

## **Mootorsõidukimaksu seaduse muutmise seaduse eelnou seletuskiri**

### **1. Sissejuhatus**

#### **1.1 Sisukokkuvõte**

Eelnõuga sätestatakse mootorsõidukimaksu seadusesse alus laste eest mootorsõidukimaksu kohustuse vähendamiseks juba arvates käesolevast aastast. Vähendamist saavad automaatselt need isikud, kellel on vähemalt üks 18-aastane (kaasa arvatud) laps, kelle hooldusõigus isikul on. Samuti peab isikul olema sõiduk, mille omanik või vastutav kasutaja (kui sõiduki omanik on liisinguandja) ta on, sest mootorsõidukimaksu kohustuse vähendust antakse üksnes mootorsõidukimaksu kohustuse suhtes. Iga lapse eest vähendatakse vanema maksukohustust ühe maksustamisperioodi jooksul kuni 100 euro võrra, kuid mitte rohkem kui tema maksukohustus kokku. Kui lapsel on mitu vanemat, kellel igaühel on ka sõiduk, jagatakse vähendus nende vahel. Vähendust saab kasutada kogu maksustamisperioodi vältel, järgmisesse perioodi see edasi ei kandu.

Kohustuse vähendamise mõju maksumaksjatele on kahetine. 55 000 maksumaksjal katab rakenduv vähendus kogu nende 2025. aasta mootorsõidukimaksu kohustuse. 97 000 maksumaksjat saavad vähendust, kuid nende maksukohustus ületab vähendamise summa.

Mootorsõidukimaksu koormus väheneb lastega leibkondadel keskmiselt üle 50% ja peredele jääb kokkuvõttes alles üle 16 miljoni euro.

Eelnõuga sätestatakse ka et M-kategooria mootorsõiduk, millel on rohkem kui seitse istekohta, maksustatakse N-kategooria mootorsõiduki maksumääraga. See vähendab oluliselt M- ehk sõiduauto kategoorias registreeritud 8- või 9-kohaliste sõidukite (tavaliselt väikebussid) mootorsõidukimaksu määra, mis muidu tulenevalt nende tehnilisest näitajatest ebasoovitavalt kõrgeks kujuneb. Muudatus toetab ka lasterikaste perede ja puudega inimeste hakkamasaamist, sest mõlemal sihtgrupil võib olla kõrgendatud vajadus väikebusside kasutamise järgi. Kui M-kategooria maksumäär koosneb kolmest komponendist, siis N-kategooria puhul on komponente kaks.

Lisaks tehakse eelnõus tehnilist laadi muudatus seoses mootorsõidukimaksu kohustuse arvutamise päeva täpsema reguleerimisega ning jätkatakse juba sel aastal praktiseeritud lahendusega pikendada maksuteadete paberkandjal väljasaatmise tähtaega.

Kumbki eelnevas lõigus nimetatud muudatus isikute kohustusi ei muuda, samuti ei too eelnõu tervikuna kaasa isikute halduskoormuse kasvu, sest laste eest maksukohustuse vähendamine ja kategooriatega seotud maksumäära muutmised on automaatsed.

#### **1.2 Eelnõu ettevalmistaja**

Mootorsõidukimaksu seaduse (edaspidi *MSMS*) muudatused on ette valmistanud Rahandusministeeriumi maksu- ja tollipoliitika osakonna nõunik Maret Mets ([maret.mets@fin.ee](mailto:maret.mets@fin.ee)) ning fiskaalpoliitika osakonna analüütik Risto Kaarna ([risto.kaarna@fin.ee](mailto:risto.kaarna@fin.ee)). Eelnõu juriidilist kvaliteeti kontrollis Rahandusministeeriumi personali-

ja õigusosakonna õigusloome valdkonna juht Virge Aasa ([virge.aasa@fin.ee](mailto:virge.aasa@fin.ee)). Keeleliselt toimetab eelnõu sama osakonna keeleteimetaja Heleri Piip ([heleri.piip@fin.ee](mailto:heleri.piip@fin.ee))

### 1.3 Märkused

MSMS muutmine on seotud 24. mail 2025. a Eesti Reformierakonna ja Erakonna Eesti 200 vahel sõlmitud koalitsioonileppega, mille punkti 304 kohaselt planeeritakse juba alates käesolevast aastast leevendada mootorsõidukimaksu koormust iga alaealise lapse kohta. Samuti ühtlustada M- ja N-kategooria autode ja väikebusside maksumäärasid, et invasõidukite ja paljulapseliste perede väikebusside maksustamine ei sõltuks sellest, kumba kategooriasse need registreeritud on.

Eelnõu ei ole seotud Euroopa Liidu õiguse rakendamisega.

Eelnõu ei ole seotud teiste menetluses olevate eelnõudega.

Eelnõu vastuvõtmiseks on vajalik Riigikogu poolthäälte enamus.

Eelnõuga muudetakse mootorsõidukimaksu seadust redaktsioonis RT I, 31.12.2024, 17.

