

PÖÖRDELINE AASTA EUROOPA AUTOMAAILMAS?

Juba hulk aastaid tagasi arvati, et 2025. aasta peaks Euroopa automaailmas pöörde- liseks kujunema ja see seati ka eesmärgiks. Võib siiski arvata, et päris pöördeliseks aasta 2025 ei kujune ja seda mitmel põhjusel:

- Venemaa agressioon Ukrainas ja sellest tulenevad sanktsioonid Vene- maale ja mujale;
- rohepöördega kui osaliselt ebareaalsete eesmärkide ja tähtaegadega liial- damine;
- presidendi valimised USA-s ning Donald J. Trump 'i kui valitud presi- dendi ametisse saamine ning seejärel tema ebastabiilsed väljaütlemised;¹⁰
- oma roll on ilmselt ka praeguse USA presidendi tegevustel tema eri- nõuniku Elon Musk 'i aktiivsel käitumisel;¹¹

¹⁰ Maaleht on oma esimesel leheküljel eestlaste arvamuse Trumpist järgnevalt kirjutanud:

“Sealt võivad veel igasugused vigurid tulla!”, Maaleht, nr 14 (1956), 3. aprill 2025, lk.1

¹¹ Valitsusallikate sõnul arvab USA president **Donald Trump**, et erinõunik **Elon Musk** peaks edaspidi pigem äriiga tegelema. Vabariiklaste arvates kaotasid nad Wisconsinis valimised just Elon Muski agaruse tõttu ja see on märk edasistest ohtudest.

Politico allikad kinnitavad, et ehkki Muski ametist lahkumine paistab kindel, ei tähenda see veel Trumpi silmis ebasoosingusse langemist. Selleks on maailma rikkaim mees lihtsalt liiga mõjukas ning lisaks on kahe miljardäri vahel alates kampaaniast tekkinud tugev isiklik klapp. Valges Majas ja eriti Trumpi hotellis jääb ta endiselt oodatud külaliseks, kelle soove ja nõuandeid võetakse arvesse. President tahaks lihtsalt oma hüperaktiivsest nõunikust pisut distantsti.

Enne tema ametisse saamist valitses pentsik olukord, kus Trumpi hotelli kolinud Musk keeldus sealt lahkumast ning pressis end kutsumata külalisena kohtumistele. Valges Majas on tal oma kabinet, ent sama kergelt ta enam presidendi lähedusse ei pääse. Nagu näitas Signali-jututoa skandaal, ei kutsuta teda ka riikliku julgeoleku küsimuste arutamisele. Kolmapäeval käis Valges Majas Trumpiga kohtumas Muski rivaal, Facebooki omanik Mark Zuckerberg ning erinevalt detsembris miljardär Jeff Bezosega peetud kohtumisest ei õnnestunud Muskil seekord nähtavasti osaleda.

„Ole vait, pisike mees.“ Musk ja USA välisminister Marco Rubio mõnitasid Poola välisminist- rit (10.03.2025);

INTERVJUU | „USA politoloog: mis on hea Trump 'ile, on hea ka Ameerikale. Kuid see võib muutuda minutist minutisse“ (20.03.2025);

NYT teatel tutvustatakse Musk 'ile USA Hiina-vastast sõjaplaani. Trump citas seda ja Musk ähvardas (21.03.2025);

Wisconsinis ülemkohtu valimised võitis Muski miljonite loopimisest hoolimata libe- raal (02.04.2025)

Politico: Trump teatas oma siseringile, et Musk lahkub peagi ametist (02.04.2025)

Allikas: Delfi: [<https://www.delfi.ee/teema/32758637/donald-trump>] 5.04.2025

- laiaulatuslik tollimaksude kehtestamine enamike maailma riikide kaupadele ja teenustele, mida kavatsetakse turustada Ameerika Ühendriikides;
- langused börsil on samuti suurel määral tingitud USA presidendist ja majanduspoliitikast, sh toornafta ja kulla hinna langused.

Jutt on ka bensiini- ja diiselmootoriga autode tootmise ajapikku lõpetamisest ja elektriautode tootmise järsust suurendamisest. Paraku pole see aga eriti lihtne ja seda paljudel põhjustel.

Eesti eelmise peaministri ja Reformierakonna juhi Kaja Kallase eestvedamisel otsustati lähiaastatel mitmeid makse tõsta ja ka uusi kehtestada. Sisuliselt otsustati eesti inimeste elu pingelisemaks muuta¹² ja seejärel Kaja Kallas Euroopa Liidu Komisjoni kõrgepalgalisele välispoliitikaga tegelevale ametniku kohale saata. Eestis kehtestati uute maksudena autode registreerimismaks ja aastamaks. Selle tulemusel on Eestis vähenenud autode ost-müük. Näiteks, vähenes autode müük 2025. aasta kolmel esimesel kuul võrreldes 2024. aasta sama perioodiga 55%.¹³

* * *

Europarlament hääletas 14. veebruaril 2023, et aastast 2035 ei tohi Euroopas enam müüa sise põlemismootoriga uusi autosid, see tähendab bensiini- ja diiselsõidukeid.¹⁴ Otsus oli oodatav (kuigi enamik Euroopa Rahvapartei liikmeid hääletas vastu), Euroopa Komisjon oli juba varem andnud heakskiidu, Euroopa riikide saadikud olid samuti nõustunud ja nüüd on vaja veel Euroopa Liidu Nõukogu allkirja. Küll tuleb ka see.

Otsusel on kaks dimensiooni: **poliitiline ja tehniline-praktiline** (ehk mis täpselt juhtuma hakkab, kuidas areneb tehnoloogia ja kuidas kohaneb turg).

Poliitilise poole pealt: kui keegi ajaloolane peaks kunagi tulevikus uurima, kuidas toimus Eestis bensiini- ja diiselmootoriga autode keelustamine, milline oli poliitiline debatt, poolt- ja vastuargumendid, tuleks uurimus väga lühike.

