

Lisa 1. Mootorsõidukimaksu seaduseelnõu väljatöötamiskavatsuse kohta tehtud kooskõlastuste ja arvamustega arvestamise tabel

I. Ministeeriumid

1.	Haridus- ja Teadusministeerium	
1.1	<p>Haridus- ja Teadusministeerium peab äärmiselt oluliseks, et maksuseaduste väljatöötamisel arvestatakse laste huve. Antud juhul juhime tähelepanu sellele, et maksukoormus ei tohi hakata negatiivselt mõjutama laste tasuta ligipääsu haridusele. Peame vajalikuks, et maksustamisel arvestatakse maal elavate laste vajadust koolis käia ning seda, et perele kuuluv mootorsõiduk võib selles mõttes olla hariduse saamise hädavajalikuks vahendiks, mille ebaproportsionaalne maksustamine takistab laste transporti. Euroopa praktikat arvestades tuleks maksustamisel arvestada ostja/omaniku taustaga, eriti suurperedega. Täiendavalt tasub kaaluda ostuhüvitist ning kulumi mahaarvamist tulumaksust.</p>	<p>Teadmiseks võetud. Mootorsõidukimaksu (edaspidi <i>maks</i>) eesmärk ei ole mõjutada peresid autost üldse loobuma. Maks on disainitud piisavalt väikeseks, et see oleks taskukohane ka toimetulekuraskustega inimestele/peredele, ning alati on võimalik autoostul teha valikuid, mis sõiduki näitajatele vastavalt tagavad väiksema maksumäära.</p>
1.2	<p>Peame sobivaks, et riigikoolides õppetöökäsitatavad sõidukid on plaanitavatest maksudest vabastatud. Lisaks on sobilik riigikoolides õppetöökäsitatavate autode puhul rakendada Euroopa praktikat: maksta ostuhüvitist ja vähendada käibemaksu. Maksust on asjakohane vabastada puuetega inimestele ehitatud või kohandatud sõidukid ning üle 35 aasta vanused sõidukid, nagu sätestatud varem valdkonda reguleerinud mootorsõidukiaktiisi seaduses. Ühtlasi tuleks seaduse ettevalmistamise käigus analüüsida mootorsõidukimaksust vabastamist pärandvara puhul.</p>	<p>Arvestatud osaliselt. Õppetöökäsitatavatele sõidukitele maksusoodustust ei ole plaanis luua. Samas kehtestatakse maksuvabastused puuetega inimeste ümberehitatud sõidukitele.</p>
1.3	<p>Arvestades hooajalist kasutust, on õiglane, kui mootorrattaste võimalik maksustamine piirdub Soome Vabariigi eeskujul registreerimismaksuga.</p>	<p>Mitte arvestatud. Mootorrattad maksustatakse ainult aastamaksuga.</p>
1.4	<p>Väljatöötamiskavatsuses toodud põhiliselt CO₂ kriteeriumist lähtuv maksustamisvalem ei arvesta elektrisõidukite tootmise ja utiliseerimise suuremat keskkonnamõjul võrrelduna sisepõlemismootoriga sõidukiga ega elektrisõiduki lühemat eluiga ning ei vasta sellega väljatöötamiskavatsuses deklareeritud keskkonnanõu eesmärkidele. Sõiduki lühem eluiga koormab keskkonda täiendavalt, kuna sõidukit peab sagedamini asendama.</p>	<p>Teadmiseks võetud. Maksu arvestamise kriteeriumid püüavad erinevaid aspekte võimalikult laialdaselt arvesse võtta. Märkuse vastukaaluks saab märkida, et teaduskirjandusele tuginedes on elektrisõidukite kasutamine siiski keskkonnasõbralikum.</p>
1.5	<p>Väljatöötamiskavatsuses on esitatud küsitava põhistusega väiteid, nagu: „suurem võimsus tähendab otseselt rohkem saastavaid heitmeid“; „kallimad autod on üldjuhul raskemad“ jne. Seaduseelnõu ettevalmistamisel on sobiv sellised väited eelnõus põhilatult lahti kirjutada või argumentatsioonist välja jätta ning arvestada seda ka maksustamisvalemi koostamisel. Kui põhjendamisel on tarvidus tugineda välistele allikatele, on eelistatud ajaleheartiklitest kaalukama algmaterjali kasutamine.</p>	<p>Arvestatud. Juba VTK-s on kasutatud viidatud teadusallikaid ja väidete põhjendamist jätkatakse ka seletuskirjas.</p>
2.	Kaitseministeerium	

2.1	<p>Kaitseministeeriumi prioriteet on riigi sõjaline kaitse, mida aitab võimendada tsiviilsektori toetus ja mida realiseeritakse läbi vabatahtliku tegevuse või läbi riigi poolt riigikaitseks seatud kohustuse. Üheks riigikaitseks kohustuseks seejuures on riigikaitseaduse § 82¹ lõike 1 alusel asja sundkastusse võtmine kõrgendatud kaitsevalmiduse, mobilisatsiooni, demobilisatsiooni või sõjaseisukorra ajaks või selle lahendamiseks. Tänapäevase seisuga on Riigi Kaitseinvesteeringute Keskus määranud riigikaitseaduse § 82³ lõike 1 alusel asja sundkastusse võtmise eelotsuseid ca 2700 transpordivahendile, millest ca 600 mootorsõidukit kuuluvad VTK kohaselt mootorsõidukimaksuga maksustamisele. Kuivõrd riigikaitseks asja sundkastusse võtmisel on tegu riigipoolse koormuse rakendumisega, siis palub Kaitseministeerium kaaluda võimalust kohaldada maksuvabastust nendele tsiviilsektori mootorsõidukitele, mille osas rakendatakse riigikaitseaduse § 82¹ alusel asja sundkastusse võtmist, perioodiks, mil mootorsõiduk on Kaitseväe käsutuses.</p>	<p>Mitte arvestatud. Maksu eesmärk on viia Eesti lähemale riiklikul ja rahvusvahelisel tasandil võetud kliimaeesmärkidele. Maks on oma iseloomult varamaks ja selle suurus ei sõltu kasutamise intensiivsusest. Samuti ei ole info sundkoormise kohta leitav liiklusregistrist, mis teeks selle arvestamise keeruliseks.</p>
3.	Kliimaministeerium	
3.1	<p>Toetame põhimõtet, mille kohaselt tasutakse nii uue kui ka kasutatud sõiduki Eestis esmakordsel registreerimisel registreerimismaks. Peame oluliseks, et maksu aluseks võetaks arvesse üksnes CO₂ näitu, seejuures oleks maksu esimestel aastatel ette nähtud maksuvabastus teatud tasemest madalama CO₂ näiduga sõidukitele (näiteks lähtuda sihttaseme puhul ELi keskmisest g/km eesmärgist sõiduautodele ja tarbesõidukitele), läbi mille on võimalik suunata inimesi tegema keskkonnasõbralikumaid valikuid. Selleks, et registreerimismaks täidaks oma keskkonnavalimise eesmärgi ning maksu tulemusel toimuksid ühiskonnas käitumuslikud muutused keskkonnasõbralikumate alternatiivide eelistamiseks, peab maksimumäär tõus CO₂ näidu kasvades olema eksponentsiaalsem. Üksnes siis on võimalik luua ka eeldused täita 2030. aastaks seatud maanteetranspordi heitmete vähendamise eesmärgi ning vältida suurema koormuse langemist teistele sektoritele.</p>	<p>Arvestatud. Maks on planeeritud CO₂ põhiseks, mida diferentseeritakse füüsiliste isikute puhul vanusega ja täismassiga ning millele lisandub baasosa. Diferentseerivad komponendid ei saa siiski mudelist kõrvaldada, kuna vanuse komponent asendab sisuliselt auto hinnast lähtuvat maksustamist. Samas tooks hinnapõhine maksustamine kaasa keerulisema ja kulukama haldusprotsessi ning hinna kohta puuduvad andmed ka liiklusregistrist. Komponent tagab seega, et CO₂ kulu on ostul proportsioon auto hinnast. See osakaal on kavandatud suurenema auto vanuse kasvades ning seega järgib maksu kujundus kasvavat CO₂ kulu nii auto saastetaseme kui ka vanuse kasvades. Kuna teesid koormavad ka elektrautod, on nende mõju arvesse võtmiseks kasutatud kaalu. See ei ole vastuolus keskkonna eesmärkidega, pigem toetab neid.</p>
3.2	<p>Sõidukite puhul, millel puudub CO₂ heite näit, tuleb välja töötada võrreldav koefitsient muude sõiduki näitajate pinnalt. Kuni 20 a. vanuste sõiduautode ja tarbesõidukite kohta on CO₂ näit hinnanguliselt olemas ligikaudu 90% vastava kategooria sõidukitest. Kuna 2018.a toimus üleminek uuele testistandardile, siis näiteks Soome on maksimumäärad ära toonud eraldi. Soome kasutab ilma CO₂ näiduta autode puhul esmarestreerimisel täismassi ja võimsuse ning diisel/mittediisel põhjal tuletatud arvestuslikust CO₂ heite määra maksukomponenti. Üheks variandiks on võtta aluseks Soome praktika.</p>	<p>Arvestatud. Alternatiiv on välja töötatud.</p>
3.3	<p>Soovime rõhutada asjaolu, et registreerimismaksu juures vanusekoefitsiendi arvestamine soodustab vanemate sõidukite importi. Esiteks arvestades, et aastate jooksul on sõidukite heitmetega seotud nõuded läinud järjest rangemaks, on vanemad sõidukid oma olemuselt keskkonda saastavamad. Sama on ka ohutuslaste nõuetega, mida aastate jooksul on oluliselt täiendatud. Eesti sõidukipargi keskmine vanus on niigi ELi üks suurimaid ning kehtestatava maksu tulemus ei tohi viia keskmise vanuse</p>	<p>Arvestatud osaliselt.</p>

	kasvule, pigem vastupidi. Seetõttu me ei toeta registreerimismaksu puhul ühelgi viisil vanuse komponendi arvestamist.	
3.4	Me ei pea piisavalt põhjendatuks VTK-s välja pakutud põhimõtet, et lisaks sõiduki Eestis esmasel registreerimisel rakendatakse maksu ka esmasel omaniku vahetusel. Eesti liiklusregistris olevate sõidukite ehk siin juba liiklevate sõidukite omanikuvahetuse maksustamine ei aita vähendada Eesti sõidukipargi CO2 heidet. Keskkonnanäsmärke aitab saavutada motiveeriv CO2 põhine maksustamine sõiduki esmasel registreerimisel, mis mõjutab inimese ostuotsust keskkonnasõbralikumas suunas.	Arvestatud.
3.5	Õiguskindluse ja õigustatud ootuse printsiipi silmas pidades teeme ettepaneku kaaluda teatud tasemest madalama CO2 heitega sõidukite maksuvabastusele ka ajaperioodi või keskmise CO2 näidu pideva vähenemise sätestamist. Seda põhjusel, et ELis on vastu võetud kohustus alates 2035.a heitmeteta uute sõidukite turustamiseks, mis kaasnevalt toob kaasa riigi muude maksutulude vähenemist (kütuseaktsiis jms).	Käesolevas versioonis mitte arvestatud.
3.6	Toetame põhimõtet, mille kohaselt tasutakse nii uue kui ka kasutatud liiklusregistris registreeritud sõiduki eest perioodilist maksu. Maksu suuruse arvestamise aluseks peab olema CO2 näit. Seejuures teeme ettepaneku teatud täismassist (konkreetne väärtus vajab täiendavat analüüsi, mille oleme valmis esitama eelnõu ettevalmistamise faasis) alates täiendava maksu lisamist kõigile sõidukitele sõltumata selle CO2 heitest. Seda põhjusel, et kõik liikluses osalevad sõidukid kulutavad meie taristut. Samuti arvestades, et suurem mass mõjutab energia tarbimist ning massi komponendi arvestamine suunab ka CO2 heite vabade sõidukite puhul valima väiksemaid sõidukeid.	Arvestatud osaliselt. Maksu suurus on kavandatud lähtuma CO ₂ näidust, mis moodustab näidu kasvades järjest suurema osakaalu auto hinnast. Hetkel on Eesti riigis lisaks automaksule kehtestatud 3,5 tonni kaaluvatele ja raskematele sõidukitele teekasutustasu. See kehtib nii Eesti sõidukitele kui ka Eestis ajutiselt viibivatele sõidukitele. Lisaks on EL-s kehtestatud kohustusliku maksuna raskeveokimaks, mis koormab registri põhiselt kõiki 12 tonniseid ja raskemaid sõidukeid. Maksule on ette nähtud miinimummäärad, millest madalamana maksumäärasid ei saa kehtestada. Seega on teid koormavate raskete sõidukite mõju arvesse võetud.
3.7	Perioodilise maksu arvestusmetoodika juures soovime kasutada tühimagi asemel täismassi, kuivõrd täismass on sõiduki tootja määratud ja selle muutmist sõidukiomanik taotleda ei saa. Tühimagi on seevastu lihtsasti võimalik muuta ja vastavat muudatust ka liiklusregistris vormistada. Seetõttu ei ole tühimagi otstarbekas maksukomponendina kasutada.	Arvestatud.
3.8	Perioodilise maksu puhul toetame sõiduki vanusekomponendi arvestamist, et eelduslikult väiksema sissetulekuga inimeste, kes tõenäoliselt sõidavad ka vanemate autodega, toimetulek ja liikumisvajadus ei saaks uue maksu tõttu piiratud. Seejuures palume üle vaadata vanusekomponendi rakenduse piirmäärad selliselt, et see oleks rohkem sihitatud VTK-s toodud eesmärgi saavutamisele, samas ei vähendaks liigselt maksu mõju keskkonnanäsmärkide saavutamisel. Üheks võimaluseks on siduda vanuse komponent aastate jooksul muutunud heitmenõuetega. Lisaks teeme ettepaneku, et vanusekomponenti rakendatakse üksnes füüsiliste isikute nimel või vastutava kasutajana märgitud sõiduautodele (M1/M1G kategooria). Juriidiliste isikute nimel või vastutava kasutajana märgitud sõidukite osas, samuti tarbesõidukite puhul (N1/N1G	Arvestatud osaliselt. Vanuse komponendi arvessevõtmisel on olemasolevate andmete alusel püütud leida optimaalseim lahend, et oleks tagatud maksevõime arvesse võtmine.

	<p>kategooria), ei pea me põhjendatuks vanusekomponendi arvestamist. Ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite puhul, mis eelduslikult on ka suurema läbisõiduga, peab olema motivatsioon sõidukiparki võimalikult uuena ja keskkonnasõbralikuna hoida. Vastasel korral on läbi väiksema maksukoormuse konkurentsieelises need ettevõtted, kelle kasutuses on vanemad ning keskkonna seisukohast saastavamad sõidukid.</p>	
3.9	<p>Eelistame näha maksulahendust, kus sõiduki perioodilist maksu saab maksta ka mitmes osas või perioodi kaupa, et inimesed saaksid maksukoormust hajutada ja ei peaks maksu korraga tasuma VTKs välja toodu kohaselt veebruaris, kus eelduslikult on ka kõik kommunaalkulud ühed aasta suuremad ning inimestel võivad tekkida toimetulekuraskused . Maksetähtaja määramisel on üheks alternatiiviks arvestada tuludeklaratsiooni esitamise ja tagasimaksete tähtaegadega, et mootorsõidukimaksu oleks võimalik tasuda ka tulumaksu tagastusest (sarnaselt maamaksuga). Teine oluline vajadus võimaldada maksu tasuda ka lühema perioodi eest kui aasta on nn hobi- ja vanasõiduki kultuuri säilimine. Peame ebaproportsionaalseks ning antud valdkonna eksistentsi ohustavaks koormata maksuga kõiki sõidukeid olukorras, kus sõidukeid on kogutud ajaloo säilitamise eesmärgil ning need leiavad kasutus väga lühikesel perioodil aastas. Perioodilise maksu kehtestamisel tuleks kindlasti kaaluda täiendavalt erinevaid variante, et maksu tasumine oleks võimalikult lihtne. Sõidukiomanikule oleks ilmselt kõige mugavam ja vähem koormavam maksu tasuda koos liikluskindlustusega või tasuda maks periooditi tagantjäreli vastavalt sõiduki liikluskindlustatud päevade arvule. Maksukuulekuse tagamine eeldab samas ka vastavalt motiveerivaid trahvimäärasid, et maksust kõrvale hoidmine ei oleks võimalikest trahvimääradest soodsam.</p>	<p>Mitte arvestatud. Kuna maksu eesmärk on maksustada registripõhiselt omandit, mitte auto kasutust, siis ei ole kvartaalne maksu tasumine põhjendatud.</p>
3.10	<p>Õiguskindluse ja õigustatud ootuse printsiipi silmas pidades teeme ettepaneku, et seadusega nähakse ette kohustus analüüsida perioodilise maksu laekumisi ning vajadusel muuta maksu moodustavate komponentide väärtusi viia aasta jooksul seaduse vastuvõtmisest. Seda Eestis sõiduki registreerimise punktis juures toodud põhjustel.</p>	<p>Arvestatud osaliselt. Maksu laekumisi analüüsitakse Rahandusministeeriumis regulaarselt. Muutmise vajadust siduda seaduses kindlasti just viie aastase sammuga ei saa pidada põhjendatuks, kuna muutused majanduses võivad olla kas kiiremad või aeglasemad.</p>
3.11	<p>Uue maksu rakendamise seadusest on jätkuvalt probleem peatatud registrikandega sõidukitega, mida on ligi 300 000 ja millest suur osa sõidukeid enam ei eksisteeri ning neid ei ole võimalik registrist kustutada, kuid millele soovitakse VTK kohaselt mootorsõidukimaksu rakendada. Oleme nõus VTK toodud eesmärgiga leida antud olukorrale lahendus, kehtestada peatatud kandega sõidukitele minimaalne aastamaks mis motiveerib sõidukite registrijärgseid omanikke liiklusregistri kannete korda tegemiseks ning anda inimestele piisav ülemineku-aeg (2 aastat) kasutamiskõlbmatust autodest seaduslikuks vabanemiseks. Rõhutame samas, et eelviidatud probleemi maksulahendused eeldavad täiendavat õiguslikku analüüsi, et need oleksid kooskõlas kehtiva nn romusõidukite direktiivi (2000/53/EÜ) põhimõtetega. Lisaks avalikustas Euroopa Komisjon 13. juulil 2023 ettepaneku romusõidukite määraseks, mis tühistab eelviidatud direktiivi ning millega soovitakse võtta meetmeid autotööstuses ringluse tõhustamiseks, sealhulgas sõidukite kasutuselt kõrvaldamiseks. Seetõttu tuleb</p>	<p>Arvestatud osaliselt. Rahandusministeerium võtab maksu kujundamisel arvesse kõikide kehtivate õigusaktide nõudeid ja piiranguid. Samas ei ole RM kunagi takistanud ega kavatse takistada ka edaspidi maksu-meetme kaudu Liiklusregistri korrastamist. Selle korrastamiseks on registri haldajal endiselt võimalik rakendada kõiki meetodeid, mis ei ole kehtiva õigusega vastuolus. Automaks ei ole otseselt disainitud registrit korrastava meetmena, kuid see võib toimida hoolsuskohustuse täitmise survevahendina, et isikud oleksid ise huvitatud, et registrikanded peegeldaksid tegelikku seisu.</p>

	<p>kaasnevalt jälgida, et riigisisised lahendused, sealhulgas maksulahendused ei läheks vastuollu lähiaastatel jõustatava otsekohalduva määruse käsitlusega. Praktilise lahendusena pakume, et Kliimaministeerium koostab juhendi romusõidukite valdajatele, et nad saaksid sõidukid võimalikult sujuvalt üle anda. Teeme ettepaneku, et mootorsõidukimaksu jõustumisel saadab Transpordiamet kõigile, kelle omandis oleva sõiduki registrikanne on peatatud, teate, millistel tingimustel on võimalik auto registrist kustutada. Pakume, et juhul, kui sõiduk on antud illegaalsele jäätmekäitlejale või lammutatud ise ning sõidukit ei saa seetõttu enam nõuetekohaselt lammutada, saab Transpordiameti iseteeninduskeskkonnas kahe aasta jooksul pärast automaksu jõustumist esitada taotluse sõiduki kustutamiseks. Juhul, kui Keskkonnaamet taotluse heaks kiidab, väljastatakse elektrooniline tõend, mille alusel sõiduk registrist nõ kustutatakse (st säilib registris peatatud kandega, et oleks vajaduse korral tulevikus võimalik sellisel moel kustutatud sõidukeid eristada). Avalduse menetlemisele tuleks kehtestada ka riigilõiv. Meie poolt pakutud lahendus eeldab registri arendusi. Lisaks kaalume praeguse automaatse registrikande peatamise regulatsiooni kaotamist, mis tänaseks on tekitanud olukorra, kus sõidukiomanikul justkui aktiivne seotus sõidukiga kaob. Kui isik ei soovi teatud perioodil erinevatel põhjustel sõidukit kasutada, kuid soovib selle eelduslikult tulevikus uuesti kasutusele võtta, on võimalik sõiduk ajutiselt registrist kustutada. Seda on võimalik teha kuni kaheks aastaks. Ajutise kustutamise regulatsiooni juurde näeme vajadust luua mehhanismid, et seda ei kasutataks mittenõuetekohaseks lammutamiseks (näiteks periooditi tõendada sõiduki olemasolu) vms ning et kasutusest lõplikult väljas sõiduk viidaks ametlikku lammutuskotta. Lisaks analüüsime lahendusi, kuidas luua teavitussüsteem juhuks, kui inimesel ei ole sõidukit enam säilinud. Leiame, et tegemist peab olema lihtsa ning inimesi ja asutusi võimalikult vähesel määral koormava lahendusega. Samas tagama, et valeandmete esitamine pea tooma kaasa maksu mitmekordse tagantjärele tasumisega, et süsteem oleks motiveeriv. Konkreetsed seaduslikud ettepanekud saame esitada mootorsõidukimaksu eelnõu väljatöötamise käigus.</p>	
3.12	<p>Eelnõus maksulahenduste väljatöötamisel palume täiendavalt kaaluda võimalusi lisaks heitmevaba sõidukite maksueelistele ka biokütuste ja HVO kasutamise soodustamiseks. Näiteks on Vabariigi Valitsuse 22. juuni 2023. aasta istungil heaks kiidetud Euroopa Liidu poliitika 2023-2025 prioriteeti puhul välja toodud, et Eesti seisab biogaasi kasutamise soodustamise eest, kuna biogaas saab asendada energiatootmises maagaasi. Leiame, et lisaks Euroopa Liidu suunalistele tegevustele tuleb biogaasi kasutamist toetada ka riigisiseste maksumeetmetega, kuivõrd biogaasi kasutamise soodustamisel on oluline mõju keskkonnanäesmärkide täitmisel.</p>	<p>Mitte arvestatud. Maksustamisel toetatakse registri andmetele. Kuna registris ei ole andmeid, millises mahus ja millist kütust kasutati, ei saa seda maksustamisel aluseks võtta. Kütuste kasutusest sõltub aktsiisimaksu kulu suurus ning seega on biokütuse kasutus hõlmatud transpordi maksudesse aktsiisimaksu kaudu.</p>
3.13	<p>Märgime, et maksuobjektide osas ei ole otstarbekas piirata M1 ja M1G kategooria sõidukeid massipiiranguga, kuna nende kategooria sõidukite täismass võib olla ka suurem kui 3,5t. Vastasel juhul jääksid maksuobjektide hulgast põhjendamatult välja</p>	<p>Arvestatud. Massipiirangust on loobutud.</p>

	<p>suurema massi ja keskkonnakoormusega sõidukid. Soovitame maksuobjektide loetelu piirata M1, M1G ning N1, N1G kategooria sõidukitega. Lisaks leiame, et maksuobjektidest võiksid olla vabastatud kõik L kategooria sõidukid. Tegemist on pigem hooajaliste transpordivahenditega, mille keskkonna jalajälg on Eestis marginaalne ning mis oma olemuselt on autodest keskkonnasõbralikumad. Seetõttu tuleks pigem soosida selliste sõidukite kasutamist.</p>	
3.14	<p>Soovitame kaaluda 6-9 kohaliste sõidukite puhul maksumäära vähendamise koefitsiendi rakendamist, arvestades, et selliseid sõidukeid ostetakse ja kasutatakse eelkõige vajaduspõhiselt (näiteks suurpered), samas on nende mass suurem tavasõidukist, mistõttu võiks maksukoormus selliste sõidukite kasutajatele minna ebamõistlikult suureks.</p>	<p>Mitte arvestatud. Maksustamisel lähtutakse Liiklusregistris olemas olevatest andmetest. Maksuerisusi kehtestatakse vaid juhul, kui see on vältimatult vajalik ja kui erisuste rakendamine on selgelt eesmärgipärane. Antud juhul kasutatakse 6-9 kohalisi sõidukeid ka ettevõtluses ja muudel põhjustel eraisikute poolt. Seega lisaks erisuse kasutamisele ja selle eesmärgipärane kontrollimine oluliselt halduskoormust.</p>
3.15	<p>Peame mõistlikuks eelnõu koostamisel teha mõjuanalüüs, mis hõlmaks uue maksu mõjusid inimeste toimetulekule ja ettevõtlusele koostoimes teiste plaanivate maksumuudatustega (käibemaks, tulumaks) ning arvestades ka peatset heitmekaubanduse põhimõtete rakendamist autotranspordile. Peame oluliseks, et eelnõu väljatöötamisel analüüsitaks põhjalikumalt mootorsõidukimaksu sotsiaalmajanduslikke mõjusid haavatavamatele rühmadele, sh erivajadustega inimestele ning madalama sissetulekuga leibkondadele maapiirkondades, kus muuhulgas ei ole piisavalt ühistranspordiühendusi ja seetõttu teiste avalike teenuste kättesaadavust. Kõnealune mõjuanalüüs võimaldaks riigil vajadusel täpsemalt sihtida ja sisustada vastavaid leevendusmeetmeid.</p>	<p>Töös.</p>
4.	Kultuuriministeerium	
4.1	<p>Teeme ettepaneku kaaluda võimalust mootorsõidukimaksust vabastada:</p> <p>a. Liiklusseaduse §-s 82 määratletud sõidukid (võistlussõiduk). Liiklusseaduse § 82 lõike 1 kohaselt on võistlussõiduk mootorsõiduk, mis on ette nähtud ainult auto- või motosportivõistlustel või -treeningutel osalemiseks ning mis vastab spordiseaduse § 4 punkti 3 mõistes rahvusvaheliselt või üle Eesti auto- või motosporti ja autonduse edendamiseks ning koordineerimiseks loodud spordiühenduse kehtestatud nõuetele. Võistlussõiduk võib osaleda liikluses ainult seoses üle Eesti auto- või motosporti ja autonduse edendamiseks ning koordineerimiseks loodud spordiühenduse kehtestatud nõuetele registreeritud auto- või motosportivõistluste ja -treeningutega vastavalt võistluse või treeningu juhendile ja kooskõlastatult võistluse korraldajaga (§ 82 lg 2). Samuti ei kasutata võistlussõidukeid aasta läbi, mistõttu ei ole Kultuuriministeeriumi hinnangul proportsionaalne kehtestada neile aastamaks. Võistlussõidukite maksustamine tekitab ebavõrdsust spordialade vahel, sest teiste alade vahenditele ei ole riiklikku maksu kehtestatud. Lisaks võib mootorsõidukimaks planeeritud kujul sundida vähem kindlustatud noorsportlasi spordialaga tegelemisest loobuma. Erinevalt tavasõidukitest ei ole võimalik võistlussõidukeid lõpuni kasutada, sest konkurentsis</p>	<p>Mitte arvestatud.</p>

