**Riigikogu majanduskomisjon**

**Riigikogu rahanduskomisjon**

**Majandus- ja taristuminister Kadri Simson**

**Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni**

**ja Autoettevõtete Liidu**

**ettepanekud liiklusseaduse, autoveoseaduse ja maksukorralduse seaduse**

**eelnõu muutmiseks ja täiendamiseks 10.04.2017**

**1. Maksumäärad peaksid olema võrreldavad lähimate naabrite Läti, Leedu, Poolaga, mitte Rootsi, Luksemburgi, Hollandiga omadega.** Kuna meie peamised konkurendid turul on lähimate naaberriikide ehk Läti, Leedu, Poola vedajad, siis ei ole mõtet võrrelda meie maksumäärasid Rootsi, Taani või Hollandi määradega, vaid pigem just Läti ja Leedu määradega (samal arvamusel on ka Eesti Kaubandus-Tööstuskoda). Lisaks peaks meie arvates rohkem arvestama sõidukite keskkonnasaaste klasse. (Vt. samuti KTK kiri ministrile 29.03.2017, p.2 ja p.3)

**2. Järelevalve osas tuleb lähtuda võrdse kohtlemise printsiibist. Nii eelnõus kui seletuskirjas on käsitletud Eesti vedajate ja kolmandate riikide vedajate järelevalvet.** (MTA - välispiiril, x-tee võimalus siseriiklikult). **Lahendamata on** **EL sisepiiri ületavate teiste liikmesriikide vedajate osas tehtav järelevalve.** Järelevalveks oleks otstarbekas kasutada automaatset numbrituvastuse tehnoloogiat, sealjuures piisaks kaamerate paigutamisest maanteede äärde vahetult piiriületuspunktide lähistel. Ka liikuvate kontrollpatrullide põhirõhk peaks olema suunatud piiride lähedal sisenevatele veokitele. Seaduseelnõu väljatöötamise kavatsuses on toodud automaatse numbrituvastuse süsteemi rajamise hinnaks ca 56 miljonit eurot ja aastaseks hoolduskuluks ca 6,1 miljonit eurot. Pole küll kirjeldatud, millega konkreetselt on tegemist, kuid sellise maksumusega süsteemi pole ilmselgelt mõistlik ehitada ja üleval pidada. Teadaolevalt on võimalik rajada automaatse numbrituvastuse süsteem kordades väiksema kuluga ja piisab kui tuvastamine toimub ainult riiki sisenevatel maanteedel.

Alljärgnev lõik kinnitab meie arvamust, et ei ole arvestatud teiste liikmesriikide vedajatelt laekuva maksu kogumisega – vt. väljavõte (kursiivis) **Siseministeeriumi arvamusest eelnõu väljatöötamise kavatsusele:**

*„Seega peab teekasutustasu kehtestamisel arvestama, et tasu maksmise kontrollimine politsei poolt saab olema pigem harv, mitte igapäevane järelevalvetegevus. Juhime tähelepanu, et teekasutustasu tasumise kontrollimine ei mõjuta otseselt liiklusohutust, mille tagamise kohustus on üks politsei põhiülesandeid. Asjaolu, kas teekasutustasu on korrektselt tasutud, ei oma liiklusohutuse aspektist olulist kaalu, kuivõrd eraldiseisvat ohutegurit, mis eeldaks vahetut järelevalvet ehk vältimatut ja kohest sekkumist, ei esine.*

*Teekasutustasu maksmata jätmine inimeste elule, tervisele või varale ohtu ei kujuta, mistõttu ei ole põhjendatud panna politseile väärteomenetluse kohustus juriidiliste isikute (vedajate) poolt teekasutustasu maksmata jätmisel.“*

Teekasutustasu rakendamisel on väga tähtis tagada tõhus ja pidev järelevalve, mis puudutab eriti välisriikide sõidukeid, vastasel korral jääb planeeritav tulu oodatust oluliselt väiksemaks. Samuti tuleb ette näha mõjus trahv nendele, kes ei ole maksnud teekasutustasu või on teinud seda väiksemas ulatuses. Välisriikide sõidukitelt tuleb trahvid sisse nõuda kohapeal ja mitte lubada sõidukil enne edasi liikuda kui nii trahv kui teekasutustasu on makstud. Täna ei ole välisriikide vedajate/autojuhtide Eestis toime pandud rikkumiste eest määratud trahvide tasumine kuidagi tagatud, mistõttu on suur osa trahvidest jäetud maksmata. Näiteks Poola vedajatele aastatel 2013 - 2015 määratud trahvidest on tasumata 73%. Välisriikide vedajad ei jäta kasutamata võimalust teekasutustasusid ja trahve mitte maksta ning nõrga järelevalve korral jäävad Eesti riigil mõlemad saamata. Meie hinnangul on vaja suurendada liiklusjärelevalve mahtu ja pöörata enam tähelepanu välisriikide sõidukite kontrollimisele. Senise statistika järgi moodustavad kontrollitud veoautodest üle 80% Eesti veoautod ja alla 20% teiste riikide veoautod.

Samuti jäi erialaliitude ja KTK esindajate vahelisel eelnõu arutelul MKM-i ametnikega vastuseta küsimus maksude laekumise tagamisest teiste liikmesriikide vedajatelt. Arvatavasti ainsa riigina EL-s ei ole Eestis tagatud maksude ja trahvide laekumine teiste riikide vedajatelt.

Eelneva lõigu kokkuvõtteks: **seaduse kehtestamisel ei ole mõtet, kui tema täitmine märkimisväärses osas ei ole tagatud.**

**3. Seadus peaks sätestama, et teekasutustasust laekuv raha suunatakse maanteetranspordi taristu ehk riigiteede ja kohalike teede hoiuks.** Oluline on, et teekasutustasu kehtestamisel kokkuvõttes teehoiu rahastamine suureneks. See tähendab, et tegemist peab olema täiendava lisarahaga teehoidu. Riik ei tohiks teekasutustasu võrra vähendada senistest allikatest laekuvaid tulusid teehoiu rahastamiseks.

**4. Vältida erivedude ning 48 t ja 52 t täismassiga ümarpuidu veol mitmekordset maksustamist.** Konkreetsed ettepanekudteekasutustasu rakendamiseks selles valdkonnas esitab Autoettevõtete Liit.

**5. Hoiduda üle 12t veokite ülemäärasest maksustamisest.** Eelnõu kohaselt maksustatakse üle 12t veoautod nii raskeveokimaksuga (vehicle tax, EL direktiiv 1999/62/EÜ) kui teekasutustasuga (user charges, EL direktiiv 1999/62/EÜ). Alternatiivina näeme võimalust vaadata üle raskeveokimaks näiteks keskkonnasäästlikkuse seisukohast, mis kergendaks vähemsaastavamaid üle 12t veokeid kasutavate Eesti vedajate olukorda. Selline lähenemine aitaks kaasa sellele, et üks ja sama maksuobjekt ei oleks täies ulatuses kaks korda maksustatud.

**Oleksime tänulikud võimaluse eest olla kaasatud riigikogu komisjonis toimuvasse teemaksuteemalisse arutelusse.**

**Lugupidamisega**

**Toivo Kuldkepp Villem Tori**

***/allkirjastatud digitaalselt/ /allkirjastatud digitaalselt/***

**ERAA Autoettevõtete Liit**