Kõigepealt, Euroopa Komisjon tegi ettepaneku juulis 2021, sama aasta novembris kiitis Eesti valitsus kabineti nõupidamisel asja heaks (tollal oli peaminister Kaja Kallas (RE) ja keskkonnaminister Erki Savisaar (KE)) ning jaanuaris 2022, pärast paaritunnist arutelu, andis õnnistuse riigikogu Euroopa Liidu asjade komisjon (ELAK).

Otsus tuli kiiresti!

Ainsad poliitilist debatti meenutavad laused leiaks hüpoteetiline tuleviku ajaloolane

¹² Allakirjutanu on vestelnud paljude inimestega – pensionärid, endised ja praegused tippjuhid, õpetajad-õppejõud, üliõpilased jmt, ning kõik on olnud seisukohal, et endine peaminister on meie majandusele suure „karuteene“ teinud. Ja seda mitte ainult maksudega seonduvat silmas pidades.

¹³ Vikerraadio, keskpäevased uudised, kell 12.00, 4.04.2025

¹⁴ Salu, M. (2023). Tehtud! 12 aasta pärast ei tohi Euroopas enam uusi bensiini- ja diiselaautosid müüa. Postimees, 23. veebruar 2023. [<https://www.postimees.ee/7713695/tehtud-12-aasta-parast-ei-tohi-euroopas-enam-uusi-bensiini-ja-diiselaautosid-muua>] 22.04.2025

just selle riigikogu komisjoni protokollist läbi isamaalase Heiki Hepneri suu: «Eesti ei peaks kaasa minema sise põlemismootoriga autode keelustamisega», «Palun mitte nõustuda sise põlemismootorite keelustamisega, mis puudutab sõiduautosid ja väiketarbesõidukeid», «Hääletan vastu järgmistel põhjustel: ei ole nõus sise põlemismootorite keelustamisega ning leian, et valitsusele antakse liiga lai mandaat LULUCFi kokkuleppimiseks».

Ongi kõik. Täpselt nii käibki – Euroopa Komisjoni ettepanek, valitsuse heakskiit ja mõned Heiki Hepneri laused komisjoni istungil ning sadu tuhandeid Eesti autoomanikke puudutav otsus ongi sündinud. Ükski Eesti partei ei ole kunagi valimistel selliseks sammuks valijatelt mandaati küsinud, keegi ei ole pannud seda oma valimisplakatile, keegi ei ole kusagil selle eest võidelnud või valijatele selgitanud. Kas nii peavadki asjad käima?

«Ei, nii ei pea asjad käima,» sõnab sotsiaaldemokraat Raimond Kaljulaid, kes ise oli tollal ELAKi aseesimees. Kaljulaid viitab samas suuremale probleemile – riigikogu liikmetel ei ole lihtsalt suutlikkust süvenenult tegelda valitsusest tuleva eelnõude «massiga» ja siis ei saa ka eeldada, et riigikogu komisjonis saaks toimuda kvaliteetne arutelu.¹⁵

Sise põlemismootorid ilmselt ei kao, aga kütused muutuvad (Marek Strandberg, teadus- ja tehnoloogiatoimetuse juhataja):¹⁶

Aastast 2035 ei tohi olla tootmises ühtki fossiilkütust tarbitavat sõidukit, sest muidu pole võimalik süsinikuheidet vähendada. See aga ei pruugi veel tähendada sise põlemismootorite kadumist.

Sise põlemismootoreid arendatakse ja toodetakse juba pikka aega ning asjakohased oskused on vaieldamatult väga head. Küsimus on aga kütustes, mida neis põletatakse. Näiteks on sise põlemismootori tegemiseks vaja vähem eri materjale kui praeguste kütuseelementide ja akude ning elektrimootorite valmistamiseks. Nii on olemas ka võimalus kasutada sise põlemismootori kütuseks vesinikku, mille põlemisel ei teki süsihappegaasi heidet.

Autotööstus liigubki elektrimootorite kasutamise suunas – nende arenduste eesmärk on mitte kasutada enam magneteid ja ka vajaminev magnetväli tekitatakse elektril abil. See vähendaks autode tootmise ökoloogilist jalajälge märkimisväärselt, sest kaob vajadus haruldaste metallide järele, millest tehakse magneteid. Sama puudutab generaatoreid – kui on olemas tõhus vesinikku tarbiv sise põlemismootor, saab sellega seotud generaatori abil voolu elektrimootoriga toimiva autogi jaoks. Elektrit on võimalik vesinikust valmistada ka vahetult kütuseelementide endi abil. Praegu laialt levinud lahendus on autos olevate akude laadimine ja elektrimootorite kasutamine.

Ilmselt toodetakse ka pärast 2035. aastat sise põlemismootoriga sõidukeid, kuid nende kütuseks on vesinik. Praegu toimuvad tehnoloogiamuutused lubavad loota, et haruldaste materjalideta saadakse tulevikus hakkama nii akusid kui ka elektrimootoreid ja generaatoreid valmistades.

* * *

¹⁵ *Ibidem*

¹⁶ *Ibidem*

Oleks võinud ka hullemini minna. Kui kava esimest korda komisjoni jõudis, oli valitsuse eeldus, et see koputatakse kohe ära ja mingit arutelu pole vaja. Kui lugeda tollast protokollit, siis keskkonnaminister Savisaar sisuliselt ärgitas: mis siin ikka arutada, see on ainult läbirääkimiste lähtekeht, kiitke heaks ja läheme edasi. Hepner lisab, et see on tavapärase praktika ja isegi ajakavad on niimoodi seatud, et valitsus käib koos neljapäeval ja komisjoni istung on säitud reedele, et saaks kohe valitsuse otsusele komisjoni templi alla.

