

Ministeeriumid

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>	Arvestatud. Lisatud.
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 konkreetselt isikuandmete töötlemise nõuetega arvestades.</p>	Arvestatud. Volitusnormide võimalikku sisu on analüüsitud ja otsustatud nendest loobuda.
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 puutumatus 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</p>	Teadmiseks võetud. Nimetatud aspektid on juba kajastatud maksukohustuslaste registri põhimääruse sätetes maksukorralduse seaduses (vt § 10, 10 ¹ , 17).

	<p>saajad, st kes ja milliseid andmeid ning millisel eesmärgil on õigustatud saada 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</p>	Arvestatud. Seletuskirja täiendatud.

<p>füüsiline isik). Isikule peab regulatsioonist olema arusaadav, millistel tingimustel 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 mõjuhinnagu 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 maksimisega 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 harmoneeritud. 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</p>	<p>Arvestatud, täiendatud.</p>

<p>regulatsiooni kooskõla ELTL art-ga 110. Kõnealune artikkel sätestab, et ükski 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 asjaomasel liikmesriigis, kui nimetatud maksumeedet rakendatakse nii, et sellega muutub ebasoodsamaks teistest liikmesriikidest ostetud kasutatud sõidukite kasutuselevõtmine kõnealusel 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 eesmärkideni jõudmisel, mistõttu eesmärgiks see eriti ei sobi. Üldisemaid eesmarke saaks seada nt järgnevalt: riigile maksutulude kogumine, keskkonnaalaste eesmärkide täitmine jne. Eelnevalt tulenevalt palume eelnõusse kavandada ka seaduse mõju järelhindamise sätte, 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 arutamise 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</p>	<p>Teadmiseks võetud. Osaliselt täiendatud.</p>

	<p>eelnõu § 17 selgituse juures registreerimistasu kohta, kas kõigil huvilistel saab 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>	
	<p>Palume arvestada ka käesoleva kirja lisades esitatud eelnõu ja seletuskirja failis jäljega tehtud märkustega.</p>	<p>Arvestatud läbivalt.</p>
<p>2.</p>	<p>Kaitseministeerium</p>	
<p>2.1</p>	<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>	<p>Arvestatud. Eelnõu täiendatud.</p>
<p>3.</p>	<p>Kliimaministeerium</p>	

3.1	Eelnõu § 2 sissejuhatavas lauses ei ole korrektne kasutada tekstiosa „liiklusregistris registreeritud“, kuna registreerimismaks tuleb tasuda enne 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:“.	Arvestatud. Eelnõu parandatud.
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 meetodika 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	Arvestatud. Meetodika vaadatakse üle ja täiendatakse.

	<p>CO2 heite väärtustel. CO2 heitel kuni 250 g/km on praktiliselt keskmine WLTP ja NEDC suhte koefitsient sõiduautodel 1,21 ja tarbesõidukitel 1,3.</p> <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>	Arvestatud. Eelnõu parandatud.
3.7	<p>Eelnõu § 21 lõikega 3 sätestatakse TRAMile kohustus kontrollida alusandmete õigsust ja vajadusel neid parandama või täiendama, samuti esitama EMTA-le 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 tehnoulevaatusel 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>	Arvestatud. Eelnõu parandatud.
3.8	<p>Eelnõu § 23 punktis 1 on loetletud erinevate asutuste alarmsõidukid, mis on vabastatud mootorsõidukimaksust. Liiklusregistris on alarmsõidukite loetelu</p>	Arvestatud. Eelnõu täiendatud.

	oluliselt suurem. Kui maksuvabastuse alla kuuluvate alarmsõidukite hulka on teadlikult piiratud, palume selle kohta lisada selgituse ka eelnõu seletuskirja. 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 kustutamisega.	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	Teadmiseks võetud.

	<p>oma sõidukiparki kiiremini ja seeläbi saavad valida väiksema maksukoormusega sõidukeid, kuid sõidukipargi kiirem uuendamine tähendab ka seda, et 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 käibemaksutulu. 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 maksutulu 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 sõnastuste 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</p>	<p>Teadmiseks võetud. Eraldi meetet kirjeldatud olukorrale ei rakendata, sest turumoonutus ei ole märkimisväärne.</p>

	<p>moonutaks avaliku sektori poolt sõidukite järelturgu, andes ühele osapoolele (avalikule sektorile) eelised teiste turuosaliste ees. Seletuskirjast ei selgu, kas selline lähenemine mootorsõidukimaksust vabastatud sõidukite edasimüügil on läbi mõeldud ja hilisemate ostumüügit tehingute 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). 	<p>Teadmiseks võetud. Eelnõu täiendatud läbivalt.</p>

	<p>4) Seletuskirjas käsitletud § 9 kirjelduses mainitud ajavahemik (vahemikus 1. september – 31. detsember) ei vasta eelnõus olevale (pärast 31. juulit).</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 suhtarvusid. 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 sissetulekutega 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 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>Teadmiseks võetud. Märgime siiski, et vanusekomponendi mõju on just see, mis arvestab väiksema sissetulekuga inimeste 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 liikluseaduse (edaspidi LS) § 1 seatud eesmärkidele. Need on mootorsõidukid, mis ei osale liikluses ning mis paiknevad eelkõige muuseumides ning mida</p>	<p>Mitte arvestatud.</p>

	käsitletakse pigem kultuuripärandi või ajaloolise objektina vastavalt LS § 83. Selliseid sõidukeid ei ole võimalik liiklusregistrist kustutada. Siinkohal teeb 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 märges 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. Märgime, et eelnõu seletuskirjas on jäänud arvesse võtmata VTK etapis teadmiseks ja kaalumiseks võetud ettepanekud. Palume eelnõu seletuskirjas põhjalikumalt hinnata regionaalseid, sh maapiirkonnale kohalduvaid mõjusid,	Teadmiseks võetud.

	aga ka majanduslikke mõjusid, sest analüüsimate on jäänud võimalik mõju erinevatele sektoritele, mida mootorsõidukimaks otseselt puudutab. Kitsalt on küll kirjeldatud mõju automüüjatele, kuid tegelikud mõjud on oluliselt laiemad. Kajastamata on jäänud kasutatud autode ostmismüümise 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.	Siseministerium	
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, Justiitsministeriumi vanglate osakonna ja vangla, Siseministeriumi, Maksu- ja Tolliameti ning sisekaitselise rakenduskõrgkooli alarmsõidukit.	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 Siseministerium 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 Siseministerium 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 Siseministerium valmis panustama sätte täpsemaks sõnastamiseks.	Mitte arvestatud. Nimetatud erandit ei ole plaanis rakendada.
7.5	Ettepanek õigusselguse huvides täpsustada § 23 pealkirja koostöös selle sisuga järgmiselt: “§ 23. Aastamaksu ja registreerimistasu maksmise vabastused“.	Teadmiseks võetud.
8.	Välisministerium	

8.1	<p>Eelnõus puudub mootorsõidukimaksu definitsioon. Paragrahv 1 sätestab mootorsõiduki aastamaksu ja mootorsõiduki registreerimistasu, jättes need 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 (HÕNTE) kohaselt määratleda selgelt seaduses kasutatavad terminid ja selgitada neid seletuskirjas.</p>	Arvestatud. Eelnõu parandatud läbivalt.
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</p>	Arvestatud. Eelnõu parandatud läbivalt.

	<p>selgitab üksnes, et välislepingutes sätestatud õigusi ja kohustusi peab maksude arvestamisel ja tasumisel arvesse võtma tulenevalt rahvusvahelisest õigusest. 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: „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 seelses 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.</p> <p>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 maksuma ei pea. Eelnõu § 3 kohaselt on registreerimistasu objekt sõiduk, mis registreeritakse liiklusregistris. Aastamaksu</p>	<p>Teadmiseks võetud. Registreerimistasuga saab iga sõiduk olla koormatud ainult ühekordselt, sõltumata selle järgnevast registreerimisest mingi aja tagant.</p>

	<p>objekt on ka liiklusregistrist ajutiselt kustutatud või peatatud registrikandega mootorsõiduk.</p> <p>Sõiduk kustutatakse liiklusregistrist selle väljaviimisel Eestist seoses sõiduki 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 välislähetusse 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 enammakstud 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>

Muud asutused, liidud ja ühingud

9.	Autoettevõtete Liit	
9.1	Üldiselt jääme nende ettepanekute juurde, mille esitamise mootorsõidukimaksu väljatöötamiskavatuks. Seaduseelnõu seletuskirjas on täpsemini selgitatud uue varamaksu keskkonnahoiu eesmärgi. Siiski on seletuskirja kohaselt tegemist omandi ehk varamaksuga. Oleme endiselt seda meelt, et Eestis varamaksude madala määra täitmiseks ei peaks automaks olema esimene eelistus.	Teadmiseks võetud.
9.2	Seaduseelnõu seletuskirja (lk 22) kohaselt vähendab mootorsõidukimaksu kehtestamine transpordisektori heidet 14,6 kT CO ₂ ekvivalenti aastas. See on vaid 0,6% kogu maanteetranspordi CO ₂ heitest (mis on kokku ligikaudu 2300 kt aastas). Seega on endiselt küsitav, kuivõrd automaks aitab sisuliselt kaasa keskkonnahoiu eesmärkide saavutamisele. Autoettevõtete Liit koos teiste transpordisektori erialaliitudega on korduvalt esitanud ettepaneku lubada Eestimaa teedele tõhusamad (so täismassiga 60 t ja 20,75 m ja 25,25 m) autorongid. Selle ettepaneku mõju maanteetranspordi sektori CO ₂ heite vähendamisele oleks 44 kt aastas ehk ligi 10% raskeveokite tekitavast heitest ilma, et keegi peaks selle eest enam makse tasuma. Vastupidi see teeks transporditeenuse efektiivsemaks ja odavamaks nii inimestele, ettevõtetele kui valitsussektorile.	Teadmiseks võetud/mitte arvestatud. Selle ettepaneku fookus jääb välja automaksu seaduse reguleerimisalast.
9.3	Praeguses kehtivas majandusolukorras tuleks mootorsõidukimaksust kindlasti vabastada ettevõtlike tootmissisendiks olevad sõidukid, eelkõige juriidiliste isikute valduses olevad N1 kategooria sõidukid. Nende maksustamine tõstab lihtsalt Eestimaa inimestele tarbitavate toodete ja teenuste hinda samas avaldamata olulist positiivset mõju riigieelarvele või keskkonnale.	Mitte arvestatud. Omanikupõhine sõidukite maksustamine lisaks oluliselt halduskoormust ja tooks kaasa riski vabastuse väärkasutuseks.
9.4	Teeme ettepaneku täiendada seaduseelnõu § 4 ja sõnastada see järgmiselt: Mootorsõidukimaks laekub riigieelarvesse ja seda kasutatakse säästva liikuvuse ja teede taristu arendamiseks. Eesit riik on oma strateegiates võtnud eesmärgiks säästva liikumise arendamise (vt nt Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035 ja strateegia Eesti 2035). Oluline on soodustada isikliku auto asemel aktiivse või ühisliikumise eelistamist, et saavutada riigi võetud ambitsioonikaid eesmärgi kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamisel. Selleks tuleks koos	Mitte arvestatud/arvestatud osaliselt. Eestis on enamike maksude laekumine sisend riigieelarve üldistesse tuludesse, mille kasutus otsustatakse igal eelarveaastal. Selline maksutulude kasutus ei takista riigil seada prioriteete ja nende elluviimist rahastada. Seetõttu ei takista automaksu laekumine üldisesse eelarvesse maksutulude kasutust transpordi ja liikuvuse arengukava elluviimiseks.

