



Riigikogu rahanduskomisjoni istungi protokoll nr 40

Tallinn, Toompea ja videosild

Teisipäev, 05. detsember 2023

Algus 14.00, lõpp 15.20

Juhataja: Annely Akkermann (esimees)

Protokollija: Vivian Põld (konsultant)

Võtsid osa:

Komisjoni liikmed: Jaak Aab, Rain Epler (Martin Helme asendusliige), Aivar Kokk, Maris Lauri, Jürgen Ligi, Jevgeni Ossinovski, Siim Pohlak, Marek Reinaas, Kersti Sarapuu, Aivar Sõerd, Toomas Uibo

Komisjoni ametnikud: Tiina Licht (nõunik-sekretariaadijuhataja), Kristo Varend (nõunik), Kai Raudkivi (nõunik), Epp-Sandra Satsmann (konsultant)

Kutsutud: Eesti Autoomanike Liidu juhatuse esimees Priit Tammeraid ning juhatuse liikmed Simmo Saar ja Andres Rand, Rahandusministeeriumi maksu- ja tollipoliitika osakonna peaspetsialistid Lauri Lelumees ja Maret Mets (1. päevakorrapunkt); Rahandusministeeriumi maksu- ja tollipoliitika osakonna nõunik Lemmi Oro (1. ja 2. päevakorrapunkt), Annely Akkermanni töövari Tristan Eriste

Päevakord:

1. Kollektiivse pöördumise „Petitsioon automaksu kehtestamise vastu“ arutelu
2. Rahanduskomisjoni algatatud tulumaksuseaduse muutmise seaduse eelnõu (337 SE) teiseks lugemiseks ettevalmistamine
3. Info ja muud küsimused

1. Kollektiivse pöördumise „Petitsioon automaksu kehtestamise vastu“ arutelu

Annely Akkermann sõnul esitati kollektiivne pöördumine Riigikogule 8. septembril. Vastavalt Riigikogu kodu- ja töökorra seadusele (RKKTS) arutab komisjon pöördumist kolme kuu jooksul ning teeb otsuse pöördumise kohta kuue kuu jooksul pöördumise menetluse võtmisest arvates. Istungile olid kutsutud pöördumise algatajate esindajad.

Simmo Saar tutvustas kollektiivset pöördumist. Ta märkis, et petitsiooni, mille tekstile kirjutas alla 77 442 inimest allkirjade kogumine algas mai lõpus ning lõppes 31. augustil. Allakirjutanud leidsid, et Eestis kehtib mootorikütuse aktsiisimäär bensiinikütusele 56,3 ja diislikütusele 37,2 senti liitri kohta. 2023. aasta riigieelarvesse on planeeritud hinnanguliselt mootorikütuse aktsiisi laekumist suurusjärgus 510 miljonit eurot. Kõrge kütuseaktsiisi üheks argumendiks läbi aastate on olnud tõsiasi, et Eestis puudub automaks. Allakirjutanud on seisukohal, et automaksu kehtestamine ei toeta rohepöoret ega oma positiivset mõju keskkonnahoiule. Olemasolevate sõidukite maksustamine ei pane autoomanikke eelistama säästlikumaid sõidukeid, vaid lööb kõige valusamalt hobiautodusega tegelevate inimeste ja maal elavate perekondade rahakoti pihta. Selleks, et automaksust pääseda, hakkavad inimesed

