

1.	Justiitsministeerium	
1.1	<p>/.../ Seetõttu palume terviklikult läbi mõelda kogu eelnõus reguleeritud andmetöötluse raamistik, sh andmetöötluse eesmärk, ning sellest lähtuvalt kaardistada vajalikud andmed, nende töötlustoimingud ja andmekogude regulatsiooni vajadus. Samuti märgime, et eelnõu seadusena vastu võtmisel kehtestatakse kohustus, mis puudutab olulist osa Eesti elanikkonnast ning maksu määramiseks, kogumiseks ja maksuvabastuse rakendamiseks töödeldakse automaatselt erinevate asutuste andmekogus olevaid andmeid ning seetõttu tuleb seletuskirjas esitada andmekaitsealane mõjuhinnang (IKÜM art 35 lg 1 ja lg 3 punkt a). Palume seletuskirja nimetatud mõjuhinnanguga täiendada.</p>	
1.2	<p>Eelnõu § 10 lõikega 3 ja § 17 lõikega 2 antakse valdkonna eest vastutavale ministrile volitus täiendavate rakendusaktide kehtestamiseks. Kavandatud normidest ega seletuskirjast ei selgu, kas nende rakendusaktide reguleerimisalasse kuulub ka isikuandmete töötlemine. Näeme isikuandmete töötlemise tõenäosust eelkõige eelnõu § 10 lõikes 3 sätestatud volitusnormi puhul. Kuna volitusnormis tuleb esitada määrusandliku volituse selge sisu ja ulatus (HÕNTE § 11 lg 3), siis palume seetõttu volitusnormide eesmärk ja sisu täpsemalt läbi mõelda ning sõnastada norm konkreetsemalt isikuandmete töötlemise nõuetega arvestades.</p>	<p>Arvestatud. Volitusnormide võimalikku sisu on analüüsitud ja otsustatud nendest loobuda.</p>
1.3	<p>Eelnõu § 21 lõike 1 teise lausega sätestatakse, et andmekogu pidamise kord sätestatakse maksukohustuslaste registri põhimääruses. Eelnõu kohaselt töödeldakse loodavas andmekogus isikuandmeid. Sellise tegevuse puhul on tegemist eraelu puutumatuse riivega, mida võib teha seaduse alusel ning olulisuse põhimõttest lähtuvalt tuleb seaduse tasandil reguleerida: a) eesmärk, milleks andmeid kogutakse ja kasutatakse; b) töödeldavate isikuandmete kategooriad (nt isiku kontaktandmed), mida määruse tasandil võib täpsustada (nt kontaktandmed on aadress, e-post); c) isikuandmete maksimaalsed säilitustähtajad, mida võib määruse tasandil täpsustada; d) andmekogu vastutav töötleja. e) selguse huvides tuleks seaduse tasandil sätestada ka andmeandjad ja saajad, st kes ja milliseid andmeid ning millisel eesmärgil on õigustatud saada</p>	<p>Teadmiseks võetud. Nimetatud aspektid on juba kajastatud maksukohustuslaste registri põhimääruse sätetes maksukorralduse seaduses (vt § 10, 10¹, 17).</p>

	<p>või kohustatud andma. Palume kindlasti eelnõu täiendada</p> <p>Eelnõu § 21 lõige 2 – aastamaksu infosüsteemi andmekogu eesmärgina on eelnõus sätestatud, et see on aastamaksu arvestamiseks vajaliku teabe kogumine ja töötlemine. Juhime tähelepanu, et teabe kogumine ja töötlemine ei saa olla andmekogu iseseisvaks eesmärgiks. Andmekogu eesmärgist lähtuvad muud andmekogu regulatsiooni detailid, näiteks andmekoosseis, mille vajalikkust (sh eesmärgipärasust ja minimaalsust) peab saama hinnata seatud eesmärgi alusel. Seetõttu palume andmekogu eesmärk eelnõus täpsemalt sõnastada.</p> <p>Eelnõu § 21 lg 3 – nagu eelpool selgitatud, tuleb isikuandmeid sisaldava andmekogu puhul seaduse tasandil sätestada andmekogus töödeldavate andmete kategooriad. Antud säte on liiga üldine ja seetõttu palume eelnõu täiendada ja välja tuua andmekategooriad, mida andmeandja on andmesaajale kohustatud andma.</p> <p>Eelnõu § 21 lg 4 – norm on liiga üldine ja ei vasta ka IKÜM art 5 lõike 1 punktis a sätestatud läbipaistvuse nõudele. Isikuandmeid sisaldava andmekogu puhul peab olema andmesubjektile selge ja arusaadav, kes ja millisel eesmärgil veel võib andmeid kasutada. Palume normi täiendada.</p>	
1.4	<p>Eelnõu § 22 sätestab, et andmeid registreerimistasu arvestamise ja maksmise kohta hoitakse liiklusregistri andmekogus. Liiklusseaduse § 173 lõikes 1 sätestatud liiklusregistri eesmärk ei näe ette eelnõus kavandatud andmetöötlust ning eelnõuga liiklusseadust ei muudeta. Sellest tulenevalt vajab muutmist ka liiklusseadus, mis tuleb käesolevas eelnõus kajastada. Palume liiklusseaduse muutmist ette valmistades arvestada ka eelpool toodud üldise selgitusega isikuandmeid sisaldava andmetöötluse regulatsiooni kohta.</p>	Arvestatud.
1.5	<p>Eelnõu § 23 – kõnealuse normiga seoses ei ole selge, milliste andmete põhjal ja kes tuvastab § 23 punktides 2 ja 3 ette nähtud õiguse maksuvabastusele. Eelnõu koostamisel on lähtutud maksu objektist ehk sõidukist, kuid juhime tähelepanu, et maksu maksja, kellele kehtestatakse riigi poolt kohustus, on siiski isik (sageli füüsiline isik). Isikule peab regulatsioonist olema arusaadav, millistel tingimustel</p>	Arvestatud. Seletuskirja täiendatud.

