

Rahandusministeerium

[info@fin.ee](mailto:info@fin.ee)

[auto@fin.ee](mailto:auto@fin.ee)

Teie 20.07.2023

Meie 15.08.2023 nr 4/134

## Arvamuse avaldamine mootorsõidukimaksu seaduseelnõu väljatöötamiskavatsuse kohta

Lugupeetud Mart Vörklaev!

Eesti Kaubandus-Tööstuskoda (edaspidi: Kaubanduskoda) tänab Rahandusministeeriumit võimaluse eest avaldada arvamust mootorsõidukimaksu seaduseelnõu väljatöötamiskavatsuse (edaspidi: VTK) kohta.

Kaubanduskoja ca 3600 liikmesettevõtte seas läbi viidud küsitlus näitas, et 73 protsenti vastanutest on vastu või pigem vastu mootorsõidukimaksu kehtestamisele. Toodi välja, et mootorikütuste aktsiiside näol on juba täna mootorsõidukite maksustamine olemas ning see vastab väga hästi ka saastaja maksab printsiibile. Lisaks töid ettevõtted välja, et neile jääb ebaselgeks, mis on VTK-s sisalduva mootorsõidukimaksu eesmärk. Hetkel jääb mulje, et uue maksu kehtestamise peamine eesmärk on saada riigieelarvesse juurde ca 120 miljonit eurot, kuid keskkonnaalased eesmärgid on tagaplaanil. Samuti rõhutasid paljud, et plaanitav maks on keeruline, ebaõiglane ja läbipaistmatu. Kokkuvõttes leiti, et VTK-s sisalduv kontseptsioon ei ole piisavalt hästi läbi mõeldud ning enne otsuste tegemist, mida, kui palju ja kuidas maksustada, on vaja saada vastuseid mitmetele olulistele küsimustele.

Järgnevalt toome välja meie hinnangul väga olulised ja põhimõttelised küsimused, millele tuleb leida vastus enne kui ministeerium hakkab koostama mootorsõidukimaksu seaduseelnõud. Lisaks pakume välja mõned põhimõtted, millele peaks uus maks kindlasti vastama, kui Rahandusministeerium otsustab täiendavate analüüside järel, et uue maksu kehtestamine on vältimatu ja hädavajalik samm. Meie hinnangul see siiski vältimatu ei ole ning argumenti, et teistes riikides selline maks on ja Eestis ei ole, ei saa võtta tõsiselt. Samuti on võimalik riigieelarvesse koguda maksutulu ka alternatiivsete vahenditega.

### 1. Küsimused mootorsõidukimaksu seaduseelnõu VTK kohta

#### 1.1. Mootorsõidukimaksu eesmärk

Kaubanduskojale jääb ebaselgeks, mis on plaanitava mootorsõidukimaksu eesmärk. Kui tegemist oleks keskkonnamaksuga, siis tavalise arusaama kohaselt tähendaks see seda, et mida suurema negatiivse keskkonnamõjuga on sõiduk, seda kõrgem on maks. Kui tegemist oleks omandimaksuga, siis oleks kõrgemalt maksustatud sõidukid, mille

ESTONIAN CHAMBER OF COMMERCE AND INDUSTRY / ЭСТОНСКАЯ ТОРГОВО - ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА  
TOOM-KOOLI 17, 10130 TALLINN / REG NO 80004733 / TEL: +372 604 0060 / KODA@KODA.EE / WWW.KODA.EE / [WWW.ENTERPRISE-EUROPE.EE](http://WWW.ENTERPRISE-EUROPE.EE)

EESTI KAUBANDUS-TÖÖSTUSKODA ON SUURIM ETTEVÕTJAJD ESINDAV ORGANISATSIOON EESTIS, Kuhu kuulub ligi 3600 ettevõtet, kellest enamik on väikese- ja keskmise suurusega. KAUBANDUSKOJA LIIKMED ANNAVAD ÜLE 40 PROTSENDI EESTI ETTEVÕTETE KÄIBEST, LIGI 40 PROTSENDI PUHASKASUMIST JA TASUVAD ÜLE 40 PROTSENDI RIIKLIKEST MAKSUDEST. KAUBANDUSKODA ESINDAB JA KAITSEB KÕIGI ETTEVÕTJATE ÜHISHUVE NING ON MITTERIIKLIK JA APOLIITILINE ORGANISATSIOON.