Seekord komisjoni esimees Siim Kallas (RE) sellise ajakavaga ei nõustunud ja võttis mõne nädala aega, et komisjoni liikmetest saadikud saaksid vähemalt tekstid läbi lugeda ja inimestega rääkida. Isegi kui see ei toonud kaasa erilist debateerimist – Hepneri üksikud laused välja jätta –, siis parem ikka kui mitte midagi. Hepner ise jääb seejuures tagasihoidlikuks. Ta viitab, et üks komisjoni protokoll on kontsentraat, et ehk mõni teinegi ütles midagi autode kohta ja üks arutelu oli rohkem, kui lõpuks kirja läks. «Aga suures plaanis olen nõus, debatti ei olnud,» sõnab Hepner. Kuna kõike tehti kiirustades, polnud ka mõjuanalüüse. Selle üle kurtsid kõik komisjoni liikmed, isegi Siim Kallas, mis siis, et lõpuks ta seda otsust toetas. «Hääletasime, ilma et oleks olnud analüüse, millele toetuda,» tunnistab Kaljulaid.

* * *

Olukord Eestis:¹⁷

- **Ainult üks EV Riigikogu liige protesteeris sisepõlemismootoriga autode keelustamise vastu.** (MR. rõhutus – Heiki Epner): «Ma pole elektri-autode vastu, aga areng peaks olema evolutsiooniline, nii järsuks hüppeks pole me lihtsalt valmis,» põhjendab Hepner, miks ta aasta tagasi riigikogu komisjonis selle otsuse vastu hääletas.
- **Praegu on Eestis elektriautode defitsiit.**
- **Kui elektriauto peaks massidesse minema, saavad suurimaks murekohaks laadimisvõimalused.**

Praktilise poole pealt ehk kuidas hakkab elektriautodele üleminek välja nägema, keerlevad küsimused kolme teema ümber: **autode hind, laadimisvõimalused ja elektriauto läbisõit ühe laadimisega.** Need on teemad, mida tarbijad enim küsivad.

Hinnad ...? Eestis on elektriautode defitsiit!

Automüüjate jaoks ei ole kõrged hinnad aga hetkel probleem. Škoda Tallinna esinduse tegevjuht Toomas Kuusk nendib, et Eestis on elektriautode defitsiit ja maha müüakse kõik, mis siia saabub.

«Selle ja järgmise aasta kohta ütles, et ilmselt on meie vaatest suurim probleem, et me lihtsalt ei saa tootjatelt nii palju elektriautosid, kui suudaksime maha müüa,» tunnistab Koppel. «Tarne on murekoht,» sõnab ka Kuusk, et nemadki müüksid rohkem, kui ainult autosid saada oleks.

¹⁷ *Ibidem*

Elektriauto on muidugi kallim kui tavaline auto, aga hinnad on ühtlustunud. Tõsi, nagu mõönavad nii Škoda Tallinna esinduse tegevjuht Toomas Kuusk kui ka Viking Motorsi juhataja Raimo Koppel, on põhjus peamiselt selles, et bensiini- ja diiselmootoriga autode hinnad on tõusnud, mitte et elektriautod oleks odavamaks läinud. «Paljud kliendid küsivad, kas oleks odavamaid ja väiksemaid elektriautosid, aga pole pakkuda,» sõnab Kuusk.

Mismoodi elektriautode hinnad võiksid tulevikus käituma hakata, keegi täpselt prognoosida ei oska. Elektriautode fänn ja värske poliitik Mario Kadastik (RE) leiab, et üks tee, kuidas hinnad taskukohasemaks muutuvad, on elektriautode järelturu tekkimine ehk et müügis oleks rohkelt ka kasutatud elektriautosid. Seda Eestis praegu veel pole.

Kaljulaid viitab, et üks põhjus, miks tema ELAK-is otsuse vastu hääletas, oligi see, et sotsiaalse õigluse pool on läbi mõtlemata. «Keskustest väljas elavad inimesed, kelle jaoks auto on vajalik tarbeese ja kelle sissetulekud on samas väiksemad kui linnainimestel. Kuidas nemad kallimaid autosid ostma hakkavad?» viitab Kaljulaid.

Kui kaugemale saab sõita? Aga kus laadida?¹⁸

Elektriautode läbisõit ühe laadimisega on 200–300 kilomeetrit, parematel ja suurematel (aga samas muidugi kallimatel) juba 500–600 kilomeetrit. Siin on automüüjad arengu suhtes optimistlikumad. Isegi kui tehnoloogiline areng ei ole nii tormiline nagu kümnel eelnenud aastal, siis loogika ütleb, et eks ikka autod lähevad paremaks, akud mahutavamaks ja läbisõit suureneb. Hirm, et elektriautoga kaugemale ei jõua, tõenäoliselt ajapikku taandub.

Lõpuks jääb laadimisprobleem. Majaomanikke¹⁹ puudutab see vähem, aga enamik Eesti inimesi elab korterites. Kuidas nemad oma tuleviku elektriautosid laadima hakkavad? Niikaua kui Eesti teedel sõidab paar tuhat elektriautot ja aastast müüakse paarsada elektriautot, ei ole laadimine probleem. «Hetkel pole laadimisvõrk täksituseks ja kuna autosid on üldse nii vähe pakkuda, siis firmad või majaomanikud haaravad ära,» sõnab Koppel. Kuid ühel hetkel peavad elektriautod jõudma ka Mustamäe, Lasnamäe, Annelinna elanikeni ja kuidas ära laadida mitte 2000, vaid 300 000 elektriautot, ei tea veel keegi.

* * *

MR: kortermajade puhul on suur vahe ka selles, kas on tegemist üheksakorruseliste, viiekorruseliste või mingi muu korruste arvuga elamutega. Eks paljud sooviksid oma autot korteri lähedal-juures laadida. Sellise võrgustiku välja ehitamine on aga äärmiselt kallis, ja kelle rahadega seda finantseeritakse (autoomanikud, kohalik omavalitsus, riik või mingi muu institutsioon)?

