

Rahandusministeerium

info@fin.ee

auto@fin.ee

Teie 11.10.2023

Meie 31.10.2023 nr 4/179

Arvamuse avaldamine mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu kohta

Lugupeetud Mart Võrklaev!

Eesti Kaubandus-Tööstuskoda (edaspidi: Kaubanduskoda) tänab Rahandusministeeriumit võimaluse eest avaldada arvamust mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu kohta.

Kaubanduskoda ei toeta praeguses majanduslanguse olukorras ühegi uue maksu, sh mootorsõidukimaksu kehtestamist. Uue maksu kehtestamine vähendaks ettevõtete konkurentsivõimet ega aitaks kuidagi välja tulla majanduslangusest. Mõistame, et mootorsõidukimaksu kehtestamise üks oluline eesmärk on suurendada riigieelarve tulusid, mis on seotud sooviga liikuda riigieelarve tasakaalu poole, kuid see eesmärk ei tohi olla ülimuslik ega tugineda püüetele koguda rohkem maksutulu läbi uute maksude kehtestamise. Seetõttu leiame, et praeguses majanduslanguse ja julgeolekukriisi olukorras võib eelarvetasakaalu poole liikuda ka aeglasemas tempos, mis on ühiskonnale jõukohasem. Hetkel peaks riigieelarve tasakaalust olema riigi jaoks olulisem prioriteet ettevõtluskeskkonna konkurentsivõime parandamine või vähemalt selle säilitamine, kuid mootorsõidukimaksu kehtestamine töötab sellele eesmärgile vastu.

Kui Rahandusministeerium peab riigieelarve tasakaalu poole liikumist olulisemaks eesmärgiks kui ettevõtete konkurentsivõime säilitamist või parandamist ja soovib mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu menetlemist jätkata, siis esitame eelnõu muutmiseks järgmised ettepanekud.

1. Vanuse komponent

Eelnõu § 20 lg 1 ja 3 näevad ette, et kui mootorsõiduki omanik või vastutav kasutaja on füüsiline isik ja sõiduauto on vähemalt viis aastat vana, siis hakkab registreerimistasu vähenema sõltuvalt sõiduauto vanusest. Kui sõiduauto on vanem kui kaksikümmend aastat, siis on registreerimistasu suuruseks üksnes baasosa, mille suurus on 300 eurot.

Kaubanduskoja hinnangul on selline lahendus vastuolus aastaja maksab põhimõttega. Kui vanema sõiduauto CO₂ näit on kõrgem kui uuemal autol, siis peaks vanema sõiduauto registreerimistasu olema kõrgem kui uuemal. Eelnõu kohaselt on olukord aga vastupidine. Mootorsõidukimaksu kehtestamisel tekiks olukord, kus füüsilised isikud hakkavad kasutama senisest veelgi rohkem vanemaid sõidukeid, sest nende pealt tuleb

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

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.



maksta väiksemat mootorsõidukimaksu. Seega mootorsõidukimaksu kehtestamine süvendaks seletuskirjas (lk 2) välja toodud probleemi, et Eesti autopark on CO₂ heite järgi peaaegu Euroopa kõige vanem ja saastavam. Ühest küljest ei aita vanuse komponent vähendada transpordisektori kasvuhoonegaasi heitkogust, kuid teisest küljest avaldaks selline erisus negatiivset mõju ka liiklusohutusele. Põhjus peitub selles, et uute või ka uuemate autode turvalisuse nõuded on oluliselt rangemad kui vanematel sõidukitel.

Eelnõu § 20 lg 1 ja 2 sätestavad sarnaselt registreerimistasule ka aastamaksu osas vanuse komponendi, mille kohaselt väheneb füüsiliste isikute sõiduautode iga-aastane aastamaks, kui sõiduk on vanem kui viis aastat. Selline lahendus on samuti vastuolus saastaja maksab põhimõttega ning töötab vastu eesmärgile vähendada transpordisektori kasvuhoonegaaside heidet.

