

Arvamuse avaldamine mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu 364 SE kohta

Lugupeetud Annely Akkermann!

Eesti Kaubandus-Tööstuskoda (edaspidi: Kaubanduskoda) pöördub Riigikogu rahanduskomisjoni poole seoses mootorsõidukimaksu seaduse eelnõuga 364 SE, millega kehtestatakse 2025. aastast iga-aastane mootorsõidukimaks ning ühekordne registreerimistasu, mida makstakse sõiduautode ja kaubikute liiklusregistris registreerimise eest.

Kaubanduskoda on praeguses majanduslanguse olukorras vastu igale uue maksu, sh mootorsõidukimaksu kehtestamisele. Uue maksu kehtestamine vähendab ettevõtete rahvusvahelist konkurentsivõimet ega aita kuidagi välja tulla majanduslangusest, vaid töötab sellele eesmärgile vastu. Eraldi küsimus on seegi, kuidas mõjutaks uus maks inimeste toimetulekut ning millised mõjud sellele oleksid leibkondadele, kelle jaoks on sõiduauto kasutamine liikumisvabaduse oluliseks osaks. 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. Lisaks valmistab meile muret, et uus maks ja registreerimistasu soovitakse kehtestada kiirkorras ning ettevõtete jaoks olulisi õigusloome ja maksupoliitika põhimõtteid eirates.

Kui Riigikogu rahanduskomisjon peab praeguses majanduslanguse olukorras mõistlikuks kehtestada mootorsõidukimaks ja registreerimistasu, siis esitame eelnõu muutmiseks mitmeid ettepanekud (need on olnud suuresti ka eelnõu koostajatele varasemast teada). Ülevaade olulisematest muudatusettepanekutest:

- 1) Mootorsõidukimaksu ja mootorsõiduki registreerimistasu tuleb küsida üksnes nendelt mootorsõidukitelt, mis on kantud Eesti liiklusregistrisse ja mis on aktiivses kasutuses ehk millel on kehtiv liikluskindlustus.
- 2) Lisada eelnõusse põhimõte, et mootorsõiduki maksusummat tuleb vähendada või osaliselt tagastada, kui mootorsõiduk ei ole kogu aasta vältel kantud Eesti liiklusregistrisse.
- 3) Eelnõust tuleb välja jätta maksu ja tasu vähendav vanuse komponent ning selle asemel tuleb vähendada mootorsõidukimaksu ja mootorsõiduki registreerimistasu määrasid, et need vastaksid maksevõime põhimõttele.



- 4) Fantoomsõidukite maksustamine tuleb eelnõust välja jätta. Samas soovitame luua fantoomsõidukite probleemile eraldi lahenduse, mis võimaldab fantoomsõiduki omanikel fantoomsõiduki senisest lihtsamini registrist kustutada, kuid fantoomsõiduki omanikule peab jääma vastutus, kui hiljem selgub, et registrist kustutatud sõiduk polnud fantoomsõiduk.
- 5) Võtta eelnõu menetlemise ajal kasutusele regulatiivseid või mitteregulatiivseid lahendusi, et tõhustada mootorsõidukimaksu ja registreerimistasu kehtestamisel järelevalvet selle üle, et uue maksu ja tasu tõttu ei hakataks Eesti teedel veelgi rohkem alaliselt sõitma mõne teise riigi registrisse kantud sõidukitega, et vältida Eestis eelnõuga lisanduvat maksukoormust. Nende tegevustega on hilja alustada siis, kui eelnõu on juba seadusena vastu võetud.
- 6) Muuta mootorsõidukimaksust ja registreerimistasust riigieelarvesse laekuva raha kasutamine kasvõi osaliselt sihtotstarbeliseks. Lisanduvat raha tuleb kasvõi osaliselt kasutada maanteetaristu hoiuks ja arendamiseks ning vähem saastavamate liikumisvõimaluste edendamiseks.

Järgnevalt selgitame oma muudatusettepanekuid lähemalt.