vähendama arvel olevate sõidukite arvu, mis omakorda toob kaasa arvestatust väiksema automaksu laekumise. Automaks on olemuselt omandimaks ja on ohtlik pretsedent nii õiguskindluse kui edasise maksupoliitika perspektiivide osas. Juba soetatud vara maksustamine on ebaõiglane ning on vastuolus kõikide senini Eesti majandust ja rahandust iseloomustavate põhimõtetega. Omandi maksustamine seab Eesti elanike majandusliku kindlustatuse ja tugevalt koondunud majandustegevuse tingimustes ohtu need inimesed, kes lühiajaliselt kaotavad sissetuleku, kuid on sunnitud tasuma maksu neile kuuluva vara pealt. Seda ka näiteks olukorras, kus inimene võib sõidukit vajada uuesti tööle saamisel. Automaks mõjutab ebaõiglaselt nii uute kui kasutatud autode hindu. Arvestada tuleb, et uue maksu tõttu läheb utiliseerimisele hulgaliselt ka neid sõidukeid, mille tarbeväärtus ei ole veel ammendunud. Need autod on sealhulgas juba teeninud tasa enda tootmisega tekitatud ökoloogilise jalajälje ning nende kadumisel puudub igasugune positiivne mõju. Automaks mõjutab negatiivselt hobiautonduse panust Eesti varuosade müüjate ja remonditöökodade käibe. Kui väheneb autode hulk, väheneb ka vajadus neid hooldada ja remontida, sealhulgas väheneb ka tehnilise ülevaatusega tegelevate ettevõtete käive ja spetsialistide arv. Hobiautondus on vanemaid ja lapsi siduv ühistegevus, mis tugevdab nii perekondlikke ja ühiskondlikke sidemeid kui annab praktilisi teadmisi eluks. Automaksust tingitud negatiivne mõju hobiautondusele kandub edasi seega ka järeltulevatele põlvetele. Samuti nõustusid allakirjutanud sellega, et automaks ei olnud hiljutiste Riigikogu valimiste teema. Niivõrd suurt osa elanikest otseselt puudutavat maksupoliitilist muudatust oleks pidanud kajastama valimisprogrammides. Praegusel hetkel ei ole automaksu kehtestamine legitiimne, sest ühiskondliku diskussiooni selle kehtestamise üle pole valimiste perioodil olnud.

Täna riigi poliitikat kujundavad jõud pole automaksu toetamiseks kogunud mitte ühtegi allkirja ja valimiste käigus seda teemat üldse välditi. Automaksu avaliku debati puhul on olnud märkimisväärne tõsiasi, et arvude keeles on rääkinud pigem automaksu vastased. Automaksu pooldajate argumendid on olnud paljuski emotsionaalsed, sildistavad ja sealhulgas pidevalt muutuvad. Tähelepanuta on jäetud, et Eesti teatud piirkondades on näiteks talvistes oludes nelikveolise maasturi omamine hädavajalik. IF-kindlustuse läbiviidud uuringust selgus, et pooled autod Eestis ei leia igapäevast kasutust. 49 protsenti Eesti autoomanikest kasutab oma sõidukit iga päev, 19 protsenti juhtidest kasutab autot viis kuni kuus päeva nädalas, 10 protsenti, kolm kuni neli päeva, 9 protsenti üks kuni kaks päeva ja 14 protsenti kasutab oma sõidukit veel harvemini kui korra nädalas. Teiste Balti riikidega võrreldes sõidavad eestlased oma sõidukiga pigem harvemini kui lõunanaabrid.

Toomas Uibo tundis huvi, kui palju on hobiautondusega tegelevaid inimesi.

Simmo Saar vastas, et keeruline on täpselt numbrit anda, sest registris ei ole märgitud sõidukil sellist otstarvet nagu hobisõiduk. Pigem saab toetuda hinnangule, mida näeme enda ümber, kui palju on erinevaid autoklubisid või palju on autondusega tegelevaid organisatsioone. Need, kes omavad veel teist sõidukit jagunevad nii hobiautode omanikeks kui inimesteks, kellel on näiteks maal, kas ehitusmaterjali vedamiseks või talvistes oludes liikumiseks eraldi maastur, mis otseselt ei kvalifitseeru hobiauto alla, vaid on toetav sõiduk. Võib öelda, et see arv on märkimisväärne.

Toomas Uibo soovis teada, kas võib eeldada, et inimesed, kellel on üks auto lisaks või hobiauto, on keskmisest pigem rikkamad.

Simmo Saar vastas, et seda kindlasti eeldada ei saa. Inimesed, kes kasutavad maal küttepuude veoks VAZ autot ei ole need, kelle puhul saab rääkida märkimisväärsest rikkusest. Hobiautosid on kõikides sissetuleku klassides inimestel, lihtsalt need, kellel on rohkem raha, nendel on kallimad hobiautod.