<p>talle tekib maksukohustus või rakendub maksuvabastus ning millistel tingimustel selles protsessis tema isikuandmeid töödeldakse. Eelnõu § 23 punkti 2 kohaselt on maksust vabastatud välislepingutes sätestatud juhtudel maksuvabastust saavad sõidukid. Seletuskirjas on öeldud: Välislepingutes sätestatud õigusi ja kohustusi peab maksude arvestamisel ja tasumisel arvesse võtma tulenevalt rahvusvahelisest õigusest. Seega ei ole võimalik aru saada, millistele andmetele (ja/või millisest andmekogust) tuginedes maksuvabastust rakendatakse. Eelnõu § 23 punktis 3 sätestatakse erisus puuetega isikute transpordiks või kasutamiseks ümber ehitatud sõidukite maksuvabastuseks. Ei ole arusaadav, kas või mille alusel liiklusregistris vastavaid andmeid eristatakse ning kas sellega võib kaasneda eriliigiliste isikuandmete (IKÜM art 9) töötlemine. Ebaselge on ka see, milliseid kasutusviise peale transpordi veel ümber ehitatud sõidukite puhul maksuvabastuse rakendamiseks arvesse võetakse. Lisaks isikud, kel on puue, kuid kes saavad kasutada ümber ehitamata sõidukit, ei ole maksust vabastatud ja jäävad seetõttu ebavõrdsesse olukorda. Seletuskiri kavandatavat regulatsiooni sisuliselt ei käsitle. Seletuskirja mõjuhinna punktis 6.3.4. ebavõrdsuse probleemi küll mööndakse, kuid sisulist lahendust ei nähtu. Palume eelnõu § 23 meie märkustest tulenevalt parandada, vajadusel ka regulatsiooni uuesti analüüsida.</p>	
<p>Eelnõu § 1 punkti 2 kohaselt sätestatakse mootorsõidukimaksu seaduse eelnõus ka mootorsõiduki registreerimistasu. Seetõttu vajab eraldi selgitamist, kuidas olemuselt tasu regulatsioon saab kuuluda maksuseadusesse. Kehtiva regulatsiooni kohaselt on mootorsõiduki registreerimine reguleeritud liikluseaduses (LS) kui riigilõivu maksmisega seotud toiming (vt RLS § 14272).</p>	<p>Arvestatud. Registreerimistasu regulatsioon tõstetud liikluseadusesse.</p>
<p>Eelnõu seletuskirja 5. osas on märgitud, et „Sõidukite maksustamine ei ole Euroopa tasandil harmoniseeritud. See annab liikmesriikidele vabaduse otsustada sõidukimaksude kehtestamist ja rakendavaid määrasid iseseisvalt.“. Eelnõu seletuskirjas (lk 2) on märgitud, et mootorsõidukimaksu seaduse eesmärk on kehtestada Eestis sõidukitele suunatud keskkonnamaks. Juhime tähelepanu, et eelnõul on registreerimistasu regulatsiooni osas puutumus ka Euroopa Liidu õigusega ning palume analüüsida eelnõus esitatud registreerimistasu regulatsiooni kooskõla ELTL art-ga 110. Kõnealune artikkel sätestab, et ükski</p>	<p>Arvestatud, täiendatud.</p>

<p>liikmesriik ei kehtesta teiste liikmesriikide toodetele mingeid otseseid ega kaudseid riigimakse, mis on suuremad samasugustele kodumaistele toodetele kehtestatud otsesest või kaudsetest maksudest. Asjakohane on Euroopa Kohtu 7. aprilli 2011. a otsus kohtuasjas C-402/09, mille kohaselt „ELTL artiklit 110 tuleb tõlgendada nii, et nimetatud sättega on vastuolus, kui liikmesriik kehtestab saastetasu, mida kohaldatakse mootorsõidukitele nende esmasel registreerimisel asjaomases liikmesriigis, kui nimetatud maksumeedet rakendatakse nii, et sellega muutub ebasoodsamaks teistest liikmesriikidest ostetud kasutatud sõidukite kasutuselevõtmine kõnealuses liikmesriigis, kuid siseriiklikul turul olevate sama vanade ja sama kulumisastmega sõidukite ostmine ei muutu selle tagajärjel ebasoodsamaks. Palume eelnõu seletuskirja täiendada.</p>	
<p>Märkused mõjude kohta: Eelnõu seletuskirjas on mootorsõidukimaksu seaduse eesmärgiks kehtestada sõidukitele suunatud keskkonnamaks. Juhime tähelepanu, et maksu kehtestamine on siiski vahendiks eesmärgideni jõudmisel, mistõttu eesmärgiks see eriti ei sobi. Üldisemaid eesmärke saaks seada nt järgnevalt: riigile maksutulu kogumine, keskkonnaalaste eesmärkide täitmine jne. Eelnevast tulenevalt palume eelnõusse kavandada ka seaduse mõju järelhindamise säte, kuna kehtestava maksuga eeldatavad mõjud suurtele sihtrühmadele on ilmselt olulise kaaluga. Mõju järelhindamise ja vastava sätte sõnastuse kohta palume vaadata täpsemalt järelhindamise korraldamise juhendist. Mõjuanalüüsis on jäänud hindamata mõju riigi- ja kohaliku omavalitsuse üksuste asutustele, kuna eelnõu kohaselt tuleb ka neil hakata tasuma nii auto registreerimistasu kui ka aastamaksu. Palume analüüsi täiendada ning arvestada ka ametiasutustele tekkivate kuludega seletuskirja 7. osas. Seletuskirjas pole analüüsitud uue maksu arvutamise ja arusaadavuse mõju elanikkonnale – kuivõrd keeruline ja aeganõudev saab olema otsuse tegemine, milline on maksukohustuse mõttes kõige optimaalsem sõiduk konkreetse liikumisvajaduse rahuldamiseks, kuivõrd on CO2 andmed sõidukite tulevastele ostjatele kättesaadavad, arusaadavad ja lihtsasti arvatavad, nt kas aastamaksu osas kavandatakse analoogset kalkulaatorit, nagu on seletuskirjas märgitud eelnõu § 17 selgituse juures registreerimistasu kohta, kas kõigil huvilistel saab</p>	<p>Teadmiseks võetud. Osaliselt täiendatud.</p>