1. Liiklusregistrist ajutiselt kustutatud või peatatud registrikandega mootorsõiduki maksustamine

Eelnõu § 3 p 2 kohaselt on mootorsõidukimaksu objekt 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 tehnölevaatuse ja liikluskindlustuse puudumise perioodi („peatatud“ staatus tähtajatu kehtivusega).

Kaubanduskoja hinnangul on mõistlik maksustada üksnes neid mootorsõidukeid, mis on aktiivses kasutuses. Üheks võimaluseks on lugeda aktiivses kasutuses olevaks mootorsõidukiks sõidukit, millel on liikluskindlustus. Sellise lahenduse kohaselt ei maksustataks liiklusregistrisse kantud, kuid ajutiselt või automaatselt peatatud sõidukeid. Meie hinnangul ei ole õiglane maksustada võrdselt teiste sõidukitega näiteks romusid, fantoomsõidukeid, hobisõidukeid ja muuseumisõidukeid, mida ei kasutata liikluses või kasutatakse väga harva. Leiame, et eelnõus sisalduv lahendus on 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 mootorsõidukimaksu kehtestamisega soovitakse lahendada ka nn fantoomautode probleemi. Fantoomautodega ei kaasne olulist 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 fantoomsõidukite probleem tuleb lahendada ja need sõidukid tuleb liiklusregistrist kustutada, mille tulemusena väheneb registris olevate sõidukite arv ning 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 olnud edukad.

Kui Riigikogu rahanduskomisjon võtab arvesse Kaubanduskoja ettepanekut ning loobub nende sõidukite maksustamisest, mida ei kasutata liikluses, siis sellisel juhul tuleb lisaks maksu objekti sättele muuta ka muid eelnõu sätteid, näiteks maksustamisperioodi ja maksustamise korda. Maksustamisperiood võiks olla seotud liikluskindlustuse kehtivusega ning seega ei peaks maksustamisperiood olema üksnes aasta, vaid võib olla ka lühem periood.

Kaubanduskoja ettepanekud:

- **Jätta eelnõust välja § 3 p 2 ning § 22 lg 2. Sellisel juhul tuleb iga-aastast maksu tasuda üksnes nende Eesti liiklusregistrisse kantud sõidukite pealt, mis on aktiivses kasutuses.**
- **Lisada eelnõusse põhimõtte, et maksu objekt on seotud liikluskindlustuse olemasoluga selliselt, et mootorsõidukimaks arvutatakse proportsionaalselt päevade arvuga, mil liiklusregistris registreeritud mootorsõidukil on liikluskindlustus. Selle ettepanekuga seoses tuleb teha muudatusi ka teistes eelnõu sätetes.**
- **Soovitame luua fantoomsõidukite probleemile eraldi lahendus, mis võimaldab fantoomsõiduki omanikel fantoomsõiduki senisest lihtsamini kustutada registrist, kuid fantoomsõiduki omanikule peab jääma vastutus, kui hiljem selgub, et registrist kustutatud sõiduk polnud fantoomsõiduk.**

2. Vanusest sõltuv kordaja

Eelnõu § 14 näeb ette, et kui mootorsõiduki omanik või vastutav kasutaja on füüsiline isik ja mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on möödunud vähemalt viis aastat, siis hakkab mootorsõidukimaks vähenema sõltuvalt sõiduki vanusest. Kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on möödunud vähemalt 20 aastat, siis on mootorsõidukimaksu suuruseks üksnes baasosa.

Selline lahendus on vastuolus saastaja maksab põhimõttega ning ei aita kaasa eesmärgile vähendada 2030. aastaks maanteetranspordi süsinikuheidet 31 protsenti

võrreldes 2021. aastaga. Kui vanema sõiduauto CO₂ näit on kõrgem kui uuemal autol, siis peab vanema sõiduauto mootorsõidukimaks olema kõrgem kui uuemal. Eelnõu võib anda aga vastupidise tulemuse. Seetõttu tekib mootorsõidukimaksu kehtestamisel olukord, kus füüsilised isikud hakkavad kasutama senisest veelgi rohkem vanemaid sõidukeid, sest nende pealt tuleb 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. Kuna ca 70 protsenti liiklusregistris aktiivses kasutuses olevatest sõidukitest kuulub eraisikutele ja vanuse komponent vähendab eraisikute motivatsiooni osta uuemaid ja väiksema süsinikuheitega sõidukeid, siis ei aita see erisus kaasa süsinikuheite vähendamise eesmärgile. Lisaks avaldab see negatiivset mõju liiklusohutusele, sest uute või ka uuemate autode turvalisuse nõuded on oluliselt rangemad kui vanematel sõidukitel.

