

Lp. Mart Vörklaev
Rahandusministeerium
Suur-Ameerika 1
15006 Tallinn

Teie 11.10.2023
Meie 30.10.2023

Arvamuse avaldamine mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu kohta

Austatud rahandusminister

Olete saatnud kooskõlastamiseks mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu (edaspidi EN) ja seletuskirja (edaspidi SK).

Autode Müügi ja Teenindusettevõtete Eesti Liidul (edaspidi AMTEL) on järgmised seisukohad.

Maksu kehtestamisel peaks lähtuma järgmistest olulistest eesmärkidest:

- Motiveerida autopargi keskkonnasõbralikumaks muutmist;
- Vähendada Eesti autopargi keskmist vanust (meie autopark on ca 17 aastat vana. Euroopa keskmine on ca 12 aastat);
 - Vähendada transpordisektori CO2 emissiooni (uued tehnoloogiad on keskkonnasõbralikumad);
 - Tõsta liiklustravalisust (uuemate sõidukite turvavarustuse otsene kaasmõju, lühemad pidurdusmaad, juhiabisüsteemid jne vähendamaks inim-, vara- ja infrastruktuuri kahjusid);
 - Teede parem vastu pidamine (uuemad sõidukid kulutavad vähem taristut).
- Oluline roll pistikhübriid- ja elektriautodel.

Tulenevalt eelpool toodust **ei saa** AMTEL **sellisel** kujul mootorsõidukimaksu seaduse eelnõud **toetada**, sest eelnõu ei toeta maksu eesmärke ning toob kaasa õigusvastased tagajärjed.

AMTEL-l on järgmised seisukohad ja muudatusettepanekud.

Esiteks on eelnõus registreerimistasu ja aastamaksu osakaal **ebaratsioonalselt** ja eesmärgipäratult **registreerimistasu** poole kaldu. Mootorsõidukimaksu kehtestamisel peaks proportsionaalne osakaal olema pigem aastamaksu suuremale osakaalule suunatud, sest see on kooskõlas eelnõu väljaõeldud eesmärkidega, sealhulgas keskkonnakaitseliste eesmärkidega.

AMTEL teeb ettepaneku aastamaksu ja registreerimistasu osakaale vastavalt eeltoodule muuta, mis võimaldaks tagada eelnõu eesmärke.

Teiseks, võrreldes VTK-ga on **registreerimistasusse** lisatud massikomponent (EN §18 lg3). Selle lisamine ei täida üldse keskkonnakaitse eesmärki, vaid toob kaasa rohkem saastavate sõidukite osakaalu suurenemise Eestis.

Täna hetkel on uutel hübriid ja elektri tehnoloogiat kasutavatel autodel aku raskuse tõttu oluliselt suurem täismass, kui keskkonda rohkem saastavatel bensiini- ja diiselmootoriga vanematel sõidukitel. Tänapäeva autod muutuvad raskemaks, aga samas keskkonna sõbralikumaks.

Täiendava infona: *juhilubade direktiivis plaanitakse sisse viia muudatus suurendades B-kat juhiloaga sõiduki massi 4250kg, eeldusel, et juhil on vähemalt kaks aastat olnud B-kategooria juhiluba.*

Arvutusvalemist tuleb välja olukord, kus täpselt sama marki ja mudeliga **hübriidsõiduki** registreerimistasu tuleb oluliselt suurem kui analoogsel sisepõlemismootoriga sõidukil. Lisaks pered, kes peavad mahutama 3 turvatooli saavad kasutada suuremat mahtunivarsaali, mis on aga paraku samuti kaalult raskemad. Liiatigi võib teatud juhtudel kujuneda olukord, kus mahtunivarsaali soetamise asemel osutub majanduslikult soodsamaks 2 väikeauto soetamine, mis on aga vastuolus eelnõu eesmärkidega.

Eelpool toodust tulenevalt AMTEL **ei toeta massikomponenti** ja palub registreerimistasust massi komponent **välja jätta**. AMTEL palub kaaluda võimalust edasi liikuda analoogselt VTK-s märgitule.

Kolmandaks ei toeta AMTEL EN §-s 20 välja toodud mootorsõiduki **vanusest sõltuvat registreerimistasu kordaja füüsiliste isikute puhul** kasutusele võttu.

Antud olukord soodustab veelgi enam vanemate sõidukite sissetoomist. See omakorda ei toeta keskkonnakaitse eesmärki ja on oht, et hakkab uuesti tekkima autode *must turg*. Sellest tulevalt suureneb märgatavalt oht liiklusohutusele, mis ei saa olla eelnõuga kaasnev legitiimne eesmärk.

Neljandaks, eelnõust ei loe välja, kuidas suhestub lisanduv registreerimise tasu olemasolevasse registreerimise riigilõivu.

Viiendaks on endiselt ebaselged järgnevad küsimused ja tähelepanekud:

- Kuidas plaanitakse lahendada maksu topelt maksustamine, käibemaksu rakendamine sõidukite soetamisel panga finantseeringuga?
- Kuidas käsitletakse sõidukite ümberehitust? Nt sõiduk imporditakse riiki, millele teostatakse hiljem ümberehitus, millega kaasneb kaalude ja kategooriate muutmised ja vastavad registrikanded? Puudutab see nii M1 kui ka N1 kategooria sõidukeid. Tüüpiline juhtum N1 sõidukite puhul. Imporditakse M1/N1 tühikeresid, mis siis koha peal ümberehituse käigus muutuvad.
- Maksumäära ennustus, kuidas ennustada maksumäära kliendi pakkumustesse ja lepingutesse? On teada fakt, et WLTP näitajad, ehk maksumäära arvutuse aluseks olevad parameetrid selguvad alles peale sõiduki valmimist. Ent TSÜS ja VÕS-ist tulenevalt on automüüjal hinna tarbijale pakkumisel siduvad kohustused. Siin on vaja konkreetseid riigi suuniseid.
 - Ettepanek: seadusega võimaldada müüjal riiklikud maksu määrad siduda lahti TSÜS ja VÕS-ist tarbijale müügi siduvatest kohustustest.