	<p>olema avalik ja lihtne ligipääs iga huvipakkuva maksuobjekti andmetele, sh nt kas need avaldatakse ka automüügiportaalides. Sellest lähtuvalt tuleks hinnata mh ka ebasoovitavat mõju, mis võib autoomanikule kaasneda maksukoormuse mõttes vale või eksliku otsuse langetamise tulemusena – kui alles hiljem, maksuteate saabumisel, selgub nt teiselt eraisikult ostetud auto tegelik aastane maksusumma, mis ei vasta esialgu lubatule.</p> <p>Mõjuanalüüsi kokkuvõttena palume seletuskirjas esitada ka järeldus halduskoormuse muutumise kohta nii füüsilistele kui ka juriidilistele isikutele koos lühikese põhjendusega. Sarnaselt tuleks hinnata riigiasutuste töökoormuse võimalikku muutumist eelnõu seadusena rakendumise järgselt.</p>	
	Palume arvestada ka käesoleva kirja lisades esitatud eelnõu ja seletuskirja failis jäljega tehtud märkustega.	Arvestatud läbivalt.
2.	Kaitseministeerium	
2.1	<p>Eelnõu § 23 punkti 1 kohaselt ei maksustata mootorsõidukimaksuga Siseministeeriumi valitsemisalasse kuuluvad alarmsõidukid, olenemata sellest, kas alarmsõiduk on märgistatud või märgistamata. VTK-s nähti maksuvabastus ette aga ainult märgistatud alarmsõidukitele ehk Vabariigi Valitsuse 16.06.2011. a määruse nr 77 „Alarm- ja jälitussõidukite loetelu, nende tähistamise ja liiklemise kord“ § 1 lõikes 1 sätestatud alarmsõidukitele. Eelnõuga tehakse ettepanek võtta VTK-s varasemalt sätestatud piirang maha ja nähakse maksuvabastus ette päästeasutuse, kiirabi, Politsei- ja Piirivalveameti, Kaitsepolitsei ameti, Justiitsministeeriumi vanglate osakonna ja vangla, Siseministeeriumi ning Maksu- ja Tolliameti alarmsõidukitele. Palume tagada alarmsõidukite osas valitsemisalade lõikes ühetaoline maksuvabastus. Kui Rahandusministeerium jääb eelnõus, mitte VTKs toodu juurde, siis peab Kaitseministeerium kohaseks sätestada maksuvabastus ka Kaitseministeeriumi valitsemisala liiklusregistrisse kantavatele alarmsõidukitele, ehk eelnõu § 23 punkti 1 tuleb täiendada ning pärast sõna "Siseministeeriumi" lisada tekstiosa "Kaitseministeeriumi valitsemisala".</p>	Arvestatud. Eelnõu täiendatud.
3.	Kliimaministeerium	
3.1	Eelnõu § 2 sissejuhatavas lauses ei ole korrektne kasutada tekstiosa „liiklusregistris registreeritud“, kuna registreerimismaks tuleb tasuda enne	Arvestatud. Eelnõu parandatud.

	sõiduki registreerimist, ka loetakse peatatud registrikandega ja ajutiselt registrist kustutatud sõidukid registreerimata sõidukiteks. Soovitame sõnastada 2 sissejuhatava lause järgmiselt: Käesoleva seaduse alusel maksustatakse järgmisi mootorsõidukeid:“.	
3.2	Eelnõu § 6 lõikes 1 ja § 14 lõikes 1 on lisatud täpsustus „kaasa arvatud avalik-õiguslik juriidiline isik või riigi-, valla- või linnaasutus“, mis tundub üleliigne, kuivõrd aastamaksu kohustus on sõiduki omanikul või vastutaval kasutajal sõltumata tema tegutsemisvormist. Registreerimismaksu kohuslane on füüsiline või juriidiline isik. Kõik täpsustavas lauseosas nimetatud on juriidilised isikud.	Arvestatud. Eelnõu parandatud.
3.3	Eelnõu § 6 lõikes 2 ja § 14 lõikes 2 sätestatakse, et maksumaksja vastutab liiklusregistrile esitatud andmete õigsuse eest. Säte on üleliigne, kuna liiklusseaduses on selline nõue juba olemas. Nimelt § 175 lõike 3 kohaselt on liiklusregistrisse andmete esitajatel kohustus esitada tõeseid andmeid õigusaktidega kehtestatud tingimustel ja korras.	Arvestatud. Eelnõu parandatud.
3.4	Eelnõu § 10 lg 2 kohaselt esimest korda peale 1. jaanuari liiklusregistris registreeritud mootorsõiduki maksukohustuse kohta väljastatakse maksuteade 15 tööpäeva jooksul peale registrikande tegemist. Teeme nii EMTA kui Transpordiameti halduskoormuse vähendamise eesmärgil ettepaneku sätestada, et andmeid vahetatakse kord kuus, mitte igapäevaselt.	Mitte arvestatud. Maksuteate väljastamine on ette nähtud 15 tööpäeva pärast toimingut, mis tähendab, et andmeid võiks MTA-le saata kord päevas.
3.5	Eelnõu §-des 12 ja 18 kasutatakse koefitsiente CO2 näidu leidmiseks, kuna on teada, et kõikidele sõidukitele ei ole ühetaoliselt CO2 heited välja arvatud ning see on vajalik ühetaolise tulemuse saavutamiseks. Eelnõus kasutatakse sõidukite NEDC meetoodika alusel määratud CO2 heite konverteerimisel WLTP näidu tasemele erinevaid koefitsiente. Siiski puudub selgitus, millele tuginedes just sellised väärtused on leitud. Euroopa Komisjoni Teadusuuringute Ühiskeskuse tehtud uuringus ¹ , kus võrreldi NEDC ja WLTP meetodil saadud CO2 heite väärtusi leiti, et WLTP meetodil saadud CO2 heide ületab NEDC meetodil saadud CO2 heite väärtust üldiselt 1,1 kuni 1,4 korda. See sõltub nii mootori tüübist kui CO2 heite väärtusest, kusjuures mida suurem on NEDC meetodil saadud CO2 heide, seda väiksem on vahe kahe erineva mõõtmismeetodil saadud CO2 heite väärtustel. CO2 heitel kuni 250 g/km on praktiliselt keskmine WLTP ja NEDC suhte koefitsient sõiduautodel 1,21 ja tarbesõidukitel 1,3.	Arvestatud. Meetoodika vaadatakse üle ja täiendatakse.