Eelnõu lisab liiklusseadusesse mootorsõiduki vanusest sõltuva kordaja ka registreerimistasu osas (eelnõu § 19 p 5, millega muu hulgas lisatakse liiklusseadusesse § 190²¹). Selline lahendus on samuti vastuolus saastaja maksab põhimõttega ning töötab vastu eesmärgile vähendada maanteetranspordi kasvahoonegaaside heidet.

Rahandusministeerium põhjendab vanuse komponendi rakendamist kolme põhjusega: see asendab sõiduki hinnakomponendi kasutust, suunab juba toodetud sõidukit kasutama selle täieliku amortiseerumiseni ning arvestab maksevõimelisuse põhimõttega eelkõige madalama sissetulekuga elanike osas.

Kaubanduskoda nõustub Rahandusministeeriumi viimase põhjendusega. Seetõttu teeme ettepaneku jätta eelnõust välja vanusest sõltuv kordaja ning vähendada eelnõus sätestatud maksu- ja tasumäärasid, et need ei avaldaks vähekindlustatud leibkondadele nii negatiivset mõju. Selline lahendus on paremini kooskõlas ka saastaja maksab põhimõttega. Samas ei nõustu me Rahandusministeeriumi teise põhjendusega, et autot tuleb kasutada selle täieliku amortiseerumiseni. Selle põhjenduse valguses tekib küsimus, kas isikud peaksid ostma teistes riikides kasutatud autosid ja neid kasutama Eestis amortiseerumiseni. Meie hinnangul on nii keskkonna kui ka ohutuse vaatest eelistatud lahendus, et autopargi keskmine vanus ja süsinikuheide väheneksid, kuid vanuse komponent töötab sellele eesmärgile vastu.

Kaubanduskoja ettepanekud:

- **Jätta eelnõust välja § 14 ning § 19 p 5, millega muu hulgas lisatakse liiklusseadusesse § 190²¹. Sellisel juhul kehtiksid võrdsed määrad nii füüsilistele kui ka juriidilistele isikutele ning see oleks paremini kooskõlas saastaja maksab põhimõttega.**
- **Lisaks teeme ettepaneku vähendada mootorsõidukimaksu ja registreerimistasu määrasid, et need arvestaksid maksevõimelisuse põhimõttega.**

3. Mootorsõidukimaksu tagastamine

Eelnõu §-s 10 on kirjas, et mootorsõiduki võõrandamise või kasutusõiguse ülemineku korral maksustamisperioodi kestel maksustamisperioodi eest tasutud mootorsõidukimaksu ei tagastata ja maksusummat ei vähendata.



Kaubanduskoja hinnangul ei ole selline põhimõte õiglane. Näiteks kui isik müüb mootorsõiduki 2. jaanuaril teise riiki ning sõiduk kustutatakse Eesti liiklusregistrist, siis eelnõu kohaselt peab sõiduki müünud isik maksma mootorsõidukimaksu kogu aasta pealt. Leiame, et mootorsõidukimaksu 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 tohi aastamaksu nõuda. Rahandusministeerium on kooskõlastustabelisse märkinud, et on ettepanekuga nõus ja töötab vastavad meetmed välja, kuid eelnõus ei sisaldu vajalikku muudatust.

Kaubanduskoja ettepanek:

Lisada eelnõu §-i 10 lause, mis võimaldab mootorsõiduki maksusummat vähendada või tagastada, kui mootorsõiduk ei ole kogu aasta vältel kantud Eesti liiklusregistrisse.