Aprill – mai 2025, Tallinnas, Pirita-Kose kodukontoris-villas
Lugupidamisega, koostanud Matti Raudjärv (peatoimetaja);
Mercedes Benz (MB) Eesti Klubi liige

¹⁸ *Ibidem*

¹⁹ Allakirjutanu naaber, kellel on oma pereelamu-villa katusel päikesepaneelid elektrienergia tootmiseks ja majas akud-patareid toodetud elektri salvestamiseks, ostis enesele veel täiendava aku-patareibloki, et öösel (vajadusel ka päeval) oma elektriauto akusid laadida.

PS: Lisad: MR kasutuses olnud ja olevad bensiinimootoriga sõidukid alates aastast 1992 (allpool neli fotot 1–4, viis sõidukit; joone all viidetena informatsioon kõigi sõidukite kohta).²⁰



Foto 1: MB 200 (402ACN) ja selle taga Škoda Yeti 4x4. (401 BHS)



Foto 2: VW Transporter (277 AIU)



Foto 3: MB 190E (291 EUR)



Foto 4: MB C200 (597 BSY)

²⁰ **Foto 1**, Pärnus, Suur-Sepa 22 (MR): MB 200 (402ACN; automaatkäigukast, katuseluuk, kassettraadio), MR kasutuses 24.09.1992 – 21.07.2017 (tehasest väljalase 1982); eelmised omanikud: Theo (MB tehase töötaja) ja Manfred O. E. Hennies (autoga Warderist Eestisse ringsõidule ja seejärel jäänud Tallinnasse koos tütre Bettinaga, tagasi Saksamaale Hamburgi lennukiga).

MB on müüdnud töökorras olekus Vigala noortele 21.07.2017 (lisaks neli velgedel naastrehvi)

MB taga on pargitud Škoda Yeti 4x4 (automaatkäigukast, raadio, CD-mängija jms); uuena firma kauplusest ostenud, konkreetse soovitelemise alusel tehases kokku pandud /kestis ca 3 kuud/ ning uuena firma Škoda salongist Tallinnas (Pirni 1, endise Hipodroomi läheda; 2024. aastal kolis firma Mustamäele Sõpruse puisteel, olles nüüd nimega „Rohe auto“) välja sõidetud: 16.11.2012 (esimesed viis aastat SEB panga liisinguga). Hooldatud ainult firmas. Heas töökorras ja seni kasutusel.

Lõpuks veidi selgitusi ka seoses Eestis 1.01.2025 rakendatud mootorsõidukimaksu seadusest ²¹ tulenevalt, ka selle mõjust MR sõidukitele. ²²

* * *

Kuidas meie naaberriik Soome on aastate jooksul käitunud?

Soome parlament kiitis (MR: 17.12.2013) heaks rahanduskomisjoni ettepaneku langetada ettevõtete tulumaks järk-järgult 24,5 protsendilt 20 protsendile ning muuta dividendide maksustamist, kirjutas Kauppalehti.

Foto 2, Tallinnas, elamu-villa hoovis (MR): VW Transporter (277AIU; mahtuniversaal; manuaal, koos juhiga 8 istekohta; endine Bundeswehr 'i meditsiiniteenistuse punase risti mikrobuss; raadio lisaks ise ostetud), MR kasutuses: juuli 1995 – 21.06.2018 (ehitatud 1984); Saksamaal ülikoolides stažeerimise (aprill 1995 kuni juuli algus 1995) ajal ostetud osa DAAD'i stipendiumi eest Izehohe linnast (Hamburgi lähedal). Sõidetud läbi Põhja-Saksamaa, Taani, Rootsi ja Soome Warderist Tallinnasse (roolis oli isa Arved).

VW taha on pargitud MB 190E (vt järgmine, foto 3).

VW on müüdud 21.06.2018 töökorras olekus ühe puidufirma kaasomanikule Jõgevamaal (lisaks neli lamellrehvi velgedel; osaliselt kattis müügihinda Kaasiku tallu viidud aiameööbel ja mõned muud puidutooted).

Foto 3, Tallinnas, elamu-villa hoovis (MR): MB 190E (291 EUR; mootor 230 Hj; automaatkäigukast, katuseluuk, raadio), MR kasutuses 7.07.2004 – 15.09.2021 (ehitatud 1988); eelmised omanikud: Theo (MB tehase töötaja) ja Manfred O. E. Hennies. Warderist ise sõidetud läbi Taani, Rootsi ja Soome Tallinnasse.

MB on müüdud töökorras olekus 31.09.2021 Märjamaa lähedale ühele MB Eesti Klubi liikmele (lisaks neli naastrehvi velgedel).

Foto 4, Pärnus, supelranna lähedal (MR): MB C200 (automaatkäigukast, katuseluuk, raadio), MR kasutuses 29.12.2016 kuni tänaseni, Pärnus kasutusel (ehitatud 1994); eelmised omanikud: Theo (MB tehase töötaja) ja Manfred O. E. Hennies (sõitsid koos abikaasa Monikaga Warderist läbi Taani ja Rootsi Tallinnasse, seejärel enam kui nädalane ringsõit Kesk- ja Kagu-Eestis, osalemine Tartu Ülikoolis professor Janno Reiljani emeriteerumisele pühendatud konverentsil ja seejärel mitmeks päevaks Tallinnasse, Piritale MR koju koos Monikaga. Seejärel tagasi Saksamaale Hamburgi lennukiga). MB on seni heas töökorras, kasutusel.

