



Tagasiside mootorsõidukimaksu seaduseelnõu väljatöötamiskavatsusele

Täname võimaluse eest anda tagasisidet mootorsõidukimaksu seaduseelnõu väljatöötamiskavatsusele. Eesti Liikluskindlustuse Fond (LKF) on veendunud, et mõistlikult kujundatud mootorsõidukimaks aitaks lisaks maksubaasi laiendamisele kaasa ka muude sotsiaalselt vajalike eesmärkide täitmisele.

Maksu kehtestamist on aastaid soovitanud mitmed rahvusvahelised organisatsioonid ja seda on aastate jooksul teinud ka LKF. Mitmed tänased probleemid, näiteks Euroopa ühe saastavama sõidukipargi teke ja väljatöötamiskavatsuses käsitletud probleem seoses peatatud registrikandega sõidukitega, on tingitud suuresti just maksu puudumisest.

Alljärgnevalt toome välja oma eelistused ja seonduvad aspektid tulenevalt oma kogemusest liikluskindlustuse korraldamisel. Loodetavasti tõusetub sellest Rahandusministeeriumile kasu mootorisõidukimaksu juurutamisel ja seonduvate regulatsioonide ülevaatamisel.

1. Soovitame lähtuda mudelist A

LKF soovib mootorsõidukimaksu kehtestamisel lähtuda väljatöötamiskavatsuse mudelist A, kuna see võtab arvesse mitmeid komponente ja on tasakaalustatum, tagades seeläbi sõidukite sotsiaalselt õiglasema ja ka jätkusuutlikuma maksustamise.

Mudel B, mis lähtub sõidukite CO₂ emissioonist, suunab küll sõidukite ostjaid keskkonnasäästlikumate sõidukite eelistamisele, kuid arvesse võttes väljatöötamiskavatsuse leheküljel 8 toodud kulude tabelit, ei oleks üksnes mootorsõidukimaksust tulenev rahaline motivatsioon siiski piisav, et muudatust oluliselt kiirendada. Kuna väikse emissioonimääraga täiselektrilised ja pistikhübriidsõidukid on olnud tavalistest sise põlemismootoriga sõidukitest kallimad, võiks mudelit B käsitleda pigem maksusoodustusena jõukamatele inimestele, kes on saanud või saavad endale lubada selliste sõidukite soetamist.

Aeglane üleminek täiselektrilistele ja hübriidsõidukitele toimub ka praegu, kus automaksu veel kehtestatud ei ole. Ühelt poolt alaneb nende sõidukite hind, kuid teisalt on nende igapäevane käitamine oluliselt soodsam, sest elektriaktsiisi määrad on võrreldes kütuseaktsiisiga peaaegu olematud. Seetõttu tooks sõidukipargi suurem elektrifitseerimine kaasa mudelist B lähtuva mootorisõidukimaksu struktuuri muutmise vajaduse, sest kütuseaktsiisi ja mootorsõidukimaksu laekumine väheneks, kuid riigieelarve vajab täitmist. Nii on ka näiteks Norras rakendatud ulatuslikud maksuvabastused tänaseks ajalugu. Mudeli A puhul tähendaks see mõne komponendi muutmist, kuid mootorsõidukimaksu kehtestamisel mudelist B lähtudes tooks see endaga kaasa maksustamise aluspõhimõtete ulatuslikuma ülevaatamise.

Mudel B-ga seoses osundame, et kuigi elektriautode käitamisega on heitgaaside kogus väiksem, on suurima elektriautode määraga Norra kogemusest tulenevalt on nende sõidukite liiklusõnnetuste kahjusagedus võrreldes tavasõidukitega 30% kõrgem. Seetõttu on nende keskkonnamõju sellest aspektist vaadatuna kõrgem. Kahjujuhtumisse sattumisel on täiselektrilise sõiduki remondi maksumus aga 20-30% keskmisest suurem, mistõttu nende sõidukite kindlustusmaksed on kõrgemad. Kuigi LKF-il on olemas ka sama statistika Eesti kohta (kahjusagedus 33% ja keskmine kahju elektrisõidukile 58% kõrgem), on valim väheldane, mistõttu soovitame juhendada pigem Norra kogemusest.