hind on kõrgem. VTK-s kirjeldatud mootorsõidukimaksu idee ei vasta otseselt keskkonnamaksu ega ka omandimaksu peamisele tunnusele. Selgust ei suurenda ka VTK, sest VTK-s (lk 1) on toodud välja, et mootorsõidukimaksu eesmärk on kehtestada Eestis sõidukitele suunatud keskkonnamaks, kuid teises kohas on (lk 2) kirjas, et tegemist on omandimaksuga.

### **Kaubanduskoja küsimus:**

**Kas Rahandusministeeriumi nägemuse kohaselt on mootorsõidukimaks keskkonnamaks või omandimaks? Palun selgitage oma vastust lähemalt.**

### **1.2. Maksu kehtestamise oodatavad tulemused**

VTK-s ei ole konkreetselt ehk numbriliselt välja toodud, milliseid mõõdetavaid tulemusi ootab Rahandusministeerium mootorsõidukimaksu kehtestamisest. VTK-s (lk 31) on üksnes riigi maksutulude osas konkreetsemalt välja toodud, et maksu kehtestamise fiskaalne mõju on ca 120 miljonit eurot aastas rakendumise esimesel täisaastal. Lisaks on VTK-s (lk 30) veel kirjas, et mootorsõidukimaksu kehtestamise mõjul väheneb Eesti autopark 1–2% võrra. Samas jääb selgusetuks, kas vähenemine toimub näiteks ühe või kümne aasta jooksul. Muude eesmärkide puhul ei ole oodatavat tulemust konkreetselt välja toodud. Samuti pole selge, milliste sõidukite osas vähenemist planeeritakse – vanemate, uuemate, liikluses osalevate või amortiseerunute jne. Näiteks puuduvad numbrid selle kohta, kui palju väheneb mootorsõidukimaksu rakendumisel CO<sub>2</sub>-heide ja kui palju suureneb keskkonnasõbralikumate sõidukite kasutamine. Kui tegemist oleks keskkonnaalase maksuga, siis oleks selliste eesmärkide kirjeldamine elementaarne.

### **Kaubanduskoja küsimused:**

**Millised on mootorsõidukimaksu kehtestamise oodatavad tulemused numbriliselt? Eelkõige peame oluliseks, et Rahandusministeerium toob välja numbrilised eesmärgid järgmiste VTK-s (lk 1-2) välja toodud mootorsõidukimaksu kehtestamise eesmärkide kohta:**

- **Kui palju aitab mootorsõidukimaksu kehtestamine vähendada sõidukite CO<sub>2</sub> heidet?**
- **Kui palju suurendab uue maksu kehtestamine keskkonnasõbralikumate sõidukite kasutamise osakaalu?**
- **Kui palju aitab maksu kehtestamine vähendada autostumist?**
- **Kui palju aitab maksu kehtestamine soosida vanade sõidukite lõpuni tarbimist?**
- **Milline oleks maksu mõju uute, turvalisemate ja väiksema keskkonnaalase jalajäljega autode kasutusse võtmisele?**

### **1.3. Vanade sõidukite lõpuni tarbimise soosimine**

VTK-s on korduvalt (lk 1, 7) rõhutatud, et uue maksu kehtestamise eesmärk on soosida ka vanade sõidukite lõpuni tarbimist, sest see on keskkonnale ja majandusele tervikuna kasulikum.