4. Järelevalve mootorsõidukimaksu ja registreerimistasu maksmise üle

Eelnõu § 3 kohaselt on mootorsõidukimaksu objekt liiklusregistris registreeritud mootorsõiduk ja liiklusregistrist ajutiselt kustutatud või peatatud registrikandega mootorsõiduk. Eelnõu § 19 p 5 (liiklusseaduse § 190¹⁵) kohaselt tekib registreerimistasu maksmise kohustus sõiduki esmakordsel liiklusregistris registreerimisel.

Eelnevast tuleneb, et kui mootorsõiduk on kantud mõne teise riigi registrisse, siis ei tule Eestis tasuda mootorsõidukimaksu ega registreerimistasu ja seda isegi juhul, kui sõidukit kasutatakse Eestis liiklemiseks.

Kaubanduskoja hinnangul esineb kõrgendatud risk, et mootorsõidukimaksu ja registreerimistasu 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 mootorsõidukimaksu tasumist. 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.

Seletuskirjas (lk 27) on toodud välja, et seaduse kehtestamisega kaasneb risk, et sõidukeid hakatakse registreerima maksukoormuse vältimiseks teise riiki. Selle riski maandamiseks töötab Rahandusministeerium järgmise etapina välja meetmed kõrvalehoidmise välistamiseks ja analüüsib Eestis liiklevate teise riigi numbrimärkidega mootorsõidukite maksustamist. Kaubanduskoja hinnangul tuleb neid meetmeid analüüsida ja kehtestada eelnõu menetlemise ajal, mitte hiljem.

Kaubanduskoja ettepanek:



Võtta kasutusele regulatiivseid või mitteregulatiivseid lahendusi, et tõhustada mootorsõidukimaksu ja registreerimistasu kehtestamisel järelevalvet selle üle, et uue maksu ja tasu tõttu ei hakataks Eesti teedel veelgi rohkem alaliselt sõitma Tšehhi, Leedu või mõne teise riigi registrisse kantud sõidukitega, et vältida Eestis eelnõuga lisanduvat maksukoormust. Neid lahendusi tuleb otsida juba praegu, mitte pärast eelnõu vastu võtmist.

5. Mootorsõidukimaksu sihtotstarve

Eelnõu § 4 kohaselt laekub mootorsõidukimaks riigieelarvesse. Eelnõu § 19 p 5 (liiklusseaduse § 190¹⁸) kohaselt laekub registreerimistasu riigieelarvesse.

Oleme saanud mitmetelt liitudelt ja paljudelt ettevõtetelt tagasisidet, et kui mootorsõidukimaks ja registreerimistasu kehtestada, siis peab see olema sihtotstarbeline maks, mille tulu tuleb kasvõi osaliselt 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 peab ka eelnõus olema sätestatud, et mootorsõidukimaksust ja registreerimistasust laekuv täiendav tulu peab olema täiendav rahastus maanteetaristu jaoks, mitte üldiselt riigieelarve kulude katteks. Juhul kui eesmärk on saada lisaraha muude põhjendatud kulude katteks, tuleb selleks otsida sobivamaid lahendusi, näiteks käibemaksu või tulumaksu raames.

Kaubanduskoja ettepanek:

Muuta eelnõu § 4 ja § 19 lg 1 p 5 (liiklusseaduse § 190¹⁸) sõnastust selliselt, et mootorsõidukimaksust ja registreerimistasust riigieelarvesse laekunud raha tuleb täielikult või teatud protsendi ulatuses kasutada maanteetaristu hoiuks ja arendamiseks ning vähem saastavamate liikumisvõimaluste edendamiseks.

6. Mootorsõidukimaksu ja mootorsõidukite registreerimistasu määrad

Eelnõu §-d 11-14 sätestavad mootorsõidukimaksu määrad ning eelnõu § 1 punkt 5 (liiklusseaduse § 190¹⁹-190²¹) kehtestab mootorsõidukite registreerimistasu määrad.

Kaubanduskoda tegi eelnõu kooskõlastusringi ajal Rahandusministeeriumile ettepaneku tuua seletuskirjas välja, kui suured on teistes ELi riikides mootorsõidukimaksu ja registreerimistasu määrad. Rahandusministeerium vastas meie ettepanekule, et eelnõu mõjusid on seletuskirjas läbivalvalt täiendatud. Samas ei leia me seletuskirjast jätkuvalt teiste riikide praktikat.

