

Mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1 Sisukokkuvõte

Mootorsõidukimaksu seaduse eelnõuga kehtestatakse Eestis mootorsõidukimaks, mida makstakse iga-aastaselt liiklusregistris registreeritud sõidukitelt. Teiseks kehtestatakse käesoleva eelnõuga liiklusseaduses mootorsõiduki registreerimistasu, mida makstakse sõiduautode ja kaubikute liiklusregistris registreerimise eel.

Eestis on igapäevases kasutuses Euroopa Liidu peaaegu kõige vanem ja saastavam autopark. Samuti on meil keskmisest kõrgem sõidukite arv ühe inimese kohta. Euroopa õigus seab Eestile kohustusliku sihttaseme vähendada kasvuhoonegaaside koguhedet aastaks 2030 24% võrreldes 2005. a tasemega (varasem sihttase oli 13%). Need asjaolud on meile tinginud olukorra, kus saastamise ehk liigsele süsihappegaasi emissioonile tuleb hakata pöörama senisest rohkem tähelepanu. Maksu kohaldamine on väga tõhus tarbija käitumist mõjutav meede ja käesoleva eelnõuga planeeritav Eesti mootorsõidukimaks modelleeritakse vastavalt sellele.

Meetmete võtmine tähendab vajadust senise mõtteviisi oluliseks muutuseks. Täna on transpordisektori CO₂ eriheidde senise transpordikorralduse tulemusel pidevas tõusus, saavutada tuleb aga selle tõusu peatumine ja langus. Transpordisektori heite vähendamise oleksime pidanud tagama hiljemalt aastast 2021, kui hakkasid kehtima eeltoodud nõuded. Ennekõike on maks suunatud uue sõiduki soetamisel keskkonnasäästlikuma otsuse tegemise suunas.

Mootorsõidukimaksu eesmärk ei ole vanade sõidukite liiklusest kõrvaldamine, vaid nende lõpuni tarbimine. Küll on mootorsõidukimaks suunatud pikaks ajaks seisma jäänud ja keskkonda reostavate mootorsõidukite nõuetekohase utiliseerimise innustamiseks.

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu ja seletuskirja on koostanud Rahandusministeeriumi maksu- ja tollipoliitika osakonna peaspetsialistid Maret Mets (maret.mets@fin.ee) ja Lauri Lelumees (lauri.lelumees@fin.ee) ning fiskaalpoliitika osakonna analüütikud Madis Aben (madis.aben@fin.ee) ja Risto Kaarna (risto.kaarna@fin.ee). Eelnõu juriidilist kvaliteeti kontrollis Rahandusministeeriumi personali- ja õigusosakonna õigusloome valdkonna juht Virge Aasa (virge.aasa@fin.ee), keelelise kontrolli tegi sama osakonna keeleteimetaja Sirje Lilover (sirje.lilover@fin.ee).

1.3. Märkused

Eelnõu väljatöötamine tuleneb Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammist 2023–2027¹, mille kohaselt planeeritakse Eestis kehtestada automaks. Eelnõu ei ole seotud teiste menetluses olevate eelnõudega.

Eelnõu ei ole seotud Euroopa Liidu õiguse rakendamisega.

Eelnõuga muudetakse ka kohalike maksude seadust ja maksukorralduse seadust.

¹ <https://valitsus.prelive.vportal.ee/media/6186/download>.

Eelnõu vastuvõtmiseks on vajalik Riigikogu poolthääle enamuse.

2. Seaduse eesmärk

Eelnõu koostamisele eelnes väljatöötamiskavatsuse koostamine.

Mootorsõidukimaksu seaduse eesmärk on kehtestada Eestis keskkonna ja inimeste tervise seisundi parandamisele suunatud seadus, mis tagaks ka suurema maksutulu kogumise. Sõidukite kasutamisega kaasneb oluline negatiivne välismõju (tootmissaaste, heitmed, ajakulu, ummikud, õnnetused jm). Seetõttu on maksustamise aluste väljatöötamisel seatud eesmärgiks kasutada sõidukite neid omadusi, mis väljendavad nende mõju keskkonnale – CO₂ eriheid ja mass.

Mootorsõiduki mootorsõidukimaks ja registreerimistasu on suunatud Eesti sihile vähendada transpordivaldkonnas juba lähiaastail fossiilenergiakasutust ja heitkoguseid, panustades seeläbi nii rahvatervisele kui elukeskkonnale avalduva negatiivse mõju vähendamisse. Eesti autopark on CO₂ heite järgi peaaegu Euroopa kõige vanem² ja uute autode osas saastavam³. Samas ei ole eesmärgiks vanema autopargi kasutusest väljasurumine, kuna keskkonnale ja majandusele on tervikuna kasulik, kui iga toodetud sõiduk kasutatakse kuni oma kasuliku eluea lõpuni. Lisaks eelnevale on eesmärk inimeste autoostuvalikute ergutamine keskkonda vähem koormavate sõidukite suunas ning autost loobumise otsuste toetamiseks.

Mootorsõidukimaks on oma iseloomult omandi- mitte tarbimismaks. Mootorsõidukimaksu maksavad kõik isikud, kes liiklusregistri andmete kohaselt on mootorsõiduki (vastavalt maksuobjektide määratlusele) omanikud või vastutavad kasutajad. Lisaks sätestatakse ka sõiduki esmakordsel liiklusregistrisse kandmisel makstav komponent ehk mootorsõiduki registreerimistasu.

Sarnaselt kõikide maksudega on sõidukite maksustamisel lisaks vähem saastavamate mootorsõidukite kasutamisele suunamisele ka maksutulu kogumise eesmärk riigi erinevate kulutuste finantseerimiseks. Keskkonna- ja fiskaalsest ootusest on täpsem ülevaade vastavalt käesoleva eelnõu seletuskirja alapunktides 6.2 ja 7.2.

Väljatöötamiskavatsuse koostamise eel püstitati järgmised põhimõtted, millele mootorsõidukimaks vastama peaks:

- **maksevõimet arvestav** – maksustamise oluline põhimõte on maksevõime ehk maksukoormuse jaotus peab olema õiglane; ka mootorsõidukimaks ei tohi olla liialt regressiivne, nii et odavam (vanema) sõiduki omanikud maksaksid oma sissetuleku suhtes oluliselt rohkem maksu kui kallima sõiduki omanikud;
- **automatiseeritud** – maksuarvutus tugineb liiklusregistri andmetele ning MTA ja TRAMi maksude kogumise platvormile;
- **mitte manipuleeritav** – ei sõltu omaniku staatusest või elu- ega asukohast;
- **lihtne** – nii väheste erisustega kui võimalik ning arusaadava valemi alusel arvutatav maksukohustus;
- **laia baasiga** – maksustame kõiki sõidukeid, ka elektrimootoriga;
- **väikese halduskoormusega** – maks on tasutav teiste kohustuste täitmise käigus;

² <https://www.acea.auto/files/ACEA-report-vehicles-in-use-europe-2023.pdf>

³ <https://climate-energy.eea.europa.eu/topics/transport/emissions-from-cars/data>

- **raskesti kõrvalehoitav** – näiteks kontrollitakse selle õigeks tähtpäevaks tasumist tavapärase sõidukikontrollide käigus;
- **avalik** – maksukohustusega sõiduki mootorsõidukimaksu suurus on liiklusregistris mootorsõiduki andmete juures näha;
- **saastet⁴ vähendav** – mootorsõidukimaks disain mõjutab sõidukeid vähem omama;
- **autostumist vähendav** – mootorsõiduki maks mõjutab Eestis kasutusel olevate sõidukite hulka ja pidurdab nende koguarvu kasvutrendi;
- **registrit korrastav** – väldib sõiduki registreerimist vales kategoorias maksu vähendamise eesmärgil, motiveerib sõidukit mitte romuna vedelema jätma, s.t sõiduki maksukohustus peatub alles selle lõplikul liiklusregistrist kustutamisel e sõiduki mahakandmisel.

Kliima- ja energiaeesmärkidesse panustamine

Mootorsõidukimaks keskkonnamaksuna töötati välja meetmeks mitmete oluliste kliimaalaste eesmärkide täitmisele kaasaaitamiseks. Oluline on märkida, et kliimapoliitika eesmarke saavutatakse läbi paljude tegevuste, milles transpordisektori CO₂ heite vähendamine ja keskkonnahoiu suurendamine on ainult üks komponentidest.

Riigikogus 2023. a 8. veebruaril vastu võetud „Kliimapoliitika põhialustes aastani 2050“⁵ on seatud põhimõtteline üleriigiline eesmärk: „*Eesti pikaajaline siht on tasakaalustada kasvuhoonegaaside heide ja sidumine hiljemalt 2050. aastaks ehk vähendada selleks ajaks kasvuhoonegaaside netoheide nullini.*“

Strateegias „Eesti 2035“⁶, mille üldosa võttis Riigikogu vastu⁷ 2021. a 12. mail, on samuti määratletud kasvuhoonegaaside netoheite vähendamise eesmärk.

Riigikogus 2017. aasta 20. oktoobril heaks kiidetud „Energiamajanduse arengukavas aastani 2030“⁸ on seatud üheks eesmärgiks: „Kasvuhoonegaaside heitkoguste vähenemine energiasektoris moodustab aastaks 2030 vähemalt 70% (võrreldes 1990. aastaga)“. Praegu on koostamisel energiamajanduse arengukava aastani 2035, mis muuhulgas arvestab mainitud kliimapoliitika põhialuste ja Eesti 2035 eesmarke.

Energiamajanduse korralduse seaduse⁹ §-s 32¹ on määratletud riiklik taastuvenergia eesmärk, sh siht 2030. aastaks vähendada oluliselt maanteetranspordis fossiilenergia kasutust: „Maantee- ja raudteetranspordis kasutatud taastuvenergia moodustab /2030. aastaks/ vähemalt 14 protsenti kogu transpordisektoris tarbitud energiast.

Seega on Eesti võtnud sihiks vähendada transpordivaldkonnas sh maanteetranspordis juba lähiaastail oluliselt fossiilenergiakasutust, suurendada taastuvenergia kasutust ning vähendada heidet ja kasvuhoonegaaside ning muude õhusaasteainete heitkoguseid, panustades seeläbi nii rahvatervisele kui elukeskkonnale avaldatava negatiivse mõju vähendamisse.

⁴ Sõiduki **tootmisel** tekkiva keskkonnamoormusega tegelevad need riigid, kus autosid toodetakse läbi selle, et maksustavad ressursse ja reostust jms. Automaksu disainis võib-olla ei peakski sellega arvestama ja tuleks võtta eelduseks, et tootmise ja käitlemise etapi keskkonnamoormusega tegelevad muud maksud ja regulatsioonid.

⁵ <https://www.riigiteataja.ee/akt/310022023003>.

⁶ <https://valitsus.ee/strateegia-eesi-2035-arengukavad-ja-planeering/strateegia>.

⁷ <https://www.riigiteataja.ee/akt/315052021012>

⁸ <https://www.riigiteataja.ee/akt/324102017001>.

⁹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/107032023076>.

„Transpordi ja liikuvuse arengukavas 2021–2035“¹⁰ on märgitud, et viimastel aastatel on läbisõit maanteedel kasvanud 4%, suurenedes perioodil 2014–2017 14%. See tähendab, et transpordi arengukavaga 2014–2020 perioodi lõpuks prognoositud kasv on praeguseks ületatud ehk ei ole tehtud piisavalt edusamme nn autostumise pidurdamiseks. Mootorsõidukimaksu eesmärk on autostumise kasvu pidurdamine, mida saavutatakse läbi inimeste ostukäitumise mõjutamise.

Samuti on mootorsõidukimaksul oluline roll rahvusvahelisel tasandil kliima- ja energiapoliitika eesmärkidesse panustamisel. 2021. aastal kokku lepitud ning jõustunud nn EL kliimamääruses¹¹ on seatud siht muuta EL 2050. aastaks esimesena maailmas kliimanetraalseks. Selle sihi suunas liikumiseks esitas Euroopa Komisjon 2021. aastal mahuka kliima- ja energialase paketi „Eesmärk 55“¹² ehk nn kliimapaketi, mille läbirääkimiste tulemusel on nüüdseks kokku lepitud 2050. aastaks kliimanetraalsuse saavutamise vahetasemena siht vähendada EL üleselt CO₂ netoheidet aastaks 2030 võrreldes aastaga 1990 vähemalt 55% võrra.

Ambitsioonika paketi raames antakse palju erinevaid õigusakte. Auto- ja/või maanteetranspordi valdkonnaga seostuvad nende hulgas 2023. aasta kevadeks kokku lepitud EL õigusaktidest enim järgmised algatused:

1. nn jõupingutuste jagamise määruse muudatus¹³ (vt p 4.3) – kiideti heaks 2023. aasta märtsis;
2. EL heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi muudatus,¹⁴ mis alates 2027. aastast käivitab maanteetranspordile EL ülese uue HKS-i;
3. nn sõidukite CO₂ standardite määrus,¹⁵ millega karmistatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂ heite norme;
4. alternatiivkütuste taristu määrus¹⁶ – 2023. aasta märtsi lõpus jõuti EL nõukogu ja Euroopa Parlamendi vahel kokkuleppele selle lõppversioonis, selle kohaselt võetakse lähiaastatel kogu Euroopas kasutusele rohkem laadimisjaamu ja alternatiivkütuste tanklaid, vähendamaks transpordi negatiivset kliima- ja keskkonnamõju;
5. taastuvenergia direktiivi muudatus¹⁷ – 2023. aasta märtsi lõpus jõuti EL nõukogu ja Euroopa Parlamendi vahel kokkuleppele selle lõppversioonis, selle kohaselt riikidele seati mh siduv eesmärk vähendada taastuvenergia kasutamise abil kasvuhooenergia kasutamise abil kasvuhoonegaaside heitemahukust transpordisektoris 2030. aastaks 14,5% võrra;
6. energiamaksustamise direktiivi muudatus – 2023. a oktoobri seisuga selle eelnõu läbirääkimised jätkuvad.

Euroopa Komisjoni majandus- ja rahandusküsimuste peadirektoraat avaldas 24. mail 2023. a Euroopa poolaasta kevadpaketi liikmesriikide kohta riigiaruanded ja riigipõhised soovitusel. Komisjon leiab Eesti riigiaruandes,¹⁸ et jätkusuutliku liikuvuse arengu tagamiseks ei ole meil võetud piisavalt kohaseid meetmeid, nagu näiteks multimodaalse transpordivõrgustiku kiirema kasutuselevõtu toetamine. Stiimulite puudumise tõttu on aeglustumas ka erasektori autopargi

¹⁰ <https://valitsus.ee/media/4253/download>.

¹¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:32021R1119>.

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021DC0550&qid=1627632350370>.

¹³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:32023R0857>.

¹⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:32023L0959>.

¹⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:32023R0851&qid=1686822937209>.

¹⁶ <https://www.consilium.europa.eu/et/press/press-releases/2023/03/28/alternative-fuel-infrastructure-provisional-agreement-for-more-recharging-and-refuelling-stations-across-europe>.

¹⁷ <https://www.consilium.europa.eu/et/press/press-releases/2023/03/30/council-and-parliament-reach-provisional-deal-on-renewable-energy-directive/>.

¹⁸ https://economy-finance.ec.europa.eu/document/download/952b166f-4973-48a7-a68e-d78ae6903218_en?filename=ET_SWD_2023_606_en.pdf.

keskkonna- ja kliimasõbralikumaks muutumine. Uute alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite registreerimine püsib madalal tasemel, kuigi olemasolevate elektriautode jaoks peaks olemasolev laadimisvõrgustik piisav olema. Selle kõrval on elektriautode osakaal liikluses aga väga väike.

Veel märgib Euroopa Komisjon Eesti riigiaruandes, et transpordisektori keskkonnamaksud on Eestis ühed EL madalaimad (0,04% SKP-st, EL keskmine 0,42%¹⁹) koos asjaoluga, et oleme üks väheseid ilma sõiduki aastamaksuta liikmesriike. Märgitakse, et Eesti taaste- ja vastupidavuskava küll sisaldab investeringuid säästlikku transporti, aga muudatusi toov nihe on veel toimumata. Riiklik transpordi ja liikuvuse kava koos eesmärgiga „Eesti 2035“ on suunatud kasvuhooonegaaside vähendamisele transpordisektoris 2018. aastaga võrreldes 30% ja liikuvuse tõstmisele ühistranspordi, jalgrataste ja kõndimise suhtes 2019. aasta 39%-lt 55%-le aastaks 2035.

Seoses transpordiga soovitatakse kokkuvõtteks, et Eesti peaks 2023. ja 2024. aastal vähendama oma sõltuvust fossiilsetest kütustest ja kiirendama taastuvate energiaallikate kasutuselevõttu. Samuti peaks Eesti läbi maksustamise ergutama autopargi muutumist null- või madala emissiooniga sõidukite osakaalu tõusu suunas.