	<p>automaksu kehtestamisega jõulisemalt luua vastavaid tingimusi arendades multimodaalseid liikumisviise. See tähendab kiiremaid ja mugavamaid ühistranspordiühendusi, takso-, rendi- ja sõidujagamise teenuste arendamist, jalgsi-, jalgratta või kergliikuriga liikumist ja nende erievate liikumisviiside kombineerimist, mis kokkuvõtteks võimaldaks modaalnihet säästvamatele liikumisviisidele võrreldes praeguste trendidega. Kavandatav maks võimaldab eeltoodud meetmetele suunata täiendavaid vahendeid, et inimestel tekiks reaalselt alternatiivseid transpordiviiside valikuid isikliku sõiduki asemel. Vastasel juhul lihtsalt suurendame inimeste maksukoormust, kuid ei saavuta olulisi muutuseid inimeste liikumisviisides ega transpordi kasutamises. Teadaolevalt kasvab Eesti teede remondivõlg. Uus maks võimaldaks osa sellest sihtsuunata liiklutaristu arendamisse, nagu teedehitus ja -hooldus, liiklusohutus, elektrisõidukite laadimisvõimalused ja -võimsused, liikuvuse planeerimise ja juhtimise digilahendused, automatiseeritud järelevalve jm. Meie arvates ei ole takistusi, miks ei saaks mootorsõidukimaksuga kogutavad raha suunata sihtotstarbeliselt säästva liikuvuse ja teede taristu arendamisse.</p>	
9.5	<p>Maksu rakendamisel arvestada sõiduki reaalselt kasutamist. Kui esiplaanil on mootorsõidukimaksu keskkonnahoiu ja kasvuhoonegaaside heite vähendamise eesmärgid, siis on maksustamisel oluline vahe, kas sõidukit kasutatakse või see valdavalt seisab. Seisev sõiduki ei saasta, ei tekita ummikuid ega kuluta teid. Maksu rakendamisel peaks auto omanikul kasvõi igapäevaselt olema võimalik teha oma liikumisviisi teadlik valik, hinnates vastavalt ka sellega seotud kulu (sh maksu). Kui ainsa valikuna on aastamaks, siis valikut ei teki, sest auto kasutamine on juba aastajagu ette tasutud.</p>	<p>Mitte arvestatud. Kasutusepõhine aastamaks ei vasta maksu</p>
9.6	<p>Võtta kasutusele maksu tasumise ja järelevalve automaatne süsteem. Teistes riikides on olemas hästi toimivad numbri- või muude märgiste tuvastamisel töötavad maksu arvestamise ja tasumise süsteemid. Eestile kui 21. sajandi digiriigile on igati asja- ja jõukohane võtta kasutusele samasugused automatiseeritud süsteemid. Need võimaldavad suuremat paindlikkust maksu ja selle erisuste rakendamisel. Näiteks linnades, kus autostumise probleem on kindlasti suurem kui maapiirkondades ja kus isikliku auto kasutamist on hõlpsamalt võimalik ühistranspordiga asendada võrreldes hajaasustusega</p>	<p>Arvesse võetud. Eestis on olemas elektroonne register, mille sidumisel maksude laekumisega on maksu laekumiste kontroll elektroonselt arvestatav.</p>

	maapiirkondadega. Sellise süsteemi loomise investering tasuks ära kiiresti parema maksulaekumisega ja võimalusega maksu paremini sihistada ning hoida kokku järelvalvel.	
10.	Autode Müügi- ja Teenindusettevõtete Liit	
10.1	AMTEL ei saa sellisel kujul mootorsõidukimaksu seaduse eelnõud toetada, sest eelnõu ei toeta maksu eesmärgi ning toob kaasa õigusvastased tagajärjed.	Teadmiseks võetud.
10.2	Esiteks on eelnõus registreerimistasu ja aastamaksu osakaal ebaratsionaalselt ja eesmärgipäratult registreerimistasu poole kaldu. Mootorsõidukimaksu kehtestamisel peaks proportsionaalne osakaal olema pigem aastamaksu suuremale osakaalule suunatud, sest see on kooskõlas eelnõu väljaõeldud eesmärkidega, sealhulgas keskkonnakaitse eesmärkidega. AMTEL teeb ettepaneku aastamaksu ja registreerimistasu osakaale vastavalt eeltoodule muuta, mis võimaldaks tagada eelnõu eesmärgi.	?
10.3	Teiseks, võrreldes VTK-ga on registreerimistasusse lisatud massikomponent (EN §18 lg3). Selle lisamine ei täida üldse keskkonnakaitse eesmärki, vaid toob kaasa rohkem saastavate sõidukite osakaalu suurenemise Eestis. Tänapäeval on uutel hübriid ja elektri tehnoloogiat kasutatavatel autodel aku raskuse tõttu oluliselt suurem täismass, kui keskkonda rohkem saastavatel bensiini- ja diiselmootoriga sõidukitel. Tänapäeva autod muutuvad raskemaks, aga samas keskkonna sõbralikumaks. Täiendava infona: juhulubade direktiivis plaanitakse sisse viia muudatus suurendades B-kat juhiloaga sõiduki massi 4250kg, eeldusel, et juhil on vähemalt kaks aastat olnud B-kategooria juhiluba. Arvutusvalemist tuleb välja olukord, kus täpselt sama marki ja mudeliga hübriidsõiduki registreerimistasu tuleb oluliselt suurem kui analoogsel sise põlemismootoriga sõidukil. Lisaks pered, kes peavad mahutama 3 turvatooli saavad kasutada suuremat mahtuniversaali, mis on aga paraku samuti kaalult raskemad. Eelpool toodust tulenevalt AMTEL ei toeta massikomponenti ja palub registreerimistasust massi komponent välja jätta. AMTEL palub kaaluda võimalust edasi liikuda analoogselt VTK-s märgitule.	Mitte arvestatud. Lisaks CO2 saastele on sõidukitel ka oluline mõju teede kulumisele. Raskemad sõidukid koormavad teesid enam ja kiirendavad seega teede remondi ja uuendamise vajadust, tekitades sellega riigile olulisi kulutusi. Seetõttu on massikomponendi arvesse võtmine sõidukite maksustamisel oluline.
10.4	Kolmandaks ei toeta AMTEL EN §-s 20 välja toodud mootorsõiduki vanusest sõltuvat registreerimistasu kordaja füüsiliste isikute puhul kasutusele võttu. Antud olukord soodustab veelgi enam vanemate sõidukite sissetoomist. See	Mitte arvestatud. Vanuse komponendi rakendamisel on kolm põhjust: a) see asendab sõiduki hinnakomponendi kasutust, järgides amortisatsiooniga väheneva hinna

	omakorda ei toeta keskkonnakaitse eesmärki ja on oht, et hakkab uuesti tekkima autode must turg. Sellest tulevalt suureneb märgatavalt oht liiklusohutusele, mis ei saa olla eelnõuga kaasnev legitiimne eesmärk.	loogikat; b) komponent toetab keskkonna eesmärke, kuna suunab juba toodetud sõidukit kasutama kuni selle täieliku amortiseerumiseni, jaotades seega tootmisel tekitatud keskkonnamõju jaotumise pikemale perioodile; c) komponent toetab Eestis eksisteerivat sotsiaalset olukorda, kus madalama sissetulekuga elanikud, kellel on eluliselt tähtis sõiduki olemasolu, saaksid seda endale võimaldada.
10.5	Neljandaks, eelnõust ei loe välja, kuidas suhestub lisanduv registreerimise tasu olemasolevasse registreerimise riigilõivu.	Riigilõiv M ja N kategooria sõidukite registreerimisel registreerimistasu kehtima hakkamisel kaob.
10.6	Viiendaks on endiselt ebaselged järgnevad küsimused ja tähelepanekud: <ul style="list-style-type: none"> • Kuidas plaanitakse lahendada maksu topelt maksustamine, käibemaksu rakendamine sõidukite soetamisel panga finantseeringuga? • Kuidas käsitletakse sõidukite ümberehitust? Nt sõiduk imporditakse riiki, millele teostatakse hiljem ümberehitus, millega kaasneb kaalude ja kategooriate muutmised ja vastavad registrikanded? Puudutab see nii M1 kui ka N1 kategooria sõidukeid. Tüüpiline juhtum N1 sõidukite puhul. Imporditakse M1/N1 tühikeresid, mis siis koha peal ümberehituse käigus muutuvad. • Maksumäära ennustus, kuidas ennustada maksumäära kliendi pakkumustesse ja lepingutesse? On teada fakt, et WLTP näitajad, ehk maksumäära arvutuse aluseks olevad parameetrid selguvad alles peale sõiduki valmimist. Ent TSÜS ja VÕS-ist tulenevalt on automüüjal hinna tarbijale pakkumisel siduvad kohustused. Siin on vaja konkreetseid riigi suuniseid. o Ettepanek: seadusega võimaldada müüjal riiklikud maksu määrad siduda lahti TSÜS ja VÕS-is tarbijale müügi siduvatest kohustustest. • Millisest õigusaktist on võetud NEDC arvutus koefitsient WLTP-e, meile teadolevalt sellist ühtset meetodikat ei ole. Kuidas plaanitakse hoida koduturgu ja tõkestada piiriülest registreerimist. Rendisõidukid, pan balti ettevõtted, täisteenuspakkujad jne	Arvestatud läbivalt. <ol style="list-style-type: none"> 1 – käibemaks kohaldatakse käibemaksuseaduse alusel. 2 – sõiduk maksustatakse maksustamise hetkel kohalduvate kriteeriumite alusel, kui registriandmed, mille alusel maksu arvutatakse, muutuvad, arvutatakse ma maks ümber. 3 – vajadusel võib kaaluda suuniste väljatöötamist. 4 – vt seletuskiri.
10.7	Seletuskirjas on väljatoodud üldine mõju ülevaade, aga ei ole analüüsi, mis mõju avaldab plaanitav muudatus autokasutusele ja autonduse valdkonnale tervikuna. Kõige eeltoodud eelnõu puuduste tulemusel hakkab meie arvates vähenema uute ja kuni 5 aasta vanuste sõiduautode müük, mistõttu kahjustub pöördumatult	Seletuskirja täiendatud läbivalt.

	keskkonnakaitse ja autopargi uuendamise eesmärk (vt SK lk 2). Meie hinnangul võib selliste autode müügi maht väheneda kuni 50%. Selle tulemusel omakorda väheneb nii kavandatava mootorsõidukimaksu laekumine kui ka käibemaksu laekumine riigile oluliselt. Siinkohal väärrib märkimist, et AMTEL esitas 17.08.2023 eelnõu väljatöötamiskavatsusele oma seisukoha, milles tõi välja mitmeid põhimõttelisi probleeme. Kahjuks on aga viidatud seisukohad jäänud kõige olulisemas osas sisulise tähelepanuta.	
10.8	Võrreldes VTKga on eelnõu (nt on registreerimistasusse lisatud massikomponent; eelnõu fiskaalne ootus on tõusnud 120 mln eurolt ca 240 mln euronni jne) kardinaalselt muutunud.	Teadmiseks võetud.
10.9	Hea õigusloome ja normitehnika eeskirja (HÕNTE) §-st 1 tuleneb, et huvirühma kaasamine peab olema sisuline, mitte formaalne. Kahjuks ei nähtu eelnõust, et huvirühmade seisukohtadega oleks sisuliselt arvestatud. Õiguskorda nii oluliselt muutva regulatsiooni puhul ei ole selline kiirustamine õigustatud ning ei ole kooskõlas HÕNTE sätete ega mõttega. Eelnõuga kiirustamine toob kaasa ettenägematu tagajärgi ka kõige enim ohustatud gruppidele (nt erivajadustega isikud) nagu on välja toonud Õiguskantsler oma 19.10.2023 kirjas nr 18-2/231475/2305334 Rahandusministeeriumile. Kuna eelnõu on võrreldes VTK-ga kardinaalselt muutunud, teeb AMTEL ettepaneku enne edasi liikumist koostada uus ja sisuline kaasamise voor, mis vastaks HÕNTE §-s 1 toodud VTK nõuetele, milles antakse käesolevatele ettepanekutele sisulised vastused ning tagatakse võimalused diskuteerimiseks enne eelnõuga edasi liikumist. Palume ministeeriumil täiendada mootorsõidukimaksuseadust lähtudes eelpool toodud seisukohtadest ja muudatusettepanekutest.	Teadmiseks võetud. Huvigruppidega on suheldud, ettepanekud läbi töötatud ja võimalusel arvestatud.
10.10	Kokkuvõtteks, me ei poolda mootorsõidukimaksu kehtestamist eelnõus esitatud viisil. Praeguses sõnastuses rikub eelnõu Põhiseaduse §-s 32 ja §-s 11 sätestatud omandipõhiõigust ja proportsionaalsuse põhimõtet, sest eraisikute omandile kehtestatav keskkonnamaks ei ole kehtestatud riigi enese poolt sedastatud peamisel eesmärgil (keskkonnakaitse, mis on sätestatud peamise eesmärgina nt SK lk 1 sissejuhatuse teises lõigus ja SK lk-1 2) ning ei ole seetõttu sobiv, vajalik ja mõõdukas ka proportsionaalsuse testi (Põhiseaduse § 11) kontekstis. Oleme veendunud, et konstruktiivses ja sisulises koostöös on võimalik leida lahendus,	Mitte arvestatud. Riik ei peaks õigusloomes lähtuma vaid ühest eesmärgist või valdkonnast ja jätma tähelepanuta kõik muud eesmärgid ja aspektid, sh näiteks maksevõimega arvestamise.