Kaubanduskoda on seisukohal, et kui Rahandusministeerium soovib mootorsõidukimaksu kehtestamise ideega edasi minna, siis peab mootorsõidukimaks olema keskkonnamaks. Seletuskirja lugedes ning ka rahandusministri sõnavõtte jälgides on meile jäänud mulje, et mootorsõidukimaks on eelkõige keskkonnamaks ja alles teisel kohal on riigieelarve tulude suurendamine. Samas, eelnõus oleva vanuse komponendi säte, ei viita kuidagi sellele, et tegemist oleks keskkonnamaksuga.

Kui füüsilistele isikutele suunatud erisuse kehtestamise peamine eesmärk on see, et mootorsõidukimaks ei avaldaks vähekindlustatud leibkondadele nii negatiivset mõju, siis tuleks vähendada mootorsõidukimaksu määrasid, mitte kehtestada erisus, mis läheb vastuollu saastaja maksab põhimõttega.

Kaubanduskoja ettepanek:

Jätta eelnõust välja § 20, mis sätestab mootorsõiduki vanusest sõltuva aastamaksu ja registreerimistasu kordaja füüsiliste isikute puhul.

2. Liiklusregistrist ajutiselt kustutatud või peatatud registrikandega mootorsõiduki maksustamine

Eelnõu § 3 lg 1 p 2 kohaselt on aastamaksu objektiks ka liiklusregistrist ajutiselt kustutatud või peatatud registrikandega mootorsõiduk. Siia alla kuuluvad mootorsõidukid, mille registreeringu on omanik ise soovinud pausile panna (staatus „ajutiselt kustutatud“ kehtivusega kuni kaks aastat) ja need, mille registreering on peatunud automaatselt pärast pikemat kui 2-aastast tehnoülevaatuse ja liikluskindlustuse puudumise perioodi („peatatud“ staatus tähtajatu kehtivusega).

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, fantoomsõidukeid, hobisõidukeid ja muuseumisõidukeid võrdselt teiste sõidukitega, mida kasutatakse teedel igapäevaselt. Leiame, et eelnõus sisalduv lahendus on seetõttu vastuolus saastaja maksab põhimõttega.

Nõustume, et sõidukitel on negatiivne välismõju, milleks on heitmed, materjalikulu ja muu saaste tootmisel; heitmed kasutamisel; sõltuvus energiatoodetest; ummikud, ajakulu;

õnnetused, rasvumine; müra. Samas 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 liikluses. Näiteks kui isik kasutab sõidukit 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.

Kaubanduskoda ei pea mõistlikuks, et Rahandusministeerium soovib mootorsõidukimaksu kehtestamisega lahendada ka nn fantoomsõidukite probleemi. Fantoomsõidukitega ei kaasne mingit negatiivset välismõju ning seega puudub vajadus kehtestada neile keskkonnamaks. Täna on peamiseks probleemiks see, et paljudel juhtudel ei ole võimalik fantoomsõidukit registrist lihtsasti kustutada ning seetõttu kajastuvad sellised sõidukid endiselt liiklusregistris. Peatatud kandega sõidukite hulk on liiklusregistris ligi 300 000 ning meieni on jõudnud hinnangud, et fantoomsõidukeid on nende hulgas kuni 100 000. Nõustume, et need sõidukid tuleks liiklusregistrist kustutada ning selle tulemusena väheneks registris olevate sõidukite arv ning ka nende keskmine vanus. Samas leiame, et mootorsõidukimaksu kehtestamise asemel tuleb leida muu lihtne lahendus, mis võimaldab fantoomsõidukite omanikel fantoomsõiduk registrist lihtsasti kustutada. Näiteks võiks fantoomsõiduki omanikul olla võimalus esitada taotlus fantoomsõiduki registrist kustutamiseks ja kui teatud eeldused on täidetud, siis sõiduk kustutatakse registrist. Kui hiljem selgub, et tegemist oli romuga, mitte fantoomsõidukiga või sõidukiga sõidetakse liikluses edasi ja selle pealt oleks tulnud tasuda mootorsõidukimaksu, siis saab esitada vastavad nõuded selle isiku vastu, kelle taotlusel sõiduk kustutati liiklusregistrist. Soovitame fantoomsõidukite probleemi lahenduste kaardistamisel vaadata ka teiste riikide praktikaid, näiteks tutvuda Soome kogemusega, kus meile teadaolevalt on vastavad meetmed edukad olnud.

