



**Mootorsõidukimaksu seaduse
eelnõu muudatusettepanekute
esitamine**

Austatud proua Akkermann

Palume teha mootorsõidukimaksu seaduse eelnõus 364 SE allpool loetletud muudatused.

1. Eelnõu § 7 täiendatakse uue lõikega 2 (muutes järgnevate lõigete numeratsiooni):
„(2) Mootorsõiduki tähtajalisel registreerimisel tasutakse mootorsõidukimaksu tähtajalise registreerimise perioodi eest.“

Selgitus: kui sõiduk registreeritakse liiklusregistris üksnes teatud perioodiks (nt tollideklaratsiooniga ajutine import), siis nii mootorsõidukimaksu kui registreerimistasu võetakse üksnes selle perioodi eest. Kui isik soovib peale perioodi lõppu Eestisse edasi jääda, tuleb liiklusregistri registreeringut vastavalt muuta ja arvutatakse uus maksuperiood.

2. Eelnõu § 12 lõige 3 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„(3) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud mootorsõiduki, mille kohta puuduvad liiklusregistris andmed CO₂ eriheite kohta, CO₂ eriheite WLTP-meetodi referentsväärtus grammides kilomeetri kohta leitakse järgmise kolme komponendi summamana, mis ümardatakse täisarvuni, arvestades lõikes 5 sätestatut:

- 1) sisepõlemismootori võimsus kilovattides korrutatakse 0,29-ga;
- 2) mootorsõiduki tühimass kilogrammides korrutatakse 0,07-ga;
- 3) mootorsõiduki vanus aastates maksustamisperioodi alguse kuupäevaks alates esmase registreerimise kuupäevast korrutatakse 4,92-ga.“

Selgitus: lõikesse lisatakse CO₂ referentsväärtuse leidmisel täisarvuni ümardamise nõue. Lisaks täpsustatakse, et võimsuse parameetrik on sisepõlemismootori võimsus.

3. Eelnõu § 12 lõige 9 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„(9) M1-kategooria kategooria mootorsõiduk, mis on liiklusregistri andmetel keranimetusega „elamu“, maksustatakse N1-kategooria mootorsõiduki mootorsõidukimaksu määraga.“

Selgitus: muudetavast lõikest jäetakse välja viide nii autoelamu pikkusele kui maksumäära kordaja (vanusekoefitsiendi) mitte rakendamisele. Kuigi autoelamud on levinumalt pikkusega 5,1–7 meetrit, müüakse ka autoelamuid, mille pikkus jääb alla 5,1 meetri ja mis on tehases sellisena toodetud. Lähtudes ühetaoliselt kohtlemisest on otstarbekas rakendada ka aastamaksu puhul vanusekordajat sõltumata maksuobjektist või omandivormist.

4. Eelnõu § 13 lõiked 3–5 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„(3) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud mootorsõiduki, mille kohta puuduvad liiklusregistris andmed CO₂ eriheite kohta, CO₂ eriheite WLTP-meetodi referentsväärtus grammides kilomeetri kohta leitakse järgmise kolme komponendi summana, mis ümardatakse täisarvuni, arvestades käesoleva paragrahvi lõigetes 4 ja 5 sätestatud:

- 1) sisepõlemismootori võimsus kilovattides korrutatakse 0,4-ga;
- 2) mootorsõiduki tühimag kilogrammides korrutatakse 0,07-ga;
- 3) mootorsõiduki vanus aastates maksustamisperioodi alguse kuupäevaks alates esmase registreerimise kuupäevast korrutatakse 5,16-ga.

(4) Käesoleva paragrahvi lõike 3 punktides 1–3 ettenähtud summade liitmisel saadud summale liidetakse bensiinimootoriga sõiduki puhul 22 CO₂ grammi kilomeetri kohta.

(5) Käesoleva paragrahvi lõike 3 punktides 1–3 ettenähtud summade liitmisel saadud summast lahutatakse välise laadimisvõimaluseta diiselmootoriga mootorsõiduki puhul, millel on liiklusregistris märged „NOVC-HEV“, ja välise laadimisvõimaluseta bensiinimootoriga mootorsõiduki puhul, millel on liiklusregistris märged „NOVC-HEV“, 20 CO₂ grammi kilomeetri kohta.“

Selgitus: muudetavasse lõikesse 3 lisatakse CO₂ referentsväärtuse leidmisel täisarvuni ümardamise nõue. Lisaks täpsustatakse, et võimsuse parameetrik on sisepõlemismootori võimsus. Lõigetes 4 ja 5 ümardatakse täisarvuni erinevate mootoritüüpidega sõidukite puhul vastavalt kas lahutatav või liidetav väärtus.

5. Eelnõu § 14 teksti muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„(1) M1-kategooria ja N1-kategooria mootorsõiduki maksumäär korrutatakse mootorsõiduki vanusest sõltuva kordajaga, mis on:

- 1) 0,92, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on maksustamisperioodi alguse kuupäevaks möödunud vähemalt 5 aastat;
- 2) 0,84, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on maksustamisperioodi alguse kuupäevaks möödunud vähemalt 6 aastat;
- 3) 0,75, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on maksustamisperioodi alguse kuupäevaks möödunud vähemalt 7 aastat;
- 4) 0,67, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on maksustamisperioodi alguse kuupäevaks möödunud vähemalt 8 aastat;
- 5) 0,59, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on maksustamisperioodi alguse kuupäevaks möödunud vähemalt 9 aastat;
- 6) 0,51, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on maksustamisperioodi alguse kuupäevaks möödunud vähemalt 10 aastat;
- 7) 0,43, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on maksustamisperioodi alguse kuupäevaks möödunud vähemalt 11 aastat;

- 8) 0,35, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on maksustamisperioodi alguse kuupäevaks möödunud vähemalt 12 aastat;
- 9) 0,26, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on maksustamisperioodi alguse kuupäevaks möödunud vähemalt 13 aastat;
- 10) 0,18, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on maksustamisperioodi alguse kuupäevaks möödunud vähemalt 14 aastat;
- 11) 0,1, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on maksustamisperioodi alguse kuupäevaks möödunud vähemalt 15 aastat;
- 12) 0, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on maksustamisperioodi alguse kuupäevaks möödunud vähemalt 20 aastat.

(2) Mootorsõidukimaksu määra kordajat rakendatakse mootorsõidukimaksu summale, millest on lahutatud baasosa.“;

Selgitus: muudetavas paragrahvis lisatakse aastamaksu puhul vanusekordaja rakendamine ka N1-kategooria mootorsõidukite puhul. Selliselt rakendatakse vanusekordajat kõigi mootorsõidukite kategooriate puhul sõltumata omandivormist. Kordaja väärtused jäävad samaks.

6. Eelnõu § 15 teksti muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„Mootorsõidukimaksuga ei maksustata:

- 1) liiklusregistris alarmsõidukiks registreeritud mootorsõidukit;
- 2) välisriigi diplomaatilisele esindusele ja konsulaarasutusele, erimissioonile, Välisministeeriumi tunnustatud rahvusvahelise organisatsiooni esindusele või peakorterile, Euroopa Liidu institutsioonile või liidu õiguse alusel asutatud ametile või asutusele, Eestisse akrediteeritud välisriigi diplomaatilisele esindajale ja konsulaarametnikule, välja arvatud aukonsul, erimissiooni ja rahvusvahelise organisatsiooni esindajale, samuti diplomaatilise esinduse, konsulaarasutuse ja erimissiooni haldustöötajale kuuluvaid mootorsõidukeid;
- 3) välislepingus sätestatud maksusoodustuse rakendamisel sõjalisele peakorterile, ühises kaitsetegevuses osalevale NATO liikmesriigi või ühise julgeoleku- ja kaitsepoliitika raames liidu meetmete rakendamiseks ellu viidavas kaitsetegevuses osaleva liikmesriigi ja nendega kaasas oleva tsiviilkoosseisu ning nende liikmete, välisriigi relvajõudude ja tsiviilkoosseisu liikmetele ning nende ülalpeetavate, välisriigi relvajõudude lepingupartneri töötajate, rahvusvahelise sõjalise peakorteri liikmete ja nende ülalpeetavate ning peakorteri lepingupartneri töötajate ja nende ülalpeetavate ning välisriigi, mis ei ole liikmesriik ega NATO liikmesriik, relvajõududele ja tsiviilkoosseisule ning rahvusvahelisele sõjalisele õppeasutusele kuuluvaid mootorsõidukeid;
- 4) füüsilisele isikule kuuluvat mootorsõidukit, mis on spetsiaalselt ümber ehitatud või kohandatud puuetega inimeste transpordiks või puuetega inimesele kasutamiseks.“.

Selgitus: Punkti 2 algust täiendatakse ja paragrahvi lisatakse uus punkt 3. Välislepingutest jt rahvusvahelistest kokkulepetest tuleneva maksusoodustuse andmiseks loob aluse Kaitseministeeriumi või Välisministeeriumi taotlus, mis esitatakse Transpordiametile registritoimingute käigus, sellekohane märge tehakse registrisse ja edastatakse sõiduki andmete hulgas Maksu- ja Tolliametile, kes selle märke alusel maksuteadet ei väljasta. Seetõttu on maksuvabastuse saajate ring kontrollitud ja piiratud. Kuna nende sõidukite registreerimine toimub nimetatud ministeeriumite tõendite alusel juba täna, siis praktilisest küljest ühtegi muutust protsessis ei ole. Punkt 3 lisatakse Kaitseministeeriumi ettepanekul, kuivõrd nende haldusalas välislepingute valdkonnas jääks punkt 2 ebapiisavaks.

Eelnõu punkt 3 loetakse punktiks 4 ja seda täiendatakse õigusselguse huvides. Kõnealune maksuvabastus on suunatud füüsilistele isikutele. Samuti täiendatakse punkti sõnadega „või kohandatud“, sest puudega inimestele kasutamiseks mõeldud sõiduk võib olla nii ümber ehitatud kui kohandatud.