Siim Pohlak küsis, kas koalitsioonierakondade poolt on seoses automaksuga olnud eelnevalt kontakti ning soovitud arutada või küsida täpsustavaid küsimusi.

Simmo Saar vastas, et kaasamine on olnud paljuski näiline. Autoomanike Liit kutsuti juuni lõpus Rahandusministeeriumisse ümarlauale, kus tutvustati toonast eelnõu väljatöötamise kavatsust (VTK). Tutvustati, milline kavandatav automaks hakkab välja nägema ja öeldi ka põhjus – riigil on vaja raha ja eesmärk on kehtestada omandimaks. Autoomanike Liit edastas enda ettepanekud Rahandusministeeriumile sealsamas ümarlaual ja need kattuvad sisuliselt tekstiga, mis on esitatud petitsioonis. Teistkordselt edastas Autoomanike Liit oma

ettepanekud siis, kui talt küsiti eelnõu kohta mõtteid kooskõlastusringi käigus.

Aivar Koka sõnul on Isamaa seisukoht, et automaksu ei ole vaja. Kui koalitsioon eelnõu seadustab ja kui Isamaa läheb valitsusse, siis ta selle tühistab.

Jürgen Ligi sõnul on väärtuste konflikt meeleu, kui ennast identifitseerida autoomanikuna ja pidada seda ühiskonna tähtsaimaks osaks. Võimalik on kiidelda sellega, et küsimusele, ega te ei taha makse maksta, saadi palju allkirju. Riik ei saa inimestelt seda küsida, aga huvigrupid saavad. Miks aga peab autoomanik saama eelise mitteomanike ees? Kas auto omamine on inimese suurem väärtus kui tulevikku vaatamine ja ühiskonna probleemidele mõtlemine? Kas petitsiooni algatajad kaalusid ka selle mõju riigi rahandusele või keskkonnale? Kuidas lahendaksid algatajad need mured?

Simmo Saar vastas, et Eesti riigis on õigus kõigil ennast vastavalt vajadusele identifitseerida. Auto omanikuks olemine on üks asi, mis inimesi, kes Autoomanike Liitu kuuluvad ühendab.

Priit Tammeraid märkis, et põhiseaduse järgi on omand puutumatu. Lisaks, demokraatlikus ühiskonnas poliitilised erakonnad räägivad oma plaanidest enne valimisi. Mis puudutab ühiseid väärtusi, siis autoomanikud panustavad juba praegu ühiskonda, kasutades autot. Panustatakse rohkem kui vastu saadakse. Auto ei ole ainult luksuse, vaid see on ka tarbeese, mis paljude inimeste jaoks tagab võimaluse oma eluga hakkama saada.

Simmo Saar lisas, et kütuseaktsiisist laekunud vahendid pidid minema teede korrashoidu. Praegu laekub aktsiisist riigieelarvesse 510 miljonit eurot, kuid teedele on sellest eraldatud vaid 232 miljonit eurot. Autoomaniku maksukoormust on analüüsitud, aga võib-olla oleks kärpekoht olemas kusagil avaliku sektori kuludes.

Marek Reinaas märkis, et kui 24. mail alustati automaksu vastu allkirjade kogumist, siis ei olnud veel eelnõu kohta VTK-d olemas. Vastu oldi põhimõtteliselt. Erinevate arutelude ja läbirääkimiste tulemusena on kavatsust mitu korda muudetud. Kas petitsiooni algatajad oskavad hinnata ja on kindlad, et allkirjutanud oleksid vastu ka praegusele kavandatavale automaku eelnõule, mida endiselt ei ole veel olemas.

Simmo Saar vastas, et automaksu kehtestamise plaan öeldi välja peale koalitsioonilepingu sõlmimist. Maikuuks oli juba selge, milline kavandatav automaks võib olla. Praeguseks on summa 120 miljoni euro pealt, mida sooviti koguda tõusnud 230 miljoni euroni.

Demokraatlikus riigis ongi mõistlik hakata kaasa rääkima siis, kui mingi algatusega on avalikult välja tulnud. Soov oli allkirjade kogumisega ära hoida suur hulk tühja tööd, mida ministriumis tehakse, kui me kodanikena võimalikult varakult ütleme, et meile see plaan ei meeldi. Niimoodi aitame optimeerida ka avaliku ressursi kasutamist.