Kui Rahandusministeerium võtab arvesse Kaubanduskoja ettepanekut ning loobub nende sõidukite maksustamisest, mida ei kasutata liikluses, siis sellisel juhul tuleks muuta ka aastamaksu maksustamisperioodi ja maksustamise korda. Maksustamisperiood võiks olla seotud liikluskindlustusega ning seega ei peaks maksustamisperiood olema üksnes aasta, vaid võib olla ka lühem periood. Tehniliselt ei tohiks olla võimatu kehtestada minimaalseks perioodiks kasvõi ühte päeva, mis oleks ilmselt kõige õiglasem.

Kaubanduskoja ettepanek:

Jätta eelnõust välja § 3 lg 1 p 2 ning § 27 lg 2. Sellisel juhul tuleb iga-aastast maksu tasuda üksnes nende Eesti liiklusregistrisse kantud sõidukite pealt, mis on aktiivses kasutuses ja millel on kehtiv liikluskindlustus ning maksustamisperiood oleks seotud liikluskindlustuse kehtivusega. Lisaks soovitame luua fantoomsõidukite probleemile eraldi lahendus, mis võimaldab fantoomsõiduki omanikel fantoomsõiduki senisest lihtsamini registrist kustutada, kuid fantoomsõiduki omanikule peab jääma vastutus, kui hiljem selgub, et registrist kustutatud sõiduk polnud fantoomsõiduk.

3. Aastamaksu tagastamine

Eelnõu § 24 lg-s 2 on kirjas, et mootorsõiduki võõrandamisel või kasutusõiguse üleminekul maksustamisperioodi kestel maksustamisperioodi eest makstud aastamaksu ei tagastata ja maksusummat ei vähendata.

Näiteks kui isik müüb mootorsõiduki 2. jaanuaril teise riiki ning sõiduk kustutatakse Eesti liiklusregistrist, siis eelnõu kohaselt peab sõiduki müünud isik maksma aastamaksu kogu aasta pealt. Kaubanduskoja hinnangul ei ole selline lahendus õiglane. Aastamaksu tuleks tasuda üksnes selle aja eest, kui mootorsõiduk on kantud Eesti liiklusregistrisse. Kui isik müüb sõiduki välisriiki või sõidukit pole enam muul põhjusel Eesti liiklusregistris, siis selle aja eest ei tuleks aastamaksu nõuda.

Kaubanduskoja ettepanek:

Lisada eelnõu §-i 24 sätte, mis võimaldab aastamaksu tagastada või maksusummat vähendada, kui mootorsõiduk ei ole kogu aasta vältel kantud Eesti liiklusregistrisse.

4. Järelevalve mootorsõidukimaksu tasumise üle

Eelnõu § 3 lg 1 kohaselt on aastamaksu objekt liiklusregistris registreeritud mootorsõiduk ja liiklusregistrist ajutiselt kustutatud või peatatud registrikandega mootorsõiduk. Eelnõu § 3 lg 2 kohaselt on registreerimistasu objekt mootorsõiduk, mis registreeritakse liiklusregistris.

Eelnevast tuleneb, et kui mootorsõiduk on kantud mõne teise riigi registrisse, siis sellisel juhul ei tule Eestis tasuda registreerimistasu ega ka aastamaksu isegi juhul, kui mootorsõidukit kasutatakse liiklemiseks Eestis.