²¹ Mootorsõidukimaksu seadus. Vastu võetud 29.07.2024. Välja kuulutanud: Vabariigi President, 09.08.2024 otsus nr 449. [https://www.riigiteataja.ee/akt/117082024001] 25.04.2025

²² Arvestades aastast 2025 Eestis autodega seotud kehtima hakanud makse, kuuluvad (või kuulusid) siin esitatud ja MR poolt müüdud sõidukid (fotodel 1–3): MB 200, VW Transporter ja MB 190E ilmselt mahakandmisele või romulasse viimisele ja see allkirjutanut ei puuduta (sest sõidukid on müüdud juba hulk aastat tagasi ja sõidukite saatuse oli (või on) uute omanike-ostjate otsustada). Millises seisus siinimetatud sõidukid käesoleval ajal on, pole teada, kuna MR-l pole ostjatega kontakti. Vaid 2023. aasta suvel oli põgus kohtumine VW Transporteri ostjaga – sõiduk oli aktiivses kasutuses.

Teised sõidukid peavad veel kindlasti vastu, eriti Yeti 4x4. 2025. aasta maks on loodetavasti talutav (MB-l on summaks X ja Yeti-l veidi vähem kui 4X-i, seega kahe sõiduki peale ligi 5X; kasutan maksu asemel tähte X eurot, sest ei pea vajalikuks oma maksude suurust eurodes näidata). Aga ega Eestis saa millegi peale kindel olla, ka mootorsõidukimakse on võimalik suurendada, et oma varasemaid vigu leevendada ja eelarve tulude poolt täita, sest see on ilmselt „parim“, mida üks osa meie poliitikutest ja ametnikest majanduspoliitika, ja ilmselt üldse majanduse all mõistavad.

Ettevõtete tulumaksu langetamine vähendab aastas maksutulu umbes 870 miljoni euro võrra, kuid peaks aitama kesk pikas perspektiivis luua juurde 5000-7000 töökohta.

Parlament otsustas ka, et kui varem hakkas 32-protsendine üksikisiku tulumaks kehtima 50 000-eurosest sissetulekult, siis edaspidi hakkab see tulumaksumäär kehtima alates 40 000-eurosest sissetulekult.

Börsifirmade dividendide maksustatav osa tõuseb 70 protsendilt 85 protsendile. See kergitab dividendi maksumäära praeguselt 21-22,4 protsendilt 25,5-27,2 protsendile. Noteerimata firmade dividendide maksuvabastus kaob. Kuni 150 000-eurose dividendi pealt on maksumäär 25 protsenti ja üle selle 85 protsenti.²³

Soome valitsus ulatas inflatsiooni tõttu abikäe autojuhtidele, vähendades kütuseaktsiisi ja automaksu alates 2024. aastast.

Soome valitsuse eelarve sisaldab transpordikütuste aktsiisimaksu vähendamist alates 2024. aasta algusest. Maksu alandamine aitab autojuhte, kuid tähendab riigile väiksemat maksutulu.

Prognoos: Tänu maksualandusele peaks aastaks 2024 langema bensiini hind 4,4 senti võrra ja diislikütuse hind 4,9 senti võrra. Selle tulemusel vähenevad riigi maksutulud 170 miljoni euro võrra. Niisamuti on ka 2025. aastaks kavandatud kütuseaktsiisi vähendamine 100 miljoni euro võrra. Seega vähenevad riigi kütuseaktsiisi tulud järgmise kahe aasta jooksul 270 miljoni euro võrra.

Tarbijatele tähendavad maksumuudatused 2025. aastaks kütuse hinna vähenemist seitsme senti võrra.

Kütuse pumbahinna määrab siiski nafta maailmaturu hind, mis on pidevalt kõikumine. Seega ei saa kindlalt väita, et bensiin oleks Soomes kahe aasta pärast odavam kui praegu, kuid see on seitsme senti võrra vähem maksustatud.

„Autotööstuse seisukohalt on hea, et tänu kütusemaksu alandamisele väheneb transpordi maksukoormus järgmise kahe aasta jooksul kokku 270 miljoni euro võrra,“ ütles Soome Autotööstuse liidu tegevdirektor Tero Kallio.

Maksusoodustused vanematele autodele Soomes

Lisaks kütusemaksule on valitsus otsustanud vähendada ka sõidukimaksu. Maksu langetamine vähendab riigi iga-aastast maksutulu 50 miljoni euro võrra ja on suunatud keskmise ja kõrge emissiooniga autodele alates 2025. aastast.

Valitsus põhjendas oma ettepanekus sihtrühma valikut sellega, et eelkõige on just vanemate autode omanike jooksivad kulud kütusehindade tõusu tõttu kasvanud.²⁴

²³ RUP. (2023). Soome langetab ettevõtete tulumaksu. Rup.ee/uudised/välismajandus. 17.12.2013 [https://www.rup.ee/uudised/valismajandus/soome-langetab-ettevete-tete-tulumaksu] 24.04.2025

²⁴ Kūbarsepp, I. (2023). Soome valitsus langetab kütuse hinda ja automaksu. Ärileht/ Majandus/ Välismajandus. 21.09.2023 [https://arileht.delfi.ee/artikkel/120233643/soome-valitsus-langetab-kutuse-hinda-ja-automaksu] 24.04.2025

Eesti romusõidukitest

Eestis automaksu sisseadmisel oli üheks argumendiks, et soovitakse kogu meie riigi, ettevõtete-organisatsioonide-asutuste ja elanike autoparki korrastada, eesmärgiga liiklusest ja omandusest kehvast olukorras olevad sõidukid (mida ei tasu enam isegi remontida) kõrvaldada ning registrist välja arvata, romulatsesse viia ning vanarauaks töödelda. See on kindlasti asjalik ja arvestatav argument. On ju tõsiasi, et liikluses on sageli näha suurelt roostes keredega, õlileketega ja õhku reostavaid (nn suitsevaid) sõidukeid. Vähe pole ka neid sõidukeid, mida pole aastaid kasutatud, rüüstatud ja hoovides ning mujal linnapildis nähtavaid, oma eluea lõpetanud-seisvaid autosid. Vähe pole ka neid juhtumeid, kus teistes riikides ostetakse soodsalt kokku sõidukeid, mida pärit oleval maal ei kasutata ning transporditakse²⁵ Eestisse ja müüakse siin uutele omanikele.