### 2. Seaduse eesmärk

MSMS muutmise eesmärk on kuni 18-aastaste (kaasa arvatud) laste vanemate mootorsõidukimaksu kohustuse vähendamine kuni 100 euro võrra iga lapse kohta.

Maksuvähendus on suunatud lastega peredele ja toetab nende liikumisvõimalusi ning üldist hakkamasaamist. Üldine teatud tingimustel maksu vähendamine registriandmete põhjal on läbipaistvam ja lihtsam hallata, kui toetuste tõstmine. Maksuvähenduse eesmärk on konkreetselt automaksust tuleneva mõju leevendamine.

M-kategooria 7+-istmekohaliste sõidukite e nn väikebusside maksukoormus on M-kategooria üldisest maksukohustusest kõrgem ning poliitilise valiku tulemusel on otsustatud, et nende määra peaks rohkem ühtlustama selle kategooria keskmiste määradega. Eesmärgi saavutamise õiguslik lahendus on analoogselt elamu-kategooria sõidukitele maksustada M-kategooria väikebussid N-kategooria maksumääraga. See vähendab oluliselt M-kategooriasse registreeritud väikebusside maksumäära, sest määr koosneb kolme komponendi asemel kahest.

Eelnõule ei ole koostatud väljatöötamiskavatsust. Vastavalt hea õigusloome ja normitehnika eeskirja § 1 lõike 2 punktile 1 ei ole seaduseelnõu väljatöötamiskavatsus nõutav, kui eelnõu menetlus on põhjendatult kiireloomuline. Käesolev eelnõu on kiireloomuline, sest laste eest soovitakse mootorsõidukimaksu leevendust anda juba mootorsõidukimaksu esimesel rakendusaastal (so 2025. a). Eelnõu kiire ja üldises korras jõustumine on äärmiselt vajalik, et maksuhaldur jõuaks veel enne aasta lõppu kõigi õigustatud isikute maksuteated üle vaadata. Samuti on isikute jaoks tegemist positiivse muudatusega, mis ei sea neile lisakohustusi.

### 3. Eelnõu sisu

**MSMS-i täiendatakse §-ga 4<sup>1</sup>** (eelnõu § 1 punkt 1) ja sätestatakse, et mootorsõidukimaksu teade on haldusakt, millele rakendatakse MKS-is maksuotsuse kohta sätestatud.

MKS reguleerib maksuteadetest eelkõige deklaratsiooni alusel tasumisele kuuluva maksusumma kohta esitatavat maksuteadet (MKS § 88 lõige 2) ning maamaksuteadet (MKS §

119 lõige 4). MKS § 88 lõige 2 kohaldub füüsilise isiku tuludeklaratsiooni alusel esitatavale maksuteatele. Seaduses on läbivalt seotud maksuteatele kohalduvad normid just MKS §-s 88 viidatud maksuteatega. MKS § 88 alusel esitatud maksuteatega seotus ei võimalda neid sätteid vahetult mootorsõidukimaksu teatele kohaldada.

Laiemalt kohaldatavat maksuteate regulatsiooni MKS otsesõnu ei sätesta (v.a maksuteate vaidlustamine). Küsimused, mille MKS jätab lahendamata, lahendatakse haldusmenetluse seadusele tuginedes (MKS § 45). Selleks, et MTA haldusaktidele saaks kohaldada ühtseid reegleid, on otstarbekas kohaldada mootorsõidukimaksuteatele MKSis maksuotsusele kohalduvaid norme. Sarnane lahendus on kasutusel maamaksuteate puhul ja seega lisatakse eelnõusse uus § 4<sup>1</sup> ja täiendatakse MKS § 119 lõiget 4 (eelnõu § 2 punkt 2).

**MSMS § 6 täiendatakse lõikega 3** (eelnõu § 1 punkt 2). Lõikes sätestatakse, et mootorsõidukimaksu kohustus arvutatakse sõiduki 1. jaanuari või Eesti liiklusregistris esmakordse registreerimise kuupäeva seisuga liiklusregistri andmete alusel. Lisatav säte tugevdab koosmõjus MSMS § 6 lõikega 1 hetke ja tingimusi, mille alusel maks määratakse. Näiteks sätestatakse § 6 lõike 1 punktis 1, et mootorsõidukimaksu kohustus on isikul, kes on maksustamisperioodi 1. jaanuari seisuga liiklusregistri andmete kohaselt sõiduki omanik või MSMS § 5 punktis 2 nimetatud vastutav kasutaja, mis annab selge määratluse aja ja isiku staatuse kohta.

Muudatusega fikseeritakse lisaks isiku maksukohustuse määramise ajale ja staatusele sõiduki andmete aluseks võtmise aeg, milleks on andmete seis liiklusregistris 1. jaanuaril (või sõiduki esmakordse registreerimise kuupäeval). Sõiduki tehingud liiklusregistris võivad teatud puhkudel pikeneda mitmele päevale ja ning seetõttu on õigusselguse huvides vajalik täpsemalt öelda, millise aja seisuga sõiduki andmed aluseks võetakse. Sellise õigusliku aluse loomine maksu määramise loogikas muutusi kaasa ei too, vaid kindlustab praktikat ning välistab vaidlusi. Liiklusregister on informatiivne register ja seda, kuidas mootorsõidukimaksu seaduse alusel on andmetele antud õiguslik tähendus, on analüüsitud MSMS-i seletuskirjas.

