorsõidukimaksu eelnõu koostajad tõdeavad, et *“Eestis on igapäevases kasutuses Euroopa Liidu peaaegu kõige vanem ja saastavam autopark”*, siis paraku unustavad nad ära tõsiasja, et sellel on oma loogiline põhjus, milleks on vaesus.

### **Läbimõttelamata seadus “nügib” inimesed saastavatesse ja ebaturvalisematesse autodesse**

Tänane mootorsõidukimaks sunnib inimesi sõitma kas vanemate ja saastavate autodega või ostma neid uusi sõidukeid, mis on väikesed, ebapraktilised, vähemturvalisemad ja tegelikult saastavamad – nimelt kasutatakse odavsõidukite komplekteerimisel reeglina odavamat tehnoloogiat, mistõttu on nende kütusekulu ja CO<sub>2</sub>-heide ebaproportsionaalselt suur: näiteks on ühe Euroopas 2022. aastal toodetud 1-liitrise 67kW võimsusega bensiinimootoriga sõiduauto CO<sub>2</sub>-emissioon (WLTP kohaselt) 127 g/km. Sellise auto aastamaks hakkaks olema küll “vaid” 80 eurot, ent tegemist on alla 4,1 meetrit pika ja vähemturvalise väikeautoga, mis on ebasobiv perekondlikeks sõitudeks ning mille CO<sub>2</sub>-emissiooni suhe massi ja mahutavusega on ebamõistlikult suur. Võrdluseks: kui antud näidisauto eritab 1561 kg täismassi juures CO<sub>2</sub>-d 127 g/km, siis kirja alguses näiteks toodud 2-liitrise mahtuniversaali CO<sub>2</sub>-heide 2280 kg täismassi juures on 172 g/km (WLTP).

Seega oleks perekonnal mootorsõidukimaksu vaatevinklist vaadatuna ühe mahtuniversaali asemel “mõistlik” soetada kaks kuni kolm ebaturvalist väikeautot. Või soetada endale vanem kui 20-aastane sõiduk.

Arvestades meie kliimat ja talviseid teeolusid, ei ole vastutustundlik inimesi “nügida” vanematesse ja/või väiksematesse autodesse, sest selliste autode puudujäägid turvalisuses võivad meile maksta kalleimat hinda ehk inimelusid: nimelt halvenevad väikese ja nõrgema auto vastavad parameetrid

täislastis sõites märgatavalt, samal ajal kui optimaalse suurusega sõiduki puhul ei avalda kogu pere ning pagasi pealelaadimine sõiduki kasutus- ja saasteomadustele sedavõrd märgatavat mõju.

### **Lasterikaste perede ebaõiglane koormamine**

Eelnõu algatajad on terve protsessi ajal ignoreerinud tõsiasja, et teatud sotsiaalsetele gruppidele on auto hädavajalik liiklemisvahend - kui maal elaval pensionäril auto omamisest pääsu, siis lasterikas pere ei pääse kindlasti mahuka sõiduvahendi omamisest. Väikeste laste puhul nõuab juba kolme turvahälli või -tooliga lapse mahutamine tavalisse sõiduautosse suuremat pingutust, nelja ja enama lapsega pered ei saa enam ka teoreetiliselt (liiklusseadusest tulenevalt) sõita autoga, millel puudub kolmas istmerida.

Paraku muudab mootorsõidukimaksu tulek sellise auto omamise üüratult kalliks. Näitlikustamiseks on lisaks ülaltoodud näidetele mõistlik lisada kalkulatsioon Ühendriikide päritolu 2016. aasta mahtuniversaali (mis on sobilik neljalapselisele perele, 7 istekohta, täismass 2724 kg) kohta, mille aastamaks hakkaks olema 591,09 ja kasutatult registreerimine 7528,17 eurot. Ärgem unustagem, et antud sõiduki puhul on tegemist 8 aastat vana sõidukiga, millele juba kehtib makset vähendav vanusekomponent.

Lasterikastel peredel on valus kuulata rahandusministri sõnu, mille kohaselt saavad paljulapselised pered riigilt niivõrd palju toetust, et võivad rahumeeli mitu korda kõrgemat mootorsõidukimaksu taluda. Makstavad toetused on mõeldud siiski laste kasvatamiseks, mitte hädavajaliku sõiduki eest automaksu tasumiseks. Automaksu jõustumisel saab pere võimekusest suurem sõiduk soetada oluline pereplaneerimise argument. Ja seda negatiivses võtmes.