	<p>kuidas maksu kehtestamisega saavutada õiglaselt ja õiguspäraselt püstitatud eesmärged: • motiveerida autopargi keskkonnasõbralikumaks muutmisega • oluline roll pistikhübriid- ja elektriautodel • vähendada Eesti autopargi keskmist vanust • vähendada transpordisektori CO2 emissiooni • tõsta liiklusturvalisust • aidata kaasa teede paremale vastu pidamisele.</p>	
10.11	<p>AMTEL on valmis aitama kaasa eeltoodud eesmärkide saavutamisel. Palume AMTEL-it aktiivselt kaasata järgnevatel aruteludel kõikidel tasanditel.</p>	<p>Teadmiseks võetud.</p>
11.	<p>MTÜ Eesti Autoomanike Liit</p>	
11.1	<p>EAOL on seisukohal, et täiendava automaksu kehtestamine Eestis ei ole õigustatud. Sama meelt on ka enamus eestimaalasi – selle tõestuseks kogus EAOL kokku 77 442 digiallkirja, millega avaldati vastuseisu täiendava automaksu suhtes. Lisaks on erinevad küsitlused näidanud, et automaksu vastu on orienteeruvalt 75-90% elanikkonnast.</p> <p>Sellest hoolimata on koalitsioon otsustanud mootorsõidukimaksu kehtestamisega jätkata.</p> <p>Käesolevad ettepanekud ei tähenda EAOLi nõustumist mootorsõidukimaksu kehtestamisega – ettepanekud on mõeldud juhuks, kui enamuse tahet eirates eelnõuga siiski edasi liigutakse.</p>	<p>Mitte arvestatud. Enamik makse on kehtestatud ilma elanikkonna poolse soovita. Makse tuleb riigil kehtestada sellises mahus, et riik suudaks ennast ära finantseerida. Antud juhul ei ole võimalik seetõttu lähtuda isikute soovist maksta, tuleb lähtuda riigi huvist jätkata eksisteerimist. Maks on kas aastamaksuna või ostul rakenduva tasuna või mõõlema nimetatud komponendina kehtestatud kõikides muudes EL riikides.</p>
11.2	<p>Nimetada automaks teemaksuks ning siduda täiendav maksustamine maksimaalselt sõiduki kasutamisega: näiteks võiks automaks olla päevapõhine ja kehtida ainult ajal, mis sõiduk on arvel ja kindlustatud. Selline praktika vähendaks muuhulgas survet hobiautode omanikele ning võimaldaks autokollektsionäridel enda kollektiooni edasi hoida ja avalikkusele eksponeerida. Samuti oleks see aus kasutatud autode müüjate suhtes, kelle müüvadavad sõidukid on juba arvele võetud.</p> <p>Samas ei tohiks ajutiselt arvelt maas olev sõiduk parkida ühiskasutatavas parklas, sest reaalsele kasutusele põhinev maksustamine reguleerib <u>avaliku ruumi ja taristu kasutamist</u>. Viimane annab ka võimaluse kaotada tänavapildist nii-öelda romusõidukid, sest need pole ei arvel ega oma liikluskindlustust.</p>	<p>Mitte arvestatud. Kasutuspõhisusest lähtumine, sh parkimisjärelvalve, lisaks liigselt halduskoormust. Kasutus on maksustatud aktsiisi kaudu.</p>

11.3	<p>Eelnõu kohaselt ei maksustada mootorsõiduki maksuga päästeasutuse, kiirabi, Politsei- ja Piirivalveameti, Kaitsepolitsei ameti, Justiitsministeeriumi vanglate osakonna ja vangla, Siseministeeriumi ning Maksu- ja Tolliameti alarmsõidukeid. Samuti ei tasu automaksu elutähtsa teenuse osutajad ja asutused, kelle alarmsõidukipark vahetub tihti (nt politsei) ei tasu mootorsõidukimaksu. Maksuvabastus tekib omaniku ja sõiduki andmetesse märgitud „alarmsõiduki“ või „kiirabi“ tunnuse alusel. Avaliku sektoriga seotud automaksuvabastus pole õigustatud, sest see moonutab avaliku sektori kulusid ega võimalda mõista avalike asutuste tegelikke kulusid. Samuti suunab automaksu laiendamine avalikku sektorit valima keskkonnasõbralikumaid lahendusi, sest riik peab olema eeskujuks kõiges. Kuna riiklikud seisukohad on siiani olnud, et väiksemad sõidukid sobivad nii maatingimustesse kui suurperedele, sobivad need kindlasti ka näiteks PPA patrullautodeks.</p>	<p>Mitte arvestatud. Erandid ei anna avalikule sektorile vabastust mistahes sõidukite kasutusel. Erandid on seotud elude päästmisega jt vältimatult turvalisuse tagamiseks ette nähtud sõidukite kasutusega. Muude sõidukite eest tasuvad avaliku sektori asutused automaksu võrdselt elanike ja ettevõtetega.</p>
11.4	<p>Eelnõu näeb ette maksuvabastuse mootorsõidukitele, mis on spetsiaalselt ümber ehitatud puuetega inimeste transpordiks või puuetega inimesele kasutamiseks. Siinkohal tuleb tõdeda, et ainult osa puuetega inimestest kasutab spetsiaalselt ümberehitatud autosid, samuti ei sõida kõik puudega inimesed autoga – need, kelle raske puue takistab autoga sõitmist, on autos reisija rollis.</p> <p>EAOL ettepanek: Iga puudega inimene võib omal vabal valikul vabastada ühe mootorsõiduki maksukohustusest. Selleks võib olla nii talle kui ta lähedasele kuuluv sõiduk, mida kasutatakse temaga seotud sõitude tegemiseks.</p>	<p>Teadmiseks võetud. Lisaks ümberehitatud sõidukitele töötab Sotsiaalministeerium välja ka täiendavad toetusmeetmed.</p>
11.5	<p>N1 ja N1G puhul ei rakendata vanusekomponenti, mis on ebaproportsionaalne ja paneb vanemate N1 ja N1G sõidukite omanikud ebavõrdsesse seisu näiteks sarnaste M1 ja M1G omanikega: miks peab võrdse massi ja võimsuse puhul näiteks Volkswagen Transporteri omanik maksma rohkem kui sama aasta Volkswagen Caravelle omanik?</p> <p>N1 ja N1G vanusekomponendi mittearvestamine tähendab kindlasti ka vastava kategooria sõidukite vähenemist. Olukorras, kus Eesti riigikaitse oluliseks osaks on sundkoormised (sealhulgas võetakse tsiviilelanikkonnalt kastiga maastureid</p>	<p>Mitte arvestatud.</p>

	<p>ja kaubikuid) kannatab nii riigi- kui elanikkonnakaitse.</p> <p>EAOL ettepanek: lisada ka N1 ja N1G puhul vanusekomponent ning kohelda kategooriaid M1 ja MIG ning N1 ja N1G võrdsetel alustel.</p>	
11.6	<p>Vanusekomponendi mitterakendamine ettevõtete sõidukite puhul on eriti valus just väike- ja mikroettevõtjate jaoks, kes on vanema sõidukiga soetanud tulenevalt enda majanduslikust võimekusest.</p> <p>EOAL ettepanek: kohandada vanusekomponenti ka ettevõtete autopargi osas.</p>	<p>Mitte arvestatud. Vanusekomponendi väljatöötamisel on sihtgrupiks seatud ennekõike just füüsilised isikud.</p>
12.	Eesti Kaubandus-Tööstuskoda	
12.1	<p>Kaubanduskoda ei toeta praeguses majanduslanguse olukorras ühegi uue maksu, sh mootorsõidukimaksu kehtestamist. Uue maksu kehtestamine vähendaks ettevõtete konkurentsivõimet ega aitaks kuidagi välja tulla majanduslangusest. Mõistame, et mootorsõidukimaksu kehtestamise üks oluline eesmärk on suurendada riigieelarve tulusid, mis on seotud sooviga liikuda riigieelarve tasakaalu poole, kuid see eesmärk ei tohi olla ülimuslik ega tugineda püüetele koguda rohkem maksutulu läbi uute maksude kehtestamise. Seetõttu leiame, et praeguses majanduslanguse ja julgeolekukriisi olukorras võib eelarvetasakaalu poole liikuda ka aeglasemas tempos, mis on ühiskonnale jõukohasem. Hetkel peaks riigieelarve tasakaalust olema riigi jaoks olulisem prioriteet ettevõtluskeskkonna konkurentsivõime parandamine või vähemalt selle säilitamine, kuid mootorsõidukimaksu kehtestamine töötab sellele eesmärgile vastu.</p> <p>Kui Rahandusministeerium peab riigieelarve tasakaalu poole liikumist olulisemaks eesmärgiks kui ettevõtete konkurentsivõime säilitamist või parandamist ja soovib mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu menetlemist jätkata, siis esitame eelnõu muutmiseks järgmised ettepanekud.</p>	<p>Teadmiseks võetud. Riik peab liikuma eelarvetasakaalu suunas, et vältida pikaajalisi kõrgeid laenumakseid.</p>
12.2	<p>Vanuse komponent</p>	<p>Mitte arvestatud. Vanuse komponendi rakendamisel on kolm põhjust: a) see asendab sõiduki hinnakomponendi</p>

Eelnõu § 20 lg 1 ja 3 näevad ette, et kui mootorsõiduki omanik või vastutav kasutaja on füüsiline isik ja sõiduauto on vähemalt viis aastat vana, siis hakkab registreerimistasu vähenema sõltuvalt sõiduauto vanusest. Kui sõiduauto on vanem kui kakskümmend aastat, siis on registreerimistasu suuruseks üksnes baasosa, mille suurus on 300 eurot.

Kaubanduskoja hinnangul on selline lahendus vastuolus saastaja maksab põhimõttega. Kui vanema sõiduauto CO₂ näit on kõrgem kui uuemal autol, siis peaks vanema sõiduauto registreerimistasu olema kõrgem kui uuemal. Eelnõu kohaselt on olukord aga vastupidine. Mootorsõidukimaksu kehtestamisel tekiks olukord, kus füüsilised isikud hakkavad kasutama senisest veelgi rohkem vanemaid sõidukeid, sest nende pealt tuleb maksta väiksemat mootorsõidukimaksu. Seega mootorsõidukimaksu kehtestamine süvendaks seletuskirjas (lk 2) välja toodud probleemi, et Eesti autopark on CO₂ heite järgi peaaegu Euroopa kõige vanem ja saastavam. Ühest küljest ei aita vanuse komponent vähendada transpordisektori kasvuhooonegaasi heitkogust, kuid teisest küljest avaldaks selline erisus negatiivset mõju ka liiklusohutusele. Põhjus peitub selles, et uute või ka uuemate autode turvalisuse nõuded on oluliselt rangemad kui vanematel sõidukitel.

Eelnõu § 20 lg 1 ja 2 sätestavad sarnaselt registreerimistasule ka aastamaksu osas vanuse komponendi, mille kohaselt väheneb füüsiliste isikute sõiduautode iga-aastane aastamaks, kui sõiduk on vanem kui viis aastat. Selline lahendus on samuti vastuolus saastaja maksab põhimõttega ning töötab vastu eesmärgile vähendada transpordisektori kasvuhooonegaaside heidet.

Kaubanduskoda on seisukohal, et kui Rahandusministeerium soovib mootorsõidukimaksu kehtestamise ideega edasi minna, siis peab mootorsõidukimaks olema keskkonnamaks. Seletuskirja lugedes ning ka rahandusministri sõnavõtte jälgides on meile jäänud mulje, et mootorsõidukimaks on eelkõige keskkonnamaks ja alles teisel kohal on riigieelarve tulude suurendamine. Samas, eelnõus oleva vanuse komponendi säte, ei viita kuidagi sellele, et tegemist oleks keskkonnamaksuga.

kasutust, järgides amortisatsiooniga väheneva hinna loogikat; b) komponent toetab keskkonna eesmärke, kuna suunab juba toodetud sõidukit kasutama kuni selle täieliku amortiseerumiseni, jaotades seega tootmisel tekitatud keskkonnamõju jaotumise pikemale perioodile; c) komponent toetab Eestis eksisteerivat sotsiaalset olukorda, kus madalama sissetulekuga elanikud, kellel on eluliselt tähtis sõiduki olemasolu, saaksid seda endale võimaldada. Riik ei saa lähtuda võid ühest põhimõttest ja jätta arvestamata nt maksevõimelisuse põhimõtte.

	<p>Kui füüsilistele isikutele suunatud erisuse kehtestamise peamine eesmärk on see, et mootorsõidukimaks ei avaldaks vähekindlustatud leibkondadele nii negatiivset mõju, siis tuleks vähendada mootorsõidukimaksu määrasid, mitte kehtestada erisus, mis läheb vastuollu saastaja maksab põhimõttega.</p> <p><u>Kaubanduskoja ettepanek</u>: Jätta eelnõust välja § 20, mis sätestab mootorsõiduki vanusest sõltuva aastamaksu ja registreerimistasu kordaja füüsiliste isikute puhul.</p>	
12.3	<p>Liiklusregistrist ajutiselt kustutatud või peatatud registrikandega mootorsõiduki maksustamine</p> <p>Eelnõu § 3 lg 1 p 2 kohaselt on aastamaksu objektiks ka liiklusregistrist ajutiselt kustutatud või peatatud registrikandega mootorsõiduk. 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 tehnölevaatuse ja liikluskindlustuse puudumise perioodi („peatatud“ staatus tähtajatu kehtivusega).</p> <p>Kaubanduskoja hinnangul on mõistlik maksustada üksnes neid sõidukeid, mis on aktiivses kasutuses ehk sõidukeid, millel on liikluskindlustus. See tähendab, et maksustama ei peaks liiklusregistrisse kantud, kuid ajutiselt või automaatselt peatatud sõidukeid. Meie hinnangul ei ole õiglane maksustada näiteks romusid, fantoomsõidukeid, hobisõidukeid ja muuseumisõidukeid võrdselt teiste sõidukitega, mida kasutatakse teedel igapäevaselt. Leiame, et eelnõus sisalduv lahendus on seetõttu vastuolus saastaja maksab põhimõttega.</p> <p>Nõustume, et sõidukitel on negatiivne välismõju, milleks on heitmed, materjalikulu ja muu saaste tootmisel; heitmed kasutamisel; sõltuvus energiatoodetest; ummikud, ajakulu; õnnetused, rasvumine; müra. Samas kui sõidukit ei kasutata, siis ei kaasne sellega eelpool nimetatud negatiivset välismõju, välja arvatud sõiduki tootmisega kaasnenud mõju. Seetõttu ei ole mõistlik maksustada sõidukeid, mida ei kasutata liikluses. Näiteks kui isik kasutab sõidukit üksnes kolmel suvekuul ja selleks ajaks on sõlmitud ka liikluskindlustus, siis</p>	<p>Mitte arvestatud. Me ei nõustu, et fantoomsõidukid ei ole probleem. Ruumi ja looduse reostus seisvate sõidukite tõttu on reaalne probleem, millele ei ole seni lahendust leida suudetud. Kasutatud sõidukid on kohustus utiliseerida ning nende mittenouetekohane seismajätmine on vastutustundetu.</p>

sellisel juhul tuleks iga-aastast maksu tasuda üksnes kolme kuu, mitte kogu aasta eest.