Kaubanduskoja hinnangul esineb kõrgendatud risk, et mootorsõidukimaksu kehtestamisel hakatakse senisest veelgi rohkem kasutama lahendusi, kus Eesti teedel kasutatakse mõne teise riigi (nt Tšehhi, Leedu) registrisse kantud mootorsõidukeid, et vältida Eestis registreerimistasu ja aastamaksu tasumist. Osundame, et juba täna on välisriigis registreeritud, kuid püsivalt Eestis sõitvate mootorsõidukite hulk kasvanud, suurendades maksude tasumata jätmise riski.

Eelnõus ega ka seletuskirjas ei ole välja pakutud ühtegi meetet, mis aitaks eelpool toodud riski maandada. Mõistame, et liiklusseaduse § 76 lg 3 kohaselt tuleb Eesti liiklusregistris registreerida välisriigis alaliselt elava füüsilise isiku, välisriigis registreeritud juriidilise isiku ja füüsilisest isikust ettevõtja kasutusele võetud mootorsõiduk ja haagis, mis on Eestis pidevalt viibinud kauem kui üks aasta. Samas selle sätte kohaselt on võimalik üks aasta vältida Eestis mootorsõidukimaksu tasumist ning kui Eesti ei teosta selle sätte üle tõhusat järelevalvet, siis on võimalik veelgi kauem vältida Eestis maksu tasumist.

Kaubanduskoja ettepanek:

Võtta kasutusele regulatiivseid või mitteregulatiivseid lahendusi, et tõhustada mootorsõidukimaksu kehtestamisel järelevalvet selle üle, et uue maksu tõttu ei hakataks Eesti teedel veelgi rohkem alaliselt sõitma Tšehhi, Leedu või mõne teise riigi registrisse kantud sõidukitega, et vältida Eestis mootorsõidukimaksu tasumist.

5. Mootorsõidukimaksu sihtotstarve

Eelnõus puudub hetkel säte, mille kohaselt tuleb mootorsõidukimaksust laekuvat tulu kasutada täiel määral või kasvõi teatud piirmäära ulatused konkreetsete kulude katteks.

Oleme saanud mitmetelt liitudelt ja paljudelt ettevõtetelt tagasisidet, et kui mootorsõidukimaks tuleb, siis peab see olema sihtotstarbeline maks, mille tulu tuleb suunata maanteetaristu hooldusesse ja arendusse ning vähem saastavamate liikumisvõimaluste edendamiseks. Näiteks teekasutustasu osas on liiklusseaduse §-s 190⁷ kirjas, et teekasutustasust riigieelarvesse laekunud raha kasutatakse transporditaristu hoiuks. Sarnaselt teekasutustasule peaks ka eelnõus olema sätestatud, et 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 käibemaksu või tulumaksu raames.

Kaubanduskoja ettepanek:

Lisada eelnõusse säte, mille kohaselt tuleb mootorsõidukimaksust riigieelarvesse laekunud raha kasutada maanteetaristu hoiuks ja arendamiseks ning vähem saastavamate liikumisvõimaluste edendamiseks.

6. Mootorsõidukimaksu kehtestamise eesmärk

Seletuskirja (lk 2) kohaselt on mootorsõidukimaksu kehtestamise eesmärkideks muu hulgas ergutada inimeste autoostuvalikuid keskkonda vähem koormavate sõidukite suunas ning toetada autost loobumist.