Rain Epler märkis repliigi korras, et Euroopas on võlakoormused teistsugused ja elu on palju parem. Keskkonna aspektist lähtuvalt nii lihtne see ei ole, et korjame inimestelt autod ära ja keskkonnamured lahenevad ning laste tulevik on tagatud. Sellel ajal, kui autosid ei olnud ja üldse fossiilkütuseid ei kasutatud, oli elu mitmes aspektis palju lihtsam.

Toomas Uibo tundis huvi, kui suured on aasta kohta keskmised kulud umbes kümneaastasel autol, mille läbisõit on 20 000 km aastas.

Simmo Saar vastas, et see sõltub väga paljuski mudelist ja läbisõidust. Remondikulud võivad ulatuda korralisest hooldusest ja paarsajast eurost kuni mitmetuhande euroni välja.

Kütusekulu võib jääda vahemikku 6 kuni 15 liitrit 100 km-le, sõltuvalt auto korrasolekust.

Lihtne matemaatiline tehe, näiteks keskmiselt 10 liitrit kütust 100 km-le, mis 20 000 kilomeetri peale on 2000 liitrit. Kui tegemist on bensiiniautoga, siis korrutades 1,8 eurot liitri kohta, on see kokku umbes 3600 eurot. Kui juurde lisada remondikulu, umbes 1000 eurot ning ülevaatus ja kindlustus, siis teeb see kokku kuni 5000 eurot aastas.

Priit Tammeraidi sõnul ei ole olemas keskmist auto kulu aastas, iga auto on täiesti erinev ja ka kulutused on erinevad, ehk kulutused selgelt sõltuvad sellest, milline on auto läbisõit. M kategooria sõiduki, mis tähistaks justkui sõiduauto, alla kuulub ka näiteks Volkswagen Caravelle, Selle puhul on soovitud, arvestades vanust 10 aastat, nüüd aastamaksu vähendada. Samas Volkswagen Transporteri, mis on üsna sarnane Caravelle autoga ja mille sees ei saa olla üle kahe istmerea, eest tuleks maksta nagu täiesti uue auto eest. Auto, mis on aastas normaalse läbisõiduga koormatud, automaksu summa maksab praegu auto omanik umbes viie sendiga kütuseliitri pealt. Autod, mis ei ole koormatud, mis ei sõida palju ning mis ei tekita saastet, saavad automaksu näol maksutatud.

Simmo Saar märkis, et mistahes automaks Eestis ei ole õigustatud tulenevalt sellest, et meil on läbi aastate olnud kõrge kütuseaktsiis. Eesti ei vaja automaksu.

Siim Pohlak tundis huvi, kas petitsiooni algatamise tõukeks oli mõni eelnev sündmus või lihtsalt põhimõtte, et inimeste vara kallale ei minda.

Simmo Saar vastas, et kindlasti üks põhimõtteline aspekt oli autoomaniku maksukoormus. Kui alustati allkirjade kogumise aktsiooni, siis oli meediast käinud läbi väga palju erinevaid summasid, mida ei olnud välja öelnud ajakirjanikud, vaid tulid otsustajate poolt. Võib-olla oleks võinud alustada allkirjade kogumisega isegi varem, sest informatsioon oli olemas.

Jürgen Ligi sõnul argument, et Eesti ei vaja automaksu, sest aktsiis katab kõik kulud, ei ole õige, ei kata. Autotootmine ning auto omamine koormavad keskkonda, taristut ja avalikku ruumi. Elementaarne, et kogu kulu ei saa panna kütuseaktsiisi piiriüleste mõjude tõttu. Kõik Euroopa riigid peale Eesti on automaksu kehtestanud ja kui maks on kõrgem, siis inimestel on autosid vähem. Julgeoleku osas on põhiline garantii riigi toimetulek, mitte see, et igapäev on maastur. Keegi ei võta omandit ära, aga teatud tingimustel see maksustatakse. Seni on suudetud meil omandimakse vältida, aga enam ei suudeta. Kui auto on juba ostetud, siis süvavaesus on tõenäoliselt ületatud, aga ühiskonnas on päriselt inimesed, kes ei saa endale mitte kuidagi autot lubada. Arvestada tuleks pigem sotsiaalprobleeme, keskkonnaprobleeme, rahandusprobleeme. Auto omamine ei ole inimese põhiväärtus.