Ettevõtete jaoks on maksupoliitika osas väga oluline põhimõte, et kui plaanitakse tõsta olemasolevaid maksumäärasid või kehtestada uusi makse, siis tuleb analüüsida, millised määrad kehtivad teistes riikides. See võimaldab paremini hinnata, kui kõrged on plaanitavad maksumäärad võrdluses teiste riikidega ning kuidas mõjutab uus maks ettevõtete rahvusvahelist konkurentsivõimet. Kahjuks ei ole eelnõu koostajad pidanud vajalikuks sellist infot välja tuua.

Kaubanduskoda ettepanek:

Palume Riigikogu rahanduskomisjonil küsida Rahandusministeeriumilt, kui suured on mootorsõidukimaksu ja registreerimistasu määrad teistes ELi riikides ning kui suure osa moodustavad need vastava riigi miinimumpalgast. See info võimaldab paremini aru saada, kas Eestis kehtestatav maks on samas suurusjärgus teiste riikide tasumääraga, võttes arvesse ka ostujõudu.

7. Mootorsõidukimaksu ja mootorsõiduki registreerimistasu kehtestamise eesmärgid

7.1. Maanteetranspordi süsinikuheite vähendamine

Seletuskirja kohaselt on mootorsõidukimaksu ja registreerimistasu kehtestamise üheks oluliseks eesmärgiks vähendada maanteetranspordis süsinikuheidet. Eesti peab aastaks 2030 vähendama jõupingutuste jagamise määru alaste sektorite, sh maanteetranspordi heitkogust 24 protsenti võrreldes 2025. aastaga, kuid 31 protsenti võrreldes 2021. aastaga. Maanteetranspordi süsinikuheide oli 2021. aastal 2280 kt CO₂ ekvivalenti. Seletuskirja kohaselt aitab uue maksu ja tasu kehtestamine vähendada transpordisektori süsinikuheidet 2030. aastaks 14,5-198 kt CO₂ ekvivalenti ehk maksimaalselt kuni 10 protsenti.

Kliimaministeeriumi on hetkel kaardistamas, milliste meetmete abil oleks võimalik täita 2030. aasta kliimaeesmärged erinevates valdkondades, sh transpordi osas. Sellega seoses analüüsitakse erinevaid meetmeid, et leida ühiskonna jaoks kõige kulutõhusam lahendus. Selle protsessi käigus tellis Kliimaministeerium hiljuti uuringu, et analüüsida muu hulgas transpordi valdkonna erinevate süsinikuheidet vähendavate meetmete makro- ja sotsiaalmajanduslikku mõju. Muu hulgas analüüsitakse ka mootorsõidukimaksu ja registreerimistasu mõju. Kuna uuringud ei ole veel valminud, siis ei ole mõistlik edasi liikuda ka selle eelnõu menetlusega. Võimalik, et uuringute tulemusel selgub, et eesmärkide täitmiseks tuleb ka mootorsõidukimaksu ja registreerimistasu tingimusi muuta.

7.2. Autoostuvalikute mõjutamine

Seletuskirja kohaselt on mootorsõidukimaksu kehtestamise eesmärgiks ka ergutada inimeste autoostuvalikuid keskkonda vähem koormavate sõidukite suunas ning toetada autost loobumist.

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 liikumist kui ka jalgrattaid. Seega ei tasu

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

eeldada, et mootorsõidukimaksu kehtestamise tulemusena hakkavad inimesed autost loobuma. Seda on võimaluse piires tehtud juba niigi ja ilma maksuta.

Kaubanduskoda tellis 2023. aasta sügisel 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 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 ja registreerimistasu, siis see vähendab inimeste võimalust muuta autokasutust säästvamaks. Samas on küsitluse tulemustele tuginedes äärmiselt raske leida tuge arvamusel 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 ja tasu kehtestamine omab vastupidist mõju.

Lisaks vähendab isikute motivatsiooni osta keskkonda vähem koormav sõiduk vanuse komponent, sest uuema ja vähem saastavama auto puhul võib mootorsõidukimaks koos registreerimistasuga olla kõrgem kui vanema auto puhul.