	<p>püsimiseks ja rahvusvaheliste katusorganisatsioonide kehtestatud võistlus- ja ohutusnõuetele vastamiseks on vaja sõidukeid pidevalt uuendada või soetada uus. Seega erinevalt iga päev kasutuses olevatest tavasõidukitest kasutatakse võistlussõidukeid piiratud ajal, kohas ja tingimustel. Võistlussõidukite osakaal kõigist sõidukitest on marginaalne ning seega ka mõju riigieelarvele oleks väheoluline.</p> <p>b. Liiklusseaduse §-s 83 määratletud sõidukid (vanasõiduk). Liiklusseaduse § 83 lõike 1 kohaselt on vanasõiduk teaduse või tehnika arengut kajastav, ajaloolis-kultuurilise väärtusega, kollektsionääridele või muuseumidele huvi pakkuv sõiduk, mille valmistamisest on möödunud vähemalt 35 aastat. Sarnaselt võistlussõidukiga on ka vanasõiduk seaduses väga täpselt defineeritud sõiduki alamliik, mille peaesmärk ei ole liikluses osalemine. Enamik vanasõidukitest asub hoiupaikades ja maanteedele jõutakse mõnel päeval aastas. Vanasõidukitele on kehtestatud eritingimused võrreldes iga päev tavalisliikluses olevate sõidukitega. Tegu ei ole klassikalises mõttes igapäevase transpordivahendiga.</p>	
4.2	<p>VTK-s on vähe tähelepanu saanud kavandatava maksu sotsiaalmajanduslikud aspektid (sh nt mõju liiklusohutusele). Soovitame analüüsida eelnõu koostamise käigus liiklusohutuse ja liiklusohutusprogrammi 2016–2025 seisukohalt, kas VTK-s kirjeldatud sõidukite lõpuni tarbimine või kasutamine üldise soovitusena on asjakohane, sest vanemate autode turvavarustusest ja amortisatsioonist tulenev üldine tehnilise seisund võib suurendada avariiriski ja raskendada avariist põhjustatud tagajärgi isikute elule ja tervisele.</p>	<p>Arvestatud osaliselt, tööd. Maks ei ole kavandatud otseselt survestama isikuid oma autot veelgi pikemalt kasutama, kui seda seni madala sissetulekuga isikute poolt niigi tehakse. Maksu disain pigem tagab madala sissetulekutega isikute senise elukvaliteedi ja liikumisvõimaluste säilimise, et nad lisanduva maksukulu tõttu ei kaotaks võimalust nt poes käia või hõreasustusega piirkonnas liikuma saada.</p>
5.	Justiitsministeerium	
5.1	<p>Juhime tähelepanu, et esitatud VTK esitleb nii eesmärgina kui ka samal ajal ainsa õige lahendusena probleemidele mootorsõidukimaksu, jättes kõik muud võimalikud lahendused analüüsimata. Tuletame siinkohal meelde, et õigusloomepoliitika põhialuste aastani 2030 (ÕPPA 2030) p 9 kohaselt peab elukeskkonda kujundav õigusraamistik tagama üldiste huvide kaitse, kahandamata inimeste endi vastutust ja vabadusi ning piiramata ülemäära kaalutlusõigust, omandit ja ettevõtlust. Ülaltoodust tulenevalt on küsitav võimalike mitteregulatiivsete alternatiivide kaalumise välistamine sisuliselt põhjusel, et ilma regulatsiooni muutmata ja mitte midagi tehes pole võimalik ühtegi uut maksu kehtestada (VTK p 7). Samas on ka VTK koostajad ise tõdenud, et alles mootorsõidukimaksu rakendamise järel tuleb koostada põhjalik mõju järelhindamine, milles kavandatavate muudatuste tegelikku mõju analüüsitaks ning võrreldaks oodatud tulemustega (VTK p 13.6). Palume eelnõu seletuskirja koostama asudes eelnõu eesmärgid praegusest selgemalt ja asjakohaselt sõnastada, pidades seejuures silmas, et VTK-s toodu põhjal on soovitatavad eesmärgid omavahel pöördvõrdelises seoses – kui kasvab keskkonnasäästlikumate sõidukite arv, kahanevad riigi maksutulud, mistõttu vajab selgitamist ka see, kuidas vastandlikke eesmärke samal ajal saavutada on võimalik</p>	<p>Teadmiseks võetud. RM on kaalunud ka muude lahendite rakendamist, kuid hinnanud neid lahendusi kui ebatõhusaid. Maksu mõju analüüsimiseks koostatakse nii eel- kui ka järelanalüüse. Eelanalüüse on võimalik koostada simulatsioonidena või senistele andmetele lisatava hüpoteetilise maksukoormuse mõju analüüsina. Kuna tegelikkuses muutuvad enamad parameetrid kui mudel konstrueerida võimaldab, annab järelanalüüs alati eelanalüüsist teatud määral erineva tulemuse. Seetõttu ei näe RM vastuolu selles, kui olukorda analüüsitakse eelanalüüsi käigus maksu kehtestamise eel ja seejärel järelanalüüsina maksu kehtestamise järgselt.</p>

5.2	<p>VTK (p 2) järgi on muudatuse üks eesmärk riigile maksutulu kogumine, mida kasutatakse „riigi erinevate kulutuste finantseerimiseks“. Tekib küsimus, kas ja kui võrd õigustatud on suuresti keskkonnakaalutlustel kehtestatava maksu laekumisi kasutada muude kulutuste tarbeks, kui täiendava positiivse keskkonnaefekti saavutamiseks tuleks kogutavat tulu kasutada täiendavalt keskkonnakahjude vähendamiseks. Seetõttu võib tekkida probleem praegusel kujul kehtestatava koormava meetme tegelikust efektiivsusest ja võimekusest soovitud keskkonnavalasid eesmärke saavutada, kuna Eestis on elektriautode osakaal nt EL-i üks väiksemaid (VTK p 9.2.1). Eelnevalt lähtuvalt palume eelnõu koostamise juurde asudes analüüsida võimalusi laekuva maksutulu kasutamiseks täiendavate keskkonnavalaste eesmärkide saavutamisel. Ühtlasi tuleks eelnõu koostamisel kaaluda teatud haavatavate sihtgruppide nagu paljulapselised pered, puudega inimesed jt osas võimalike maksusoodustuste rakendamist või siis tuua eelnõu seletuskirjas ära konkreetset põhjust, miks seda ei saa või pole kavas teha.</p>	<p>Arvestatud oluliselt. Sihtotstarbelisena on riigis rakendatud vaid sotsiaalmaks ning mitmel juhul on ette nähtud proportsioonid tulude kasutamiseks. Samas ei ole võimalik kõiki riigi tuluseid kasutada täielikult sama valdkonna edendamiseks. Riigi vajadusi tuleb vaadelda tervikuna. Keskkonnavõimaluste ja tervise hoiu aspektid on selles kogumis olulisel kohal, kuid neid ei saa tervikuna hoida muudest valdkondadest eraldi kanalid. Seda enam, et keskkonna hoolduse vajadusi ei saa piirata vaid CO₂ mõjudega.</p>
5.3	<p>Oodatavaid keskkonnavalasid tulemusi (eesmärke) ei ole VTK-s esitletud piisavalt konkreetset. Nt jääb ebaselgeks, kas ja kui palju võimaldavad kavandatud muudatused mõjutada riigile seatud keskkonnavalaste sihttasemete saavutamist või millisel juhul saaks lugeda eelnõus kehtestatava lahenduse tulemuslikuks ehk õnnestunuks ning millisel juhul vajaks see täiendavat sekkumist. Seadmete eesmärkide osas ei ole selge, kuidas muudatuse eesmärgina seadav mitteaktiivsete sõidukite või vaid registris kandena eksisteerivate sõidukite maksustamine CO₂ maksuga aitaks saavutada nõutavat sihttaseme, kuna sellised sõidukid liikluses ei osale ja CO₂ ei emiteeri. Lisaselgitusi vajaks, kas CO₂ sihttaseme saavutamisel on arvestatud mh ka vaid registri põhjal tehtud arvutustega, mis märkimisväärses osas sisaldab mitteaktiivseid ehk CO₂ tegelikkuses mitteemiteerivaid sõidukeid. VTK andmetele tuginedes ei ole selge, kas soovitud autode koguarvu vähendamise eesmärk on plaanis saavutada eelkõige registripõhiselt nt mitteaktiivsete sõidukite registrist kõrvaldamisega või on sooviks vähendada ka sõidukite üldist reaalset läbisõitu ja liikluses osalemise vähenemist ning kui võrd realistlikuks seda eesmärki saab lugeda. Palume eelnõu seletuskirja etapis keskkonnavalaste tulemuste ja eesmärkide seadmisel olla konkreetsem, arvestades ka sellega, et muudatuste kehtestamise järgselt tuleb läbi viia ka põhjalik mõjude järelhindamine.</p>	<p>Arvestatud osaliselt.</p>
5.4	<p>Palume arvestada ka käesoleva kirja lisas esitatud VTK failis jäljega tehtud märkustega.</p>	<p>Teadmiseks võetud.</p>
<p>6. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium</p>		
6.1	<p>Peame mootorsõidukimaksu kehtestamist oluliseks, sest Eestis on transpordi keskkonnajalajalg väga suur ning autostumine on aina jätkunud, millega on kaasnenud probleemid eelkõige tiheasustusega aladel. Sellist maksu on aastaid soovitanud ka transpordivaldkonna eksperdid. Maksu kehtestamise peamist eesmärki ja saadud maksutulu kasutamist tuleb kindlasti mootorsõidukite omanikele põhjalikult selgitada, et maksu eesmärk oleks selge ja läbipaistev ning muudatust võetaks paremini vastu.</p>	<p>Teadmiseks võetud. Eesmärke täpsustatakse võimaluse piires.</p>

6.2	<p>Väljatöötamiskavatsuse kohaselt tehakse ettepanek maksustada ka need sõidukid, mis kuuluvad ajutiselt või automaatselt peatatud kandega sõidukite hulka. Peatatud kandega on Eestis ligi 300 000 sõidukit. Niinimetatud romude omanikele on plaanis anda 2-aastane üleminekuperiood, et nad saaksid kasutuna seisvad sõidukid nõuetekohaselt utiliseerida. Registri korrastamiseks on aga oluline, et sõidukite registrist eemaldamine ei jääks bürokraatlike tõkete taha ning tuleb põhjalikult kaaluda ja leida lahendusi ka neile tarbijatele, kelle sõiduk on küll peatatud kandega liiklusregistris, kuid kellel ei ole võimalik esitada tõendit sõiduki häviminemise vms kohta (näiteks on sõiduk müüdud varuosadeks, utiliseeritud vastava litsentsita autolammutuses või metalli kokkuostja ei ole väljastanud lammutustõendit, sest omanikul/pärijal puudusid sõiduki dokumendid vms).</p>	<p>Arvestatud osaliselt. Liiklusregistri korrastamise metoodikasse maksu disain ei sekku. Maksu võib käsitleda kui survevahendit autode omanikele korrastada oma kanded. Muu metoodika kehtestab Kliimaministeerium.</p>
6.3	<p>Väljatöötamiskavatsuses on toodud välja, et mootorsõidukimaksu eesmärk on kehtestada sõidukitele suunatud keskkonnamaks. Kui nn fantoomsõidukite või romude puhul on maksustamine registri korrastamise eesmärgil mõisteta, siis tõenäoliselt on üksjagu sõidukeid, mis on mingil põhjusel peatatud kandega, ei osale liikluses, kuid nad on mingil otstarbel reaalselt olemas - näiteks muuseumiväärtusega sõidukid, millel võib tekkida vajadus muuta kanne aktiivseks. Mootorsõidukimaksu kehtestamine neile oleks vastuolus 2 (3) väljatöötamiskavatsuse eesmärgiga säästa ja hoida keskkonda, kuivõrd liikluses mittekasutatavad sõidukid ei reosta ka keskkonda, lõhu sõiduteid jne. Analoogsed näited puudutavad ajutiselt peatatud kandega sõidukeid, mida kasutatakse hooajaliselt. Nende puhul tuleks luua võimalus sarnaselt liikluskindlustusega aastamaksu tasumiseks vaid n-õ aktiivsel perioodil ehk maksu ei tasutaks kogu aasta eest.</p>	<p>Arvestatud osaliselt. Maksustatakse kõik registris arvel olevad sõidukid. Et anda isikutele võimalus võtta registrist arvelt maha sõidukid, mida enam ei eksisteeri või mida ei kasutata sõitmiseks, antakse peatatud kandega ja mitteaktiivse kandega sõidukite omanikele kahe aasta pikkune viiataeg, mille jooksul on neil võimalik sõiduk registrist maha võtta. Maksustamisperioodiks jääb siiski aasta, kuna maksustatakse omandit, mitte kasutust.</p>
6.4	<p>Kui sõiduki registreerimisel on elektrisõidukite eelistamine põhjendatud (eesmärk on mõjutada inimeste valikuid sõiduki soetamisel), siis aastamaksu osas pigem mitte. Kütuse kasutamisega kaasneva mõju osas on elektrisõidukid küll eelistatud, kuid muud keskkonnamõjud (ummikud, ajakulu, õnnetused, tootmisega seotud materjalikulu) kaasnevad ka nendega ehk inimesi võiks suunata võimalusel isikliku auto kasutusest loobuma.</p>	<p>Arvestatud. Teadusuuringud näitavad elektriauto kogu keskkonnajälge väiksemana kui muudel sõidukitel. Samas nõustume, et see jälg ei ole sugugi olematu. See võetakse maksustamise mudelis arvesse kaalu komponendi kaudu.</p>
6.5	<p>Maksu väljatöötamisel tuleb arvesse võtta ka seda, et biokütuste kasutamisel väheneb sõiduki CO2 heide. Kuigi väljatöötamiskavatsuses mainitakse, et aktsiisid on madalad ja kütuseaktsiisiga pole võimalik kliimaeesmärke saavutada, siis vähemalt keskkonnamõju arvestamise osas on aktsiisid siiski suures osas oma eesmärgi täitnud. Näiteks, arvestades CO2 hinnaks 100 eurot/tonn (heitmete kauplemisüsteemi senine kõrgeim hinnatase), on bensiini puhul sellega kaasneva CO2 heitmete rahaline väärtus 0,23 eurot/kütuseliiter, diislikütusel 0,27 eurot/l. Aktsiisid on sellest aga oluliselt kõrgemad (vastavalt 0,56 ja 0,37 eurot/liiter). Lisaks tuleks meeles pidada, et ka sise põlemismootori kasutamisel on võimalik heitmed oluliselt vähendada biokütuste kasutamisega. Näiteks on taastuvtoorainel põhineva diislikütuse (HVO) keskkonna</p>	<p>Teadmiseks võetud. Kütuse kasutus maksustatakse läbisõidu kaudu aktsiisiga, sõidukimaksu suuruse selle alusel ei diferentseerita.</p>

	jalajälg kuni 90% väiksem kui fossiilse diislikütuse puhul. Seega CO2 heitmete osas toimib „saastaja maksab“ printsiip ning mootorsõidukimaksu (aastamaksu) puhul ei ole kütuse liigi eristamine nii oluline.	
6.6	Kuigi registreerimistasu puhul võib pidada elektri- või teiste CO2 heitmevabade või madala emissiooniga sõidukite eristamist põhjendatuks, annaks sama efekti ostutoetuste kasutamine, mis on maksuga võrreldes oluliselt paindlikum lahendus. Maksusüsteemi valikul tuleks anda selge signaal, et elektrisõidukid ei jää tulevikus maksudest või tasudest puutumata (et ei tekiks n-ö õigustatud ootuseid). Fossiilsete kütuste kasutamise vähenemisega kaasnev aktsiisitulu laekumise langus nõuab nagunii kompenseerimist (kas läbi mootorsõidukimaksu, teekasutustasu või muul moel), seega on mõistlik süsteem kohe disainida tulevikusuundi arvestavaks.	Arvestatud osaliselt. Maksud on riigi seisukohast tulu, toetused kulu. Riigi sekkumine toetuste kaudu on õigustatud üldjuhul vajaduspõhiselt, muudel juhtudel peaks riigi tahe pigem maksumäärade disaini kaudu avalduma.
6.7	Kavandatud mõjuanalüüsi puhul tuleb kindlasti arvestada ka teiste maksumuudatustega (käibemaks, tulumaks). Kõik mainitud muudatused pigem raskendavad väiksemate sissetulekutega leibkondade olukorda. VTK-s kasutatakse maksu disainimisel kaudset lähenemist, kus autoomanike maksevõime aluseks võetakse sõiduki vanus, kuid see ei pruugi piisavalt peegeldada leibkonna tegelikku maksevõimet ning täiendava maksu mõju leibkonna toimetulekule. Peame oluliseks, et eelnõu väljatöötamise etapis analüüsitaks põhjalikumalt mootorsõidukimaksu sotsiaalmajanduslikke mõjusid haavatavamatele rühmadele, sh madalama sissetulekuga ning maapiirkondades elavatele leibkondadele ning võimalusel mõjule eri tüüpi leibkondade lõikes. Erilist tähelepanu tuleb pöörata sellele, et ei halveneks erivajadusega inimeste toimetulek ning ligipääsetavus. VTK raames on konsulteeritud Eesti Liikumispuudega Inimeste Liidu ja Eesti Puuetega Inimeste Kojaga. Soovitame kaasata ka Eesti Puuetega Naiste Ühenduste Liidu (EPNÜL).	Töös.
6.8	Lisaks tarbijaid (eraisikuid) puudutavate mõjude hinnangule tuleb põhjalikumalt hinnata ka mõjusid ettevõtetele (tegevusalade kaupa), sh mõjusid nende kulutasemele ja konkurentsiolekorra muutusele võrreldes naaberriikidega. Ettevõtjatega suheldes on jäänud kõlama, et nad pole automaksu ideele vastu, kuid leiavad, et pakutud lahendus ei täida kliimaeesmärki ning vajaks täiendavaid analüüse ja detailsemat selgitust, sest mootorikütuste aktsiiside näol on juba täna mootorsõidukite maksustamine olemas ning see vastab väga hästi ka saastaja maksab printsiibile. Oleme saanud liitudelt tagasisidet, et kui mootorsõidukimaks tuleb, siis tuleks maksustada üksnes aktiivses kasutuses olevaid sõidukeid ning see peaks olema sihtotstarbeline maks, mis on suunatud maanteetaristu hooldusesse ja arendusse või vähemalt vähem saastavamate liikumisvõimaluste edendamisse.	Arvestatud osaliselt. Maksu mõju täpsem analüüs on esitatud koos eelnõu seletuskirjaga. Kuna maksustatakse omandit, mitte kasutust, ei ole põhjendatud aasta jagamine lühemateks perioodideks. Seadus ei sätesta ka maksutulude kasutust.
6.9	Täiendavat analüüsi vajab see, kuidas mootorsõidukimaks mõjutab piirkondi, kus ei ole rahuldavat ühistranspordi kvaliteeti ning kuidas mõjutab see sealsete inimeste töötamise ja töö- ja pereelu ühitamise võimalusi (lastehoid, kool, huviharidus) ning teenuste kättesaadavust. Statistikaameti leibkonna eelarve uuringu andmetel on maapiirkondade	Töös.

	<p>elanike kulutused transpordile nii rahaliselt kui suhteliselt suuremad kui linnalistes asulates, sh ühistranspordile kulutavad nad vähem ehk just isiklik transport mängib suuremat rolli. Linnalistes piirkondades on rohkem alternatiive (ühistransport, sõidukite jagamine/lühirent, elektriõukerattad jmt). Registripõhiste andmetega on võimalik küllaltki täpselt hinnata, milliseks kujunevad lisakulud elanikele nende sissetulekuga võrreldes ning millistes piirkondades ja millise läbisõiduga sõidukite puhul on need suuremad ja kas vanusest sõltuv tasu vähenemine aitab tekkivat ebavõrdsust leevendada.</p>	
6.10	<p>Lisaks tuleb meeles pidada, et üksiku maksumuudatusega ei ole võimalik tarbijate käitumist muuta, vaid selleks tuleb kasutada ka teisi lahendusi. Väljatöötamiskavatsuse kohaselt on mootorsõidukimaksu näol tegemist keskkonnamaksuga, mille eesmärk on mh vähendada heitkoguseid. Seega tuleb riiklikult tasemel leida lahendusi, kuidas samaaegselt soodustada keskkonda vähem saastavaid alternatiive (näiteks ühistransport, elektriautod, rattateed), mitte üksnes maksustada olemasolevaid lahendusi. Sõidukimaksu kehtestamine üksi ei pruugi muuta tarbijate käitumismustreid, vaid tarbijaid tuleb „nügida“ keskkonnasäästlikumate valikute poole. See ei toimu üksnes maksu kehtestamise kaudu, vaid tuleb luua ka toimivaid alternatiive.</p>	<p>Teadmiseks võetud. Riik ja kohalikud omavalitsused tegelevadki lahendustega kui tervikuga. Automaks on Eestis olnud seni rakendamata meetmeks. Selle poolest erineb Eesti kõikidest teistest EL riikidest, kus on rakendatud kas registreerimismaksu või aastamaksu või korruga mõlemat komponenti. Seega lisatakse automaksu näol paketti seni kasutamata meede, muude meetmete rakendamist piiramata.</p>
6.11	<p>Väljatöötamiskavatsuses on aastamaksu tähtpäevaks planeeritud maksustamisaasta 15. veebruar, seejuures maksumaksja on isik, kes on liiklusregistri andmetel sõiduki omanik maksustamisaasta 1. jaanuari seisuga. Halduskoormuse vähendamiseks teeme ettepaneku maksetähtaeg viia hilisemaks ning selle määramisel võtta arvesse tuludeklaratsiooni esitamise ja tagasimaksete tähtaegu, et oleks võimalik sarnaselt maamaksuga ka mootorsõidukimaksu tasuda tulumaksu tagastusest.</p>	<p>Arvestatud.</p>
7.	Regionaal- ja Põllumajandusministeerium	
7.1	<p>Mootorsõidukimaksu rakendamine on oluline muudatus Eesti maksukeskkonnas mis mõjutab kogu elanikkonda ning riigi majanduskeskkonda. Seetõttu peame oluliseks uue maksuliigi hoolikat kujundamist viisil, mis täidaks talle pandud eesmärgid ja ülesandeid, samal ajal minimaalselt mõjutades vähemkindlustatud sotsiaalseid grupe ning toetades tasakaalustatud regionaalse arengu eesmärgid. Tunnustame, et mootorsõidukimaksu väljatöötamisel on arvestatud autode vanuse ja võimsuse komponendiga. Tuginedes Eesti sotsiaalmajanduslike näitajate regionaalsele statistikale saame väita, et regionaalne erinevus inimeste sissetulekutes on märkimisväärne. Eeldades, et madalama sissetulekuga inimeste kasutuses on pigem vanemad ja pigem vähem võimsamad mootorsõidukid, on ka praegu kirjeldatud lahendus mootorsõidukimaksule teatud määral sotsiaalselt õiglust loov ja regionaalseid erinevusi järgiv. Samas leiame, et regionaalseid, funktsionaalseid ja sotsiaalseid erisusi peaks uue maksuliigi rakendamisel veel enam analüüsima.</p>	<p>Teadmiseks võetud.</p>
7.2	<p>Mootorsõidukimaksu VTK-s soovitame täiendavalt kaaluda regionaalse mõju analüüsi tellimist. Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035 üheks 2035. aasta sihiks on</p>	<p>Teadmiseks võetud.</p>

	<p>suurendada ühistranspordi, jalgratturite ja jalakäijate osakaalu 55%, sh linnapiirkondades 60%. Seetõttu on oluline, et ka mootorsõidukimaksu seaduseelnõu mõjusid analüüsitaks piirkondlikult vähemalt maa- ja linnapiirkondade lõikes. Arvestades, et piirkondlikult on majandusareng ning sissetulekud jaotunud ebaühtlaselt, ei tohiks maapiirkonna ning madalama majandusarenguga piirkondade leibkondade jaoks olla mootorsõidukimaksu osakaal leibkonna sissetulekutest suurem võrreldes suuremate linnapiirkondadega. Samuti tuleb silmas pidada, et ühetaoliselt kehtestatavad tingimused ei hakkaks võimendama piirkondade vahelisi sotsiaal-majanduslikke arenguerinevusi. Statistikaameti leibkondade statistika ja Transpordiameti sõiduautode statistika kohaselt on Harjumaal keskmiselt 1,5 sõiduautot leibkonna kohta, kui mujal hõredama asustusega maakondades on see näitaja 1,7-2. Lisaks on nt Tallinnas sõiduauto 64%-il leibkondadest, kuid mujal maakondades (välja arvatud Ida-Virumaa) on see näitaja 70-80%. Kui aluseks võtta VTK-s märgitud kalkulaator (sõiduki vanus, mass, mootori maht), tuleks maapiirkondades ühe auto eest aastas mootorsõiduki aastamaksu tasuda eeldatavasti ca 50 eurot (nt auto vanus üle 20 a, mass 1800 kg, mootorivõimsus 140 KW). Eelpool näitena toodud kahe auto puhul oleks maksukoormus kokku eeldatavasti ca 100 eurot aastas. Väljaspool Harjumaad on leibkondade keskmine kuine netosissetulek 2022. a eeldatavasti ca 900-1000 eurot kuus. Mootorsõidukumaks moodustaks eeldatavasti ca 0.8-1% leibkonna 2 (3) aastases netosissetulekust. Samas Tallinnas oleks leibkonnal üks auto eeldatava aastamaksuga nt 200 eurot (eelpool nimetatud näitajatega auto), moodustades ca eeldatavasti 1,4% leibkonna aastases netosissetulekust. Samas tuleb silmas pidada, et väljaspool Harjumaad on leibkondade kogukuludes sunnitud kulude (nt tarbimiskulud, kulud transpordile) osakaal eeldatavasti suurem ehk vahendid maksu tasumiseks võivad tulla igapäevase tarbimise arvelt. Maapiirkondades on auto omamine hädavajalik inimeste tööl käimiseks ning laste huviringidesse saamiseks. Ühest või ka kahest autost loobumine ühistranspordi kasuks ei pruugi olla võimalik. Maksuteooria järgi peaks fiskaalse eesmärgiga varamaksu koormus olema suunatud eelkõige maksujõulisemale elanikkonnale. Kui maksu eesmärk on kutsuda esile käitumuslik muutus, peab selleks olema loodud alternatiivsed liikumislahendused. Teeme ettepaneku koostada mootorsõidukimaksu eelnõule täiendav regionaalsete mõjude analüüs, võttes muuhulgas arvesse piirkondlikke liikumisvõimaluste alternatiive.</p>	
7.3	<p>Mootorsõiduki maks on ka vältimatult seotud liikuvusreformiga. Teeme ettepaneku kasutada osa mootorsõidukimaksu pealt laekuvast tulust liikuvusreformi läbiviimiseks, selleks, et arendada Eestis välja konkurentsivõimeline integreeritud ühistranspordi süsteem, soodustada ühistranspordi kasutamist, ning luua eeldused oluliselt keskkonnasäästlikmaks liikumiseks.</p>	<p>Mitte arvestatud.. Maksu laekumist ei saa küll otseselt siduda selle kasutusega, kuid arvestades riiklike kavade ja nende finantseerimisvajadusega kasutatakse osa riigieelarve tuludest kindlasti alternatiivsete liikumisvõimaluste arendamiseks.</p>