Jaak Aab juhtis tähelepanu, et allkirjutanuid on üle 77 000 inimese ja seda ei maksa alahinnata. Küsimus ei ole ainult automaksus, vaid inimesed reageerisid maksukoormuse tõusule, mis kevadel algatati ja nüüd jätkub. Riigieelarve strateegias on aastateks 2025-2026 tehoiu vahendid praktiliselt olematud. Kusagil on taluvuse piir nii Eesti inimesele, ettevõtjale kui majandusele. Praeguses olukorras Eesti Keskerakond uut maksu kindlasti ei toeta. Võib-olla tulevikus, kui paremaks läheb, saab arutada varamaksu üle. Ta esitas külaliste küsimuse, kas eesmärgi nimel, et teed oleksid paremini läbitavad ja tolmuvad, oleks Autoomanike Liit valmis automaksu üle arutlema.

Simmo Saare sõnul on autod juba praegu maksustatud, see maks on tarbimispõhine ja aktsepteeritav. Kui rääkida võimaliku automaksu suunamisest teedesse, siis arvestatav 230 miljonit eurot, mis hakkab automaksust laekuma, kulutatakse see 230 miljoni peale, mis praegu on juba eelarvesse planeeritud ja kütuseaktsiisi 510 miljonit eurot läheks, nagu öeldud, kõikjale. Kui automaks siduda teedeehituse või teede hooldusega, siis kütuseaktsiisi hakatakse kasutama ei tea milleks. Kui on vaja maksustada transpordisektorit rohkem, siis see saab olla ainult tarbimispõhine.

Lauri Lelumees selgitas, et autostumise väliskulud on mõõtmata laiema, nagu näiteks teedeehitus, hooldus, õhusaaste, liiklusõnnetused ning kulud tervishoiusüsteemile. Riigid, mis automaksu rakendavad, suudavad ainult osa neist kuludest sisse nõuda. Retoorika, et justkui kütuseaktsiisiga on võimalik kõik autostumise kulud ära katta ja raha jääb ülegi, tegelikult ei päde. Viide omandimaksu kehtestamise pretsedendile ei ole ka õige, sest Eestis on olemas juba maamaks ja raskeveokimaks.

Annely Akkermann küsis, missugused muudatused on eelnõu kohta adresseeritud.

Lauri Lelumehe sõnul on muudatusi päris palju, ainuüksi juba maksustamise põhimõtetes. Näiteks vanusekoeffitsiendi rakendamine registreerimistasu puhul, kui enne hakkas see vähenema viiendast aastast, siis nüüd esimesest. N kategooria autode puhul on väike muudatus maksustamise taseme osas. Samuti on kavas muudatus autoelamute kategoorias, mille tulemusel saavad nad madalama maksumäära.

Jaak Aab tegi ettepaneku, et vastavalt petitsiooni sisule ja pöördujate arvule tuleks automaksu arutelu viia Riigikogu saali ja teha seda olulise tähtsusega riikliku küsimuse (OTRK) vormis.

Jürgen Ligi kommenteeris, et täiskogu saali viiakse ikka seaduseelnõud. Tegemist on tavalise maksuaruteluga.

Toomas Uibo märkis, et ei toeta arutelu täiskogu saalis, sest sellisel juhul oleks võimalik küsimusepüstitus ainult selles, kas automaks „ei“ või „jah“, aga seal ei oleks siis võimalik arutada näiteks selle üle, milline võiks automaks olla. Lisaks ei ole veel kavandatavat eelnõu üle antud.

Annely Akkermann pani hääletusele ettepaneku korraldada Riigikogu saalis OTRK vormis

automaksu kehtestamise arutelu. (poolt 5: Jaak Aab, Rain Epler, Aivar Kokk, Siim Pohlak, Kersti Sarapuu; vastu 7: Annely Akkermann, Maris Lauri, Jürgen Ligi, Jevgeni Ossinovski, Marek Reinaas, Aivar Sõerd, Toomas Uibo; erapooletuid 0).