Rahvusvahelise valuutafondi (IMF) korraldab tavaliselt kord aastas liikmesriikidesse ametliku visiidi, mis on seotud IMF-i vahendite kasutamise taotluse, IMF-i järelevalve all olevaid programme käsitlevate arutelude või muu majandusseirega. IMF-i esindajad tegid 2023. a Eesti visiidi järgselt järelduse,²⁰ et Eestis tuleks võimalikult kiiresti kehtestada automaks. Soovituse ajendiks on eelarvepuudujäägi vähendamine, kuid nad rõhutavad, et säilitada tuleks toetus haavatavatele ühiskonnagruppidele.

Ettepaneku automaksu kehtestamiseks sihiga ergutada selle meetme kaudu transpordisektori üleminekut taastuenergia kasutusele jt energiasektori eesmärkidesse panustamist tegi seoses energiavaldkonna eesmärkide suunas liikumisega oma visiidil Eestisse 2023. aasta juunis Rahvusvahelise Energiaagentuuri (IEA) ametlik missioon, mis valmistab ette korralist Eesti energia- ja kliimapoliitika süvaanalüüsi ja selle tulemusel tehtavaid soovitusi.

„Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EL) 2018/842, milles käsitletakse liikmesriikide kohustust vähendada kasvuhooonegaaside heidet aastatel 2021–2030, millega panustatakse kliimameetmetesse, et täita Pariisi kokkuleppega võetud kohustused, ning määrust (EL) 2018/1999“ (edaspidi *jõupingutuste jagamise määrus*) jõustus 2023. aasta mais.

Uue jõupingutuste jagamise määrusega seatakse EL-i tasandi eesmärk vähendada 2030. aastaks kasvuhooonegaaside heitkoguseid 2005. aastaga võrreldes 40% määrusega hõlmatud sektorites (seni kehtinud 30% asemel). Kuigi EL-i HKS-i käsitleva muudetud direktiivi kohaselt hakatakse heitkogustega kauplemist kohaldama ka rahvusvahelise meretranspordi, hoonete, maanteetranspordi ja täiendavate tööstussektorite suhtes, säilitatakse jõupingutuste jagamise määruse kohaldamisala (maanteetransport, riigisisene meretransport, hooned, põllumajandus, jäätmed ja väiketööstus).

¹⁹ Eurostat. *Key figures in on European transport. 2022 edition*. Lk 47: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/15216629/15589759/KS-07-22-523-EN-N.pdf/3ef323b2-703a-9905-f24d-91db92a2931c?version=3.0&t=1673612473356>.

²⁰ <https://www.eestipank.ee/press/eesti-vabariik-imfi-delegatsiooni-artikkel-iv-alusel-2023-aastal-tehtud-visiidi-kokkuvottev-avaldus-23052023>.

Muudetud määrusega määratakse igale liikmesriigile varasemast suurem riiklik eesmärk ja kohandatakse viisi, kuidas liikmesriigid saavad oma eesmärkide saavutamiseks kasutada olemasolevaid paindlikkusmeetmeid. Täiendavalt:

- Kogu Eesti CO₂ heide 2021. a seisuga oli 15,5 Mt.²¹
- 15,5 Mt CO₂-st on 44% kaetud EL-i heitkogustega kauplemise süsteemiga ja ülejäänud heitkogus jagunes jõupingutuste jagamise määruse (37%) ning maakasutuse, maakasutuse muutuse ja metsanduse e LULUCF (19%) vahel.
- Jõupingutuste jagamise määruse 37% e ca 6 Mt-st moodustas transpordisektori CO₂ heide 2,35 Mt ja maanteetransport sellest omakorda 2,28 Mt. Lisaks kuulub määruse alla väikese-mahuline energeetika (sh hoonete küte ja jahutus), EL HKS-st välja jäänud tööstuslikud protsessid, põllumajandus, jäätmemajandus ja F-gaasid.
- Jõupingutuste jagamise määruse muudatus seab Eestile kohustusliku sihttaseme vähendada kasvuhoonegaaside heidet aastaks 2030 24% võrreldes 2005. a tasemega (varasem sihttase oli 13%).
- Viimase EKUK prognoosi järgi²² jääb Eestil eesmärgi täitmisest puudu ~3 Mt kumulatiivselt aastaks 2030 – võimalus panustada sellesse sihti teistelt EL riikidelt heite vähendamise ühikuid ostes sõltub riikide müügivõimalustest ja ostusoovidest, selle maksumus võib olla suurusjärgus mõnisada miljonit eurot. Prognoos sisaldab ka otsustamata meetmeid arengukavadest. Tegelik pilt on ilmselt kehvem.

3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Põhiseaduse § 113 sätestab, et riiklikud maksud, koormised, lõivud, trahvid ja sundkindlustuse maksed sätestab seadus.

Mootorsõidukimaks on riiklik maks ning riikliku maksu kehtestamisel peab Riigikogu seaduses sätestama kõik maksukohustuse elemendid, mille tulemusel tekib seaduse vahetu toimena maksukohustus. Maksukorralduse seaduse § 4 lõike 3 kohaselt sätestatakse maksuseaduses maksu nimetus, maksu objekt, maksumäär, maksumaksja, maksu saaja või laekumise koht, maksu tasumise tähtpäev või tähtaeg, perioodilise maksu korral ka maksustamisperiood, maksumäär arvutamise ja tasumise kord ning sellega kaasnevad lisakohustused, võimalikud maksusoodustused.

Maksu põhitunnuseks on fiskaalne eesmärk (riigi tegevuseks vajalike tulude saamine), kuid maksul võib olla ka regulatiivseid eesmärke. Mootorsõidukimaks ja registreerimistasu on suunatud Eesti sihile vähendada transpordivaldkonnas juba lähiaastail fossiilenergiakasutust ja heitkoguseid, panustades seeläbi nii rahvatervisele kui elukeskkonnale avalduva negatiivse mõju vähendamise. Igaühel on õigus puhtale ja hävimise eest kaitstud keskkonnale.

Mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu koosneb viiest peatükist. Esimeses peatükis antakse üldsätted, sealhulgas sätestatakse mootorsõidukimaksu olemus ja nimetatakse maksuga hõlmatud kategooriad.

Teises peatükis kirjeldatakse maksu korda. Kolmandas peatükis sätestatakse maksumäärad. L3e-, L4e-, L5e-, L6e- ja L7e-kategooria, MS2-kategooria ning T1b-, T3- ja T5-kategooria mootorsõidukid maksustatakse üksnes mootorsõidukimaksuga nende mootori mahu põhjal.

²¹ <https://infogram.com/1pe2qekzn7vqp6hm6yeryk5qprtlzdp0eqp?live>.

²² <https://infogram.com/1pe2qekzn7vqp6hm6yeryk5qprtlzdp0eqp?live>.

Mootorsõidukimaks M1 ja M1G kategooria mootorsõidukile kehtestatakse kolme komponendi summana, milleks on baasosa, süsinikdioksiidi heite osa ja massiosa. Heite osa arvestamisel võetakse aluseks WLTP meetodiga arvatud näit, kuid üksnes NEDC näiduga sõidukite puhul kasutatakse vastavat kordajat. M1 ja M1G elektriautode puhul leitakse maksumäär baasosa ja raskemate elektriautode puhul ka massiosa liitmisel.

Mootorsõidukimaks N1 ja N1G kategooria mootorsõidukile kehtestatakse kahe komponendi summana, milleks on baasosa ja süsinikdioksiidi heite osa. Arvestatakse WLTP meetodiga arvatud näitu ja NEDC näidu puhul kordajat. Elektrisõidukite puhul rakendub vaid baasosa.

Registreerimistasu M1 ja M1G kategooria mootorsõidukile on analoogselt mootorsõidukimaksuga samuti kehtestatud kolme komponendi summana, kuid süsinikdioksiidi heite osa maksustatakse progresseeruvamalt. Arvestatakse WLTP meetodiga arvatud näitu ja NEDC näidu puhul kordajat. Elektriautode puhul rakendub baasosa ja raskemate mudelite puhul ka massiosa.

N1 ja N1G kategooria mootorsõidukite registreerimistasu koosneb baasosast ja süsinikdioksiidi heite osast. Elektrisõidukite puhul rakendub vaid baasosa.

Neljandas peatükis sätestatakse maksukohustuslaste registri alamosaks saava mootorsõidukimaksu registri sätted.

Viiendas peatükis sätestatakse rakendussätted. Rakendussätetes täiendatakse järgmisi seadusi:

- Kohalike maksude seadus
- liikluseadus
- maksukorralduse seadus
- riigilõivuseadus

Liikluseaduse muudatusega kehtestatakse registreerimistasu regulatsioon, mis mootorsõidukimaksu kõrval moodustab teise poole Eesti mootorsõidukite maksustamise eesmärgist. Registreerimistasu regulatsioon ei sobi õiguslikult maksuseadusesse, seega analoogselt näiteks teekasutustasuga lisatakse see liikluseadusesse.

1. peatükk Üldsätted

Eelnõu § 1. Mootorsõidukimaksu mõiste

Paragrahviga kehtestatakse mootorsõidukimaksu seaduse reguleerimisala. Mootorsõidukimaksu kogumist haldab Maksu- ja Tolliamet, kes on Eestis vastavalt maksukorralduse seadusele riiklike maksude maksuhaldur.

Mootorsõidukimaksuga maksustatakse mootorsõiduk lähtuvalt selle omadustest, näiteks M1 kategooria puhul baasosa, CO₂ eriheite ja massiosa põhised. Komponentide kirjeldused on täpsemalt avatud eelnõu 3. peatükis ja liikluseaduse täienduses.

Eelnõu § 2. Mootorsõiduk

Lõikes 1 sätestatakse mootorsõiduki määratlus. Otse ei ole tulenevalt viitamise keerukusest seadustes sõidukite tehnilisi kategooriad mainitud ja näiteks ka kogu liikluseadus on üles ehitatud juhtimisõiguse kategooriate põhised. Seetõttu kasutatakse ka eelnõus mootorsõidukite kategooriate puhul enne sõiduki liigi ehk nõ juhtimisõiguse grupi nimetamist ja siis selle täpsustamist läbi kategooria.

Lõikes 2 sätestatakse, et L-, T3-, M1- ja N1-kategooriate puhul on hõlmatud ka nende alamkategooriad.

Mootorsõidukite kategooriaid on mitmeid, kuid mootorsõidukimaksuga maksustatakse L3e-, L4e-, L5e-, L6e- ja L7e-kategooria, MS2-kategooria, T1b-, T3- ja T5-kategooria, M1- ja M1G-kategooria ning N1- ja N1G-kategooria, mootorsõidukid. M1- ja N1-kategooria ehk sõiduautode ja kaubikute täpsustav loetelu on esitatud tabelis 1.

Kategooriate selgitused:

- **L3e** kategooria (mootorratas) on ilma külghaagiseta kahe rattaline mootorsõiduk, mille valmistajakiirus ületab 45 km/h ja/või mille sisepelemismootori töömaht ületab 50 cm³.
- **L4e** kategooria (korv) on külghaagisega kahe rattaline mootorsõiduk, mille valmistajakiirus ületab 45 km/h või mille sisepelemismootori töömaht ületab 50 cm³.
- **L5e** kategooria (kolmratas) on sümmeetrilise rataste asetusega kolmerattaline mootorsõiduk, mille valmistajakiirus ületab 45 km/h või mille sisepelemismootori töömaht ületab 50 cm³.
- **L7e** kategooria (neliratas) on neljarattaline mootorsõiduk, mis ei ole L6e kategooria mootorsõiduk, mille tühimag, elektrisõidukitel akude massi arvestamata, ei ületa 400 kg (kaubaveoks ettenähtud sõidukil 550 kg) ja mootori suurim kasulik võimsus ei ületa 15 kW. Selline sõiduk loetakse kolmerrattaks ja temale rakenduvad L5e kategooria sõiduki tehnilised nõuded, kui üksikdirektiivides ei ole ette nähtud teisiti.
- **MS2** kategooria (ratasmaastikusõiduk) on vähemalt kolmerattaline maastikusõiduk, mille sisepelemismootori töömaht on üle 90 cm³ ja mis on valmistaja poolt ette nähtud maastikul liikumiseks. Ratasmaastikusõidukiks loetakse ka maastikusõiduk, mille kõik rattad on asendatavad või asendatud roomikutega. Ratasmaastikusõidukiks ei loeta mootorsõidukit, mis on valmistaja poolt lisaks maastikul liikumiseks ette nähtud ka teel liikumiseks.
- **T1b** kategooria: hõlmab ratastraktoreid (valmistajakiirus üle 40 km/h) mille juhile lähema telje minimaalne rööbe on vähemalt 1150 mm, mille tühimag töökorras olekus on üle 600 kg ja mille kliirens ei ole üle 1000 mm.
- **T3** kategooria: hõlmab ratastraktoreid, mille tühimag töökorras olekus ei ole üle 600 kg.
- **T5** kategooria: ratastraktor, mille suurim valmistajakiirus on üle 40 km/h.

Tabel 1. Maksuobjektide täpsemad kategooriakirjeldused (M1 ja N1)

M1/M1G:	N1/N1G:
- Eriotstarbeline sõiduk	- Elusloomade veok
- Kiirabi	- Eriotstarbeline sõiduk
- Kombi	- Furgoon
- Kupee	- Isotermiline
- Lahtine	- Jaemüük/eksponeerimine
- Limusiin	- Kallur
- Luukpära	- Kaubik
- Mahtuniversaal	- Klaasiveok
- Matuseauto	- Korvtõstuk
- Mitmeotstarbeline sõiduk	- Külmik
- Pikap	- Madel
- Sedaan	- Paak
- Sihtotstarbeline	- Pikap

- Soomussõiduk - Universaal - Võistlussõiduk	- Puksiirauto - Puurauto - Päästesõiduk - Rung - Sadul - Sihtotstarbeline - Soomussõiduk
--	--

Kategooriad on sätestatud liikluseaduse alusel antud majandus- ja kommunikatsiooniministri 13. juuni 2011 a määruse nr 42 „Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele“ lisas 5²³.

Eelnõu § 3. Maksu objekt

Punkti 1 kohaselt maksutatakse mootorsõidukimaksuga liiklusregistris registreeritud mootorsõiduk.

Punktis 2 sätestatakse liiklusregistrist ajutiselt kustutatud või peatatud registrikandega mootorsõiduki maksustamine. Vastavalt liikluseaduse § 77 lõikele 8⁴ loetakse need mootorsõidukid registreerimata sõidukiks. Siia alla kuuluvad mootorsõidukid, mille registreeringu on omanik ise soovinud pausile panna (staatus „ajutiselt kustutatud“ kehtivusega kuni kaks aastat) ja need, mille registreering on peatunud automaatselt pärast pikemat kui 2-aastast tehnõlevaatuse ja liikluskindlustuse puudumise perioodi („peatatud“ staatus tähtajatu kehtivusega). Ühiskonnas laialt kõlapinda leidnud nn „romude ja fantoomautode probleem“ vajab lahendamiseks ja õigusselguse loomiseks pikemat üleminekuaega. Seetõttu on seaduse § 21 lõikesse 2 loodud rakendussäte, mille kohaselt hakkab see lõige kehtima kaks aastat pärast käesoleva seaduse jõustumist, st 2027. aasta 1. jaanuaril.

Probleemsete peatatud kandega sõidukite liiklusregistrist kustutamiseks lahenduse väljatöötamisega tegeleb Kliimaministeerium. Selle tulemusel on kõigil isikutel, kellel on liiklusregistris probleemseid kandeid (sageli juhud, kus isik on omanikuna registreeritud, kuid sõidukit ei ole reaalselt olemas juba aastaid) võimalus nendest kannetest toiminguga vabaneda.

Eelnõu § 4. Mootorsõidukimaksu laekumine

Mootorsõidukimaks laekub riigieelarvesse. Mootorsõidukimaksust laekuv tulu ei ole sihtotstarbeline ja seda jaotatakse vastavalt riigieelarve seadusele avalike teenuste rahastamiseks. See tagab paindlikkuse tulu suundumisele just vajaminevatesse sektoritesse, sh transporti ja keskkonnanahoidu,

2. peatükk. Mootorsõidukimaksu tasumise kord

Eelnõu § 5. Maksumaksja

Paragrahvis sätestatakse mootorsõidukimaksu maksja. Mootorsõidukimaksu maksavad kõik liiklusregistris registreeritud mootorsõidukeid omavad isikud (või omaniku asemel kasutaja, kui ta on kantud vastutava kasutajana liiklusregistrisse), teisisõnu:

- füüsilised isikud,
- juriidilised isikud,
- avalik-õiguslik juriidilised isikud,
- riigi-, valla- või linnaasutused.

²³ https://www.riigiteataja.ee/aktiis/1160/6201/1008/MKM42_lisa5.pdf

Mootorsõiduki vastutav kasutaja liiklusseaduse § 2 punkti 93 tähenduses on Eesti kodakondsusega või Eestis elamisloa või -õiguse saanud Eestis alalist elukohta omav füüsiline isik või Eestis registreeritud juriidiline isik, kes kasutab sõidukit kasutuslepingu või omandireservatsiooniga müügilepingu alusel ning kes on kantud mootorsõiduki eest vastutava kasutajana liiklusregistrisse.