7. Eelnõu 3. peatükki täiendatakse uue §-ga 16 (muutes järgnevate paragrahvide numeratsiooni) järgmises sõnastuses:

„§ 16. Teise liikmesriigi füüsilise isiku maksuvabastus

(1) Mootorsõidukimaksuga ei maksustata mootorsõidukit, mida füüsiline isik kasutab regulaarseks sõitmiseks oma elukohast oma töökohta teise liikmesriigi territooriumil asuvas ettevõttes ja mootorsõidukilt, mida õppur kasutab teise liikmesriigi territooriumil, kus õppur elab üksnes seoses oma õpingutega.

(2) Maksuvabastust kohaldatakse kui:

- 1) isik omab alalist elukohta liikmesriigis, mis ei ole Eesti;
- 2) isik ei kasuta sõidukit Eestis sõitjate vedamiseks rendi või mis tahes materiaalse tasu eest ega kauba tööstuslikuks ega kaubanduslikuks vedamiseks ei tasu eest ega ilma;
- 3) seda mootorsõidukit Eestis ei võõrandata, rendita välja ega laenutata, ja
- 4) sõidukil on registreerimisliikmesriigi standardne registreerimismärk, välja arvatud ajutine märk, ja see on omandatud või imporditud kooskõlas isiku alalise elukoha liikmesriigi siseturul kehtivate üldiste maksustamistingimustega ja selle suhtes ei kohaldata seoses eksportimisega ühtegi vabastust kumuleeruvast käibemaksust, aktsiisist ega mis tahes muust tarbimismaksust ega tehta nende maksude tagasimakseid või esitatakse registreerimismärgi puudumisel asjakohased tõendid eespool nimetatud tarbimismaksude maksmise kohta.“.

Selgitus: eelnõu täiendatakse uue paragrahviga, millega võetakse üle direktiiv. Nimetatud maksuvabastuse loomisele viitas oma kirjas Euroopa Komisjon, märkides, et Nõukogu direktiivi 83/182/EMÜ ühest liikmesriigist teise ajutiselt imporditud teatavate transpordivahendite maksuvabastuse kohta ühenduses (2) artiklis 5 sätestatakse õppurite ja töötajate automaksudest vabastamine. Arusaadavatel põhjustel ei ole kavandatud maks veel loetletud nõukogu direktiivi 83/182/EMÜ lisas. Pärast jõustumist tuleb direktiivi kohandada, lisades nimetatud lisasse Eesti maksu. Seetõttu peavad kaks kõnealust erandit kajastuma siseriiklikes õigusaktides, välja arvatud juhul, kui Eesti otsustab praeguses etapis oma õigusakti ise vastavalt muuta.

Seetõttu täiendatakse peale seaduse väljakuulutamist ka kõnealust direktiivi ning siseriiklikus õigusaktis kajastamise kohustus on täidetud muudatusega lisatava punktiga.

Eelnõu paragrahvide edasist numeratsiooni parandatakse.

8. Eelnõu senise § 16 (uue numeratsiooniga § 17) lõige 2 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„(2) Mootorsõidukimaksu registri eesmärk on mootorsõidukimaksu haldamiseks vajaliku teabe töötlemine.“.

Selgitus: Lõiget 2 parandatakse järgmiselt. Sõna „arvutamiseks“ asendatakse sõnaga „haldamiseks“ ja sõnad „kogumine ja“ kustutatakse. Maksuhaldur on alustanud mootorsõidukimaksu registri loomise kaardistamist ning seetõttu on paremini defineeritud ka registri omadused ja ülesanded. Arvutamise mõiste jäi liiga kitsaks, sest registris mitte üksnes ei arvutata maksusummat, vaid seal hallatakse ka seotud maksuteadete andmeid jms. Kogumise funktsioon kustutati, sest töötlemine juba hõlmab seda sõna.

9. Eelnõu senise § 16 (uue numeratsiooniga § 17) lõike 3 punkti 1 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„1) mootorsõiduki omaniku või vastutava kasutaja üldandmed;“.

Selgitus: Lõikes 3 on sõna „vastutava“ on ekslikult puudu jäänud.

10. Eelnõu 5. peatüki 1. jao pealkiri muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt: „**Üleminekusätted**“.

Selgitus: Eelnõu 5. peatüki 1 jao senine pealkiri „Järelhindamine“ oli tingitud jao sisust, kus sätestati üksnes järelhindamisega seotud paragrahv. Kuna järgmise muudatusettepanekuga jagu täiendatakse, on vaja ka pealkiri üldisemaks muuta.

11. Eelnõu senine § 17 loetakse §-ks 19 ja seadust täiendatakse §-ga 18 (võttes arvesse muudatusettepaneku nr 7 tehtud numeratsiooni muudatust) järgmises sõnastuses:

„§ 18. Maksuteate väljastamise erisus

Mootorsõiduki, mis registreeritakse liiklusregistris esmakordselt vahemikus 1–31. jaanuar 2025. a, eest tekkinud maksukohustuse kohta väljastatakse maksuteade hiljemalt 15. veebruariks 2025. a.“.

Selgitus: Eelnõu täiendatakse uue paragrahviga ja eelnõu numeratsiooni parandatakse vastavalt. Eelnõu § 9 kohaselt väljastatakse maksuteade maksustamisperioodi kestel liiklusregistris esmakordselt registreeritud mootorsõiduki eest oleva maksukohustuse kohta 15 tööpäeva jooksul pärast registrikande tegemist. Rakendussättega leevendatakse tehniliste kõrvalekallete riski, mis võivad kaasneda seoses maksuhalduri uue IT-süsteemi kasutuselevõtuga. Seega ei pruugi isik saada 2025. a jaanuaris maksuteadet 15 päeva jooksul, vaid hiljemalt 15. veebruaril. Kui tehnilisi kõrvalekaldeid ei teki, toimub maksuteadete väljastamine tavakorras.

12. Eelnõu senise § 19 (uue numeratsiooniga § 21) punkt 6 loetakse punktiks 5 ja punkt 5 punktiks 6 vahetades seega omavahel järjekorra ning punkt 6 (uue numeratsiooni järgi) sõnastatakse järgmiselt:

„6) seadust täiendatakse 12². peatükiga järgmises sõnastuses:

„12². peatükk
REGISTREERIMISTASU

§ 190¹³. Registreerimistasu

Registreerimistasu tasutakse käesoleva seaduse § 190¹⁴ lõikes 1 nimetatud kategooriasse kuuluva mootorsõiduki Eesti liiklusregistris registreerimise või selle omaniku vahetuse eest.

§ 190¹⁴. Registreerimistasu objekt

(1) Registreerimistasu objekt on järgmistesse kategooriatesse kuuluv mootorsõiduk:

- 1) sõiduauto (edaspidi *MI-kategooria mootorsõiduk*);
- 2) kuni 3500-kilogrammise täismassiga veoauto (edaspidi *NI-kategooria mootorsõiduk*).

(2) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud sõidukite kategooriatega hõlmatakse ka nende alamkategooriad.

§ 190¹⁵. Registreerimistasu tasumise kohustus

(1) Registreerimistasu tasub isik, kelle huvides või kelle suhtes käesoleva paragrahvi lõikes 2 nimetatud registrikande toiming tehakse.

(2) Registreerimistasu tasumise kohustus tekib

- 1) sõiduki liiklusregistris registreerimisel, või
- 2) sõiduki esmakordsel omaniku vahetusel, kui sõiduki eest ei ole tasutud registreerimistasu käesolev lõike punkti 1 kohaselt.

(3) Tasumisele kuuluva registreerimistasu summa määrab Transpordiamet pärast liiklusseaduse § 76 lõikes 9 sätestatud sõiduki registreerimiseelset tehnonõuetele vastavuse kontrolli teostamist ja enne sõiduki omaniku vahetuse registrikande toimingut.

(4) Eestis registreeritud sõiduki omaniku vahetust ei loeta esmakordseks ja maksukohustust ei teki, kui:

- 1) sõiduki omanikuks saab liisingulepingu lõppemisel liisinguandja asemel isik, kes oli liisingulepingu kehtivuse ajal kantud vastutava kasutajana liiklusregistrisse, või
- 2) sõiduk on omandatud pärimise teel.

(5) Kui käesoleva paragrahvi lõikes 4 nimetatud sõiduk võõrandatakse, siis loetakse see esmakordseks omaniku vahetuseks.

(6) Tähtajalisel registreerimisel tasutakse registreerimistasu ainult tähtajalise registreerimisega määratud perioodi eest.

§ 190¹⁶. Registreerimistasu tasumise aeg

Registreerimistasu tasutakse enne sõiduki esmakordset Eesti liiklusregistris registreerimist või Eestis registreeritud sõiduki esmakordset omaniku vahetust arvates käesoleva seaduse jõustumisest, välja arvatud käesoleva seaduse § 190¹⁵ lõikes 4 sätestatud juhul.

§ 190¹⁷. Registreerimistasu haldur

Registreerimistasu haldur on Transpordiamet.

§ 190¹⁸. Registreerimistasu laekumine

Registreerimistasu laekub riigieelarvesse.

§ 190¹⁹. M1-kategooria mootorsõidukite registreerimistasu määrad

(1) M1-kategooria mootorsõiduki, mis ei ole täiselektriline ja mille kohta on liiklusregistris olemas andmed ühtlustatud ülemaailmse kergsõidukite katsetamise meetodiga (edaspidi *WLTP-meetod*) arvutatud CO₂ eriheite kohta, registreerimistasu määr leitakse järgmise kolme komponendi summana:

- 1) baasosa 150 eurot mootorsõiduki kohta;
- 2) CO₂ eriheite osa selliselt, et iga CO₂ gramm vahemikus 1–117 grammi kilomeetri kohta korrutatakse 5 euroga, vahemikus 118–150 grammi kilomeetri kohta korrutatakse 10 euroga, vahemikus 151–200 grammi kilomeetri kohta korrutatakse 30 euroga ning vahemikus 201 ja enam grammi kilomeetri kohta korrutatakse 50 euroga;
- 3) massiosa selliselt, et mootorsõiduki 2000-kilogrammist täismassi ületav iga kilogramm korrutatakse 2 euroga kuni summani 2000 eurot ja välise laadimisvõimalusega mootorsõiduki, millel on liiklusregistris märged „OVC-HEV“, massiosa selliselt, et mootorsõiduki 2200-kilogrammist täismassi ületav iga kilogramm korrutatakse 2 euroga kuni summani 2000 eurot.“;

(2) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud mootorsõiduki, mille kohta on liiklusregistris olemas andmed üksnes uue Euroopa sõidutsükli järgi (edaspidi *NEDC-meetod*) arvutatud CO₂ eriheite kohta, registreerimistasu määr leitakse järgmise kolme komponendi summana:

- 1) käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud baasosa;
- 2) massiosa;
- 3) CO₂ eriheite osa selliselt, et esmalt korrutatakse CO₂ eriheite näit koefitsiendiga 1,21 ja seejärel iga CO₂ gramm vastavalt käesoleva paragrahvi lõike 1 punktis 2 sätestatule.