²⁵ Saksa politsei tunnistas neljapäeval (MR: 5.09.2025) Hollandi-Saksamaa piiril kontrolliks peatatud ning dokumentide järgi Eestisse sõiduautosid transportinud veoki lasti prügiks ning käsis juhil autoromud lähtekohta tagasi viia. Näiteks, *Eestisse transporditav BMW oli selgelt sattunud liiklusõnnetusse, ning selle turvapadi oli avanenud. Ka ülejäänud haagises olnud kuus autot ja üks mootorratas olid saanud tugevalt kahjustada.*

Politseinike tähelepanu pälvis Leedu numbrimärkidega haagisega veok, mis vedas seitset sõiduautot ja ühte mootorratast. Veoli oli teel Hollandist Eestisse, teatas Saksamaa Osana-brücki piirkonna politsei. Veoki haagises olid Ameerika Ühendriikidest pärit seitse sõiduautot ja üks mootorratas, mis olid saanud silmanähtavalt ulatuslikke avari-, tule- ja veekahjustusi.

Allikas: Einmann, Andres. (2025). Saksa politsei tunnistas Eestisse veetavad autod prügiks ja keelas nende transpordi. Postimees, 5.09.2025. [[https://www.postimees.ee/8318619/saksa-polit sei-tunnistas-eestisse-veetavad-autod-prugiks-ja-keelas-nende-transpordi?cx_testId=168&cx_t estVariant=cx_1&cx_artPos=4#cxrecs_sj](https://www.postimees.ee/8318619/saksa-polit-sei-tunnistas-eestisse-veetavad-autod-prugiks-ja-keelas-nende-transpordi?cx_testId=168&cx_t estVariant=cx_1&cx_artPos=4#cxrecs_sj)] 6.09.2025;

Narva piiripunkti ajutise sulgemisega kaasnenud jalgsi piiriületajate arvu järsk kasv Koidulas täitis seal nädalavahetusel autodega teeservad ja metsaalused, sest transpordiameti poolesaja kohaga autoparkla on valdavalt täidetud hüljatud romudega.

Allikas: Braidaks, Arved. (2024). Vene piiriületajate tulv põhjustas Koidulas autouputuse. Lõuna-Eesti Postimees. 26.06.2024. [<https://lounapostimees.postimees.ee/8048102/vene-piiriu letajate-tulv-pohjustas-koidulas-autouputuse>] 6.09.2025;

Septembris hakkab transpordiamet ära vedama Koidula piiripunkti lähiste metsa alla või parklasse jäetud autoromusid, millele omanik pole hoiatusest hoolimata järele tulnud. Osa autosid on seal omanikku oodanud aastaid. Kagu piiripunkti juhi Peter Marani sõnul on autod hüljatud proosalistel põhjustel – neid pole olnud kasulik Venemaale kaasa võtta ja nii ongi need jäänud Koidulasse.

Allikas: Braidaks, Arved. (2025). KORD MAJJA) Koidula piiripunkti romuparkla ja metsaalused tehakse jõuga puhtaks. Lõuna-Eesti Postimees. 4.09.2025. [<https://lounapostimees.ee/831>

7092/kord-majja-koidula-piiripunkti-romuparkla-ja-metsaalused-tehakse-jouga-puhtaks] 6.09.2025.

Märkus: Allakirjutanu neli kasutatud sõidukit Saksamaalt (eelpool fotod 1-4) olid igati töökorras: sõidukid läbisid probleemideta Transpordiameti Tallinna Mustamäe teenindusbüroos sõiduki registreerimiseelse kontrolli, toimusid sõidukite registreerimised ja väljastati registreerimistunnistused.

25. juunist 2024 algas romusõidukite kokku kogumise kampaania, mille raames saab pikalt seisnud, osaliselt lammutatud ja kehvast seisukorras sõidukeid ära anda tasuta. Kahe aasta pärast tuleb hakata selliste sõidukite eest maksma mootorsõidukimaksu. Lisaks esitas Kliimaministeerium valitsusele eelnõu, mille vastuvõtmisel Riigikogus saab 2025. aastast riigilõivu vabalt ja ilma lammutustõendita kustutada liiklusregistrist kadunud M1 ja N1 kategooria sõidukeid, mis täna vajavad selleks lammutustõendit.

„Liiklusregistris on pea 300 000 peatatud kandega sõidukit, mille olemasolu on teadmata. Selliste sõidukite registrist lõplikuks kustutamiseks kestab üleminekupeerioid kaks aastat. Romukampaania on hea võimalus lasta veel füüsiliselt olemasolevad romusõidukid korrektselt jäätmekäitleja juures lammutada ja registrist tasuta kustutada, et vältida tulevasi kulusid ja bürokraatiat,“ sõnas kliimaminister Kristen Michal.

Järgmisel aastal saab teadmata kandunud või ebaseaduslikult lammutatud sõidukeid lõivuvabalt registrist kustutada alates 1. jaanuarist 2025 kuni aasta lõpuni.

Kui muidu peab inimene romusõiduki jäätmekäitlejale ise ära viima või organiseerima transpordi ja tasuma romusõiduki äraveo eest, siis kampaania raames tuleb jäätmekäitleja sõidukile tasuta järele, olenemata sellest, kui halvast seisukorras see on. Üle saab anda ka osaliselt lammutatud sõidukeid.

Võrreldes varasemate kampaaniatega on võimalik sõidukeid ära anda ka inimestel, kelle nimele hoovis seisev romu ei kuulu. Sellise sõiduki kohta tuleb saata digitaalselt allkirjastatud taotlus Transpordiametile, kes palub auto omanikul vormistada volituse sõiduki üleandmiseks jäätmekäitlejale. Pärast volituse saamist tuleb äraveo tellimiseks pöörduda Eesti Autoammutuste Liit MTÜ või Kuusakoski AS poole, misjärel väljastab jäätmekäitleja lammutustõendi, mille alusel kustutatakse kadunud sõiduk registrist.

