



Uudiskiri aprill 2015

Kuu teemad

- **Kütuseaktsiisist, saastamisest ja kergliiklusteedest**
- **Firmaesindustest Tarbijakaitse puudusi EI LEIDNUD**

Kütuseaktsiisist, saastamisest ja kergliiklusteedest

Valitsuse plaan tõsta kütuseaktsiisi on tekitanud ühiskonnas suurt vastukaja, aga samas on kriitilised hääled põhiliselt kantud emotsioonidest ja esmasest reaktsioonist suurenevale kulule ja rahakotti tekkivale augule. Tegelikult oleks vaja kütuseaktsiisi tõstmist vaadata komplekselt koos teiste otsustega, ühiskondlike ja majanduslike arengutega ning hinnata nende koosmõju laiemalt.

Pikas perspektiivis oli muret tekitav juba eelmise riigikogu otsus siduda kütuseaktsiis lahti maanteede korrashoiust ja lisanduvate vahendite suunamine muude kulude katteks. Tihe, aga lagunev teedevõrk raskendab kohalike ettevõtjate tegevust, peletab eemale välisinvestoreid ning mõjutab seega negatiivselt kogu riigi konkurentsivõimet. Selle taustal on eriti hämmastav soov suunata summad, mida Euroopa Struktuurifondidest jagatakse Eestile konkurentsivõime tõstmiseks, kergliiklusteede ehitamiseks. Eesti maavalitsused on selles suunas ilmutanud suurt aktiivsust, nii näiteks toetab Harju Maavalitsus maakonnas kaheksa kergliiklustee rajamist konkurentsivõime tõstmise vahenditest. Kergliiklustee on ju tegelikult tore ettevõtmine, aga siiski tekib küsimus, kuidas üks kergliiklustee suurendab oluliselt Eesti konkurentsivõimet. Kui maavalitsused toetaksid kergliiklusteede rajamise asemel kohalikku ettevõtlust, oleks see konkurentsivõime tõstmiseks määratud eurorahadele kindlasti palju nutikam kasutusviis.

Kütuseaktsiisi tõus lööb kõige valusamalt transpordisektorit, selle kaudu kogu majandust – suurenenud veohind kajastub toodete ja teenuste kasvavas hinnas. Sõiduautode poolel mõjutab hinnatõus otseselt inimeste rahakotti. Arvestades seejuures mõne päeva eest avaldatud Euroopa Keskkonnaagentuuri uuringut, mis näitas, et eestlaste ostetud uued autod on kõige rohkem saastavad Euroopas, ei ole valitsusjuhi soovitus säästlikumaid autosid osta iseenesest vaele.

Kuid teisendades paljudele mittemõistetava 141 g/km ümber kütusekulule, saame tulemuse veidi alla 6 liitri 100 kilomeetri läbimiseks (EU keskmine on ca 5 l/100 km). See ei ole tegelikult kõrge näitaja, arvestades, et vanas Euroopas populaarsed mikroautod ei ole meil levinud ning praktiline eestimaalane soetab suuremaid ja kõrgema läbitavusega autosid, mille kütusekulu ja keskkonna saastamine on üle keskmise, kuna teede korrashoiule ja hooldusele kulutatakse aina vähem raha.

Perele ostetakse reeglina üks auto, mis oleks võimalikult universaalne eri olukordadeks ja ülesanneteks - tihti universaalkerega ja neliveoline. Meie keskmise pere eelarve ei luba veel väljaminekuid kahele või enamale autole, nagu Lääne-Euroopas, kus pere teine auto on mini-



või mikroauto. Uute autode osas oleks Eestis, nagu ka mujal Ida-Euroopas kasvuruumi odavama pereauto sektoris hinnaga alla 10.000 euro. Selles hinnaklassis võib maailmast leida autosid, näiteks hiinlaste toodang või või ka vana tuttav Lada Venemaalt.

Ja nii me oleme situatsioonis „nokk kinni, saba lahti“, kus aktsiisitõus ja õhusaaste sunniks nagu ostma väiksemaid ja säästlikumaid autosid, aga lagunevad ja koristamata teed suunavad meid vägisi suuremate ja saastavate autode manu.

Firmaesindustest Tarbijakaitse puudusi EI LEIDNUD

Hiljuti meedias ilmunud artiklid Tarbijakaitseameti kontrollreidi tulemustest uute autode müügisalongidesse panid AMTELi ja margiesinduste töötajad kulme kergitama. Heites pilgu Tarbijakaitseameti ametlikele tulemustele antud kontrollreidist, võib tõdeda, et tegelikult ju margiesindustest puudusi ei leitud. Kontrollitud ettevõtetest leiti mõningaid, sealjuures suhteliselt väikseid, võib isegi öelda, et kosmeetilisi puudusi mõnest uute autode müügisalongist, aga mitte margiesindustest, nagu meedias ilmunud artiklid väidavad.

Lisainfo: Rein Luik, AMTELi pressiesindaja, tel 5024504, e-post press@amtel.ee