Registreerimise maksu ja iga-aastase maksu väljakujundamisel soovime kindlasti vältida ühekordse registreerimismaksu rakendamist ebaproportsionaalselt kõrgena, sest see toob ennekõike kasutatud ja odavamate sõidukite importimisel kaasa nende Eestis arvele mittevõtmise. Sellega kaasneb kindlustamata sõidukite osakaalu kasv liikluses, kuid samaaegselt jäävad riigil saamata nii sõiduki registreerimise maks kui ka jooksev mootorsõidukimaks.

Seetõttu soovib LKF lähtuda mootorsõidukimaksu kehtestamisel mudelist A. Samas soovime registreerimistasu osas eelistada mudeli B põhimõtteid, et ära hoida vanemate ja saastavamate sõidukite importimist Eestisse.

Sealjuures soovime arvesse võtta ka allpool toodud teisi märkuseid ja ettepanekuid.

2. Maksuseadus ei lahenda olemasolevate fantoomsõidukite probleemi

Väljatöötamiskavatsuse punkt 9.3.3 käsitleb peatatud registrikandega sõidukite suurt hulka (ligi 300 000 sõidukit). Kõnealune number suureneb iga päevaga ja probleem on olnud aktuaalne kogu Eesti Euroopa Liitu kuulumise ajal. Selle juurpõhjuseks on suuresti just automaksu ja sellest lähtuvate motivaatorite puudumine, mis sunniks omanikku sõiduki kasuliku eluea lõppedes seda romulasse viima, nagu seda näeb ette EL-i romudirektiiv ja sellest lähtuv kohalik õiguskord.

Maksu puudumine on toonud kaasa, et liiklusregistri andmed omanike kohta on ebatäpsed, sest sõiduki võõrandajal puudub majanduslik motivatsioon registriandmete korrastamiseks. Sellesse panustab ka sõiduki võõrandamise vormistamisega kaasnev kõrge riigilõiv. Paljude sõidukiomanike sisemisele korrektsustundele lisaks on üksnes liikluskindlustuse seadusega ettenähtud LKF-i osutatav automaatne liikluskindlustus (sundkindlustus) see, mis paneb sõidukite omanikud registriandmeid korrastama või sõidukid registrist maha võtma.

Sõiduki registrijärgsed omanikud ei ole oma staatusest tihtipeale isegi teadlikud, kui sõiduk on võõrandatud ja omandaja ei võta end uue omanikuna arvele (nt. sõiduk omandatakse eesmärgiga lammutada see varuosadeks). Seetõttu on põhjust uskuda, et suurt osa kolmesajast tuhandest peatatud registrikandega sõidukitest ei ole enam füüsiliselt olemas ja ainuke eksisteeriv asi ongi kirje liiklusregistris. LKF-i kogemus sundkindlustusega näitab, et vanema sõiduki võõrandanud isikud ei tea tihtipeale juba mõne aja möödudes, kellele nad sõiduki müüsid, mistõttu puudub võimalus ostjaga kontakteerumiseks ja registris võõrandamise lõpuleviimiseks. Seetõttu on ainsaks meetmeks sõiduki ajutine kustutamine registrist, mis kaheaastase perioodi järel viib automaatselt sõiduki registrikande peatamiseni.

Eelnevast tulenevalt rõhutame, et väljatöötamiskavatsuse punktis 9.3.3 ette pandud kaheaastane üleminekuperiood omanikele peatatud registrikandega sõidukite „utiliseerimiseks või muul viisil lahenduse leidmiseks“ on ebareaalne, sest:

- paljudel juhtudel ei ole inimene teadlik, et tema nimel on üldse mõni sõiduk
- kui ta on sellest teadlik või saab teadlikuks, ei ole enamasti utiliseeritavat sõidukit olemas
- kui utiliseeritavat või utiliseeritava sõiduki nõuetele vastavat sõidukit ei ole olemas, ei saa inimene lammutustõendit
- kui inimene ei saa lammutustõendit, ei ole võimalik sõidukit registrist kustutada

Eelnevast tekib surnud ring, kus ühelt poolt nõuab riik teatud kohustuse täitmist, kuid teisalt ei ole olemas realistlikku võimalust nende kohustuste täitmiseks. Lisaks eelnevale on paljudel juhtudel fantoomsõiduki omanik juba surnud või juriidilisest isikust omaniku puhul see likvideeritud või ka riigil puuduvad andmed omanikuga kontakteerumiseks.