7.4	Eelnõu seletuskirjas tuleks kaaluda meetmeid nendele maapiirkonna peredele, kellel ei ole autole alternatiivi, et uus maks ei mõjuks ebaproportsionaalselt haavatavamas olukorras olevatele inimestele. Sellisteks meetmeteks võivad olla otsetoetused enim mõjutatud piirkondade elanikele, ühistranspordi liinivõrgu tihendamise või ka täiendav rahastus alternatiivsete liikumisviiside (nt nõudepõhine transport) pakkumiseks.	Mitte arvestatud. Mootorsõidukimaksu eesmärk ei ole auto kasutamisest loobumine. Piirkondlikke erimeetmeid ei ole siiski otstarbekas teha.
7.5	Edastame Eesti Puudetega Inimeste Koja pöördumise kavandatava automaksu teemal. Puudega inimestel maapiirkondades ei ole reeglina võimalik kasutada ühistransporti, sest kasutuses olevatesse bussidesse tihti nt ratastooliga sisenemine ei ole võimalik. Seega puudega inimeste liikuma saamiseks on auto enamasti hädavajalik. Puudega inimesed tulenevalt oma tervislikust olukorrast kogevad olulisemalt rohkem takistusi ühiskonnaelus osalemisel ning iga lisanduv piirang ja kohustus halvendab puuetega inimeste sotsiaalset ja majanduslikku toimetulekut ning suurendab ka vaesusriski. Puudega inimeste konventsiooni kohaselt on riigi ülesanne leida lahendusi puudega inimeste ühiskonnaelus osalemiseks. Teeme ettepaneku põhjalikult analüüsida mootorsõidukimaksu mõju puudega inimeste liikuma saamisele ning vajadusel kaaluda meetmeid (maksu erisused või eelarvelised meetmed) negatiivsete mõjude leevendamiseks.	Töös.
7.6	Palume analüüsida mootorsõidukimaksu mõju lasterikastele peredele. Neil on reeglina vajalik liikumiseks kasutada rohkemate istekohtadega sõidukit, mille mass on suurem kui tavalisel sõiduautul. Võimalik on ka mitme väiksema istekohtade arvuga auto kasutamine, aga selline alternatiiv võib olla perele kulukam.	Mitte arvestatud. Lasterikastele peredele hetkel erandit ei planeerita.
7.7	VTK-s ei ole analüüsitud mootorsõidukimaksu majanduslikku mõju ettevõtetele, eelkõige maapiirkondade keskmise ja väikese suurusega ettevõtetele. Eraldi tuleks tähelepanu pöörata sektoritele, kus kulu sõiduautodele on oluline teenuse kulude komponent.	Teadmiseks võetud.
7.8	VTK-st ei selgu, kas mootorsõidukimaksu nn aastapõhist komponenti on võimalik rakendada nt hooajaliselt, tasudes maksu ainult kuude eest kui autot kasutatakse aktiivselt liikluses. Nt liikluskindlustuse puhul on selline võimalus olemas	Mitte arvestatud. Kuna maksustatakse omandit, mitte kastust, ei ole lühem kui aastane periood õigustatud.
7.9	Teeme ettepaneku kaaluda, kas oleks otstarbekas ette näha maksuvabastus või maksusoodustus toiduga varustamise valdkonna elutähtsa teenuse osutajate puhul nt elusloomade veokite, jaemüügi, kaubiku, paagi ja külmiku osas.	Mitte arvestatud. Tegu on äri valdkonnas kasutatavate autodega, millele erandite tegemine ei ole otseselt põhjendatud.
7.10	VTK-s ei ole analüüsitud mootorsõidukimaksu mõju KOVide kuludele. Palume eelnõu seletuskirjas vastav mõju välja tuua	Teadmiseks võetud.
7.11	VTK p. 13 (rakendamisega kaasnevate mõjude järelhindamine) on piisavalt selgelt sõnastatud – võib eeldada, et silmas on peetud kõiki HÕNTE § 46 ja „Mõjude määratlemise kontrollküsimustiku“ (MKK, 2021) mõjukategooriaid. Seletuskirja mõjude hindamise osas võiks olla ette nähtud vastav andmete kogumise strateegia, mis võimaldab mh täpsemalt hinnata nii sotsiaalseid kui ka regionaalseid mõjusid, sh mõjusid erinevatele linna-, maa- ja rannapiirkondadele (MKK ptk-id 1-9).	Teadmiseks võetud. Kaalutakse, kas on võimalik sisse seada analüüsivahend, mis igal järgmisel perioodil koondaks andmed ja tekitaks mõju jälgimiseks vajalikud aegread.

7.12	Regionaal- ja Põllumajandusministeerium automaksu üldist rakendamist toetab, kuid soovib maksu ettevalmistamise järgmistes etappides täiendavalt analüüsida ennekõike regionaalsete erisuste rakendamise võimalusi.	Teadmiseks võetud.
8. Siseministeerium		
8.1	Märgime, et käesolevalt ei ole väljatöötamiskavatsuses toodud välja võimaliku maksu kehtestamise seost Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2023-2027 punktiga 6.2.1. „Viime läbi liikuvusreformi ja sünkroniseerime erinevad transpordiliigid ning arendame nõudepõhist liikuvust. Tagame tasuta ühistranspordi lastele, eakatele ja puuetega inimestele.“, kuigi need on omavahel otseses seoses. Leiame, et kavandatav maks ja liikuvusreform peaksid rakenduma üheaegselt ning eeldatav maksutulu peab looma laiemad võimalused ja võimekused ühistranspordi parendamiseks ja väljaarendamiseks viisil, mis arvestab ka regionaalseid vajadusi. Jätkuvalt on oluline, et meie teedel liikuv masinapark oleks võimalikult nüüdisaegne kuivõrd vanemad autot tekitavad ka probleeme liiklusohutuse optimaalsel tagamisel.	Arvestatud osaliselt. Automaksu tulu ja liikuvusreformi kulud ei ole ühendatud otseselt, kuid arvestades tegevusprogrammis seatud sihte ja antud lubadusi tegeleb avalik sektor investeerimisega valdkonna arendamisse.
8.2	Ettepanek 1 – mootorsõidukimaksu vabastus riigiasutustele. Mootorsõidukimaksu VTK kohaselt koosneb mootorsõidukimaks mootorsõiduki aastamaksust ja mootorsõiduki registreerimismaksust. Mootorsõiduki aastamaksu sihtrühmana nähakse ette need isikud ja ettevõtted, kellele Liiklusregistri kande kohaselt kuulub üks või rohkem M1, M1G, N1 ja/või N1G kategooriasse liigituvat sõidukit, tühimassiga kuni 3500 kg või L3e, L4e, L5e, L6e ja/või L7e kategooriasse kuuluvat muud mootorsõidukit. Mootorsõiduki registreerimismaksu sihtrühmana nähakse ette need isikud ja ettevõtted, kes soetavad uue või kasutatud mootorsõiduki (M1, M1G, N1 ja/või N1G), mis kantakse esmakordselt Eesti Liiklusregistrisse. Mootorsõidukimaksu arvestamise ja tasumise kohustusest on vabastatud üksnes tähistatud alarmsõidukid vastavalt liikluseaduse § 84 lg 6 alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse 16.06.2011. a määruse nr 77 „Alarm- ja jälitussõidukite loetelu, nende tähistamise ja liiklemise kord“ (edaspidi VV määrus nr 77) § 1 lõikele 1. Seisuga 31. juuli 2023. a oli SiM VA ja selle partnerasutuste kasutuses 1 155 mootorsõidukimaksu kategooriatele vastavat mootorsõidukit, millest Vabariigi Valitsuse 16.06.2011 määrusele nr 77 „Alarm- ja jälitussõidukite loetelu, nende tähistamise ja liiklemise kord“ (edaspidi VV määrus nr 77) vastavaid alarmsõidukite värvides (tähistatud) alarmsõidukeid oli kasutusel 331. Seda arvestades vastab mootorsõidukimaksu VTK tingimustele kokku 1 074 sõidukit. Mootorsõidukimaksu rakendamisel on sõltuvalt maksumudelist prognoositav eelarve lisavajadus2 SiM VA-le 0,43 - 0,53 miljonit eurot aastas. Kaasnev lisavajadus on võrreldav SiM valitsemisala maismaasõidukipargi kahe kuu kütuse maksumusega või 60 politsei patrullisõiduki kasutusrendimaksuga aastas. SiM VA kasutuses on riigi suurim aktiivses kasutuses sõidukipark, mis toetab riigi julgeoleku, siseturvalisuse ja elutähtsate teenuste osutamist. Sõidukite kasutamine töö-, ameti- või teenistusülesannetega mitteseotud tegevuseks on keelatud. Kasutusandmete kogumiseks ja kasutuseesmärgi kontrollimiseks on sõidukid4	Mitte arvestatud. Automaks lisab kulusid kõikidele autoomanikele ning põhjendamatu oleks sellele tuginedes riigiasutustele erandi tegemine ja riigi investeringute eelistamine erasektoriga võrreldes. Ilmselt peavad investeringuid edasi lükkama mitmed avaliku sektori ja samuti erasektori asutused. Põhjendatud erandid eriotstarbeliste sõidukitele on välja toodud seaduse projektis vabastustena.

varustatud GPS seireteenusega. Perioodil 2010-2022 on SiM VA maismaasõidukiparki vähendatud 321 sõiduki (14%) võrra. Sõidukipargi arendamisel ja elukaare planeerimisel järgitakse SiM VA transportvara arendamise kava, mille üheks eesmärgiks on tagada SiM VA asutuste ülesannete täitmiseks optimaalses mahus kaasaegse sõidukipargi olemasolu. Arvestades sõidukite soetus- ja ülalpidamiskulude kasvu on SiM VA sõidukipargi maht optimeeritud tasemele, kus ilma siseturvalisuse teenust halvendamata ei ole võimalik kulusid kokku hoida. Võrreldes 2020. aastaga on SiM VA maismaasõidukite ülalpidamiskulud (sh sõidukite rendimaksud, sõidukite hooldus- ja ülalpidamiskulud, kütusehind jne) ligi 20% tõusnud. Täiendavalt on riigi poolt planeeritud 2024. a tõsta käibemaksu ja mootorikütuste aktsiise. Mootorsõidukimaksu rakendumine tähendaks sisuliselt olemasolevate sõidukite kasutusperioodide pikendamist, st uute sõidukite hankimise edasilükkamist. Maksutõusude jätkumisel ei ole võimalik siseturvalisuse teenust samal tasemel ilma lisarahastuseta pakkuda. Mootorsõidukimaksu VTK-s on mootorsõidukimaksu rakendamise ühe eesmärgina toodud välja autoostuvalikute ergutamise keskkonda vähem koormavate sõidukite suunas. SiM VA-s kasutatakse sõidukeid elu, tervise ja vara kaitseks ja päästmiseks. Siseturvalisuse valdkonnas on vaja tagada toimepidevus sõltumata kasutatavatest kütustest ja tehnoloogiatest. Seda arvestades tuleb uute keskkonnahoidlike tehnoloogiate rakendamisel arvestada selle mõju olemasolevale võimekusele. Maismaasõidukite puhul on fossiilkütuseid kasutavatele sõidukitele keskkonnahoidlikumad alternatiivid saadaval ennekõike väiksemate sõiduautode kategoorias. Erinevate siseturvalisuse ülesannete (avaliku korra tagamine, sisejulgeoleku tagamine, piirivalvamine, pääste- ja demineerimistöõde korraldamine jne) täitmiseks sobivate eriotstarbeliste hübriid- ja elektrisõidukite saadavus ja tehnilised lahendused on piiratud või puuduvad alternatiivid üldse. Lisaks tuleb arvestada, et täiselektriliste sõidukite maksumused on võrreldes sise põlemismootoriga sõidukitega oluliselt kallimad. Siseturvalisuse valdkonnas elektrisõidukite laialdasema kasutuselevõtmise eelduseks on vajaliku laadimistaristu väljaehitamine (investeeringute vajadus) SiM VA peamistes asukohtades. Mootorsõidukimaksu kehtestamine riigieelarvest rahastatavate asutuste sõidukiparkidele ei paranda riigieelarve tulude ja kulude tasakaalu. Samal ajal suurendab mootorsõidukimaksu rakendamine asjatult riigiasutuste halduskoomust ja sõidukiparkide ülalpidamiskulusid, mis toob endaga kaasa lisavajaduse riigieelarvele. Samuti ei toeta mootorsõidukimaksu rakendamine siseturvalisuse valdkonna võimalusi eelistada keskkonnahoidlikemaid sõidukeid. Muuhulgas nõrgestab see võimalusi täita keskkonnaministri 16.02.2023 määruse nr 6 „Hankelepingu esemeks oleva maantee sõiduki kohta riigihanke alusdokumentides kehtestatavad keskkonnahoidlikud kriteeriumid ja tingimused“ tingimusi. Lisaks pöörame tähelepanu, et läbi Keskkonnainvesteeringute Keskuse pakutav nullheitega sõidukite ostutoetus riigiasutustele ei laiene.

8.3	<p>Ettepanek 2 – alarmsõidukite maksuvabastus Mootorsõidukimaksu VTK punktis 9.4. Maksuvabastused on toodud välja „Mootorsõidukimaksu arvestamise ja tasumise kohustusest on vabastatud üksnes tähistatud alarmsõidukid vastavalt liiklusseaduse § 84 lg 6 alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse 16.06.2011. a määruse nr 77 „Alarm- ja jälitussõidukite loetelu, nende tähistamise ja liiklemise kord“ § 1 lõikele 1.“ SiM valitsemisala ja selle partnerasutuste kasutuses oli seisuga 31. juuli 2023. a 1 155 mootorsõidukimaksu kategooriatele vastavat mootorsõidukit, millest lähtuvalt tegevusvaldkonnast 726 moodustasid erinevad VV määrusele nr 77 vastavad alarmsõidukid (alarmsõidukite värvides ja tavavärvides). Võrreldes teiste valitsemisaladega on SiM VA sõidukipark alarmsõidukite arvult ja osakaalult sõidukipargis suurim. Alarmsõidukite värvides (tähistatud) alarmsõidukeid oli kasutusel 331 ja tavavärvides (tähistamata) alarmsõidukeid 448. Mõlemal juhul on tegemist alarmsõidukitega, mida kasutatakse erinevate riigi julgeoleku, siseturvalisuse ja elutähtsate operatiivteenistustlike ülesannete täitmiseks (mh avaliku korra tagamine, piirivalvamine, varjatud politseilised uurimistegevused, päästetööde juhtimine, demineerimistöõde korraldamine jne). Kõikide alarmsõidukite kohta on tehtud vastav märge ka Transpordiameti liiklusregistris. Kui mootorsõidukimaksust vabastada kõik alarmsõidukid, on SiM VA eelarve prognoositav rahaline mõju võrreldes tähistatud alarmsõidukite maksuvabastuse paketiga u 50% väiksem. Ettepanek: laiendada maksuvabastus kõikidele SiM valitsemisala alarmsõidukitele, sh alarmsõidukivärvides (tähistatud) ja tavavärvides alarmsõidukitele.</p>	<p>Arvesse võetud. Ka tähistamata alarmsõidukid kuuluvad maksuvabastuse hulka.</p>
8.4	<p>Ettepanek 3 – mootorsõidukimaksu CO2 komponent Mootorsõidukimaksu rakendamisel planeeritakse erinevate maksumudelite puhul kasutada ühe maksuarvestuse komponendina mootorsõiduki CO2 heitkogust. Transpordiameti liiklusregistris kajastatakse tehnilistes detailandmetes sõiduki CO2 heitkogust sõltuvalt mootorsõiduki ehitusaastast ja sõidukitootja andmetest kas NEDC (New European Driving Cycle) või WLTP (The Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) meetodika alusel. Vanematel sõidukitel puuduvad CO2 heitkoguse andmed üldse. Seda arvestades tekitab küsimusi, millisel viisil planeeritakse erinevate vanusekategorია ja tehniliste andmestikega sõidukite CO2 komponendi mõju mootorsõidukimaksu maksumudelil arvestada. Ettepanek: täpsustada, millist CO2 heite tuvastamise meetodilist alust planeeritakse kasutada mootorsõidukimaksu rakendamisel.</p>	<p>Arvestatud.</p>
8.5	<p>Ettepanek 4 – mootorsõiduki aastamaksu tasumise ja tagastamise mehhanism Mootorsõidukimaksu VTK alusel on mootorsõidukimaksu aastamaksu tähtpäevaks planeeritud maksustamisaasta 15. veebruar. Maksumaksja on isik, kes on Transpordiameti liiklusregistri andmetel sõiduki omanik maksustamisaasta 1. jaanuari seisuga. Kui sõidukit kasutatakse vastutava kasutuskorra alusel (nt liisingulepingu alusel), on maksu maksja vastutav kasutaja. Sõiduki omaniku vahetusel maksu ei tagastata ega kanta üle. Mootorsõiduki aastamaksu rakendamisel peab olema toimiv</p>	<p>Arvestatud osaliselt. Aastamaksu ei tagastata ja maksustamisperioodi keskel soetatud sõidukilt makstakse aastamaksu proportsionaalselt sellele aastal järgijäänud päevadega.</p>

	<p>mehhanism tasutud maksu tagastamiseks (nt rendisõiduki tagastamisel, sõiduki võõrandamisel, mahakandmisel jne) või tasutud maksu suunamiseks sama või teiste riiklike maksukohustuste katmiseks. SiM-i valitsemisalas asendatakse ühes kalendriaastas keskmiselt 200 sõidukit. Enamasti toimub sõidukite hankimine ja asendamine suurte partiidena. Sõidukite tarnimine ja kasutusele võtmine võib toimuda mistahes kalendrikuus. Selle tulemusena tekib olukord, kus näiteks 2. jaanuaril tagastatakse liisinguandjale korraliselt 100 mootorsõidukit, mille puhul tekib küsimus, kes tasub nimetatud sõidukite aastamaksu? Maksustamisaasta 1. jaanuari seisuga on näites toodud 100 sõiduki omanikuks liisinguandja ja vastutavaks kasutajaks vastav riigiasutus. Samal ajal on nimetatud sõiduki maksustamise aastal vastutava kasutaja valduses vaid ühe kalendripäeva.</p> <p>Sama näite alusel tekib segadus ka uute sõidukite aastamaksu tasumisel. Sellisel juhul registreeritakse sõidukid esmakordselt maksustamisaasta 2. jaanuaril (1. jaanuari seisuga Transpordiameti liiklusregistris kirjeldatud sõidukite andmed puuduvad), mis tähendab, et esmakordne aastamaksu kohustus tekib aasta hiljem, mis tekitab küsimuse, kas peale 1. jaanuari liiklusregistris registreeritud ja kasutusele võetud sõiduki eest jooksva aastal aastamaksu tasuma ei pea? Kokkuvõttes tekib eelnevate näidete alusel põhjendamatu hüve sõiduki uuele omanikule (sõiduki aastamaks on ette tasutud). Sellest tekib küsimus, kas mootorsõiduki eest tasutud aastamaks on sõiduki võõrandamisel koos sõidukiga uuele omanikule üleantav või mitte? Mootorsõiduki aastamaksu tasumise ja tasaarveldamise korraldus peab võimaldama paindlikkust. Tasutud aastamaksu peab saama sõiduki tagastamise/võõrandamise/jms toimingute tegemise järgselt kasutada ettemaksuna samalaadse või muu riikliku maksukohustuse katmiseks.</p> <p>Mootorsõiduki aastamaksu tasumise ja tasaarveldamise meetodiliste näidetena soovime kasutada Eesti Maksu- ja Tolliameti elektroonilise tuludeklaratsiooni alusel enammakstud/tagastatava tulumaksu kasutamise või sõiduki omaniku vahetamisel liikluskindlustusmakse tagastamise lahendusi. Ettepanek 1: täpsustada, kas mootorsõiduki aastamaks on isikupõhine või sõidukipõhine. Ettepanek 2: töötada välja toimiv ja kasutajasõbralik lahendus mootorsõidukimaksu õiglaseks arveldamiseks, sh ettemaksu tagastamiseks või tasaarveldamiseks.</p>	
8.6	<p>Ettepanek 5 – museaalide erisus Mootorsõidukimaksu VTK punktis 3 loetletud sõidukite kategooriate alusel plaanitakse maksustada kõik mootorsõidukid, mis on registreeritud Transpordiameti liiklusregistris. Liiklusregistris kajastatakse muuhulgas mootorsõidukeid, mida aastaringelt ei kasutata (nt ajutiselt registrist kustutatud, ajutiselt registrikanne patatud, pikaajaline remont, konserveeritud reservsõidukid, uunikumid, museaalid jms). Museaale ei kasutata liikluses, kuid samal ei saa neid liiklusregistrist kustutada, kuna sel juhul peaks need olema ametlikult lammutatud või hävinenud. Seega muuseumi eksponaatide liiklusregistrist kustutamisel tuleks need lammutusse viia. 5 (6) Ettepanek: töötada välja erisus: • muuseumi eksponaatide</p>	<p>Mitte arvestatud.</p>

	(mootorsõidukid) ja hooajalistele sõidukite maksustamiseks/mittemaksustamiseks; • museaalide liiklusregistrist kustutamiseks või alternatiivseks registreerimiseks (nt sarnaselt Kaitseväge registriga).	
8.7	<p>Ettepanek 6 – ajutiselt peatatud registrikandega sõidukite kustutamine Mootorsõidukid VTK punktis 9.3 puudutatakse põgusalt liiklusregistris peatatud kandega sõidukite, eelkõige nn romusõidukite probleemi. Muuhulgas esitatakse VTK-s väide „Üldjuhul saab Politsei- ja Piirivalveamet või Päästeamet kajastada sõiduki hävimist näiteks õnnetuse järel ja Keskkonnaamet kõigil muudel juhtudel, sh siis, kui sõiduk on juba aastakümneid tagasi kuhugi ära kadunud.“ Esitatud väide on väär. Politsei andmekogudesse ei kanta teavet juhtumitega (nt liiklusõnnetus) seotud sõidukite seisundi kohta, mis võimaldaks tagantjärele, eriti aastakümneid hiljem, kinnitada, et sõiduk on tõepoolest hävinud. Võimalikke andmeid, millele toetudes niisugust kinnitust tõendi näol anda, saaks vaid nõ käsitööna otsida süüteo menetluste toimiku dokumentidest, mis aga teadupärast liiguvad menetlustes prokuratuuri ja kohtutesse või menetluse lõppedes arhiveeritakse ning tähtaja saabumisel hävitatakse. Seega tuleb LS § 77 lg 6 punkti 7 rakendamine üldse kõne alla võrdlemisi lühikese aja jooksul pärast sõidukiga seotud juhtumi aset leidmist. Tegelikult on nimetatud sätte rakendamiseks seni vajadus puudunud, kuivõrd nt liiklusõnnetuse puhul teeb sõiduki seisundi (hävinud või taastatav) osas otsuse kindlustus ning sõiduki edasine täpne saatus on politseile teadmata. Liiasi ei ole politsei tegelikult ka pädev andma hinnangut, kas sõiduki saab lugeda hävinuks. Politsei andmekogu abil saab PPA kinnitada, kas huvipakkuv sõiduk on mõne politsei töös olnud juhtumiga seotud ja mis liiki juhtumiga on olnud tegemist (nt varguse teade, liiklusõnnetus, süüteo toimepanemise vahend vm). Aastateks lihtsalt registrist kustutamata jäetud sõidukite osas tagantjärele tegeliku hävimise väljaselgitamine politsei andmekogu abil võimalik ei ole. Ka nende sõidukite, mille kohta on kunagi esitatud teade vargusest ja neid on taga otsitud, lõplikku saatuse kohta on ilma vastava süüteo toimikuta võimatu järeldust teha, kui tagaotsimise staatus on lõpetatud. Eelnõu koostamisel on oluline pöörata tähelepanu asjaolule, et Transpordiameti liiklusregistris kajastuvad sõidukeid, mis on juba varasemalt hävinud, varastatud või muul viisil kadunud. Selliseid sõidukeid ei ole siiani registrist maha kantud ja nende võimalikust vargusest või hävimisest ei ole riiki õigeaegselt teavitatud. Võib prognoosida, et mootorsõidukimaksu rakendamine toob kaasa nimetatud sõidukite maha kandmise laine, mis väljendub aastatetaguste varguse või sõiduki hävimise teavituse esitamises PPA-le, PÄA-le või mõnele muule ametiasutusele. Kahjuks ei pruugi riigil olla võimalik tagantjärele kõiki asjaolusid tuvastada, mis teeb vastavate tõendite väljastamise keeruliseks. Samuti tuleb arvestada, et suurenda võib ka valeteadete arv. Kuna süüteo menetluses valekaebuse esitamine on kriminaalkorras karistatav, siis võib see tuua kaasa ka soovimatuid tagajärgi. Ettepanek töötada</p>	<p>Arvestatud. Maksustamise aluseks on võimalik võtta vaid olemasolevad registriandmeid. Kui senised Liiklusregistri meetmed on olnud ebapiisavad selle korrastamiseks, ei lahenda ka mootorsõidukimaks nimetatud probleemi. Maks on neil juhtudel, kus arvel on mitte kasutuses olevad või enam mitte eksisteerivad sõidukid, vaid survevahendiks, et isikutel endil oleks huvi registrikanded tegelikkusega vastavusse viia. Registrit korrastavad sätted tuleb kehtestada vastavatel ametkondadel ja vajadusel muuta seal kehtivaid regulatsioone.</p> <p>Lahenduse töötab välja Kliimaministeerium.</p>

	mootorsõidukimaksu seaduse loomise käigus välja mõistlikku halduskoormust nõudvad lahendused peatatud registrikandega sõidukite registrist kustutatamiseks.	
8.8	Ettepanek 7 – mootorsõidukimaksu tasumise järelevalve Mootorsõiduki VTK leheküljel 2 on nimetatud mootorsõidukimaksu eeldatava tunnuseks raskesti kõrvale hoitavust ja selle kirjeldamiseks märgitud, et maksu õigeks päevaks tasumist kontrollitakse tavapärase sõidukikontrollide käigus. Täpsemalt ei ole sisu avatud, kuid seesugune väljendus lubab järeldada, et see ootus on sunnitud politseile, kes teedel erinevatel põhjustel sõidukite kontrolli teostab. Selgusetuks jääb, kas see on nii ja kui on, siis mis saaks olla loodetud väljund politsei tegetsemiseks kui tuvastame, et maks on tasumata. Vastav ootus politseile ei ole vastuvõetav lahendus. PPA niigi nabi ressursi võimekus peab saama jääda liiklusohutuse tagamise teenistusse. Rahaliste kohustuste täitmise kontrollimiseks aja ja tööjõu panustamine tänase võimekuse juures pärsib selgelt liiklusohutuse tõstmise eesmärkide täitmist. Riiklike maksude laekumise tagamise, sissenõudmise ja kõrvalehoidjate vastutusele võtmisega tegeleb Maksu- ja Tolliamet. Ettepanek: täpsustada mootorsõidukimaksu tasumise järelevalvemehhanisme arvestades ametkondade vastutusvaldkonda ja kasutada olevaid ressursse.	Arvestatud. Tuvastada, kas sõiduki eest on maks tasutud, saavad tööpoolest vaid reaalselt füüsilisi kontolle läbiviivate ametite üksused. Kuna aga maks põhineb omandil, toimib see registripõhiselt ja sõiduki kasutamise faktil ei ole tähtsust.
9.	Sotsiaalministeerium	
9.1	Juhime tähelepanu, et meie hinnangul ei saa VTK-st ühtviisi aru, et alarmsõidukid, sh kiirabiautod on maksust vabastatud. Ühes kohas on see kirjas, kuid teisest kohast on aru saada, et kiirabiautod näiteks on siiski maksuobjektid (vt lk 26 tabel nr 5). Meedia vahendusel mõistame, et kiirabiautosid kui alarmsõidukeid siiski maksustada ei soovita. VTK-s on aga puudu põhjused, miks alarmsõidukid on maksust vabastatud. Nimelt võib kiirabisõidukeid jaotada kaheks grupiks lähtuvalt nende omanike põhitegevusest. Üks grupp on kiirabisõidukid, mis osutavad elutähtsat teenust ning mida kasutatakse kiirabi osutamiseks üldmõistetavas tähenduses (reageerivad Häirekeskusest saadud kutsetele Tervisekassaga sõlmitud kiirabilepingu alusel). Teine grupp on kiirabisõidukid, mida kasutatakse üksnes erasektoris, tagades meditsiinilist julgestust avalikel üritustel ning pakkudes erasikutele meditsiinilist transporti. Kui on teada, mis on maksuvabastuse eesmärk, saaks täpsemalt hinnata, kas vabastada maksust mõlema grupi kiirabiautod. Näiteks võib olla festivali nn medpunktis kõrvuti kaks kiirabibrigaadi – üks neist elutähtsa teenuse osutaja ning teine lihtsalt tervishoiuteenust pakkuv meeskond. Seal nad töötavad samadel alustel osutades sama teenust, kuna mõlemad on tervishoiuteenuse osutajad. Kuid muul ajal seisneb erinevus selles, et ühel meeskonnal on Tervisekassaga leping ning on elutähtsa teenuse osutaja, teine meeskond mitte. Oleme seda meelt, et kiirabid, kes on elutähtsa teenuse osutajad peavad kindlasti olema mootorsõidukimaksust vabastatud, kuna vastasel juhul suureneb kiirabiteenuse hind ning kannatada saab ravikindlustuse eelarve, mis on niigi vähene. Samas, teise grupi puhul palume analüüsida koostöös meiega, kas neid vabastada maksust või mitte, sh arvestada riigiabi reeglite ning konkurentsipiirangutega. Oleme valmis andma Teile	Arvesse võetud. Maksuvabastust kohaldatakse, kui registris on sõiduk märgitud kiirabiks.