### **Kaubanduskoja küsimused:**



**Miks tuleb vanade sõidukite lõpuni tarbimist eelistada uutele ja keskkonnasõbralikumatele sõidukitele? Kui vanade sõidukite lõpuni tarbimine on keskkonnale kasulik, siis kas Eesti võiks keskkonnaalaseid eesmärke arvestades kasutusele võtta lahenduse, kus siin kasutatakse üksnes teiste riikide vanu sõidukeid, et neid siis Eestis kuni nende kasuliku eluea lõpuni kasutada? Kas vanade sõidukite lõpuni kasutamise soosimise osas on hinnatud ka võimalikke kõrvalmõjusid? Näiteks seda, kuidas mõjub see liiklustravalisusele või otsesele keskkonnamõjule, tulenevalt sellest, et uutele autodele kehtestatud keskkonnaalased või turvalisuse nõuded on kordades karmimad. Kui vastavaid mõjusid on hinnatud, siis millisele tulemusele jõuti?**

#### **1.4. Soodustused vanematele sõidukitele**

Mootorsõidukimaksu kehtestamise üks eesmärk on suurendada keskkonnasõbralikumate sõidukite kasutamise osakaalu. Samas näevad VTK-s sisalduvad kaks alternatiivset mudelit ette, et mootorsõidukimaks hakkab vähenema sõidukite osas, mis on vanemad kui viis aastat.

##### **Kaubanduskoja küsimused:**

**Kas ja kuidas on soodustuste kehtestamine vanematele sõidukitele kooskõlas CO2 heite vähendamise eesmärgiga? Milline on mootorsõidukimaksu kehtestamise mõju Eesti autopargi keskmisele vanusele, kui mootorsõidukimaksu vanuse komponent on kõige suurem kuni viis aastat vanadel sõidukitel?**

#### **1.5. Vähem saastavamate liikumisvõimaluste kasutamine**

Mootorsõidukimaksu kehtestamise üks eesmärk on mõjutada inimesi kasutama vähem saastavaid transpordivahendeid ja -viise ning vähendada autostumist. Selle eesmärgi saavutamise eeldab, et hakatakse kasutama senisest keskkonnasõbralikumaid sõidukeid, sõidukid asendatakse ühistranspordiga või hakkavad inimesed rohkem jala käima või kasutama muid ühistranspordist keskkonnasõbralikumaid liikumisvahendeid.

##### **Kaubanduskoja küsimused:**

**Kas Rahandusministeeriumil on teavet selle kohta, kui paljudel isikutel on võimalik mootorsõidukimaksu alla mineva sõidukiga sõitmist asendada ühistranspordiga selliselt, et ka ühistranspordi kasutades on võimalik soovitud teekonda läbida mõistliku aja jooksul? Kas mootorsõidukimaksu kehtestamisel plaanib riik teha muudatusi ühistranspordikorralduses, et veelgi rohkem soodustada ühistranspordi kasutamist? Kui jah, siis millised muudatused on plaanis teha? Milliste muude meetmete abil plaanib riik vähendada maanteetranspordi CO2 heidet?**

**Milline oleks maksu kehtestamise mõju inimeste tööhõivele ja võimalustele leida tööd eelkõige maapiirkondades, kus autot kasutatakse väga sageli tööle sõitmiseks, sest teised alternatiivid sisuliselt puuduvad?**

**Eraldi vajaks analüüsimist seegi, milline mõju oleks maksul elanikkonna kihistumisele, kuna näiteks maapiirkondades võib laste osalemine huviringidest või -koolidest osutada keerukamaks ning vähendada kokkuvõttes nende võimalusi eneseteostuseks tulevikus.**

### 1.6. Mootorsõidukimaksu poliitilised eesmärgid

VTK-s (lk 14) on kirjas, et mootorsõidukimaksu mudelid tuginevad sõiduki CO<sub>2</sub> g/km eriheitele või mootori võimsusele. Mõlemad on lisanäitajatega eristatud, et saavutada mootorsõidukimaksu poliitilisi eesmärgi.

#### **Kaubanduskoja küsimus:**

**Millised on mootorsõidukimaksu poliitilised eesmärgid?**

### 1.7. Mootorsõidukimaksust laekuva maksutulu kasutamine

VTK (lk 31) kohaselt prognoosib Rahandusministeerium, et maksu kehtestamise fiskaalne mõju on ca 120 miljonit eurot aastas rakendumise esimesel täisaastal.