(3) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud mootorsõiduki, mille kohta puuduvad liiklusregistris andmed CO₂ eriheite kohta, CO₂ eriheite WLTP-meetodi referentsväärtus grammides kilomeetri kohta leitakse järgmise kolme komponendi summana, mis ümardatakse täisarvuni, arvestades lõikes 4 sätestatut:

- 1) sisepõlemismootori võimsus kilovattides korrutatakse 0,29-ga;
- 2) mootorsõiduki tühimass kilogrammides korrutatakse 0,07-ga;
- 3) mootorsõiduki vanus registreerimistasu määramisel ajal aastates alates esmase registreerimise kuupäevast korrutatakse 4,92-ga.“;

(4) Käesoleva paragrahvi lõike 3 punktides 1–3 ettenähtud summade liitmisel saadud summast lahutatakse:

- 1) diiselmootoriga sõiduki puhul 35 CO₂ grammi kilomeetri kohta;
- 2) välise laadimisvõimaluseta diiselmootoriga mootorsõiduki puhul, millel on liiklusregistris märged „NOVC-HEV“, 52 CO₂ grammi kilomeetri kohta;
- 3) välise laadimisvõimaluseta bensiinimootoriga mootorsõiduki puhul, millel on liiklusregistris märged „NOVC-HEV“, 39 CO₂ grammi kilomeetri kohta.

(5) Käesoleva paragrahvi lõikes 3 nimetatud CO₂ eriheite WLTP-meetodi referentsväärtuse maksimum on 350 CO₂ grammi kilomeetri kohta.

(6) Käesoleva paragrahvi lõikes 3 ja 4 nimetatud mootorsõiduki registreerimistasu määr leitakse järgmise kolme komponendi summana:

- 1) käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud baasosa;

- 2) massiosa;
- 3) CO₂ eriheite osa, mis leitakse WLTP-meetodi referentsväärtuse järgi.

(7) Käesoleva paragrahvi lõikes 3 nimetatud mootorsõiduki, millel on liiklusregistris märged „OVC-HEV“, registreerimistasu määr leitakse järgmise kolme komponendi summana:

- 1) käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud baasosa;
- 2) massiosa;
- 3) CO₂ eriheite osa, mis on 46 CO₂ grammi kilomeetri kohta.

(8) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud mootorsõiduki, mis on täiselektriline, registreerimistasu määr leitakse järgmise kahe komponendi summana:

- 1) baasosa 150 eurot mootorsõiduki kohta;
- 2) massiosa selliselt, et mootorsõiduki 2400-kilogrammist täismassi ületav iga kilogramm korrutatakse 2 euroga kuni summani 2200 eurot.

(9) M1-kategooria mootorsõiduki, mis on liiklusregistri andmetel keranimetusega „elamu“, registreerimistasu arvutatakse N1-kategooria mootorsõiduki registreerimistasu määra alusel.

§ 190²⁰. N1-kategooria mootorsõidukite registreerimistasu määrad

(1) N1-kategooria mootorsõiduki, mis ei ole täiselektriline ja mille kohta on liiklusregistris olemas andmed WLTP-meetodiga arvutatud CO₂ eriheite kohta, registreerimistasu määr leitakse järgmise kahe komponendi summana:

- 1) baasosa 300 eurot mootorsõiduki kohta;
- 2) CO₂ eriheite osa selliselt, et iga CO₂ gramm vahemikus 1–204 grammi kilomeetri kohta korrutatakse 2 euroga, vahemikus 205–250 grammi kilomeetri kohta korrutatakse 30 euroga, vahemikus 251–300 grammi kilomeetri kohta korrutatakse 35 euroga ning vahemikus 301 ja enam grammi kilomeetri kohta korrutatakse 40 euroga.“;

(2) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud mootorsõiduki, mille kohta on liiklusregistris olemas andmed üksnes NEDC-meetodiga arvutatud CO₂ eriheite kohta, registreerimistasu määr leitakse järgmise kahe komponendi summana:

- 1) käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud baasosa;
- 2) CO₂ eriheite osa selliselt, et esmalt korrutatakse CO₂ eriheite näit koefitsiendiga 1,3 ja seejärel iga CO₂ gramm vastavalt käesoleva paragrahvi lõike 1 punktis 2 sätestatule.

(3) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud mootorsõiduki, mille kohta puuduvad liiklusregistris andmed CO₂ eriheite kohta, CO₂ eriheite WLTP-meetodi referentsväärtus grammides kilomeetri kohta leitakse järgmise kolme komponendi summana, mis ümardatakse täisarvuni, arvestades lõigetes 4–5 sätestatud:

- 1) sisepõlemismootori võimsus kilovattides korrutatakse 0,4-ga;
- 2) mootorsõiduki tühimass kilogrammides korrutatakse 0,07-ga;
- 3) mootorsõiduki vanus registreerimistasu määramisel ajal aastates alates esmase registreerimise kuupäevast korrutatakse 5,16-ga.

(4) Käesoleva paragrahvi lõike 3 punktides 1–3 ettenähtud summade liitmisel saadud summale liidetakse bensiinimootoriga sõiduki puhul 22 CO₂ grammi kilomeetri kohta.

(5) Käesoleva paragrahvi lõike 3 punktides 1–3 ettenähtud summade liitmisel saadud summast lahutatakse välise laadimisvõimaluseta diiselmootoriga mootorsõiduki puhul, millel on liiklusregistris märke „NOVC-HEV“, ja välise laadimisvõimaluseta bensiinimootoriga mootorsõiduki puhul, millel on liiklusregistris märke „NOVC-HEV“, 20 CO₂ grammi kilomeetri kohta.

(6) Käesoleva paragrahvi lõikes 3 nimetatud CO₂ eriheite WLTP-meetodi referentsväärtuse maksimum on 350 CO₂ grammi kilomeetri kohta.

(7) Käesoleva paragrahvi lõigetes 3–5 nimetatud mootorsõiduki registreerimistasu määr leitakse järgmise kahe komponendi summana:

- 1) käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud baasosa;
- 2) CO₂ eriheite osa, mis leitakse WLTP-meetodi referentsväärtuse järgi.

(8) Käesoleva paragrahvi lõikes 3 nimetatud mootorsõiduki, millel on liiklusregistris märke „OVC-HEV“, registreerimistasu määr leitakse järgmise kahe komponendi summana:

- 1) käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud baasosa;
- 2) CO₂ eriheite osa, mis on 69 CO₂ grammi kilomeetri kohta.

(9) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud mootorsõiduki, mis on täiselektriline, registreerimistasu määr on 200 eurot mootorsõiduki kohta.

(10) N1-kategooria mootorsõiduki, mille erivõimsus ületab 0,20 kilovatti kandevõime ühe kilogrammi kohta liiklusregistri andmetel, registreerimistasu tasutakse lähtuvalt M1-kategooria mootorsõiduki registreerimistasu määrast.

§ 190²¹. Mootorsõiduki vanusest sõltuv registreerimistasu kordaja

(1) M1-kategooria ja N1-kategooria mootorsõiduki registreerimistasu korrutatakse mootorsõiduki vanusest sõltuva kordajaga, mis on:

- 1) 0,87, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on Eesti liiklusregistris registreerimise kuupäevaks või esimese omaniku vahetuse toimumise kuupäevaks möödunud vähemalt 1 aasta;
- 2) 0,75, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on Eesti liiklusregistris registreerimise kuupäevaks või esimese omaniku vahetuse toimumise kuupäevaks möödunud vähemalt 2 aastat;
- 3) 0,65, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on Eesti liiklusregistris registreerimise kuupäevaks või esimese omaniku vahetuse toimumise kuupäevaks möödunud vähemalt 3 aastat;
- 4) 0,56, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on Eesti liiklusregistris registreerimise kuupäevaks või esimese omaniku vahetuse toimumise kuupäevaks möödunud vähemalt 4 aastat;
- 5) 0,48, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on Eesti liiklusregistris registreerimise kuupäevaks või esimese omaniku vahetuse toimumise kuupäevaks möödunud vähemalt 5 aastat;
- 6) 0,42, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on Eesti liiklusregistris registreerimise kuupäevaks või esimese omaniku vahetuse toimumise kuupäevaks möödunud vähemalt 6 aastat;

- 7) 0,36, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on Eesti liiklusregistris registreerimise kuupäevaks või esimese omaniku vahetuse toimumise kuupäevaks möödunud vähemalt 7 aastat;
- 8) 0,31, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on Eesti liiklusregistris registreerimise kuupäevaks või esimese omaniku vahetuse toimumise kuupäevaks möödunud vähemalt 8 aastat;
- 9) 0,26, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on Eesti liiklusregistris registreerimise kuupäevaks või esimese omaniku vahetuse toimumise kuupäevaks möödunud vähemalt 9 aastat;
- 10) 0,22, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on Eesti liiklusregistris registreerimise kuupäevaks või esimese omaniku vahetuse toimumise kuupäevaks möödunud vähemalt 10 aastat;
- 11) 0,19, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on Eesti liiklusregistris registreerimise kuupäevaks või esimese omaniku vahetuse toimumise kuupäevaks möödunud vähemalt 11 aastat;
- 12) 0,16, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on Eesti liiklusregistris registreerimise kuupäevaks või esimese omaniku vahetuse toimumise kuupäevaks möödunud vähemalt 12 aastat;
- 13) 0,14, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on Eesti liiklusregistris registreerimise kuupäevaks või esimese omaniku vahetuse toimumise kuupäevaks möödunud vähemalt 13 aastat;
- 14) 0,12, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on Eesti liiklusregistris registreerimise kuupäevaks või esimese omaniku vahetuse toimumise kuupäevaks möödunud vähemalt 14 aastat;
- 15) 0,10, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on Eesti liiklusregistris registreerimise kuupäevaks või esimese omaniku vahetuse toimumise kuupäevaks möödunud vähemalt 15 aastat;
- 16) 0,09, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on Eesti liiklusregistris registreerimise kuupäevaks või esimese omaniku vahetuse toimumise kuupäevaks möödunud vähemalt 16 aastat;
- 17) 0,08, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on Eesti liiklusregistris registreerimise kuupäevaks või esimese omaniku vahetuse toimumise kuupäevaks möödunud vähemalt 17 aastat;
- 18) 0,07, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on Eesti liiklusregistris registreerimise kuupäevaks või esimese omaniku vahetuse toimumise kuupäevaks möödunud vähemalt 18 aastat;
- 19) 0,06, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on Eesti liiklusregistris registreerimise kuupäevaks või esimese omaniku vahetuse toimumise kuupäevaks möödunud vähemalt 19 aastat;
- 20) 0,05, kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on Eesti liiklusregistris registreerimise kuupäevaks või esimese omaniku vahetuse toimumise kuupäevaks möödunud vähemalt 20 aastat.