	<p>Mootorsõidukimaksu eelnõu kohaselt on koefitsient valitud sõiduautodel 1,24 ja tarbesõidukitel 1,39. Teeme ettepaneku kasutada Euroopa Komisjoni Teadusuuringute Ühiskeskuse uuringus leitud koefitsiente ehk sõiduautodel 1,21 ja tarbesõidukitel 1,3. Lisaks teeme ettepaneku NEDC CO2 heite korral 250 g/km ja rohkem koefitsienti mitte kasutada, kuna uuringu tulemusel alates CO2 heite väärtusest 250 g/km ja rohkem CO2 heide kahe meetodi vahel ei erine.</p>	
3.6	<p>Eelnõu § 17 lõike 1 kohaselt kuvatakse maksmisele kuuluv registreerimistasu liiklusregistri e-teeninduses. Sellist mõistet nagu liiklusregistri e-teenindus ei ole õigusaktides määratletud. Registreerimistasu saab arvutada/määrata peale registreerimiseelset tehnonõuete kontrolli, peale mida kantakse sõiduki andmed liiklusregistrisse. Soovitame lõike sõnastada järgmiselt: „Maksmisele kuuluv registreerimistasu summa määratakse Transpordiameti poolt pärast sõiduki registreerimiseelset tehnonõuetele vastavuse kontrolli.“. Palume liiklusregistri arendamise ja kasutamise võimaluste osas TRAMiga konsulteerida.</p>	<p>Arvestatud. Eelnõu parandatud.</p>
3.7	<p>Eelnõu § 21 lõikega 3 sätestatakse TRAMile kohustus kontrollida alusandmete õigsust ja vajadusel neid parandama või täiendama, samuti esitama EMTAle alusandmed maksuteadete esitamiseks. Esiteks on andmete õigsuse tagamise kohustus andmete registrile esitajal. TRAM kontrolli sõiduki esmaregistreerimisel, kas sõiduki tehniline dokumentatsioon on korrektne ja sisestab selle alusel andmed registrisse. Tehnonõuete kontrolli tehakse tehnõulevaatusel ning kui seal avastatakse vastuolud registriandmete ja tegelikkuse vahel, siis saadetakse sõiduk registriandmete täpsustamisele. Teiseks ei saa TRAM vastutada, kas näiteks omaniku või temaga seotud andmed on ajakohased. Sõidukid on vallasvara, mille ost-müük võib toimuda ka lihtkirjaliku lepingu alusel ning liiklusregistri andmete korrektsena hoidmine on sõiduki omaniku kohustus. On ebamõistlik eeldada, et TRAM peaks pidevalt kontrollima kõikide liiklusregistri andmete õigsust, näiteks liiklusregistrisse kantud omaniku kontaktandmete infot. Seetõttu palume see kohustus eelnõust välja jätta.</p>	<p>Arvestatud. Eelnõu parandatud.</p>
3.8	<p>Eelnõu § 23 punktis 1 on loetletud erinevate asutuste alarmsõidukid, mis on vabastatud mootorsõidukimaksust. Liiklusregistris on alarmsõidukite loetelu oluliselt suurem. Kui maksuvabastuse alla kuuluvate alarmsõidukite hulka on teadlikult piiratud, palume selle kohta lisada selgituse ka eelnõu seletuskirja.</p>	<p>Arvestatud. Eelnõu täiendatud.</p>

	Lisaks juhime tähelepanu asjaolule, et eelnõus ei ole defineeritud mootorsõidukimaksu mõistet, vaid aastamaksu ja registreerimistasu mõiste, mistõttu ei ole selge, millise maksu või tasukomponendi vabastust § 23 reguleerib. Palume eelnõu ja seletuskirja vastavalt täiendada.	
3.9	Eelnõu § 23 punktis 3 sätestatakse maksuvabastus sõidukitele, mis on spetsiaalselt ümber ehitatud puuetega inimeste transpordiks või puuetega inimesele kasutamiseks. Juhime tähelepanu asjaolule, et hetkel ei ole sellised sõidukid automaatselt registrist leitavad, vaid neid tuleb otsida nii-öelda käsitööna vabatekstilise märkuse alusel sõiduki ümberehituse juurest. Kuivõrd paljud puuetega inimesed, kes vajavad autot liikumiseks, saavad kasutada sõidukit, mis ei vaja ümberehitust, siis oleks otstarbekam teha maksuvabastus isiku-, mitte sõidukipõhiseks, näiteks üks sõiduk inimese kohta on maksust vabastatud.	Teadmiseks võetud.
3.10	Lisaks esitame eelnõu juurde enne selle Vabariigi Valitsusele esitamist omapoolsed ettepanekud liiklusseaduse ja riigilõivuseaduse mutumiseks seoses peatatud registrikande regulatsiooni kaotamise ja sõidukite registrist kustutamiseks.	Teadmiseks võetud.
4.	Kultuuriministeerium	
4.1	Teeme ettepaneku mootorsõidukimaksust vabastada: a. Liiklusseaduse §-s 82 määratletud sõidukid (võistlussõidukid). b. Liiklusseaduse §-s 83 määratletud sõidukid (vanasõidukid). Kui ettepanek ei leia toetust, palume maksmise vabastus luua vähemalt museaaliks olevatele vanasõidukitele.	Mitte arvestatud. Mootorsõiduki aastamaks ja registreerimistasu on välja töötatud erandivabana ning omakorda vanemate sõidukite puhul tuleb tasuda kõige väiksemaid summasid.
5.	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	
5.1	Ettevõtluse vaatest tuleb hinnata mõjusid erinevatele tegevusaladele ja Eesti ettevõtjate konkurentsivõime muutusele, sealhulgas väikese ja keskmise suurusega ettevõtjatele, lõunapiiri lähedastes regioonides ja maapiirkondades laiemalt. Esialgse, kuid piisavalt täpse otsese mõjuanalüüsi ettevõtlussektorile saab koostada registrite baasil (kombineerides näiteks liiklusregistri andmed äriregistri avaandmetega). Seletuskirjas tuuakse välja, et ettevõtted vahetavad oma sõidukiparki kiiremini ja seeläbi saavad valida väiksema maksukoormusega sõidukeid, kuid sõidukipargi kiirem uuendamine tähendab ka seda, et	Teadmiseks võetud.