Teatud juhtudel ei ole mõistlik määrata maksu maksjaks sõiduki omanikku vaid hoopis liiklusregistrisse kantud vastutav kasutaja. See erand on ennekõike loodud liisingusõidukite jaoks, kus maksu maksja on liisinguvõtja, mitte liisinguandja. Seega juhul kui isik kasutab mootorsõidukit kasutuslepingu või omandireservatsiooniga müügilepingu alusel ning tema kui mootorsõiduki eest vastutava kasutaja andmed on kantud liiklusregistrisse, on eranditult tema sõiduki omaniku asemel mootorsõidukimaksukohustuslane. Maksu maksja liiklusseadusest tulenev kohustus on tagada, et liiklusregistrisse esitatud andmed on õiged.

Eelnõu § 6. Maksukohustus

Paragrahvis sätestatakse mootorsõidukimaksukohustuse tekkimise alused. Mootorsõidukimaksukohustuse tekkimise aluseks on liiklusregistri seis iga kalendriaasta 1. jaanuaril, mil fikseeritakse liiklusregistris registreeritud (edaspidi ka ajutiselt kustutatud või peatatud kandega) sõidukite omanikud. Mootorsõidukimaksu tasutakse korraga või hiljemalt määratud kuupäevadeks kahes osas maksustamisperioodi ehk ühe kalendriaasta eest ette.

Kui isik saab esmakordselt registrisse kantava mootorsõiduki omanikuks aasta keskel, tekib tal samuti mootorsõidukimaksu tasumise kohustus, küll vähemas määras (vt § 9).

Riigikohus on mitmes kohtulahendis analüüsinud liiklusregistri omanikukande õiguslikku tähendust. Riigikohus (lahendis 3-1-1-103-16) on tõdenud, et registrisse kantavate andmete õiguslik tähendus tuleneb üheselt „Liiklusregistri pidamise põhimäärusest”, et registrisse kantud andmetel on informatiivne tähendus, kui seaduses ei ole sätestatud teisiti. Riigikohus on viidatud konfiskeerimise kaebuse lahendamisel leidnud, et nii tsiviil- kui ka kriminaalkohtu praktikas on valitsemas arusaam, et kuigi riik on kehtestanud kohustuse registreerida sõidukid liiklusregistris, ei ole selle registri kannete põhjal võimalik teha eraõiguslikult lõplikku järeldust sõiduki omandiõiguse kohta. Riigikohus on viidanud asjaõiguseaduse (AÕS) § 92 lõikele 1, mille järgi tekib vallasomand üleandmisega, kui võõrandaja annab asja valduse üle omandajale. AÕS § 90 lõikes 1 loetakse vallasasja valdaja, samuti iga varasem valdaja oma valduse ajal asja omanikuks, kuni ei ole tõendatud vastupidist.

Kuid raskeveokimaksu käsitlevas lahendis (3-17-1059 p 12) on Riigikohtu halduskolleegium leidnud, et autorongi eest raskeveokimaksu määramise eelduseks on autorongi veoauto registreerimine liiklusregistris ning et maksuhalduril tuleb lähtuda autorongi koosseisus kasutatava veoauto ja haagise registrijärgsetest andmetest (RVMS § 1 p 1 ja § 2 lg 1 p 2). Raskeveokiseaduses on sätestatud kohustus, et raskeveoki omanik või valdaja vastutab liiklusregistrile esitatud andmete õigsuse eest (RVMS § 3 lg 3 teine lause). Riigikohus on eelnimetatud lahendis järeldanud, et liiklusregistri kannetele saab seadusega anda õigusliku tähenduse.

Eelnõu § 7. Maksustamisperiood ja maksmine

Lõikes 1 sätestatakse mootorsõidukimaksuga maksustamise perioodiks üks kalendriaasta.

Lõikes 2 sätestatakse maksu tasumine juhul, kui mootorsõiduk registreeritakse kalendriaasta jooksul, st seda ei olnud maksustamisperioodi alguse seisuga Eesti liiklusregistris. Sellisel juhul maksu arvutamise ja tasumise sättes on seaduse §-s 8.

Lõikes 3 sätestatakse maksu tasumise tähtpäevad 15. juuni ja 15. detsember. Mootorsõidukimaksu tasutakse kahes osas analoogselt maamaksuga. Esimene osa (pool määratud maksusummast) tuleb tasuda hiljemalt jooksva aasta 15. juuniks ja teine osa 15. detsembriks. Need sätted ei takista kogu mootorsõidukimaksu tasumist juba enne nimetatud maksetähtaegasid. Samuti on pankade püsimaksekorralduse võimalust kasutades muuta maksu tasumine kuupõhiseks. Mootorsõidukimaksuvõla tasumist on võimalik ajatada vastavalt maksukorralduse seadusele.

Eelnõu § 8. Maksustamisperioodi kestel registreeritud mootorsõiduki mootorsõidukimaksu arvestamine

Lõikes 1 sätestatakse mootorsõidukimaksu tasumine juhul, kui isik saab sõiduki omanikuks maksustamisperioodi kestel. Kui sõiduki omanikuks saadakse vahemikus 1. jaanuar – 30. september (k.a), tasutakse mootorsõidukimaks 15. detsembriks.

Kui sõiduki omanikuks saadakse vahemikus 1. oktoober – 31. detsember, on mootorsõidukimaksu maksmise tähtpäev järgneva aasta 1. juuni.

Lõike 3 kohaselt arvutatakse mootorsõidukimaks aasta jooksul registrisse kantud sõidukilt proportsionaalselt päevade arvuga, mis on jäänud maksustamisperioodi lõpuni.

Eelnõu § 9. Mootorsõidukimaksu maksmise kord

Lõikes 1 sätestatakse, et liiklusregistris 1. jaanuari seisuga registreeritud sõidukite kohta väljastab Maksu- ja Tolliamet maksumaksjale tasumisele kuuluva mootorsõidukimaksu summa kohta maksuteate hiljemalt 15. veebruariks. 45 päeva maksuteate väljastamiseks on seetõttu, kuna 1. jaanuari seisuga liiklusregistris olevate sõidukite mahtu arvestades tuleb töödelda suur hulk andmeid.

1. jaanuari seisuga registris olevate sõidukite kohta maksuteate väljasaatmisele eelneb tehniliselt pikk jada protsesse (nt andmete kontrollimine, päringud isikute kontaktandmete saamiseks; maksuteate tehniline moodustamine; välja saatmine jne). Need protsessid ei saa toimuda paralleelselt ning võtavad suure hulga maksuteadete puhul kauem aega. Lisaks on arvestatud täiendav aeg maksuteate väljastamiseks, kui peaks ilmneva tehniline viga. Näiteks tuleb ka maamaksu maksuteade 15. veebruariks. Maamaksu maksuteated koostatakse samuti hulgi ja 1. jaanuari seisuga ning tuginedes senisele praktikale ei ole mõistlik arvestada massina edastatavate maksuteadete väljastamist väiksema perioodi jooksul.

Mootorsõidukimaksuteade on haldusakt, millele rakendatakse maksukorralduse seaduses maksuotsuse kohta sätestatud. Maksuteadet ei pea allkirjastama.

Lõikes 3 sätestatakse, et kui maksuteadet muudetakse pärast selle kättetoimetamist ja vähem kui 30 päeva enne käesolevas seaduses kehtestatud tasumise tähtaega, antakse maksusumma tasumiseks aega vähemalt 30 kalendripäeva, nagu näeb ette ka maksukorralduse seadus.

Lõikes 4 sätestatakse, et esimest korda pärast 1. jaanuari liiklusregistris registreeritud mootorsõiduki mootorsõidukimaksu maksukohustuse kohta väljastatakse maksuteade 15 tööpäeva jooksul peale registreerimiskande tegemist. Antud juhul on aeg maksuteate

väljastamiseks lühem, sest üksikjuhtumi põhjal maksuteadete genereerimine on oluliselt lihtsam, kui see 1. jaanuari seisuga massandmete puhul tehes on.

Põhiseaduse § 113 välistab avalik-õiguslike maksete kehtestamise üle otsustusõiguse delegeerimise Vabariigi Valitsusele, ministritele või kohalikele omavalitsustele, kuivõrd selliste maksete kehtestamine on parlamendi suveräänne ja võõrandamatu õigus²⁴. Põhiseaduses sätestatud demokraatia põhimõtte järgi peab olulisemad küsimused ühiskonnas otsustama seadusandja ning ta saab oma ülesandeid delegeerida täidesaatvale võimule (haldusorganitele) vaid piiratud ulatuses. Seega võib minister määrusega kehtestada üksnes maksuseadusi täpsustavaid eeskirju (nt deklaratsioonide vormid, maksude arvestamisega seotud tehnilised üksikasjad, erinõuded teatud asjaolude tõendamiseks, maksusoodustustega kaupade ja teenuste täpsed kirjeldused jne). Sellised määrused võivad olla üksnes selgitava ja abistava iseloomuga. Määrusega ei suurendata maksukohustust ega kitsendada maksusoodustusi.

Eelnõu § 10. Mootorsõidukimaksu tagastamine

Mootorsõidukimaksu tagastamine toimub maksukorralduse seaduse alusel samasuguselt teiste riiklike maksudega. Mootorsõiduki võõrandamisel või kasutusõiguse üleminekul maksustamisperioodi kestel maksustamisperioodi eest tasutud mootorsõidukimaksu kellelegi ei tagastata. Vahetuse vormistamisel liiklusregistri andmetes on mootorsõiduki soetanud või kasutusse saanud isik kohustatud tasuma mootorsõidukimaksu alates mootorsõiduki soetamisele või kasutusse saamisele järgnevast aastast.

3. peatükk. Mootorsõidukimaksu määrad

Eelnõu § 11. L-kategooria, MS2-kategooria, T1b-kategooria, T3-kategooria ja T5-kategooria mootorsõidukite mootorsõidukimaksu määrad

Mootorsõiduki mootorsõidukimaks kehtestatakse mootorsõiduki mootori töömahu suuruse järgi diferentseeritult kõigile sise põlemismootoriga L3e-, L4e-, L5e-, L6e- ja L7e-kategooria, kuni 1000 kilogrammise tühimassiga MS2-kategooria ratasmaastikusõiduki, T3-kategooria mootorsõiduki ning kuni 1000 kilogrammise tühimassiga T1b- ja T5-kategooria mootorsõidukitele, mille esmase registreerimise kuupäevast on maksustamisperioodi alguse kuupäevaks möödunud kuni 20 aastat (kaasa arvatud). Eesmärk on maksustamisega hõlmata nii erinevad mootorrattad kui ratasmaastikusõidukid, peamiselt ATV-d ja UTV-d, mis võivad liiklusregistris lähtuvalt nende parameetritest olla registreeritud erinevate kategooriate alla.

Eelnimetatud kategooriate mootorsõidukitel puudub CO₂ näit, millest tulenevalt tuli leida alternatiivne maksustamise alus. Mootori töömaht on liiklusregistri andmest üks sobivamaid, sest selle muutmine pole mootorsõiduki omaniku taotlusel tavajuhtudel võimalik. Ka mitmetes teistes riikides, näiteks Lätis, Norras ja Suurbritannias maksustatakse mootorrattaid nende töömahust lähtuvalt. Ühe ja sama kategooria lõikes kasvatab mootori töömaht üldjuhul mootorsõiduki keskmist kütusekulu.

Seejuures koheldakse vanemaid mootorsõidukeid, mille esmase registreerimise kuupäevast on maksustamisperioodi alguse kuupäevaks möödunud üle kümne aasta, soodsamalt. Üle kümne aasta vanuseid ning kuni 125 cm³ töömahuga mootorsõidukeid ei maksustata, sest nende puhul jääks maksumäär allapoole maksustamise miinimumtaset, mis kokkuleppeliselt on mootorsõidukimaksul 30 eurot.

²⁴ L. Lehis, K. Lind. PõhiSK § 113/1. – Eesti Vabariigi põhiseadus. Komm vlj, 4.vlj Tallinn: Juura 2017.

Eelnõu § 12. M1-kategooria mootorsõidukite mootorsõidukimaksu määrad

Mootorsõiduki mootorsõidukimaks kehtestatakse M1-kategooria autodele WLTP meetodiga arvatud CO₂ heite kohta, võttes aluseks liiklusregistri andmed. Kehtiv süsinikuemissioonide eesmärk uutele sõiduautodele aastatel 2020–2024 on WLTP meetodiga arvatult 118g CO₂/km kohta. Perioodil 2025–2029 on eesmärk seda vähendada 15% ning aastatel 2030–2034 50% võrreldes 2021. aastaga²⁵. Peale seda on eesmärk 0 grammi CO₂/km kohta.

Sõiduautode mootorsõidukimaksu määrade puhul on arvestatud nimetatud eesmärkidega. Kuna eksisteerib kaks meetodikat sõiduki CO₂ heitme mõõtmiseks (NEDC ja WLTP), peab maksu kujundamisel seda arvestama. WLTP on uuem meetodika, mistõttu maksumäärad lähtuvad sellest. Sõidukid, millel WLTP alusel hinnatud heidet ei ole, maksustatakse NEDC näitaja alusel, kuid kuna kahe meetodika vahel on keskmine hinnanguerinevus, konverteeritakse see näitaja WLTP tasemele.

Üldine loogika on, et mootorsõidukimaksuga kavandatakse Eesti liiklusregistris olevate sõidukite CO₂ emissiooni hakata maksustama alates tasemest 118g CO₂/km kohta. Juba praegu on meil vähesel määral neid sisepõlemismootoriga sõidukeid, mille heide jääb allapoole nimetatud taset ning kes mootorsõidukimaksu puhul CO₂ komponendi eest maksuma ei pea. Järjest enam jõuab registrisse ka mittelaetavaid hübriide ja pistikhübriide, mille heide jääb samuti alla sihttaseme.

Ka ülejäänud sõidukitel on eesmärgi alla jääv süsinikuheide maksuvaba. Selliselt on võimalik tekitada suurem progressioon eesmärki ületavas heitmepiirkonnas. Selleks, et rohkem eristada sõidukeid, mille CO₂ heide on suurem, on välja pakutud kasvavad maksuvahemikud vastavalt süsinikuheitmele. Sõiduautodel oleksid need 118–150, 151–200 ning üle 201.

Lõike 1 järgi on lisaks baasosale, mis on 50 eurot, iga CO₂ heite gramm vahemikus 118–150g CO₂/km kohta maksustatud 3 euroga, vahemikus 151–200g CO₂/km kohta maksustatud 3,5 euroga ning 201 ja enam grammi CO₂/km kohta maksustatud 4 euroga.

Väiksema- ja keskmise suurusega autodest raskematele autodele rakendatakse täiendavat massiosa selliselt, et 2000 kilogrammist täismassi ületav iga kilogramm maksustatakse 0,40 euroga kuni summani 400 eurot. Massiosa rakendamisel on võimalik enam adresseerida sõidukeid, mille süsinikuheide on küll suhteliselt madal (näiteks mittelaetavad diisel-hübriidid), kuid mis on suhteliselt rasked ja suurte mõõtmetega.

Välise laadimisvõimalusega hübriidsõidukite ehk pistikhübriidide puhul alustatakse massiosaga alates 2200 kilogrammist, iga seda piiri ületav kilogramm maksustatakse 0,40 euroga. Pistikhübriidid on võrreldes samasuguste tavaliste sisepõlemismootoriga autodega raskemad, tavaliselt 100–200 kilogrammi võrra, sõltuvalt peamiselt laetava aku mahtuvusest. Pistikhübriidide kasutamisel on praktikas võimalik saavutada väiksem kasvuhoonegaaside emissioon võrreldes traditsiooniliste sisepõlemismootoriga sõidukitega, sest nendega saab osa sõiduteekonnast ainult elektri abil sõita (üldjuhul 20–60 kilomeetrit). WLTP-meetodiga arvatud CO₂ eriheide jääb tavapäraselt vahemikku 25–60 grammi kilomeetri kohta.

²⁵ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/road-transport-reducing-co2-emissions-vehicles/co2-emission-performance-standards-cars-and-vans_en

Pistikühbriidide kasutamise keskkonnamõju sõltub palju autokasutaja käitumisest, ehk sellest kui tihti autot laetakse, kui pikad on sõidetavad distantsid ning milline on aku laadimiseks kasutava elektrienergia päritolu.

Massiosa rakendamisel kasutame sõiduki tootja määratud täismassi.

Lõikes 2 sätestatakse CO₂ määramise meetodika kui auto kohta puudub liiklusregistris WLTP meetodiga määratud näit, vaid on andmed üksnes NEDC meetodika alusel. Sellisel juhul korrutatakse süsinikdioksiidi heite näit koefitsiendiga 1,21 ja rakendatakse samu maksimumäärasi, mis lõikes 1. Sõiduautode puhul asendati NEDC uuema ja varasemast oluliselt täpsemaid ja tõepärasemaid tulemusi näitava WLTP mõõtemetoodikaga 2017. a septembris. Vähendamaks NEDC ja WLTP erisustest tulenevat segadust, on alates 2017. aastast kuni 2022. aastani üldjuhul autotootjad andnud mõlema meetodika järgi arvatud heitmenäidud.