(2) Registreerimistasu kordajat rakendatakse registreerimistasu summale, millest on lahutatud baasosa.

(3) Registreerimistasu kordaja rakendamisel saadav summa ümardatakse sendi täpsusega.

§ 190²². Registreerimistasu tasumise vabastus

Registreerimistasu ei tasuta:

- 1) liiklusregistris alarmsõidukiks registreeritavalt mootorsõidukilt;
- 2) Välisministeeriumi taotluse alusel, välisriigi diplomaatilisele esindusele ja konsulaarasutusele, erimissioonile, Välisministeeriumi tunnustatud rahvusvahelise organisatsiooni esindusele või peakorterile, Euroopa Liidu institutsioonile või liidu õiguse alusel asutatud ametile või asutusele, Eestisse akrediteeritud välisriigi diplomaatilisele esindajale ja konsulaarametnikule (välja arvatud aukonsul), erimissiooni ja rahvusvahelise organisatsiooni esindajale, samuti diplomaatilise esinduse, konsulaarasutuse ja erimissiooni haldustöötajale kuuluvatelt mootorsõidukitelt;
- 3) Kaitseministeeriumi taotluse alusel, välislepingus sätestatud maksusoodustuse rakendamisel sõjalisele peakorterile ning ühises kaitsetegevuses osalevale NATO liikmesriigi või ühise julgeoleku- ja kaitsepoliitika raames liidu meetmete rakendamiseks ellu viidavas kaitsetegevuses osaleva liikmesriigi ja nendega kaasas oleva tsiviilkoosseisu ning nende liikmete, välisriigi relvajõudude ja tsiviilkoosseisu liikmete ning nende ülalpeetavate, välisriigi relvajõudude lepingupartneri töötajate, rahvusvahelise sõjalise peakorteri liikmete ja nende ülalpeetavate ning peakorteri lepingupartneri töötajate ja nende ülalpeetavate ning välisriigi, mis ei ole liikmesriik ega NATO liikmesriik, relvajõududele ja tsiviilkoosseisule ning rahvusvahelisele sõjalisele õppeasutusele kuuluvaid mootorsõidukeid;
- 4) füüsilisele isikule kuuluvat mootorsõidukilt, mis on spetsiaalselt ümber ehitatud või kohandatud puuetega inimeste transpordiks või puuetega inimesele kasutamiseks.

§ 190²³. Teise liikmesriigi füüsilise isiku maksuvabastus

(1) Registreerimistasuga ei maksustata mootorsõidukit, mida füüsiline isik kasutab regulaarseks sõitmiseks oma elukohast oma töökohta teise liikmesriigi territooriumil asuvas ettevõttes ja mootorsõidukilt, mida õppur kasutab teise liikmesriigi territooriumil, kus õppur elab üksnes seoses oma õpingutega.

(2) Maksuvabastust kohaldatakse kui:

- 1) isik omab alalist elukohta liikmesriigis, mis ei ole Eesti;
- 2) isik ei kasuta sõidukit Eestis sõitjate vedamiseks rendi või mis tahes materiaalse tasu eest ega kauba tööstuslikuks ega kaubanduslikuks vedamiseks ei tasu eest ega ilma;
- 3) seda mootorsõidukit Eestis ei võõrandata, rendita välja ega laenutata, ja
- 4) sõidukil on registreerimisliikmesriigi standardne registreerimismärk, välja arvatud ajutine märk, ja see on omandatud või imporditud kooskõlas isiku alalise elukoha liikmesriigi siseturul kehtivate üldiste maksustamistingimustega ja selle suhtes ei kohaldata seoses eksportimisega ühtegi vabastust kumuleeruvast käibemaksust, aktsiisist ega mis tahes muust tarbimismaksust ega tehta nende maksude tagasimakseid või esitatakse registreerimismärgi puudumisel asjakohased tõendid eespool nimetatud tarbimismaksude maksmise kohta.

§ 190²⁴. Registreerimistasu tagastamine

(1) Isik võib taotleda registreerimistasu tagastamist 60 päeva jooksul arvates temale kuulunud sõiduki liiklusregistrist kustutamisest, kui sõiduk kustutati eesmärgiga võtta see kasutusele väljaspool Eestit.

(2) Registreerimistasu tagastatakse, kui sõiduki esmakordselt registreerimisest on möödas vähem kui 10 aastat. Tagastatava registreerimistasu summa on võrdne sõiduki liiklusregistrist kustutamise päeval arvestatud registreerimistasu suurusega nende registreerimistasu määrade järgi, mis kehtisid selle tasumise ajal.

(3) Väiksemat, kui 300 eurost registreerimistasu ei tagastata.

(4) Registreerimistasu taotluse esitamise ja tagastamise korra sätestab valdkonna eest vastutav minister määrusega.““““.

Selgitus: eelnõu §-ga 19 (uue numeratsiooniga § 21) lisatakse liiklusseadusesse uus peatükk 12² („Registreerimistasu“). Kuna lisatav peatükk on esitatud tervikuna ja käesolevaga muudetakse üksnes osasid selle paragrahve, esitatakse kogu peatüki sisu uuesti ja alljärgnevalt kajastatakse üksnes muudetavaid paragrahve ja nende sisu:

Paragrahvis 190¹³ täiendatakse õigusselguse huvides registreerimistasu mõtet.

Paragrahve 190¹⁵ ja 190¹⁶ täiendatakse läbivalt. Täienduste eesmärk on sätestada, et registreerimistasu tasutakse lisaks sõiduki esmakordsele registreerimisele ka sõiduki esimesel omaniku vahetusel, eeldusel, et varem pole sellelt sõidukilt registreerimistasu tasutud. Iga sõiduk saab registreerimistasuga olla koormatud ainult üks kord. Täienduste põhjuseks on esialgse regulatsiooni vastuolu Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 110, mis väljendub olukorras, kus alates seaduse planeeritud jõustumisest on kasutatud sõidukite ost-müük seatud maksustamise mõttes ebavõrdsesse olukorda.

Sellele viitab oma 25. märtsi 2024. a seisukohas C(2024)2099 ka Euroopa Komisjon, märkides, et registreerimistasu võib olla vastuolus kuna uut maksu kohaldatakse ainult uute registreeritud autode suhtes (Eestis ostetud või toodud Eestisse väljastpoolt, sealhulgas teistest liikmesriikidest), maksustamata Eestis juba registreeritud autosid (kodumaised autod), ja et selline olukord võib põhjustada teistest liikmesriikidest toodud autode diskrimineerimist, kuna kodumaiste autode kohtlemine oleks soodsam kui imporditud autode puhul.

Kuigi eelnõu ettevalmistaja eesmärk oli vältida Eestis juba registreeritud sõidukite registreerimistasuga maksustamist, ei ole selle rakendamine siiski võimalik ja seetõttu tehakse ettepanek rakendada eelnõu väljatöötamiskavatsuses pakutud esimese omaniku vahetuse maksustamise põhimõtet.

Lõiget 1 muudetakse, sest senine sõnastus on piirav. Ei ole oluline, *kes* sõiduki registreerimisel või esmasel omaniku vahetusel registreerimistasu tasub, oluline on, et see on enne liiklusregistritoimingut tasutud (analoogselt riigilõivule). Eelnõu praeguse sõnastuse järgi saaks registreerimistasu tasuda üksnes see isik, kelle nimele sõidukit registreeritakse.

Lõiget 2 täiendatakse ja sätestatakse, et registreerimistasu tasumise kohtustus tekib ka sõiduki esmakordsel Eestisesel omaniku vahetusel. Kui sõiduki eest on registreerimistasu tasutud selle registrisse kand

Paragrahvi täiendatakse lõikega 4, milles sätestatakse, et registreerimistasu ei maksta, kui liisingu lõppedes saab sõiduki omanikuks selle endine vastutav kasutaja. Liising on sõiduki soetamise finantseerimisvahend ja sõiduki põhimõtteline kasutaja ei muutu. Samuti ei maksta registreerimistasu pärimise teel omandatud sõiduki eest.

Paragrahvi täiendatakse lõikega 5, milles sätestatakse, et sõiduki tähtajalisel registreerimisel tasutakse registreerimistasu osas, mis vastab selle tähtajalise registreerimise ajalisele kestusele. Kui sõiduk eelduslikult pärast tähtaega Eestist lahkub, ei ole vaja hakata läbima

tasu tagastamise protsessi. Kui isik peaks otsustama Eestisse edasi jääda ja pikendab sõiduki kasutust või registreerib selle siin alaliselt, siis arvutatakse ka täiendav registreerimistasu.

Paragrahvi 190¹⁹ teksti muudetakse. **Lõike 1** muutmine on vajalik seoses Eesti liiklusregistris olevatelt sõidukitelt tasu võtmisega kui pärast käesoleva seaduse jõustumist toimub selliste sõidukite esmane omaniku vahetus.