**MSMS § 9 lõike 2** (eelnõu § 1 punkt 3) struktuuri muudetakse ja selle loetelu täiendatakse uue punktiga. Kehtivas lõikes sätestatakse mootorsõidukimaksu määramise tähtaeg, mis on 15 tööpäeva pärast liiklusregistri sündmust. Tähtaja lugemist algatavaks sündmuseks võib olla kas maksustamisperioodi kestel mootorsõiduki esmakordne liiklusregistris registreerimise või selle ajutise kustutamise tähtaja saabumine või registrikande taastamine. Uuena lisandub siia sündmus, mis algatab lapse eest mootorsõidukimaksu kohustuse vähendamise. Selleks võib olla lapse sünd maksustamisperioodi kestel või kui vanem soetab ja registreerib liiklusregistris sõiduki, mille maksukohustuse arvutamisel saab vähendamist rakendada.

**MSMS § 12 täiendatakse lõikega 10** (eelnõu § 1 punkt 4). Sätestatakse, et M-kategooria mootorsõiduk, millel on rohkem kui 7 istekohta, maksustatakse N1-kategooria mootorsõiduki maksumääraga. See vähendab oluliselt M1- ehk sõiduauto kategoorias registreeritud 8- või 9-kohaliste sõidukite (tavaliselt väikebussid) mootorsõidukimaksu määra. Kui M1-kategooria maksumäär koosneb kolmest komponendist, siis N1 puhul on komponente kaks. M1-kategooria maksumäära arvutamise komponendid on baasosa (50 eurot), CO<sub>2</sub> eriheite osa ja massiosa. N1 kategoorial on aluseks baasosa (50 eurot) ja CO<sub>2</sub> eriheite osa.

Muudatus toetab nii lasterikaste perede kui puudega inimeste hakkamasaamist, sest mõlemal sihtgrupil on kõrgendatud vajadus väikebusside kasutamise järgi.

**MSMS-i täiendatakse §-dega 15<sup>1</sup> ja 15<sup>2</sup>** (eelnõu § 1 punkt 5). Paragrahvidega luuakse MSMS-i lapse eest mootorsõidukimaksu kohustuse vähendamise alusregulatsioon. Eelnõuga lisatakse

MSMS-i § 15<sup>1</sup>, milles sätestatakse lapse eest mootorsõidukimaksu kohustuse vähendamise alused ja § 15<sup>2</sup>, milles sätestatakse vähendamise arvutamine.

Mootorsõidukimaksu kohustust vähendatakse lapse hooldusõigust omaval vanemal või füüsilisest isikust eestkostjal. Tüüpiliselt on lapsel Rahvastikuregistrisse märgitud üks või kaks vanemat/eestkostjat, kuid see arv võib olla ka kuni kolm. Eelnõus kasutatakse üldistavat terminit „vanem“, kuid oluline on tähele panna, et see ei ole võrdne perekonnaseaduse terminiga „vanem“. Nimetatud seaduse kohaselt ei ole lapsel rohkem kui kaks vanemat, kuid eelnõukohane maksuvähendus arvutatakse lapse hooldusõiguse alusel. Vähenduse saamiseks peab vanem olema vähemalt ühe sõiduki omanik või vastutav kasutaja läbi liisinglepingu, mis on ka arusaadav, sest vähendust arvutatakse üksnes mootorsõidukimaksu teate kontekstis (§ 15<sup>1</sup> lõige 1). Seetõttu näiteks ei saa vähendust sõiduki eest, mis on ajutiselt kustutatud ja mille kohta ei ole maksuteadet väljastatud.

Laps käesoleva seaduse tähenduses on kuni 18-aastane (kaasa arvatud) isik (§ 15<sup>1</sup> lõige 6). Kui laps saab 18-aastaseks, lõpeb üldjuhul ka tema üle hooldusõiguse pidamine. Mootorsõidukimaksu kohustuse vähendamist on otsustatud pikendada kuni laps veel on 18-aastane, st ei ole saanud 19-aastaseks. Kui algava maksustamisperioodi 1. jaanuaril on laps 18-aastane, vähendatakse mootorsõidukimaksu kohustust sellel isikul, kellel oli lapse täisealiseks saamise päevale eelneval päeval hooldusõigus (§ 15<sup>1</sup> lõige 5). Kui laps saab 19-aastaseks näiteks 1. mail ja pere, kel varem pole sõidukit olnud, ostab oma esimese ja uue sõiduki 28. mail, siis maksuteatel, mille maksuhaldur väljastab, vähendamist enam arvesse võtta ei saa – laps oli saanud juba 19-aastaseks. Perel oli võimalik vähendust kasutada kuni 30. aprillini ning kui oli varasem plaan sõiduk soetada, saab seda soetamisel arvestada.