#### **Kaubanduskoja küsimus:**

**Milliste riigieelarveliste kulutuste katteks läheb mootorsõidukimaksust laekuv maksutulu?**

### 1.8. Registreerimismaks

VTK (lk 29) kohaselt tuleb registreerimismaksu tasuda sõiduki esmasel registrisse kandmisel. Diskrimineeriva maksustamise vältimiseks tuleb alates seaduse jõustumisest tagada, et kõigi sõidukite väärtuses, mis kantakse uue kandega liiklusregistrisse või mis müüakse omanikuvahetusega, sisalduks registreerimismaks.

#### **Kaubanduskoja küsimused:**

**Kas saame õigesti aru, et mootorsõidukimaksu kehtestamisel tuleb ühekordselt maksta registreerimismaksu ka nende sõidukite pealt, mis juba on Eestis liiklusregistris, kuid mille osas toimub omanikuvahetus pärast mootorsõidukimaksu rakendumist? Kas registreerimismaksu tuleb maksta ka olukorras, kus vastutav kasutaja saab sõiduki omanikuks, näiteks ostab sõiduki liisinguandjalt välja, kuid liisinguandja ei ole varasemalt registreerimismaksu tasunud? Kui suur on Rahandusministeeriumi hinnangul risk, et registreerimismaksu kehtestamisel jätaavad isikud omanikuvahetuse liiklusregistris registreerimata, et mitte maksta registreerimismaksu? Kuidas plaanib riik seda riski maandada?**

### 1.9. Mootorsõidukimaksu maksja

VTK-s (lk 15) on toodud välja üldine põhimõte, et mootorsõidukimaksu tasumise kohustus on isikul või ettevõttel, kes on kandnud Eesti liiklusregistrisse selle sõiduki omanikuna. Seega kui Eesti teedel sõidab näiteks Tšehhi või Leedu numbrimärgiga sõiduk, siis selle sõiduki pealt ei tule Eestis maksta registreerimismaksu ega ka iga-aastast sõidukimaksu.

#### **Kaubanduskoja küsimused:**

**Kui suur on Rahandusministeeriumi hinnangul risk, et mootorsõidukimaksu kehtestamisel hakkab Eesti teedel veelgi rohkem sõitma Tšehhi, Leedu või mõne teise liikmesriigi registrisse kantud sõidukeid, et vältida Eestis**



## **mootorsõidukimaksu tasumise kohustust? Kuidas plaanitakse seda riski maandada?**

Osundame, et juba täna on välisriigis registreeritud, kuid püsivalt Eestis sõitvate mootorsõidukite hulk kasvanud, suurendades maksude tasumata jätmise riski.

### **1.10. Lihtsuse põhimõte**

VTK-s (lk 2) sisalduvad põhimõtted, millele peaks vastama mootorsõidukimaks. Ühe põhimõttena on kirjas, et maks peab olema lihtne ehk nii väheste erisustega kui võimalik ning arusaadava valemi alusel arvutatav maksukohustus. VTK-s on välja toodud kaks alternatiivset maksumudelit, kusjuures mõlema puhul on välja toodud maksu arvutamise valem registreerimismaksu ja iga-aastase maksu kohta. Näiteks esimese mudeli registreerimismaksu kohta on VTK-s (lk 17) toodud välja järgmine valem:

*„Registreerimismaks leitakse sõiduki võimsuse, tühimassi ja vanuse põhjal, millele lisandub baasosa.*

<i>Baasosa:</i>	<i>300€</i>
<i>CO2 komponent:</i>	<i>0–100 g/km = 1€/g</i> <i>100–300 g/km = 1–25€/g (progressioon 10 g sammudega)</i> <i>300+ g/km = 25€/g</i>
<i>Tühimassi komponent:</i>	<i>0–1200 kg = 10€/100kg</i> <i>1200–3500 kg = 10–50€/100kg (progressioon 50 kg sammudega)</i>
<i>Vanuse komponent:</i>	<i>1–5 a 100%</i> <i>5–15 a 100–10% (regressioon 1 a sammudega)</i> <i>15–20 a 10%</i> <i>20+ a 0%</i>

### **Kaubanduskoja küsimus:**

**Kas VTK-s sisalduvad mootorsõidukimaksu kehtestamise valemid, nii mudel A kui ka mudel B osas, on Rahandusministeeriumi hinnangul nii ettevõtete kui ka inimeste jaoks lihtsasti arusaadavad? Mille alusel leiti, et väljapakutud on võimalikest alternatiividest lihtsaimad?**

### **1.11. Eesti autopargi CO2 heide**

VTK-s (lk 1) on toodud välja, et Eesti autopark on CO2 heite järgi peaaegu Euroopa kõige saastavam.