Euroopa Kohus (EK) on leidnud, et maks, mida liikmesriik võtab sõiduki liikmesriigi territooriumil kasutuselevõtmise eesmärgil esmakordsel registreerimisel, on käsitletav riigimaksuna ja seda maksu tuleb analüüsida Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELTL) art 110 valguses. ELTL art 110 eesmärk on tagada liikmesriikide vahel kaupade vaba liikumine tavapäraistes konkurentsitingimustes. Selle artikli järgi on teistest liikmesriikidest pärit kaupadele diskrimineeriva mõjuga riigimaksu kohaldamine keelatud. Seega ei tohi liikmesriigid kehtestada teiste liikmesriikide toodetele riigimakse, mis on suuremad kui samasugustele kodumaistele toodetele kehtestatud maksud.

EK on tõdenud, et ELTL art 110 tähenduses on liikmesriigis kasutusel olnud ja seejärel samas liikmesriigis müüki pandud kasutatud sõiduk ning teisest liikmesriigist imporditud, s.o liikmesriiki müügiks sisse toodud kasutatud sõiduk konkureerivad tooted. Seda juhul, kui sõidukid on sama liiki, samade tunnustega ja kulumisastmega. Sõidukile seatav maks või tasu ei tohi soodustada liikmesriigis olemasolevate kasutatud sõidukite müüki ning muuta seeläbi sarnaste kasutatud sõidukite importimise ebasoodsamaks, vastasel korral on rikutud ELTL art-st 110 tulenevat riigimaksu neutraalsust.

EK on leidnud, et sõiduki registreerimistasu on neutraalne juhul, kui lisaks riiki sisse toodud kasutatud sõidukite esmasel liikmesriigis registreerimisel võetavale tasule tuleb samalaadset tasu maksta ka liikmesriigi registrisse juba kantud kasutatud sõiduki omandiõiguse ülemineku kohta pärast maksu jõustumist kande tegemisel, juhul kui sõiduki pealt ei ole varemalt seda tasu makstud. Sellisel viisil sõiduki registrikande eest võetav tasu on EK hinnangul ELTL art-ga 110 kooskõlas.

Eesti liiklusregistris olevatelt sõidukitelt esmase omaniku vahetuse tasu võtmisel peaksid tasumäärad tervikuna olema madalamad võrreldes eelnõus tooduga. Samuti peavad registreerimistasu määrad ja esmase omaniku vahetuse tasumäärad olema ühetaolised. Väljapakutud tasu määrad on valitud sellised, et koosmõjus vanusekoefitsiendi rakendamisega nii füüsilistele kui juriidilistele isikutele, jääks tasu summaarne koormus keskmiselt alla 10 protsendi sõiduki ligikaudsest väärtusest. Samas tuleb arvestada, et üksnes vanusekoefitsiendi rakendamine võimaldab vaid ligikaudselt arvestada sõiduki väärtuse vähenemist. Sõiduki hind sõltub sedavõrd paljudest teguritest lisaks vanusele (näiteks mark, mudel, mootori võimsus, läbisõit, tehniline seisukord, lisavarustus, turuolukord jne), et ainuüksi vanusekoefitsiendi rakendamisel ei ole võimalik saavutada olukorda, kus tasu summaarne koormus oleks kõikidele sõidukitele ühetaoline. Ettepanekus toodud määradega on tasu summaarne koormus uutel ja vähekasutatud sõidukitel üldiselt madalam võrreldes 10 aasta vanuste ja vanemate sõidukitega. Võrreldes eelnõuga on ettepanekus baasosa ja massiosa poole madalamad, samuti on CO₂ eriheite tasumäärad madalamad, kuid samas suurema progressiooniga.

Lõiget 2 ei muudeta.

Lõikesse 3 lisatakse CO₂ referentsväärtuse leidmisel täisarvuni ümardamise nõue. Lisaks täpsustatakse, et võimsuse parameetrik on sisepõlemismootori võimsus. Samuti asendatakse punktis 3 viide maksustamisperioodile viitega registreerimistasu määramise ajale.

Lõikeid 4–7 ei muudeta.

Lõike 8 muudatusettepanek on seotud § 190¹⁹ lõike 1 muudatusega. Kaasnevalt on vajalik vähendada ka elektriautode registreerimistasu määra, mis eeldab baasosa ja massiosa summade vähendamist.

Lõikest 9 jäetakse välja viide nii autoelamu pikkusele kui registreerimistasu määra kordaja mitte rakendamisele. Kuigi autoelamud on levinumalt pikkusega 5,1–7 meetrit, müüakse ka autoelamuid, mille pikkus jääb alla 5,1 meetri ja mis on tehases sellisena toodetud.

Samuti on kohane rakendada autoelamute puhul vanusekordajat, mille rakendamine on registreerimistasu puhul vajalik kõigi mootorsõiduki kategooriate puhul sõltumata omandivormist.

Paragrahvi 190²⁰ teksti muudetakse. **Lõike 1** muutmine on vajalik seoses Eesti liiklusregistris olevatelt sõidukitelt tasu võtmisega kui pärast käesoleva seaduse jõustumist toimub selliste sõidukite esmane omaniku vahetus. Juhul kui N1-kategooria mootorsõidukite baasosa mitte vähendada, muutuks Eestis liiklusregistris olevate vanemate sõidukite esmamüük ebaproportsionaalselt kõrgelt koormatuks. Seda põhjusel, et vanusekoefitsienti ei kohaldata registreerimistasu baasosale. Hindame, et tasu summaarne koormus jääb keskmiselt alla 10 protsendi sõiduki ligikaudsest väärtusest, olles uut ja vähekasutatud sõidukitel üldiselt madalam võrreldes 10 aasta vanuste ja vanemate sõidukitega.

Lõike 2 teksti ei muudeta.

Lõikesse 3 lisatakse CO₂ referentsväärtuse leidmisel täisarvuni ümardamise nõue. Lisaks täpsustatakse, et võimsuse parameetrik on sisepõlemismootori võimsus. Samuti asendatakse punktis 3 viide maksustamisperioodile viitega registreerimistasu määramise ajale. **Lõigetes 4 ja 5** ümardatakse täisarvuni erinevate mootoritüüpidega sõidukite puhul vastavalt kas lahutatav või liidetav väärtus.

Lõikeid 6–8 ei muudeta.

Lõike 9 muudatusega vähendatakse täiselektrilise N-kategooria mootorsõiduki registreerimistasu määra 100 euro võrra, ehk 200-le eurole mootorsõiduki kohta. Selliselt jääb täiselektriline sõiduk endiselt madalamalt koormatuks võrreldes sisepõlemismootoriga kaubikutega.

Lõikest 10 jäetakse välja viide registreerimistasu määra kordaja mitte rakendamisele. Vanusekordaja rakendamine on registreerimistasu puhul vajalik kõigi mootorsõiduki kategooriate puhul sõltumata omandivormist.

Paragrahvi 190²¹ lõikes 1 laiendatakse vanusekordajat kõigile mootorsõiduki kategooriatele, ehk nii M1-kategooria kui N1-kategooriale, sõltumata omandivormist.

Euroopa Kohus on selgitanud, et alates liikmesriigis registreerimismaksu tasumisest sisaldub see summa sõiduki väärtuses. Seega kui asjaomases liikmesriigis registreeritud sõiduk

müüakse seejärel samas liikmesriigis kasutatud sõidukina, on selle turuväärtus, milles sisaldub registreerimismaksu jääkväärtus, võrdne sõiduki kulumi alusel kindlaks määratava protsendiga sõiduki algsest väärtusest. Selle tulemuse saavutamiseks tuleb maksu arvutamisel arvesse võtta imporditud kasutatud sõidukite kulumit ehk väärtuse vähenemist.¹

Samuti tõi Euroopa Komisjon ühe puudusena välja oma vastuses Eesti mootorsõiduki registreerimistasu puudutavale teatisele (2024/61/EE), et sellele pole ette nähtud maksuamortisatsiooni (see on vaid juhul kui M1-kategooria mootorsõiduki omanik on füüsiline isik).

Ettepanekuga kohaldatakse vanusekordajat esimest korda kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on kas Eesti liiklusregistris registreerimise kuupäevaks või esimese omaniku vahetuse toimumise kuupäevaks möödunud vähemalt aasta. Vanusekordaja väheneb esimestel aastatel kiiremini, jõudes seejärel minimaalselt 0,05-ni kui mootorsõiduki vanus on 20 aastat või rohkem.

Paragrahvi 190²² punkti 2 algust täiendatakse ja paragrahvi lisatakse uus punkt 3. Välislepingutest jt rahvusvahelistest kokkulepetest tuleneva maksusoodustuse andmiseks loob aluse Kaitseministeeriumi või Välisministeeriumi taotlus, mis esitatakse Transpordiametile registritoimingute käigus. Seetõttu on maksuvabastuse saajate ring kontrollitud ja piiratud. Kuna nende sõidukite registreerimine toimub nimetatud ministeeriumite tõendite alusel juba täna, siis praktilisest küljest ühtegi muutust protsessis ei ole. Punkt 3 lisatakse Kaitseministeeriumi ettepanekul, kuivõrd nende haldusala välislepingute valdkonnas jääks punkt 2 ebapiisavaks.

Lisatakse § 190²³. Paragrahviga võetakse üle direktiiv. Nimetatud maksuvabastuse loomisele viitas oma kirjas Euroopa Komisjon, märkides:

„Nõukogu direktiivi 83/182/EMÜ ühest liikmesriigist teise ajutiselt imporditud teatavate transpordivahendite maksuvabastuse kohta ühenduses (2) artiklis 5 sätestatakse õppurite ja töötajate automaksudest vabastamine. Arusaadavatel põhjustel ei ole kavandatud registreerimismaks veel loetletud nõukogu direktiivi 83/182/EMÜ lisas. Pärast registreerimismaksu jõustumist tuleb direktiivi kohandada, lisades nimetatud lisasse Eesti registreerimismaksu. Seetõttu peavad kaks kõnealust erandit kajastuma siseriiklikes õigusaktides, välja arvatud juhul, kui Eesti otsustab praeguses etapis oma õigusakti ise vastavalt muuta.“ Seetõttu täiendatakse peale seaduse väljakuulutamist ka kõnealust direktiivi ning siseriiklikus õigusaktis kajastamise kohustus on täidetud muudatusega lisatava punktiga.