Mootorsõidukimaksu kohustust vähendatakse M1- või N1-kategooria mootorsõidukil ehk sõiduautol või väikebussil. MSMS §-s 11 sätestatud kategooriate eest vähendust ei kohaldata (mootorrattad, ATV-d jmt).

Maksukohustuse arvutamist mõjutanud vähendamised kajastatakse maksuteatel (§ 15<sup>1</sup> 4). Märgitakse vanema lapsed, sõidukid ja võimalik täiendav vähendus teise vanema arvelt.

Hooldusõigus käesoleva seaduse tähenduses on lapse ainuhooldusõigus või ühine hooldusõigus, mida ei ole peatatud, piiratud, üle antud ega ära võetud (§ 15<sup>1</sup> lõige 4). Hooldusõigus jaguneb ühiseks hooldusõiguseks ja ainuhooldusõiguseks. Ühine hooldusõigus tähendab, et vanemad jagavad lapse hooldamise ja kasvatamisega seotud otsuseid ning vastutust võrdselt. Ainuhooldusõigus on ühe vanema õigus ja kohustus hoolitseda lapse eest ja teisel vanemal ei ole otsustusõigust lapsega seotud küsimustes. Ainuhooldusõigusega on tegemist juhul, kui üks vanem ei suuda või ei soovi hooldusõiguses osaleda.

Maksukohustust vähendatakse kuni 100 eurot ühe lapse eest kogu õigustatud isiku M1- ja N1-kategooria sõidukite mootorsõidukimaksu summa suhtes (§ 15<sup>1</sup> lõige 2) ja arvutus viiakse läbi laste vanuse järjekorras. Kui lapsel on mitu vanemat, jagatakse maksukohustust vähendav summa vanemate vahel võrdselt. Kui ühe vanema maksukohustus on väiksem kui tema maksukohustust vähendav summa, jagatakse jääk omakorda ülejäänud vanemate vahel (§ 15<sup>1</sup> lõige 3).

**Kokkuvõtvalt peavad isikul mootorsõidukimaksu kohustuse vähendamise saamiseks olema täidetud mõlemad tingimused:**

- tal on vähemalt ühe 18-aastase (kaasa arvatud) lapse täielik hooldusõigus;
- ta on vähemalt ühe sõiduauto või väikebussi (M1- või N1-kategooria) omanik või vastutav kasutaja (kui sõiduki omanik on liisinguandja).

Lapse eest mootorsõidukimaksu kohustuse vähendamise arvutamisel on eesmärgiks seatud, et kui lisaks 1. jaanuari seisule tekib maksustamisperioodi jooksul täiendavaid aluseid maksukohustuse vähendamiseks, siis seda ka tehakse, teisisõnu – MTA peab lapse eest mootorsõidukimaksu kohustuse vähendamise üle arvet (§ 15<sup>2</sup> lõiked 2 ja 3).

Standardina arvutatakse vanemale võimalik lapse eest saadav mootorsõidukimaksu kohustuse vähendus 1. jaanuaril (§ 15<sup>2</sup> lõige 1) kui isikule väljastatakse talle kuuluvate sõidukite eest maksuteade. Kahe vanema puhul jagatakse see summa pooleks. Kui vanem ostab aasta jooksul uue sõiduki ja 1. jaanuarist on jäänud veel vähenduse jääki või pole seda üldse kasutatud, sest vanemal puudus sõiduk, saab vähendust arvestada. Kui maksustamisperioodi jooksul sünnib perre laps, saab ka tema eest täiendavalt kuni 100 eurot pere sõidukite maksukohustusest maha arvutada. See protsess on automaatne ja isik ise midagi tegema ei pea. Küll tühistab MTA maksukohustuse vähenemise tõttu viimati väljastatud maksuteate ja annab uue, vähendatud maksusumмага maksuteate.

Lapse hooldusõiguse lõppemisel arvutatud maksukohustuse vähendamist ümber ei arvutata ja jääki ei suurendata (§ 15<sup>2</sup> lõige 4). Lapse hooldusõigus võib lõppeda näiteks tema 19-aastaseks saamise tõttu, hooldusõiguse äravõtmise tõttu, aga ka lapse surma tõttu. Nendel puhkudel ei toimu aasta jooksul mingit vähendamise ümber- ega tasaarvestust.

Tavapärasesena tagastatakse mootorsõidukimaksu osa, mis on maksukohustuse vähendamise tulemusel enam tasutud, maksukohustuslase ettemaksukontole (§ 15<sup>2</sup> lõige 5). Ettemaksukontolt on isikul võimalik summa ise oma pangakontole kanda.

**MSMS § 16 täiendatakse lõikega 4** (eelno § 1 punkt 6). Selle täiendusega luuakse alus Rahvastikuregistri andmete sidumiseks maksukohustuse vähendamise arvutamisega. Võrreldes nende andmetega, mida MTA täna oma muude kohustuste täitmiseks juba Rahvastikuregistrist saab, täiendavaid andmeid juurde ei pärita. Maksukohustuse vähendamiseks on vaja üksnes kontrollida lapse ja vanema üldandmeid ning JAH/EI vormis kinnitust hooldusõiguse kohta.