Annely Akkermann sõnul on teine võimalus seaduseelnõu arutada tavapäraselt, kui see Riigikogule üle antakse. Ta tänas külalisi petitsiooni tutvustamise ja küsimustele vastamise eest.

2. Rahanduskomisjoni algatatud tulumaksuseaduse muutmise seaduse eelnõu (337 SE) teiseks lugemiseks ettevalmistamine

Annely Akkermann teatas, et tähtjaks laekus eelnõule kokku 205 muudatusettepanekut, Isamaa fraktsioonilt laekus 5 muudatusettepanekut (jätta ära kavandatud tulumaksu tõus ja tulumaksuvabastuste kaotamine) ja Eesti Konservatiivse Rahvaerakonna (EKRE) fraktsiooni liikmetelt 200 muudatusettepanekut (tulumaksuseaduse § 4 lõike 1 muutmine, vähendatakse tulumaksmäära protsendipunktide kaupa 19,99 %-st kuni 17%-ni). Kõigi nende ettepanekutega soovitakse laiendada eelnõu reguleerimiseset. Eelnõu menetluse käigus eelnõu reguleerimiseseme laiendamine ei ole kooskõlas hea õigusloome tavaga, mille kohaselt tuleb eraldiseisvaid õigussuhteid menetleda eraldi eelnõudena. Riigikogu kodu- ja töökorra seaduse (RKKTS) kommentaarides on esitatud seisukoht, et eelnõu reguleerimiseset laiendavad muudatusettepanekud ei ole lubatavad. EKRE liikmete muudatusettepanekud on esitatud ilmselgelt obstruktsiooni eesmärgil.

Annely Akkermann küsis, kas muudatusettepanekute esitajad sooviksid need muudatusettepanekud tagasi võtta selleks, et eelnõu menetlus saaks jätkuda tavapärasel korras.

Siim Pohlak vastas, et muudatusettepanekute eesmärk on tulumaksumäära vähendada. Muudatusettepanekuid ei soovita tagasi võtta.

Annely Akkermann tegi täiendava ettepaneku valida alternatiivsetest muudatusettepanekutest välja üks, mida komisjon saaks arutada, et teha selle kohta otsus, kas seda arvestada või mitte ning võtta ülejäänud muudatusettepanekud tagasi.

Siim Pohlak ei nõustunud ka sellega.

Muudatusettepanekute esitajate esindajad Aivar Kokk ja Siim Pohlak tutvustasid eelnõule esitatud muudatusettepanekuid.

Maris Lauri küsis, kui täiskogu saalis hakatakse muudatusettepanekuid hääletama ja neist toetatakse mitut, mis sellisel juhul juhtub?

Jevgeni Ossinovski vastas, et vastavalt RKKTS-e paragrahv 106 lõikele 4, üksteist välistavatest muudatusettepanekutest viiakse eelnõu teksti poolthääletenamuse saanutest kõige rohkem hääli saanud ettepanekud. Kui hääli saadakse võrdselt, tuleb teine lugemine katkestada.

Annely Akkermann teavitas komisjoni liikmeid, et muudatusettepanekuid on kavas hääletada esmaspäeval, 11.12.2023 toimuval istungil.

Otsustati:

2.1. Teha ettepanek võtta eelnõu täiskogu päevakorda 13.12.2023 (konsensus: Jaak Aab, Annely Akkermann, Rain Epler, Aivar Kokk, Maris Lauri, Jürgen Ligi, Jevgeni Ossinovski, Siim Pohlak, Marek Reinaas, Kersti Sarapuu, Aivar Sõerd, Toomas Uibo).

3. Info ja muud küsimused

Komisjonile on laekunud Euroopa Parlamendi 16.-19. oktoobri ja 8.-9. novembri 2023 aasta osaistungjärgul vastu võetud dokumendid.

(allkirjastatud digitaalselt)
Annely Akkermann
juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)
Vivian Põld
protokollija