	<p>registreerimistasu amortiseeritakse lühema perioodi peale ehk kulubaas tõuseb. Ettevõtlussisendite hinnatõus vähendab omakorda nende konkurentsivõimet. Ettevõtjate olukorda mõjutab ka see, et neil ei vähene mootorsõidukimaks sõiduki vananedes, kuna vanusest sõltuvat kordajat rakendatakse vaid M1 ja M1G kategooria mootorsõidukitele, mis kuuluvad füüsilistele isikutele (§ 20). Ettevõtete konkurentsivõime vaates tuleks ka juriidiliste isikute ning kaubikute puhul kasutada sõiduki vanusest sõltuvat komponenti. Lihtsustatud arvestused näitavad, et kaasnevad mõjud võiks olla märkimisväärsed ka riigi tulude seisukohast. Eeldusel, et sõidukipark väheneb 1–3% ja seeläbi ka läbisõit ning kütuse tarbimine (sarnaselt keskkonnamõjude hindamisel kasutatud lähenemisega), väheneb 2 (3) kütuseaktsiisi laekumine, ja sellega seotud käibemaksutulud. Samas on tulude hinnangu varu (15%), mistõttu ei pruugi maksutulude eksimus olla kokkuvõttes oluline, välja arvatud esimes(t)el aasta(te)l, mil eeskätt sõidukite esmregistreerimise osas on oodata, et tarbijate käitumine ei vasta tavapärasele olukorrale.</p>	
5.2	<p>Seletuskirjas viidatakse, et transpordisektori keskkonnamaksud on ühed madalamad EL-is, kuid see näitaja ei sisalda energiamakse, mis on Eurostati käsitluses samuti keskkonnamaksude osa. Eurostati andmetel olid Eestis veonduse ja laonduse tegevusala ettevõtete makstud keskkonnatasud võrreldes SKP-ga 2021. aastaks EL-is suuruselt viiendal kohal ehk Eestis maksustatakse transpordisektorit keskkonnamaksudega üsna kõrgelt (Eesti 0,55% SKP-st vs EL 27 keskmine 0,22% SKP-st). Täiendava maksu tagajärjel tuleb arvestada maksutulude liikumisega teistesse riikidesse, mida näitas aktsiisimäärade tõstmise eksperiment aastatel 2016–2020.</p>	<p>Teadmiseks võetud.</p>
5.3	<p>Eelnõu § 23 lõige 1 kohaselt on vabastatud teatud alarmsõidukid mootorsõidukimaksust. Kui sõiduk registreeritakse maksuvabastuse saaja poolt esmakordselt Eestis, siis praeguse sõnastuse kohaselt on neil võimalik sõiduk müüa Eesti järelturul nõ maksuvabalt, saades eelise sõidukite ees, mille puhul on registreerimistasu makstud ja mistõttu sõidukite turuhind on tõusnud. Seletuskirja kohaselt vahetub alarmsõidukipark tihti ja nende sõidukite müük moonutaks avaliku sektori poolt sõidukite järelturgu, andes ühele osapoolele (avalikule sektorile) eelised teiste turuosaliste ees. Seletuskirjast ei selgu, kas</p>	<p>Teadmiseks võetud. Eraldi meedet kirjeldatud olukorrale ei rakendata, sest turumoonutus ei ole märkimisväärne.</p>

	<p>selline lähenemine mootorsõidukimaksust vabastatud sõidukite edasimüügil on läbi mõeldud ja hilisemate ostumüügitehingute tegemisel ei teki tõlgendamise küsimusi eelkõige registreerimistasu maksmise kohustuse osas.</p>	
5.4	<p>Sotsiaalsete mõjude all on eraldi välja toodud vaid puuetega inimeste olukord ja viide vähekindlustatud leibkondade toimetulekule ning viidatud võimalikule leevendusmeetmele tulevikus. Puuetega inimestest oleks automaksust vabastatud umbes 150 inimest, kellel on ümber ehitatud auto, kuid autoga leibkonnas elab 30 000 raske ja 3900 sügava puude raskusastmega inimest. Riigi halduskoormuse kahandamiseks tuleks maksuvabastust laiendada suuremale puuetega inimeste sihtgrupile.</p> <p>Seletuskirjast võib jääda mulje, et kuigi mootorsõidukimaks mõjutab vähekindlustatud leibkondade toimetulekut, siis väiksema sissetulekuga leibkondades on vähem sõidukeid ja suurem koormus langeb suurema sissetulekuga inimestele. Samas kinnitab hiljutine Transpordiameti tellitud Eesti liikuvuse küsitlusuuring, et maapiirkondades, kus sissetulekud on madalamad ning autole kulub nii suhteliselt kui ka absoluutväärtuses rohkem kui linnapiirkondades, on auto kasutusel suuremal osal leibkondadest kui linnas. Suurema tõenäosusega omatakse maapiirkonnas vähemalt kaht autot ning seda kasutatakse peamise liikumisvahendina. Uuring toob välja ka olulised erinevused regiooniti. Autokasutuse intensiivsus on kõige madalam Tallinnas, kuid kõige suurem Põlva maakonnas. Seega peaks eelnõu mõjuanalüüsis samuti käsitlema muudatuste mõju neile, kellel puuduvad autole mõistlikud alternatiivid.</p>	<p>Teadmiseks võetud.</p>
5.5	<p>Tehnilised märkused:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) §-s 7 peab olema üheselt selge, et rakendub kas punkt 1 või 2, mitte mõlemad korraga, nagu praegusest sõnastusest võib välja lugeda. 2) Eelnõust ega seletuskirjast ei selgu, kas täiselektriliste sõidukite hulka loetakse ka näiteks vesinikku kütusena kasutavad ja muud CO2-vabad sisepõlemismootorita sõidukid või käsitletakse neid sarnaselt teistele sõidukitele. 3) Seletuskirjas käsitletud § 3 kirjelduses mainitud rakendussätte kehtimisaeg (2026. aasta 1. juulil) ei vasta eelnõus olevale (2027. aasta 1. jaanuaril). 4) Seletuskirjas käsitletud § 9 kirjelduses mainitud ajavahemik (vahemikus 1. september – 31. detsember) ei vasta eelnõus olevale (pärast 31. juulit). 	<p>Teadmiseks võetud. Eelnõu täiendatud läbivalt.</p>

	<p>5) Seletuskirjast ei selgu, millele tuginedes on leitud WLTP/NEDC kordajad. Kuigi üldiselt võib pidada kasutatud kordajaid erinevate uuringute keskmiste näitajatega samas suurusjärgus olevaks, siis silmas tuleb pidada, et WLTP/NEDC suhtarv muutub koos CO2 emissiooniga. Kui peavad paika eeldused, et Eestis on sõidukipargi keskmine CO2 emissioon EL-i keskmisest suurem ning WLTP/NEDC suhtarv väheneb koos CO2 emissiooniga, siis peaks Eestis kasutama rahvusvahelistest keskmistest väiksemaid suhtarvusi. Ka liiklusregistris olevad andmed sõidukite kohta, millel on mõlemad CO2 näidud olemas, näitab madalamat suhtarvu kui eelnõus kasutatud.</p> <p>6) Sarnased küsitavused on ka koefitsientide puhul, mida kasutatakse CO2 näidu puudumisel. Eeldatavalt peaks sarnaseid sõidukeid sõltumata CO2 näidu olemasolust käsitlema ühetaoliselt, kuid registris olevate andmete põhjal on arvutuslik aastane mootorsõidukimaks pigem ülehinnatud, kuid olulisem erinevus on registreerimistasus, kus CO2 näiduta sõidukitel arvatud tasu on kordades madalam kui neil, millel on kõik sisendandmed olemas.</p>	
6.	Regionaal- ja Põllumajandusministeerium	
6.1	<p>Seletuskirja osas „Seaduse eesmärk“ on kirjeldatud eelnõu eesmärki järgmiselt: „Mootorsõidukimaksu seaduse eesmärk on kehtestada Eestis sõidukitele suunatud keskkonnamaks. Sõidukite kasutamisega kaasneb oluline negatiivne välismõju (tootmissaaste, heitmed, ajakulu, ummikud, õnnetused jm).“ Tegemist on suures osas linnakeskkonna probleemiga, kuna maapiirkonnas on autode ühiku arv märkimisväärselt väiksem, need on rohkem hajutatud ning ka looduskeskkond vähendab nende negatiivset mõju. Seega teeb Regionaal- ja Põllumajandusministeerium ettepaneku muuta eelnõu viisil, et see eelkõige mõjutaks negatiivse välismõju vähendamist linnapiirkondades.</p>	Teadmiseks võetud.
6.2	<p>Mootorsõidukimaks võib negatiivselt mõjutada madalama sissetulekuga inimeste liikumise võimalusi, sh tööl käimist, teenuste kasutamist, mistõttu teeb Regionaal- ja Põllumajandusministeerium ettepaneku ennetavalt analüüsida Eestiga sarnaste riikide praktikat, kuidas on mõjutanud maksude kehtestamine maapiirkondades inimeste toimetulekut ning sealseid tööandjaid.</p>	Mitte arvestatud. Oleme nõus, et mootorsõidukimaks ja registreerimistasu võivad madalama sissetulekuga inimesi rohkem negatiivselt mõjutada, kuid selleks oleme võtnud maksustamise aluses arvesse sõiduki vanusekomponendi.
6.3	<p>Mootorsõidukimaksu diferentseerimine on regionaalselt keeruline, kuna eelnõu seab maksu aluseks sõiduki, mitte aga sõiduki omaniku. Lisaks sellele võib</p>	Teadmiseks võetud. Märgime siiski, et vanusekomponendi mõju on just see, mis arvestab väiksema sissetulekuga inimeste