Maksukorralduse seaduse § 10<sup>1</sup> sätestab, et riiklike maksude maksuhaldur võib MKS-i, maksuseaduse või selle alusel antud õigusakti kohaselt kogutud isikuandmeid, sealhulgas põhjendatud juhul terviseandmeid ja biomeetrilisi andmeid, töödelda MKS-i §-s 10 nimetatud ülesannete täitmisel. Paragrahvi 10 lõikes 2 nimetatud ülesannete hulka kuulub maksusoodustuste kohaldamise kontrollimine.

**MSMS-i § 17 lõike 2** sissejuhatavas lauseosas (eelno § 1 punkt 7) lisatakse 2025. aastale ka sätte kehtimine aastal 2026.

Säte ise reguleerib olukorda, kus maksuhaldur peab maksuteate kätte toimetama posti teel. Maksuhaldur toimetab maksuteate posti teel kätte juhul, kui maksumaksja avaldab selleks soovi, kuid seda üksnes siis, kui maksumaksja pole maksuteadet veel kätte saanud (läbi e-maksuameti keskkonna). Kui maksumaksjale on korra maksuteade juba edukalt kättetoimetatud – sõltumata kuidas, kas elektrooniliselt või muul mitte-elektroonsel viisil – siis maksuteate lisaeksemplaride loomiseks paberkandjal peab isik leidma ise vahendid ja viisi.

Kõnealuse lõike punkt 2 on mõeldud lahendama olukorda, kus maksumaksja ei reageeri maksuteatele e-maksuameti kaudu, ent samas ei pöördu ka maksuhalduri poole taotlusega edastada talle maksuteade posti teel. Sellisel juhul ootab maksuhaldur 55 tööpäeva arvates maksuteate üleslaadimisest, ning kui maksuteade on pärast seda jätkuvalt kättetoimetamata, läheb MTA sellisel juhul üle maksuteate posti teel kättetoimetamisele.

Viiekümne viie tööpäeva on kriteeriumina sätestatud põhjusel, et kui 15. veebruaril väljastatakse maksuteated, siis 55 tööpäeva möödumine tähendab seda, et posti teel saadetakse dokumendid välja alles mai alguses, st pärast füüsilise isiku tuludeklaratsiooni esitamise viimast kuupäeva, mis on aprillikuu lõpus. Kuna valdav enamik tuludeklaratsioone esitatakse läbi e-maksuameti, siis on tõenäoline, et seda tegema minnes võetakse ühtlasi vastu ka maksuteated ning muud dokumendid, mis on seniks sinna üles laetud. See tagab, et posti teel saadetakse dokumendid välja lõpuks üksnes sellistele maksumaksjatele, kellel selleks on reaalne vajadus, st kellel tõesti puudub võimekus ja ka huvi e-maksuametit kasutada. Esimene mootorsõidukimaksu tasumise tähtaeg, milleks peab olema tasutud 50% määratud maksust, on 15. juunil, seega on tagatud, et maksuteate alles paberil kättesaamise maksu tasumise tähtaja vahele jääb vähemalt 30 päeva. Kui maksuhaldurile on teada üksnes isiku postiaadress, saadetakse paberil maksuteade juba veebruaris välja.

Kui MSMS-i vastuvõtmisel sätestati kirjeldatud kord üksnes 2025. aasta kohta, siis nüüd laiendatakse seda tähtajatult, et nii Maksu- ja Tolliametil (MTA) kui isikutel oleks rohkem paindlikkust maksuteadete kättesaamiseks. Regulatsiooni sisus muutusi ei ole.

**MSMS-i täiendatakse §-ga 17<sup>1</sup>** (eelnõu § 1 punkt 8), milles sätestatakse erikord lapse eest mootorsõidukimaksu kohustuse vähendamiseks juba 2025. aastal. Selle sätte kohaselt algab tavapärane, eelpool kirjeldatud vähenduse arvessevõtmine hiljemalt 2025. a 1. detsembrist. Kuna käesolev seadus on planeeritud jõustuma 2025. a sügisel üldises korras, siis on võimalik maksuhalduril peale seaduse jõustumist ja enne 1. detsembrist läbi viia kõik vajalikud toimingud sel aastal juba väljastatud maksuteadete ülevaatamiseks ja vähenduse arvestamiseks. Taas ei ole vaja isikul ise midagi teha, kui tal on õigus saada mootorsõidukimaksu kohustuse vähendamist käesoleva seaduse alusel, siis selle ta ka automaatselt saab.

**Eelnõu §-s 2** on sätestatud jõustumine. Seadus jõustub üldises korras, välja arvatud § 1 punktides 3 ja 4 sätestatud regulatsioon. Üldine jõustumine annab maksuhaldurile võimaluse alustada kohe pärast seaduse jõustumist 2025. a jooksul väljastatud maksuteadete ülevaatamisega ning mootorsõidukimaksu kohustuse vähendamise rakendamisega.