Euroopa Komisjoni Teadusuuringute Ühiskeskuse tehtud uuringus²⁶, kus võrreldi NEDC ja WLTP meetodil saadud CO₂ heite väärtusi leiti, et WLTP meetodil saadud CO₂ heide ületab NEDC meetodil saadud CO₂ heite väärtust sõiduautodel keskmiselt 1,21 korda. Keskmise vaikeväärtuse kasutamine võimaldab vältida liigset keerukust ja koefitsientide paljusust kuigi praktikas varieeruvad tulemused kahe meetodi vahel üldiselt 1,1 kuni 1,3 korda, sõltudes peamiselt mootori tüübist ja tehnoloogiast, selle võimsusest ning kasutatavast kütusest.

Lõigetes 3–7 sätestatakse mootorsõidukimaksu määr neile sõidukitele, mille kohta puuduvad liiklusregistris andmed süsinikdioksiidi heite kohta.

Maksustamise aluseks olev CO₂ eriheite näit on paljudel sõidukitel liiklusregistris erinevatel põhjustel märkimata. Peamiselt on need vanemad sõidukid, mis on registreeritud ajal, mil CO₂ mõõtmine ja märkimine ei olnud kohustuslik. Nendele sõidukitele määratakse CO₂ WLTP meetodi referentsväärtus (meetodika väljatöötamise kirjeldus on eelnõu lisas 3) grammides kilomeetri kohta, mis arvutatakse muude registrisse märgitud näitajate põhjal, milleks on mootori võimsus, sõiduki tühimag ja vanus. Need näitajad valiti ökonomeetrilise analüüsi tulemusena, leidmaks parim võimalik seos CO₂ eriheitel.

Juhul kui arvutuse tulemusena saadud on suurem kui 350 g/km kohta, siis võrdsustatakse see 350-ga.

Näide CO₂ eriheite WLTP meetodi referentsväärtuse arvutamisest kui liiklusregistris puuduvad andmed süsinikdioksiidi heite kohta. Antud näites kasutame 2001. a diiselmootoriga mudelit Volkswagen Passat (võimsus 96 kilovatti, tühimag 1492 kilogrammi, vanus 24 aastat maksustamisperioodi alguse kuupäevaks). WLTP-meetodi referentsväärtus grammides kilomeetri kohta leitakse: $(96 \times 0,29) + (1492 \times 0,07) + (24 \times 4,92) - 35 = 215$.

Saadud CO₂ WLTP meetodi referentsväärtuse alusel arvutatakse maksimumäär täpselt samamoodi nagu sõidukite puhul, millel on liiklusregistris olemas andmed WLTP-meetodiga arvatud CO₂ eriheite kohta.

Välise laadimisvõimalusega hübriidsõidukite CO₂ WLTP meetodi referentsväärtust ei hinnata, sest referentsväärtus jääks usutavalt allapoole taset 118 g/km kohta.

²⁶ [JRC Publications Repository - From NEDC to WLTP: effect on the type-approval CO2 emissions of light-duty vehicles \(europa.eu\)](#)

Lõikes 8 sätestatakse mootorsõidukimaksu määr elektrilistele sõiduautodele. Maksu baasosa on sama, mis teistel sõidukitel, kuid raskematele elektriautodele rakendatakse massiosa selliselt, et 2400 kilogrammist täismassi ületav iga kilogramm maksustatakse 0,40 euroga kuni summani 440 eurot. Selliselt ei jää maksustamata keskmistest elektriautodest raskemad ja ebamõistlikumad valikud. Siiski jääb maksustamise mõttes ka raskem elektriauto võrreldes sama klassi sise põlemismootoriga autoga oluliselt madalamalt maksustatuks, et soodustada transpordisektori CO₂ heite vähendamist. Näitena võib tuua, et allapoole 2400 kilogrammist täismassi jääb väga palju elektriautode mudelid, näiteks Nissan Leaf, Peugeot 208, Renault Zoe ja Megane, Volkswagen ID3, Tesla Model 3 jne.

Lõikes 9 sätestatakse M1 ja M1G kategooria autoelamute maksustamine N1- ja N1G-kategooria mootorsõiduki mootorsõidukimaksu määraga. Seega tuleb autoelamute maksukoormus üldjuhul oluliselt madalam võrreldes olukorraga kui rakendatakse sõiduautode maksimumäärasid. Autoelamud on levinumalt võimsusega 90–140 kilovatti ja pikkusega 5,1–7 meetrit. Selliste sõidukite CO₂ heide on suhteliselt kõrge, seda peamiselt tulenevalt nende raskusest ja kerekujust. Mootorsõidukimaksu vanusekordajat käesolevas lõikes nimetatud autoelamute puhul ei rakendata, sest vanusekordajat ei rakendata N-kategooria puhul mitte ühelgi juhul.

Eelnõu § 13. N1-kategooria mootorsõidukite mootorsõidukimaksu määrad

Mootorsõiduki mootorsõidukimaks kehtestatakse N1-kategooria sõidukitele WLTP meetodiga arvatud CO₂ heite kohta, võttes aluseks liiklusregistri andmed. N kategooria (veoauto) sõidukid on vähemalt neljarattalised veoseveoks konstrueeritud ja valmistatud mootorsõidukid. N1 kategooria täismassi piir on 3500kg.

Uute kaubikute süsinikuemissioonide eesmärk aastatel 2020–2024 on WLTP meetodiga arvatult 205g CO₂/km kohta. Perioodi 2025–2029 lõpuks on eesmärk jõuda tasemeni 153g CO₂/km kohta, perioodi 2030–2034 lõpuks tasemeni 90g CO₂/km kohta. Peale seda on eesmärgiks heitmevabad sõidukid. N1-kategooria sõidukite mootorsõidukimaksu määrade puhul on arvestatud nimetatud eesmärkidega. Sõidukid, millel WLTP alusel hinnatud heidet ei ole, maksustatakse NEDC näitaja alusel, kuid kuna kahe meetodika vahel on keskmine hinnanguerinevus, konverteeritakse see näitaja WLTP tasemele.

Üldine loogika on, et Eestis registreeritud N1-sõidukite CO₂ emissiooni hakatakse maksustama alates tasemest 205g CO₂/km kohta. Sellest tasemest jäävad allapoole suurem osa väiksematest kaubikutest, mis levinumalt on väikeste gabariitidega (pikkus alla 4,5 meetri ja täismass alla 2500 kg) ning varustatud suhteliselt väikese võimsusega diiselmootoritega. Suuremate kaubikute kategoorias (pikkus ligikaudu 6 meetrit ja rohkem ning täismass 3500 kg) on liiklusregistris mudelid, mille CO₂/km näit on sellele eesmärgile väga lähedal (näiteks 235 g CO₂/km kohta). Võib eeldada, et juba lähiaastatel tulevad müügile suured kaubikud, mis sihttaseme täidavad. Praegu on liiklusregistris enamuses täismassiga 3500 kg kaubikud, mille heide on vahemikus 250–280 g CO₂/km kohta. Selleks, et rohkem eristada sõidukeid, mille CO₂ heide on suurem, on välja pakutud kasvavad maksuvahemikud vastavalt süsinikuheitmele. Seda osa süsinikuheitmest, mis jääb allapoole autotootjate sihttasest ei maksustata, sest turule ei ole veel jõudnud selliseid täiselektrilisi kaubikuid, mis sõiduulatuse poolest Eesti kliimaatilistes tingimustes võiksid konkureerida sise põlemismootoriga kaubikutega ja pakkuda universaalselt võrreldavat asendust.

Lõike 1 järgi on lisaks baasosale, mis on 50 eurot, iga CO₂ heite gramm vahemikus 205–250g CO₂/km kohta maksustatud 3 euroga, vahemikus 251–300g CO₂/km kohta maksustatud 3,5 euroga ning 301 ja enam grammi CO₂/km kohta maksustatud 4 euroga.

Lõikes 2 sätestatakse CO₂ määramise meetodika kui sõiduki kohta puudub liiklusregistris WLTP meetodiga määratud CO₂ näit, vaid on andmed üksnes NEDC meetodika alusel. Sellisel juhul korrutatakse süsinikdioksiidi heite näit koefitsiendiga 1,3 ja rakendatakse samu maksumäärasid, mis lõikes 1. Vastava koefitsiendi kasutamine põhineb Euroopa Komisjoni Teadusuuringute Ühiskeskuse uuringul.

Lõigetes 3–8 sätestatakse mootorsõidukimaksu määr neile sõidukitele, mille kohta puuduvad liiklusregistris andmed süsinikdioksiidi heite kohta. Nendele sõidukitele määratakse CO₂ WLTP meetodi referentsväärtus grammides kilomeetri kohta, mis arvutatakse muude registrisse märgitud näitajate põhjal, milleks on mootori võimsus, sõiduki tühimag ja vanus.

Juhul kui arvutuse tulemusena saadud CO₂ eriheite WLTP meetodi referentsväärtus on suurem kui 350 g/km kohta, siis võrdsustatakse see 350-ga.

Saadud CO₂ WLTP meetodi referentsväärtuse alusel arvutatakse maksumäär täpselt samamoodi nagu sõidukite puhul, millel on liiklusregistris olemas andmed WLTP-meetodiga arvutatud CO₂ eriheite kohta.

Välise laadimisvõimalusega hübriidsõidukite CO₂ WLTP meetodi referentsväärtust ei hinnata, sest referentsväärtus jääks usutavalt allapoole taset 205 g/km kohta.

Lõike 9 järgi sätestatakse mootorsõidukimaksu määraks täiselektrilistele N1 ja N1G sõidukitele 30 eurot.

Lõikes 10 sätestatakse N1- ja N1G-kategooria mootorsõiduki, mille erivõimsus ületab 0,20 kilovatti kandevõime ühe kilogrammi kohta liiklusregistri andmetel, maksustamine M-kategooria mootorsõiduki mootorsõidukimaksu määraga. Sõltuvalt tüübikinnitusest on võimalik mõningaid sõiduauto mudeleid (näiteks Audi Q7, BMW X5 ja X6, Porsche Cayenne, Škoda Superb ja Octavia) registreerida vastavalt kas N1- ja N1G-kategooria mootorsõidukina. Arvestades suurt mootorsõidukimaksu koormuse erinevust N- ja M-kategooria sõidukite vahel võib selline trend süveneda. Praktikast ei kasutata selliseid sõidukeid üldjuhul kaubaveoks, mistõttu pole põhjendatud ka madalam maksukoormus. Samuti pole põhjendatud ülivõimsate, kuid seejuures suhteliselt väikese kandevõimega pikapite madalam maksukoormus. N1G kategooria nelikveolisi sõidukeid on liiklusregistris üle 10 000.

Eelnõu § 14. Mootorsõiduki vanusest sõltuv mootorsõidukimaksu kordaja

Füüsiliste isikute puhul rakendatakse M1- ja M1G-kategooria mootorsõidukite, mis on vanemad kui viis aastat, mootorsõidukimaksu summale maksu ajas üha rohkem vähendav vanuse kordaja, mis üle 20 aastase sõidukite puhul viib arvutatud maksumäära nulli ja tasumisele kuulub üksnes baasosa.

Näide mootorsõiduki mootorsõidukimaksu määra kordaja rakendamise füüsilistele isikutele. Antud näites kasutame mudelit Toyota RAV4 (WLTP näit 167 g/km, täismass 2155 kg), mille esmarestreerimise kuupäevast on maksustamisperioodi alguseks möödunud vähemalt 5 aastat. Selle mudeli mootorsõidukimaksu summa koosneb kolmest komponendist, mis on baasosa 50 eurot, CO₂ osa 158,5 eurot ja täismassi põhjal arvutatud osa 62 eurot.

Vanusekoefitsienti rakendatakse mootorsõidukimaksu summale (270,5 eurot), millest on lahutatud baasosa. Vähemalt 5 aasta vanuste sõidukite vanusekoefitsient on 0,92. Selle rakendamisel summale 220,50 eurot saame summa 202,86 eurot, millele tuleb liita baasosa. Lõplik mootorsõidukimaksu summa antud näite puhul on 252,86 eurot.

Mootorsõidukimaksu puhul on auto valiku otsused juba minevikus tehtud ja suurem vanuskompensatsioon vanematel autodel vähendab maksukohustust väiksema turuhinnaga autode osas. See aitab mootorsõidukimaksuga toime tulla ka madalama sissetulekuga autoomanikel arvestades ka maksevõimega.

Eelnõu § 15. Mootorsõidukimaksu vabastus

Mootorsõidukimaksu ja registreerimistasu kehtestamisel on võetud eesmärk sätestada võimalikult vähe vabastusi. Vabastuste kehtestamise aluseks on võetud väga tihti vahetuv elutähtsa teenuse osutaja sõidukipark, välislepinguga võetud kohustuslikud ja vältimatud maksuvabastused ning puuetega inimeste kui kõige haavatavama sihtgrupi esindusorganisatsioonide soovid. Leevendusmeetmeid puuetega inimestele töötatakse välja ka väljaspool käesoleva eelnõu raami.

Punkti 1 kohaselt on mootorsõidukimaksust vabastatud liiklusregistris alarmsõidukiks registreeritud mootorsõidukid. Alarmsõiduki mõiste tuleneb liikluseadusest, mille kohaselt on see sõiduk ja maastikusõiduk, millega täidetakse kiireloomulisi ameti- või tööülesandeid, mille kestel on vaja teisi liiklejaid hoiatada nende kohalolust. Elutähtsa teenuse osutajad ja asutused, kelle alarmsõidukipark vahetub tihti (nt politsei) ei tasu mootorsõidukimaksu. Maksuvabastus tekib omaniku ja sõiduki andmetesse märgitud „alarmsõiduki“ tunnuse alusel. Alarmsõidukite loetelu tuleneb Vabariigi Valitsuse 16.06.2011 a määrusest nr 77 „Alarm- ja jälitussõidukite loetelu, nende tähistamise ja liiklemise kord“.

Alarmsõidukite kohta on liiklusregistris vastav märge, mis lubab nende hõlpsa eristamise. Rahandusministeerium töötab koos Siseministeeriumiga välja hüvitusmeetmed nendele julgeolekuasutuste alarmsõidukitele, millel tööülesannetest johtuvalt ei ole liiklusregistris alarmsõiduki märget.

Punkti 2 kohaselt ei ole mootorsõidukimaksuga maksustatud ka 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 kuuluvad mootorsõidukid

Punkti 3 kohaselt on mootorsõidukimaksust vabastatud need mootorsõidukid, mis on spetsiaalselt ümber ehitatud puuetega inimeste transpordiks või puuetega inimesele kasutamiseks.

Liiklusregistri pidamise põhimääruse §-s 3 on sätestatud sõidukite andmebaasi kantavad andmed. Ümberehituse kohta on § 3 lg 1 punkti 19 kohaselt liiklusregistrisse kantud ainult sõiduki ümberehituse otsuse number. Enne seaduse jõustumist tehakse põhimääruses muudatus ja liiklusregistri andmebaasis vastav tehnoloogiline arendus, et ümberehituse sisu oleks arusaadav ja maksustamise alusinfona Maksu- ja Tolliametile edastatav. Ümberehituse all mõeldakse ka puudega inimeste tarbeks tehtud autokohandusi.

4. peatükk. Mootorsõidukimaksu register

Eelnõu § 16. Mootorsõidukimaksu register

Lõike 1 kohaselt on mootorsõidukimaksu haldamise register osa maksukohustuslaste registrist.

Lõike 2 kohaselt on registri eesmärk mootorsõidukimaksu arvestamiseks vajaliku teabe kogumine ja töötlemine. Transpordiamet esitab Maksu- ja Tolliametile mootorsõidukimaksu arvutamiseks vajalikud alusandmed. Isikule tähendab see mootorsõidukimaksu andmetega tutvumise ja tasumise võimalust e-maksuametis, sarnaselt kõigile teistele maksukohustustele.

Lõike 3 kohaselt hõlmavad andmed, mida TRAM MTA-le esitab, andmeid sõiduki omaniku või kasutaja, mootorsõiduki ja selle tehniliste omaduste kohta.

Omaniku või kasutajaga seotud andmed ja andmed sõiduki tuvastamiseks aitavad isiku nime, isikukoodi või sünniaja ja mootorsõiduki VIN-koodi ning registreerimisnumbri alusel siduda isikud sõidukiga, et selle alusel maksusumma määrata. MTA-le saadetakse ka nende isikute ja sõidukite andmed, kellele seaduse alusel on vabastus ette nähtud. Vabastuse otsus tehakse lõplikult MTA-s.