	täiendavat sisulist infot kiirabibrigaadi pidajate ja kiirabisõidukite kasutamise erinevustest.	
9.2	VTK-ga on plaanis koguda maksu ühtemoodi kõigilt inimestelt, mis suurendab auto omamise kulu eeldatavasti 5–10%. Sotsiaalministeeriumi haldusalasse kuulub puuetega inimeste õiguste kaitse, sh koordineerime ÜRO Puuetega Inimeste Õiguste Komitee perioodilise aruande koostamist Puuetega inimeste õiguste konventsiooni täitmise ja komitee soovitude rakendamise kohta. Märkime, et VTK-ga seoses tuleks silmas pidada selle kooskõla puuetega inimeste õiguste konventsiooni artikliga 9, 20 ja 28. Sellest tulenevalt soovime välja tuua, et mõnede puudega inimeste või nende lähedaste jaoks täidab auto abivahendi eesmärki, mis võimaldab neil osaleda ühiskonnaelus (sh käia tööl, koolis, saada teenuseid) teistega võrdsetel alustel. Kuigi olemasolevad statistilised andmed on piiratud, siis teame, et 30 000 raske ja 3900 sügava puude raskusastmega inimest (s.o vastavalt 23% ja 3% puude raskusastmega inimestest) elab leibkondades, kus on auto. Kõigist autot omavatest puudega inimeste leibkondadest 27% on suhtelises vaesuses, seejuures suurema tõenäosusega on auto neil leibkondadel, kes elavad hõredalt asustatud piirkonnas. Lisaks teame, et töötavatest puudega inimestest kasutas põhitöökohal käimiseks isiklikku autot 43% ² . Täiendavalt saab välja tuua, et raske liikumispuudega inimesi on 31 033 ja sügava liikumispuudega inimesi 3514, kuid puudub informatsioon, kui paljudel neist on auto. Abivahendite loetelu tähenduses said 2018– 2022 aastal autokohandusi 150 inimest, kellest valdav osa oli sügava puudega.	<p>Arvestatud osaliselt. Maksuvabastust rakendatakse puuetega inimeste tarbeks ümberehitatud sõidukitele.</p> <p>Sotsiaalministeerium töötab välja toetusmeetmed, mida rakendatakse alates mootorsõidukimaksu kehtima hakkamisest.</p>

2. Muud organisatsioonid

10.	Autode Müügi- ja Teenindusettevõtete Eesti Liit (AMTEL)	
10.1	<p>AMTEL ei poolda automaksu kehtestamist VTK-s kirjeldatud viisil, sest see ei ole kooskõlas eelpool toodud põhimõtetega ning puudub selgus, miks on seda maksu vaja. Kui Rahandusministeerium läheb automaksu ideega ikkagi edasi, siis toetame töös olevatest variantidest lahendust "B" mõningate täiendustega:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Muuta registreerimise- ja aastamaksu tasakaalu, meie hinnangul on registreerimismaks kõrge ja aastamaks väike; • Jätta vanuse komponent välja esmaregistreerimisel (ei tohi soodustada vanemate autode esmaregistreerimist); • CO₂ lävendi tõstmine N1 kaubikutel, mis lähenevad täismassile 3500 kg; • Aastamaksu arvutusvalemis auto vanuse parameetri kaotamine või liigutamine 5-lt aastalt 7-le; • EV resident ei tohi kasutada sõidukit, millelt on kohalikud maksud tasumata; • Aastamaksu tasumiseta ei saa teha ülevaatus, ega saa osta liikluskindlustust; 	<p>Arvestatud osaliselt. Eelnõu mudel on kombinatsioon VTK-s pakutud mudelitest.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Riik võiks toetada vanemate autode vahetamist läbi utiliseerimise toetamise uuemate vastu (näiteks 15 aastat ja vanema sõiduki lammutuse viimisel) maksta lisatoetust. 	
10.2	<p>Seletuskirja ja muu saadava materjali läbitöötamisel tekkisid meil järgmised küsimused ja tähelepanekud:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kuidas on maks plaanitud kehtestada, kas riigilõivuna või täiendava maksuna? o Ettepanek oleks rakendada maksuna, mitte riigilõivuna. o Miks? Registreerimismaksu osakaal on 5-15% sõiduki maksumusest, M1 väiksem, N1-l suurem. Suur osa sõidukeid soetatakse finantseeringu kaasabil. Pankadel juba täna puudub lahendus finantseerimaksu registritoimingu riigilõivu käibemaksuvabalt. Ehk registritoimingu riigilõiv käibemaksustatakse, kui tarbija finantseerib sõiduki ostu panga vahendusel. • Kas maksule on plaan rakendada käibemaksu? o Riigilõivuvahendaja (automüüja) on teenuse pakkuja ja lisab teenusele käibemaksu. • Kelle kohustuseks saab maksukogumise ülesanne? • Kes teostab maksu kogumise/laekumise üle järelevalvet? • Millised on sanktsioonid maksu tasumisest kõrvale hiilimisel? • Kuidas maksu finantseeritakse? o M1 sõidukitel on registreerimismaksu osakaal 5-10% uue sõiduki soetushinnast. N1 sõidukitel 5-15%. Mõlemal juhul on see proportsionaalselt suur osa omafinantseeringust, mida pangad soovivad tehingu sõlmimisel saada. o Ettepanek: pakkuda maksu ajatamise võimalust riigi poolt. Analoogselt tänase käibemaksu lahendusega, tarbijast liisinguvõtja tasub käibemaksu igakuiste arvetena. o Registreerimismaksu tasumise kohustus kohe registritoimingu teostamisel ühes osas ilma maksu ajatamise lahenduseta garanteeritakse finantsinstitutsioonidele kahekordne intressi tulu teenimise võimalus. Automüüja, võimaldades kliendile ja tegelikult ka pangale krediiti, tasub maksu riigile registritoimingu teostamisel, ent klient ja pank tasub arve hiljem. Plus pank finantseerib sama maksu kliendi liisingulepingus. • Millised on juhised maksu kajastamiseks raamatupidamises, osana vara väärtusest? • Maksu ebaproportsionaalselt kõrge määr N1 võrreldes M1 sõidukitega. o N1 tarbijaskond on juba täna väga keerulises olukorras. Pole harv nähtus kui kaupa või teenust osutades sõidetakse 18aastat vanuse kaubikuga, sest tihe konkurents ei võimalda juba täna soetada värskeimat kaubikut. o Pakutud lävend 147g/100km võrdsustab lähenemise M1 ja väikekaubikutele. Paraku suuremad kaubikud nt Volkswagen Crafter, Mercedes-Benz Sprinter puhul on maksumäär ebaproportsionaalselt kõrge. A lahendusel 4500-6000 eurot ja B lahendusel 3500-4000 eurot, võrdsustades luksusmaasturite maksumääraga. o N1 kaubikute autopargi keskmine vanus on Eestis juba praegu väga suur, hetkel plaanitav lävend ei toeta motiveerimaks ettevõtteid autosid uuendama. 18a vanuselt sõidukilt noorema vastu, pigem vastupidi, motiveerib importima kasutatud vanu sõidukeid Euroopa teistest riikidest. Meie eesmärk ei peaks olema saada uueks Leeduks Euroopa vanaautodele. o 	<p>Arvestatud osaliselt. Vastused väljendatud seletuskirjas.</p>

	<p>Ettepanek: tõsta N1 lävend 147g/100km-lt 200g/100km ja vajadusel piirata mudelite nimekirja, et välistada nõ sõiduauto mudelid.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kuidas on planeeritud registreerimismaksu määramine N1 sõidukitele? o 90% N1 sõidukitele teostatakse ümberehitus, mille käigus sõiduk saab uued näitajad kaalu, CO2 jne. o Matkaautod: Eesmärk ei peaks olema soodustada nõ tühikerede importi ja hilisemat ümberehitust matkaautoks. • Ettepanek: mitte rakendada Registreerimise maksu valemis sõiduki vanuse määra 5a või liigutada see 5a-lt 7-le aastale. Motivatsioon peaks olema roteerida uusi sõidukeid Eestiseselt. Hetkel pakutud 5 aastat tekitab olukorra, kus motivatsioon liigub taaskord uuematelt, turvalisematelt, keskkonnasõbralikemalt sõidukitelt vanematele. Ehk eemaldume eesmärgist uuendada ja muuta Eesti autoparki keskkonnasõbralikumaks. • Andmed, mida kasutatakse maksumäärade arvutamise aluseks. o CO2 näit võetakse WLTP, mitte NEDC alusel. o PHEV sõidukitel, võetakse ühesugused näitajad. Täna väljastatavatel registreerimistunnistustel on kajastatud kaks võimsust, elektri ja sise põlemismootori võimsus, ent CO2 näitaja ainult sise põlemismootori näitaja. Oluline arvestada mõlema kombinatsiooni: elekter + sise põlemismootor. • Maksumäära fikseerimine tulevikus üleantaval autol. Kuidas seda teha kliendi pakkumustesse ja lepingutesse? On teada fakt, et CO2-e WLTP näitajad, ehk maksumäära arvutuse aluseks olevad parameetrid selguvad alles pärast seda, kui sõiduk on valmis toodetud. Tulenevalt TSÜS ja VÕS-ist on automüüjal hinna tarbijale pakumisel siduvad kohustused. o Ettepanek: seadusega võimaldada automüüjal registreerimismaksu määr siduda pakumuse ja lepinguga viisil, mil maksumäära risk ei lasuks automüüjal ja tarbijal ei oleks võimalus lepingust taganeda maksumäära muutumise põhjendusel. • Kuidas plaanitakse hoida koduturgu ja tõkestada piiriülest registreerimist? Rendisõidukid, pan balti ettevõtted, täisteenuspakkujad jne osutavad teenust teistes registrites olevate sõidukitega. o Eriti suur surve ja motivatsioon N1 tarbesõidukitele. o Kui enamik eratarbijaid tõenäoliselt seda sammu ette ei võta, siis ettevõtte on kindlasti aktiivsemad konkurentsis püsimiseks alternatiivlahendusi otsima ja neid ka ellu viima. 	
10.3	<p>Kokkuvõtteks, me ei toeta automaksu kehtestamist VTK-s esitatud kujul, sest hetkel ei ole meie jaoks selge, mis on automaksu kehtestamise eesmärk. Automaksu kehtestamise peamine eesmärk ei peaks olema riigieelarve tulude suurendamine, vaid see peaks teenima ka keskkonnaneesmärke ja taristu arendust ning korrashoidu. Välja pakutud lahendused ei soodusta piisavalt keskkonnaneesmärkide täitmist või koguni töötavad sellele vastu. Näiteks VTK-s sisalduvad lahendused ei motiveeri autoparki keskkonnasõbralikumaks muutma, suurendama pistikhübriid- ja elektriautode rolli või vähendada Eesti autopargi keskmist vanust ja transpordisektori CO2 heidet. Kui automaksu eesmärk on üksnes riigi maksutulude suurendamine, siis tuleks otsida teisi võimalusi maksutulude suurendamiseks, kui automaksu kehtestamine. Ühtlasi peame</p>	<p>Teadmiseks võetud.</p>

	vajalikuks pöörata suuremat tähelepanu juba praegu mootorsõidukitele kehtivate maksude, nagu erisoodustumaks, tõhusama laekumise tagamisele.	
11.	Autoettevõtete Liit	
11.1	Nii nagu oleme varasemalt öelnud, siis juhul kui automaks kehtestatakse peaks sellele olema selgelt keskkonnahoiu eesmärgid. Seaduseelnõu väljatöötamiskavatsuse seletuskirjas on öeldud, et mootorsõidukimaks on oma iseloomult omandi- mitte tarbimismaks Tõsi on, et varamaksude osakaal maksutuludes on Eestis väike, kuid meie arvates ei peaks mootorsõidukimaks olema selle tühimiku täitmise esimene eelistus. Arvestades võimaliku uue maksu eesmärgistamisel just keskkonnahoidu ja rohe-eesmärke teeme järgmised ettepanekud.	Teadmiseks võetud.
11.2	Suunata valdav osa mootorsõidukimaksuga kogutavast rahast liikuvusteenuste (sh ühistranspordi) ja teetaristu arendamisse. Oluline on soodustada auto asemel aktiivse või ühisliikumise eelistamist, et saavutada riigi võetud ambitsioonikaid eesmärke kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamisel. Selleks tuleks koos automaksu kehtestamisega jõulisemalt luua vastavaid tingimusi arendades multimodaalseid liikumisviise. See tähendab kiiremaid ja mugavamaid ühistranspordiühendusi, takso-, rendi- ja sõidujagamise teenuste arendamist, jalgsi-, jalgratta või kergliikuriga liikumist ja nende erivate liikumisviiside kombineerimist, mis kokkuvõtteks võimaldaks modaalnihet säästvamatele liikumisviisidele võrreldes praeguste trendidega. Kavandatav maks võimaldab eeltoodud meetmetele suunata täiendavaid vahendeid, et inimestel tekiks realselt alternatiivseid transpordiviiside valikuid isikliku sõiduki asemel. Vastasel juhul lihtsalt suurendame inimeste maksukoormust, kuid ei saavuta olulisi muutuseid inimeste liikumisviisides ega transpordi kasutamises. Teadaolevalt kasvab Eesti teede remondivõlg. Uus maks võimaldaks osa sellest sihtsuunata liiklutaristu arendamisse, nagu teedeehitus ja -hooldus, elektrisõidukite laadimisvõimalused ja - võimsused, liikuvuse planeerimise ja juhtimise digilahendused, automatiseeritud järelevalve jm	Arvestatud osaliselt. Alternatiivseid liikumisvõimalusi arendatakse, kuid nende arenduskulud ei ole üheselt seotud automaksust kogutava tuluga.
11.3	Maksu rakendamisel arvestada sõiduki reaalselt kasutamist. Kui esiplaanil on automaksu keskkonnahoiu ja kasvuhoonegaaside heite vähendamise eesmärgid, siis on maksustamisel oluline vahe, kas sõidukit kasutatakse või see valdavalt seisab. Seisev sõiduki ei saasta, ei tekita ummikuid ega kuluta teid. Maksu rakendamisel võiks auto omanikul kasvõi igapäevaselt olla võimalik teha oma liikumisviisi teadlik valik, hinnates vastavalt ka sellega seotud kulu (sh maksu). Kui ainsa valikuna on aastamaks, siis valikut ei teki, sest auto kasutamine on juba aastajagu ette tasutud.	Arvestatud osaliselt. Auto kasutamise kohta andmeid registris ei ole ning ei ole head lahendust ka muul moel selle kaardistamiseks.
11.4	Võtta kasutusele maksu tasumise ja järelevalve automaatne süsteem. Teistes riikides on olemas hästi toimivad numbri- või muude märgiste tuvastamisel töötavad maksu arvestamise ja tasumise süsteemid. 21. sajandi digiriigis on igati asja- ja jõukohane võtta kasutusele samasugused automatiseeritud süsteemid. Need võimaldaks vajadusel ka suuremat paindlikkust maksu ja selle erisuste rakendamisel, näiteks linnades, kus	Mitte arvestatud. Lihtsaimaks ja kõige vähem kulukaks võib pidada registripõhist lähenemist. Pakutud süsteem oleks kulukas nii seadeis kui ka haldust silmas pidades.

	<p>autostumise probleem on kindlasti suurem kui maapiirkondades. Sellise süsteemi loomise investeering tasuks ära kiiresti parema maksulaekumisega ja võimalusega maksu paremini sihistada ning hoida kokku järelevalvel, mida politsei ligi 700 tuhande sõiduki osas peab hakkama teedel tegema.</p>	
12.	Eesti Kaubandus-Tööstuskoda	
12.1	<p>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 keskkonnavalased 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.</p>	<p>Teadmiseks võetud. Maksu disain vaadatakse eelnõu jaoks veelkord üle ning analüüsitakse reaalsete andmete alusel. Nõustuda ei saa sellega, et maks ei järgi keskkonnahoiu eesmärke. See on kavandatud CO₂ põhisena ja toetab seega laiemaid kliimaeesmärke. On arusaamatu, millist aspekti kavandatud maksu puhul on peetud läbipaistmatust tekitavaks.</p>
12.2	<p>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 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. Kas Rahandusministeeriumi nägemuse kohaselt on mootorsõidukimaks keskkonnamaks või omandimaks? Palun selgitage oma vastust lähemalt.</p>	<p>Teadmiseks võetud. Kavandatav maks toetab nii keskkonnahoiu eesmärke kui ka on oma olemuselt varale rakenduv maks. Makse on võimalik liigitada mitmete tunnuste alusel ja need võivad korraga vastata mitmetele tunnustele ja toetada mitmeid printsiipe. Keskkonnamaks on kavandatav automaks seetõttu, et see põhineb CO₂ heite suurusel, omandimaks seetõttu, et rakendub omandile.</p>

12.3	<p>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 CO₂-heidet ja kui palju suureneb keskkonnasõbralikumate sõidukite kasutamine. Kui tegemist oleks keskkonnaalase maksuga, siis oleks selliste eesmärkide kirjeldamine elementaarne. 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kui palju aitab mootorsõidukimaksu kehtestamine vähendada sõidukite CO₂ 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? <p>Milline oleks maksu mõju uute, turvalisemate ja väiksema keskkonnaalase jalajäljega autode kasutusse võtmisele?</p>	<p>Arvesse võetud osaliselt. Eelnõu seletuskirjas esitatakse täpsem eelanalüüs ning loetletud aspekte analüüsitakse vastavalt andmete olemasolule ja usaldusvärsusele. Seaduse kehtestamise järel on kavas läbi viia ka järelanalüüse, mis aitavad korrigeerida esmaseid hinnanguid.</p>
12.4	<p>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 kasulik. Miks tuleb vanade sõidukite lõpuni tarbimist eelistada uutele ja keskkonnasõbralikumatele sõidukitele? Kui vanade sõidukite lõpuni tarbimine on keskkonnale kasulik, siis kas Eesti võiks keskkonnaalaseid eesmäärke 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 liiklusturvalisusele või otsesele keskkonnamõjule, tulenevalt sellest, et uutele autodele kehtestatud</p>	<p>Arvesse võetud.</p>

	keskkonnaalased või turvalisuse nõuded on kordades karmimad. Kui vastavaid mõjusid on hinnatud, siis millisele tulemusele jõuti?	
12.5	<p>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.</p> <p>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?</p>	<p>Arvestatud osaliselt. Vanuse komponent asendab mudelis auto hinda, mis väheneb iga mudeli puhul aastatega. Mudelis tuleb kasutada emba-kumba, et kavandatud maks oleks kooskõlas ka maksevõime printsiibiga ja ei ületaks auto enda maksumust. Ilma vanuse või hinnakomponendita mudel ei arvestaks piisavalt ka auto kogu keskkonnajäljega.</p>
12.6	<p>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.</p> <p><u>Kaubanduskoja küsimused:</u> 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.</p>	<p>Arvestatud osaliselt. Isikliku auto asendamise võimalus ühistranspordiga on oluliselt suurem linnades ja linnalähistel aladel ja keerulisem maapiirkondades. Keskkonnasõbralikumate liiklemisviisidega seniste autosõitude asendamise võimaluste kohta on läbi viidud uuringuid, sh ka Eestis. RM usaldab selles küsimuses teadusuuringute tulemusi. Samuti usaldab RM läbi viidud uuringuid ja analüüsi CO2 heite vähenemise osas, mis kaasneb keskkonnasõbralikumate liikumisviiside kasutuselevõetuga ning seetõttu ei plaani riik eelnõu seletuskirja tarvis läbi viia kordusanalüüsi ja uuringuid.</p> <p>Maks on kujundatud selliselt, et vanemate autode puhul, mille hind on oluliselt madalam uutest autodest, on ka maksusumma oluliselt madalam, moodustades siiski suurema osakaalu sõiduki hinnast kui uute autode puhul. Seega ei saa võtta esmase eeldusena, et suur osa madala sissetulekuga isikutest kaotab liikumisvõimaluse sootuks. Siiski ei eelda RM, et mõju elanikkonna vaesematele liikmetele sootuks puudub ning seetõttu tehakse analüüsisikute sissetulekute seoste kohta kavandatava automaksuga.</p> <p>Pere rahakasutuse analüüsi seletuskirja jaoks kavandatud ei ole.</p>
12.7	<p>Mootorsõidukimaksu poliitilised eesmärgid VTK-s (lk 14) on kirjas, et mootorsõidukimaksu mudelid tuginevad sõiduki CO2 g/km eriheitele või mootori võimsusele. Mõlemad on lisanäitajatega eristatud, et saavutada mootorsõidukimaksu poliitilisi eesmärke. Millised on mootorsõidukimaksu poliitilised eesmärgid?</p>	<p>Mootorsõidukimaksu poliitilisteks eesmärgiks on transpordi saaste vähendamine ja riigitulu suurendamine.</p>

12.8	<p>VTK (lk 31) kohaselt prognoosib Rahandusministeerium, et maksu kehtestamise fiskaalne mõju on ca 120 miljonit eurot aastas rakendumise esimesel täisaastal.</p> <p>Milliste riigieelarveliste kulutuste katteks läheb mootorsõidukimaksust laekuv maksutulu?</p>	<p>Mootorsõiduki maksu ei ole seaduse tasandil kavandatud siduda ei tervikuna ega ka osaliselt riigieelarve konkreetsete kuludega.</p>
12.9	<p>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.</p> <p>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 jätavad isikud omanikuvahetuse liiklusregistris registreerimata, et mitte maksta registreerimismaksu? Kuidas plaanib riik seda riski maandada?</p>	<p>Arvestatud. Esmast omanikuvahetust ei maksustata.</p>
12.10	<p>Mootorsõidukimaksu maksja VTK-s (lk 15) on toodud välja üldine põhimõte, et mootorsõidukimaksu tasumise kohustus on isikul või ettevõttel, kes on kantud 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 igaaastast sõidukimaksu.</p> <p>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.</p>	<p>Arvestatud osaliselt. Kõikides EL riikides kehtib automaks kas registreerimismaksuna või aastamaksuna või on rakendatud mõlemad komponendid. Sellest hoolimata ei ole kogu Euroopa autopark ümber registreeritud Eestisse. Seega, teatud ulatuses selline risk kahtlemata eksisteerib, kuid RM ei hinda seda väga ulatuslikuks. Naaberriikide automaksu süsteemid ei ole sedavõrd soodsamad, et massiline ümberregistreerimine teoks saaks.</p> <p>Kuigi riski ei hinnata väga kõrgeks, võetakse trendide jälgimine vaatluse alla ja kui probleem paisub ja muutub mahult oluliseks automaksu laekumist mõjutavaks teguriks, pakutakse välja vastumeetmed.</p>
12.11	<p>Lihtsuse põhimõte VTK-s (lk 2) sisalduvad põhimõtted, millele peaks vastama mootorsõidukimaks. Ühe põhimõttena on kirjas, et maks peab olema lihtne ehk nii vähete erisustega kui võimalik ning arusaadava valemi alusel arvutatav maksukohustus. VTK-s on välja</p>	<p>Arvestatud. Mudeli komponentide valikut arutati laias ringis. Valiti välja tegurid, mis (a) näitavad keskkonnamõju suurust CO2 heite näol, (b) näitavad koormust teedele ja (c) võimaldavad rakendada ilma täiendavaid halduskulusid tegemata maksevõimelisuse põhimõtet.</p>