Kaubanduskoda ei pea mõistlikuks, et Rahandusministeerium soovib mootorsõidukimaksu kehtestamisega lahendada ka nn fantoomsõidukite probleemi. Fantoomsõidukitega ei kaasne mingit negatiivset välismõju ning seega puudub vajadus kehtestada neile keskkonnamaks. Täna on peamiseks probleemiks see, et paljudel juhtudel ei ole võimalik fantoomsõidukit registrist lihtsasti kustutada ning seetõttu kajastuvad sellised sõidukid endiselt liiklusregistris. Peatatud kandega sõidukite hulk on liiklusregistris ligi 300 000 ning meieni on jõudnud hinnangud, et fantoomsõidukeid on nende hulgas kuni 100 000. Nõustume, et need sõidukid tuleks liiklusregistrist kustutada ning selle tulemusena väheneks registris olevate sõidukite arv ning ka nende keskmine vanus. Samas leiame, et mootorsõidukimaksu kehtestamise asemel tuleb leida muu lihtne lahendus, mis võimaldab fantoomsõidukite omanikel fantoomsõiduk registrist lihtsasti kustutada. Näiteks võiks fantoomsõiduki omanikul olla võimalus esitada taotlus fantoomsõiduki registrist kustutamiseks ja kui teatud eeldused on täidetud, siis sõiduk kustutatakse registrist. Kui hiljem selgub, et tegemist oli romuga, mitte fantoomsõidukiga või sõidukiga sõidetakse liikluses edasi ja selle pealt oleks tulnud tasuda mootorsõidukimaksu, siis saab esitada vastavad nõuded selle isiku vastu, kelle taotlusel sõiduk kustutati liiklusregistrist. Soovitame fantoomsõidukite probleemi lahenduste kaardistamisel vaadata ka teiste riikide praktikaid, näiteks tutvuda Soome kogemusega, kus meile teadaolevalt on vastavad meetmed edukad olnud.

Kui Rahandusministeerium võtab arvesse Kaubanduskoja ettepanekut ning loobub nende sõidukite maksustamisest, mida ei kasutata liikluses, siis sellisel juhul tuleks muuta ka aastamaksu maksustamisperioodi ja maksustamise korda. Maksustamisperiood võiks olla seotud liikluskindlustusega ning seega ei peaks maksustamisperiood olema üksnes aasta, vaid võib olla ka lühem periood. Tehniliselt ei tohiks olla võimatu kehtestada minimaalseks perioodiks kasvõi ühte päeva, mis oleks ilmselt kõige õiglasem.

	<p><u>Kaubanduskoja ettepanek:</u> Jätta eelnõust välja § 3 lg 1 p 2 ning § 27 lg 2. Sellisel juhul tuleb iga-aastast maksu tasuta üksnes nende Eesti liiklusregistrisse kantud sõidukite pealt, mis on aktiivses kasutuses ja millel on kehtiv liikluskindlustus ning maksustamisperiood oleks seotud liikluskindlustuse kehtivusega. Lisaks soovitame luua fantoomsõidukite probleemile eraldi lahendus, mis võimaldab fantoomsõiduki omanikel fantoomsõiduki senisest lihtsamini registrist kustutada, kuid fantoomsõiduki omanikule peab jääma vastutus, kui hiljem selgub, et registrist kustutatud sõiduk polnud fantoomsõiduk.</p>	
12.4	<p>Aastamaksu tagastamine. Eelnõu § 24 lg-s 2 on kirjas, et mootorsõiduki võõrandamisel või kasutusõiguse üleminekul maksustamisperioodi kestel maksustamisperioodi eest makstud aastamaksu ei tagastata ja maksusummat ei vähendata.</p> <p>Näiteks kui isik müüb mootorsõiduki 2. jaanuaril teise riiki ning sõiduk kustutatakse Eesti liiklusregistrist, siis eelnõu kohaselt peab sõiduki müünud isik maksma aastamaksu kogu aasta pealt. Kaubanduskoja hinnangul ei ole selline lahendus õiglane. Aastamaksu tuleks tasuta üksnes selle aja eest, kui mootorsõiduk on kantud Eesti liiklusregistrisse. Kui isik müüb sõiduki välisriiki või sõidukit pole enam muul põhjusel Eesti liiklusregistris, siis selle aja eest ei tuleks aastamaksu nõuda.</p> <p><u>Kaubanduskoja ettepanek:</u> Lisada eelnõu §-i 24 säte, mis võimaldab aastamaksu tagastada või maksusummat vähendada, kui mootorsõiduk ei ole kogu aasta vältel kantud Eesti liiklusregistrisse.</p>	<p>Teadmiseks võetud. Tagastamise sätted on plaanis välja töötada ja lisada.</p>
12.5	<p>Järelevalve mootorsõidukimaksu tasumise üle</p> <p>Eelnõu § 3 lg 1 kohaselt on aastamaksu objekt liiklusregistris registreeritud mootorsõiduk ja liiklusregistrist ajutiselt kustutatud või peatatud registrikandega mootorsõiduk. Eelnõu § 3 lg 2 kohaselt on registreerimistasu objekt mootorsõiduk, mis registreeritakse liiklusregistris.</p>	<p>Teadmiseks võetud. Oleme ettepanekuga nõus ja vastavad meetmed töötatakse välja.</p>

	<p>Eelnevast tuleneb, et kui mootorsõiduk on kantud mõne teise riigi registrisse, siis sellisel juhul ei tule Eestis tasuda registreerimistasu ega ka aastamaksu isegi juhul, kui mootorsõidukit kasutatakse liiklemiseks Eestis.</p> <p>Kaubanduskoja hinnangul esineb kõrgendatud risk, et mootorsõidukimaksu kehtestamisel hakatakse senisest veelgi rohkem kasutama lahendusi, kus Eesti teedel kasutatakse mõne teise riigi (nt Tšehhi, Leedu) registrisse kantud mootorsõidukeid, et vältida Eestis registreerimistasu ja aastamaksu tasumist. Osundame, et juba täna on välisriigis registreeritud, kuid püsivalt Eestis sõitvate mootorsõidukite hulk kasvanud, suurendades maksude tasumata jätmise riski.</p> <p>Eelnõus ega ka seletuskirjas ei ole välja pakutud ühtegi meetet, mis aitaks eelpool toodud riski maandada. Mõistame, et liiklusseaduse § 76 lg 3 kohaselt tuleb Eesti liiklusregistris registreerida välisriigis alaliselt elava füüsilise isiku, välisriigis registreeritud juriidilise isiku ja füüsilisest isikust ettevõtja kasutusele võetud mootorsõiduk ja haagis, mis on Eestis pidevalt viibinud kauem kui üks aasta. Samas selle sätte kohaselt on võimalik üks aasta vältida Eestis mootorsõidukimaksu tasumist ning kui Eesti ei teosta selle sätte üle tõhusat järelevalvet, siis on võimalik veelgi kauem vältida Eestis maksu tasumist.</p> <p><u>Kaubanduskoja ettepanek:</u> Võtta kasutusele regulatiivseid või mitteregulatiivseid lahendusi, et tõhustada mootorsõidukimaksu kehtestamisel järelevalvet selle üle, et uue maksu tõttu ei hakataks Eesti teedel veelgi rohkem alaliselt sõitma Tšehhi, Leedu või mõne teise riigi registrisse kantud sõidukitega, et vältida Eestis mootorsõidukimaksu tasumist.</p>	
12.6	<p>Mootorsõidukimaksu sihtotstarve</p> <p>Eelnõus puudub hetkel säte, mille kohaselt tuleb mootorsõidukimaksust laekuvat tulu kasutada täiel määral või kasvõi teatud piirmäära ulatused konkreetsete kulude katteks.</p> <p>Oleme saanud mitmetelt liitudelt ja paljudelt ettevõtetelt tagasisidet, et kui mootorsõidukimaks tuleb, siis peab see olema sihtotstarbeline maks, mille tulu tuleb suunata maanteetaristu hooldusesse ja arendusse ning vähem saastavamate</p>	<p>Mitte arvestatud. Riigieelarve tuludest enamik ei ole seotud kindla kasutusega.</p>

	<p>liikumisvõimaluste edendamiseks. Näiteks teekasutustasu osas on liiklusseaduse §-s 190⁷ kirjas, et teekasutustasust riigieelarvesse laekunud raha kasutatakse transporditaristu hoiuks. Sarnaselt teekasutustasule peaks ka eelnõus olema sätestatud, et mootorsõidukimaksust laekuv täiendav maksutulu peaks olema täiendav rahastus maanteetaristu jaoks, mitte üldiselt riigieelarve kulude katteks. Juhul kui eesmärk on saada lisaraha muude põhjendatud kulude katteks, tuleks selleks otsida sobivamaid lahendusi, näiteks käibemaksu või tulumaksu raames.</p> <p><u>Kaubanduskoja ettepanek:</u> Lisada eelnõusse säte, mille kohaselt tuleb mootorsõidukimaksust riigieelarvesse laekunud raha kasutada maanteetaristu hoiuks ja arendamiseks ning vähem saastavamate liikumisvõimaluste edendamiseks.</p>	
12.7	<p>Mootorsõidukimaksu kehtestamise eesmärk</p> <p>Seletuskirja (lk 2) kohaselt on mootorsõidukimaksu kehtestamise eesmärkideks muu hulgas ergutada inimeste autoostuvalikuid keskkonda vähem koormavate sõidukite suunas ning toetada autost loobumist.</p> <p>Juhime tähelepanu sellele, et hiljuti avalikustati Transpordiameti tellimusel ja Kantar EMORi poolt läbi viidud uuringu „Eesti elanike liikuvuse küsitlusuuring 2021“ tulemused¹, millest selgus, et jalgsi, ühistranspordiga ning jalgrattaga liikumisel on nii linna- kui maaelanike liikuvuses oluliselt suurem roll kui üldiselt teadvustatakse. Näiteks tuli uuringust välja, et linnaelanikest kasutab autot liikumiseks 48 protsenti ja maaelanikest 65 protsenti. Linnaelanikud kasutavad maaelanikest rohkem nii ühistransporti kui ka jalgsi liikumist. Seega mootorsõidukimaksu kehtestamisel oleks äärmiselt negatiivne mõju just väljaspool suuremaid linnu asuvatele piirkondadele, kus sageli puuduvad auto kõrval alternatiivsed võimalused liikumiseks. Samas viitavad uuringu tulemused ka sellele, et inimesed kasutavad juba täna auto kõrval muid liikumisviise ning võimaluse korral kasutatakse liikumiseks nii ühistransporti, jalgsi liiklemist kui ka jalgrattaid. Seega ei tasu eeldada, et mootorsõidukimaksu kehtestamise</p>	Teadmiseks võetud.

¹ <https://www.transpordiamet.ee/uudised/transpordiameti-uuring-uhistranspordi-ja-rattaga-soidetakse-seni-arvatust-rohkem>