Mootorsõiduki tehnilised andmed hõlmavad üksnes sellised andmeid, mida on käesolevas seaduses mootorsõidukimaksu arvutamise valemites mainitud. Need hõlmavad sõiduki vanust, mootori töömahtu, CO₂ eriheidet ja selle mõõtmise metoodikat, massi, kilovatte, märke „NOVC-HEV“ või „OVC-HEV“ olemasolu kohta, märke eritingimuste kohta (alarmsõiduk või elamu).

5. peatükk. Rakendussätted

Eelnõu § 17. Järelhindamine

Sätte kohaselt analüüsib Rahandusministeerium hiljemalt 2030. aastal mootorsõidukimaksu ja registreerimistasu rakendamisega kaasnenud mõju ja tulemuslikkust.

„Õiguspoliitika põhialused aastani 2030“ näeb ette, et järelhindamise kaudu kontrollitakse eesmärgi saavutamist esmajoones selliste eelnõude jõustumise järel, millel on oluline mõju. Eelnõus määratakse kindlaks, millal ja missugune institutsioon teeb õigusakti mõju järelhindamise, et kontrollida regulatsiooni toimivust.

Poliitiliselt planeeritud automaksu ehk mootorsõidukimaksu ja registreerimistasu järelhindamine on planeeritud 2030. aastasse, kui regulatsioon on jõudnud kehtida viis aastat. See on piisav aeg, et näidata võimalikke toimunud muutusi ennekõike just sõidukite kasutamise võimalikes muutustes.

Eelnõu § 18. Kohalike maksude seaduse muutmise

Muudetakse kohalike maksude seadust ja tunnistatakse kehtetuks mootorsõidukimaks kohaliku maksuna. Kohalike maksude seaduse §-s 5 on esitatud kohalike maksude loetelu ja sellest jäetakse edaspidi mootorsõidukimaks välja. Lisaks tunnistatakse kehtetuks selle seaduse § 12, milles on antud mootorsõidukimaksu sisu.

Eelnõu § 19. Liiklusseaduse muutmise

Punktiga 1 täiendatakse liiklusseaduse reguleerimisala § 1 lõikes 1. Muudatusega sedastatakse, et käesolev seadus sätestab tasude suhtes lisaks teekasutustasule ka registreerimistasu tasumise tingimused ja määrad.

Punktiga 2 lisatakse liiklusseaduse mõistete hulka täiselektrilise mootorsõiduki mõiste, mida kasutatakse nii mootorsõidukimaksu kui registreerimistasu regulatsioonis ja ka kehtivad liiklusseaduses. Täielektrilisel mootorsõidukil ei ole sise põlemismootorit ja seda veab elektrimootor.

Punkti 3 muudatus on seotud eelneva punktiga, millega lisati mõistetes täiselektrilise mootorsõiduki mõiste. Kehtivas liiklusseaduse § 37 lõikes 2 kasutatakse terminit „täiselektrilise veoajamiga mootorsõiduk“, mille asemel on nüüd kasutusel lühem termin. Sätet parandatakse sõna „veoajamiga“ väljajätmisega.

Punktiga 4 muudetakse liiklusseaduse § 173 lõiget 1. Kõnealune paragrahv loob liiklusregistri õigusliku aluse ja lõikes 1 sätestatakse andmekogus töödeldavate andmete loend. Seda loendit täiendatakse registreerimistasu lisamisega, st tekitatakse õiguslik alus tasu andmete pidamiseks liiklusregistri andmekogus.

Punktiga 5 täiendatakse liiklusseadust peatükiga 12² „Registreerimistasu“ alljärgnevatel paragrahvides kirjeldatud sõnastuses.

Paragrahvis 190¹³ sätestatakse registreerimistasu. Registreerimistasuga maksustatakse nii uue kui kasutatud mootorsõiduki esmakordne Eesti liiklusregistris registreerimine. Mootorsõiduki registreerimine on sätestatud liiklusseaduse § 76 lõikes 2 ja see on toiming, millega Transpordiamet kannab Eestis kasutusele võetava ja nõuetele vastava mootorsõiduki ning sellega seotud isikute andmed liiklusregistrisse.

Registreerimismaksu tasumise kohustus on isikul, kes registrikande toimingut teeb.

Paragrahviga 190¹⁴ sätestatakse registreerimistasu objekt. Registreerimistasu rakendatakse M1 kategooria sõiduautode ja N1 kategooria kuni 3500-kilogrammiga täismassiga veoautode esmasel registreerimisel Eesti liiklusregistris. Hõlmatud on ka nende kategooriate alamkategooriad (M1G, N1G). (Vt kategooriate selgitusi eelnõu § 2 selgituste juures.)

Paragrahvis 190¹⁵ sätestatakse registreerimistasu tasumise kohustusega seonduvad normid. Registreerimistasu tasuvad füüsiline ja juriidiline isik (sh asutused, kohalikud omavalitsused jt). Registreerimistasu tasumise kohustus tekib sõiduki esmakordsel liiklusregistris registreerimisel ehk registreerimistasu objekt on mootorsõiduk, mida veel ei ole Eesti liiklusregistris ja mis planeeritakse sinna esmakordselt registreerida. See tähendab, et huvitatud isik on võtnud Transpordiametiga ühendust, esitanud sõiduki, dokumendid ja on läbinud nende nõuetekohasuse kontrolli eesmärgiga sõiduk registreerida. Registreerimistasu laekumist kontrollitakse enne registreeringu tekkimist.

Maksmisele kuuluv registreerimistasu summa määratakse Transpordiameti poolt pärast sõiduki registreerimiseelset tehnonõuetele vastavuse kontrolli. Otsustusõigust maksu suuruses muidugi ei ole, oluline on liiklusregistri andmete olemasolu, mille põhjal tasu suurus arvutatakse.

Paragrahvi 190¹⁶ kohaselt on registreerimistasu tasumise aeg enne sõiduki esmakordset Eesti liiklusregistris registreerimist. Säte on sarnane mootorsõidukiga tehtavate toimingute eest

riigilõivu tasumisega. Registreerimist tuleb mõista antud juhul protsessina, mis algab isiku Transpordiameti poole pöördumisega ja lõpeb registrikande kinnitamisega. Registreerimise protsess lõppeb registreeringuga ja registreerimistasu maksmist kontrollitakse enne selle teostamist.

Paragrahvis 190¹⁷ sätestatakse, et registreerimistasu haldur on Transpordiamet. Registreerimistasu kogub Transpordiamet, mistõttu on koormis nimetatud „tasuks“, mitte „maksuks“ – erinevus seisneb peamiselt määratluses ja lõplikult laekuvad mõlemad samasuguselt riigieelarvesse. Otsustamisel on lähtutud sellest, kuidas isikul oleks mugavam maksukohustust täita, samuti, et oleks arvesse võetud koormise kogumine kahe erineva asutuse poolt, kellest üks ei ole riiklike maksude haldur. Registreerimistasu aluseks olevad andmed, haldus ja tasumise aeg on seotud üksnes Transpordiametiga, mistõttu oleks selle tasu maksuna kehtestamisega kaasnenud Maksu- ja Tolliameti roll ebavajalik.

Paragrahvis 190¹⁸ sätestatakse, et registreerimistasu laekub riigieelarvesse. Laekuv tulu ei ole sihtotstarbeline ja seda jaotatakse vastavalt riigieelarve seadusele avalike teenuste rahastamiseks.

Paragrahvis 190¹⁹ sätestatakse M1-kategooria mootorsõidukite registreerimistasu määrad. Mootorsõiduki registreerimistasu kehtestatakse M1 ja M1G kategooria autodele WLTP meetodiga arvatud CO₂ heite kohta, võttes aluseks liiklusregistri andmed. Kui massiosa on kümnekordselt suurem kui mootorsõidukimaksu puhul, siis süsinikuheitme puhul soovitakse ostuvalikuid mõjutada enam väga säästlikke autode, sealhulgas pistikhübriidide ja elektriautode suunas. Sõidukid, millel WLTP meetodi alusel heidet hinnatud ei ole, tasu võetakse NEDC näitaja alusel, kasutades vastavat kordajat.

Selleks, et registreerimistasu täidaks oma keskkonnaalaseid eesmärgi ning maksu tulemusel toimuksid ühiskonnas käitumuslikud muutused keskkonnasõbralikumate alternatiivide eelistamiseks, on tasu määra tõus CO₂ näidu kasvades kujundatud eksponentsiaalsem kui oli eelnõu väljatöötamiskavatsuses pakutud. Üksnes siis on võimalik luua ka eeldused täita 2030. aastaks seatud maanteetranspordi heitmete vähendamise eesmärgi ning vältida suurema koormuse langemist teistele sektoritele.

Lõike 1 järgi on lisaks baasosale, mis on 300 eurot, iga CO₂ heite gramm vahemikus 1–117g CO₂/km kohta maksustatud 5 euroga, vahemikus 118–150g maksustatud 40 euroga, vahemikus 151–200g CO₂/km kohta maksustatud 60 euroga ning 201 ja enam grammi CO₂/km kohta maksustatud 80 euroga. Võrreldes mootorsõidukimaksuga on registreerimistasu puhul igas järgnevas heitmepiirkonnas CO₂ heide maksustatud kõrgemalt.

Väiksema- ja keskmise suurusega autodest raskematele autodele rakendatakse täiendavat massiosa selliselt, et 2000 kilogrammist täismassi ületav iga kilogramm maksustatakse 4 euroga kuni summani 4000 eurot. Pistikhübriidide puhul rakendub massiosa alates 2200 kilogrammist.

Lõike 2 järgi rakendatakse nende sõidukite puhul, millel on üksnes NEDC näit, koefitsienti 1,21 viimaks tulemus lähedaseks WLTP meetodile. Tasumäärad on samad lõikes 1 sätestatuga.

Lõigetes 3–7 sätestatakse registreerimistasu määr neile sõidukitele, mille kohta puuduvad liiklusregistris andmed süsinikdioksiidi heite kohta. Nendele sõidukitele määratakse CO₂ WLTP meetodi referentsväärtus grammides kilomeetri kohta, mis arvutatakse muude registrisse märgitud näitajate põhjal, milleks on mootori võimsus, sõiduki tüümass ja vanus.

Juhul kui arvutuse tulemusena saadud CO₂ eriheite WLTP meetodi referentsväärtus on suurem kui 350 g/km kohta, siis võrdsustatakse see 350-ga.

Saadud CO₂ WLTP meetodi referentsväärtuse alusel arvutatakse registreerimistasu määr täpselt samamoodi nagu sõidukite puhul, millel on liiklusregistris olemas andmed WLTP-meetodiga arvatud CO₂ eriheite kohta.

Välise laadimisvõimalusega hübriidsõidukite CO₂ WLTP meetodi referentsväärtus on 46 grammi kilomeetri kohta, mis on praegu registris olevate sõidukite CO₂ eriheite mediaanväärtus.

Lõikes 8 sätestatakse tasumäär elektrilistele sõiduautodele. Maksu baasosa on sama, mis teistel sõidukitel, kuid raskematele elektriautodele rakendatakse massiosa selliselt, et 2400 kilogrammist täismassi ületav iga kilogramm maksustatakse 4 euroga kuni summani 4400 eurot. Selliselt ei jää koormamata keskmistest elektriautodest raskemad ja ebamõistlikumad valikud. Kõik liikluses osalevad sõidukid kulutavad meie taristut. Tuleb arvestada, et suurem mass mõjutab energia tarbimist ning massi komponendi arvestamine suunab ka heitmevabade sõidukite puhul valima väiksemaid sõidukeid. Siiski jääb ka raskem elektriauto võrreldes sama klassi sise põlemismootoriga autoga oluliselt madalamalt koormatuks, et soodustada transpordisektori CO₂ heite vähendamist. Allapoole 2400 kilogrammist täismassi jääb väga palju elektriauto mudeleid.

Lõikes 9 sätestatakse M1 ja M1G kategooria autoelamute registreerimistasu N1- ja N1G-kategooria mootorsõiduki registreerimistasu määraga. Seega tuleb autoelamute maksukoormus üldjuhul oluliselt madalam võrreldes olukorraga kui rakendatakse sõiduautode tasumäärasid. Autoelamud on levinumalt pikkusega 5,1–7 meetrit. Selliste sõidukite CO₂ heide on suhteliselt kõrge, seda peamiselt tulenevalt nende raskusest ja kerekujust. Registreerimistasu vanusekordajat käesolevas lõikes nimetatud autoelamute puhul ei rakendata.

Paragrahvis 190²⁰ sätestatakse N1-kategooria mootorsõidukite registreerimistasu määrad. Mootorsõiduki registreerimistasu kehtestatakse N1 ja N1G kategooria autodele WLTP meetodiga arvatud CO₂ heite kohta, võttes aluseks liiklusregistri andmed. Registreerimistasu määr leitakse kahe erineva komponendi summana (baasosa ja CO₂ osa). Sise põlemismootoriga N1 ja N1G sõidukitel on registreerimistasu baasmäär 500 eurot.

Lõike 1 järgi lisandub baasosale kõigi mootorsõidukite puhul selle süsinikuheitmest sõltuv osa. Viimane selliselt, et heitmevahemikke on neli ning iga CO₂ gramm vahemikus 1–204 grammi kilomeetri kohta maksab 2 eurot, vahemikus 205–250 grammi kilomeetri kohta maksab 30 eurot, vahemikus 251–300 maksab 35 eurot ning alates 301 grammi ja enam maksab 40 eurot. Süsinikuheitme adresseerimine alates esimesest grammist suurendab motivatsiooni ka madalama CO₂ heitmega väikekaubikute kategoorias eelistama säästlikke sõidukeid ning tekitab suurema tasumäära erinevuse täiselektriliste ja sise põlemismootoriga kaubikute vahel.

Lõike 2 järgi rakendatakse nende sõidukite puhul, millel on üksnes NEDC näit, koefitsienti 1,3 viimaks tulemus lähedaseks WLTP meetodile. Tasumäärad ja muu maksustamise loogika on sama lõikes 1 sätestatuga.

Lõigetes 3–8 sätestatakse registreerimistasu määr neile sõidukitele, mille kohta puuduvad liiklusregistris andmed süsinikdioksiidi heite kohta. Nendele sõidukitele määratakse CO₂

WLTP meetodi referentsväärtus grammides kilomeetri kohta, mis arvutatakse muude registrisse märgitud näitajate põhjal, milleks on mootori võimsus, sõiduki tühimag ja vanus.

Saadud CO₂ WLTP meetodi referentsväärtuse alusel arvutatakse registreerimistasu määr täpselt samamoodi nagu sõidukite puhul, millel on liiklusregistris olemas andmed WLTP-meetodiga arvutatud CO₂ eriheite kohta.

Välise laadimisvõimalusega hübriidsõidukite CO₂ WLTP meetodi referentsväärtus on 69 grammi kilomeetri kohta, mis on praegu registris olevate sõidukite CO₂ eriheite mediaanväärtus.

Lõikes 9 sätestatakse täiselektrilistele N1 ja N1G sõidukitele registreerimistasu baasmääraks 300 eurot.

Lõikes 10 sätestatakse N1- ja N1G-kategooria mootorsõiduki, mille erivõimsus ületab 0,20 kilovatti kandevõime ühe kilogrammi kohta liiklusregistri andmetel, registreerimistasu määramine M-kategooria mootorsõiduki määraga. Sõltuvalt tüübikinnitusest on võimalik mõningaid sõiduauto mudelid (näiteks Audi Q7, BMW X5 ja X6, Porsche Cayenne, Škoda Superb ja Octavia) registreerida vastavalt kas N1- ja N1G-kategooria mootorsõidukina. Arvestades suurt registreerimistasu erinevust N- ja M-kategooria sõidukite vahel võib selline trend süveneda. Praktikas ei kasutata selliseid sõidukeid üldjuhul kaubaveoks, mistõttu pole põhjendatud ka madalam registreerimistasu koormus. Samuti pole põhjendatud ülivõimsate, kuid seejuures suhteliselt väikese kandevõimega pikapite madalam registreerimistasu koormus.

§ 190²¹. Mootorsõiduki vanusest sõltuv registreerimistasu kordaja

Registreerimistasuga mõjutatakse tulevasi autoostu otsuseid. Vanusevähendust hakatakse rakendada kui mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast on Eesti liiklusregistris registreerimisel möödunud vähemalt 1 aasta. Vanusevähendus väheneb lineaarselt iga aastaga kuni mootorsõiduki esmase registreerimise kuupäevast möödub 15 aastast, pärast mida on vanusekoeffitsient 0,20.

Väiksem vanusepõhine maksuvähendus võrreldes mootorsõidukimaksuga tähendab seda, et vanematel autodel moodustab registreerimistasu suurema osakaalu auto hinnast kui uuematel. See suunab tulevased autoostjad uuemate ja sedakaudu keskkonnasõbralikumate valikute suunas.

Näide mootorsõiduki registreerimistasu määra kordaja rakendamisest füüsilistele isikutele. Antud näites kasutame sama mudelit Toyota RAV4. Näitena on selle esmaregistreerimise kuupäev Saksamaal 2020. aasta 10. jaanuar ja vanus Eesti liiklusregistris registreerimisel 2025. aasta 20. jaanuaril üle 5 aasta.