	<p>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:</p> <p>„Registreerimismaks leitakse sõiduki võimsuse, tühimagi ja vanuse põhjal, millele lisandub baasosa.</p> <p>Baasosa: 300€</p> <p>CO2 komponent: 0–100 g/km = 1€/g 100–300 g/km = 1–25€/g (progressioon 10 g sammudega) 300+ g/km = 25€/g</p> <p>Tühimagi komponent: 0–1200 kg = 10€/100kg 1200–3500 kg = 10–50€/100kg (progressioon 50 kg sammudega)</p> <p>Vanuse komponent: 1–5 a 100% 5–15 a 100–10% (regressioon 1 a sammudega) 15–20 a 10% 20+ a 0%</p> <p>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?</p>	<p>Kõikide mudeli komponentide kohta on info olemas liiklusregistris ning seega ei ole alusandmed kergesti manipuleeritavad. Elektroonsete andmete olemasolu võimaldab lihtsalt läbi viia ka eelanalüüsi ja hiljem järelanalüüsi ning korraldada järelevalvet. Komponentide väärtused on välja töötatud reaalsele andmetele tuginedes.</p> <p>Eelnevat arvestades võib väita, et valitud on lihtsaim võimalik mudel, mis võtab arvesse keskkonnamõju, mõju teedele ja isikute sissetulekut.</p>
12.12	<p>Eesti autopargi CO2 heide VTK-s (lk 1) on toodud välja, et Eesti autopark on CO2 heite järgi peaaegu Euroopa kõige saastavam.</p> <p>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?</p>	<p>Arvestatud osaliselt. Maksustamisel võetakse arvesse kõik registris arvel olevad sõidukid. Antakse kahe aasta pikkune viitaeg registri andmete vastavusse viimiseks tegelikkusega.</p>
12.13	<p>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 vähemsaastavama sõiduki vastu. Näiteks võiks mootorsõidukimaksu rakendamisel kehtida põhimõte, et kui sõiduk, mille pealt on registreerimismaks makstud, müüakse</p>	<p>Registreerimismaksu ei tagastata.</p>

	<p>välisriiki, siis tagastab riik müüjale registreerimismaksu samas suuruses nagu müüja oleks pidanud maksta riigile registreerimismaksu, kui ta oleks sama sõiduki välisriigist Eestisse toonud.</p> <p>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?</p>	
12.14	<p>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. Benssiini 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.</p> <p>Millest lähtuvalt on Rahandusministeerium jõudnud järeldusele, et Eestis on mootorikütuste aktsiis madal?</p>	
12.15	<p>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 tootmine; 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.</p> <p>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.</p>	<p>Arvestatud osaliselt. Maksustamisel tuginetakse registri andmetele. Olukord, kus registris on romud või enam mitte eksisteerivad sõidukid, ei ole aktsepteeritav. Eesmärk on mistahes lubatud meetoditega registri sisu tegelikkusega vastavusse viia, käesolev seadus annab selleks kaheaastase viitaja.</p>

12.16	<p>Maksu kogumine liikluskindlustuse kaudu Kaubanduskoda palub kaaluda ka ettepanekut, et maksu tasumine võiks toimuda liikluskindlustuse kaudu. See tähendab, et kindlustusandja lisaks vastava maksu kindlustusmaksule 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.</p> <p>Palume kaaluda lahendust, kus maksu kogumine toimub liikluskindlustuse kaudu.</p>	<p>Mitte arvestatud. Maks tasutakse sarnaselt muudele maksudele MTA kontole. Vahendaja olemasolu ei ole siin põhjendatud. Ühe kande tegemist aastas ei saa lugeda koormavaks.</p>
12.17	<p>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 maksutulule 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.</p> <p>Kui ministeerium läheb mootorsõidukimaksu kehtestamise ideega edasi, siis peab tegemist olema sihtotstarbelise maksuga maanteetaristu jaoks või vähem saastavamate liikumisvõimaluste edendamiseks.</p>	<p>Mitte arvestatud. Maksude üldine tunnus on, et need ei ole otseselt seotud kindla kasutusega. Kui mõni maks või tasu otsesest omab (nt sotsiaalmaks), siis on see pigem erand, mis on põhjendatud muuhulgas ka sellega, et tervisekulude ja pensionikulude näol on tegemist püsikuludega, mis igal juhul tuleb teha ligikaudses mahus igal järgneval aastal. Maanteetaristu hoolduskulusid ja ehituskulusid tuleb samuti teha pidevalt, kuid nende suurus varieerub aastate lõikes. Seetõttu oleks põhjendamatu siduda mootorsõiduki maksu laekumine otseselt taristu ehituse ja remondi kuludega.</p>
13	Eesti Kämpingute Liit	
	<p>Käesolevaga avaldame täielikku toetust Klubi Eesti Karavan esitatud seisukohtadele ja põhjendustele ning palume nendega arvestada. See tähendab: 1. Leiame, et mootorsõidukimaksu kehtestamine kavandatud kujul ja eesmärkidel ei ole põhjendatud. Kui maks kehtestatakse, siis palume: 2. Vabastada esmase registreerimise tasust karavanid ehk sõidukid, mille keretüüp on ELAMU (autoelamu). 3. Diferentseerida autoelamu perioodilist maksu 25%-le samasuguse sõiduauto maksumäärast, kuna sellist sõidukit ei kasutata igapäevase transpordivahendina. 4. Vabastada autoelamu omanik mootorsõiduki maksu tasumise kohustusest ajal, kui autoelamu registrikanne liiklusregistris on peatatud. 5. Näha ette mootorsõidukimaksu tasumine üksnes tegelikul kasutusperioodil ning päevatasu suurusega 1/365 aastamaksust.</p>	<p>Mitte arvestatud. RM-i hinnangul on mootorsõiduki maksu kehtestamine põhjendatud ja vajalik, et mõjutada transpordi saastet. Kuna maksustatakse omandit, ei ole põhjendatud aastase perioodi jagamine lühemateks perioodideks.</p>
14	Eesti Land Roveri Klubi	
14.1	<p>Mootorsõidukimaksu ei tuleks kehtestada (vara maksuna), kuid kui see siiski kehtestatakse, tuleb mootorsõidukimaksust vabastada järgmised sõiduite liigid 1.1. Liiklusseaduse § 82 määratletud sõidukid (Võistlusautod) 1.2. Liiklusseaduse § 83</p>	<p>Mitte arvestatud.</p>

	<p>määratletud sõidukid (Vanasõiduk) 1.3. 100 või rohkem aastat tagasi toodetud sõidukid, nende juriidilisest staatusest sõltumata.</p> <p>Liiklusseaduse § 82 määratletud sõidukid (Võistlusautod) e.”sportautod“ on seaduses väga karmilt piiritletud kasutuskorraga sõidukid, mida EI TOHI kasutada tavapärasel moel teeliikluses. Seega EI SAA antud sõikukit kasutada kogu maksustamisperioodi jooksul! Liikuseadus sätestab väga konkreetsed PIIRANGUD antud sõidukite grupi kasutamiseks: „Võistlusauto on auto, mis on ette nähtud ainult autospordivõistlustel või -treeningutel osalemiseks ning mis vastab Rahvusvahelise Autoliidu (FIA) või Eesti Autospordi Liidu kehtestatud nõuetele. Võistlusauto võib osaleda liikluses ainult seoses Eesti Autospordi Liidus registreeritud autospordivõistluste ja -treeningutega võistluse või treeningu juhendi kohaselt ja kooskõlastatult võistluse korraldajaga. Võistlusautot võib juhtida liikluses ainult Eesti Autospordi Liidu väljastatud sõitjalitsentsi omav isik.“</p>	
14.2	<p>Mootorsõidukimaksu kehtestamise korral tohiks seda võtta vaid teeliikluses osalevatelt (liikluskindlustatud) sõidukitelt ning tasuda peaks saama sarnaselt kindlustusmaksale e. perioodi eest, kui sõidukit kasutatakse.</p> <p>Liiklusseaduse § 83 määratletud sõidukid (Vanasõiduk) e. “musta numbriga” sõiduk on seaduses väga täpselt defineeritud sõidukite alamliik, mille peaeesmärgiks EI OLE igapäevaseks transpordivahendiks olemine. Liikluseadus § 83.ütleb väga konkreetselt: "Vanasõiduk on teaduse või tehnika arengut kajastav, ajaloolis-kultuurilise väärtusega, kollektsionääridele või muuseumidele huvi pakkuv sõiduk..." Seega on see võrdsustatav kasvõi Lavassaare muuseumi aurueduriga, mida ka korra kuus või kvartalis käima pannakse. Vanasõiduki omanikule on sõiduki tehnonõuetele esitatud väga karmi kontrolli tõttu (Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi määrus “Mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise tingimused ja kord” Vastu võetud 03.03.2011 nr 19) erisusena korralise ülevaatuse kehtivus 4 aastat. Vanasõidukil ei ole sundkindlustust aja eest, kui seda ei kasutata (teeliikluses peab loomulikult kindlustust kehtima). Vanasõiduki akt kehtib 12 aastat. Tegu EI OLE klassikalises mõttes igapäevase transpordivahendiga.</p>	<p>Mitte arvestatud. Kuna maksustatakse omandit, ei ole õigustatud aastase perioodi jagamine lühemateks perioodideks.</p>
14.3	<p>Juhul kui plaanitakse siiski maksustada kõik sõidukid, peaks maksustamisperiood olema kindlasti lühem kui 1 kalendriaasta ja seda peaks saama tasuda vajadusel ka kalendrikuu (30 päeva) kaupa. Tegu on ilmselgelt sõidukiga, mida oma vanuse tõttu ei kasutata igapäevases liikluses (sõltumata sellest, kas see on tunnistatud vanasõidukiks või ei) ning mis on mõeldud eelkõige säilitamiseks ja kollektsioneerimiseks.</p>	<p>Mitte arvestatud. Kuna maksustatakse omandit, ei ole õigustatud aastase perioodi jagamine lühemateks perioodideks.</p>
14.4	<p>Maksu sihitus ei tohiks olla mingi vallasasja või eseme passivse omamise, vaid selle (vahetu keskkonnamõjuga) kasutamise ja/või kasutusotstarbe maksustamine. Vastasel juhul ei täida maks mitte mingil viisil sätestatud kliimaeesmärke. Vanasõidukid EI OLE seistes keskkonnoahtlikud, kuna neid koistatske reeglina erietingimustes (siseruumides).</p>	<p>Mitte arvestatud.</p>

14.5	Maksuga luuakse ebavõrdsed tingimused vanasõiduki omanikele ja taastjatele. Eestist soetatud ja siin registreeritud sõidukilt tuleb tasuda hoiustamise ja taastamise perioodi eest maksu, samas välismaalt soetatud sõiduki eest seda teha ei tule enne selle Eestis registreerimist. Teatavasti on vansõiduki taastamine pikk protsess ja võtab aastaid, vahel ka kümneid aastaid aega. Makustamisega luuakse eeldused vanasõidukite massiliseks Eestist välja registreerimiseks.	Mitte arvestatud.
15	Eesti Liisingühingute Liit	
15.1	Mootorsõidukimaksu maksja (edaspidi Maksumaksja) on sõiduki omanik, kuid sõiduki <u>kasutamisel vastutava kasutuskorra</u> alusel (st registris on märgitud vastutav kasutaja) on Maksumaksjaks <u>vastutav kasutaja</u> . Peame Teie poolt pakutud lähenemist ainuõigeks, sest sarnane põhimõte on end õigustanud ka muudes sõidukitega seonduvates teemades nagu näiteks kindlustuskohustus, liikluskorralduse rikkumine (nt parkimistrahvid) jms. Meie poolt toetatav lähenemine on kirjas lk 15.	Teadmiseks võetud.
15.2	Mootorsõidukimaksu mudelid A ja B Maksumaksja – mootorsõidukimaksu maksja on isik või ettevõtte, kes on kantud Liiklusregistrisse selle sõiduki omanikuna. Kui sõidukit kasutatakse vastutava kasutuskorra alusel (nt liisingulepingu alusel), on mootorsõidukimaksu maksja vastutav kasutaja; Leheküljel 28 on kirjeldatud vaid omanikupõhine lähenemine, mida palume vastavalt täiendada (toodud punasega).	Arvestatud. Eelnõus sõnastatakse omaniku ja kasutaja vastutus selgelt.
15.3	Aastamaksu tähtpäevaks on planeeritud maksustamisaasta 15. veebruar. Maksumaksja on isik, kes on Liiklusregistri andmetel sõiduki omanik maksustamisaasta 1. jaanuari seisuga. Juhul, kui sõiduk on kasutamisel vastutava kasutuskorra alusel (st registreerimistunnistusel on olemas vastutava kasutaja märged), siis on maksumaksja vastutav kasutaja. Sõiduki omaniku vahetusel maksu ei tagastata ega kanta üle, selle proportsionaalse suuruse võib sõiduki ostu-müügitheingus osapoolte soovil ja kokkuleppel arvesse võtta. Lahtiseks jääb, kas kõik maksuga maksustatavad sõidukid, mis on juba Eesti registris ja liisingfirmade omanduses ning maksu kehtestamise järgselt välja ostetakse st vahetavad registri järgselt omanikku, lähevad sel hetkel maksu alla? Oleme seisukohal, et sõiduki registreerimismaks peaks kehtima nendele sõidukitele, mis imporditakse (kasutatud) riiki või võetakse Eestis esmakordselt registris arvele. Kõik juba registris olevad sõidukid ei peaks seda ühekordset registreerimismaksu maksuma. <i>Näide 1: juulis 2024 lõpeb Toyota LC kapitalirendileping. Juriidiliselt on selleks hetkeks seoses kõikide liisingumaksete tasumisega omand üle läinud. Samas puudub</i>	Arvestatud. Liisingu lõppedes liisinguvõtjale omandi üleminek ei ole registreerimismaksuga maksustatud.

	<p>auto vastutaval kasutajal, kellele omand üle läheb, registreerimismaksuks vajalik 300 eurot, kuna ta ei ole seni teadnud sellega arvestada. Liisinguleping sõlmiti ju juba mitmeid aastaid tagasi. Mis olukord tekib? Auto jääb liisingettevõtte nimele hoolimata sellest, et omand läheb üle lepingu lõppemisega?</p> <p>Näide 2: Liisingvara müüakse, kuid vara jääb registris endiselt liisinguandja nimele (uus klient võtab liisingu samalt finantseerijalt ja omanik Liiklusregistris ei muutu, muutub vastutav kasutaja). Kelle kanda jääb antud olukorras registreerimismaks? Kas liisingettevõtte peaks pidama eraldi arvestust, milliste sõidukite osas on maks tasutud ja milliste osas mitte? Kas tarbijaid tuleks antud asjaolust eraldi teavitada jne?</p> <p>Näide 3: Kelle kanda jääb liisinguandja poolt võlgade katteks realiseeritavate sõidukite sõidukimaks? Kas EMTA esitab nõude otse sõiduki vastutavale kasutajale, kes suure tõenäosusega on võlas ka muude riigile tasutavate maksudega? Kas võlgade olmasolu hakkab kuidagi piirama/takistama sõidukite edasist omanikuvahetust või puudutab võlateema ikkagi konkreetset isikut, kellele maks on määratud?</p> <p>Ehk siis: registreerimise maksu see osa, mis tuleb tasuda esimesel omaniku vahetusel Eestis. Vastav lause on kirjas infolehel, aga leidsime selle ainult lk 29 punkt 10.2 lõige 3 alt, kus räägitakse ka tagasi küsimise võimalusest.</p> <p>Registreerimismaksu tasutakse sõiduki esmasel registrisse kandmisel. Diskrimineeriva maksustamise vältimiseks tuleb alates jõustumisest tagada, et kõigi sõidukite väärtuses, mis kantakse uue kandega Liiklusregistrisse või mis müüakse omanikuvahetusega, sisalduks registreerimismaks. Topelt maksustamise vältimiseks on teises liikmesriigis tasutud võimalikku registreerimismaksu võimalik tagasi küsida.</p>	
15.4	<p>Lähtudes tõsiasiast, et <u>liising on eelkõige finantsinstrument</u>, siis teeme ettepaneku rakendada siin erandit ehk registreerimismaks tasutakse seaduse jõustumisel registris olevate sõidukite puhul esimesel omanikuvahetusel, kui omandi saanud liisingu klient (vastutav kasutaja) sõiduki edasi müüb.</p>	Arvestatud.
15.5	<p>Peatatud kandega sõidukite (automaatselt peatunud kanne) osakaalu vähendamine Liiklusregistris nõuab utiliseerimise ja arvelt maha võtmise mehhanismide täiustamist. Hetkel oleme olukorras, kus hoolimata ELL-i liikmete pingutustest ei ole võimalik sõidukeid arvelt maha võtta, sest Euroopa Liitu ülemineku järgselt on vastutavad kasutajad jätnud utiliseerimisnõude tähelepanuta ning registrist eemaldamiseks puudub alus „lammutustõendi“ näol, milline nõue tuleneb EL vastavast direktiivist. Seega ettepanek on lammutusnõude ja sealt tulenevalt lammutustõendi alusel sõiduki registrist maha võtmise forsseerimine maksu kaudu alates mootorsõidukimaksu kehtestamisest. Paralleelselt tuleks edasi tegeleda nii riiklike institutsioonide kui huvitatud osapooltega (Transpordiamet, liisingufirmad, lammutustöökojad jne) hetkel registris olevate „olematute sõidukite“ legaalse registrist maha kirjutamise võimaluse otsimisega. Liisingühingute Liit on selles vallas Transpordiameti ja senise</p>	Arvestatud. Kõnealune küsimus on juba töös.

	Keskkonnaministeeriumiga teinud koostööd juba ligi kümme aastat. Saame omast kogemusest öelda, et Teie poolt pakutud 2-aastane üleminekuage ei ole piisav ei Transpordiameti administratiivset ega Kliimaministeeriumi juriidilist võimekust arvestades.	
15.6	Riskikohaks peame maksu kehtestamisel <u>hinna komponenti</u> , mis on manipuleeritav eriti eraisikute vahelistes tehingutes kasutatud autode puhul.	Arvestatud. Ka RM hindas hinnapõhist maksustamist liiga riskantsels ning seetõttu toodigi hinna mõju mudelisse auto vanuse kaudu.
15.7	<u>Maksustatud peaksid olema kõik sõidukitüübid</u> , nii nagu ka mainite: täielik maksust vabastamine ei ole põhjendatud, sest igal sõidukil on negatiivne välismõju. Ka elektrisõidukite mõju keskkonnale ei ole null, sest ainuüksi elektrisõidukite ja sise põlemismootoriga sõidukite kaalu erinevus on tugevalt elektrisõidukite kahjuks, mis tähendab suuremat saastet seoses sõiduteede ja rehvide kulumisega.	Arvestatud. Elektrisõidukitele rakendub maks kaalu ja sõiduki vanuse korrutisena.
15.8	<u>Vanusekoefitsiendi rakendamisel</u> peaks fookus olema siiski vana autopargi väljavahetamise stimuleerimisel. Sõidukite maksustamisest ei saa kujundada riiklikku sotsiaalprojekti, kus keskkonna jalajälje suhtes vastutustundlikumad sõidukiomanikud peavad kinni maksma vastutustundetute jalajälje.	Mitte arvestatud. Tegemist ei ole sotsiaalprogrammiga, maksevõimelisust tuleb aga siiski momanikaksu kujundamisel arvesse võtta. Hinnakomponent tagab selle, et maks oleks osakaal auto hinnast, mitte ei ületaks auto ostuhinda mõnel juhul kordades.
15.9	Teeme ettepaneku kaotada alates planeeritava mootorsõidukimaksu kehtestamisest <u>mootorsõidukite erisoodustusmaks</u> , mis mõned aastat tagasi kehtestati vastuolulistel alustel ja mille sisulist tasumise kontrolli pole riik kunagi suutnud teostada. Teie poolt edastatud väljatöötamiskava uuringu kohaselt osteti eelmisel aastal 56 532 mootorsõidukit, millest vaid 3 984 määrati ettevõtluse kasutusse – tundub ebaloogiliselt väike number. Riigi usalduskrediidile mõjuks positiivselt kui maksud, mis kehtestatakse, ka kokku suudetakse koguda.	Teadmiseks võetud. Erisoodustus jääb kavandatava maksu skoobist välja.
16	Eesti Linnade ja Valdade Liit	
16.1	Eesti Linnade ja Valdade Liit (ELVL) ei pea võimalikuks kooskõlastada mootorsõidukimaksu seaduseelnõu väljatöötamiskavatsust (VTK) järgmistel põhjustel. Kooskõlastamiseks esitatud VTK puhul tõusetub olulisi ja põhimõttelisi küsimusi (vt järgnevad punktid), mis peaksid olema läbitöötatud juba VTK-le eelnevalt, mitte VTK-s juba valitud alternatiivide mõjude hinnanguna. Peame vajalikuks märkida, et paraku ei pidanud ministeerium vajalikuks kaasata ELVL-i VTK kooskõlastajate hulka, ehkki VTK mõjutab nii otseselt kui ka kaudselt kohalikke omavalitsusi. Juhime tähelepanu, et vastavalt Vabariigi Valitsuse reglemendi § 6 lõikele 1 kooskõlastatakse eelnõu üleriigilise kohaliku omavalitsuse üksuste liiduga, kui eelnõu puudutab kohaliku omavalitsuse üksuse õigusi, kohustusi ja ülesandeid või kohaliku elu korraldust.	Teadmiseks võetud.

16.2	<p>VTK-s väljapakutud maksualternatiivid ei pruugi olla parimad valikuvariandid seatud eesmärgi täitmiseks. Tegemist on põhimõttelise ja olulise kogu ühiskonda puudutava muudatusega, millele peab eelnema laiapõhjaline ühiskondlik ja poliitiline debatt. VTK kooskõlastamiseks valitud aeg ei ole olnud kindlasti piisav, et teema mitmekülgelt läbi arutada ja alternatiivide osas eesmärgist lähtuvaid optimaalsemaid alternatiive pakkuda.</p>	<p>Teadmiseks võetud. Pakutud variandid on Eestis olemasolevaid andmeid ning maksu eesmarke arvestades optimaalseim lahend, arvestades, et eesmärgiks oli ka halduskulude minimeerimine.</p>
16.3	<p>Selgituste kohaselt on küll eesmärgiks kehtestada sõidukile suunatud keskkonnamaks, kuid jääb arusaamatuks, kuidas antud maks aitaks kaasa keskkonna parandamisele – ehk kuidas kogutavad rahalised vahendid konkreetselt keskkonda parandavad. Kui eesmärk on vähendada autode kasutamist, siis ilmselt maksustamisega antud viisil seda eesmärki ei saavutata.</p> <p>ELVL leiab, et mootorsõidukimaks ei täida esitatud kujul oma eesmärki, maksu kehtestamisel saadavate võimalike rahaliste vahendite kasutamine on umbmäärane, samuti halvendaks lisamaksustamine maapiirkondades elavate inimeste nii majanduslikku kui ka olulist olukorda. See omakorda mõjutab oluliselt nii põllumajandus- kui teiste piirkondlike tootjate konkurentsivõimet, tõstab kõigi teenuste hinda ning aitab kaasa maapiirkondade tühjenemisele.</p>	<p>Arvestatud osaliselt. Keskkonnaeesmärkidele on suunatud automaksu disain, maksu kasutust seadus ei sätesta. Samas, arvestades suundumusi ringmajanduse ja keskkonnahoidlike süsteemide poole, ei ole põhjust arvata, et neid suundumusi riigi poolt ei finantseerita. Maksutulu otsene sidumine kasutusega ei ole ainus võimalus tegevuste finantseerimiseks. Sõiduki vanuse komponent mudelis tagab madalama maksukulu vähem kindlustatud isikutele.</p>
16.4	<p>VTK-s on mootorsõidukimaksu kehtestamise regulatiivse mõju põhjendused napid. Seaduse rakendamise kaasaegsete rahaliste mõjude analüüs on ilmselgelt puudulik ning väidetakse, et nimetatud kulud on võimalik hindama hakata alles pärast lõpliku mootorsõidukimaksu mudeli paika panemist. Samas on seaduse rakendamise seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse eeldatavad kulud kindlasti olulises suurusjärgus ning kindlasti ei piirdu need vaid IT kulude ja maksuhaldurite personalikuludega.</p>	<p>Teadmiseks võetud. Sotsiaalsete ja regionaalsete mõjude analüüs eeldab mitme andmestiku ühendamist. Sellist analüüsi on kavas läbi viia eelnõu seletuskirja jaoks. Maksu rakendatakse tsentraalselt ja see põhineb registril ning seega rakendamise seotud KOV-de kulud puuduvad. Maksu rakendamisel kaasnevad siiski maksukulud KOV-de kasutuses olevatelt sõidukitelt.</p>
16.5	<p>VTK-s öeldakse, et antud hetkel puudub mootorsõidukimaksu reguleeriv seadus (lk 10). See väide on eksitav, sest kohalike maksude seadusega on antud kohalikele omavalitsustele võimalus kehtestada mootorsõidukimaks.</p> <p>Mootorsõidukimaksu kehtestamine riikliku maksuna aga vähendab kohalike omavalitsuste finantspindlikkust. Samas suurendab mootorsõidukimaksu kehtestamine riikliku maksuna omavalitsuste kulud nii otseselt kui ka kaudselt. Maksuobjektid on ka omavalitsuste omanduses olevavad ja nende poolt avalike ülesannete täitmiseks vajalikud mootorsõidukid, millele lisanduvad ka omavalitsuste (osalusega) äriettevõtete (nt veemajanduse, jäätmeäitluse või transpordiettevõtetes vms) mootorsõidukid. Kaudselt suurenevad kulud nt survena suurendada isikliku sõiduki kasutamise kompensatsiooni (mis võib olla mõningatel juhtudel töölepingu ese), samuti arusaadavalt vajadusena täiendavalt tõhustada ühistranspordi kättesaadavust, suureneb nõudlus invavedude osas jne.</p>	<p>Teadmiseks võetud.</p>
16.6	<p>Enne viidatud maksu kehtestamise kaalumist tuleks käsitleda antud valdkonda tervikuna ehk hinnata, kuidas on hetkel olukord mootorsõidukiga seonduvate</p>	<p>Teadmiseks võetud. Mootorsõidukiga kaasnevad mitmesugused kulud, mis ajas raha väärtuse vähenedes kasvavad. Arvestades siiski asjaolu, et</p>