„Seisvad autoromud kujutavad ohtu nii inimeste tervisele kui keskkonnale. Nendest võib lekkida mootoriõli, mis reostab meie pinna- ja põhjavett. Samuti eralduvad ohtlikud ained omaalgatuslikul või illegaalsel lammutamisel. Seetõttu on eriti oluline tagada võimalus romudest vabanemiseks ka neile, kes ise sõidukeid ära viia ei saa,“ sõnas kliimaminister.

Lisaks tervise- ja keskkonnakahjude vältimisele on romusõidukite üleandmine seaduslikele jäätmekäitlejatele oluline ka ressurside säästmiseks.

„Romusõidukitest on võimalik õige käitlemise korral uuesti kasutada mitmeid osi ja materjale. Uksi, peegleid ja tulesid saab kordus kasutada ning metallid, plast ja klaas töödeldakse ümber teiseks toormeks, mida saab kasutada näiteks uute sõidukite tootmisel. See mitte ainult ei vähenda jäätmeid, vaid vähendab ka nõudlust haruldaste muldmetallide ja muude kriitiliste materjalide järgi,“ lisas Michal.

Romusõiduki äravedu saab alates 25. juunist tellida Mandri-Eestisse ja suurematele saartele, sh Saaremaale, Hiiumaale ja Muhumaale. Veo tellimiseks tuleb ühendust võtta Eesti Autolammutuste Liiduga või Kuusakoski AS-ga.

Kampaania kestis 14. juulini 2024.²⁶

Koidula maanteepiiripunktis on aastaid olnud probleemiks sinna pargitud ja unustatud autod, millest paljud on juba muutunud romuks. Muutunud seadustik lubab transpordiametil mahajäetud autod teiselada. Amet ongi alustanud nende omanike tuvastamise ja teavitamisega.

Vaatepilt, mis meenutab pigem kasutatud autode müügiplatsi, tervitab Koidula maanteepiiripunktis sinna saabunud külastajaid nii siit- kui ka sealtpoolt piiri. Et transpordiameti ametlik autoparkla on masinaid triiki täis, pargitakse need kuhu saab – metsa alla või teeäärsetele kinnistutele.

Koidula maantee piiripunkti lähistel asuvas transpordiameti ametlikus autoparklas on ruumi umbes 30 autole, päriselt on sinna surutud aga üle poolesaja auto, kusjuures enam kui veerandsada neist on saanud tuuleklaasile transpordiameti poolse sõnaselge teavituse, et teie auto on parkinud siin rohkem kui 72 tundi.

Kui autot tähtjaks ära ei viida, hakkab transpordiamet ise nende masinatega tegelema.

"Nüüd on võimalik seoses jäätmeseaduse muutusega viia need tasulisse parklasse või romud, mis on keskkonnoahtlikud ja kus ei ole võimalik tuvastada omanikku, kas siis hävitada või müüa. Põhiline osa on ikkagi Eesti numbrimärkidega autod, aga on ka Soome, Läti, Leedu, Ukraina (numbrimärkidega). Kus on võimalik tuvastada omanikku, seal on transpordiamet ka kirjutanud nendele omanikele," rääkis taristuminister Kuldar Leis.

Alates aasta alguses on politsei-ja piirivalveamet (PPA) teinud ebaseaduslikult parkinud inimestele pea 50 lühimenetlust. Ühtegi masinat PPA sel aastal teiseladanud ei ole. Küll hakkab tegema seda transpordiamet, kui omanik vaatamata teavitusele oma autot ära ei vii.

"Need autod viiakse tasulisse parklasse ja siis, kui omanik ilmub välja, peab ta maksma tasu parkimise eest ja saab oma auto kätte. Kui omanikku välja ei ilmu, siis lepitakse kokku, millal see auto ära müüakse või hävitatakse," ütles Leis.

Autode teiseldamisega alustatakse septembris ning rahalised vahendid selleks tulevad transpordiameti eelarvest.²⁷

Eesti Autoomanike Liidu arvamus ²⁸

²⁶ Kolme nädala jooksul saab tasuta ära anda seisma jäänud romud. *Avaldatud: 18. juuni, 2024.* Lõunaestlane.ee

²⁷ Mõttus, Mirjam. (2025). ERR, Uudised. 07.08.2025. Transpordiamet hakkas teavitama Koidula piiripunkti jäetud autode omanikke. [https://www.err.ee/1609765428/transpordiamet-hakkas-teavitama-koidula-piiripunkti-jaetud-autode-omanikke] 6.09.2025

²⁸ Saar, Simmo. (2025). Riik automaksuga kahjumis? Autoomanike liit: koos autoturu hävinguga on sealt jäänud laekumata nii riigiloivud kui ka kaibemaks. Öhtuleht, 28.august 2025. [https://www.ohtuleht.ee/1138527/riik-automaksuga-kahjumis-autoomanike-liit-koos-autoturu-havinguga-on-sealt-jaanud-laekumata-nii-riigiloivud-kui-ka-kaibemaks] 12.09.2025

Mootorsõidukimaks, mida rahvakeeles nimetatakse automaksuks, on kirgi kütnud päevast, mil 2023. aastal koalitsioonikõnelusi pidanud erakonnad selle välja käisid. Alustagem kas või tõsiasjast, et küll nimetati seda keskkonnamaksuks, mis olevat vajalik roheparadiisi saabumiseks, teised aga leidsid, et tegemist on hädavajaliku ja tegelikkuses sisutu **varamaksuga** (MR rõhutus), millel on vaid üks eesmärk – täita kõhnunud riigikassat.