	<p>tulemusena hakkavad inimesed autost loobuma. Seda on võimaluse piires tehtud juba niigi ja ilma maksuta.</p> <p>Kaubanduskoda tellis hiljuti Norstatilt uuringu, et saada teada, kuidas on viimase 24 kuu jooksul muutunud inimeste autokasutus ning mis paneks inimesi autokasutust säästvamaks muutma. Uuringu tulemustest selgus, et 35 protsenti vastanutest on viimase kahe aasta jooksul sõitnud autoga vähem või sama palju, kuid säästvamalt (väiksem auto, väiksem kütusekulu, elektriauto jne). Säästvama autokasutuse peamiste põhjustena toodi välja autoga seotud kulude kokkuvõidmist, töökoht on võimaldanud paindlikumat töötamise viisi, võimalus kasutada ühistransporti ning keskkonnasäästlikuma liikumisviisi eelistamine. Üksnes 10 protsenti vastanutest kinnitas, et nende autokasutus on suurenenud. See näitab, et inimesed on motiveeritud ka ilma mootorsõidukimaksuta muutma oma autokasutust säästvamaks ja on seda viimasel ajal ka aktiivselt teinud. Lisaks soovisime uuringuga teada, mis paneb inimesi autokasutust säästvamaks muutma. 41 protsenti vastanutest tõi välja, et sissetulekute kasv, mis võimaldaks osta säästvama auto. Samas kui kehtestada mootorsõidukimaks, mille pealt tuleb tasuda nii registreerimistasu kui ka aastamaksu, siis see vähendab veelgi inimeste võimalust muuta autokasutust säästvamaks. Kui Rahandusministeeriumil on huvi, siis oleme nõus jagama viidatud uuringu täpsemaid tulemusi. Samas on küsitluse tulemustele tuginedes äärmiselt raske leida tuge arvamusele, nagu võiks mootorsõidukimaksu kehtestamine oluliselt rohkem motiveerida inimesi, eriti just maapiirkondades, otsima säästlikumaid liikumisvahendeid. Seda tehakse siiski juhul, kui rahalised võimalused on selleks olemas. Paraku maksu kehtestamine omab vastupidist mõju.</p>	
12.8	<p>Mootorsõidukimaksu määrad</p> <p>Kui väljatöötamise kavatsuse kohaselt oli eesmärk saada mootorsõidukimaksust riigieelarvesse ca 120 miljonit eurot, siis eelnõu seletuskirja (lk 24) kohaselt on loodetav maksutulu juba ca 230 miljonit eurot aastas.</p> <p><u>Kaubanduskoja ettepanek:</u> Palume eelnõu seletuskirjas välja tuua, kui suured on mootorsõidukimaksu määrad teistes ELi riikides ning kui suure osa moodustab see</p>	<p>Teadmiseks võetud. Eelnõu mõjusid on seletuskirjas läbivalt täiendatud.</p>

	näiteks miinimumpalgast. See info võimaldab paremini aru saada, kas Eestis kehtestatav maks on samas suurusjärgus teiste riikide tasumääraga, võttes arvesse ka ostujõudu.	
13.	Eesti Linnade ja Valdade Liit	
13.1	<p>Kohaliku omavalitsuse üksus on oma otsuste tegemisel autonoomne ning seda peaks toetama finantsautonoomia, mis paraku on Eestis küllaltki väike. Selle suurendamise vajadust on Eesti Linnade ja Valdade Liit tõstatanud iga-aastastel riigieelarve läbirääkimistel. Kehtivas kohalike maksude seaduse loetelus on ka mootorsõidukimaks, mida kohalike omavalitsuste volikogud ei ole rakendanud, et mitte suurendada elanike maksukoormust ja seda eriti praeguses olukorras.</p> <p>Rahandusministeerium on saatnud kooskõlastamisele mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu. Eelnõu seletuskirja kohaselt on mootorsõidukimaksu seaduse eesmärk kehtestada Eestis sõidukitele suunatud keskkonnamaks. Eelnõuga muudetakse ka kohalike maksude seadust ja maksukorralduse seadust. Eelnõu rakendussätted näevad ette kohalike maksude seaduse muutmise, mille käigus vähendatakse aga kohalike omavalitsuste autonoomiat. Seaduseelnõu jõustumisega kaoks kohalikel omavalitsustel endil võimalus maksu üle otsustada, see on aga otsene sekkumine riigi poolt omavalitsuse iseotsustamise süsteemi.</p> <p>Liidu juhatus ei toeta selliselt üleriigilise mootorsõidukimaksu kehtestamist.</p> <p>Juhul, kui riik meie seisukohast hoolimata mootorsõidukimaksu siiski kehtestab, tuleb analoogselt üksikisiku tulumaksuga jagada ka mootorsõidukimaksust kogutavat tulu kohalike omavalitsustega. Kohalikel omavalitsustel on keskne roll kliimapoliitika elluviimisel ning transporditaristu arendamisel ja korrashoiul.</p>	Mitte arvestatud. Mootorsõidukimaksu senisel kujul ehk kohaliku maksuna, ei ole kehtestatud mitte üheski piirkonnas. Eelnõuga kehtestatakse riiklik maks ja tasu, mis laekuvad üldisesse eelarvesse.
13.2	Plaanimatud seadus riivab kohalikele omavalitsustele põhiseaduse § 157 lõikega 2 antud enesekorraldusõigust. Viidatud põhiseaduse normi kohaselt on kohalikul omavalitsusel õigus seaduse alusel kehtestada ja koguda makse ning panna peale koormisi. Kohalike maksude kehtestamise õigus on üks omavalitsusüksuse finantstagatise, mille eesmärk on tagada omavalitsusüksusele piisavad rahalised vahendid. Kohaliku omavalitsuse üksus on oma otsuste tegemisel autonoomne	Vt eelmine vastus.

	<p>ning seda peaks toetama finantsautonoomia, mis paraku on Eestis küllaltki väike. Selle suurendamise vajadust on Eesti Linnade ja Valdade Liit tõstatanud iga-aastastel riigieelarve läbirääkimistel. Kehtivas kohalike maksude seaduse loetus on ka mootorsõidukimaks, mida kohalike omavalitsuste volikogud ei ole rakendanud, et mitte suurendada elanike maksukoormust ja seda eriti praeguses olukorras. Eelnõu seletuskirja kohaselt on mootorsõidukimaksu seaduse eesmärk kehtestada Eestis sõidukitele suunatud keskkonnamaks. Eelnõuga muudetakse ka kohalike maksude seadust ja maksukorralduse seadust. Eelnõu rakendussätted näevad ette kohalike maksude seaduse muutmise, mille käigus vähendatakse aga kohalike omavalitsuste autonoomiat. Seaduseelnõu jõustumisega kaoks kohalikel omavalitsustel endil võimalus maksu üle otsustada, see on aga otsene sekkumine riigi poolt omavalitsuse iseotsustamise süsteemi. ELVL ei toeta selliselt üleriigilise mootorsõidukimaksu kehtestamist. Juhul, kui riik ELVL seisukohast hoolimata mootorsõidukimaksu siiski kehtestab, tuleb analoogselt üksikisiku tulumaksuga jagada ka mootorsõidukimaksust kogutavat tulu kohalike omavalitsustega. Kohalikel omavalitsustel on keskne roll kliimapoliitika elluviimisel ning transporditaristu arendamisel ja korrashoiul. Sõidukite kasutamisega kaasneb oluline negatiivne välismõju (tootmissaaste, heitmed, ajakulu, ummikud, õnnetused jm) ning keskkonnaõiguse oluline põhimõte on "saastaja maksab" või "keskkonnakasutusest kasu saaja maksab" printsiip. Enamik Euroopa Liidu riikides on mootorsõidukimaks. Samas ei ole põhjendatud, et mootorsõidukimaks laekub täies ulatuses riigieelarvesse. Mootorsõidukimaksu objekt omab kohalikku iseloomu, sest kuigi tegemist on mobiilsete sõidukitega, liigeldakse mootorsõidukitega eelkõige ühe kohaliku omavalitsuse üksuse territooriumil, kasutades sealset taristut ning ka heitgaasid tekivad suures osas kohalikul tasandil. Seega on põhjendatud, et mootorsõidukimaks laekuks kas täielikult või osaliselt kohaliku omavalitsuse eelarvesse. Ettepanek on jagada maksu laekumine 50% kohaliku omavalitsuse ja 50% riigieelarve vahel.</p>	
13.3	<p>Eelnõu seletuskirja järgi on N1G kategooria nelikveolisi sõidukeid liiklusregistris üle 10 000. Levinumad mudelid on Toyota Hilux, Ford Ranger, Mitsubishi L200, Nissan Pickup, Volkswagen Amarok, Nissan Navara, Isuzu D-</p>	<p>Arvestatud. Selleks võtame N-kategoorias registreeritud sõiduki puhul arvesse ka selle erivõimsust. Kui see ületab 0,20 kilovatti kandevõime ühe kilogrammi kohta</p>

	<p>Max, Toyota Landcruiser jne. 2. Eelnõu § 13 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. Nagu nähtub ka eelnõu seletuskirjast, selliseid sõidukeid on üle 10 000, siis nende mõju linnaruumi saastamisele ja linnaruumi hõivamisele (parkimiskohad) on oluliselt suurem, kui hetkel väljapakututud lahendus eelnõus.</p>	<p>liiklusregistri andmetel, maksustatakse sõiduk M1- ja M1G-kategooria mootorsõiduki aastamaksu määraga, rakendades füüsiliste isikute puhul ka mootorsõiduki vanusest sõltuvat aastamaksu määra kordajat. Sama loogika kehtib registreerimistasu puhul</p>
13.4	<p>N1G kategooria sõidukite maks ei ole proportsionaalne tavakasutuses olevate M1 kategooria sõidukitega ega nende keskkonnamõjudega, mis võib põhjustada N1G kategooria sõidukite tarbimise olulist suurenemist. Näiteks 2022. aasta Toyota Landcruiseri CO2 näitaja on 250,6 g/km, täismass 2 990 kg. Eelnõus väljapakutud arvutusmudeli järgi oleks aastamaks 50 eur baasosa + CO2 vahemikus 205-250 eest ($45 \cdot 3 = 135$ eur) ja vahemiku 250-300 eest ($0,6 \cdot 3,5 = 2,1$ eur) ehk kõik kokku 187,1 eurot. Sõidukite massi N1G kategooria sõidukite puhul ei arvestataks, mis paigutab ta M1 kategooria sõidukite arvestuses VW Passati maksustamiskategooriasse (149 eur). Arvestades, et N1G kategooria nelikveoliste sõidukite mõju linnaruumi saastamisele ja linnaruumi hõivamisele on oluliselt suurem, on seisukoht, et selle kategooria mootorsõidukite aastamaksu määrad peavad paigutama oma CO2 näitaja ja massi poolest Audi Q7 või Porche Cayenni maksustamiskategooriasse (748-1064 eur). N1G kategooria sõidukite maksustamine peaks olema sarnane M1 kategooria sõidukitele, kuna valdavalt kasutatakse neid funktsionaalselt sarnaselt sõiduautodele ja nii suures ulatuses maksuerisuse tegemine ei ole põhjendatud, see ei tule välja ka eelnõu seletuskirjast.</p>	<p>Vt eelmine vastus.</p>

13.5	<p>Eelnõu seletuskirja kohaselt on mootorsõidukimaksu seadusel 2 vastuolulist eesmärki, millede vahelist suhestumist ega valikut ei ole piisavalt põhjendatud: a. Mootorsõiduki aastamaks 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 vanem ja saastavam. b. 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. Hetkel eelnõus väljapakutud maksustamise põhimõtete aasta-aastalt vähenemine soodustab Eestis vanemate ja võimsamate sõidukite kasutust ja importi, mis tekitab vastupidiselt suurema CO2 saaste ja veelgi suurema jäätmeprobleemi. Ka täna otsustavad väga paljud uue sõiduki asemel soetada 10+ aasta vanuseid võimsaid sõidukeid, eelnõu sõnastus seda ka soodustab. Eelnõus peaks olema põhimõte, et vanemate aga võimsate 150kw+ sõidukite aastamaks ei väheneks samas proportsioonis kui vanadel keskklassi sõidukitel. Ehk siis 15-aastat vana Audi Q7 või Mercedes Benz S55 ei peaks olema sõidukid, mis meie tänavatel oma elupäevad lõpetavad, eesmärk peaks olema vanadest ja võimsatest sõidukitest vabanemist soodustada nende kallima maksustamise kaudu. Juba täna on paljude eestimaalaste lemmiksõiduk 15 aastat vana ja vähemalt 3,0 liitrise diiselmootoriga Audi, Mercedes või BMW, millede CO2 mõju on ülisuur. Tark oleks vabaneda probleemsetest sõidukitest enne nende kasutusperioodi lõppu, kuna vastasel korral jääb kogu ümbertöötlemise koormus Eestisse ja võib lähiaastatel põhjustada ümbertöötlemisega seonduvate kulude järsku kasvu, mille lävel oleme juba naganii 200 000 n-ö „romude ja fantoomautode probleemiga“.</p>	
13.6	<p>Eelnõu seletuskirja kohaselt „Sõidukite kasutamisega kaasneb oluline negatiivne välismõju (tootmissaaste, heitmed, ajakulu, ummikud, õnnetused jm)“. Siinkohal ei tohiks unustada ka müraprobleemi, mida võimsamad ja raskemad sõidukid</p>	<p>Teadmiseks võetud.</p>

	põhjustavad enam ning samuti kasutusest väljajäävate sõidukite ümbertöötlemise kulu, selle keskkonnamõju ja riske.	
13.7	Mootorrataste maksustamisest. Eelnõu kohaselt „koheldakse vanemaid mootorsõidukeid, mille esmase registreerimise kuupäevast on maksustamisperioodi alguse kuupäevaks möödunud üle kümne aasta, soodsamalt. Üle kümne aasta vanuseid ning kuni 125 cm ³ töömahuga mootorsõidukeid ei maksustata, sest nende puhul jääks maksumäär allapoole maksustamise miinimumtasest, mis kokkuleppeliselt on aastamaksul 30 eurot.“ Käesoleval juhul ei ole piisavalt põhjendatud üle 10 aasta vanuste ja alla 125 cm ³ mootorsõidukite mittemaksustamine. Ainuüksi põhjus, et maks oleks alla 30 euro ei kahanda nende sõidukite keskkonnamõju. Kuna linnaruumis on mootorrattad väga suurt hulka inimesi põhjustava keskkonnamõju – lõhna ja mürahäiringu põhjustajaks, siis tuleb maksustada ka vanemaid ja väiksema töömahuga mootorrattaid ja kaaluda mürakomponendi lisamist mootorrataste maksustamisele. Täna kanduvad linnaruumis mootorrataste helilained kuni 2 km kaugusele, mõjutades väga paljude linna elanike elusid ja öörahu. Üldjuhul kaasneb mootorrataste kasutamisega ka väga spetsiifiline heitgaaside lõhn, mis keskkonnamõjuna on samuti käsitlemata. Käesoleval kujul eelnõus väljapakutud maksustamispehmed ja ulatus ei kata mootorrataste kahjulikku keskkonnamõju linnaruumis, mis tuleks vähemalt kümnekordistada selleks, et mõjutada sihtgrupi valikuid.	Teadmiseks võetud. Lõhn ja müra ei ole käesoleva eelnõu kohaselt maksustamise aluseks. Kõnealused mootorsõidukid on lisaks sageli hooajalised.
13.8	Käsitleda hübriide ja pistikhübriide täiesti eraldi, mitte liita neid tavaautodega kokku. Pole loogiline neid maksustada sama heitme mudeliga, kuna tegelikult pool aega auto seda kogust ei emiteeri, mis on registrisse kohustuslik kirja panna. Praeguses olukorras maksab uue hübriidautoga (mis saastab poole vähem) rohkem maksu kui bensiini/diiselmootoriga auto eest.	Arvestatud. Eelnõu täiendatud.
13.9	Ühtlasi peaks arvestama, et maapiirkondades, sh hajaasustuses on auto omamine möödapääsmatu vajadus kuni puudub mõistlik ühistranspordi võrk (eriti suurtest maanteedest eemale jäävate asulate vahel).	Arvestatud osaliselt. Arvestades, et maapiirkondade elanike hulgas on eakate osakaal suurem ja nende sissetulek väiksem, on maksumudelisse toodud sõiduki vanuse komponent.
13.10	Samuti peaksid kohalike omavalituste sõidukid olema maksust vabastatud, kuna neid kasutatakse avaliku teenuse osutamiseks.	Arvestatud osaliselt. Vabastatud on elude päästmiseks ja muudeks päästetöödeks ning teatud tegevusteks vajalikud