Registreerimistasu summa koosneb kolmest komponendist, mis on baasosa 300 eurot, CO₂ osa 2925 eurot ja täismassi põhjal arvutatud osa 620 eurot. Vanusekoeffitsienti rakendatakse registreerimistasu summale (3545 eurot), millest on lahutatud baasosa (300 eurot). Vähemalt 5 aasta vanuste sõidukite vanusekoeffitsient on 0,73. Selle rakendamisel summale 3545 eurot saame summa 2587,85 eurot, millele tuleb liita baasosa. Lõplik registreerimistasu summa antud näite puhul on 2887,85 eurot.

Paragrahvis 190²² sätestatakse vabastus registreerimistasust. Registreerimistasuga ei maksustata:

- 1) liiklusregistris alarmsõidukiks registreeritavat mootorsõidukit;
- 2) välislepingus sätestatud juhtudel maksuvabastust saavat mootorsõidukit;
- 3) mootorsõidukit, mis on spetsiaalselt ümber ehitatud puuetega inimeste transpordiks või puuetega inimesele kasutamiseks.

Vt pikemat segitust eelnõu § 15 selgituse juures, st registreerimistasust vabastatud sõidukite loetelu on sama.

Paragrahvis 190²³ sätestatakse registreerimistasu andmete hoidmine, mida tehakse olemasolevas Transpordiameti liiklusregistris.

Eelnõu punktiga 6 täiendatakse liikluseaduse § 174 lõikega 23 ja sätestatakse, et sõidukite andmebaasis peetakse arvestus ka seaduses sätestatud registreerimistasu üle.

Eelnõu § 20. Maksukorralduse seaduse muutmine

Punktiga 1 muudetakse maksukorralduse seaduse § 3 lõiget 2 ja täiendatakse seda punktiga 10, millega lisatakse mootorsõiduki mootorsõidukimaks riiklike maksude loetellu.

Vastavalt maksukorralduse seaduse § 3 lõikele 1 koosneb Eesti maksusüsteem maksuseadusega sätestatud ja kehtestatud riiklikest maksudest ning § 4 kohaselt on maksuseaduseks seadus, millega sätestatakse maks. Maksukorralduse seaduse § 3 lõikes 2 nimetatakse riiklikud maksud ning uue maksu lisandumisel tuleb vastav maks nimistusse lisada.

Punktiga 2 muudetakse maksukorralduse seaduse § 29 punkti 23. Muudatus annab võimaluse tellida postiteenuse osutajalt maksuteadete väljastamise teenust. Analoogselt kasutatakse seda täna maamaksuteadete puhul. Posti teel maksuteate kättetoimetamist kasutatakse üksnes juhul, kui isikule ei ole võimalik elektroonilist posti saata.

Punktiga 3 täiendatakse § 105 lõiget 6. Muudatusega lisatakse mootorsõidukimaks järjekorda, mille järgi maksukohustuslase rahalisi kohustusi tasaarveldatakse. Mootorsõidukimaks paigutub kohe pärast maamaksu. Kuna maamaks laekub kohalikele omavalitsustele ning Maksu- ja Tolliamet pakub üksnes maksu kogumise funktsiooni, siis on mõistlik eeldada, et maksuvõla tekkimisel kaetakse järgnevast laekumisest enne mootorsõidukimaksu maamaksu kohtustus.

Eelnõu § 21. Riigilõivuseaduse muutmine

Paragrahviga muudetakse riigilõivuseaduse § 142⁷² lõiget 1. Kehtivas sättes sätestatakse riigilõivu tasumise kohustus sõiduki (välja arvatud mopeedi ja kuni 3500-kilogrammise täismassiga haagise) registreerimise eest summas 130 eurot. Automaksu väljatöötamisel otsustati rakendada mootorsõiduki registreerimistasu, mis peaks muuhulgas riigilõivu tasumise kohustuse kaotama nende sõidukite puhul, millelt registreerimistasu tasuda tuleb, so N1 ja M1 kategooria.

Seega kaob seaduse jõustumisel nimetatud kategooriate sõiduki registreerimise riigilõivu tasumise kohustus ja see asendub registreerimistasuga, mis arvutatakse sõiduki omaduste põhjal.

2. jagu Seaduse jõustumine

Eelnõu § 22. Seaduse jõustumine

Seadus jõustub 2025. aasta 1. jaanuaril. Seaduse § 3 punkt 2 jõustub 2027. aasta 1. jaanuaril. Seaduse jõustumise puhul on arvestatud maksukorralduse seaduse § 4¹ sätestatud nõuet, et maksuseaduse vastuvõtmise ja jõustumise vahele peab jääma üldjuhul 6 kuud. See annab piisava aja, et teha vajalikud infotehnoloogilised muudatused Maksu- ja Tolliameti ning Transpordiameti süsteemides, aga ka selleks, et maksumaksjal oleks piisav aeg uue maksu elementidega tutvuda ja vajadusel oma tegevusi selle järgi juba varem kohandada.

Seaduse § 3 punkt 2 jõustub hiljem, et anda aega nn romude ja fantoomautode liiklusregistrist kustutamise lahenduse väljatöötamiseks ja õigusselguse loomiseks, millega tegeleb Kliimaministeerium.

4. Eelnõu terminoloogia

Eelnõuga ei võeta kasutusele uusi termineid.

5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Sõidukite maksustamine ei ole Euroopa tasandil harmoniseeritud. See annab liikmesriikidele vabaduse otsustada sõidukimaksude kehtestamist ja rakenduvaid määrasid iseseisvalt.

Eelnõu kohta tehakse direktiivi (EL) 2015/1535, millega nähakse ette tehnilistest eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord, kohane teavituse Euroopa Komisjonile. Ootame tagasisides seisukohta ka Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 110 kooskõla kohta. Esitame Euroopa Komisjonile ja liikmesriikidele käesoleva seaduseelnõu materjalid.

Tagasiside antakse kolme kuu jooksul pärast teavituse esitamist.

6. Seaduse mõjud

Mootorsõidukimaksu sihtrühm on need isikud ja ettevõtted, kellele liiklusregistri kande kohaselt kuulub üks või rohkem M1, M1G, N1 ja/või N1G kategooriasse liigituvat sõidukit, tühimassiga kuni 3500 kg või L3e, L4e, L5e, L6e, L7e, MS2, T1b, T3 ja/või T5 kategooriasse kuuluvat muud mootorsõidukit. Mootorsõiduki omanik maksab mootorsõidukimaksu iga mootorsõiduki kohta ja see arvutatakse sõiduki omadustest lähtuvalt.

Mootorsõiduki registreerimistasu sihtrühm on need isikud ja ettevõtted, kes soetavad uue või kasutatud mootorsõiduki (M1, M1G, N1 ja/või N1G), mis kantakse esmakordselt Eesti liiklusregistrisse.

31. mai 2023. a seisuga oli liiklusregistris Transpordiameti andmetel aktiivses staatuses 741 088 maksuobjekti alla kuuluvat sõiduauto ja kaubikut (M1, M1G, N1 ja N1G kategooria).

Eelnevatest 505 111 sõiduauto omanik on füüsiline isik ja 232 121 omanik juriidiline, sealhulgas 100 992 omanik on liisinguettevõtte. Juriidilisest isikust **erinevaid** omanikke on 52 881. Füüsilisest isikust **erinevaid** omanikke on 425 258.

Lisaks eelnevale on 30. aprilli 2023. a seisuga liiklusregistris peatatud kandega 201 553 M1 ja M1G kategooria sõiduauto ja 19 376 N1 ja N1G kaubikut (peatatud kandega sõidukeid üldse

kokku on 289 869). Kuna peatatud kandega sõidukite maksustamisele kehtestatakse kaheaastane üleminekuage, eeldatakse nende numbrite jõulist vähenemist.

Kui võtta aluseks, et sõiduautode ja kaubikute aastaajalist kasutust saaks hinnata selle järgi, et nad on liikluskindlustuse ostjad kuni 90 päeva aastas, siis on selliseid sõidukeid Liikluskindlustusfondi andmetel umbes 20 000. See tähendab, et nende sõiduautode ja kaubikute hulgast, kes saavad liikluses osaleda, on ca 3% kasutusel sesoonselt.

L3e, L4e, L5e, L6e ja L7e kategooriasse kuulub 47 926 sõidukit, enim neist L3e kategooriasse – 37 713.

Mootorsõidukimaksu näited on esitatud lisas 2 järgmiselt:

Tabel 1. Sõiduautode mootorsõidukimaksu rakendamine mõnede mudelite näitel (WLTP CO₂).

Tabel 2. Elektriliste sõiduautode mootorsõidukimaksu rakendamine mõnede mudelite näitel.

Tabel 3. Kuni 3500kg täismassiga N1 ja N1G kaubikute mootorsõidukimaksu rakendamine mõnede mudelite näitel (WLTP CO₂).

Tabel 4. Sõiduautode registreerimistasu rakendamine mõnede mudelite näitel (WLTP CO₂).

Tabel 5. Elektrilistele sõiduautode registreerimistasu rakendamine mõnede mudelite näitel.

Tabel 6. Kuni 3500kg täismassiga N1 ja N1G kaubikute registreerimistasu rakendamine mõnede mudelite näitel (WLTP CO₂).

Mootorsõidukimaksu kehtestamisel on peamiselt majanduslik, elu- ja looduskeskkonna ning sotsiaalne mõju.

6.1 Mõju majandusele

6.1.1 Mõju ulatus

Suur. Mõjutatud on kõik ettevõtted ja isikud, kes kasutavad sõidukeid, mis kuuluvad seaduse alusel maksustamisele. Sõiduautode soetamine ja omamine muutuvad praegusega võrreldes keskmiselt kallimaks, kuid konkreetne muutus auto omaniku või potentsiaalse omaniku jaoks sõltub väga tugevalt sellest, millist autot omatakse või plaanitakse soetada. Üldiselt suureneb auto omamise kulu 5–15%. Saastavamad ja raskemad auto saavad suurema maksukoormuse. Sõiduki vananedes maksukoormus väheneb, samuti on madalamalt maksustatud vanemad sõidukid soetamisel.

Üldiselt suurem hind vähendab nõudlust selle hüvise järele (kuigi on erandeid, näiteks luksuskaubad). Keeruline on täpselt hinnata, kui palju väheneb autode soetamine ja omamine just Eestis, kuid seda käitumuslikku elastsust on analüüsitud mujal.²⁷ Selle põhjal võib öelda, et nii mootorsõiduki aastamaksul, kui ka -registreerimistasul on pigem väike mõju nii autode omamisele kui ka läbisõidule ning seeläbi kulutatud kütusele. Registreerimistasul on suurem efekt kui mootorsõidukimaksul, kuigi kõik hinnatud elastsused jäävad alla ühe, mis tähendab, et 1% hinnatõusu vähendab nõudlust vähem kui 1% võrra. Pigem on oodata elastsust suurusjärgus vahemikus -0,1 kuni -0,3 auto kallinemise suhtes. Pikaajaline elastsus on pigem suurem. Ehk kokkuvõttes võib oodata, et mootorsõidukimaksu kehtestamise mõjul hakkab sõidukite arvu suurenemise tempo vähenema ja kokkuvõttes väheneb Eesti autopark 1–3% võrra võrreldes ilma sekkumiseta olukorraga. Nimetatud tulemust tuleks käsitleda kui uut empiirilist põhinevat tasakaaluseisundit, millele ei saa otseselt anda ajalist määratlust. Kuid võib öelda, et enamus oodatud muutusest realiseerub 5–10 aasta jooksul, mis on tüüpiline

²⁷ https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2016-09/vehicle_tax_study_15-02-2002.pdf.

ettevõtete ja eraisikute sõidukite vahetamise tsükkel. Lisaks, siin all on mõeldud autopargist just neid maksualuseid sõidukeid, mis on aktiivkasutuses. Täiendav autopargi vähenemine võib tulla n-õ romusõidukite arvelt.

Nende tarbijate kulu kütusele väheneb, kes vahetavad oma sõiduki väiksema kütusekulu ja vastavalt väiksema süsinikuheitega sõiduki vastu välja. Järgmises alapunktis (6.2) on esitatud hinnang sõidukite süsinikuheite vähenemisele maksu kehtestamise järgselt. Kuna süsinikuheide on otseses seoses põletatud kütuse hulgaga saab hinnata ka ligikaudse kulude kokkuhoiu kütuselt eeldusel, et kütuse hind jääb tänasele tasemele. Selle kohaselt kulutatakse mootorikütusele aastal 2030 70–100 miljonit eurot aastas vähem kui ilma maksuta.

Mootorsõidukimaksu mõju majanduskasvule on keeruline eraldiseisvalt hinnata. Mõju sõltub palju sellest, milline on üldine majanduskonjunktuur ning milline saab olema nii sõidukimüüjate võimekus muutunud olukorrale reageerida, kui ka tarbijate valmidus oma harjumusi muuta. Ennekõike on maksutõusul ümberjaotuslik mõju era- ja avaliku sektori jaotusele ning seos avaliku sektori suuruse ja majanduskasvu vahel ei ole tugev. Täpsema hinnangu, kuidas mootorsõidukimaks mõjutab majanduskasvu, annab Rahandusministeerium järgnevate majandusprognoside koostamise käigus, kui maksueelnõu vastu võetud, arvestades sealjuures ka majandustsükli ning muude poliitikamuudatustega.

6.1.2 Mõju avaldumise sagedus

Mootorsõiduki mootorsõidukimaksu tuleb hakata tasuma iga aasta üks kord ja seetõttu on mootorsõidukimaksu mõju pidev. Mootorsõiduki registreerimistasu tuleb tasuda üks kord mootorsõiduki registrisse kandmisel.

6.1.3 Mõjutatud sihtrühma suurus

Peatüki sissejuhatuse kohaselt on 505 111 sõiduauto omanik füüsiline isik ja 232 121 omanik juriidiline isik, sealhulgas 100 992 omanik on liisinguettevõtte. Juriidilisest isikust erinevaid omanikke on 52 881. Füüsilisest isikust erinevaid omanikke on 425 258. Mootorsõidukite tootmisega tegeles 2021. aastal Eestis 14 ettevõtet, müügitulu oli 17 miljonit eurot, mis moodustab väga väikese osa kogu Eesti majandustegevusest. Suurem on mootorsõidukite ja mootorrataste hulgi- ja jaemüügi ning remondiga tegelev majandussektor. Sinna kuulus 2021. aastal 4209 ettevõtet (3,3% kõigist), müügituluga 4,2 miljardit eurot (5,2% kogukäibest) ning lisandväärtusega 480 miljonit eurot (2,5% kogu lisandväärtusest). Mootorikütuse jaemüügiga tegeles 2021. aastal 41 ettevõtet, müügituluga 1,4 miljardit eurot (1,8% kogukäibest) ning lisandväärtusega 110 miljonit eurot (0,6% kogu lisandväärtusest).

6.1.4 Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk

Arvestatav osa sihtrühmast on juriidilised isikud. Need ettevõtted, kus sõiduautod (nt kullerid, rendiettevõtted) moodustavad olulise osa tegevuskuludest, on rohkem mõjutatud. Samas on tõenäoline, et neil ettevõtetel on autod ka rohkem aktiivses kasutuses ning neid vahetatakse välja kiiremini, mistõttu on neil võimalus oma maksukoormust kiiremini vähendada, valides väiksema maksukoormusega sõidukid. Juriidiliste isikute seas on mootorsõidukimaksust mõjutatud sihtgrupp ka automüüjad ning finantseerijad. Mootorsõidukimaks võib mõjutada nende omavahelist konkurentsi vastavalt sellele, millist tüüpi autosid peamiselt müüakse ning kui palju maksukoormuse tõusust võetakse enda kanda, et püsida oma mudelivalikuga konkurentsivõimelisena. Nagu alapunktis 6.1.1 välja toodud, ei ole oodata suurt sõidukite müügihäire langust, pigem on oodata muutust selles, milliseid sõidukeid tarbijad eelistavad – väiksema süsinikuheitega ning kergemaid sõidukeid mõjutab mootorsõidukimaks vähem, mistõttu need muutuvad tarbijatele eelistatumaks. Eraldi suurem negatiivne mõju võib avalduda

muuseumidele ja autokogujatele, kelle valduses on rohkelt sõidukeid. Koostöös Kultuuriministeeriumiga töötatakse enne seaduse kehtestamist välja meetmed ametlikult tegutsevate muuseumide mootorsõidukimaksu koormuse leevendamiseks.

Mootorsõidukimaksul on inflatsiooniline mõju, mille täpset ulatust on raske hinnata, sest sõltub sellest kui palju maksu kehtestamine mõjutab sõidukite turuhinda. See omakorda sõltub tarbijate eelistuste muutusest ning müüjate võimest maksutõusu absorbeerida, näiteks kasumlikkuse arvelt või kandes selle üle muude pakutavate toodete ja teenuste hindadesse (varuosad, kulumaterjalid, hooldus, kindlustus, remont jne).