Lisatakse § 190²⁴. Registreerimistasu tagastamine on mõeldud sõiduki topeltmaksustamise välistamiseks kui see võetakse kasutusele teises riigis. Seega tekib registreerimistasu tagastamiseks taotluse esitamise õigus juhul, kui sõiduk müüakse teise riiki kasutamiseks või omanik võtab selle püsivalt kasutusele teises riigis. Mõlemal juhul kaasneb sõiduki Eesti liiklusregistrist kustutamine ja teise riigi registris arvele võtmine. Tagastamist saab taotleda 60 päeva jooksul arvates sõiduki Eesti registrist kustutamisest.

1

<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=81056&pageIndex=0&doclang=ET&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=6744440>

Tagastamisele kuuluv summa on sama summa, mis oleks makstud selle sõiduki registreerimistasuna selle kustutamise päeval. Kuna eelnõusse on planeeritud registreerimistasu tõstmise sätted, siis piiratakse tagastatava registreerimistasu ülempiiri määraga, mida selle sõiduki eest esimest korda maksti. Samuti ei tagastata registreerimistasu, mis on väiksem kui 300 eurot. Sõiduki kohta, millelt ei ole registreerimistasu tasutud, ei saa seda ka tagasi taotleda.

Vanema, kui 10 aastase sõiduki registreerimistasu ei tagastata.

13. Eelnõu senist § 19 (uue numeratsiooniga § 21) täiendatakse uue punktiga 7 järgmises sõnastuses:

„7) paragrahv 190¹⁹ lõige 1 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„(1) M1-kategooria mootorsõiduki, mis ei ole täiselektriline ja mille kohta on liiklusregistris olemas andmed ühtlustatud ülemaailmse kergsõidukite katsetamise meetodiga (edaspidi *WLTP-meetod*) arvutatud CO₂ eriheite kohta, registreerimistasu määr leitakse järgmise kolme komponendi summana:

1) baasosa 225 eurot mootorsõiduki kohta;

2) CO₂ eriheite osa selliselt, et iga CO₂ gramm vahemikus 1–93 grammi kilomeetri kohta korrutatakse 5 euroga, vahemikus 94–150 grammi kilomeetri kohta korrutatakse 15 euroga, vahemikus 151–200 grammi kilomeetri kohta korrutatakse 45 euroga ning vahemikus 201 ja enam grammi kilomeetri kohta korrutatakse 65 euroga;

3) massiosa selliselt, et mootorsõiduki 2000-kilogrammist täismassi ületav iga kilogramm korrutatakse 3 euroga kuni summani 3000 eurot ja välise laadimisvõimalusega mootorsõiduki, millel on liiklusregistris märged „OVC-HEV“, massiosa selliselt, et mootorsõiduki 2200-kilogrammist täismassi ületav iga kilogramm korrutatakse 3 euroga kuni summani 3000 eurot.“

Selgitus: muudatusettepanekuga sätestatakse M1-kategooria mootorsõidukite registreerimistasu määrad alates 2028. aastast.

Registreerimistasu üks peamine eesmärk on suunata inimesi soetama väiksema süsinikuheitega sõidukeid. Selleks lähtub maksustamine sõiduki süsinikuheitest ning maks on selle väärtuse suhtes progresseeruv. Maksustamise graafiku koostamisel on lähtutud Euroopa Liidu CO₂ heitestandardist. Selle standardiga antakse ette ELis müüdavate sõidukite maksimaalne keskmine süsinikuheide (seda on sätestatud alates 2009. aastast). Aastatel 2021–2024 on sõiduautode eesmärk keskmisele heitele 118g CO₂/km WLTP mõõtestandardi järgi ning registreerimistasu puhul ongi kasutatud just neid väärtusi alguspunktina, kust algab maksustamise suurem progressioon süsinikuheite suhtes. Seda standardit on maksustamisel kasutanud ka teised riigid².

Kehtestatavad tasu määrad on sellest standardist veidi maas, sest alates 2025. aastast hakkab kehtima uus standard. Perioodiks 2025–2029 on standard sõiduautodele 94g CO₂/km ning aastatel 2030–2034 vastavalt 50g CO₂/km³. Alates 2035. aastast on eesmärgiks uute sise põlemismootoriga sõidukite müük lõpetada.

² Näiteks Saksamaal algab mootorsõiduki aastamaksu CO₂ komponent 95g CO₂/km (NEDC tsükli järgi, mille ekvivalent on 118g CO₂/km uuema WLTP tsükli järgi, mida on kasutatud eesti mootorsõidukimaksu eelnõu väljatöötamisel), Lätis on esimene suurem sõiduki kasutamise aastamaksu aste 95g CO₂/km juures ja Šveitsis on CO₂-põhine registreerimistasu, mille järgi maksustamine algab alates 95g CO₂/km.

³ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/road-transport-reducing-co2-emissions-vehicles/co2-emission-performance-standards-cars-and-vans_en 70

Kuna registreerimistasu laieneb ka esmasele omaniku vahetusele, on tasu määrasid väiksemaks korrigeeritud, sest maksubaas on laiem ning tuleb arvestada ka juba meie registris olevate sõidukite turuväärtusega. Kaasnevalt väheneb registreerimistasu käitumuslik mõju suunamaks inimesi soetama väiksema süsinikuheitega sõidukeid. Esimeselt omaniku vahetustelt kogutav tulu on ka ajutise iseloomuga, mistõttu ei ole maksuga võimalik pikemas perspektiivis koguda loodetud määral maksutulu.

Selleks, et registreerimistasu oleks rohkem sõidukite süsinikuheite vähendusele suunatud, paremas kooskõlas süsiniku heitestandardiga ning et kogutav maksutulu oluliselt ei väheneks, on välja pakutud järgmised muudatused, mis on esitatud alljärgnevas tabelis. Selles on välja toodud kaks muudatust vastavalt 2028. ja 2031. aastal. Sõiduautodel muutuvad nii süsinikuheite vahemikud, tasumäärad, baasosa kui ka massiosa.

Tabel: M1-kategooria mootorsõidukite tasumäärad

	<i>Registreerimistasu (M1)</i>		
	2025	2028	2031
Tasu baasosa, €	150	225	300
<i>1. heite vahemik, g/km</i>	0–117	0–93	0–49
Tasumäär 1. vahemikus, €/g	5	5	5
<i>2. heite vahemik, g/km</i>	118–150	94–150	50–93
Tasumäär 2. vahemikus, €/g	10	15	10
<i>3. heite vahemik, g/km</i>	151–200	151–200	94–150
Tasumäär 3. vahemikus, €/g	30	45	20
<i>4. heite vahemik, g/km</i>	201+	201+	151–200
Tasumäär 4. vahemikus, €/g	50	65	60
<i>5. heite vahemik, g/km</i>	--	--	201+
Tasumäär 5. vahemikus, €/g	--	--	80
Massiosa tasumäär, €/kg	2	3	4

Heitevahemike muudatus on ettepaneku kohaselt plaanitud 3-aastaste etappidena (2028. ja 2031. aastal). Määrad on koostatud perioodil 2021–2024 kehtiva heitestandardi järgi, hakates kehtima heitestandardi uue perioodi (2025–2029) alguses ning on sellisena veidi ajast maas. Esimene heitevahemike muudatus on planeeritud järgmise heitestandardi perioodi teise poolde, teine muudatus ülejäämise heitestandardi (2030–2034) esimesse poolde.

Kui kõnealuseid muudatusi mitte teha, väheneb mootorsõidukimaksu eelarvetulu arvestataval määral üle aja, sest riigisisestelt omaniku vahetustelt laekuv tulu on ühekordne. Registreerimistasu määrade tõus 6 aasta jooksul on piisavalt pikk aeg, et enamuse riigisiseseid esimesi omaniku vahetusi on 2031. aastaks ära toimunud, arvestades autopargi suurust ja keskmist aastast omaniku vahetuste hulka.

14. Eelnõu § 19 (uue numeratsiooniga § 21) täiendatakse uue punktiga 8 järgmises sõnastuses:

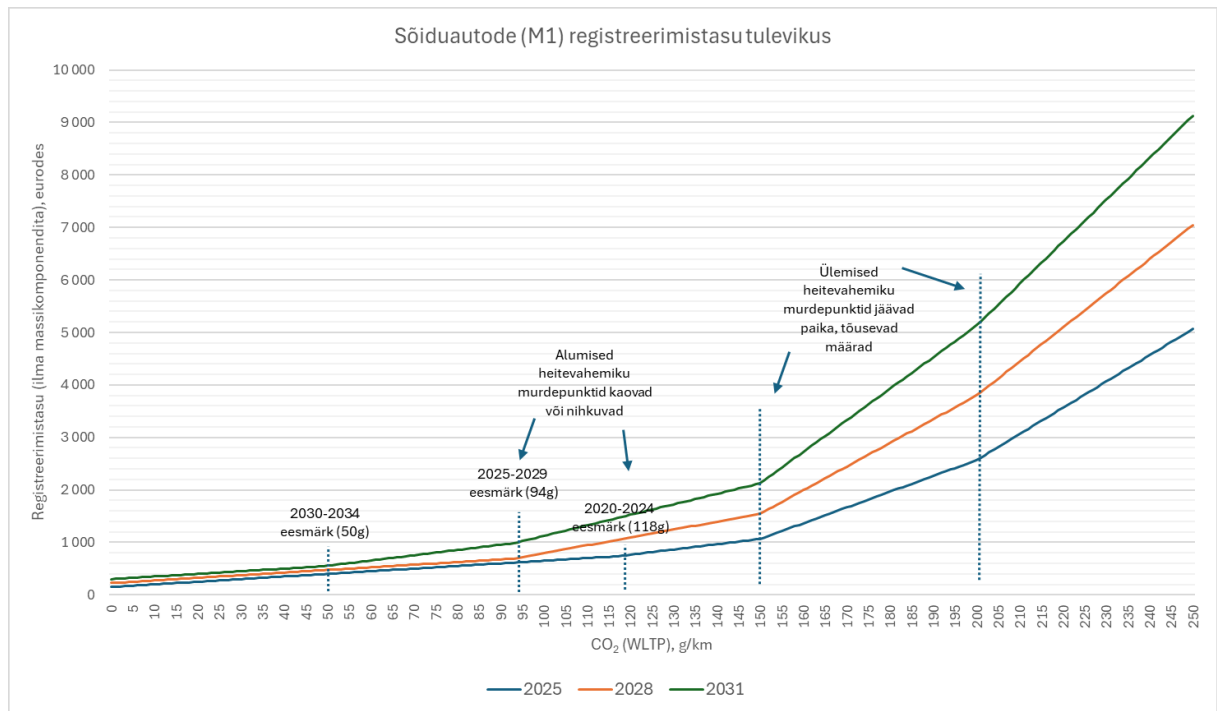
„8) paragrahvi 190¹⁹ lõige 1 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