### **Riigikaitse kahjustamine**

Ukraina sõda on meieni toonud karmi reaalsuse: sõja süttimise tõenäosus on olemas, sõjaohu ja sõja endaga toimetulekuks on riigil vaja muuhulgas eraisikute valduses olevaid maastikusuutlikke sõidukeid (N1G ehk kastiga maasturid).

Mootorsõidukimaksu eelnõu näeb aga ette, et needsamad sundkoormiste all olevad sõidukid, mida inimene peab hoidma tehniliselt korras, ei oma kahanevat vanusekomponenti. Vastupidi - mootorsõiduki vanus aastates (maksustamisperioodi alguse kuupäevaks alates esmase registreerimise kuupäevast) korrutatakse 5,16-ga. Näiteks 2006. aasta 88kW arendava Jaapani päritolu kastiga maasturi aastamaks hakkaks mootorsõidukimaksu eelnõu vastuvõtmisel olema 223 eurot.

Arvestades tõsiasja, et N1G ja N1 (kaubikud) sõidavad eraomanike käes sageli võrdlemisi vähe, toob mootorsõidukimaksu kehtestamine kaasa sellistest sõidukitest loobumise. Sõiduauto või kastirattaga N1G masina funktsioone täita on aga pea võimatu nii rahu kui sõja ajal.

### **Kaasamist ei olnud**

Eesti Autoomanike Liit on olnud kutsutud vaid ühele automaksu puudutavale nõupidamisele 2023. aasta suvel. EAOL on esitanud kaks korda oma ettepanekud, kummalgi korral pole neid ei arvesse võetud ega nendega arvestatud. Sealhulgas leidis EAOL enda 29. oktoobril 2023 saadetus kirjas, et nii-öelda "romude küsimuse" saaks lahendada sellega, et arvelt maas olev ja kindlustamata sõiduk ei tohi asuda avalikus ruumis. Selle asemel, et sellise lihtsa ja loogilise ettepanekuga arvestada, on "romude" küsimuse lahendamine delegeeritud värskelt loodud kliimaministeriumile. Jääb vägisi

mulje, et täitevõim on haaranud riigis ebaproportsionaalselt suure ohjadest, ignoreerides nii kodanikuühiskonna kui Riigikogu häält: kuigi mootorsõidukimaks pole saanud Riigikogu enamuse heakskiitu ja eelnõu pole isegi veel ühegi komisjoni lauale jõudnud, otsib Maksu- ja Tolliamet alates 18. jaanuarist enda koosseisu mootorsõidukimaksu teenusejuhti.

**Hea Riigikogu liige! Mootorsõidukimaksu toetamine on kahjulik nii Eesti elanikkonnale kui Sinu enda jätkamisele poliitikas: MTÜ Ühiskonnauuringute Instituudi ja uuringufirma Norstat Eesti AS küsitluse andmetel toetab koalitsioonierakondi täna 35,9% ning opositsioonierakondi 59,1% vastajatest.**

**Suur osa toetuse langusest põhineb tõsiasjal, et tänane valitsus on käitunud väärilt ja valelikult. Teie võimalus on olla mõistuse hääleks ja tuletada rahandusministrile meelde, et Riigikogu pole kummitempel. Ning et Eesti on endiselt demokraatlik riik, kus kõrgeima võimu kandjaks on rahvas.**

Allakirjutanud:

Priit Tammeraid,  
Eesti Autoomanike Liit  
Juhatuse esimees  
/allkirjastatud digitaalselt/

Martin Huberg  
Juhatuse liige  
Eesti Maksumaksjate Liit  
/allkirjastatud digitaalselt/

Kerli Ats  
Eestimaa Talupidajate Keskliit  
Juhatuse liige  
/allkirjastatud digitaalselt/

Andres Ergma  
Juhatuse esimees  
Eesti Pensionäride Ühenduste Liit  
/allkirjastatud digitaalselt/

Aage Õunap  
President  
Eesti Lasterikaste Perede Liit  
/allkirjastatud digitaalselt/

Ingmar Noorlaid  
Juhatuse liige  
Full Throttle Club  
/allkirjastatud digitaalselt/

Koostanud: Simmo Saar, EAOL juhatuse liige

\* vastavalt Rahandusministeeriumi 29. jaanuaril edastatud teabenõude vastusele on 2024. aastal riigiteedesse kokku planeeritud 152,9 mln eurot, millest teede korrashoiuks on mõeldud 45,0 mln eurot ja investeeringuteks teedevõrku 107,9 mln eurot. Lisaks on KOV teede eraldisteks planeeritud kokku 36,8 mln eurot. **Seega on 2024. aasta kinnitatud eelarvega teedevõrgu arendamiseks, hooldamiseks ja remontimiseks kokku ette nähtud 189,7 miljonit eurot.**