Eelnõu § 1 punktis 3 on sätestatud maksuteate väljastamise aeg pärast liiklusregistri sündmust. Kuna loetelu täiendati mootorsõidukimaksu kohustuse vähendamisel maksuteate loomisega, siis tuleb selle rakendamiseks määrata konkreetne jõustumisaeg, mis on 2025. a 1. detsember.

Eelnõu § 1 punktis 4 on sätestatud 8- ja 9-kohaliste sõidukite maksmäära muudatus, mis jõustub arvates uuest maksustamisperioodist 2026. aasta 1. jaanuaril.

#### **4. Eelnõu terminoloogia**

MSMS-i muutmises kasutatakse terminit „vanem“ (§ 15<sup>1</sup> lõige 1), mis MSMS-is tähendab isikut, kes on lapse vanem või füüsilisest isikust eestkostja, kellel on selle lapse hooldusõigus. Seega on MSMS-i piires PKS-is sätestatud termini „vanem“ tõlgendus laiem ja avatud läbi hooldusõiguse. Terminit kasutatakse üksnes vähenduse arvutamiseks. Termin „hooldusõigus“ on selgitatud lisatava § 15<sup>1</sup> lõikes 7. Hooldusõigus MSMS-i tähenduses on lapse ainuhooldusõigus või ühine hooldusõigus, mida ei ole peatatud, piiratud, üle antud ega ära võetud.

Lisaks kasutatakse terminit „laps“, kes MSMS-i raames on kuni 18-aastane (kaasa arvatud) isik.

#### **5. Eelnõu kooskõla põhiseaduse, teiste seaduste, Euroopa Liidu õiguse ja välislepingutega**

Eelnõu ei ole vastuolus Euroopa Liidu õigusega ega jõustunud välislepingutega.

## 6. Seaduse mõjud

### 6.1 8- ja 9-kohaliste sõidukite maksustamine

**Sihtrühm.** Mõju sihtrühmaks on 8- ja 9-kohaliste sõidukite omanikud ja kasutajad. Liiklusregistris oli 2025. aasta juuni seisuga ligi 13 400 8- ja 9-kohalist M1- ja M1G- kategooria sõidukit, millele hakkavad kohalduma N1-kategooria sõidukite maksustamise reeglid. Enamus neist on füüsiliste isikute omanduses (66%). See muudatus avaldab rõhutatult positiivset mõju ka paljulapselistele peredele ja puudega isikutele. Neil võib olla kõrgendatud vajadus suurema sõiduki järele, kuid ei ole andmestikku, mille põhjal hinnata, kui paljud neist sõidukitest on paljulapseliste perede või puudega isikute omanduses või kasutuses.

Nende sõidukite keskmine vanus on 15 aastat, ligi 4000 sõidukit ehk 30% on vanemad kui 20 aastat ning maksustatud baasmääras. Nimetatud sõidukite keskmine mootorsõidukimaksu aastane kohustus M-kategooria maksumääradega on 183 eurot aastas, mis on üldisest keskmisest mõnevõrra suurem. See tuleneb sellest, et 8- ja 9-kohalised sõidukid on suhteliselt suured ja rasked, mistõttu nende süsinikuheide on tavalistest sõiduautodest suurem (keskmiselt 238 g CO<sub>2</sub>/km<sup>1</sup>) ning ka tühimagi suurem (keskmiselt 2122 kg).

Kõnealuste sõidukite maksustamisel N-kategooria reeglite alusel võrreldes M-kategooria reeglitega väheneb keskmine maksukohustus 183 eurolt 63 eurole. Valdaval enamusel (56%) jääb alles vaid maksukohustus baasmääras (50 eurot aastas).

**Sotsiaalne, sealhulgas demograafiline mõju.** Muudatusel ei ole märkimisväärset sotsiaalset, sealhulgas demograafilist mõju, sest maksu summa ja seega ka soodustuse summa on võrreldes sõiduki enda ja selle kasutamise kuluga suhteliselt väike. Samuti on see väike võrreldes muude perepoliitiliste või puuetega isikutele mõeldud soodustuste ja hüvitistega.

**Mõju majandusele.** Muudatusel on väike majanduslik mõju seeläbi, et väheneb kõnealuste sõidukite omanike maksukoormus, mis suurendab nende kasutatavat tulu ning seeläbi toimetulekut. Sihtrühma suurus ja soodustuse ulatus on siiski nii väikesed, et makronäitajates mõju ei avaldu.

**Mõju elu- ja looduskeskkonnale.** Muudatusel ei ole märkimisväärset mõju elu- ja looduskeskkonnale. Nagu mootorsõidukimaksu seaduse seletuskirjas on välja toodud, on mootorsõidukimaksul oluliselt väiksem mõju sõiduki valikule ja omamisele kui registreerimistasul või isegi kütuseaktsiisil, sest maksukohustus jaotub pika perioodi peale. Valdav enamus automaksu mõjust keskkonnale tuleneb registreerimistasust. Mootorsõidukimaks on ka kehtinud suhteliselt vähe aega, mistõttu ei ole enamus sihtrühmast veel jõudnud sellele reageerida, mistõttu on soodustuse võimalik mõju piiratud.