	<p>maksudega. Teisalt tuleks kaardistada alternatiivide olemasolu maapiirkondades. Suuremas osas kasutusel olevad mootorsõidukid kasutavad kütust ja kütuse tarbija maksab muuhulgas ka aktsiisi iga kütuse liitri eest. Samuti peab omanik tagama, et mootorsõiduk oleks läbinud tehnilise ülevaatuse, kus muuhulgas kontrollitakse ka CO2 vastavust normidele. Ka tehnilise ülevaatuse läbimine on tasuline. Mootorsõidukid vajavad ka hooldust ja remonti, mis on tasulised (teenuse pealt tasutakse käibemaksu). Eeltoodust saab teha järelduse, et mootorsõiduki valdamine/omamine on juba praegu piisavalt maksustatud.</p> <p>Mootorsõiduki kasutamise kaasnab aktsiisimaks. Siinkohal tuleb märkida, ilmselgelt ei ole aktsiisimaksuna laekuvaid summasid kasutatud kohalike omavalitsuste teede korrastamiseks, olukorras, kus teede korrashoid nõuab järjest rohkem täiendavaid rahalisi vahendeid.</p>	<p>Eesti on ainus EL riik, kus mootorsõiduki maks seni puudub ning selle tagajärjel on Eesti autopark üks saastavamaid, on maks õigustatud.</p>
16.7	<p>Maapiirkondades on/võib olla mootorsõiduki olemasolu hädavajalik ja on ilmselge, et ühistransport praegusel kujul ei suuda rahuldada maal elavate inimeste liikumisvajadusi.</p> <p>Mootorsõiduki näol ei ole tegemist nn mugavusvahendiga, vaid pigem hädavajaliku vahendiga. Samas on tegelikkus, et ühistranspordi tagamine hajaasustusaladel on mootorsõidukimaksust laekuva tuluga võrreldes kordades suurem kulu.</p> <p>VTK-s öeldakse, et eesmärk on vähendada autostumist (VTK lk 1: „<i>Sõidukite kasutamise kaasnab oluline negatiivne välismõju (tootmissaaste, heitmed, ajakulu, ummikud, õnnetused jm</i>“). Sellega seoses tuleb paratamatult eristada haja- ja tiheasustust. Kui tiheasustusalal on elanikel parem võimalus kasutada alternatiivina ühistransporti, siis hajaasustusalal see võimalus pigem puudub ning puudub ka võimalus seda asuda lahendada (maksumus kujuneks kordades kallimaks kui mootorsõidukimaksust saadav tulu). Seega mootorsõidukimaks ei vähendaks autode arvu maapiirkondades. VTK ei näe ka ette, et autot mitteomav isik/leibkond saaks selle eest mingi hüve, näiteks toimiva ühistranspordi näol.</p> <p>Mootorsõidukimaks karistab suures osas neid inimesi, kes on teinud otsuse elada väljaspool linnu, hoiavad elus maakohti ja külasid ning panustavad seeläbi Eesti julgeolekusse. Lisame ka, et maapiirkondades suuremate autodega sõitmise põhjuseks võivad olla nii talvised kehvad teeolud või ka suuremad perekonnad, kelle jaoks on vaja autos rohkem isekohti.</p>	<p>Teadmiseks võetud.</p> <p>On arusaadav, et maapiirkondades on ühistranspordi võrk tunduvalt hõredam kui linnades või linnalistes asulates.</p> <p>Maksu disainis on isikute maksevõimet arvesse võetud sõiduki vanuse komponendi kaudu.</p>
16.8	<p>VTK-s öeldakse, et mootorsõidukimaksu rakendamise kaudu saab põhimõtteliselt mõjutada inimesi kasutama vähem saastavamaid transpordivahendeid ja -viise läbi sõiduki CO2 heite maksustamise. Arusaadavalt peab sellega kaasas käima ka ühistranspordi ja teiste alternatiivsete liikumisvõimaluste arendamine (lk 12-13). VTK-s selgitatakse, et maks kehtestatakse selleks, et inimesed hakkaksid kasutama rohkem</p>	<p>Teadmiseks võetud.</p>

	<p>ühistransporti ja alternatiivseid liikumisviise. Ühistranspordi arendamine on kohalike omavalitsuste ülesanne, mis tähendab, et riigi poolt kõnealuse maksu kogumine avaldab olulist mõju omavalitsuste ülesannete täitmisele ning toob kaasa suuremahulisi kulutusi, nt vajaduse soetada juurde ühissõidukeid, suurendada veomahtu, avada täiendavaid liine jne.</p>	
16.9	<p>Inimeste maksukoormus on juba vastu võetud seadusemuudatustega märgatavalt kasvamas. Uue maksu lisandumine olukorras, kus inflatsioon ja laenumaksed püsivad kõrgel, suurendab maksukoormust veelgi.</p>	<p>Teadmiseks võetud. Isikute maksukoormus kasvab. Selle põhjuseks on, et senine maksusüsteem ei taga enam muutunud rahvastiku koosseisu ja kriise arvestades riigile vajalike kulude katet. Seetõttu on maksude tõstmine vältimatult vajalik riigi edasiseks jätkusuutlikuks toimimiseks.</p>
16.10	<p>VTK-s viidatakse kavandatavale täiendavale mõjuanalüüsile. Nimetatud analüüs peaks juba algstaadiumis sisaldama muuhulgas mootorsõidukimaksu mõju paljulapselistele peredele, puudega inimestele ja väiksema sissetulekuga elanikele (töökoha ja elukoha kaugus), sh eriti hajaasustusega piirkondades. Ilmselgelt plaanitav täiendav kulu mootorsõidukimaksu näol suurendab nimetatud sihtrühmade hulgas toimetulekutoetuse taotlejate hulka ja survet kohalike omavalitsuste täiendavale abile. Lisaks toome välja puudega inimesed, kellele on auto oluline võimalik abivahend, mis aitab neil iseseivalt toime tulla. VTK-s puudub aga analüüs ja eelnõu mõju omavalitsuste eelarvetele ning välja on toomata vahendid seadusest tulenevate rahaliste mõjude katmiseks.</p>	<p>Teadmiseks võetud.</p>
16.11	<p>VTK järgi ei maksustata ühistransporti (lk 26). Sellest võib eeldada, et lisaks bussidele on arvestatud ka trammide ja trollidega. Ebaselge on, kas maksustatakse politsei-, kiirabi- ja päästeautosid – VTK lk 26 on need maksuobjektide loetelus, kuid VTK punktis 9.5 on alarmsõidukid nimetatud maksuvabastuse objektina. ELVL leiab, et nimetatud sõidukid tuleks maksuobjektidena välistada. Samuti tuleks maksuobjektina välistada kohaliku omavalitsuse korrakaitseüksuse sõidukid sarnaselt alarmsõidukitega.</p>	<p>Arvestatud osaliselt. Maksuvabastuse alla kuuluvad kiirabi ja alarmsõidukid.</p>
17	Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon	
17.1	<p>Mootorsõidukimaksu poolt- ja vastuargumentide üle võib vaielda pikalt, ent kui tahame olla edumeelne ja jätkusuutlik majandus, siis on mõõdapääsmatu vaadelda kavandatavat mootorsõidukimaksu kogu maksupaketi osana, mitte eraldiseisva maksuna. Just selle olulise põhimõtte on automaksu pooldajad jätnud kogu debatis tähelepanuta. Selgitan lahti, mida selline lähenemine endaga kaasa tooks. Mootorsõidukimaksu ei saa ja ei tohigi käsitleda eraldiseisvana teistest maksumuudatustest. Uue valitsuse koalitsioonilepingu rahanduspoliitika ei kajasta näiteks kütuseaktsiisi, kuna selle tõus on kokku lepitud juba varasemalt, kuid seda peab uute maksude käsitlemisel siiski arvesse võtma. Kütuseaktsiis tõuseb aastatel 2024-2027 järk-järgult ning sellel on kindlasti negatiivne mõju kohaliku transpordisektori konkurentsivõimele, kui nende muudatustega ei järgita sama aktsiisipoliitikat, nagu meie lähiriikides Lätis, Leedus, Poolas ja Soomes. Kui püüame oma maksupoliitikaga</p>	<p>Teadmiseks võetud. Kõigi muudatuste koosmõju saab uurida simulatsioonianalüüsina, st simulatsiooni rakendada reaalsele andmetele. Toetame mõtet, et selline analüüs tuleb teha, samas ei pea kompleksanalüüs olema tingimata mootorsõidukimaksu eelnõuga esitatava nalüüs. Keskkonnanäesmärkidest toetab mootorsõiduki maks CO₂ eritust, läbisõit on maksustatud aktsiisiga. Seega, need maksud toetavad teineteist täiendades keskkonna eesmärkides mõlemat suunda. Kuna kõiki eesmärke ei ole alati võimalik saavutada ühe maksu kaudu, ongi hetkel CO₂ komponent tähelepanuta jäänud ning kavandatav maks täidab selle lünga.</p>

justkui eesrindlikud olla, siis tegelikkuses on esimeseks kannatajaks kohalikud transpordiettevõtted. Lisaks aktsiisitõusule mõjutab transpordisektori ettevõtteid ja nende konkurentsivõimet 2024. aastal rakenduv mootorsõidukimaks. Aktsiisitõus ning mootorsõidukimaks on kaks olulist muutujat võrrandis, mida ettevõtjad ise mõjutada ei saa, kuid mis seavad neid võrreldes naaberriikidega keerulisse positsiooni. Transpordi täiendav maksustamine võrreldes meie konkurentriikidega tähendab Eesti transpordisektori konkurentsivõime kahanemist ja tööstuse ekspordivõime vähenemist, mis omakorda toidab inflatsiooni kasvu. Näiteks Saksamaa riikliku logistika- ja mobiilsusameti (BALM) andmetel on 2023. aasta esimese kuue kuuga Eesti transpordiettevõtete läbisõit Saksamaalt vähenenud 13,3%, selle kõrval Leedu vedajate osakaal kasvanud 6,4%. Lisaks transpordiettevõtetele on kannatajaid veelgi. Kui pilti laiemalt vaadata, siis 2025. aastal tõusevad käibemaks ja tulumaks. Arusaadavalt peaks selle tulemusena riigi maksulaekumine kasvama, kuid mõlema maksu tõusu puhul on hinnatõusude mõju suurem. Käibemaksu tõus avaldub koheselt toodete ning teenuste hindades, tulumaksu kasv sunnib ettevõtteid kiiremale palgatõusule, kuna süveneb inimeste rahulolematuse ostujõu vähenemisega. Paraku on kiireks palgakasvuks vaja tugevat majanduskeskkonda ja head konkurentsivõimet. Selles osas läheb Eesti ettevõtetele, eriti logistikasektorile, kavandatava maksupoliitika tõttu aga järjest keerulisemaks. Eelnevalt käsitlestest on jäänud välja rohepöörde, kuigi uue maksu kavandajate sõnul täidab see lisaks eelarve täitmisele ka rohepöörde kiirendamise eesmärgi. Saastava diiselkütuse ja kasvava autode arvu reguleerimine maksude kaudu pole rohepöörde edendamiseks hea lahendus. Tänapäevane poliitika paistab kütuseaktsiisi osas olevat väga ühene ega soosi isegi biodiisli ja biogaasi kasutamist raskeveokitel. Mõlemad kütused on tavadiislist keskkonnasõbralikumad ja peaksid olema märkimisväärselt madalama aktsiisiga maksustatud. Kuna nende biokütuste baashind on iseenesest kõrgem, ei toeta kõigile sama aktsiisi rakendamine keskkonnasõbralikumate biokütuste kasutamist. Samuti ei võta mootorsõidukimaks arvesse keskkonnasõbralikumate biokütuste kasutamist. Kaubavedu Eestis peab jätkuma igal juhul, sest stabiilne, toimiv ning jätkusuutlik logistikasektor on oluline nii kestlikkuse kui ka julgeoleku vaatest. Hetkel tundub, et maksustada kavatakse transpordiettevõtteid ja transporditeenust vaatamata sellele, kui keskkonnasõbralikku transpordivahendit kasutatakse. Sellisel ei ole mootorsõidukimaks kooskõlas rohepöörde eesmärkidega. Mootorsõidukimaks võib olla mõningatel juhtudel tõhus linnas autostumise aeglustamiseks ja ühistranspordi kasutamise soosimiseks, kuid maainimesed ja logistikasektor hakkavad sarnase maksu puhul pigem kannatama. Seega näeb ELEA, et mootorsõidukimaksu fookus peaks olema CO2 heitel + kilometraažil

17.2	Vaadata maksumuudatuste paketti ja muudatuste mõju transpordi- ja logistikasektorile tervikuna. Maksumuudatused ei tohi seada Eesti ettevõtete konkurentsivõimet ohtu võrreldes naaberriikidega;	Teadmiseks võetud. Kuna mootorsõiduki maks on olemas kõikides teistes liikmeriikides registreerimismaksu ja/või aastamaksuna, ei sea see Eestit kindlasti naabritest halvemasse olukorda.
17.3	Transporditeenuse osutamiseks kasutatavate kaubaveoks mõeldud N-kategooria sõidukitele kehtestada maksuvabastus;	Mitte arvestatud.
17.4	Mootorsõidukimaksu peamiseks komponendiks peaks olema CO ₂ , lisaks auto vanuse kõrval keskkonda, autostumist ja liiklusohutust kõige enam mõjutavam komponent – kilometraaž. Nullemissiooniga sõidukid võiksid olla mootorsõidukimaksust vabastatud kuni aastani 2030. Läbisõit lahendaks platvormikullerite mõju keskkonnale teede suurema kasutamise kaudu;	Arvestatud osaliselt. Peamiseks kavandatud komponendiks on CO ₂ eritus. Kilometraaž maksustatakse aktsiisi kaudu. Elektriautod maksustatakse kaalu kaudu, kuna need koormavad teid raske aku tõttu enam kui bensiini või diisliga töötavad sõidukid.
17.5	Kui mootorsõidukimaks tuleb, siis peab see olema sihtotstarbeline maks, mis on suunatud maanteetaristu hooldusesse ja arendusse või vähemalt vähem saastavamate liikumisvõimaluste edendamiseks. Mootorisõidukimaksust 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 laekumisest.	Mitte arvestatud. Maksu sidumine tulu kasutusega on pigem ebatavaline valik, mitte reegel. See on nt sotsiaalmaksu puhul põhjendatud iga-aastaste võrreldavas suuruses püsikuludega ja nende kulude (tervishoid, pensionid) vältimatu vajalikkusega. Teede korrashoiu ja ehituse summad on pigem muutuva suurusega ja seetõttu pigem kulud, mida iga-aastaselt eelarve kaudu planeerida tuleks.
17.6	Kaaluda, kas lisaks heitmevabade sõidukite maksueelistele saaks soodustada ka biokütuste ja HVO (taastuvtoorainel põhinev diislikütus) kasutamist.	Mitte arvestatud. Automaksuga maksustatakse omandit, kütuse kasutust maksustatakse aktsiisiga.
18.	Eesti Puuetega Inimeste Koda	
18.1	Eesti Puuetega Inimeste Koda on tutvunud mootorsõidukimaksu väljatöötamise kavatsusega. Kahjuks ei ole väljatöötamise kavatsuses konkreetseid ettepanekuid, kuidas arvestatakse mootorsõidukimaksu kehtestamisel puuetega inimeste olukorraga. Samas on VTK-s kirja pandud vajadus analüüsida erivajadustega inimeste toimetulekut planeeritava mootorsõidukimaksu kontekstis, eriti pidades silmas puuetega inimeste õiguste konventsioonis (edaspidi PIK) sätestatud põhimõtete kaitset, mistõttu toome välja oma 04.07.2023 nr 30 pöördumise olulisemad seisukohad.	Teadmiseks võetud.
18.2	Peame oluliseks välja tuua, et puuetega inimeste halvemasse olukorda panemine, kuna riik ei suuda oma tegevustega maksusüsteemi pettusi vähendada, ei ole puuetega inimeste suhtes õiglane. Tulenevalt oma tervislikust olukorrast kogevad puuetega inimesed oluliselt rohkem takistusi ühiskonnaelus osalemisel ning iga lisanduv piirang ja kohustus halvendab puuetega inimeste sotsiaalset ja majanduslikku toimetulekut. Sotsiaalministeeriumi poolt tellitud Elanikkonna tegevuspiirangute ja hooldusvajaduse uuringus selgub, et vähenenud töövõimega inimeste või puudega inimeste seas hindab oma isiklike sissetulekuid vältimatute kulutuste jaoks ebapiisavaks enam kui pooled ning täiesti ebarahuldavaks umbes kolmandik . Oma igapäevaste kulutustega tunnetavad raskusi ka puudega last kasvatavad leibkonnad. 2017. aastal Sotsiaalministeeriumi poolt tellitud puudega lastega perede toimetuleku ja vajaduste uuringust selgus, et ligi kolmandik puudega laste leibkonnadest ei suutnud viimase	Teadmiseks võetud.

	aasta jooksul ühel või enamal korral maksta eluaseme kommunaalkulusid (lastega tavaleibkondade hulgas oli vastav osakaal umbes kümnendik) ² .	
18.3	Rõhutame veelkord oma 04.07.2023 nr pöördumises väljatoodud, et Eesti on võtnud puuetega inimeste õiguste konventsiooniga kohustuse edendada puuetega inimeste võrdseid võimalusi ja tagada juurdepääsu osalemiseks kodanikuühiskonna, poliitika-, majandus-, sotsiaal- ja kultuurielul valdkondades. Samuti otsida lahendusi, et vähendada vaesuse negatiivset mõju puuetega inimestele. Heaolu arengukava 2023-2030 fookuses on suurendada tööhõivet eri rühmadele (töötud, noored, vanemaealised jt) mõeldud meetmetega ning parandada efektiivsete ja õigesti suunatud sotsiaaltoetuste ja teenuste kättesaadavust, vähendada vaesuse ja sotsiaalse tõrjutuse riskide mõjusid. Eraldi tähelepanu pööratakse lastele ja peredele, vanemaealistele ja puudega inimestele. Eelnevalt tulenevalt on mootorsõidukimaksust vabastamine EPIKoja hinnangul meede, millega puuetega inimeste olukorda parandada ning tagada neile võrdsemad võimalused ja juurdepääsu ühiskonnaelule.	Maksuvabastuste hulka arvatakse puuetega inimeste tarbeks ümberehitatud mootorsõidukid.
18.4	VTK-s on välja toodud Rahvusvahelise Valuutafondi soovitus, et automaks on eelarvepuudujäägi vähendamiseks vajalik, kuid fond rõhutab, et säilitada tuleb toetus haavatavatele sihtgruppidele. Lisaks on paljud OECD riigid teinud puuetega inimestele erisusi mootorsõidukimaksu kehtestamisel ³ , sh Läti ja Soome, kelle maksusüsteeme on VTK-s nimetatud. Lätis on maksuerisused puuetega inimestele ja puudega last kasvatavatele peredele. Soomes võimaldatakse automaksu tagastust liikumispuude, nägemispuude või ka muu puude korral kui see põhjustab püsivat kahju. UK-s on maksuerisused liikumiskustega inimestele, sh nägemispuue, liitpuue	Teadmiseks võetud.
18.5	Puuetega inimeste seas on neid (eriti liikumispuudega inimesed või perekonnad, kus on intellektihäire, liitpuude või liikumispuudega laps/täiskasvanu), kes sõidavad mahukate autodega. Tegelikult on mahuka auto omanike hädavajalik, et puudega lapse või täiskasvanu abivahendid autosse ära mahutada. Peame seda oluliseks rõhutada meedias kõlama jäänud ütluste valguses, mis on viidanud justkui sellele, et luksuslike autodega sõidavad inimesed, kellel pole puudega inimese parkimiskaardile õigust. Eelpool mainitud puudega lastega perede toimetuleku ja vajaduste uuringust selgus, et transpordiga seotud kulused, mis tulenevad lapse puudest, esineb teistest veidi enam liikumispuudega lastel (81–92%). Võrrelduna Tallinnaga (52–62%) esineb kulused rohkematel teistes Eesti linnalistes asulates (72–78%) ja veelgi rohkematel maa-asulates (81–87%). Samuti pärsivad hetkel puudulikud rehabilitatsiooni ja tugiteenused ning kehv ligipääsetavus linnades ja maapiirkondades nägemispuudega täiskasvanutel ja eriti lastel iseseisvaks liikumiseks vajalike oskuste omandamist, iseseisvat liikumist ning ühistranspordi kasutamist, mis suurendab vajadust auto kasutamisele veelgi enam.	Teadmiseks võetud.
18.6	04.07.2023 esitatud pöördumises tõime välja mitmeid probleeme, mis on seotud ühistranspordi kättesaadavuse ja ligipääsetavusega, sotsiaaltranspordi kättesaadavusega. Seni kuni pole need probleemid kõikides piirkondades lahendatud,	Teadmiseks võetud.

	<p>on ülekohtune kehtestada puuetega inimestele täiendav maks, mis kitsendab veelgi nende liikumisvõimalusi. PIK artikkel 20 sätestab, et osalisriigid soodustavad puuetega inimeste isiklikku liikumisvõimet nende endi poolt valitud viisil ja ajal ning tasukohasega hinnaga. Liikumiskorralduste korral ei ole auto puuetega inimeste jaoks luksuse, vaid eluks hädavajalik liikumisvahend, millega tagada endale või puudega lähedasele ligipääs tööle, haridusasutusse, arsti juurde, poodi jne. Kui inimene elab hajaasutuse piirkonnas, on ühistranspordi kasutamine raskendatud või puudub selleks üldse võimalus. Enamikes maakondades ei ole ühistransport ligipääsetav, maakondade vahelistel liinidel ei ole võimalik ratastooliga bussi peale minna, isegi kui on valmisolek ja võimalus maksta täishind. Transpordi ja liikuvuse arengukavas 2021-2035 on välja toodud, et ühistranspordipeatuste ligipääsetavus on ebahühtlane ja eri kasutajate vajadusi pole arvestatud. Lisaks on hajaasutustega piirkondades probleemiks ühistranspordi kättesaadavus, mõnes kohas sõidab buss ainult 2-3 korda nädalas. Sageli tuuakse puuetega inimeste transpordi murede lahendamisel näiteks, et puudega isik võib kasutada sotsiaaltransporditeenust tööl käimiseks. Kahjuks pole sotsiaaltransporditeenus kohalikes omavalitsustes ühetaoline ja ei kata puuetega inimeste vajadusi transpordi kasutamisel, näiteks Tallinnast Viimsisse tööle käimiseks sotsiaaltransporditeenust kasutada ei ole võimalik. Harvad ei ole ka olukorrad, kus inimestele sätestatakse mahu- ja ajapiirangud sotsiaaltransporditeenuse kasutamisel, kuigi sotsiaalhoolekande seaduse alusel on inimesel õigus saada sotsiaalteenuseid vajaduspõhiselt. Lisaks kaotati alates 01.01.2023 ära Töötukassa poolt makstav töөлõidutoetus vähenenud töövõimega inimestele. Juhul kui kirja alguses mainitud analüüs mootorsõidukimaksu kehtestamisest erivajadustega inimestele valmib, on EPIKoja soov analüüsiga tutvuda ja aruteludes osaleda, et mootorsõidukimaksu kehtestamisel puuetega inimestega olukorraga arvestatakse.</p>	
18.7	<p>Siinkohal kordame varasemas pöördumises tehtud ettepanekuid, mille kohaselt peavad olema automaksust vabastatud: • liikumispuudega inimesed, nende hulgas on nii ratastoolikasutajaid kui ka neid, kes kasutavad lühikeste maade läbimiseks rulaatorit vm abivahendit ega ei ole võimelised pikki vahemaid läbima ilma transpordita. • intellektipuude, liitpuude või liikumispuudega last/täiskasvanut kasvatavad/hooldavad pered, kes peavad igapäevaselt oma last/täiskasvanut pereliiget viima lasteaeda, kooli, teraapiasse, arsti juurde, päevahoidu jne. Ühistranspordi peatuseni jõudmine tulenevalt keerulisest tervislikust olukorrast võib sageli võimatuks osutuda, rääkimata edasisest liiklemisest. • nägemispuudega inimesed, kuna sageli on nägemispuudega inimesel liikumine muul moel keeruline või võimatu, tulenevalt regionaalses mõttes ebahühtlasest või mitte ligipääsetavast ühistranspordist.</p>	Teadmiseks võetud.
19.	Eesti Ravimihulgimüüjate Liit	
19.1	Tunnustame Sotsiaalministeeriumit debati algatamise üle sellest, kas ja mis osas võib olla rahaliste ressursside vähesuse tõttu vajalik kaaluda ja kehtestada tervise Sektoris	Arvestatud. Kiirabi sõidukitele on vabastus ette nähtud.