Seaduse kehtestamisega kaasneb risk, et sõidukeid hakatakse registreerima maksukoormuse vältimiseks teise riiki. Selle riski maandamiseks töötab Rahandusministeerium järgmise etapina välja meetmed kõrvalehoidmise välistamiseks ja analüüsib Eestis liiklevate teise riigi numbrimärkidega mootorsõidukite maksustamist.

6.2 Mõju elu- ja looduskeskkonnale

6.2.1 Mõju ulatus

Keskmine. Mõju elu- ja looduskeskkonnale avaldub juhul, kui muutuvad sõidukite omanike eelistused, kas ja milliseid sõidukeid omatakse ja kasutatakse. Nagu eelpool kirjeldatud, ei ole oodatav muutus tervikuna suur kasutuses olevate sõidukite arvu mõttes. Eestis on trend kasvu suunas ning pigem aitab mootorsõidukimaks kasvutrendi pidurdada. Seoses kliima soojenemisega on sisepõlemismootoriga sõidukite puhul eelkõige fookuses nende kasutamisega atmosfääri eralduv süsinikuheide.

Käesoleva eelnõu parameetrite põhjal on maksu mõju süsinikuheitele hinnatud kahel viisil. Esimese hinnangu eesmärk on leida sõidukite kallimaks muutumise mõju nende kasutamisele tervikuna ning teine hinnang keskendub sõidukipargi muutusele. Süsinikuheidet mõjutab nii sõidetud kilomeetrite koguarv kui ka see, milliste sõidukitega sõidetakse. Esimese hinnangu on koostanud Eesti Keskkonnauuringute Keskus. Selles on hinnatud maksu mõju autode arvule ja seeläbi sõidetud kilomeetritele, millelt on tuletatud muutus kasvuhuonegaaside emissioonis. Arvutuste aluseks on liiklusregistri statistika 2021. aastal arvel olevate sõiduautode (M1, M1G kategooria) ja kaubikute (N1, N1G kategooria) kohta, aasta lõpu seisuga. Andmestikust on välja filtreeritud sõidukid, mis on peatatud registrikanadega (eeldatud on, et sõiduk ei osale liikluses või üldse tänaseks ei eksisteeri ja omanik pole registrist sõidukit maha võtnud). Täiendavalt on maha arvatud sõidukid, millel on puudulikud tehnilised andmed (täismass, mõlema standardi CO₂ näitaja). Alles jäänud sõidukite CO₂ näitajate puhul on arvestatud WLTP heitestandard (mis on kõige uuem ja täpsem). Nende sõidukitel, millel on olemas küll NECD (vana standard) näitaja, kuid puudub WLTP standard, on lisatud WLTP näitaja arvestades, et WLTP näitaja on suurem kui NECD oma, vastava koefitsiendiga korrutades. Seejärel on sõidukid vastavalt CO₂ näitajale grupeeritud klassidesse ja välja arvestatud, kui mitu sõidukit kuulub igasse klassi pärast toorandmete töötlemist. Seejärel on leitud iga klassi osakaal (%) üldkogumist ja osakaalud laiendatud COPERTi²⁸ andmetele, mida on kasutatud ka riikliku kasvuhuonegaaside inventuuris 2021. aasta kohta, et saada ülevaadet kogu sõidukipargi kohta. Muul juhul jääks puudulike registriandmete tõttu arvestatav kogus sõidukeid arvestamata just mootorsõidukimaksu puhul.

Maksu komponendid on arvutatud grupeerimise teel (sõiduautode ja kaubikute jaoks eraldi). Arvesse on võetud sõiduki klass ja selle kaudu välja arvestatud, mis oleks selle klassi keskmine

²⁸ <https://www.emisia.com/utilities/copert/>

maksu baasosa/komponentide suurus. Iga maksukomponendi ja sõiduki klassi puhul on arvestatud keskmistatud aastased kulud energiaklassi kohta, viimase sammuna on arvutatud mootorsõidukimaksu ja registreerimistasu aastased kaalutud keskmised (arvestades autopargi struktuuri). Tulemuseks on kasvuhoonegaaside vähenemine 14,6 kt CO₂ ekvivalenti aastas. Kumulatiivselt on tulemuseks emissioonide vähenemine aastaks 2030 88 kt CO₂ ekvivalenti.

Väljatoodud hinnangul on olulised piirangud. Esiteks on kasutatud elastsused ajakohastamata ning ei pruugi enam kehtida. Teiseks, hinnanguliselt suurem mõju keskkonnale avaldub juhul, kui autopargi struktuur muutub selliselt, et eelistatumaks saavad sõidukid, mille keskkonnakoormus on väiksem. Mudelis kasutatud elastsus arvestab eelkõige seda, kui palju üldiselt väheneb sõidukite kasutamine, kui see muutub tarbijatele kulukamaks. Kuid kui maks põhineb ennekõike keskkonnanäitajatel, suunab see autopargi struktuuri muutusele ilma, et ilmtingimata peaks vähenema sõiduki omamine, sõidetud kilomeetrid või muud sõiduki omamisest saadavad hüvisid. Lühidalt on võimalik samad sõidud teha väiksema hulga heitega, kuid mudelis kasutatud elastsus seda ei arvesta. Ennekõike on siin mõeldud süsinikuheidet, aga ka muu õhukvaliteet paraneb, kui kasutatakse säästlikumaid sisepõlemismootoriga sõidukeid või elektrisõidukeid²⁹. Autopargi struktuurimuutuse arvestamiseks on koostatud täiendav mõjuhinnang, mis tugineb teiste riikide kogemusele ning Transpordiameti eksperthinnangule. Samuti on kasutatud EKUK mudeli alusnäitajaid.

OECD on Norra automaksu analüüsis³⁰ leidnud, et sõidukite maksustamine vastava sõiduki jaoks hinnatud CO₂ emissiooninäitaja põhjal vähendab ostetavate sõidukite heidet elastsusega -0,8. See tähendab, et kui läbi maksustamise muuta sõiduki süsinikuheidet 10% võrra kallimaks, muutub tarbija eelistus selliselt, et ostetakse 8% võrra väiksema CO₂ emissiooninäitajaga sõidukeid. See on suur elastsus ja viitab tarbijate paindlikkusele. Võttes aluseks nimetatud elastsuse, mootorsõiduki registreerimistasu suuruse, sõidukipargi jaotuse, sõidukite esmeregistreerimise statistika, sõidukipargi läbisõidustatistika ja muud vajalikud eeldused, on hinnatud ligikaudne sõidukipargi ökonoomsemaks muutumise mõju maanteetranspordisektori kasvuhoonegaaside heitele. Tegemist on väga ligikaudse hinnanguga, mis põhineb keskmistel näitajatel. Hinnangu määramatus on piisavalt suur, et seda tuleks käsitleda kui üht võimalikku suurusjärku, mida käesoleva mootorsõidukimaksu kehtestamise tulemusena on võimalik saavutada teiste riikide kogemuse põhjal, kuid seda ei tohiks võtta kui kõige tõenäolisemat stsenaariumit või eesmärki. Tegelik tulemus sõltub palju tarbijate ja müüjate käitumisest, maksu rakendamise edukusest ja detailidest, sõidukite tehnoloogilisest arengust, majanduskonjunktuurist ja muust, mida on keeruline usaldusväärselt modelleerida. Sellest tulenevalt on hinnatud ka teine stsenaarium, mille kohaselt on kõnealune elastsus väiksem, -0,5. See stsenaarium on hinnang eeldusel, et eesti sõidukitarbijate valmidus ökonoomsematele sõidukitele üle minna on väiksem kui teiste riikide kogemus viitab.

Tabel 2. Mootorsõidukimaksu mõju maanteetranspordi süsinikuheidetele (tuhat tonni CO₂ ekvivalenti)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2025-2030
Sõiduautode süsinikuheidete, baasstsenaarium (EKUK prognoos 2021. aasta andmete põhjal)	1 427	1 441	1 425	1 421	1 414	1 404	1 392	1 340	8 396
Stsenaarium 1 (elastsus -0,8)									

²⁹ Näiteks Iirimaal kehtestatud emissioonipõhine automaks vähendas esimesel aastal keskmist CO₂ näitu 13% – <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/15568318.2022.2132562>.

³⁰ [https://one.oecd.org/document/ENV/WKP\(2021\)10/En/pdf](https://one.oecd.org/document/ENV/WKP(2021)10/En/pdf)

Sõidukite ökonoomsemaks muutumise mõju süsinikuheitele			-16	-47	-79	-110	-142	-173	-567
Sõidukipargi vähenemise mõju süsinikuheitele (EKUK mudeli hinnang)			-14	-14	-14	-14	-14	-14	-84
Sõiduautode süsinikuheide, stsenaarium 1			1 395	1 360	1 321	1 280	1 236	1 153	7 745
Vahe baasstsenaariumiga, osakaal			-2%	-4%	-7%	-9%	-11%	-14%	-7,8%
Stsenaarium 2 (elastsus -0,5)									
Sõidukite ökonoomsemaks muutumise mõju süsinikuheitele			-10	-29	-49	-69	-88	-108	-353
Sõidukipargi vähenemise mõju süsinikuheitele (EKUK mudeli hinnang)			-14	-14	-14	-14	-14	-14	-84
Sõiduautode heitmed, stsenaarium 2			1 401	1 378	1 351	1 321	1 290	1 218	7 959
Vahe baasstsenaariumiga, osakaal			-2%	-3%	-4%	-6%	-7%	-9%	-5,2%
Kaubikute süsinikuheide, baasstsenaarium	285	293	301	302	303	304	305	305	1 820
Stsenaarium 1 (elastsus -0,8)									
Sõidukite ökonoomsemaks muutumise mõju süsinikuheitele			-0,9	-2,7	-4,5	-6,3	-8,1	-9,9	-32
Sõidukipargi vähenemise mõju süsinikuheitele (EKUK mudeli hinnang)			-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-4
Kaubikute süsinikuheide, stsenaarium 1			299	299	298	297	296	294	1 784
Vahe baasstsenaariumiga, osakaal			-0,5%	-1,1%	-1,7%	-2,3%	-2,9%	-3,4%	-2,0%
Stsenaarium 2 (elastsus -0,5)									
Sõidukite ökonoomsemaks muutumise mõju süsinikuheitele			-0,6	-1,7	-2,8	-3,9	-5,0	-6,1	-20
Sõidukipargi vähenemise mõju süsinikuheitele (EKUK mudeli hinnang)			-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-0,6	-4
Kaubikute süsinikuheide, stsenaarium 2			300	300	300	300	299	298	1 796
Vahe baasstsenaariumiga, osakaal			-0,4%	-0,8%	-1,1%	-1,5%	-1,8%	-2,2%	-1,3%
Raskeveokite ja busside süsinikuheide, baasstsenaarium	411	422	431	417	399	380	361	317	2 305
Mootorrataste süsinikuheide, baasstsenaarium	7	7	7	8	8	9	10	11	53
Süsinikuheide KOKKU, baasstsenaarium	2 130	2 163	2 164	2 148	2 124	2 097	2 068	1 973	12 574
Süsinikuheide KOKKU, stsenaarium 1			2 133	2 083	2 026	1 966	1 904	1 775	11 887
Vahe baasstsenaariumiga			-31	-65	-98	-131	-164	-198	-687
Süsinikuheide KOKKU, stsenaarium 2			2 139	2 102	2 058	2 010	1 960	1 845	12 114
Vahe baasstsenaariumiga			-25	-46	-66	-87	-108	-128	-460

Allikas: EKUK, Transpordiamet, Rahandusministeeriumi arvutused

Mõjuhindangu esimese stsenaariumi kohaselt langeks maksu kehtestamise järgselt Eestis esmarestreeritud sõiduautode keskmine süsinikuheide lähedale Euroopa Liidu keskmisele aastal, mis aitab vähendada kogu sõiduautopargi heidet ligi 1% võrra. Esimesel aastal on efekt väiksem kuna tarbijatel võtab kohanemine aega. Edasi muutuks esmarestreeritud sõidukite keskmine heitenäitaja vastavalt üldisele langustrendile. Täiendavalt väheneks üldine autopargi süsinikuheide vastavalt eelpoolkirjeldatud hinnangule ligi 1% võrra. Esmarestreeritud sõidukid on vastavalt Transpordiameti hinnangule suuremas kasutuses kui kogu sõidukipargi sõidukid keskmiselt. Kuna siin registreeritud sõidukid jäävad enamuses sõidukiparki pikaks ajaks, ning igal järgmisel aastal registreeritakse võrreldes baasstsenaariumiga ökonoomsemaid sõidukeid, on efekt kumulatiivne ning aja jooksul heitmed maksustsenaariumi järgi kaugenevad

baasstsenaariumist järjest rohkem. 2030. aastal on selle stsenaariumi järgi oodata ligi 10% väiksemat maanteetranspordi aastast süsinikuheidet. Sõiduautode muutus on suurem, kaubikudel väiksem ning on eeldatud, et veoautode, busside ning mootorrataste süsinikuheide ei muutu. Nagu eelnevalt välja toodud, on maanteetranspordi süsinikuheite vähenduseesmärk aastaks 2030 vastavalt jõupingutuste jagamise määrusele 24%, ehk mootorsõidukimaks võib panustada ligikaudu kahe viiendiku ulatuses võrreldes eesmärgiga. Erinevate mõjurite toimel võib tegelik nimetatud keskkonnaeesmärgi poole liikumine maksu tulemusel osutuda nii suuremaks kui ka väiksemaks. Teise stsenaariumi järgi on süsinikuheite vähenemine tagasihoidlikum, vähenedes aastal 2030 6,5% võrra võrreldes baasstsenaariumiga.

Maanteetranspordi süsinikuheide on osa regulaarsest kogu riigi kasvuhoonegaaside aruandlusest ja prognoosist. Seoses mootorsõidukimaksu kehtestamisega on sõidukite süsinikuheide selles protsessis kõrgendatud tähelepanu all nii enne maksu kehtima hakkamist kui ka pärast.

Sõidukite maksustamine võib ka vähendada mitte aktiivses kasutuses olevate sõidukite hulka, motiveerides nende omanikke neid registrist nõuetekohaselt kustutama. See tähendab sõidukite nõuetekohast käitlemist. Positiivne mõju keskkonnale avaldub seeläbi, et väheneb seisma jäänud sõidukite tõttu tekkiva keskkonnareostuse oht ning suureneb võimalus sõidukite tootmiseks kasutatud materjale taaskasutada.

6.2.2 Mõju avaldumise sagedus

Mootorsõidukimaksu mõju avaldub sõiduki ostmisel ja selle kasutamisel. Eeldatakse, et mootorsõiduki registreerimistasu motiveerib valima inimesi väiksema maksuga maksustatud mootorsõidukeid, mis selliselt tähendab vähemsaastavat sõidukit. Ka mootorsõidukimaksu puhul võivad isikud edaspidi sõiduki valikul langetada otsused madalama maksumääraga ja seeläbi säästlikuma sõidukauto kasuks.

6.2.3 Mõjutatud sihtrühma suurus

Kõik Eestis elavad inimesed. Veidi rohkem on mõjutatud linnalises keskkonnas elavad (815 tuhat 1,33 miljonist ehk 61% vastavalt 2021. aasta rahvaloendusele) ja linnalises keskkonnas töötavad (399 tuhat 642 tuhandest hõives olevast elanikust, ehk ligi 62% vastavalt 2021. aasta rahvaloendusele) elanikud. Linnalises keskkonnas on tüüpiliselt otsene sõidukitest tulenev õhusaaste kontsentratsioon suurem. Siiski on mõjutatud kõik elanikud, sest peamine sõidukite keskkonnamõju süsinikuheite näol puudutab kliimat, mille mõju on globaalne.

6.2.4 Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk

Ebasoovitavaid mõjusid selles valdkonnas ei ole.

6.3 Sotsiaalne mõju

6.3.1 Mõju ulatus

Maksu sotsiaalne mõju avaldub rohkem vähekindlustatud leibkondade toimetulekule. Kuna sõidukitega seonduvad kulud muutuvad suuremaks ning inimesed vastavalt empiirikalte tõenäoliselt proportsionaalselt oma sõidukikulutusi ei kohanda, on oodata, nagu eelnevalt kirjeldatud (vt alapunkt 6.1.1.), inimeste kasutatava sissetuleku vähenemist muudeks kulutusteks. See on probleemiks eelkõige kõige vaesema osa elanikkonna jaoks, kes omavad sõidukeid ja vajavad neid transpordiks muude sobilike võimaluste puudumisel. Tasub rõhutada, et inimestel on võimalusi oma maksukoormust teatud piirides ka mõjutada, valides väiksema

maksukoormusega sõiduki. Samas on selge, et enamus inimesi ei ole plaaninud oma sõiduvahendit välja vahetada enne maksu kehtimise algust. Maksu kehtestamine võib kaasa tuua suurema aktiivsuse sõidukite järelturul enne maksu kehtestamist, mis võib mingil määral muuta ka sõidukite turuväärtust.