Muudatusel ei ole tuvastatavat mõju riigi julgeolekule, välissuhetele, regionaalarengule, riigiasutuste ja kohalike omavalitsuste korraldusele ega muud otsest või kaudset mõju.

### 6.2 Lapse eest mootorsõidukimaksu kohustuse vähendamine

---

<sup>1</sup> Maksustamise aluseks oleva süsinikuheite järgi, ehk selle olemasolul kasutades WLTP metoodika alusel hinnatud heidet, selle puudumisel kasutades NEDC metoodika alusel saadud hinnangut, mida on suurendatud vastava koefitsiendiga, ning mõlema puudumisel vastavalt asendusvalemile.

**Sihtrühm.** Soodustuse sihtrühm on sõidukiomanikud ja -kasutajad, kellel on ka lapsed. MTA andmetel on 154 500 unikaalset maksumaksjat, kellele laieneb mootorsõidukimaksu kohustuse vähendus seoses vähemalt ühe alaealise lapsega.

Statistikaameti hinnangul oli 0–17-aastaste lastega leibkondi 162 000<sup>2</sup>, mis moodustab 25% kõigist leibkondadest. Statistikaameti lastega leibkondade uuringu kohaselt oli 2024. aastal vaid 5% leibkondadest sellised, kellel ei olnud juurdepääsu sõidukile<sup>3</sup>. Juurdepääsu all on mõeldud seda, et ei ole võimalust kasutada, mitte rangelt sõiduki omamist. Siiski viitab see sellele, et meede on laiapõhjaline ja puudutab märkimisväärt osa kõigist leibkondadest ja valdavat enamust lastega leibkondadest.

Sihtrühma jaotus laste arvu järgi leibkonnas on järgmine (MTA andmetel):

- 1 lapsega pered: 80 000 maksumaksjat
- 2 lapsega pered: 54 000 maksumaksjat
- 3 lapsega pered: 16 000 maksumaksjat
- 4 lapsega pered: 2 700 maksumaksjat
- 5 lapsega pered: 500 maksumaksjat
- 6 lapsega pered: 130 maksumaksjat
- 7 või enama lapsega pered: 53 maksumaksjat

Enamikus peredes on maksustatav sõiduk või sõidukid vaid ühe vanema nimel. Andmete põhjal on 151 000 last seotud ühe maksumaksjaga (ühel vanemal sõiduk või sõidukid), mis tähendab, et see vanem saab 100 euro suuruse vähenduse lapse kohta. 54 000 last on seotud kahe maksumaksjaga (mõlemal vanemal sõiduk või sõidukid), mille puhul kummalegi vanemale rakendub 50 euro suurune vähendus lapse kohta.

Vähenduse mõju maksumaksjatele on kahetine:

- Täielik maksukate: 55 000 maksumaksjal katab rakenduv vähendus kogu nende 2025. aasta mootorsõidukimaksu kohustuse.
- Osaline maksukate: 97 000 maksumaksjat saavad vähendust, kuid nende maksukohustus ületab vähenduse summa.

Nende isikute poolt tasumisele kuuluv maksusumma on pärast vähenduse mahaarvamist kokku ligikaudu 15,4 miljonit eurot. Mootorsõidukimaksu koormus väheneb lastega leibkondadel keskmiselt üle 50%.

Lisaks on oluline märkida, et ligikaudu 4 miljonit eurot maksimaalsest võimalikust vähendusest jääb kasutamata. See tuleneb asjaolust, et paljudel maksumaksjatel on maksuteate summa väiksem kui neile ette nähtud vähenduse kogusumma.

Vähendus on kõige tõhusam madalama maksukohustusega peredele, kellest 55 000 vabastatakse maksust täielikult. Samas jääb ligi 4 miljoni euro ulatuses vähenduse potentsiaali kasutamata, kuna maksukohustus on väiksem kui võimalik vähendus. Fikseeritud vähenduse summa tagab võrdse kohtlemise laste arvu põhjal, kuid selle proportsionaalne mõju on suurem neile, kelle maksukoormus on madalam.

---

<sup>2</sup> Statistikaamet, andmebaas LEM01: [https://andmed.stat.ee/et/stat/sotsiaalelu\\_leibkonnad\\_leibkondade-uldandmed/LEM01](https://andmed.stat.ee/et/stat/sotsiaalelu_leibkonnad_leibkondade-uldandmed/LEM01)

<sup>3</sup> Statistikaamet, andmebaas LES821: [https://andmed.stat.ee/et/stat/sotsiaalelu\\_sotsiaalne-terjutus-laekeni-indikaatorid\\_laste-vaesus-ja-toimetulek/LES821](https://andmed.stat.ee/et/stat/sotsiaalelu_sotsiaalne-terjutus-laekeni-indikaatorid_laste-vaesus-ja-toimetulek/LES821)



**Sotsiaalne, sealhulgas demograafiline mõju.** Muudatusel ei ole märkimisväärsed sotsiaalsed, sealhulgas demograafilist mõju, sest maksu summa ja seega ka soodustuse summa on võrreldes sõiduki enda ja selle kasutamise kuluga suhteliselt väike. Samuti on soodustus väike võrreldes muude perepoliitiliste soodustuste ja hüvitistega.

