

Pertens: Mida peab teemaksu kehtestades silma pidama?

20. märts 2015 14:55

Sven Pertens, Eesti Asfaldiliidu juhatuse esimees
ärileht.ee

Eesti Asfaldiliidu juhatuse esimees Sven Pertens arvab, et parim viis teede rahastamiseks on mootorikütuse aktsiisi kasutamine, kui sellest tulev raha ikka teedesse suunata. Teemaksu võib teatud tingimustel kehtestada, aga see ei saa olla põhiline rahastuse allikas.



Minu isikliku arvamuse kohaselt on teede rahastamiseks parim mudel mootorikütuste aktsiisist laekuvatest vahenditest, millele täiendusena lisanduksid muud vahendid (EL struktuurifondide toetused, laenud, raskeveokite maksud, teemaksud jmt.). Mootorikütuste aktsiisi ja teekasutuse vahel on väga otsene seos ja aktsiisi kaudu kogutavaid vahendeid oleks igati mõistlik kasutada sihtotstarbeliselt.

Kuni eelmise aastani (kaasa arvatud) rahastati teehoidu Teeseaduses sätestatud põhimõtete kohaselt, s.t. teedele eraldati riigieelarvest vahendeid 75% mootorikütuste aktsiisiga võrdses summas. Kuigi selle summa sisse arvestati ka EL sihtotstarbeline abi Eesti põhimagistraalide seisundi parandamiseks, mistõttu mootorikütuste aktsiisist reaalset laekuvaid vahendeid kasutati teehoius valdavalt ainult ca 50% aktsiisilaekumise ulatuses, tagas süsteem siiski rahastamise mõistes teatava stabiilsuse.

Kahjuks kaotati teeseaduse muutmisega eelmisel aastal kehtinud regulatsioon ja teehoiu finantseerimine anti aastapõhiselt riigikogu pädevusse. Selle otsuse ainuke loogiline põhjendus saab olla kavatsus luua võimalus edaspidiselt teehoiule eraldatavaid vahendeid seaduslikul teel vähendada.

Siim Kallas oli oma sõnavõttus mootorikütuste aktsiisi laekumise kaudu teehoiu finantseerimise suhtes skeptiline, viidates automootorite säästlikumaks muutumisele ja sedakaudu kütuse tarbimise vähenemisele. Samas, arvestades, et Eestis tuleb autosid liiklusesse järjest juurde ja seniajani on iga-aastaselt mootorikütuste aktsiisina laekuvast ca 400 miljonist eurost teedele eraldatud ainult 200 - 280 miljonit eurot, oleks aktsiisilaekumine veel aastakümneid teehoiu rahastamisallikana kasutatav. Enne varasemalt nimetatud muudatust jättis Teeseaduse sõnastus võimaluse ka näiteks kogu laekuv aktsiis teehoidu investeerida.

Välismaised rekkad

Kindlasti on mõistlik viisil või teisel maksustada Eestit läbivat raskeliiklust. Mõne teise riigi registris olevad sõidukid Eestis raskeveokimaksu ei maksa ja juhul, kui selline sõiduk Eestis kütust ei tangi, kasutabki konkreetne raskeveok praegu meie teid ja tänavaid täiesti tasuta. Vastav raskeveok aga kahjustab kohalikku taristut võrdväärselt Eesti registris oleva sama tüüpi sõidukiga.

Teemaks mõeldav

Teemaksu põhimõtte rakendamine Eestis on teoreetiliselt mõeldav. Erakapitali kaasates on võimalik ehitada näiteks Tallinn-Tartu maantee neljarealiseks ja anda selle tee haldamine üles tee-ehitajatest, hooldajatest ning investoritest moodustatud konsortsiumile, koos õigusega teekasutajatelt teemaksu küsida. Selle skeemi rakendamine eeldab, et projekt on investoritele, ehitajatele ja operaatoritele majanduslikult tasuv ehk teemaksust laekuvad vahendid kataksid ehitamise, hoolduse, eksploatatsiooni ja intressikulud ning peale nende katmist jääks midagi ka kasumiks. Teekasutaja seisukohalt tõstatub küsimus, kas teemaksu suurus on

sõidumugavust ning ajalist säästu arvestades mõistlik. Inimestele peab jääma võimalus autoga soovitud sihtkohta jõuda ka väljaspool tasulisi teelõike.

Kui arvestus näitab, et teemaksu kaudu ei ole projekt osalistele majanduslikult mõttekas, on võimalik samale tulemusele jõuda ka avaliku ja erasektori partnerluse (PPP - Public Private Partnership) põhimõtteid kasutades. Selle variandi korral riik ostab konsortsiumilt mingi ajaperioodi jooksul varasemalt kokkulepitud tee seisunditaset, garanteerides konsortsiumile eelnevalt kokkulepitud skeemi kohaselt iga-aastaselt mingi summa tasumise. Sisuliselt on riigi seisukohalt PPP-skeem sarnane riigipoolse laenu võtmisega tee ehituseks ning mingi perioodi vältel sellesama tee haldus- ja hoolduskulude katmiseks.

Kahte eelnevalt kirjeldatud skeemi on soovi korral võimalik ka omavahel kombineerida. Arvestama peab ka, et kogu projekti maht peab olema piisavalt suur ja periood piisavalt pikk nii finantsinvestorites huvi tekitamiseks kui ka projekti majandusliku tasuvuse tagamiseks.

Ainuüksi teemaksude kaudu ei ole Eesti suuruses riigis mõeldav teehoidu rahastada. Teemaksud võivad olla täiendavaks, kuid mitte põhiliseks teehoiu rahastamise allikaks.

Autor on ühtlasi ka Lemminkäinen Eesti AS juhatuse esimees.

ärileht.ee

See leht on trükitud DELFI internetiväravast

Aadress <http://arileht.delfi.ee/archive/article.php?id=71059629>