		sõidukid, olenemata nende kuuluvusest. Tavasõidukid vabastatud ei ole, samuti sõltumata nende kuuluvusest.
14.	Eesti Tööandjate Keskliit	
14.1	Peame positiivseks, et olete koostanud väljatöötamiskavatsuse (edaspidi VTK) ja muudatust ühiskonnas püüdnud selgitada. Samas peame jätkuvalt laiduväärseks, et uusi makse on asunud kehtestama ilma, et eelnevalt oleks ammendatud valitsussektori kärpevõimalused ja välja töötatud majanduskasvu strateegia. Me ei pea heaks tavaks, et eelnõus on maksukoormust võrreldes varasema versiooniga hüppeliselt tõstetud, nii et hinnang või ootus maksulaekumisele on pea kahekordistunud. Nii kõrgete määradega uue maksu kehtestamine võib kaasa tuua soovimatuid tagajärgi või turumoonutusi.	Teadmiseks võetud.
14.2	Üllatav on eelnõus väljatoodud hinnang Maksu- ja Tolliameti ning Transpordiameti infosüsteemide arenduskuludele, milleks esimesel aastal on 2 mln eurot ja halduskulud edaspidi alates 0,6 miljonist eurost. Nagu ka oma varasemas tagasisides väljatöötamiskavatsusele oleme täheldanud, võib maksu tasumise järelevalve samuti osutada keeruliseks ja kulukaks, mis tekitab küsimuse, kas tegemist on kõige kuluefektiivsema maksumeetmega.	Teadmiseks võetud. Prognoos tugineb MTA hinnangul IT arendusele ja edasisele tööjõukulule. Elektroonsetel olemasolevatel andmetel põhinevat maksu on võimalik suhteliselt madalate kuludega hallata.
14.3	On tänuväärne, et ministeerium otsustas kaubikute puhul massikomponenti mitte arvesse võtta. Endiselt oleme seisukohal, et tööandja autode vajadus ja ökonoomsus on üldjuhul tööandja poolt väga põhjalikult kalkuleeritud ning suurt mõju autostumisele või transpordisektori heitmetele selles segmendis ei saavutata. Küll aga tõstab see vähesel määral hinnasurvet.	Teadmiseks võetud.
14.4	Nagu mainisime ka oma varasemas tagasisides, oleme mures automaksu mõju pärast inimeste liikumisvõimalustele. Inimeste liikuvus on tõenäoliselt üsna tugevas seoses heaolustase ja majanduskasvu potentsiaaliga. „Üleautostumise“ probleem on aktuaalne vaid paaris suuremas linnas. Hajaasustusega piirkondades võib antud maksu-meede vähendada inimeste motivatsiooni või võimalusi tööl käia ja majanduslikku lisandväärtust luua. See võib omakorda viia töökohtade kadumiseni maapiirkondadest.	Arvestatud osaliselt. Sotsiaalse mõju suunamiseks on mudelisse toodud sõiduki vanuse komponent, mis mängib isikute kasuks, kellele liikuvus on probleemiks ja kes ei saa uut autot soetada.

14.5	<p>Vanemad autod saavad eelnõu kohaselt eelise, kuigi ei pruugi olla keskkonnasõbralikumad. Eeldades, et keskkonnasõbralikum on pikk kasutusiga, oleks põhjendatum vanemate autode soodustamine aastamaksu puhul, esmarestreerimisel aga mitte. Samuti oleks see koosõlas maksevõime printsiibiga, jättes inimestele võimaluse osta soodsamalt kord juba Eestis registreeritud vanemaid sõidukeid. Tuletame siiski meelde, et Eesti autopark on juba üks Euroopa vanimaid.</p>	<p>Arvestatud osaliselt. Juhtides tähelepanu märkuste saatja eelmisele märkusele, kus toodi esile sotsiaalsete probleemide olemasolu, siis, nagu eelpool öeldud, vanuse komponent on toodud mudelisse vähendamaks negatiivseid sotsiaalseid mõjusid. Keskkonna suunitlusega on mudelis CO2 heite tasemete arvestamine ning samuti elektriautode puhul nende massi arvesse võtmine maksu suuruse määratlemisel.</p>
14.6	<p>Kaalukomponent töötab tavapärasest raskemate hübriidajamiga ja elektriautode kahjuks, mida üldiselt on peetud sise põlemismootorist keskkonnasõbralikumaks. Elektrimootoriga sõidukite puhul on tõstetud kaalukomponendi maksustamise lävendit 2000 kg-lt 2400-le, kuid hübriidsõidukite puhul toimub maksustamine samadel alustel vaid sise põlemismootoriga sõidukitele. Hübriidmootoriga sõiduk võib olla sobiv üleminekulahendus elektrimootoriga sõidukitele, kuid kaalukomponendi arvestamine identselt sise põlemismootoriga sõidukitega võtab neilt selle eelise.</p>	<p>Arvestatud. Eelnõu täiendatud.</p>
14.7	<p>Juhul, kui mootorsõidukimaksu eelnõu vastu võetakse, peaks suurem osa laekuvast maksutulust parandama liikumisvõimaluste kvaliteeti ning panustama vajadusel kontratsükllilisse fiskaalpoliitikasse, ennekõike:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Osa maksutulust tuleb suunata ühistranspordi arengusse (rongid, bussid), et tekiks reaalsed alternatiivid Tallinnast ja Tartust väljaspool elavatele inimestele ilma autota liikuda. b. Valitsus peab andma siduva lubaduse edaspidi teedeehituse investeeringud suurendada. 	<p>Arvestatud osaliselt. Riik ja kohalikud omavalitsused panustavad keskkonnasõbraliku ühistranspordi arendamisse ning samuti teede ehitusse ja parandusse. Neid tegevusi ei plaanita lihtsalt otseselt siduda mootorsõiduki maksu laekumisega.</p>
14.8	<p>Teeme ettepaneku eelnõuga tõsta ka isikliku sõiduauto kompensatsiooni määra või vähendada tööandja autode kahese kasutuse (nii töö- kui isiklikeks sõitudeks) erisoodustuse maksukoormust. See aitaks transpordisektori jalajälje vähendamise eesmärgile kaasa, kuna see vähendaks kahe sõiduauto vajadust ja suurendaks riskasutust.</p>	<p>Mitte arvestatud. Ettepanek ei ole käesoleva eelnõu ala.</p>

14.9	Kokkuvõttes tööandjad uue maksu kehtestamist ei toeta, sest me pole veendunud, et riik on pingutanud piisavalt riigieelarve kulude kiire kasvu pidurdamisel. Kui Valitsus seda siiski teha otsustab, tuleks maksumäärade taset vähendada varem presenteeritud tasemele, et minimeerida negatiivseid efekte ja säilitada mõõdukas stiimul keskkonnasõbralikke transpordivalikuid tegema.	Teadmiseks võetud. Riigieelarve kulud suurenevad peamiselt pensionikulude ja ravikulude tõttu ning see on seotud elanikkonna vananemisega. Samuti on oluline osa kaitsekulude suurendamisel, mis on vajalik meie riigi julgeoleku tugevdamiseks. Halduskulusid ei saa vähendada lõputult, sel juhul kannatab halduse kvaliteet.
15	Eesti Väikeste- ja Keskmiste Ettevõtete Assotsiatsioon	
15.1	EVEA seisukoht mootorsõidukimaksu osas ei ole muutunud. Oleme jätkuvalt seda meelt, et mootorsõidukimaksu ei tohi kehtestada kuna selle kehtestamine on nii majanduspoliitiliselt kui ka regionaalpoliitiliselt kahjulik ja väike- ja keskmistele ettevõtetele (VKE) ning inimestele ebamõistlikult koormav. See suurendab ebavõrdsust ja halvendab konkurentsivõimet ning piirab inimeste liikumisvõimalusi.	Mitte arvestatud. Kuna riik vajab täiendavat maksutulu ja Eestis on varamaksude tase väga madal, on mõistlik maksusüsteemi täiendada just varamaksu lisamise abil.
15.2	Eelnõu kohaselt ei ole mootorsõiduki registreerimistasu riiklik maks. Sellest tulenevalt ei saa mootorsõiduki registreerimistasu sätestada mootorsõidukimaksu seaduses. Maksukorralduse seaduse järgi on maksuseadus seadus, millega sätestatakse maks. Eelnõus on üldse defineerimata seaduse nimes kasutatav mootorsõidukimaksu mõiste. Korrektne oleks rääkida mootorsõiduki aastamaksu seadusest. Mootorsõiduki registreerimistasu tuleks aga sätestada liiklusseaduses.	Arvestatud. Eelnõu täiendatud.
15.3	Liiklusseaduse kohaselt täidab Maksu- ja Tolliamet seoses teekasutustasuga kõiki maksukorralduse seadusest tulenevaid maksuhalduri ülesandeid, välja arvatud neid ülesandeid, mis liiklusseadusega on antud Transpordiameti pädevusse. Eelnõus ei ole seoses registreerimistasuga eraldi sätestatud, kes täidab maksuhalduri ülesandeid, kui kohaldatakse maksukorralduse seaduse sätteid.	Arvestatud.
15.4	Eelnõus ei ole reguleeritud, et kui mootorsõidukil on vastutav kasutaja, kes sellisel juhul maksab aastamaksu, kas vastutav kasutaja või omanik.	Teadmiseks võetud. See siiski on reguleeritud. Esmakohustus omanikul, kuid vastutava kasutaja puhul viimane.
15.5	Maksumaksjal tekib mootorsõiduki aastamaksukohustus 1. jaanuari seisuga. Maksu haldamise lihtsustamiseks võiks see reegel kehtida ka sõiduki esmakordsel registreerimisel maksustamisperioodi jooksul, st aastamaksu tuleks maksta alates järgnevast maksustamisperioodist.	Mitte arvestatud. Kohustus tekib sõiduki registreerimisele järgnevast päevast.

15.6	<p>Eelnõu kohaselt tekib registreerimistasu maksmise kohustus sõiduki esmakordsel liiklusregistris registreerimisel, st kui mootorsõiduki andmed on vastava toiminguga tulemusel registrisse kantud. Samas sätestatakse eelnõus, et registreerimistasu makstakse enne sõiduki esmakordselt Eestis registreerimist, st enne toiminguga tegemist. Need sätted on sõnastusest tulenevalt omavahel vastuolus. Maksta ei saa enne, kui maksukohustus on tekkinud. Ka ei selgu eelnõust, mis saab registreeringu taotlusest, kui registreerimistasu on maksmata. Näiteks riigilõivuseaduse järgi tasutakse riigilõiv enne toiminguga tegemise taotlemist, kui seaduses ei ole sätestatud teisiti. Kui taotluse esitaja on jätnud riigilõivu tasumata, määrab riigilõivu võtja talle esimesel võimalusel tähtaja riigilõivu tasumiseks, hoiatades, et riigilõivu tähtpäevaks tasumata jätmisel võib jätta taotluse läbi vaatamata.</p>	<p>Teadmiseks võetud. Vahetult enne sõiduki registreerimist on tekkinud olukord, kus on võimalik piisavalt täpselt maks määrata. Ebaloomulikus olukorras, kus selgub, et see ei olnud miskipärast õige, saab makstud tasu tagasi arvestada.</p>
15.7	<p>Maksmisele kuuluv registreerimistasu summa kuvatakse liiklusregistri e-teeninduses. Eelnõust ei selgu, millal see summa seal kuvada tuleb ja milline õiguslik tähendus sellel elektroonilisel kirjel on. Samuti ei selgu, kuidas informeeritakse maksmisele kuuluvast registreerimistasu summast Transpordimeti teenindusbüroodes. Ministri õigus kehtestada vastav kord lahendab tõenäoliselt võimalikud probleemid, aga ei paranda oluliselt eelnõu kvaliteeti.</p>	<p>Teadmiseks võetud. Lahendus, kus detailregulatsioonid on kehtestatud määrustega, on tavapärane. Välja töötatakse isikule parim võimalik ja mugavam lahendus.</p>
15.8	<p>Eelnõus sätestatud aastamaksu ja registreerimistasu vanusekordajat kohaldatakse ainult füüsilistele isikutele. Seega saavad seda soodustust kasutada ka füüsilisest isikust ettevõtjad ja ettevõtluskonto kasutajad. Mikroettevõtetele ja väikestele ettevõtetele kuuluvate sõidukite puhul seda võimalust kasutada aga ei saa. See ei aita kaasa majandustegevuses erinevat juriidilist vormi kasutavate isikute võrdse kohtlemise tagamisele ning kahjustab oluliselt just väikeste ettevõtete majanduslikku võimekust.</p>	<p>Mitte arvestatud. Vanusekoefitsient on loodud sotsiaalsete mõjude pehmendamiseks. Ettevõtluses eeldatakse, et äri on üles ehitatud selliselt, et sellega seotud kulud on kaetud äris teenitava tuluga.</p>
<p>16 Mittetulundusühing Full Throttle Club</p>		
16.1	<p>Sõidukikategooriate puhul nii registreerimistasu kui ka aastamaksu arvutamisel tekib kõige suurem erisus M1, M1G ja N1 ning N1G kategooria sõidukite maksustamises. Kui M1 ja M1G kategooria sõidukite puhul füüsilisest isikust omanike puhul baaskomponendile lissanduvate komponentide puhul arvestatakse vanusekoefitsienti, siis N1 ja N1G puhul ka füüsilisest isikus omaniku puhul seda</p>	<p>Mitte arvestatud. Tegemist on poliitilise otsuse ja kaalutlusega, et vanusekomponendi rakendumisel ei liiguks suur osa N kategooria ettevõtte sõidukeid eraisikute nimele.</p>