**Mõju majandusele.** Muudatusel on väike majanduslik mõju seeläbi, et väheneb kõnealuste sõidukite omanike maksukoormus, mis suurendab nende kasutatavat tulu ning seeläbi toimetulekut. Sihtrühma suurus ja soodustuse ulatus on siiski nii väikesed, et makronäitajates mõju ei avaldu.

**Mõju elu- ja looduskeskkonnale.** Muudatusel ei ole märkimisväärsed mõju elu- ja looduskeskkonnale. Nagu mootorsõidukimaksu seletuskirjas<sup>5</sup> on välja toodud, on aastamaksul oluliselt väiksem mõju sõiduki valikule ja omamisele kui registreerimistasul või isegi kütuseaktsiisil, sest maksukohustus jaotub pika perioodi peale. Valdav enamus automaksu mõjust keskkonnale tuleneb registreerimistasust. Mootorsõidukimaks on ka kehtinud suhteliselt vähe aega, mistõttu ei ole enamus sihtrühmast veel jõudnud sellele reageerida, mistõttu on soodustuse võimalik mõju piiratud.

Muudatusel ei ole tuvastatavat mõju riigi julgeolekule, välissuhetele, regionaalarengule, riigiasutuste ja kohalike omavalitsuste korraldusele ega muud otsest või kaudset mõju.

## 7. Rakendusaktid

Rakendusaktid puuduvad.

## 8. Seaduse rakendamisega seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevused, eeldatavad kulud ja tulud

8- ja 9-kohaliste sõidukite maksureeglite muutmine vähendab mootorsõidukimaksu laekumist 1,7 miljoni euro võrra esimesel rakendumise täisaastal. Lastepõhine mootorsõidukimaksu vähendus vähendab maksulaekumist 16,3 miljoni euro võrra aastas. Hinnangute aluseks on maksuteated ja liiklusregister 2025. aasta juuni seisuga ning hinnangud ei arvesta potentsiaalsete muudatustega autopargis.

MTA on kaardistanud infosüsteemide muutmisevajadused ja eelarvestanud arendused. Muudatused hõlmavad 2025. a maksustamisperioodi kohta väljastatud mootorsõidukimaksu ümberarvutamist, väljastatud maksuteadete muutmist ja enamakstud mootorsõidukimaksu tagastamist ning alates 2026. a maksustamisperioodist lapse eest mootorsõidukimaksu kohustuse vähendamise rakendamist ning infosüsteemide muudatuste turvatestide läbiviimist.

Loodava lastega sõiduki omanikele ja vastutavatele kasutajatele mõeldud muudatusega seoses tuleb MTA infosüsteemides teha 680 000 euro ulatuses arendusi. Kuna muudatused on planeeritud jõustuma kahes osas (tagasiulatuvalt alates 01.12.2025 ja püsivalt alates 01.01.2026), siis jaguneb investeeringuvajadus kahe aasta vahel:

IT-investeeringute vajadus 2025. a	270 000 €
IT investeeringute vajadus 2026. a	410 000 €
<b>KOKKU:</b>	<b>680 000 €</b>

Transpordiameti kulu 8- ja 9-kohaliste sõidukite maksureeglite muutmiseks on 185 000 eurot Sealhulgas M1-kategooria muudatus koos API täiendamise, kalkulaatori muudatuse ja MTA

X-tee täiendamisega (istekohtade saatmine) on kokku 65 000 eurot; muudatuste X-tee teenuse ümberehitus 120 000 eurot.

Eelnõu rakendamiseks vajaminevad kulude katmiseks esitatakse taotlus Vabariigi Valitsuse reservist raha eraldamiseks.

## **9. Seaduse jõustumine**

Seadus jõustub üldises korras, välja arvatud § 1 punktides 3 ja 4 sätestatud regulatsioon. Üldine jõustumine annab maksuhaldurile võimaluse alustada kohe pärast seaduse jõustumist 2025. a jooksul väljastatud maksuteadete ülevaatamisega ning mootorsõidukimaksu kohustuse vähendamise rakendamisega.

Eelnõu § 1 punktis 3 on sätestatud maksuteate väljastamise aeg pärast liiklusregistri sündmust. Kuna loetelu täiendati mootorsõidukimaksu kohustuse vähendamisel maksuteate loomisega, siis tuleb selle rakendamiseks määrata konkreetne jõustumisaeg, mis on 2025. a 1. detsember. Eelnõu § 1 punktis 4 on sätestatud 8- ja 9-kohaliste sõidukite maksmäära muudatus, mis jõustub arvates uuest maksustamisperioodist 2026. aasta 1. jaanuaril.

## **10. Eelnõu koostöölastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon**

Eelnõu saadeti koostöölastamiseks ministeeriumitele ja arvamuse andmiseks erialaliitudele. Saabunud vastused on kajastatud seletuskirja lisas.

Eelnõu koostöölastati teistkordselt Justiits- ja digiministeeriumiga.

Algatab Vabariigi Valitsus

2025

(allkirjastatud digitaalselt)