	<p>erisusi maksu- ja kliimanõuetest. Toetame Sotsiaalministeeriumi algatatud arutelu sellest, et elutähtsa teenuse osutajate poolt elutähtsa teenuse osutamiseks kasutatavad sõidukid võiks mootorsõidukimaksust vabastada. Peame siinjuures väga oluliseks Sotsiaalministeeriumi põhjendust, mille kohaselt: „Oleme seda meelt, et kiirabid, kes on elutähtsa teenuse osutajad, peavad kindlasti olema mootorsõidukimaksust vabastatud, kuna vastasel juhul suureneb kiirabiteenuse hind ning kannatada saab ravikindlustuse eelarve, mis on niigi vähene.“. Tervishoiukulude kontrolli all hoidmine ning tervishoiusektori jätkusuutlikkus on äärmiselt olulised eesmärgid. Kindlasti on arutelu ja analüüsi vääriiv ka Sotsiaalministeeriumi täiendav ettepanek elutähtsat teenust mitteosutavate kiirabisõidukite võimaliku maksuvabastuse üle, st ministeeriumi kirjelduse kohaselt „üksnes erasektoris kasutatavate kiirabisõidukite, tagades meditsiinilist julgestust avalikel üritustel ning pakkudes eraisikutele meditsiinilist transporti“</p>	
19.2	<p>ERHL poolt peame väga oluliseks, et leitavad lahendused oleks süsteemsed ning käsitleks ühetaoliselt ka teisi elutähtsa teenuse osutajaid ning nende poolt teenuse osutamiseks kasutatavaid sõidukeid. Samuti peab lahendus ja lähenemine olema ühetaoline tervisesektori üleselt. Kindlasti tuleb erisuste kehtestamisel sarnaselt kohelda ka neid ravimihulgimüüjaid, kelle riik kavandab tunnistada ravimitega varustamise elutähtsa teenuse osutajateks ja nende teenuse osutamisel kasutatavaid mootorsõidukeid. Lisaks tuleb arvestada, et ravimite juurdehindluse ülemmäärad on kehtestatud Vabariigi Valitsuse määrusega ning ravimihulgimüüjate võimalus kanda uutest regulatsioonidest tekkivaid kulusid edasi teenuse- tootehindadesse on võimatu. Ravimitega varustajate jätkusuutlikkuse tagamiseks tuleb maksuerisusega hõlmata ka ravimihulgimüüjate kui tervishoiu toimimises kriitilist rolli kandvate ettevõtete poolt kasutatavad mootorsõidukid. Kindlasti peavad sarnaselt kiirabiga saama erisuse vähemalt ravimitega varustamise elutähtsat teenust osutavad ravimihulgimüüjad. Palume hoida meid kursis Sotsiaalministeeriumi poolt palutud ministeeriumite vahelise analüüsi käiguga maksuvabastuse ning sellega seotud riigiabi reeglite ja konkurentsipiirangute üle</p>	<p>Mitte arvestatud. Ravimimüüjatele ei ole erandit ette nähtud.</p>
19.3	<p>Kokkuvõtvalt oleme ERHL poolt sunnitud jääma maksukava vastu tervikuna nii selle eesmärkide ebaselguse kui maksu küsitava vajalikkuse tõttu. Tervishoiusektori võimalused teenuste tagamiseks vajalike logistikategevuste vähendamisel on tugevalt piiratud. Kui siiski kaaluda selle rakendamist, siis tuleb tagada asjakohased erisused, sarnases olukorras olevate osapoolte võrdne kohtlemine ning maksu võimalikult vähene koormus tervisevaldkonnas.</p>	<p>Teadmiseks võetud. Kiirabile on maksuvabastus ette nähtud, muudeks toiminguteks, nt ravimite transport, vabastust ette nähtud ei ole.</p>
20.	Klubi Eesti Karavan MTÜ	
20.1	<p>Meie kokkuvõtlikud seisukohad: 1. Klubi Eesti Karavan MTÜ on seisukohal, et kavandatud kujul ja eesmärkidel ei ole mootorsõidukimaksu kehtestamine põhjendatud. Kuna aga maksude kehtestamine on eelkõige riigi otsus, siis palume negatiivsete</p>	<p>Mitte arvestatud. Mootorsõidukimaksu ei kehtestata perioodi kaupa.</p>

	<p>mõjude vähendamiseks sätestada autoelamutele järgmised erisused: 2. Vabastada esmase registreerimise tasust sõidukid, mille keretüüp on ELAMU (edaspidi autoelamu). 3. Diferentseerida autoelamu perioodilist maksu 25%-le samasuguse auto maksumäärast, kuna sellist sõidukit ei kasutata igapäevase transpordivahendina. 4. Vabastada autoelamu mootorsõiduki maksu tasumise kohustusest ajal, kui autoelamu registrikanne liiklusregistris on peatatud. 5. Võimaldada mootorsõidukimaksu tasumist üksnes tegelikul kasutusperioodil ning päevatasu suurusega 1/365 aastamaksust</p>	
20.2	<p>Sõiduki autoelamuna registreerimiseks on kehtestatud ranged tingimused, mis ei võimalda autoelamuna registreerida tavalist sõiduautot ega ka M1 või N1 kategooria väikebussi. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 30.05.2018 määrusega 2018/8581 on kehtestatud nõuded, millele peab autoelamu vastama. Määruse 2018/858 Lisa 1, osa A punkt 5.1 sätestab autoelamu kui eriotstarbelise sõiduki minimaalsed nõuded: 2. Autoelamu on majutusvõimalusega M-kategooria sõiduk, mille varustusse kuuluvad vähemalt: a) istmed ja laud; b) magamisasemed, mis võivad olla ka istmest magamisasemeks muudetavad; c) toiduvalmistamise seadmed; d) panipaigad. Nimetatud varustus peab olema eluruumis kindlalt kinnitatud, välja arvatud laud, mis võib olla lihtsasti eemaldatav. Eeltoodust tulenevalt - autoelamuna ei ole võimalik registreerida suvalist sõidukit ja seetõttu ei ole erisust võimalik kuritarvitada. Klubi Eesti Karavan taotleb erisusi üksnes autoelamuna registreeritud sõidukitele. Eesti liiklusregistris on seisuga 31.12.2022 2844 sõidukit (31.07.2023 seisuga 3177), mille keretüüp on autoelamu. See moodustab vaid 0,3% mootorsõidukimaksuga hõivatud 998 426 sõidukist (mootorrattad, sõiduautod ja N1 veoautod). Autoelamute registreerimine Eestis suurenes hüppeliselt aastast 2021, kui seoses liikumispiirangutega sai sellest sisuliselt ainus reisimise võimalus sellisel viisil, et kokkupuuted teiste inimestega oleks minimaalsed. Muutunud tingimustes on see paljudele inimestele ainsaks võimaluseks nii sise- kui väliturismiks.</p>	Vt 20.1.
20.3	<p>Eestis esmaregistreeritud uute ja kuni viis aastat tagasi valmistatud autoelamute osakaal on viimastel aastatel tõusnud 30%-lt ligi 50%-ni2 kõigist esmaregistreeritud autoelamutest ehk Eesti inimene eelistab üha uuemat autoelamut. Keskmine uue autoelamu hind oli 2022. aastal ca 80 000 eurot ning uute autoelamute müügist laekus riigieelarvesse ainuüksi käibemaksuna 2,3 miljonit eurot. Kui uue autoelamu hind tõuseb esmase registreerimise maksu kehtestamisel ca 10 000 eurot3, siis väheneb oluliselt kuni 5 aasta vanuste autoelamute müük. Oluline faktor siinjuures on ka see, et kui eraisik ostab välisriigist kasutatud autoelamu, siis erinevalt uue sõiduki ostmisest ei maksta sellelt Eestis käibemaksu. Seega kui uute autoelamute müük Eestis oluliselt langeb ja eraisikud hakkavad kasutatud autoelamuid ostma mõnest soodsamate maksutingimustega välisriigist, jääb riigil mootorsõidukimaksu kehtestamisel saamata enamus autoelamute müügist hetkel veel saadavast käibemaksust. Iga registreerimata jäänud kuni 5 aasta vanune autoelamu vähendab 13 000 euro võrra käibemaksu</p>	Vt 20.1

	<p>laekumist riigieelarvesse. Esmase registreerimise maksust saadav tulu ning riigieelarvesse laekuva käibemaksu vähenemine on võrdsed, kui 2022. aastal müüdüd uue 173 autoelamu asemel väheneb müük 100-le uuele autoelamule ehk 40%.</p> <p>Tegelikkuses prognoosime, et uute autoelamute müük väheneb 70-80%4 ehk esmase registreerimise maks on vähemalt kaks korda väiksem kui seni oli riigieelarve tulu uute autoelamute müügist laekuva käibemaksu näol. Näiteks Taanis, kus autoelamutele esmase registreerimise maksu erisus varem puudus, oli uute autoelamute registreerimine mitu korda väiksem kui oluliselt väiksema rahvaarvuga Soomes. 2018. aastal korregeeriti Taanis esmase registreerimise maksu põhimõtet autoelamutele ning sellest ajast on uute autoelamute müük hakanud kasvama. Kuni 5 aasta vanustele autoelamutele esmase registreerimise tasu kehtestamisel väheneb riigieelarvesse laekuv käibemaks suuremas mahus kui esmase registreerimise maksust saadav tulu ehk esmase registreerimise maks vähendab riigieelarve tulusid.</p>	
20.4	<p>Mootorsõidukimaks autoelamutele mõjutab otseselt vähemalt 8 000 inimest, kelleks on lisaks autoelamu omanikule ka perekonnaliikmed. Autoelamu on puhkuse veetmise viis eelkõige peredele ning väga oluline alternatiiv bussi, lennuki, auto või rongiga reisimisele. Paljude inimeste jaoks ei ole üldse võimalik muude inimeste määratud graafiku järgi reisimine või vajab inimene erilisi tingimusi (lennuhirm, immuunsusvastupanuvõimega seonduvad haigused, liikumis- või vaimsed puuded vms) või erivahendeid reisi ajal. Autoelamuga reisimisel ei ole ööbimine seotud konkreetsete majutusasutustega, kuid samas on olemas oluliselt paremad hügieenitingimused kui näiteks telkimisel või lihtsalt autos magamisel. Seejuures on see oluline ka riigisisese turismi ajal. Mootorsõidukimaks autoelamutele halvendab oluliselt erivajadustega inimeste võimalusi reisimiseks ja vaba aja veetmiseks, sh riigisiselt.</p>	Vt. 20.1
20.5	<p>Autoelamul puudub tavapärane tarbimisväärtus igapäevasõitudeks ning seda ei kasutata liikluskoormuse tipptundidel. Kasutamine linnakeskkonnas on üldse harv, kuna oma suuruse tõttu on ta kohmakas ning reisiplaanides välditakse alati sellist aega ja keskkonda. Autoelamud ei suurenda liikluskoormust linnades ega liikluse tipptundidel.</p>	Vt. 20.1
20.6	<p>Autoelamu ei ole mitte kunagi pere (või ka üksiku inimese) ainuke auto, seda ei ole võimalik kasutada pere ainukese autonona. Tegemist on sihtotstarbelise ning vaid spetsiifilisel eesmärgil kasutatava sõidukiga, mis enamasti ajast seisab. Autoelamut on praktiliselt võimatu soetada elektrilise ajamiga ning ka muude jõuallikate valik on üldjuhul piiratud. Üldisest autotööstuse tehnilisest arengust on autoelamud alati mõne aasta maas, mistõttu võrreldes samal aastal valmistatud uute sõidukitega on autoelamud tavaliselt nõu eelmise põlvkonna mudelid. Autoelamute puhul ei ole võimalik valikut teha mootori tüübi järgi, valiku saab teha eelkõige funktsionaalsuse järgi. Autoelamu on üldjuhul suurema tühi- ja täismassiga, kuna ta ei ole mõeldud üksnes sõitjate või kauba liigutamiseks, vaid juba kohustuslikuna on sõidukis palju elamiseks vajalikku</p>	Vt 20.1

	lisavarustust. Autoelamu ostjal puudub üldjuhul võimalus valida keskkonnale säästlikumat sõidukit, kuna sama funktsionaalsuse juures on valik piiratud.	
20.7	Olulisim mõju planeeritaval maksueelnõul on esmaregistreerimise tasu, mis tõstab soetatava autoelamu hinda keskmiselt 10 000 eurot ning mõjutab eriti uuemate autoelamute hinda. Uuemad autoelamud on aga turvalisemad, väiksemate heitmete ning parema funktsionaalsusega. Selline hinnatõus mõjutab oluliselt autoelamute turgu ning suunab uuemate sõidukite asemel vanemate sõidukite soetamisele. Eelkõige soodustab see üle 15 aasta vanuste autoelamute soetamist, kus esmaregistreerimise maksu komponent on suhteliselt väiksem. Uute autoelamute esmase registreerimise maksustamine kõrgemalt ei soodusta mitte keskkonnasäästlikumate sõidukite kasutuselevõttu, vaid hoopis vanemate ning seetõttu madalama ohutusklassi ja keskkonnanõuetega sõidukite soetamist.	Vt 20.1
20.8	Olulisim mõju planeeritaval maksueelnõul on esmaregistreerimise tasu, mis tõstab soetatava autoelamu hinda keskmiselt 10 000 eurot ning mõjutab eriti uuemate autoelamute hinda. Uuemad autoelamud on aga turvalisemad, väiksemate heitmete ning parema funktsionaalsusega. Selline hinnatõus mõjutab oluliselt autoelamute turgu ning suunab uuemate sõidukite asemel vanemate sõidukite soetamisele. Eelkõige soodustab see üle 15 aasta vanuste autoelamute soetamist, kus esmaregistreerimise maksu komponent on suhteliselt väiksem. Uute autoelamute esmase registreerimise maksustamine kõrgemalt ei soodusta mitte keskkonnasäästlikumate sõidukite kasutuselevõttu, vaid hoopis vanemate ning seetõttu madalama ohutusklassi ja keskkonnanõuetega sõidukite soetamist. efekti. Näiteks Soomes, Lätis ja Leedus puuduvad autoelamutel esmase registreerimise maksud ehk maksukoormus on oluliselt väiksem. Naabritest kõrgem maksukoormus toob kaasa autoelamute registreerimise välisriikides, eriti esmased registreerimised, mis vähendab maksutulu.	Vt 20.1
20.9	Euroopas on näiteid riikidest, kus mootorsõidukimaksu osas ei ole olnud erisusi autoelamutele, näiteks Taanis ja Hollandis. Võrreldes muude Euroopa riikidega kohalik autoelamute turg Taanis kuni 2018. aastani praktiliselt puudus, sest elanikud registreerisid oma autoelamuid mujal (põhiliselt Saksamaal). Pärast maksuerisuse kehtestamist turg oluliselt elavnes (2017. aastal registreeriti ca 400 autoelamut, 2022. aastal ligi 1300 autoelamut, mis on sarnases suurusjärgus Soomega ⁶). Kui puudub turg selliste sõidukite müümiseks, siis kaob ka võimalus teostada hooldust, kuna üksnes hooldusteenuse pakkumisega ei ole võimalik selles valdkonnas ettevõtet pidada. Täna on Eestis autoelamute müügile ja hooldusele spetsialiseerunud ettevõtteid ca 10 ning on ilmne, et kui uue või kuni 5 aastat vana autoelamu hinnale lisandub kuni 10 000 eurot, siis on selliste sõidukite ostjaid oluliselt vähem (langus on 70-80% Taani näitel). Mootorsõidukimaksu kehtestamisel (eelkõige esmaregistreerimise maksu kehtestamisel) osa autoelamute müügi ja hooldamisega tegelevaid ettevõtteid lõpetab tegevuse ning väiksem konkurents turul toob ka tarbija jaoks kaasa hinnatõusu. See	Vt 20.1

	omakorda vähendab veelgi autoelamute müüki. Väheneb ka tööhõive selles valdkonnas ja sellega seoses töötajate tulu riigile samas proportsioonis uute autoelamute müügiga ⁷ .	
20.10	Autoelamud on strateegilise tähendusega kriisolukordades, kuna autoelamud oma autonoomsusega võimaldavad looduskatastroofi, suurõnnetuste või ka sõjalise konflikti korral tagada suvalises kohas elamisvõimalused.	Vt.20.1
20.11	Autoelamud elavdavad siseturismi, sh hooajavälisel ajal, kuna võimaldavad alternatiivset majutust nii suurürituste ajal kui sellisel ajal, kui majutusasutused on suletud.	Vt. 20.1
20.12	Autoelamud on strateegiline osa Eesti loodusturismist, kuna näiteks RMK puhkealadel puudub erivajadustega inimestele majutusvõimalus.	Vt 20.1
20.13	Eestis registreeritud autoelamud tutvustavad Eesti turismivõimalusi ka välismaal, kuna sõiduki registreerimismärk on esmane päritoluriiki näitav tunnus.	Vt 20.1
20.14	Autoelamutest liiklusohutusele avalduvat madalamat riski tõendab liiklusõnnetuste statistika. 31.12.2022 seisuga oli kindlustuskohustusega autoelamuid Eesti Liikluskindlustuse Fondi andmetel 2513 (osa liiklusregistris registreeritud autoelamud on peatatud registrikandega, eriti talveperioodil). Hooajalist kasutamist tõendab keskmine kindlustuspäevade arv ehk 256 päeva (8,5 kuud) aastas. 2020 kuni 2022 ehk kolme aasta jooksul osales autoelamu ühtekokku 168 korral liiklusõnnetuses. Keskmiselt osales autoelamu seega 56 liiklusõnnetuses aastas. Kui võtta aluseks 2022. aasta, siis osales liiklusõnnetuses $77/2513=2,8\%$ kindlustuskohustusega autoelamutest. LKF 2022. aasta kokkuvõtte kohaselt oli 31.12.2022 kehtiva kindlustuslepinguga sõidukeid 826300 ning 2022. aasta jooksul registreeriti 37088 kindlustusjuhtumit. Seega 4,5 kindlustusjuhtumit 100 sõiduki kohta. Kui arvestada, et liiklusõnnetuses osaleb üldjuhul 2 sõidukit, siis osales 2022. aastal liikluskindlustuse kindlustusjuhtumites ca 74000 sõidukit ehk ca 9% Eestis kindlustatud sõidukitest. Tavasõidukid osalevad seega liiklusõnnetustes enam kui kolm korda sagedamini kui autoelamud.	Vt 20.1
20.15	Ca 90% Eestis kasutatavatest autoelamutest on ehitatud kahe Euroopas tuntud autotootja šassiidele. Enim levinud on Fiat Ducato šassiile ehitatud autoelamud, arvukuselt teisel kohal on Mercedes-Benz Sprinteri šassiile ehitatud autoelamud. Planeeritava mootorsõidukimaksu suuruse näiteks toome kahe praktiliselt uue Eestis registreeritud autoelamu baasil tehtud arvutused: (viimane tabel kirjas). Palume arvestada meie ettepanekutega ja kaasata meid huvigrupina ka edasises menetluses.	Vt 20.1
21	Eesti Taristuehitajate Liit	
21.1	Eesti Taristuehituse Liit leiab, et automaksu maksjate kui ka laiemalt teetaristu kasutajate seisukohalt oleks õiglane, kui automaks oleks sihtotstarbeline ning suunatud teedeehituse ja korrashoidu (kokkuvõtvalt teehoidu), seda nii riigimaanteedele kui ka linnaruumi tasandil.	Mitte arvestatud. Mootorsõiduki maksu ei kavandata kindla kasutusega maksuks. Taristu ehituse ja hoolduse kulud on pigem aastate lõikes muutuva suurusega kulud ning ei ole põhjendatud neid siduda kas

	<p>Teedevõrk on olnud juba aastaid alarahastatud, Eesti enda riiklike allasutuste andmetel on avalike teede (riigimaanteed ja kohalikud teed) remondivõlg üle 4,4 mlrd eurot. 2022. aasta RES-ist lähtuvalt jõuab riigimaanteedehituste tegevus nii aastal 2024 kui 2025 võrreldes juba niigi vähenenud investeeringutega veel ligi 100 miljonit vahendeid kummalgi aastal vähem. Kui 2023. aasta tase on ca 202 miljonit, siis 2025.a. ainult ca 108 miljonit, mis mõjutab negatiivselt nii teedevõrgu seisukorda kui ka sektori enda võimekust ja jätkusuutlikkust. 2019. aastal valmis Teede Tehnokeskuse AS-i poolt tehtud riigiteede strateegilise rahastamise analüüs, milles riik määratles, eesmärgid, milline peab olema riigi teedevõrk ja milline investeeringute tase, et need eesmärgid saavutada. Siiani ei ole ühelgi aastal selle analüüsi kohases mahus investeeringuid Eesti riigiteedesse tehtud ja lähiaastatel väheneb maht veelgi. Mainitud analüüsi kohaselt tuleks riigimaanteedehituste säilitamiseks ning arendamiseks aastast investeerida üle 400 miljoni euro.</p> <p>Riigikontrolli audit 2022. aasta septembrist tõi välja, et väheneva rahastuse juures ei suudeta täita ka minimaalseid riigiteede säilitamise ja arendamise eesmärgid. Sama audit rõhutas, et Eesti ei suuda selliselt jätkates täita 2030'ks aastaks ELi ees võetud kohustusi TEN-T võrgu väljaehitamisel.</p>	<p>regulaarselt laekuva autode aastamaksuga või taristu vajadusi mitte arvestava kõikumisega registreerimismaksuga.</p> <p>Taristu hoolduse, remondi ja ehituskulud kavandatakse riigieelarve kuluna ja nende kulude suurus otsustatakse igal aastal arvestades vastava aasta vajadusi.</p>
21.2	<p>Transpordi tulemusvaldkonnas on arengukava, mida viiakse ellu ühe programmiga - transpordi konkurents ja liikuvuse programmiga, mis kinnitati esmakordselt eelmisel aastal. Programmi eesmärgiks on jätkusuutliku transpordi ja liikuvuse planeerimisel inimeste ja kaupade liikuvuse tõhusam korraldamine selliselt, et see oleks kasutajale ligipääsetav, ohutu ja mugav, panustaks positiivselt Eesti majandusse ning samas väheneks keskkonnakoormus. Kõik see on ilus ja õige jutt, aga paraku pole programmis ettenähtud sihttasemeid saavutatud ei ohutuse, süsiniku heitkoguste vähendamise, maanteedehituste piisava rahastamise ja veel mitme muu valdkonna raames.</p>	<p>Teadmiseks võetud. Valdonna arenduskavad on koostatud tavaliselt üldiste dokumentidena, milles nimetatud eesmärgid seotakse arenduskava rakendamise aastatel konkreetsemate alameesmärkidega, millele nähakse ette vastav rahastus.</p>
21.3	<p>Veel kümme aastat tagasi oli riigi teedevõrgu rahastamine seotud kindla riigikassa laekumise ehk kütuseaktsiisiga. 2015. aastal sidus riik teehoiu rahastamise lahti kütuseaktsiisi 75%-lisest laekumisest. Sellest ajast on riik sihtotstarbeliselt teehoiu mõeldud investeeringuid teinud varasema tasemega võrreldes üle 1 miljardi euro võrra vähem.</p> <p>Kütuseaktsiisi on viimastel aastatel laekunud üle 500 miljoni euro aastas. Riigiteede hoidu investeeritud vahendite maht on olnud sellest reeglina alla 50% - seda koos käibemaksuga, koos eurorahastusega ja koos administreerimiskuludega.</p> <p>Seni on EL erinevate fondide toetusi meie teedevõrgu arendamiseks käsitletud mitte täiendavate vahenditena, vaid võimalusena teha riigipoolseid teehoiu investeeringuid vähem. Oluline on ka märkida, et viimase 10 aasta jooksul ei ole EList saadud toetusi maksimaalses ulatuses teehoiu tarbeks ära kasutatud. Täna on EL rahad teedevõrgu</p>	<p>Teadmiseks võetud. Kulu sidumine kindla maksuga on pigem ebatavaline valik. Arvestades rahvastiku vananemisega ning riigi vajadusega reageerida kriisidele ning olla mobiilne ka keerulistes tingimustes, ei ole alati võimalik kõigis valdkondades tagada samas mahus kulutusi, nagu neid on tehtud varasematel perioodidel.</p>

	arendamiseks varasemaga võrreldes vähenenud, mistõttu siinkohal ei ole täiendavat tuge oodata.	
21.4	Meie näitajad teedevõrgu osas ei ole kiita. Viimase 30 aasta tempoga jätkates saavad Eesti 3 põhimaanteed 4-rajaliseks alles 100 aasta pärast. Maailma majandusfoorumi riikide konkurentsivõime edetabelis on Eesti taristu tase alles 45. kohal. Meie ees on nii Läti, Leedu kui ka näiteks Poola ja Ungari. Põhimaanteed väljaehitamise edasi lükkamine toob kaasa raskeid liiklusõnnetusi, meie inimeste vigastusi ja surmasid, mida oleks võimalik vältida. Ohutus ja turvaline liiklemine üks tähtsamaid transpordivaldkonna teemasid. Transpordi tulemusvaldkonna aruande järgi pole aga liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu soovitud vähenemist saavutatud. Aruanne rõhutab, et investeringute vähendamine teede arendusse aastatel 2023 ja 2026 ning peatamine aastatel 2024 ja 2025 takistab oluliselt transpordi ja liikuvuse arengukavas ning liiklusohutusprogrammis seatud eesmärkide täitmist ning liikluses hukkunute ja vigastatute vähendamise püüdlust.	Vt 21.3.
21.5	Mainimata ei saa jätta alarahastuse negatiivset sektori jätkusuutlikkusele. Sektor on viimastel aastatel koondanud hulgaliselt töötajaid, mitu asfalditehast ootavad müümist, on vähenenud ehitusmasinate park – need arengud mõjuvad negatiivselt nii sektorile kui ka riigi enda võimekusele tulevikus teid ehitada. Praeguste eelarve võimaluste piires on riigil olnud keeruline leida täiendavaid vahendeid teedevõrku suunamiseks, kuid näeme, et automaksu kehtestamine ja selle ja selle sihtotstarbeliselt suunamine teedevõrgu investeringuteks oleks ainuke võimalus kiiremas korras parandada nii teedevõrgu olukorda kui ka tagada sektori jätkusuutlikkus. Eesti Taristuehituse Liit palub arvestada liidu seisukohaga, mille kohaselt tuleb automaks kehtestada sihtotstarbelisena ja suunata riigi teedevõrgu arendamise ja säilitamise . See tagab automaksu maksjatele otsese käegakatsutava kasu ja Eesti riigi teedevõrgule tasemel arengu, mis teenib meie inimeste heaolu ja riigi huve.	Vt 21.1., 21.2 ja 21.3.
22	Eesti Töandjate Keskliit	
22.1	VTK koostamine uue ja olulise mõjuga maksuliigi puhul on igati asjakohane. Samas on ebaselge, mis on uue maksu eesmärk, ja kas selle kehtestamine on mõödapääsmatu. Eesti ettevõtjaid ja tarbijaid tabavad lähiajal niigi mitmed olulised maksutõusud, mis suurendavad kulusid ja kergitavad inflatsioonitaset. Eesti SKP on viis kvartalit järjest vähenenud, tööpuudus kasvab ja ettevõtete konkurentsivõime eksporditurgudel on tõsise surve all. 2023. aasta riigieelarve maksulaekumised aga varem prognoositust ligi miljardi euro võrra suuremad. Selles kontekstis on uue maksu kehtestamise otstarbekus enam kui kaheldav.	Arvestatud osaliselt. Maksul on nii fiskaalne kui ka keskkonnahoidu toetav eesmärk. Need eesmärgid ei ole omavahel vastuolus. Uute maksude pakett kavandati valitsuse poolt selleks, et riik suudaks muutunud oludes jätkusuutlikult toimida.