### **Kaubanduskoja küsimused:**

**Kas Eesti autopargi CO2 heite arvutamisel on aluseks võetud kõik Eesti liiklusregistrisse kantud sõidukid või on arvutuste tegemisel arvestatud üksnes aktiivses kasutuses olevate sõidukitega? Kui arvesse on võetud ka automaatselt peatatud kandega sõidukeid, siis milline oleks Eesti autopargi CO2 heide üksnes aktiivses kasutuses olevate sõidukite osas ning milline oleks selle näitaja alusel Eesti positsioon Euroopa riikide võrdluses?**

### **1.12. Registreerimismaksu tagastamine**

Hetkel ei selgu VTK-st, kuidas toimub mootorsõiduki registreerimismaksu tagastamine, kui sõiduk müüakse välisriiki. VTK-s (lk 28) on üksnes kirjas, et proportsionaalse tagastamise analüüs on pooleli. Kaubanduskoja hinnangul on registreerimismaksu tagastamine oluline mootorsõidukimaksu komponent ning see peab olema selgelt reguleeritud. Registreerimismaksu tagastamine on oluline motivaator, et vahetada saastavam sõiduk vähemsaastavamaks sõidukiks vastu. Näiteks võiks mootorsõidukimaksu rakendamisel kehtida põhimõte, et kui sõiduk, mille pealt on registreerimismaks makstud, müüakse välisriiki, siis tagastab riik müüjale registreerimismaksu samas suuruses nagu müüja oleks pidanud maksma riigile registreerimismaksu, kui ta oleks sama sõiduki välisriigist Eestisse toonud.

### **Kaubanduskoja küsimus:**

**Kas ja kuidas hakkab toimuma registreerimismaksu tagastamine, kui sõiduk, mille pealt on tasutud registreerimismaks, müüakse välisriiki? Kas on analüüsitud võimalust, et eelmise auto soetamisel tasutud registreerimismaks tagastatakse juhul, kui isik soetab järgmisena väiksema keskkonnalase jalajäljega sõiduki?**

### **1.13. Mootorikütuste aktsiis**

VTK-s (lk 15) on kirjas, et mootorikütuste madalal aktsiisil on mitmeid põhjusi. Sellest lausest järeldame, et Rahandusministeeriumi hinnangul on Eestis mootorikütuste aktsiis madal. Kaubanduskoda ei nõustu sellega. Bensiini aktsiis on Eestis 0,563 senti liitri kohta ning sellest madalam on aktsiis koguni 17 ELi liikmesriigis. Diislikütuse aktsiis on Eestis hetkel 0,372 senti liitri kohta ja Eestist madalam aktsiis on hetkel 9 liikmesriigis, kuid arvestades, et diislikütuse aktsiis tõuseb alates 1. maist 2024 ja järgnevatel aastatel veelgi, siis mootorsõidukimaksu kehtestamise ajal on juba rohkemates riikides madalam diislikütuse aktsiis kui Eestis.

### **Kaubanduskoja küsimus:**

**Millest lähtuvalt on Rahandusministeerium jõudnud järeldusele, et Eestis on mootorikütuste aktsiis madal?**

## **2. Ettepanekud mootorsõidukimaksu kontseptsiooni kohta**

Kui Rahandusministeerium on andnud ammendavad vastused eelpool toodud küsimustele ja viinud läbi täiendavad analüüsid ja peab seejärel endiselt vajalikuks ja mõistlikuks mootorsõidukimaksu kehtestamist, siis Kaubanduskoda peab oluliseks, et uus maks vastaks järgmistele põhimõtetele.