(1) M1-kategooria mootorsõiduki, mis ei ole täiselektriline ja mille kohta on liiklusregistris olemas andmed ühtlustatud ülemaailmse kergsõidukite katsetamise meetodiga (edaspidi

WLTP-meetod) arvutatud CO₂ eriheite kohta, registreerimistasu määr leitakse järgmise kolme komponendi summana:

- 1) baasosa 300 eurot mootorsõiduki kohta;
- 2) CO₂ eriheite osa selliselt, et iga CO₂ gramm vahemikus 1–49 grammi kilomeetri kohta korrutatakse 5 euroga, vahemikus 50–93 grammi kilomeetri kohta korrutatakse 10 euroga, vahemikus 94–150 grammi kilomeetri kohta korrutatakse 20 euroga, vahemikus 151–200 grammi kilomeetri kohta korrutatakse 60 euroga ning vahemikus 201 ja enam grammi kilomeetri kohta korrutatakse 80 euroga;
- 3) massiosa selliselt, et mootorsõiduki 2000-kilogrammist täismassi ületav iga kilogramm korrutatakse 4 euroga kuni summani 4000 eurot ja välise laadimisvõimalusega mootorsõiduki, millel on liiklusregistris märge „OVC-HEV“, massiosa selliselt, et mootorsõiduki 2200-kilogrammist täismassi ületav iga kilogramm korrutatakse 4 euroga kuni summani 4000 eurot.“.

Selgitus: muudatusettepanekuga sätestatakse M1-kategooria mootorsõidukite registreerimistasu määrad alates 2031. aastast. Tasumäärade retoorika on osaliselt kirjeldatud eelmise muudatuse juures. Alljärgnevalt on muudatusettepanek esitatud graafiliselt. Graafik kajastab registreerimistasu CO₂ osa ilma massikomponendita.



Alljärgnevas tabelis on toodud M1-kategooria sõidukite omaniku vahetuse registreerimistasu näited hüpoteetiliste 2024. aastal ostetud sõidukite puhul, mis esimest korda vahetavad omanikku vahemikus 2025–2031. See ilmestab, milline on oodatav registreerimistasu esimeselt omaniku vahetuselt nende sõidukite puhul, mis osteti uena enne mootorsõidukimaksu kehtima hakkamist. Kuna registreerimistasu väheneb koos sõiduki vanusega, tasakaalustab see tasumäärade ja heitevahemike tõuse ning üldiselt on oodatav registreerimistasu suurus sarnase suurusjärguga üle aja. Vanemate sõidukite puhul on tasud veel väiksemad.

Tabel: M1-kategooria sõidukite omaniku vahetuse registreerimistasu näited

2024. aastal ostetud uus sõiduauto	Esimene omaniku vahetus ja näidistasud									
		2025	2026	2027		2028	2029	2030		2031
Vanusekoeffitsient	100% (2025)	87%	75%	65%	100% (2028)	56%	48%	41%	100% (2031)	36%
Sõiduauto 100g CO ₂ /km (nt Toyota Corolla), eurot	650	585	525	475	795	544	499	459	1125	597
Sõiduauto 120g CO ₂ /km (üle praeguse EL keskmise, nt Škoda Octavia), eurot	765	685	611	550	1095	712	643	582	1525	741
Sõiduauto 140g CO ₂ /km (praegune Eesti keskmine, nt VW Passat), eurot	965	859	761	680	1395	880	787	705	1925	885
Linnamaastur 160g CO ₂ /km (2,2t) (nt Toyota RAV4), eurot	1765	1555	1361	1020	2595	1552	1363	1197	3525	1461
Luksusmaastur 200g CO ₂ /km (2,5t) (nt MB GLC), eurot	3565	3121	2711	2370	5295	3064	2659	2304	7125	2757
Luksusmaastur 250g CO ₂ /km (3,0t) (nt Audi Q7), eurot	7065	6166	5336	4645	10045	5724	4939	4251	13125	4917

Registreerimistasu panustab kasvuhoonegaaside vähendamise riiklikku eesmärki. Kui heitevahemike ja maksumäärade tuleviku tõuse mitte sätestada, on tasu mõju eesmärkide täitmisele ajas vähenev. Ühelt poolt muutub autopark säästlikumaks, sest uuemad sõidukid on üldiselt säästlikumad, aga ka elatustase tõuseb ning tasu on selle võrra vähem tuntav. Kasvuhoonegaaside vähendamise eesmärkide mittetäitmisel on otsene riigieelarveline kulu.

Muudatuste täpne eelarvetulu hindamine pikemal perioodil on äärmiselt keeruline, sest muutujaid ja määramatust on väga palju (sh tarbijate eelistused, müüjate hinnapoliitika ja omavaheline konkurents, pakutavad sõidukimudelid, tehnoloogia areng, samuti üldine majanduskonjunktuur), kuid hinnanguliselt võib välja tuua järgmist:

- Registreerimistasu tulu riigile on sõiduautode esmaregistreerimistelt hinnanguliselt 50 miljonit eurot 2025. aastal, 65 miljonit eurot 2028. aastal ning 80 miljonit eurot 2031. aastal. Hinnang on leitud 2023. aastal esmaregistreeritud sõidukite põhjal, kuid tuleviku jaoks on eeldatud täiendavat keskmise süsinikuheite vähenemist imporditavatel sõidukitel kooskõlas praeguste trendidega (ligi -5g CO₂/km aastas).
- Registreerimistasu tulu riigile on sõiduautode omaniku vahetustelt hinnanguliselt 70 miljonit eurot 2025. aastal. See hakkab ajas vähenema ning on tõenäoliselt 5–7 aastaga valdavalt ammendunud. Täpne vähenemise kiirus ei ole usaldusväärselt prognoositav.
- Registreerimistasu tulu riigile on kaubikute esmaregistreerimistelt hinnanguliselt 6 miljonit eurot 2025. aastal, 9 miljonit eurot 2028. aastal ning 12 miljonit eurot 2031. aastal. Hinnang on leitud 2023. aastal esmaregistreeritud sõidukite põhjal, kuid tuleviku jaoks on eeldatud täiendavat keskmise süsinikuheite vähenemist imporditavatel sõidukitel kooskõlas praeguste trendidega ning EL standardist tuleneva eesmärgiga (ligi -10g CO₂/km aastas).
- Registreerimistasu tulu riigile on kaubikute omaniku vahetustelt hinnanguliselt 8 miljonit eurot 2025. aastal. See hakkab ajas vähenema ning on tõenäoliselt 3–5 aastaga valdavalt ammendunud. Täpne vähenemise kiirus ei ole usaldusväärselt prognoositav.

15. Eelnõu § 19 (uue numeratsiooniga § 21) täiendatakse uue punktiga 9 järgmises sõnastuses:

„**9)** paragrahvi 190¹⁹ lõige 8 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„(8) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud mootorsõiduki, mis on täiselektriline, registreerimistasu määr leitakse järgmise kahe komponendi summana:

1) baasosa 225 eurot mootorsõiduki kohta;

2) massiosa selliselt, et mootorsõiduki 2400-kilogrammist täismassi ületav iga kilogramm korrutatakse 3 euroga kuni summani 3300 eurot.“

Selgitus: muudatusettepanekuga sätestatakse elektriautode registreerimistasu määrad alates 2028. aastast.

16. eelnõu § 19 (uue numeratsiooniga § 21) täiendatakse uue punktiga 10 järgmises sõnastuses:

„**10)** paragrahvi 190¹⁹ lõige 8 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„(8) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud mootorsõiduki, mis on täiselektriline, registreerimistasu määr leitakse järgmise kahe komponendi summana:

1) baasosa 300 eurot mootorsõiduki kohta;

2) massiosa selliselt, et mootorsõiduki 2400-kilogrammist täismassi ületav iga kilogramm korrutatakse 4 euroga kuni summani 4400 eurot.“;

Selgitus: muudatusettepanekuga sätestatakse elektriautode registreerimistasu määrad alates 2031. aastast.

17. Eelnõu § 19 (uue numeratsiooniga § 21) täiendatakse uue punktiga 11 järgmises sõnastuses:

„**11)** paragrahvi 190²⁰ lõiget 1 muudetakse ning sõnastatakse järgmiselt:

„(1) N1-kategooria mootorsõiduki, mis ei ole täiselektriline ja mille kohta on liiklusregistris olemas andmed WLTP-meetodiga arvatud CO₂ eriheite kohta, registreerimistasu määr leitakse järgmise kahe komponendi summana:

1) baasosa 400 eurot mootorsõiduki kohta;

2) CO₂ eriheite osa selliselt, et iga CO₂ gramm vahemikus 1–153 grammi kilomeetri kohta korrutatakse 2 euroga, vahemikus 154–199 grammi kilomeetri kohta korrutatakse 30 euroga, vahemikus 200–249 grammi kilomeetri kohta korrutatakse 35 euroga ning vahemikus 250 ja enam grammi kilomeetri kohta korrutatakse 40 euroga.“

Selgitus: muudatusettepanekuga sätestatakse N1-kategooria mootorsõidukite registreerimistasu määrad alates 2028. aastast. Registreerimistasu graafiku koostamisel on lähtutud Euroopa Liidu CO₂ WLTP heitestandardist. Aastatel 2021–2024 on WLTP heitestandardi eesmärk kaubikutele

205g CO₂/km ning registreerimistasu määrade puhul ongi kasutatud just neid väärtusi alguspunktina, kust algab maksustamise suurem progressioon süsinikuheite suhtes. Perioodiks 2025–2029 on standard kaubikutele 154g CO₂/km ning aastatel 2030–2034 vastavalt 91g CO₂/km.