	<p>sõiduki kasutus olla oluliselt erinev kasutaja elu- või töökoha paiknemisest (nt elab maal, käib tööle linna või vastupidi). Mootorsõidukimaksu diferentseerimisel on mõistlik pakkuda välja lahendus ebasoovitud mõjude vähendamiseks ja luua võimalused mootorsõidukimaksuga toimetulemiseks konkreetsetes piirkondades elavatele inimestele, kus taristu ei ole nii soodne nagu see on näiteks linnapiirkondades. Eelkõige tuleks vähendada negatiivset mõju madala sissetulekuga inimeste seas, kelle jaoks täiendav maksukoormus on veelgi tundlikum ning nende inimeste seas, kellel pole võimalik kasutada alternatiivseid liikumisvõimalusi. Erisuste tegemata jätmisel ei ole võimalik saavutada koalitsioonileppes seatud eesmärki parandada piirkondlikku mahajäämust, vaid vastupidi, ilma mootorsõiduki maksu kehtestamisel piirkondlike erisusi arvestamata, hoopis suurendatakse piirkondlikku ebavõrdsust. Teeme ettepaneku eelnõu seletuskirjas analüüsida toimetuleku võimalusi maapiirkonnas seoses automaksu kehtestamisega. VTK keskne eesmärk oli, et mootorsõidukimaks ei tohi sõltuda omaniku sotsiaalsest staatusest, või elu- ega asukohast. Paraku on aga mootorsõidukimaks ühetaoline ning sellega kaasnev tagajärg avaldab negatiivset, põhjendamatut mõju maapiirkonnas elavatele ja tegutsevatele ettevõtetele ja elanikele. Kui eelduslikult väheneb eelnõu kohaselt linnamaasturite osakaal linnas, siis paralleelselt sellega kahjustatakse maapiirkonna elanike ja ettevõtete huve, sest teatud aastaegadel on maapiirkonnas põhjendatult vaja kõrgema kliirensi ja nelikveoga masinat, mille mass on paratamatult suurem. Igasugune täiendav ühetaoline maksukoormus mõjutab suuremal määral madalama sissetulekuga inimesi. Lisaks sellele puuduvad maapiirkondade elanikel ka suuresti alternatiivid, kuna vahemaad on pikemad ning ühistranspordi kvaliteet ja kättesaadavus on oluliselt kesisem kui linnapiirkondades.</p>	<p>toimetulekut, kuna eelduslikult on just neil vanemad sõidukid. Meie jaoks on oluline suunata tähelepanu just sellest aspektist, mitte niivõrd regionaalselt.</p>
6.4	<p>Juhime tähelepanu, et tuleb leida võimalus, kuidas vabastada mootorsõidukimaksust sõidukid, mille peamine otstarve ei vasta enam liiklusseaduse (edaspidi LS) § 1 seatud eesmärkidele. Need on mootorsõidukid, mis ei osale liikluses ning mis paiknevad eelkõige muuseumides ning mida käsitletakse pigem kultuuripärandi või ajaloolise objektina vastavalt LS § 83. Selliseid sõidukeid ei ole võimalik liiklusregistrist kustutada. Siinkohal teeb</p>	<p>Mitte arvestatud.</p>

	Regionaal- ja Põllumajandusministeerium ettepaneku täiendada eelnõu §-i 23 loetelu sõidukitega, mille omanik(ud) on konkreetsed muuseumid või muud juriidilised isikud, kellel on sarnane tegevuslaad.	
6.5	Teeme ettepaneku kaaluda auto aastamaksu tagastamise või vähendamise võimalikkust. Praeguse eelnõu kohaselt seda võimalust ei eksisteeri. Eelnõu lisas oleva VTK kooskõlastustabeli vastustes on mitmel korral rõhutatud, et tegemist on omandimaksuga. Seega peaks omandit maksustama ainult selle perioodi eest, mil sõiduk on kasutaja omandis. Seega on aastamaksu tagastamine või vähendamine põhjendatud juhtudel, kui sõiduk ei osale enam Eesti liikluses ehk sõiduk registreeritakse Eesti liiklusregistrist välja või sõiduk kustutakse registrist (nt avarii tagajärjel pole taastamine põhjendatud), millega muutub ühtlasi ka omand. Seega on ettepanek muuta eelnõu § 24 lg 2 sõnastust selliselt, et aastamaks tagastatakse või vähendatakse juhul, kui auto registreeritakse Eesti registrist välja või kantakse registrist maha. See looks samaväärse lähenemise eelnõu § 9 lõikega 3. Lisaks on § 23 lõike 2 teises lauses ilmselt puudu sõna „tasuma“.	Mitte arvestatud. Käesolevas eelnõu versioonis ei ole muid tagastamise viise peale nende, mis juba maksukorralduse seaduse alusel võimalik on, välja töötatud.
6.6	Eelnõu ja selle seletuskirja sisu annab ülevaate sellest, et mootorsõidukimaksu mõju riigieelarvele on positiivne. Regionaal- ja Põllumajandusministeerium juhib tähelepanu, et kajastamata on jäänud mõju sisemajanduse kogutoodangule (SKP), mistõttu teeme ettepaneku enne eelnõu esitamist Vabariigi Valitsuse poolt Riigikogule viia läbi ammendav mõjude hindamine. Samuti pole selge, kuhu suunatakse mootorsõidukimaksust saadav tulu – puudub sellekohane märgeline seletuskirjas, kuidas paraneb teehoid, teede turvalisus, ühistranspordivõrk ning muud liikuvusega seotud aspektid.	Teadmiseks võetud. Tulu suunatakse riigieelarvesse ja see ei ole sihtotstarbeline (vt seletuskirja).
6.7	Ilma piisava mõjuanalüüsita saavad kahjustada hajaasustuses elavate isikute huvid, kuna nende liikumisvõimalused on ahtamad, sissetulekud keskmisest madalamad ning alternatiivsete liikumisvõimaluste puudumine on suurem. Märkime, et eelnõu seletuskirjas on jäänud arvesse võtmata VTK etapis teadmiseks ja kaalumiseks võetud ettepanekud. Palume eelnõu seletuskirjas põhjalikumalt hinnata regionaalseid, sh maapiirkonnale kohalduvaid mõjusid, aga ka majanduslikke mõjusid, sest analüüsimata on jäänud võimalik mõju erinevatele sektoritele, mida mootorsõidukimaks otseselt puudutab. Kitsalt on	Teadmiseks võetud.