Isegi kui näiteks poolte fantoomautode kohta esitatakse üleminekuperioodil politseisse või Keskkonnainspeksiooni avaldused menetluse läbiviimiseks ja seaduse nõuetele vastavate kustutamise aluseks olevate dokumentide saamiseks, tähendaks see üleminekuperioodil asjaomastele riigiasutustele üle kolmesaja avalduse ühe tööpäeva jooksul. On ilmne, et sellise hulga avalduste menetlemiseks napiks töötajaid nii täna kui ka tulevikus.

Eelnevast tulenevalt oleks igati asjakohane, et riik kustutaks tänaseks peatatud registrikandega sõidukid liiklusregistrist automaatselt, jättes vähestele reaalselt olemasolevatele sõidukite omanikele viisi registreerituse taastamiseks. Probleem seoses registreeritud, kuid reaalselt mitteeksisteerivate sõidukitega on tekkinud ennekõike riigi, mitte kodanike tegematajätmistele tulemusena. Tänapäevaks juba olematute sõidukite maksustamine olukorras, kus riik on jätnud registriandmete korrastamiseks ja kasutuskõlbmatute sõidukite nõuetekohaseks lammutamiseks süsteemi eelnevalt loomata, ei ole mõistlik. Lisaks, näiteks täna kehtiva regulatsiooni kohaselt kustutatakse ajutiselt registrist varastatud ja hävinenud sõidukid, mistõttu ka nende suhtes kohalduks tulevikus automaatselt mootorsõidukimaks. Seetõttu soovime automaksu rakendada üksnes aktiivsete registrikannetega sõidukite suhtes.

Peame otstarbekaks, et Rahandusministeerium vaataks koostöös Keskkonnaministeeriumi ning Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumiga üle sõidukite ajutist kustutamist ja registrikande peatamist käsitlevad regulatsioonid, et tagada reaalselt mitteeksisteerivate, kuid registreeritud sõidukite probleemi ärahoidmine tulevikus, sh. ka mootorsõidukimaksu ebaõiglane kohaldamine (nt. varastatud, hävinenud vms. sõidukid). Samuti on küsitav, kui otstarbekas on täies ulatuses mootorsõidukimaksu kehtestada nt. museaalidena seisvate vanasõidukite, hooajaliselt kasutatavate või muude sõidukite suhtes, mis on ajutiselt liiklusregistrist kustutatud.

3. Otsida võimalusi automaatkontrolli rakendamiseks

Täna sõidab ca 2% sõidukitest igapäevaselt ilma kehtiva liikluskindlustuseta. Nende seas on nii registreeritud kui ka registreerimata sõidukeid, sh välisriikide registris olevaid ja ka sealt juba kustutatud sõidukeid. On põhjust eeldada, et automaksu kehtestamine toob kaasa liikluskindlustuseta sõidukite osakaalu suurenemise. Kuna automaksu kehtestamisega kasvab ka motivatsioon sõidukite registrist ajutiseks kustutamiseks või välisriigi numbrimärgiga sõidukite kasutamiseks Eestis, oleks asjakohane kaaluda automaatkontrolli juurutamist Eestis.

Kõnealuse meetmega on võimalik kõige tõhusamalt tagada nii efektiivne maksukogumine kui ka registreerituse, liikluskindlustuse ja tehnõulevaatuse olemasolu kontroll Eestis. See aitaks kulutõhusalt vähendada seaduse täitmisest kõrvalehoidjate arvu, suurendada liiklusohutust kui ka täita riigikassat. Nii Eesti kui ka välisriikide praktika on näidanud üheselt, et tehnoloogia ulatuslikum rakendamine seaduserikkumiste tuvastamiseks on füüsilisest järelevalvest oluliselt tõhusam.

4. Kokkuvõtvalt

Eesti Liikluskindlustuse Fond soovib:

- lähtuda mootorsõidukimaksu kehtestamisel mudelist A,
- mitte kohaldada maksu juba peatatud registrikandega sõidukite suhtes ja kustutada need registrist automaatselt,
- kaaluda põhjalikumalt mootorsõidukimaksu kehtestamise otstarbekust ajutiselt kustutatud sõidukite suhtes,
- vaadata üle sõidukite ajutist kustutamist ja registrikande peatamist puudutavad regulatsioonid,
- rakendada automaatkontrolli maksuseaduse efektiivsemaks juurutamiseks.

Loodetavasti tõusetub eelnevast kasu mootorsõidukimaksu seaduseelnõu väljatöötamisel.

Kui Teil on eelneva kohta küsimusi, siis palun andke neist lahkesti teada.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/
Mart Jesse