Viimasele väitele oli kinnituseks ka tänase peaministri ja toonase kliimaministri Kristen Michali tegevus, mille käigus rahandusminister Mart Võrklaeva kogutavast 120 miljonist eurost sai 236 miljonit eurot. Ning näiteks erinevatelt Saksamaast ja Rootsist kehtestati oluliselt kehvemal järjel olevatele eestimaalastele veel ka kohati tuhandetesse eurodesse ulatuv registreerimistasu.

Allakirjutanu, Matti Raudjärv'e /MR./ seisukoht: käesoleval ajal ei ole Eestis vaja varamaksu-kinnisvaramaksu kehtestada. Seda põhjusel, et eesti inimesed, eriti noored-noored perekonnad, on tõenäi suhteliselt vaesed nii, nagu ka Eesti riik. Eriti käib see kinnisvaramaksu suhtes – väga paljud on enesele korteri või maja liisunud ja see pole odav. Kui nüüd on vaja võlg tagasi maksta ja see kinnisvara veel ka maksustatakse, siis paljud noored satuvad väga halba olukorda – ei jätku raha pangale võla tagastamiseks ja kinnisvaramaksu (lisaks ka nn automaksu) tasumiseks. Mida teha – võtta selleks laenu (kas on mõistlik?) või loobuda korterist-majast panga kasuks (pank võtab meeeldi enesele küll ebamugava koorma, aga saab selle odavalt müüa). Kuhu noored inimesed (perekonnad) siis elama lähevad? See on väga valus kompleksne probleem!? Ja siis räägime ning küsime veel – miks Eestis sünnib vähe lapsi?

Sageli on küsimus ka selles, et noored sooviksid perekonna luua ja loomulikult ka lapsi saada. Kuid neil ei jätku raha, et omaette elamispind (olgu see siis korter, elamu vms) soetada. Seega jälle ollakse tupikus!? Kindlasti on siin vaja noori toetavat majanduspoliitikat arendada.

Mõelgem nende probleemide üle, see pole lihtne!²⁹

Allakirjutanu juhendas ca paarkümmekond või rohkem aastat tagasi Tallinna Tehnikaülikooli majandusteaduskonnas (olles enne pikaajaliselt Saksamaa juhtivates ülikoolides stažeerinud ning seejärel Eestis esimese majanduspoliitika õppetooli asutanud) üht magistritööd just kinnisvaramaksu teemal. Oli tegemist väga tubli üliõpilasega, kes tegi suurepärase töö. Magistritöö lõppjärelus oli kokkuvõtlikult – Eestis ei ole mõtet kinnisvaramaksu enne kehtestada kui meie

²⁹ Kuna 19. oktoobril 2025 toimuvad järjekordsed kohalike omavalitsuste valimised, siis on teema varakult arutluse all ERR-is nii televisiooni kui raadio saadetes, ka mujal meedias Allakirjutanu, kuulunud-vaadanud nii 16. kui 17. septembril vastavat debatti, uudiseid ja saanud muud informatsiooni, pole eriti optimistlik, sest nn „jututuba“ on laialtlevitatud, lubada võib ju palju, kuid konkreetne otsustamine ja uuenduste-arengute elluviimine on juba teine olukord. Pealegi paljud esinejad-kandideerijad ei lähe kindlasti linna- või vallavolikogudesse, vaid üritavad hääli püüda ja muidu „vett sogada“. Pole siis imestada, et üha rohkem kuuldu seisukohti, et kogu see propaganda on ära tüüdanud ning pole vist mõtet ka valima minna!?

inimesed saavad jõukamaks. See võtab aga aega! Ka täna pole meie ühiskond selleks veel valmis.

Käitume pimesi – ei sobi meile astmeline tulumaks; tahame toiduainetele madalama käibemaksu kehtestada (seda oleks tulnud kohe, Eesti Vabariigi taasiseseisvumisel, kehtestada); soovime suuremat palka, kuid tootlikkuse kasvust ei räägi suurt midagi (tootlikkuse asemel kasutame vene keelset terminit – töövõljakus /производительность труда/? jne., jne.!

Enamus Euroopa Liidu riike nii ei käitu, vaid mõtlevad enne kui otsustavad.

Aga eks meie eestlased nii jõuamegi viie rikkama riigi sekka ...

MR.

EPOCH-MAKING YEAR IN EUROPEAN AUTOMOTIVE WORLD?

Already a number of years ago, 2025 was forecast to be an epochal year in the European automotive world, and it was also set as a goal. However, for several reasons, we cannot consider 2025 a quite epochal year.

- Russian aggression in Ukraine and the resulting sanctions to Russia and other countries;
- excessive focusing on green transition with its unrealistic goals and deadlines;
- U.S. presidential elections, Donald J. Trump assuming office as the elected president and his subsequent inconsistent statements;
- the actions of the U.S. President are probably also caused by the active behaviour of his special consultant Elon Musk;
- extensive imposing of tariffs on the goods and services of most countries in the world for sale in the U.S.A.;
- declines in stock exchanges are also largely caused by the actions of the U.S. President and his economic policy, incl. declines in prices of raw oil and gold.

There are also talks about gradual phasing out of the production of petrol and diesel engine powered cars and a significant increase in the production of electric cars. This not very easy, however, for many reasons.

Under the leadership of the previous Prime Minister of Estonia and leader of the Reform Party, Kaja Kallas, it was decided to increase several taxes and also impose new taxes in the next few years. In essence, it was a decision to make the life of Estonian people more strenuous and then have Kaja Kallas nominated to the high-salaried post of the Commission of the European Union, High Representative for Foreign Affairs. Registration tax and annual tax of cars were imposed as new taxes in Estonia. This has led to the reduction of the purchase and sale of cars in Estonia. For instance, the sale of cars during the first 3 months of 2025 decreased 55% compared to the same period in 2024.

* * *