Selleks, et registreerimistasu oleks rohkem sõidukite süsinikuheite vähendusele suunatud, paremas kooskõlas süsiniku heitestandardiga ning et kogutav maksutulu ei väheneks, on välja pakutud järgmised muudatused, mis on esitatud alljärgnevas tabelis. Selles on välja toodud kaks muudatust vastavalt 2028. ja 2031. aastal. Kaubikutel muutuvad süsinikuheite vahemikud ning baasosa.

Tabel: N1-kategooria mootorsõidukite tasumäärad

	<i>Registreerimistasu (N1)</i>		
	2025	2028	2031
Maksu baasosa, €	300	400	500
<i>1. heite vahemik, g /km</i>	0–204	0–153	0–90
Maksumäär 1. vahemikus, €/g	2	2	2
<i>2. heite vahemik, g /km</i>	205–250	154–199	91–136
Maksumäär 2. vahemikus, €/g	30	30	30
<i>3. heite vahemik, g /km</i>	251–300	200–249	137–186
Maksumäär 3. vahemikus, €/g	35	35	35
<i>4. heite vahemik, g /km</i>	301+	250+	187+
Maksumäär 4. vahemikus, €/g	40	40	40

18. Eelnõu § 19 täiendatakse uue punktiga 12 järgmises sõnastuses:

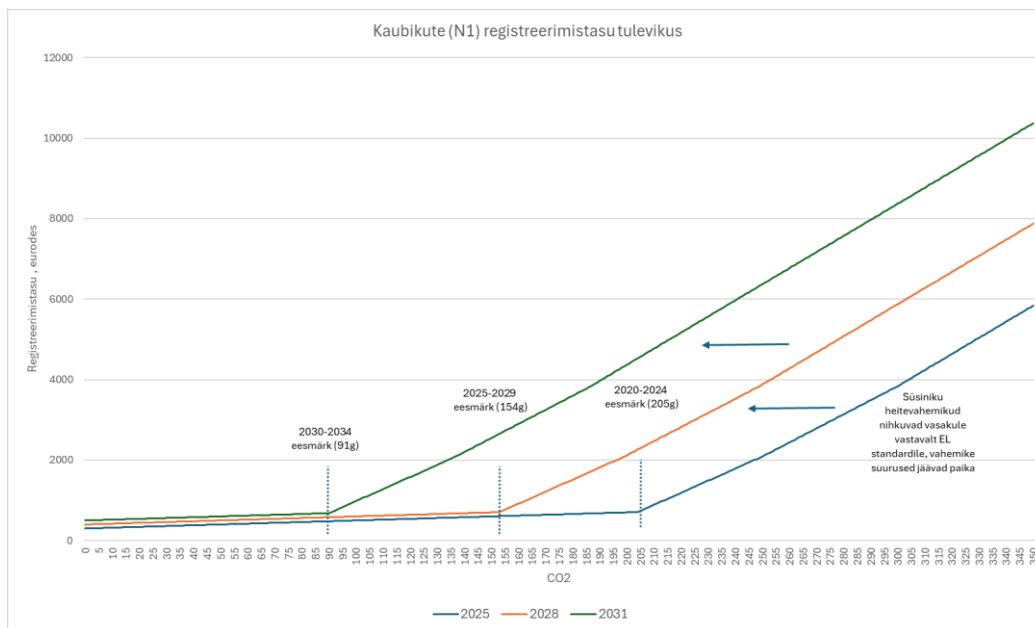
„**12)** paragrahvi 190²⁰ lõiget 1 muudetakse ning sõnastatakse järgmiselt:

„(1) N1-kategooria mootorsõiduki, mis ei ole täiselektriline ja mille kohta on liiklusregistris olemas andmed WLTP-meetodiga arvutatud CO₂ eriheite kohta, registreerimistasu määr leitakse järgmise kahe komponendi summana:

1) baasosa 500 eurot mootorsõiduki kohta;

2) CO₂ eriheite osa selliselt, et iga CO₂ gramm vahemikus 1–90 grammi kilomeetri kohta korrutatakse 2 euroga, vahemikus 91–136 grammi kilomeetri kohta korrutatakse 30 euroga, vahemikus 137–186 grammi kilomeetri kohta korrutatakse 35 euroga ning vahemikus 187 ja enam grammi kilomeetri kohta korrutatakse 40 euroga.“;

Selgitus: muudatusettepanekuga sätestatakse N1-kategooria mootorsõidukite registreerimistasu määrad alates 2031. aastast. Tasumäärade retoorika on kirjeldatud eelmise muudatuse juures. Alljärgnevalt on muudatusettepanek esitatud graafiliselt.



19. Eelnõu § 19 täiendatakse uue punktiga 13 järgmises sõnastuses:

„13) paragrahvi 190²⁰ lõiget 9 muudetakse ning sõnastatakse järgmiselt:

„(9) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud mootorsõiduki, mis on täiselektriline, registreerimistasu määr on 300 eurot mootorsõiduki kohta.;

Selgitus: muudatusettepanekuga sätestatakse täiselektrilise N-kategooria mootorsõiduki registreerimistasu määr alates 2028. aastast. Täiselektriline sõiduk jääb endiselt madalamalt koormatuks võrreldes sisepõlemismootoriga kaubikutega.

20. Eelnõu § 19 täiendatakse uue punktiga 14 järgmises sõnastuses:

„14) paragrahvi 190²⁰ lõiget 9 muudetakse ning sõnastatakse järgmiselt:

„(9) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud mootorsõiduki, mis on täiselektriline, registreerimistasu määr on 400 eurot mootorsõiduki kohta.;

Selgitus: muudatusettepanekuga sätestatakse täiselektrilise N-kategooria mootorsõiduki registreerimistasu määr alates 2031. aastast. Täiselektriline sõiduk jääb endiselt madalamalt koormatuks võrreldes sisepõlemismootoriga kaubikutega.

21. Eelnõu § 19 (uue numeratsiooniga § 21) täiendatakse uue punktiga nr 15 järgmises sõnastuses:

„15) seaduse normitehnilist märkust täiendatakse pärast tekstiosa „(ELT L 91, 29.03.2019, lk 45–76)“ tekstiosaga „ nõukogu direktiiv 83/182/EMÜ ühest liikmesriigist teise ajutiselt imporditud teatavate transpordivahendite maksuvabastuse kohta ühenduses (EÜT L 105, 23.04.1983, lk 59)“.“

Selgitus: liiklusseadusesse võetakse üle nõukogu direktiiv 83/182/EMÜ ühest liikmesriigist teise ajutiselt imporditud teatavate transpordivahendite maksuvabastuse kohta ühenduses, täpsemini selle artikkel 5. Seadust täiendatakse vastava normitehnilise märkusega

22. Eelnõu § 21 (uue numeratsiooniga § 23) muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:
„Riigilõivuseaduses tehakse järgmised muudatused:

1) paragrahvi 142⁷² lõige 1 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„(1) Sõiduki, välja arvatud mopeed, kuni 3500-kilogrammiga täismassiga haagis ja liiklusseaduse §-s 190¹⁴ nimetatud sõiduk, registreerimise eest tasutakse riigilõivu 150 eurot. Kui nimetatud toimingut taotletakse elektrooniliselt e-teenuste infosüsteemi kaudu, tasutakse riigilõivu 120 eurot.“;

2) paragrahvi 142⁷⁴ täiendatakse lõikega 1¹ järgmises sõnastuses:

„(1¹) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud lõivu ei tasuta, kui seoses sõiduki omaniku vahetumisega kuulub tasumisele liiklusseaduse § 190¹⁵ lõike 2 punktis 2 ettenähtud registreerimistasu.““.

Selgitus: Punktis 1 muudetakse määra, sest 01.01.2025 jõustub riigilõivu seaduse muudatus (muudetakse RLS redaktsiooni RT I, 30.12.2023, 1) millega tõstetakse osasid riigilõivu määrasid. Uues punktis 2 sätestatakse riigilõivuvabastus juhul, kui toimingut eest on ette nähtud registreerimistasu tasumise kohustus.

23. Eelnõu 5. peatüki 3. jagu muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„3. jagu Seaduse jõustumine

§ 22. Seaduse jõustumine

„(1) Käesolev seadus jõustub 2025. aasta 1. jaanuaril.

(2) Käesoleva seaduse § 3 punkt 2 jõustub 2027. aasta 1. jaanuaril.

(3) Käesoleva seaduse § 19 (uue numeratsiooniga § 21) punktid 7, 9, 11 ja 13 jõustuvad 2028. aasta 1. jaanuaril.

(4) Käesoleva seaduse § 19 (uue numeratsiooniga § 21) punktid 8, 10, 12 ja 14 jõustuvad 2031. aasta 1. jaanuaril.

Selgitus: Jao numeratsioon parandatakse, varem oli jagu ekslikult nr 2.

Lõikes 3 sätestatakse registreerimistasude tõstmine alates 2028. aastast ja lõikes 4 alates 2031. aastast.

24. Eelnõu täiendatakse normitehnilise märkusega järgmises sõnastuses:

„¹ nõukogu direktiiv 83/182/EMÜ ühest liikmesriigist teise ajutiselt imporditud teatavate transpordivahendite maksuvabastuse kohta ühenduses (EÜT L 105, 23.4.1983, lk 59)“

Selgitus: eelnõu § 16 võetakse mootorsõidukimaksu seaduses üle nõukogu direktiiv 83/182/EMÜ ühest liikmesriigist teise ajutiselt imporditud teatavate transpordivahendite maksuvabastuse kohta ühenduses, täpsemini selle artikkel 5. Seadust täiendatakse vastava normitehnilise märkusega.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Mart Vörklaev
rahandusminister

Maret Mets 5885 1422
Maret.Mets@fin.ee