	küll kirjeldatud mõju automüüjatele, kuid tegelikud mõjud on oluliselt laiemad. Kajastamata on jäänud kasutatud autode ostmisemüümise tegelevate ettevõtetele kohalduv mõju ning erinevate kuller-, kauba- ja postiteenuseid pakkuvate ettevõtetele kohalduv mõju. Lisaks sellele teeme ettepaneku lisada ka võimalike ebasoodsate mõjude leevendamise mehhanismide kirjeldus.	
7.	Siseministeerium	
7.1	Ettepanek laiendada maksuvabastus Sisekaitseakadeemia siseturvalisuse õppes kasutatavatele alarmsõidukitele. Täiendada eelnõu § 23 p 1 sõnastust järgmiselt „1) päästeasutuse, kiirabi, Politsei- ja Piirivalveameti, Kaitsepolitsei ameti, Justiitsministeeriumi vanglate osakonna ja vangla, Siseministeeriumi, Maksu- ja Tolliameti ning sisekaitse rakenduskoostööalase alarmsõiduki.	Arvestatud.
7.2	Ettepanek lisada eelnõu § 23 erisus, mis võimaldab maksuvabastuse rakendamist Kaitsepolitsei ameti (KAPO) alarmsõidukitele, mille osas puudub liiklusregistris alarmsõiduki märged. Ühe lahendusena pakume välja tasutud maksu hilisema hüvitamise vastavalt KAPO taotlusele või arve alusel (nt KAPO esitab Maksu- ja Tolliametile arve tasutud mootorsõidukimaksust) või muu analoogse lahenduse. Vajadusel on Siseministeerium valmis panustama sätte täpsemaks sõnastamiseks.	Mitte arvestatud. Maksuvabastus antakse üksnes vastava registrikande alusel.
7.3	Ettepanek laiendada eelnõu § 23 sätestatud maksuvabastus vabatahtlike päästeühingute sõidukitele sõltumata liiklusregistris kajastatud alarmsõiduki märkest. Ühe võimalusena kaaluda liiklusregistrisse vastavasisulise erimärke lisamist, mille kinnitab Päästeamet (sarnane mudel alarmsõidukite Määruse nr 77 § 3 lõikega 3). Vajadusel on Siseministeerium valmis panustama sätte täpsemaks sõnastamiseks.	Vt eelmine vastus.
7.4	Ettepanek töötada välja erisus muuseumi eksponaatide (mootorsõidukid) ja hooajaliste sõidukite soodustingimustel maksustamiseks või maksust vabastamiseks. Vajadusel on Siseministeerium valmis panustama sätte täpsemaks sõnastamiseks.	Mitte arvestatud. Nimetatud erandit ei ole plaanis rakendada.
7.5	Ettepanek õigusselguse huvides täpsustada § 23 pealkirja kooskõlas selle sisuga järgmiselt: “§ 23. Aastamaksu ja registreerimistasu maksmise vabastused“.	Teadmiseks võetud.
8.	Välisministeerium	
8.1	Eelnõus puudub mootorsõidukimaksu definitsioon. Paragrahv 1 sätestab mootorsõiduki aastamaksu ja mootorsõiduki registreerimistasu, jättes need	Arvestatud. Eelnõu parandatud läbivalt.

	<p>mootorsõidukimaksu terminiga sidumata ning põhjustades seetõttu läbivalt eelnõu tekstis terminoloogilist ebaselgust.</p> <p>Eelnõu seletuskirjas (lk 7) on märgitud, et eelnõu § 1 sisaldab mootorsõidukimaksu mõistet, ent eelnõu seletuskirja tekst teeb regulatsiooni mõistmise veelgi segasemaks märkides, et „Registreerimistasu kogub Transpordiamet, mistõttu on koormis nimetatud „tasuks“, mitte „maksuks“ ...“.</p> <p>Koormis on mitterahalise iseloomuga kohustus ja erineb maksust eelkõige oma mitterahalise olemuse poolest. Koormisena mõistetakse üldiselt isikule pandavat kohustust teatud töö tegemiseks.</p> <p>Palume hea õigusloome tava (HÖNTE) kohaselt määratleda selgelt seaduses kasutatavad terminid ja selgitada neid seletuskirjas.</p>	
8.2	<p>Registreerimistasu maksmise kohustuse näeb ette eelnõu § 15, mille kohaselt tekib maksukohustus sõiduki <i>esmakordsel liiklusregistris registreerimisel</i>. Samas § 1 punkt 2 näeb ette, et registreerimistasu makstakse mootorsõiduki <i>esmakordsel Eesti liiklusregistris registreerimisel</i> ja § 16 sätestab, et registreerimistasu makstakse <i>enne sõiduki esmakordset Eestis registreerimist</i>. Ka eelnõu seletuskiri selgitab, et registreerimistasu maksmise kohustus tekib sõiduki <i>esmakordsel Eestis registreerimisel</i>.</p> <p>Palume § 15 sõnastus ühtlustada §-dega 1 ja 16.</p>	Arvestatud. Eelnõu parandatud läbivalt.
8.3	<p>Paragrahvi 23 pealkiri „Maksu- ja registreerimistasu maksmise vabastused“ sõnastus on keelelistel ebakorrektnel ja ebaõnnestunud, kuna seda võib mitmeti mõista. Jääb mulje nagu reguleeritakse kaht erinevat tasu: maksutasu ja registreerimistasu. Eelnõu seletuskirjas on § 23 pealkirjana märgitud „Maksuvabastused“.</p> <p><u>Ettepanek:</u> sõnastada § 23 pealkiri järgmiselt: „Aastamaksu ja registreerimistasu maksmisest vabastamine“. Muudatusest tulenevalt peaks § 23 sissejuhatav lauseosa algama järgmiste sõnadega „Aastamaksu ja registreerimistasuga ei maksustata:“.</p>	Arvestatud. Eelnõu parandatud läbivalt.
8.4	<p>Eelnõu § 23 punkt 2 näeb ette, et mootorsõidukimaksuga ei maksustata välislepingus sätestatud juhtudel maksuvabastust saavat sõidukit. Seletuskiri selgitab üksnes, et välislepingutes sätestatud õigusi ja kohustusi peab maksude arvestamisel ja tasumisel arvesse võtma tulenevalt rahvusvahelisest õigusest.</p>	Arvestatud. Eelnõu parandatud läbivalt.