7.3. Mõju riigieelarvele

Eelnõu üheks oluliseks eesmärgiks on suurendada ka riigieelarve tulusid. Seletuskirja kohaselt on mootorsõidukimaksu laekumise prognoos 236 miljonit eurot aastas rakendumise esimesel täisaastal. Rahandusministeerium eeldab, et autode esmaregistreerimine tuleb 2025. aastal vaid 15 protsenti väiksem kui 2022. aastal. Kaubanduskoja hinnangul võib see protsent olla oluliselt suurem. Ilmset soovivad isikud teha mootorsõiduki ostud ära 2024. aasta jooksul või vähemalt tehakse esmaregistreerimised ära 2024. aastal, et ei peaks 2025. aastal maksma ühekordset registreerimistasu. Seega eeldame, et 2025. aastal laekub riigieelarvesse oluliselt väiksem maksutulu kui planeeritud 236 miljonit eurot.

Rahandusministeerium oleks võinud seletuskirjas välja tuua ka uue maksu ja tasu pikema mõju riigieelarvele. Näiteks seletuskirjas on toodud välja, et uue maksu ja tasu kehtestamisel kulutatakse mootorikütusele aastal 2030 70–100 miljonit eurot aastas vähem kui ilma maksuta. Samas kui eeldada, et aktsiis ja käibemaks moodustavad poole mootorikütuse hinnast, siis jääb 2030. aastal riigile laekumata kuni 50 miljonit eurot. Seetõttu on oluline vaadata eelnõu mõju riigieelarvele pikema ajaperioodi jooksul kui vaid aasta 2025.

Kaubanduskoja ettepanekud:

Palume eelnõu üle vaadata ja vajadusel teha eelnõus muudatusi, et kehtestatav maks ja tasu aitaksid paremini saavutada eelnõu peamisi eesmärke. Näiteks tuleb

enne eelnõu vastu võtmist oodata ära transpordi valdkonna uuringud süsinikuheite vähendamise võimaluste ja nende mõjude kohta. Lisaks teeme ettepaneku kaotada eelnõust vanuse komponent. Samuti tasub üle vaadata, milline on maksu lühiajaline kui ka pikaajaline rahaline mõju riigieelarvele.

8. Autoelamute maksumäär

Eelnõu § 12 lg 9 sätestab, et M1-kategooria kategooria mootorsõiduk, mis on liiklusregistri andmetel keranimetusega „elamu“ ja mille pikkus on rohkem kui 5100 millimeetrit, maksustatakse N1-kategooria mootorsõiduki mootorsõidukimaksu määraga, rakendamata mootorsõiduki vanusest sõltuvat mootorsõidukimaksu määra kordajat. Sama põhimõte on eelnõus kirjas ka registreerimistasu kohta.

Kaubanduskoda peab üldiselt põhjendatuks autoelamule erisuse kehtestamist. Samas jääb meile ebaselgeks, miks on erisuse kehtestamise kriteeriumina valitud sõiduki pikkus, mis peab olema rohkem kui 5,1 meetrit. Kuna sarnaseid sõidukeid on ka lühema pikkusega, siis võiks eelnõus ette näha lühema pikkuse. See tagab autoelamute osas võrdsemad maksu- ja tasumäärad. Eelnõu jõustudes tekiks aga olukord, kus näiteks 5 meetri pikkuse autoelamu puhul rakenduks sõiduautode määr ehk kõrgem määr ning 5,2 meetrise auto puhul madalam määr.

Kaubanduskoja ettepanek:

Vähendada eelnõu § 12 lg-s 9 ning § 19 p-s 5 (liiklusseaduse § 190¹⁹ lg 9 sätestatud pikkuse kriteeriumit. Näiteks võiks kaaluda ettepanekut asenda „5100“ numbriga „4900“.

Loodame, et peate võimalikuks Kaubanduskoja kommentaare ja ettepanekuid arvesse võtta.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Mait Palts

Eesti Kaubandus-Tööstuskoja peadirektor

Marko Udras

marko.udras@koda.ee 6040070