	<p>Tööandjate hinnangul tuleks valitsusel esmalt edasi minna kärbeta ja riigireformiga – avalike teenuste innovatsiooniga, mille eesmärk on vähendada tööjõumahukust ja tegevuskulusid. Enne valimisi andis ka vähemalt kahe valitsuserakonna valimisprogramm lootust, et eelarvet püütakse pigem reformidega tasakaalu viia ja maksukoormus ei tõuse. Automaksule valijatelt mandaati ei küsitud.</p> <p>Juhime tähelepanu, et nii VTK kui koalitsiooni esindajate sõnavõttude põhjal on jätkuvalt ebaselge, mis on uue maksu tegelik eesmärk. Kas eesmärk on kaitsta keskkonda, piirata autostumist, koguda riigieelarve täiendavaid vahendeid või jaotada ümber tulusid? Kuniks uue maksu eesmärk pole üheselt selge, on raske anda konkreetseid soovitusi. Mitut eesmärki korraga efektiivselt täita ei saa, mis on ka VTK-s välja pakutud lahenduste kõige suurem nõrkus.</p>	
22.2	<p>Peame positiivseks, et VTK-kohase mootorsõidukimaksu administreerimine on tõenäoliselt võimalik teha üsna lihtsaks ja odavaks. Samas võib maksu kehtestamine suunata inimesi kasutama teistes riikides registreeritud sõiduautosid, et maksu vältida. See, kuidas on plaanis maksu arvestada ja kokku koguda ning kuidas on plaanis kuritarvitusi vältida, vajaks meie hinnangul läbimõttlemist.</p>	<p>Teadmiseks võetud. Auto registreerimise ja/või aastamaksud on kehtestatud kõikides teistes LR-des. Seega on risk, et auto registreeritakse muus riigis, pigem madal.</p>
22.3	<p>See, et Eestis pole sõiduautodele siiani spetsiifilisi makse kehtestatud, ei tähenda, et autode kasutamine poleks maksustatud. Praegu on see eelkõige maksustatud läbi kütuseaktsiisi, mis läbi kütusekulu on otseses korrelatsioonis nii läbisõidu, teekasutuse kui heitmetega. Samuti laekuvad eelarvesse märkimisväärsed summad läbi käibe- ja erisoodustusmaksu. Leiame, et maksu kehtestamise mõju tuleks hinnata koos Euroopa Liidus planeeritavate maksumuudatustega (kütuseaktsiisi miinimummäärade tõus ja emissioonikaubanduse laienemine transpordisektorile), mille eesmärk on samuti keskkonkakaitse. Soovitame rahandusministeeriumil süvitsi tutvuda ka Autode Müügi- ja Teenindustevõtete Eesti Liidu pöördumises toodud seisukohtadega ja tähelepanekutega.</p>	<p>Teadmiseks võetud. Aktsiisiga maksutatakse autode läbisõitu, kavandatava maksu peamiseks eesmärgiks on suunata isikuid ostma ja kasutama madalama CO₂ eritusega sõidukeid.</p>
22.4	<p>Hajaasustus ja inimeste mobiilsusvajadus teeb üleriigilise mootorsõidukimaksu disaini äärmiselt keeruliseks. Faktid näitavad, et Eesti autopark on suhteliselt võimsamate mootoritega ja saastavam kui teistes riikides. Samas on maapiirkondades töölkäimiseks jm vajadusteks sõiduauto sageli kuluefektiivsem või isegi ainus ratsionaalne valik. Inimeste liikuvus on tõenäoliselt üsna tugevas seoses heaolutaseme ja majanduskasvu potentsiaaliga. Üle-autostumise probleem on aktuaalne vaid Tallinnas ja Harjumaal.</p>	<p>Teadmiseks võetud. Nõustume, et hajaasustus ja maapiirkondade hõre ühistranspordi võrk on võimalike sotsiaalsete ja regionaalsete probleemide allikas autode maksustamisel. Selleks, et mõju haavatavatele gruppidele oleks minimaalne, rakendatakse mudelis auto vanuse komponenti.</p>
22.5	<p>VTK-s esineb kirjeldatud lahendusalternatiivide puhul vastuolusid mootorsõidukimaksu eesmärgiga ja puudub mõjuanalüüs, mis meetme sobivust kinnitaks. Näiteks hakkab silma:</p>	<p>Arvestatud osaliselt. a. Siin on viidatud sellele, et aastamaksu kulu mõnikümmend eurot ühe kuu kohta ei tohiks põhjustada ulatuslikke sotsiaalseid ja regionaalseid</p>

<p>a. Kuigi VTKs pühendatakse palju ruumi keskkonnale ja jalajälje vähendamisele ning see olevat ka üks maksu eesmärk, siis ükski analüüs seda oodatavat mõju ei toeta. Näiteks ütleb VTK lk 17 kolmas lõik A mudeli kohta "Aastamaks ei suuna inimeste valikuid oluliselt, kuna on piisavalt väike auto muude jooksvate kuludega võrreldes". Tõsi, analüüsi veel tehakse ja plaan on need koos eelnõuga avalikustada, aga hetkel ei saa väita, et mingi oodatud mõju on või milline see täpselt olema saab. Lk 25 toodud statistika elektriautode osakaalude kohta erinevates riikides võib olla suuremas korrelatsioonis riikide sissetulekute tasemetega kui maksupoliitikaga.</p> <p>b. VTKs pole keskkonnaalaseid mõõdikuid, mille järgi oleks hiljem võimalik hinnata, kas see eesmärk täideti. Ilma nende analüüside ja mõõdikuteta (ehk mis on keskkonnaalane tulemus) pole selle maksu keskkonnamaksuna esitlemine tõsiseltvõetav. 120 miljoni eurone eelarvetulu on samas konkreetne mõõdik, millest tulenevalt näivad alternatiivid olevat disainitud.</p> <p>c. Juhul, kui meede siiski eesmärki täidab, peaks kahanema ka maksubaas ja koormus vähenema. Pikemas perspektiivis, kui säästlike transpordivahendite osakaal kasvab ja autode arvukus väheneb, vähendab see samade maksumäärade juures maksulaekumist. See on VTK-s lk 24 riskina välja toodud, aga see peakski olema eesmärk ja stiimul maksumaksjale – keskkonnasõbralikult toimides väheneb indiviidi maksukoormus. Võimalus, et maksusüsteemi hakatakse kohe ümber kujundama, kui maksubaas väheneb, vähendab ühiskonna maksunõusolekut. Igal juhul eksisteerib siin risk, et uut maksu hakatakse tulevikus kergekäeliselt just fiskaalsete eesmärkide nimel pidevalt tõstma.</p> <p>d. Eestis on üks Euroopa vanemaid ja saastavamaid autoparke. Samas saavad vanemad autod saavad nii laiema kui kitsama mudeli puhul eelise, kuigi ei pruugi olla keskkonnasõbralikumad. Eeldades, et keskkonnasõbralikum on pikk kasutusiga, tuleks vanemaid autosid eelistada aastamaksu puhul, esmaregistreerimisel aga uusi.</p> <p>e. Kaalukomponent laia mudeli puhul töötab hübriidajamiga ja elektriautode kahjuks, mida üldiselt on peetud sisepõlemismootorist keskkonnasõbralikumaks.</p>	<p>probleeme, pigem ei pruugi see igal üksikul juhul olla argumendiks keskkonnasõbralikumate valikute tegemiseks.</p> <p>b. Vaadatakse üle, millised konkreetset mõõdikud eelnõusse lisada.</p> <p>c. eeldatavasti vähenebki maksukoormus aastatega, kui kasutusele võetakse keskkonnasõbralikumad autod. Riigi tulu seisukohast tuleb see ära märkida, st tulu ei ole oodatavalt jätkuvalt sama suurusega või kasvav ja eeldab seega aastate pärast mingeid uusi otsuseid riigi finantseerimisel.</p> <p>d. auto vanuse arvestamine mudelis tagab selle, et maks oleks (auto vanuse kasvades kasvav) osakaal auto hinnast, mitte ei ületaks seda vanade sõidukite puhul kordades. Selline lähenemine tagab maksevõimelisuse arvessevõtmise.</p> <p>e. kaalukomponent tagab maksu diferentseerituse elektriautode puhul, mis siiski koormavad teid. Kuna neil CO₂ komponent puudub, on maks nende puhul madalam.</p>
---	---

22.6	Juhime tähelepanu, et N1 kategooria kaubikute kõrgem maksukoormus laiema maksumudeli korral oleks tööandjatele ja ka tarbijatele kahjuliku mõjuga. Nendele kaubikutele pole mõistlikke alternatiive, sest väiksema kaubikuga tuleks sama koguse vedamiseks rohkem sõita, mis töötab vastu soovile vähendada transpordi keskkonna jalajälge. Igal juhul on suhteliselt vähe võimalusi nende kulude edasikandmise vältimiseks tarbijahindadesse. Sõiduautode puhul on suurem osa ettevõtete nimele registreeritud autodest samuti igapäevaseks tööks vajalikud ja nende vajadust ning kuluefektiivsust ettevõtja poolt hoolega kaalutud. Ka sel juhul pole tõenäoline, et autode arv oluliselt väheneks, küll aga kasvaks tegevuskulud ja tarbijahinnad.	Teadmiseks võetud.
22.7	Juhul, kui mootorsõidukimaksu eelnõu siiski vastu võetakse, peaks suur osa täiendavast maksutulust parandama liikumisvõimaluste kvaliteeti, ennekõike: Osa maksutulust tuleks suunata ühistranspordi arengusse (rongid, bussid), et tekiks reaalsed alternatiivid Tallinnast ja Tartust väljapool elavatele inimestele ilma autota liikuda. Et see on terav probleem, näitab seegi, et ettevõtjad on selle kulu kohati enda kanda võtnud ja korraldavad oma töötajate transpordi tööle (nt logistika-, kaubandus- ja tööstusettevõtteid maapiirkondades). Seejuures tuleks samuti hinnata ka alternatiivide kuluefektiivsust ja keskkonnasõbralikkust. Valitsus peab võtma kohustuse suurendada edaspidi teedehituse investeeringuid, mis praeguste prognooside kohaselt kahanevad lähiaastatel alla kriitilist taset (rahastamise puudusel). Kaasaegne ja turvaline teedevõrk, sh jalgrattateed, suurendaks maksumaksjate motivatsiooni uut maksu aktspteerida.	Mitte arvestatud. Mootorisõiduki maksu ei ole kavas otseselt siduda transpordi valdkonna arendustega, seos toimib läbi riigieelarve.
22.8	Kokkuvõttes tõdeme, et tööandjad ei kiida heaks uute maksude kehtestamist. Kui aga valitsusliit uue maksu kehtestamisega edasi liigub, tuleb täiendavalt analüüsida ja kommunikeerida eelnõu vastavust püstitatud eesmärkidele ja anda maksumaksjale kindel perspektiiv, et keskkonnasõbralikke valikuid tehes tema maksukoormus vähemalt transpordiga seotud kuludes väheneb. Esitletud alternatiividest täidab neid eesmarke pigem mudel B (kitsam lähenemine).	Arvestatud osaliselt. Eelnõus analüüsitakse seoseid ja tausta täpsemalt.
23	Eesti Vanatehnika Klubide Liit	
23.1	Vabastada planeeritavast mootorsõiduki maksust liiklusseaduse § 83 alusel tunnustatud ja liiklusregistris registreeritud/registreeritavate vanasõidukid, kuna tegemist on tehnikapärandi kandjatega ning sisuliselt museaalidega.	Mitte arvestatud.
23.2	Vabastada planeeritavast mootorsõidukimaksust kõik vähemalt 50 aastat tagasi valmistatud sõidukid, kuna tegemist on kultuuriväärtustega.	Mitte arvestatud.
23.3	maksu tasumine peab toimuma üksnes reaalse kasutamisaja põhiselt ning proportsionaalse päevatasuga 1/365 aastastest maksumäärast: - ainult sellisel viisil on võimalik tegelikult motiveerida sõidukite kasutajaid loobuma periooditi mootorsõiduki	Mitte arvestatud. Maksustatakse omandit, seetõttu ei ole lühemad perioodid õigustatud.

	kasutamisest – kui maksta tuleb nagnii terve aasta eest, siis ei motiveeri see loobuma auto kasutamisest näiteks päevaks, nädalaks või kuuks. - kasutamisaja määrab sõiduki kasutaja ise sarnaselt teekasutustasu või kohustusliku liikluskindlustusega minimaalselt päeva kaupa, liiklusregistris registreerimise kande kehtivuse (maks üksnes sõidukitele, mille registrikanne ei ole peatatud või ei ole ajutiselt registrist kustutatud nagu raskeveokimaks) või kohustusliku liikluskindlustuse perioodi alusel.	
23.4	Avalikus ruumis asuvate „romude“ vähendamiseks teeme ettepaneku kehtestada liiklusseaduses nõue, et tehnöülevaatust mitteläbinud, registreerimismärgita, registreerimata või peatatud registrikandega sõidukid ei tohi lisaks liikudes teeliikluses osalemisele ka parkida avalikult kasutatavatel teedel – seda nii riigile ja kohalikule omavalitsusele kuuluvatel teedel kui erateedel. Sellised sõidukid tuleb paigutada hoiukohta omaniku kulul nagu liiklust takistavalt pargitud sõidukid ning kui omanik sõidukit ära ei vii, siis lugeda hüljatuks ja utiliseerida omaniku kulul	Teadmiseks võetud. See probleematika jääb kavandatava maksu regulatsioonist kõrvale.
23.5	Eramaa omaniku loata eramaal hoitavate sõidukite hoiukohta paigutamiseks kehtestada samasugune regulatsioon nagu avalikus ruumis parkivate sõidukitele – sõiduki omaniku kulul.	Teadmiseks võetud. See probleematika jääb kavandatava maksu regulatsioonist kõrvale.
23.6	Tõhustada riiklikku kontrolli, et sõidukeid hoitaks keskkonnale ohutul viisil.	Teadmiseks võetud. See probleematika jääb kavandatava maksu regulatsioonist kõrvale.
23.7	Luu regulatsioon, mis võimaldab omaniku valdusest väljunud sõidukite liiklusregistrist kustutamiseks olukorras, kus sõidukit omaniku valduses enam ei ole, kuid registrikanne on säilinud.	Teadmiseks võetud. See probleematika jääb kavandatava maksu regulatsioonist kõrvale.
24.	Eesti Väikeste ja keskmiste ettevõtete assotsiatsioon	
24.1	EVEA hinnangul ei ole Eestis mõistlik mootorsõidukimaksu kehtestada, sest peamiselt tarbeväärtusega ning inimeste baasvajaduste rahuldamiseks hädavajaliku vara maksustamine nii väikese rahvaarvuga ja hõredalt asustatud riigis, kus ühistranspordi erinevat liiki võrgustikud ei rahulda piisaval määral paljude elanike transpordivajadusi, ei ole mõistlik. Kindlasti tuleb arvestada, et hõreda asustusega piirkondades ei pruugi olla otstarbekas pideva ja elanike vajadusi arvestava ühistranspordivõrgustiku tagamine. Isiklik sõiduauto võib osutada soodsaimaks valikuks	Mitte arvestatud. Ei saa võtta eelduseks, et kui maks kehtestada, siis ei suuda eraisikud enam autot ülal pidada ja peavad kõik ühistranspordi kasutajateks hakkama. Maks on kavandatud selliselt, et see arvestab vanuse komponendi kaudu sissetuleku suurusega. Oleme nõus väitega, et mida detailsemalt on võimalik eelanalüüsi läbi viia, seda selgemalt on nähtavad ka kavandatava maksu mõjud. Analüüside läbiviimist piirab andmete olemasolu ja ajaraam
24.2	Kõige olulisem stabiilse ja turvalise majanduskeskkonna loomisel on, et uue maksu rakendamisel ei kehtestata reegleid ootamatult ja ilma nende mõju piisavalt analüüsimata. Eraldi analüüsi vajab ka maksu mõju väikestele ning keskmise suurusega ettevõtjatele, pidades silmas eriti neid, kelle majandustegevuses on vaja kasutada sõidukeid, sh kaubikuid. Väga halvasti mõjub uue maksu kehtestamine praktiliselt samaaegselt nii tulumaksu kui ka käibemaksu tõusuga. Samuti ei ole mõistlik suurendada ettevõtjate maksukoormust ajal, kui ühtlasi sunnitakse väike- ja keskmistele ettevõtjatele peale alampalga suurem tõus, milles küll formaalselt peavad kokkuleppele	Teadmiseks võetud.

	jõudma sotsiaalpartnerid kuid suur probleem seisneb selles, et nendel sotsiaalpartneritel puudub selleks vajalik esinduslikkus ning seetõttu ka legitiimsus.	
24.3	Mootorsõidukimaksu rakendamisel, kui kõigi poolt ja vastu argumentide kaalumisel selgub selle mõistlikkus, võiks kõne alla tulla esmakordselt Eestisse omandatud sõidukite registreerimismaksuga maksustamine (kindlasti ei tohi siin unustada, et registreerimistoiming on juba maksustatud üsna kõrge riigilõivumääraga). Enne maksu jõustumist Eestis registreeritud sõidukipark ei tohi olla maksu objektiks, sest sõidukiomanikel ei ole enam võimalik teha valikut, kas sõiduk omandada või mitte. Lisaks on üheselt selge, et on ebaõiglane asetada hõreda asustusega piirkondades elavad ning riigi ja mõne rikkama KOV pakutava tasuta ühistranspordi hüvest pelgalt elukoha „vale valiku“ tõttu iga-aastase maksuga kui on selge, et autost loobumine jätab need inimesed ilma hädavajalikest teenustest (arstiabi, toit jms) ning piirab ligipääsu töökohtadele kuna isegi kohalikud tömbekeskused ja võimalikud tööandjad on nende jaoks liiga kaugel. Siin tasub süveneda ka võrdsuspõhiõiguse teemasse ning hinnata, kas pärast mootorsõidukimaksu kehtestamist (kui vähemjõukad peavad autost loobuma või tasuma ebamõistlikku mootorsõidukimaksu) on kõigile riigi elanikele tagatud ühetaoline ligipääs hädavajalikele teenustele ja arstiabile.	Arvestatud. Juba registris olevaid sõidukeid ei maksustata registreerimismaksuga enne kui need esimest korda omanikku vahetavad. Aastamaksuga maksustatakse kõik registris arvel olevad sõidukid.
24.4	Kui siiski, pärast põhjalikku kaalumist ja analüüsi jääb kandma seisukoht, et iga-aastase mootorsõidukimaksu kehtestamine koos ühistranspordivõrgu täiustamisega on õiglane, mõistlik ja kulutõhus, tuleb anda piisava pikkusega üleminekuaeg aastamaksu rakendamiseks. Jaanuar 2025 on maksukohustuse tekkimiseks liiga varajane aeg. Omaette probleem on, et maksu tasumise tähtpäev 15. veebruar on samuti liiga varajane aeg. Tekib ka küsimus, et mis ajaks tuleb esitada maksuteade, et jääks piisavalt aega maksmiseks.	Arvestatud osaliselt. Maksu tasumise tähtpäev on edasi lükatud.
24.5	EVEA hinnangul on mootorsõidukimaksu kehtestamisel väga oluline regionaalpoliitiline aspekt. Autode maksustamisel tuleb kindlasti vahet teha suuremates linnades ja väljaspool neid registreeritud sõidukitel. Mootorsõidukimaks võiks olla kõrgem näites Tallinnas, Tartus, Narvas ja Pärnus ehk seal, kus alternatiivseks liikumise võimaluseks on hästi toimiv ja odav või lausa tasuta ühistransport. Eeltoodud linnades võiks auto omamine olla kulukam. Isegi Harjumaal (väljaspool Tallinna) aga ei ole õiglane auto omamist maksustada, sest ühistransport Tallinna ja sellega piirnevate valdade vahel ei toimi piisavalt hästi võib puudub peaaegu täielikult. Näitena võib tuua Anija valla (suur ja hõredalt asustatud territoorium) kus Aegviidu suunal (Piibe maantee) toimiv ühistransport (bussiliiklus) praktiliselt puudub ning rongijaamad Piibe maantee äärde jäävate külade (nt Soodla, Raudoja, Härmakosu, Vikipalu, Pillapalu jt) elanike jaoks on ligi 10 km kaugusel. Selliseid näiteid on nii Harjumaal, Võrumaal, Saaremaal kui mujal Eestis palju. Samuti on suuremad linnad kohad, kus õhu kvaliteet kannatab kontsentreerunud transpordi väljaheitegaaside tõttu. Ka aega, mida inimesed kulutavad autodega ummikutes seismisele (ja seistes ka õhu	Arvestatud osaliselt. Iga erisus lisab halduskoormust. Regionaalse ja sotsiaalse aspekti lisamine muul moel kui läbi auto vanuse komponendi tähendaks mitme registri ühendamist, kuna Liiklusregistrist ei ilmne kõik vajalikud andmed.

	saastamisele), kulub vaid suuremates linnades – maapiirkondades ja väikelinnades ummikuid ei esine.	
24.6	Väljatöötamiskavatsuses toodud sõidukite vanusekomponent toetab küll vähesel määral regionaalpoliitilist eesmärki, sest just maapiirkondades on kasutuses rohkem vanemaid autosid, kuid sellest ei piisa puudulikest ühistranspordiühendustest ja hädavajalike teenuste kaugusest põhjustatud ebavõrdsuse kompenseerimiseks. Igal juhul, kui seadusandja siiski jääb aastapõhise mootorsõidukimaksu juurde, on vanusekomponent mõistlik, sest see aitab keskkonna ressursside säästlikule kasutamisele kaasa. Juba toodetud autosid on otstarbekas kasutada kuni nende kasuliku elua lõpuni. Ka on üldreeglina uuemate autode väärtus kõrgem. Näiteks üle 20 või ka üle 10 aasta vanustel autodel on varaline väärtus väike või olematu ja seetõttu on selliste autode omamise maksustamine ebaõiglane.	Teadmiseks võetud. Vanusekomponent on kavandatud sotsiaalsete ja regionaalsete mõjude arvesse võtmiseks, samas haldust lihtsana hoides.
24.7	Keskkonnakasutus keskkonnatasude seaduse tähenduses on saasteainete väljutamine välisõhku. Keskkonnatasu on keskkonna kasutusõiguse hind, mis jaguneb loodusvara kasutuse tasuks ja saastetasuks. Saastetasu rakendatakse, kui välisõhku heidetakse paiksest heiteallikast süsinikdioksiidi. Juriidiliselt on üsna kohmakas, kui keskkonnatasu kõrvale tekib maks, mille osaks on samuti välisõhku heidetava süsinikdioksiidi maksustamine. Ainus erinevus kavandatava mootorsõidukimaksu puhul näib seisnevat selles, et paikse heiteallika asemel on liikuv heiteallikas.	Teadmiseks võetud.
24.8	Arusaamatu on registreerimismaksu tehniline korraldus - maksukorralduse seaduse kohaselt on maks avalik-õiguslike ülesannete täitmiseks või selleks vajaliku tulu saamiseks maksumaksjale pandud ühekordne või perioodiline rahaline kohustus, millel puudub otsene vastutasu maksumaksja jaoks. Riigilõivuseaduse kohaselt kehtestatakse riigilõiv näiteks dokumendi väljastamise või muu toimingute eest, millega riigilõivu tasuja saab teatava õiguse, asja või muu hüve. Transpordiameti toimingute eest sõiduki registreerimisel ja registreerimismärgi väljastamisel tasutakse riigilõivu. Riigilõivumäär kehtestatakse üldreeglina lähtuvalt toimingute tegemisega kaasnevatest kuludest (kulupõhimõte). Põhiseaduses on sõnastatud, et seadusega sätestatakse kas riiklikud maksud või siis lõivud. Kavandatavat registreerimismaksu ei saa kohustada tasuma enne sõiduki registrisse kandmist, sest sellisel juhul oleks sisuliselt tegemist riigilõivuga, kuna maksu maksja saab vastutasuks registrikande ja registreerimismärgi ning võimaluse autot kasutama hakata. Riigilõivu suurus aga peaks olema kulupõhine. Seega saaks maksuna kehtestatava registreerimismaksu tasumise kohustus tekkida alles peale liiklusregistrisse kande tegemist. Pealegi ei ole otstarbekas kohustada maksumaksjat välja arvutama registreerimismaksu summat. Maksuhaldur saab arvutada maksusumma ja esitada maksuteate sõiduki registriandmete alusel ning maksu tasumise tähtaeg peaks olema seaduses sätestatud ja mõistliku pikkusega.	Teadmiseks võetud.
24.9	Kokkuvõttes, EVEA on seisukohal, et mootorsõidukimaksu kehtestamine praegu plaanitud viisil ja ajal ei ole mõistlik ning ei too riigile oodatud kasu. Peamisteks	Teadmiseks võetud. Mõju analüüsitakse nii ulatuslikult, kui olemasolevad andmed ja ajaraam seda võimaldavad.

	<p>probleemideks on ebavõrdsuse suurenemine, regionaalpoliitiline kahju hajaasustuse piirkondade elanike täiendavast pitsimisest, maapiirkondade ettevõtluse kahjustamine ja mitmed õiguslikud ning sisulised probleemid puuetega inimeste jt haavatavate ühiskonnagruppide jaoks. Soovitame üheksa korda mõõta ja üks kord lõigata ehk arutada teemat põhjalikult ja sisuliselt ning kui üldse, siis alles seejärel tulla tagasi konkreetsete maksumudelite juurde.</p>	
25.	Liikluskindlustuse Fond	
25.1	lähutada mootorsõidukimaksu kehtestamisel mudelist A,	Teadmiseks võetud.
25.2	mitte kohaldada maksu juba peatatud registrikandega sõidukite suhtes ja kustutada need registrist automaatselt,	Arvestatud osaliselt. Lahenduse väljatöötamine on pooleli.
25.3	kaaluda põhjalikumalt mootorsõidukimaksu kehtestamise otstarbekust ajutiselt kustutatud sõidukite suhtes,	Vt. 25.2.
25.4	vaadata üle sõidukite ajutist kustutamist ja registrikandete peatamist puudutavad regulatsioonid,	Vt 25.2.
25.5	rakendada automaatkontrolli maksuseaduse efektiivsemaks juurutamiseks.	Teadmiseks võetud.
26.	Tallinna Pensionäride Ühendus	
26.1	<p>Tallinna pensionäride esindusorganisatsiooni – Tallinna Pensionäride Ühenduse juhatus arutas kavandatava automaksu seaduse eelnõuga seonduvat juhatuse koosolekul ning pöördub Teie poole sooviga ära hoida pensionäride elatusaseme jätkuv langus seoses uue maksu kehtestamisega.</p> <p>Paljudele eakatele inimestele on isiklik auto mitte luksuse, vaid normaalse elukorralduse võimalus. Reaalpension on Eestis viimastel aastatel vähenenud ning uue maksu kehtestamine vähendaks seda veelgi. Võimaliku vastuväitena esitatud seisukoht, et pensionäride elatusaseme tõstmist tuleb tagada teiste vahenditega, on kahjuks elukauge ega vasta tegelikele oludele. Nii näiteks on keskmise puudega vanaduspensionäridele makstav sotsiaaltoetus püsinud muutmatuna üle kümne aasta ning toetuse summa 12 eurot 79 senti kuus on nende aastatega muutunud kahjuks vaid sümboolseks. Meile teadaolevalt ei kavatseta seda summat ka lähiaastatel muuta ning uue maksuna automaksu kehtestamine oleks valdavale enamusele pensionäridest täiendavaks raskeks koormaks.</p> <p>Palume Teid, härra minister, arvestada automaksuga seonduva otsustamisel ka meie seisukohaga ning näha eelnõus ette maksuvabastus pensionäridele neile kuuluvate sõidukite osas, piiranguga mitte enam kui 1 sõiduk perekonna kohta.</p>	<p>Arvestatud osaliselt.</p> <p>Kavandatud regulatsioonis ei pakuta elanike gruppide põhiseid erisusi maksustamisel. Samas on maksustamise mudelis sõiduki vanuse komponent kujundatud selliselt, et vanemate autode maks oleks absoluutväärtusena oluliselt madalam kui uute sõidukite maks. Eeldades, et vähem kindlustatud isikute autod on pigem vanemad autod, arvestab vanuse komponent elanike maksevõimega.</p>
26.2	Erilist rahulolematust tekitab kavatsus mitte vabastada automaksust liikumispuuetega isikutele kuuluvaid sõidukeid. Antud juhul on tegu toimetulekut tagava abivahendi maksustamisega. Olete oma avalikes esinemistes väitnud, et liikumispuuetega isikute automaksust vabastamine looks eeldused pettusteks. Oleme seisukohal, et tegu on	Teadmiseks võetud.

	järelevalve tugevdamise küsimusega, mis ei saa olla aluseks ausate inimeste põhjendamatuks kahtlustamiseks.	
26.3	Eesti Vabariigi põhiseaduse § 28 kohaselt on Eesti kodanikel õigus riigi abile ka vanaduse korral. Loodame, et automaksu seaduse eelnõu koostamisel seda ei unustata ega astuta samme, mis eakate inimeste olukorda vastupidiselt hoopis halvendavad.	Teadmiseks võetud.