- Millisest õigusaktist on võetud NEDC arvutus koefitsient WLTP-e, meile teadolevalt sellist ühtset meetodikat ei ole. Oma olemuselt on nad erinevad meetodikad ja mingit täpset seost ei ole.
- Kuidas plaanitakse hoida koduturgu ja tõkestada piiriülest registreerimist. Rendisõidukid, pan balti ettevõtted, täisteenuspakkujad jne
- Automüügis ostetakse klientidelt tagasi sõidukid, mis ootavad müüja laos uut ostjat. Sellised sõidukid on ajutiselt registrist kustutaud ja nad ei osale liikluses. Teeme ettepaneku ajutiselt kustutatud sõidukid maksust vabastada. Analoogne süsteem on meie naaberriikides.

Seletuskirjas on väljatoodud üldine mõju ülevaade, aga ei ole analüüsi, mis mõju avaldab plaanitav muudatus autokasutusele ja autonduse valdkonnale tervikuna.

Kõige eeltoodud eelnõu puuduste tulemusel hakkab meie arvates vähenema uute ja kuni 5 aasta vanuste sõiduautode müük, mistõttu kahjustub pöördumatult keskkonnakaitse ja autopargi uuendamise eesmärk (vt SK lk 2). Meie hinnangul võib selliste autode müügi maht väheneda kuni 50%. Selle tulemusel omakorda väheneb nii kavandatava mootorsõidukimaksu laekumine kui ka käibemaksu laekumine riigile oluliselt. Lisaks võib tekkida valdkonna põhine koondamiste laine, mis avaldab täiendavat mõju riigi tuludele – kuludele.

Siinkohal väärrib märkimist, et AMTEL esitas 17.08.2023 eelnõu väljatöötamiskavatsusele oma seisukoha, milles tõi välja mitmeid põhimõttelisi probleeme. Kahjuks on aga viidatud seisukohad jäänud kõige olulisemas osas sisulise tähelepanuta. Veelgi enam, võrreldes VTK-ga on eelnõu (nt on registreerimistasusse lisatud massikomponent; eelnõu fiskaalne ootus on tõusnud 120 mln eurolt ca 240 mln euron) **kardinaalselt muutunud**.

Hea õigusloome ja normitehnika eeskirja (HÕNTE) §-st 1 tuleneb, et huvirühma kaasamine peab olema sisuline, mitte formaalne. Kahjuks ei nähtu eelnõust, et huvirühmade seisukohtadega oleks sisuliselt arvestatud. Õiguskorda nii oluliselt muutva regulatsiooni puhul ei ole selline kiirustamine õigustatud ning ei ole kooskõlas HÕNTE sätete ega mõttega.

Eelnõuga kiirustamine toob kaasa ettenägematuid tagajärgi ka kõige enim ohustatud gruppidele (nt erivajadustega isikud) nagu on välja toonud Õiguskantsler oma 19.10.2023 kirjas nr 18-2/231475/2305334 Rahandusministeeriumile.

Kuna eelnõu on võrreldes VTK-ga kardinaalselt muutunud, teeb AMTEL ettepaneku enne edasi liikumist koostada uus ja sisuline kaasamise voor, mis vastaks HÕNTE §-s 1 toodud VTK nõuetele, milles antakse käesolevatele ettepanekutele sisulised vastused ning tagatakse võimalused diskuteerimiseks enne eelnõuga edasi liikumist.

Palume ministeeriumil täiendada mootorsõidukimaksuseadust lähtudes eelpool toodud seisukohtadest ja muudatusettepanekutest.

Kokkuvõtteks, me ei poolda mootorsõidukimaksu kehtestamist **eelnõus esitatud** viisil.

Praeguses sõnastuses rikub eelnõu Põhiseaduse §-s 32 ja §-s 11 sätestatud omandipõhiõigust ja proportsionaalsuse põhimõtet, sest eraisikute omandile kehtestatav keskkonnamaks ei ole kehtestatud riigi enese poolt sedastatud peamisel eesmärgil (keskkonnakaitse, mis on sätestatud peamise eesmärgina nt SK lk 1 sissejuhatuse teises lõigus ja SK lk-1 2) ning ei ole seetõttu sobiv, vajalik ja mõõdukas ka proportsionaalsuse testi (Põhiseaduse § 11) kontekstis.

Oleme veendunud, et konstruktiivses ja sisulises koostöös on võimalik leida lahendus, kuidas maksu kehtestamisega saavutada õiglaselt ja õiguspäraselt püstitatud eesmärged:

- motiveerida autopargi keskkonnasõbralikumaks muutmisega
- oluline roll pistikhübriid- ja elektriautodel
- vähendada Eesti autopargi keskmist vanust
- vähendada transpordisektori CO2 emissiooni
- tõsta liiklusturvalisust
- aidata kaasa teede paremale vastu pidamisele.

AMTEL on valmis aitama kaasa eeltoodud eesmärkide saavutamisel. Palume AMTEL-it aktiivselt kaasata järgnevatel aruteludel kõikidel tasanditel.

Lugupidamisega,

Meelis Telliskivi
AMTEL tegevjuht
/allkirjastatud digitaalselt/