	<p>Tulenevalt diplomaatiliste suhete Viini konventsioonist (nt art 34) ja konsulaarsuhete Viini konventsioonist (nt art 49) on diplomaatilistele- ja konsulaaresindustele ning nende töötajatele ette nähtud rida maksuvabastusi. Praegune eelnõu § 23 punkti 2 sõnastus ei ole piisav, et tagada nimetatud konventsioonide jt rahvusvaheliste lepingutega võetud kohustuste riigipoolne täitmine.</p> <p><u>Ettepanek:</u> muuta § 23 punkti 2 ja sõnastada see järgmiselt:</p> <p>„2) välisriigi diplomaatilisele esindusele ja konsulaarasutusele, erimissioonile, Välisministeeriumi tunnustatud rahvusvahelise organisatsiooni esindusele või peakorterile, Euroopa Liidu institutsioonile või liidu õiguse alusel asutatud ametile või asutusele, Eestisse akrediteeritud välisriigi diplomaatilisele esindajale ja konsulaarametnikule (välja arvatud aukonsul), erimissiooni ja rahvusvahelise organisatsiooni esindajale, samuti diplomaatilise esinduse, konsulaarasutuse ja erimissiooni haldustöötajale kuuluvad mootorsõidukid;“.</p>	
8.5	<p>Eelnõus on jäänud tähelepanuta ajutiselt välismaal elavate ja/või töötavate sõidukiomanike sõidukite Eesti liiklusregistrisse ümberregistreerimise maksustamine, olukorras kus näiteks isik lähetatakse välismaale tööle (diplomaadid ja nende pereliikmed, rahvusvahelistes organisatsioonides ja ettevõtetes töötavad isikud jt) ja ta võtab oma vara s.o Eestis registreeritud sõiduki kaasa. Välismaal sõiduki kasutamiseks peab sõiduki omanik oma sõiduki registreerima sealse registris (sh diplomaadid). Kui lähetus lõpeb ja isik ei soovi oma sõidukist loobuda ning tahaks selle Eestisse tagasi tuua, siis peaks ta eelnõu kohaselt tasuma justkui uuesti täismahus registreerimistasu, sest sõiduk on liiklusregistrist kustutatud ja tuleb teha Eestis esmakordne registreerimine. Eelnõus kasutatakse väljendit <i>sõiduki esmakordne liiklusregistris registreerimine</i>, kuid ei eelnõust ega seletuskirjast ei selgu, kas ja millistel juhtidel võib tegemist olla teistkordse või enamakordse registreerimisega, mil registreerimistasu maksmata ei pea. Eelnõu § 3 kohaselt on registreerimistasu objekt sõiduk, mis registreeritakse liiklusregistris. Aastamaksu objekt on ka liiklusregistrist ajutiselt kustutatud või peatatud registrikandega mootorsõiduk. Sõiduk kustutatakse liiklusregistrist selle väljaviimisel Eestist seoses sõiduki</p>	<p>Teadmiseks võetud. Registreerimistasuga saab iga sõiduk olla koormatud ainult ühekordselt, sõltumata selle järgnevast registreerimisest mingi aja tagant.</p>

	<p>omaniku teise riiki elama asumisega ja ka liikmesriigi vastava ametiasutuse ametliku informatsiooni alusel sõiduki registreerimise kohta selles liikmesriigis (liiklusseaduse § 77 lg 6 punktid 1 ja 5). Liiklusseadus näeb ette küll võimaluse omaniku taotlusel sõiduki ajutiselt kustutamiseks registrist 1–24 kuuks (§ 77), kuid ei võimalda registrikande peatamist ajaks, mil seda kasutatakse välisriigis. Mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise tingimuste ja korra kohaselt tähendab registrist kustutamine sõiduki kustutamiskande tegemist registris ning sõiduki ja sellega seotud isikute andmete arvamist registri arhiivi (§ 2 punkt 9).</p> <p>Kui sõiduki omanik on Eestis sama sõiduki esmaregistreerimise eest tasunud, siis ei ole õiglane temalt Eestisse tagasi pöördumisel taas täies ulatuses registreerimistasu nõuda. Selline vara mitmekordne maksustamine puudutaks eelkõige Eesti riigi poolt välislahetusse saadetud riigiteenistujaid ja nende pereliikmeid.</p> <p>Palume märgitud olukorda koos liiklusseaduse sätetega analüüsida ja eelnõus lahendada ning esitada selgituskirjas selgitused.</p>	
8.6	<p>Paragrahv 9 näeb ette, et maksustamisperioodi keskel registreeritud sõiduki puhul arvutatakse aastamaks proportsionaalselt päevade arvuga, mis on jäänud jooksva maksustamisperioodi lõpuni, arvates registreerimisele järgnevast päevast. Eelnõu ei arvesta aga olukorraga, kus sõiduk võidakse viia pärast aastamaksu tasumist Eestist välja ja seoses omaniku elukoha vahetusega või sõiduki välisriigis kasutamisega registreerida välisriigi registris. Kuigi eelnõu §-s 24 on märgitud, et enamakstud aastamaksu tagastamisele kohaldatakse maksukorralduse seaduses sätestatud, siis eelnõust ega seletuskirjast ei selgu, kas ja kuidas aastamaksu tagastus sellises olukorras tegelikult toimub.</p>	<p>Teadmiseks võetud. Eelnõus ei ole täiendavat tagastamist reguleeritud.</p>