	<p>ei arvestata. Mis on selle reegli põhjenduseks?</p> <p>Meie küsimus on tingitud puhtalt hobiautoomanike vaatest, sest paljud hobisõidukiks olevad sõidukid võivad olla arvel N1 ja N1G kaubikuna ning samas on nende liikluses osalemise ulatus ja ka tekitatav õhusaaste CO2 emissiooni kujul marginaalne. Omanike jaoks toob selle erisuse kehtima hakkamine kaasa kordades suurema kulu, kui nad on esialgse väljatöötamiskavaga tutvudes arvestanud. Lihtne näide – oletame, et eraisik omab hobisõidukina 1970. aasta esmarestreeringuga Chevrolet El Camino LS6 modifikatsiooni, mis on registreeritud kui N1 kategooria kaubik, mootori töömahuks 7443 cm³ ja mootori võimsuseks 336 KW. Fakt, et see sõiduk on registris N1 kategooriana, mis samas on õigustatud (tegemist on pikapkeraga sõidukiga), tähendab omaniku jaoks aastas sõiduki omamiskulude tõusu 691 Euro võrra, samas aga täpselt sama mootoriga analoogse aastakäigu Chevrolet Chevelle, millel antud mudel baseerub, aga mis on arvel kui M1 kategooria sõiduk, kasvatab omaniku omamiskulusid 50 Eurot, kuna vanusekomponent on nullinud kogu lisanduva osa. Meie ettepanekuks oleks võrdsustada eraisikute omandis olevad N1 ja N1G kategooria sõidukid M1 ja M1G sõidukitega, või vähemalt luua nende puhul erisus, mis väldiks hobisõidukina kasutatavate (reeglina vanemad, kui 20 aastat) sõidukite ebaõiglase maksustamise. Arvesse peaks võtma ka fakti, et paljudel autohuvilistel võib olla selliseid ebaõiglaselt maksustatud sõidukeid enam kui üks. N1 ja N1G kategooriana on registreeritud ka hulgaliselt mahtuniversaale ning matkasõidukeid, mille puhul samamoodi tekib omanikele kategooriast tingitud ebaõiglane maksukoormus.</p>	
16.2	<p>Ajutiselt registrist kustutatud sõidukite maksustamine. Miks ikkagi maksustatakse peatatud kandega sõidukeid, kui need reaalselt keskkonnamõju ei avalda ning sisuliselt liikluses ei osale? Põhjendusena on toodud senimaani nõ. “rondiprobleemi” lahendamist maksukoormuse tekitamisega ning selle tekkimise puhul suurenenud motivatsiooniga omanikel need sõidukid registrist jäädavalt kustutada ning seejuures nõuetekohaselt utiliseerida. Peatatud registrikandega sõidukitest on aga üsna suur osa tegelikult sellised, mis lihtsalt igapäevaliikluses ei osale aga samas on kas parasjagu pikemaajases remondis, ennistamisel või</p>	<p>Teadmiseks võetud. Sõidukid, mis enam ei osale liikluses, tuleb utiliseerida vastavalt kehtivale õigusele. Kui seda ei tehta, tuleb taluda maksukoormust, sest seisev sõiduk on toodetud sõiduk ja see võib kujuneda ruumi ja keskkonda reostavaks.</p>

	<p>paiknevad kellegi kollektsioonis. Selliste sõidukite maksustamine on meie hinnangul ebaõiglane ning meie eelneva küsimuse valguses lausa problemaatiline, sest võib tuua omanikule kaasa oluliselt suurema väljamineku, kui aastas makstav 50 Eurot baaskomponendi näol. Meie poolne ettepanek oleks vabastada peatatud registrikandega sõidukid maksust, kuna need ei osale liikluses ning nende maksustamine ei aita kuidagiviisi sisuliselt kaasa roheesmärkide täitmisele.</p>	
16.3	<p>Elektrisõidukitele on tekitatud ebaõiglasena tunduv maksueelis, mille seos roheesmärkide täitmisel on arvestades hetkekonteksti küsitav. Millisel moel on elektrisõiduk antud hetkel Eesti Vabariigis vähem saastav nähtus, kui moodne sisepõlemismootoriga sõiduk? Arvestades et valdavalt toodetakse endiselt elektrienergia fossiilsetest kütustest ning lähimas tulevikus pole näha ka selle puhul realistlikku lahendust. Arvestades seda fakti, on meie hinnangul ebaõiglane soosida elektrisõidukeid maksustamise mõttes, kuna kaudselt tekitavad nad läbi nende käitamiseks tarviliku elektrienergia tootmise samuti olulises koguses CO2 heitmeid. Leiame, et õiglane oleks siiski ka elektrisõidukite puhul arvestada CO2 lisakordajaga mis võiks küll olla vähendatud mahus, aga olemas.</p>	<p>Arvestatud osaliselt. Elektrisõidukite maksu suurus sõltub sõiduki kaalust kaudseid CO2 heitmeid ei arvestata. Põhimõtteliselt tuleb nõustuda, et ka elektriautode tootmisega kaasneb saaste ning et nende saaste tase kasutusel sõltub elektrienergia tootmise keskkonnajäljest. Samas, elektriautode kasutuse saaste jääb suuresti väljapoole linnasid ja seetõttu on nende mõju elanikkonna tervisele väiksem. Samuti, tuuleenergia ja päikeseenergia osakaalu kasvades väheneb nende kasutuse keskkonnajälg.</p>
16.4	<p>Maapiirkondade ja äärealade transpordi ning väiketootmise jätkusuutlikkuse küsimus. Võttes arvesse vanemate kaubikute ebaõiglast maksustamist, siis võib juhtuda, et niigi üsna kiratsev maapiirkondade väiketootmine talumajapidamiste näol võib sattuda löögi alla. Pikap- või mahtuniversaalkerega sõiduk pole reeglina taluniku jaoks pelgalt mitte ainult inimeste veoks mõeldud transpordivahend vaid ka reaalne töövahend, millega transporditakse kaupa, hooldatakse teid või oma valdustel tehnoarajatisi, käiakse jahil või kalal, osaletakse riigikaitstes näiteks Kaitseliidu õppuste raames jne. Arvestades, et paljud nendest sõidukitest on registreeritud kui N1 või N1G kategooria sõidukid, siis tähendab see omanikele kohe üsna suurt maksukoormust, eriti juhul, kui sõiduk pole registreeritud mitte ettevõtte, vaid eraisiku nimele, mis võib olla üsnagi tavapärane situatsioon. Erinevalt sõiduautodest, kaubikute puhul vanusega kordaja ei lange ning see sunnib väiketootjat ilmselt kas tootmise lõpetama või siis suurenenud kulusid näiteks turustatava kauba hinnatõusuga</p>	<p>Teadmiseks võetud.</p>

	<p>kompanseerima, mis suurendab veelgi lõhet kodumaise ja importtoodangu hindade vahel. Lisaks pole maapiirkondades ühistranspordi kättesaadavus siiski hea, ning sellega on tegelikult probleeme isegi suuremates asulates. Lihtne näide, ühistranspordiga kuueliikmelise pere puhul reis Tallinna lähiümbrusest Tartu äärelinna osutub oluliselt kallimaks, kui sama maa läbimine isikliku sõidukiga, rääkimata seejuures reisimise mugavusest, eriti, kui kaasas on väikesed lapsed. Nende küsimuste osas meie hinnangul kiiret ja lihtsat lahendust leida on üsna keeruline, oleme nõus, et piirkondlike erisuste haldamine tekitab riigile üsna suuremahulise lisakoormuse ning pole mõeldav. Samas võiks olla osaliseks lahenduseks automaksust laekuvast rahast osa suunamine maapiirkondade üldisse arengusse ning panus keskkonnasõbralike ühistranspordiühenduste tekitamisse.</p>	
16.5	<p>Kas on täpsemalt avalikku infot ka selle kohta, milleks täpselt planeeritakse mootorsõidukimaksust laekuvat raha kasutada? Maksu kehtestamise suurima eesmärgina on välja toodud autostumise piiramist ning sellega kaasnevat positiivset mõju keskkonnale, küll aga on segane see osa, kui suures ulatuses näiteks riik kavatseb investeerida saadavat tulu roheesmärkide täitmisel. Hetkseisuga on üsna huvitav, et väljatöötamiskavas prognoositud saadav tulu aastal 2025, on nüüd seaduseelnõu raames kahekordistunud, samas endiselt pole üheselt, arusaadavalt ja läbipaistvalt üldsusele tutvustatud maksust laekuva raha kasutamise plaane. Leiame, et õiglane oleks üldsust teavitada ka sellest, milleks täpselt raha kulutada plaanitakse ning kui suur osa sellest taasinvesteeringutakse nendesamad keskkonnamõjude veelgi ulatuslikumaks vähendamiseks.</p>	<p>Arvestatud osaliselt. Automaksu tulu ei plaanita siduda kindlate kuludega, samas plaanitakse senisest oluliselt enam panustada keskkonnasõbralikumasse transporti ja muudesse rohe-eesmärkidesse.</p>
17	Eesti Gaasiliit	
17.1	<p>Praegusel hetkel on CO2 heite osakaalu aluseks WLTP või NEDC. See on ühelt poolt arusaadav, sest iga auto eriheid on tootja käest vaja kätte saada. Teisalt on selline lähenemine riigile endale väga kahjulik. Põhjus on selles, et Kliimaministeeriumil on läbi vedelkütuse seaduse ja selle alamaktide välja töötatud regulatsioon, mis võimaldab igas tanklas müüdud maagaasi biometaanipäritolutunnistusega rohestada. See tähendab, et kuigi tarbija ei osta biometaanit, siis tema ostetud maagaas ikkagi rohestatakse. Sellega täidavad väga paljud kütusemüüjad kehtestatud kliimaeesmärke ja samaaegselt täidab riik talle pandud</p>	<p>Teadmiseks võetud. Gaasiautode osakaal on väga väike (vt eelnõu materjalid). Kui gaasiauto andmed liiklusregistris on korrektsed, st CO2 näit on reaalsele heitmele vastav, ongi maks sedavõrra väiksem.</p>

kohustusi transpordisektori KHG vähendamisel. Praegusel hetkel on hinnanguliselt 50–60% kogu transpordisektoris tarbitud maagaasist rohestatud. Kogu toodetud biometaan läheb transpordisektorisse. Kui tulla tagasi eelnõu ettepaneku juurde, siis tekib olukord, kus WLTP põhiselt on gaasisõidukil heide, aga praktikas on see 50–60% ulatuses biometaaniga vähendatud. Järgmise kahe aasta jooksul on turule tulemas täiendavalt ca 140–170 GWh bioetaani, mistõttu saab transpordisektoris tarbitud maagaasi sajaprotsendiliselt rohestatud ja KHG heide nende autode puhul on viidud nulli või isegi nullist väiksemaks, sest vastavalt RED III metoodikale võib biometaani jalajälg olla $-95\text{gCO}_2/\text{MJ}$. Eestis on juba jaamad, mille biometaani tootmise jalajälg on -70 kuni $-88\text{gCO}_2/\text{MJ}$. Sisuliselt tekiks eelnõukohaselt olukord, kus kõige 2 keskkonnasõbralikum sõidukiomanik peab maksma, sest on teinud keskkonnasõbraliku valiku (gaasisõiduki CO₂ heide 20% väiksem kui bensiini või diiselmootoriga sõidukil). Sellest tulenevalt teeme ettepaneku, et gaasisõidukite puhul vähendatakse WLTP põhist CO₂ heidet täpselt niipalju nagu on maagaasi biometaaniga rohestatud. Kui sõiduki heide on nt $150\text{gCO}_2/\text{km}$ ja kui samal ajal on 50% maagaasist biometaaniga rohestatud, siis maksab omanik keskkonnamaksu, mis vastab $75\text{gCO}_2/\text{km}$ ekvivalendile. Kui rääkida konkreetselt biometaani heitmest, siis eelmise aasta keskmine jalajälg kogu toodetud biometaani peale oli $15,2\text{gCO}_2$. Aastal 2023 saab see keskmine jalajälg olema „0“ või väiksem. Miks erand on vajalik? Keskkonnamaksud aitavad ühelt poolt täita „saastaja maksab printsiipi“, aga teisalt suunavad kasutama keskkonnasõbralikemaid lahendusi. Sama on automaksu kehtestamisel, sest see mõjutab tarbijate valikuid. Täna on võimalik inimestel valida erinevate autode vahel, mis kasutavad kas diisli, bensiini, elektrit, gaasilisi kütuseid ja võibolla tulevikus ka vesinikku. Riigina peaks tekkima fiskaalpoliitiline kalkulatsioon, et milline lahendus on riigi jaoks kõige parem ja samaaegselt peaksid olema täidetud ka erinevad rahvusvahelised ja EL kliimaeesmärgid. Kuna Eesti impordib kõik vedelkütused, siis on mõistlik soodustada kohaliku biometaani tootmist ja tarbimist. See vähendab kapitali väljavoolu riigist, loob iga jaama juurde 3–4 töökohta ning annab igal aastal 230 000–300 000 eurot maksutulud. Lisaks iga jaama ehitusmaksumusest jääb Eestisse ca 6–7,5 mln €.