### **2.1. Maksustada tuleb üksnes aktiivses kasutuses olevaid sõidukeid**

Kui VTK näeb ette, et mootorsõidukimaks rakendub kõikidele Eesti liiklusregistrisse kantud sõidukitele, siis Kaubanduskoja hinnangul on mõistlik maksustada üksnes neid sõidukeid, mis on aktiivses kasutuses ehk sõidukeid, millel on liikluskindlustus. See tähendab, et maksustama ei peaks liiklusregistrisse kantud, kuid ajutiselt või automaatselt peatatud sõidukeid. Meie hinnangul ei ole õiglane maksustada näiteks romusid ja hobisõidukeid võrdselt teiste sõidukitega, mida kasutatakse teedel

igapäevaselt. See ei ole kooskõlas mootorsõidukimaksu keskkonnaeesmärkidega. VTK-s (lk 15) on toodud välja, et sõidukitel on tõestatud negatiivne välismõju, milleks on heitmed, materjalikulu ja muu saaste tootmisel; heitmed kasutamisel; sõltuvus energiatoodetest; ummikud, ajakulu; õnnetused, rasvumine; müra. Kui sõidukit ei kasutata, siis ei kaasne sellega eelpool nimetatud negatiivset välismõju, välja arvatud sõiduki tootmisega kaasnenud mõju. Seetõttu ei ole mõistlik maksustada sõidukeid, mida ei kasutata. Näiteks kui isik kasutab hobisõidukit üksnes kolmel suvekuul ja selleks ajaks on sõlmitud ka liikluskindlustus, siis sellisel juhul tuleks iga-aastast maksu tasuda üksnes kolme kuu, mitte kogu aasta eest.

**Kaubanduskoja ettepanek:**

**Kui Rahandusministeerium peab jätkuvalt vajalikuks mootorsõidukimaksu kehtestamist, siis tuleb maks kehtestada üksnes nendele Eesti liiklusregistrisse kantud sõidukitele, mis on aktiivses kasutuses ehk sõidukitele, millel on kehtiv liikluskindlustus.**

**2.2. Maksu kogumine liikluskindlustuse kaudu**

Kaubanduskoda palub kaaluda ka ettepanekut, et maksu tasumine võiks toimuda liikluskindlustuse kaudu. See tähendab, et kindlustusandja lisaks vastava maksu kindlustusmaksele ning kindlustusandja kannaks seejärel kliendi eest vastava mootorsõidukimaksu summa riigile. Kui isik ei tasu kindlustusandjale vajalikku summat, siis ei saa ta ka liikluskindlustust. Selline lahendus tagab, et isikud on motiveeritud mootorsõidukimaksu tähtaegselt tasuma ning sellise lahendusega ei kaasneks suuri maksu administreerimisega seotud kulusid.

**Kaubanduskoja ettepanek:**

**Palume kaaluda lahendust, kus maksu kogumine toimub liikluskindlustuse kaudu.**

**2.3. Mootorsõidukimaksu sihtotstarve**

Oleme saanud mitmetelt liitudelt ja paljudelt ettevõtetelt tagasisidet, et kui mootorsõidukimaks tuleb, siis peab see olema sihtotstarbeline maks, mis on suunatud maanteetaristu hooldusesse ja arendusse või vähemalt vähem saastavamate liikumisvõimaluste edendamiseks. Seega mootorsõidukimaksust laekuv täiendav maksutulu peaks olema täiendav rahastus maanteetaristu jaoks, mitte üldiselt riigieelarve kulude katteks. Juhul kui eesmärk on saada lisaraha muude põhjendatud kulude katteks, tuleks selleks otsida sobivamaid lahendusi näiteks ka käibemaksu või tulumaksu raames.

**Kaubanduskoja ettepanek:**

**Kui ministeerium läheb mootorsõidukimaksu kehtestamise ideega edasi, siis peab tegemist olema sihtotstarbelise maksuga maanteetaristu jaoks või vähem saastavamate liikumisvõimaluste edendamiseks.**

Loodame, et peate võimalikuks Kaubanduskoja tagasisidet arvesse võtta.



Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Mait Palts

Eesti Kaubandus-Tööstuskoja peadirektor

Marko Udras [marko.udras@koda.ee](mailto:marko.udras@koda.ee) 6040070