Juhime tähelepanu sellele, et hiljuti avalikustati Transpordiameti tellimusel ja Kantar EMORi poolt läbi viidud uuringu „Eesti elanike liikuvuse küsitlusuuring 2021“ tulemused¹, millest selgus, et jalgsi, ühistranspordiga ning jalgrattaga liikumistel on nii linna- kui maaelanike liikuvuses oluliselt suurem roll kui üldiselt teadvustatakse. Näiteks tuli uuringust välja, et linnaelanikest kasutab autot liikumiseks 48 protsenti ja maaelanikest 65 protsenti. Linnaelanikud kasutavad maaelanikest rohkem nii ühistransporti kui ka jalgsi liikumist. Seega mootorsõidukimaksu kehtestamisel oleks äärmiselt negatiivne mõju just väljaspool suuremaid linnu asuvatele piirkondadele, kus sageli puuduvad auto kõrval alternatiivsed võimalused liikumiseks. Samas viitavad uuringu tulemused ka sellele, et inimesed kasutavad juba täna auto kõrval muid liikumisviise ning võimaluse korral kasutatakse liikumiseks nii ühistransporti, jalgsi liiklemist kui ka jalgrattaid. Seega ei tasu eeldada, et mootorsõidukimaksu kehtestamise tulemusena hakkavad inimesed autost loobuma. Seda on võimaluse piires tehtud juba niigi ja ilma maksuta.

Kaubanduskoda tellis hiljuti Norstatilt uuringu, et saada teada, kuidas on viimase 24 kuu jooksul muutunud inimeste autokasutus ning mis paneks inimesi autokasutust säästvamaks muutma. Uuringu tulemustest selgus, et 35 protsenti vastanutest on viimase kahe aasta jooksul sõitnud autoga vähem või sama palju, kuid säästvamalt (väiksem auto, väiksem kütusekulu, elektriauto jne). Säästvama autokasutuse peamiste põhjustena toodi välja autoga seotud kulude kokkuhoidmist, töökoht on võimaldanud

¹ <https://www.transpordiamet.ee/uudised/transpordiameti-uuring-uhistranspordi-ja-rattaga-soidetakse-seni-arvatust-rohkem>



paindlikumat töötamise viisi, võimalus kasutada ühistransporti ning keskkonnasäästlikuma liikumisviisi eelistamine. Üksnes 10 protsenti vastanutest kinnitas, et nende autokasutus on suurenenud. See näitab, et inimesed on motiveeritud ka ilma mootorsõidukimaksuta muutma oma autokasutust säästvamaks ja on seda viimasel ajal ka aktiivselt teinud. Lisaks soovisime uuringuga teada, mis paneb inimesi autokasutust säästvamaks muutma. 41 protsenti vastanutest tõi välja, et sissetulekute kasv, mis võimaldaks osta säästvama auto. Samas kui kehtestada mootorsõidukimaks, mille pealt tuleb tasuda nii registreerimistasu kui ka aastamaksu, siis see vähendab veelgi inimeste võimalust muuta autokasutust säästvamaks. Kui Rahandusministeeriumil on huvi, siis oleme nõus jagama viidatud uuringu täpsemaid tulemusi. Samas on küsitluse tulemustele tuginedes äärmiselt raske leida tuge arvamusele, nagu võiks mootorsõidukimaksu kehtestamine oluliselt rohkem motiveerida inimesi, eriti just maapiirkondades, otsima säästlikumaid liikumisvahendeid. Seda tehakse siiski juhul, kui rahalised võimalused on selleks olemas. Paraku maksu kehtestamine omab vastupidist mõju.

7. Mootorsõidukimaksu määrad

Kui väljatöötamise kavatsuse kohaselt oli eesmärk saada mootorsõidukimaksust riigieelarvesse ca 120 miljonit eurot, siis eelnõu seletuskirja (lk 24) kohaselt on loodetav maksutulu juba ca 230 miljonit eurot aastas.

Kaubanduskoja ettepanek:

Palume eelnõu seletuskirjas välja tuua, kui suured on mootorsõidukimaksu määrad teistes ELi riikides ning kui suure osa moodustab see näiteks miinimumpalgast. See info võimaldab paremini aru saada, kas Eestis kehtestatav maks on samas suurusjärgus teiste riikide tasumääraga, võttes arvesse ka ostujõudu.

Loodame, et peate võimalikuks Kaubanduskoja tagasisidet arvesse võtta.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Mait Palts

Eesti Kaubandus-Tööstuskoja peadirektor

Marko Udras marko.udras@koda.ee 6040070