Maksu disainis on leibkondade toimetulekuga arvestatud seeläbi, et vanematel sõidukitel, mis üldreeglina on odavamad, ja mida omavad väiksemate materiaalsete võimalustega leibkonnad, on oluliselt madalam maksumäär. See tähendab, et maksu mõju ulatus on enamikul juhtudest üsna piiratud, olles palju väiksem kui ka kõige odavama sõiduki nõuetekohase pidamise ja aktiivkasutuse kulu. Näiteks 10 aasta vanuse sõiduki mediaan-aastamaks on 167 eurot aastas ehk 14 eurot kuus, 15 aasta vanuse sõiduki mediaan-aastamaks on 85 eurot aastas ehk 7 eurot kuus ning vanemata kui 20 aasta vanuste sõidukite aastamaks on 50 eurot aastas ehk 4 eurot kuus. Enamikul juhtudest jääb aastamaksu kulu kaugelt alla tüüpilise aktiivkasutuses oleva sõiduki kütuse- ja kindlustuskulu.

6.3.2 Mõju avaldumise sagedus

Mõju avaldub mootorsõiduki registreerimistasu puhul mootorsõidukit ostes või vahetades, kui sõiduki hinnale lisandub registreerimistasu. Isikul on võimalik valida väiksema tasuga mootorsõiduk. Ka mootorsõidukimaksu puhul, mille mõju on pidev, saab suunata oma valikuid selliselt, et mootorsõidukimaksu määr oleks minimaalne. Täna rakendub mootorsõiduki registreerimisel riigilõiv 130 eurot, mida peale registreerimistasu kehtima hakkamist enam tasuda ei tule.

6.3.3 Mõjutatud sihtrühma suurus

Eestis on ligi 632 tuhat leibkonda, sh lastega üksikvanemad ca 58 000 leibkonda, pensionialisi ca 309 000 või pensioni saavad isikud ca 15 500. Väiksema sissetulekuga leibkondadel on vastavalt 2019. aasta leibkondade eelarve uuringule vähem sõidukeid. 30% kõige väiksema sissetulekuga leibkondadest on sõiduk umbes 33%. Sõiduki omamise tõenäosus kasvab koos sissetulekuga. Kõige rikkama kümnendiku leibkondade seas on sõidukid ligi 90%. Sealjuures on neil keskmiselt sõidukeid rohkem kui üks.

Puudega inimeste osakaal on kogu Eesti rahvastikust 8,7%. Sotsiaalkindlustusameti andmete kohaselt elab 30.09.2023 seisuga Eestis kokku 118 864 puudega inimest, kellest on sügava puudega 12 203 (10% puuetega inimestest), raske puudega 60 969 (51% puuetega inimestest) ja keskmise puudega 45 692 (39% puuetega inimestest).

6.3.4 Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk

Maksul võib olla kõige suurem negatiivne mõju puuetega inimestele, kes vajavad sõidukeid ringiliikumiseks. Puuetega inimeste absoluutse vaesuse ja ilmajätuse määrad on võrreldes ülejäänud elanikkonnaga märkimisväärselt suuremad ning puuetega inimeste õiguste konventsioon kohustab Eestit leidma puuetega inimeste toimetuleku toetamiseks vajalikke lahendusi. Et maandada täiendava maksukoormuse mõju kõige haavatavamale sihtgrupile, analüüsis Sotsiaalministeerium erivajadustega inimestele täiendavaid vajaduspõhiseid tugimeetmeid, ja neid soovitakse rakendada 2025. aastal. Plaanis on tõsta raske ja sügava puudega laste toetust ning sügava puudega tööealiste toetust, samuti ühtlustada raske puudega tööealiste toetus selliselt, et toetuse suurus ei sõltuks puude liigist. Lisaks on kavas võimaldada abivahendeid riigipoolse soodustusega sõltumata puude raskusastme ja vähenenud töövõime olemasolust ning tõsta valitud abivahendite riigiosalust.

Täiendavalt võib esineda ebasoovitavat mõju hajaasustuses elavatele vähekindlustatud peredele ja üksikisikutele. Ebasoovitav mõju võib olla toimetuleku halvenemine.

Teatav teoreetiline risk, mis kaasneb registreerimistasuga sõiduki omanikule puudutab kindlustusjuhtumeid ja kahjuhüvitusi. Registreerimistasu ja aastamaks hakkavad mõjutama sõidukite turuväärtust, muutes suurema tasu või maksuga sõidukid kallimaks, nii uue kui ka järelturul. See, kui kiiresti ja mis ulatuses täpselt turuhindade kohanemine toimub, ei ole täpselt ette teada. See võib tekitada hindade kohanemisperioodil turuhinna määramise keerukaks ning tekitada vaidlusi kindlustusandjate ja -võtjate vahel.

6.4. Mõju andmekaitsele

Andmekaitsealase mõjuhinnangu andmisel lähtuti sellest, et töödeldakse juba kogutavaid andmeid. Riskide esinemise tõenäosus on eelnimetatud põhjustel väike. Liiklusregistri andmete kasutamine mootorsõidukimaksu ja registreerimistasu määramiseks on proportsionaalne eesmärgi suhtes, milleks on mootorsõidukite maksustamine. Liiklusregistris on vajalikud alusandmed juba olemas.

Eraldi töötatakse välja maksuvabastuse kohaldamise korraldus diplomaatidele, kellele on maksuvabastused ette nähtud juba rahvusvahelise õiguse alusel.

6.4.1 Mõju ulatus: väike. Maksu- ja Tolliamet arendab maksukohustuslaste registri osaks mootorsõidukimaksu registri, millesse kogutakse minimaalsel hulgal andmeid mootorsõidukimaksu ja sellest vabastuse saamise määramiseks. Maksu- ja Tolliamet saab Transpordiametist andmed üksnes nende isikute kohta, kellele kuulub mootorsõidukimaksu kohustuse alla kuuluv sõiduk. Maksu- ja Tolliametile edastatakse üksnes isiku nimi, isikukood ja lisaks sõiduki parameetrid maksu määramiseks (CO₂ eriheide, mass, mootori maht jt seaduse valemis loetletud komponendid). Tegemist on väikese andmemahuga isiku kohta. Andmeid edastatakse üks kord aasta alguses ja uue sõiduki lisandumisel liiklusregistrisse ka kohe pärast selle toimumise tegemist selle konkreetse isiku ja sõiduki kohta.

Registreerimistasu kogumise ja selle üle arvestuse pidamine ei too kaasa märkimisväärset ümberkorraldusi liiklusregistris, va vastava registriosa kuvamine ja loomine.

6.4.2 Mõju avaldumise sagedus: keskmine. Mootorsõidukimaksu arvutamiseks saadetakse liiklusregistrisse kantud sõidukite ja nende omanike andmed Maksu- ja Tolliametisse iga aasta üks kord. Väiksel määral lisandub sõiduki ja omaniku andmete esitamine sõiduki liiklusregistrisse kandmisel aasta keskel. Seega ei ole andmete edastamine ajateljel ühekordne, vaid iga-aastane.

6.4.3 Mõjutatud sihtrühma suurus: 2023. a mai seisuga on liiklusregistris andmed 505 111 erineva füüsilise isiku kohta, kes omavad vähemalt ühte sõidukit ja keda käesoleva seaduse jõustumine otseselt puudutab.

6.4.4 Ebasoovitavate mõjude kaasnemise riskid

Risk: Andmetele pääsevad liigi volitamata kolmandad isikud. Isikuandmete kaitse üldmäärus seab ranged kriteeriumid volituste kohta, andmeid võib edastada kooskõlas kehtivas õiguses sätestatud alustega. Andmeid liigutatakse üle turvalise X-tee.

Esinemise tõenäosus: väike.

Riski mõju: väike.

Maandamine: Kokku on lepitud turvaline viis andmete edastamiseks, nt kasutatakse parimaid tehnikaid ja rakendatakse parimaid turvanõudeid.

Risk: Vastutav töötaja töötleb isikuandmeid puudulikul alusel. Vastutav töötaja peab tagama töötlemise õiguspärasuse ja korrektsuse.

Esinemise tõenäosus: väike.

Riski mõju: väike

Maandamine: Töötlemine toimub isikuandmete kaitse üldmääruses sätestatud alustel ja korras, andmetöötlus kajastub andmekogu põhimääruses (andmed, sh andmeandjad).

6.5. Mõju halduskoormusele

Eraisikutele ja juriidilistele isikutele, kes maksu tasuma hakkavad, tuleneb käesoleva seaduse jõustumisest minimaalne lisanud koormus. Sõiduki andmed, mille alusel maks arvutatakse, on nagunii liiklusregistrisse juba kantud, need liiguvad automatiseeritult ja isikute peamine ülesanne on maksu tasumine.

Sõiduki ostjate ja omanike vaatest on tõenäoline, et sõidukite müüjad ning maksu haldavad asutused (ning võimalik, et muud seotud osapooled, näiteks kindlustajad ja finantseerijad) tekitavad registreerimistasu ja aastamaksu automaatsed kalkulaatorid. Lisaks on tõenäoline, et sõidukite müüjad teevad ostjate jaoks maksu arvestuse ära ning see saab lihtsalt kajastuma sõiduki lõpphinnas nagu praegu kajastub käibemaksu. Ostja jaoks täiendavat halduskoormust ei ole, sest lõpphind on miski, mille järgi sõidukit valitakse niikuinii. Täiendavalt ei saa registreerimistasust ja aastamaksust tulenevat halduskoormust lugeda märkimisväärseks ka seetõttu, et sõidukiga kaasnevate kulude hindamisel on juba praegu palju keerukaid (aeganõudvaid) aspekte, mida võib lugeda halduskoormuseks. Näiteks hinnangud sõiduki ostuga kaasnevale tulevasele kindlustus-, finantseerimis-, kütuse-, hooldus-, kulumaterjalide ning sõiduki väärtuse vähenemisega kaasnevale kulule on kõik palju keerulisemad ja aeganõudvamad ülesanded, kui kaasneva maksukoormuse hindamine, sest nendega kaasneb palju suurem määramatus ning kergesti kättesaadavaid abivahendeid ei ole. Maksukoormus seevastu on otseselt sõiduki näitajatest tulenev ja ei vaja isegi ilma abivahenditeta rohkem kui üht kalkulatsiooni, mille tegemiseks ei ole vaja midagi eeldada.

Sõiduki müüjate jaoks on tegemist ajutise halduskoormusega, et registreerimistasu ja aastamaksu kalkulaatorid välja töötada ning integreerida oma infosüsteemidesse ja toiminguprotseduuridesse. Arvestades sõidukite müügi-, registreerimis-, kindlustus-, finantseerimis-, raamatupidamis- ja muude toimingutega kaasnevat mahtu ja keerukust, ei muuda ühe täiendava determineeritud arvestuse lisandumine halduskoormust oluliselt suuremaks. Ajutine kohanemiskulu siiski on ilmselt arvestatav.

Mootorsõidukimaks tasutakse e-maksuametis, mis on inimestele tuttav keskkond näiteks tuludeklaratsiooni täitmisel. Kuigi seaduse kohaselt on mootorsõidukimaksu vaja tasuda kahes osas kaheks erinevaks tähtajaks, ei ole vaja nendest maksukohustuse täitmiseks rangelt juhinduda. Nii võib isik kogu maksu tasuda ühekordse maksega juba esimeseks maksetähtajaks. Samuti võib isik panga püsimaksekorralduse lahendust kasutades muuta oma maksukohustuse kuupõhiseks, kuid silmas tuleb pidada, et pool maksust peab olema siiski kindlasti esimeseks maksetähtajaks tasutud. Püsimaksekorraldusega makstakse iga kuu ettemääratud summa isiku e-maksuameti ettemaksukontole.

Registreerimistasu tasutakse edaspidi riigilõivu asemel, mistõttu võib väita, et koormust käesoleva seaduse jõustumisel ei lisandu.

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

7.1 Kulud ja tegevused

Seaduse rakendamine eeldab riigiasutuste kulusid ja tegevusi. Riigi ja kohalike omavalitsuste asutustele lisanduv kulu sõltub sellest kas, kui palju ja milliste maksu aluseks olevate parameetritega sõidukeid nad omavad. Iga asutuse kulu on seetõttu individuaalne. Seletuskirja tarbeks asutustepõhist kuluhindamist ei ole tehtud, kuivõrd see ei ole ajaliselt otstarbekas.

Täiendavalt nähakse kulusid ette Maksu- ja Tolliametile ning Transpordiametile. Tegevuste peamised valdkonnad on ametnike koolitamine ja infosüsteemide arendamine maksu rakendamise etapis, ning hilisem administreerimine. Muudatustest tulenevalt ei ole välistatud täiendava tööjõu palkamine või asutusesisene ümberkorraldus, mis võib muuta asutuste isikkoosseisu. Need otsused teevad ametid ise.

Maksu- ja Tolliameti eelhindang mootorsõidukimaksu haldamiseks arendatava infosüsteemi jaoks (investeeringukulud) on ligi 2,4 miljonit eurot (2 414 912 eurot). Hilisemad administreerimiskulud on 680 tuhat eurot (2024. a), 915 tuhat eurot (2025. a), 975 tuhat eurot (2026. a), miljon eurot (2027. a), 1,15 miljonit eurot (2028. a).

Transpordiameti eelhindang infosüsteemi arendustöödeks registreerimistasu haldamiseks on 300 000 eurot.

7.2 Tulud

Mootorsõidukimaksu laekumise prognoos on 236 miljonit eurot aastas rakendumise esimesel täisaastal. Hinnangu saamiseks on kasutatud liiklusregistrit, igale sõidukile on arvestatud teoreetiline maksusumma ning tulemus on agregeeritud. Kuna tegemist on piiratud väljatöötamisajaga ning täiesti uue maksuga Eestis, on mõjuhindanguga seonduv määramatus väga suur. Mõjuhindangut võivad olulisel määral mõjutada oodatust suuremad tarbimisharjumuste muutused, üldine majanduskonjunktuur ning see, kuidas muutub juriidiliste isikute omanduses olevate autode kasutus.

Mõjuhindang koosneb mitmest erinevast komponendist:

1. Sõiduautode (M1 ja M1G) registreerimistasu mõju riigi tuludele on ligi 126 miljonit eurot esimesel rakendumise täisaastal. Aluseks on 2022. aasta esmaregistreerimiste andmestik, millest on maha võetud 15% arvestamiseks käitumuslikku muutust, potentsiaalseid rakenduslikke raskusi ning seda, et muud maksutulud võivad väheneda. Seda on arvestatud ka järgnevate komponentide puhul. 2022. aasta oli autode esmaregistreerimiselt tavapärane aasta, võrreldav 2021., 2019. ja 2018. aastaga. 2020. aastal oli autode esmaregistreerimisi vähem. Hinnangus ei ole arvestatud sellega, et osa autosid registreeritakse ettevõtete poolt ning neile ei ole plaanitud sõiduki vanusepõhist maksuvähendust. Kui praegune struktuur era- ja ettevõtluse vahel säilib, on maksulaekumine suurem, kuid maks võib motiveerida tulevikus suhteliselt rohkem vanemaid autosid registreerima eraisikutele. Sellisel juhul võib veidi suureneda muude ettevõtete sõiduautodega seonduvate maksude laekumine, millele praegu kehtivad

soodustused. Hinnang sisaldab maksutulu ka sõidukitelt, millel on CO₂ registris märkimata, kuid millele on leitud referentsväärtus vastavalt käesolevas eelnõus välja pakutud valemile. Seda ka järgnevate komponentide puhul.

2. Sõiduautode (M1 ja M1G) mootorsõidukimaksu mõju riigi tuludele on 85 miljonit eurot esimesel rakendumise täisaastal.
3. Kaubikute (N1 ja N1G) registreerimistasu mõju riigi tuludele on 11 miljonit eurot esimesel rakendumise täisaastal.
4. Kaubikute (N1 ja N1G) mootorsõidukimaksu mõju riigi tuludele on 12 miljonit eurot esimesel rakendumise täisaastal.
5. Muude mootorsõidukite (L3–L7, MS2, T1b, T3 ja T5) mootorsõidukimaksu mõju riigi tuludele on ligikaudu 2 miljonit eurot esimesel rakendumise täisaastal.

8. Rakendusaktid

Rakendusaktid puuduvad.

9. Seaduse jõustumine

Seadus jõustub 2025. aasta 1. jaanuaril. Seadus planeeritakse vastu võtta 2024. a I poolaastal, et tagada maksuseaduse vastuvõtmine vähemalt kuus kuud enne jõustumist.

10. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu kohta koostati väljatöötamiskavatsus, mis esitati arvamuse avaldamiseks 2023. aasta 19. juulil tähtajaga 18. august 2023. aasta.

Eelnõu saadeti kooskõlastusringile 9. oktoobril. Ministeeriumite tagasiside ja sellega arvestamise tabel on eelnõule lisatud.

Eelnõu kohta edastasid arvamuse ka mitmed erialaorganisatsioonid, kelle arvamused on koondamisel ja lisatakse eelnõule hiljem.

11.01.2024