	<p>Eestis on ca 3100 sõiduauto ja kui võtta arvesse, et iga auto eest laekuks riigikassasse ca 250 € auto kohta, mis teeb kokku 0,775 mln € aastas, siis mõistlikum oleks soodustada gaasiautode kasutuselevõttu, sest iga lisanduv biometaanijaam genereerib riigile rohkem tulu kui automaks ise. Kuna eelpool toodud info kohaselt saab kogu transpordisektoris tarbitud maagaas rohestatud 1–2 aasta jooksul, siis tekib olukord, kus investeringuid biometaanijaamadesse rohkem ei tuleks, sest Eestis puudub turg. Biometaan suudab ilma toetusteta konkureerida ainult transpordis, sest energeetikas või elamumajanduses jääb ta kaks või enam korda kallimaks. Seetõttu peab riik kaasa aitama, et Eestis tekiks transpordisektoris suurem gaasitarbimine. Mida suurem on gaasi tarbimine transpordisektoris, seda suurem on biometaani osakaal transpordisektoris ja seda vähem on vaja importide teisi taastuvaid kütuseid, et kliimaeesmärke täita. Kindlasti on oluline juurde märkida, et gaasisõidukite all peetakse silmas sõiduaautosid, busse ja raskeveokeid. Mis juhtub kui gaasisõidukeid maksustada samadel põhimõtetel? See tähendaks, et gaasi tarbimine transpordis jääks samale tasemele ja uusi sõidukeid enam ei soetataks, sest gaasisõidukite kasutamisest tulenevat positiivset keskkonnanägemist ei võeta 3 maksustamisel arvesse. Selle tulemusel ei ole võimalik investeerida biometaani tootmisesse Eesti transpordisektori turu vastu, sest ei ole gaasi, mida oleks võimalik rohestada. Kaotajaks jäävad kõik: • riik kliimaeesmärkide täitmisel põllumajandus- ja transpordisektoris; • tarbija, kes peab kogu transpordisektori rohestamise läbi kõrgema kütuse hinna kinni maksma; • põllumajandussektor, sest põllumeestel ei ole (pruugi olla) piisavalt kapitali, et biometaanijaama ehitada ega võimalust toodetud biometaani realiseerida. See peaks sündima erinevate turuosaliste koostööna ja initsiatiiv on olnud ainult transpordisektori suunal, sest ainult seal on biometaan konkurentsivõimeline; • Riigi tulubaas ja kaubanduse bilanss – mida vähem on majandustegevust biometaani tootmise näol, seda vähem riik teenib. Kogu tootmata jäänud biometaani asemel tuleb kaup importida teistest riikidest, mis tähendab, et Eesti maksumaksja raha läheb välisettevõtetele ja toetab mõne teise riigi majandust.</p>	
17.2	Eelnõu ebakõla keskkonnanägemiste täitmisel soodustades täiselektrilisi sõidukeid Transpordisektori heidet on võimalik arvutada läbi kolme erineva	Teadmiseks võetud.

metoodika: sõidukipõhine, kütusepõhine (RED III) või rahvusvaheline kliimakonveentsiooni metoodika (IPCC). Igas segmendis kogutakse teavet ja raporteeritakse vastavale instantsile. Autopõhist raporteerimist ei eksisteeri, sõidukite kaudu toetatakse poliitikat, mida riik parasjagu ellu viib. Elektriautodel on IPCC metoodika järgi jalajälg, mille aluseks võetakse riigi keskmine elektritootmise jalajälg. Eestis oli 2022. aastal elektritootmise jalajälg 464 gCO₂/kWh. See tähendab, et kui eelnõu soosib elektriautosid, siis tegelikult IPCC metoodika järgi rahvusvaheliselt meie transpordisektori heide kasvab. IPCC metoodika järgi on biometaanil heide „0“. Kui tulla RED III eesmärkide juurde, siis taastuvat elektrit on võimalik transpordis arvesse võtta kahe eelneva aasta keskmine taastuvelektri osakaal kogu elektritootmisest. Hetkel on see ca 25–35% juures. Seega iga elektriauto, mis turule tuleb, on 65–75% ulatuses fossiilne. Gaasisõiduk on aga 50–60% ulatuses roheline. Seega jääb arusaamatuks, et miks riigi vaatest soositakse sõidukeid, mille abil ei ole võimalik kliimaeesmärke täita. Seetõttu jääb arusaamatuks, et kuidas on võimalik, et nii IPCC järgi kõige saastavam sõiduvahend ja RED III järgi 2/3 ulatuses fossiilset kütust kasutatav sõiduvahend saavad erandi keskkonnamaksu kehtestamisel. 4 Kliimaministeeriumi koostatud VV seisukohad raskeveokite ja busside määruuse läbirääkimisel olid just ajendatud asjaolust, et biometaan on kodumaine kütus ja see võimaldab meil täita erinevaid keskkonnamääruseid. Seetõttu sooviti ajalist pikendust nii linnaliinibussidele, aga ka raskeveokitele – eesmärgiks kasutada võimalikult kaua ja palju biometaani. Seetõttu oleks arusaamatu kui automaksu eelnõuga hakkame saagima seda sama oksa, kus ise istume ehk võtame endal võimaluse vähendada heitmeid transpordis, põllumajanduses ja suurendada kohalikku majandust ning kasvatada riigi tulubaasi. Lisaks on väga oluline välja tuua, et sõiduvahendite määruusesse, mille kohaselt peaks alates 2035 sise põlemismootoriga autode tootmine lõppema, toodi sisse e-kütuste klausel. See tähendab, et e-kütuste kasutamine peaks võimaldama autotootjatel toota sise põlemismootoriga autosid, mis kasutavad süsinikuneutraalseid kütuseid. Sellise ettepaneku tegi Saksamaa viimasel momendil ja ajendiks ei olnud ainult majanduslikud kaalutlused vaid saadi aru, et autotööstuses kasutatav WLTP metoodika suunab oluliselt kütuste kasutamist ja

	<p>kuigi tehniliselt on keeruline autotööstusega siduda kütuse tervet elutsüklit, on sellest hoolimata jõudnud tehnoloogiline neutraalsus autotööstusele suunatud regulatsiooni. Ei ole vahet, millega ja kuidas heidet vähendada, vaid oluline on, et see oleks tehtud. Gaasisõidukite puhul on keskkonnajalajälg vähendatud biometaani tootmisega. Lähtuvalt eelpool toodust teeme ettepaneku, et täiselektriliste ja gaasisõidukite keskkonnamaks oleks seotud taastuvelektri ja biometaani osakaaluga transpordisektoris vastavalt RED III määratlustele. Kui transpordisektoris on kogu elekter roheline, siis elektriautodel keskkonnamaksu ei ole ja kui kogu fossiilne maagaas on biometaaniga 100% ulatuses rohestatud, siis gaasiautodele samuti keskkonnamaksu ei rakendata.</p>	
17.3	<p>Kokkuvõtvalt saab öelda, et praegune eelnõu gaasisõidukite maksustamisel on vastuolus VV seisukohtadega, läbi mille on Eesti riik proovinud EL otsustusprotsessides leida võimalusi biometaani kasutamise transpordis. Ka praegune eelnõu peaks leidma võimalused, et kuidas tagada biometaani suurem kasutus ja ühtlasi kannustada investeringuid biometaanijaamadesse, sest läbi selle on võimalik Eestil täita rahvusvahelisi ja EL kliimaeesmärke. Linnaliinibussid, maakonnabussid, raskeveokid ja sõiduaudod peaksid olema käesolevas eelnõus käsitletud sihtgrupina, mille kasutust tuleks soodustada. Kui busside osas on teatud edasiminekuid, siis praegusel hetkel puudub igasugune stiimul raskeveonduses diislikütuselt üle taastuvatele energiaallikatele või näiteks gaasile, mille heide on juba võrreldes diislikütusega 20% väiksem. Asendades diiselveokid biometaani kasutavate veokitega, on heitmete vähenemine alates 80% väiksem või suudab olla täielikult null või miinusheitmega.</p>	Teadmiseks võetud.
18.	Eesti Liisingühingute Liit	
18.1	<p>1. Eelnõu § 6 kohaselt on aastamaksu maksja liisingsõidukite puhul mitte registrijärgne omanik (ehk liisinguandja) vaid vastutav kasutaja ehk liisinguvõtja.</p> <p>Palume täpsustada, et kui liisinguvõtja ehk vastutav kasutaja ei maksa maksu, siis kas Maksu- ja Tolliamet saaks selle nõude esitada liisinguandja vastu? Liisingandjate huvides on välja selgitada, millised tagajärjed võivad tekkida</p>	Teadmiseks võetud. Maksukohustus on vastutaval kasutajal. Takistusi müügiks ei ole.

	<p>liisinguandjale olukorras, kus vastutav kasutaja jätab aastamaksu tasumata. Kas riigil tekib aastamaksu tasumata jätmisest õigus sanktsioneerida liisingusõidukit? Seletuskirja kohaselt on mootorsõidukimaks omandi- ja mitte tarbimismaks. Sellest tulenevalt saab järeldada, et kohustus aastamaksu maksta ei ole mitte isiku vaid vara põhine. Kui peaks tekkima olukord, et aastamaksu tasumata jätnud liisinguvõtjaga öeldakse ka muude võlgnevuste tõttu liisinguleping üles ning võlgnevuste katteks olnud tagatist ehk sõidukit soovitakse maha müüa, siis kas aastamaksu võlgnevuse tõttu võib varal lasuda piiranguid ning vara tegelikul omanikul ehk liisinguandjal on seetõttu vara müümisel takistusi?</p>	
18.2	<p>Mootorsõidukimaksu seaduses §-s 7 võiks selguse huvides olla sarnaselt §-iga 6 kirjas olevaga, et aastamaksu tasumise kohustus on vastutava kasutaja olemasolul vastutaval kasutajal ning selle puudumisel omanikul.</p>	Teadmiseks võetud.
18.3	<p>1. Eelnõu § 3 lõike 2 juures on toodud: <i>“Ühiskonnas laialt kõlapinda leidnud nn „romude ja fantoomautode probleem“ vajab lahendamiseks ja õigusselguse loomiseks pikemat üleminekuaega. Seetõttu on seaduse § 27 lõikesse 2 loodud rakendussäte, mille kohaselt hakkab see lõige kehtima kaks aastat pärast käesoleva seaduse jõustumist, st 2026. aasta 1. juulil.”</i></p> <p>Kuigi peatatud registrikandega autode ehk nn “fantoomautode” maksustamist reguleeriv säte hakkab kehtima hiljem, ei lahenda kaheaastane viiteaeg probleemi fantoomautode registrist kustutamiseks. Liisinguandjad ei ole huvitatud maksu tasumisest nende autode puhul, mis tegelikult ei ole enam liisinguandjate omandis (näiteks seetõttu, et need autod on aastaid tagasi lammutatud või välismaale müüdnud), ent mille puhul registrikanne tegelikku olukorda ei peegelda. Sellest tulenevalt on tekkinud küsimus, kuidas saab lihtsustatud kujul registrist eemaldada fantoomautosid ehk tegeliku omanikuta autosid? Juhul, kui riik loodab probleemi lahendada 1.juuliks 2026, kuid seda siiski ei suuda, kas siis kaalutakse selle sätte muutmist?</p>	Teadmiseks võetud. Nn fantoomautode probleemi kompleksse lahenduse töötab välja Kliimaministeerium.
18.4	<p>Mootorsõidukimaksu seaduse § 3 lg 2 alusel maksustatakse mootorsõiduki aastamaksuga ajutiselt registrist kustutatud sõidukid, mille hulka liiklusseaduse § 77 lg 8 p 2 alusel kuuluvad ka tagaotsitavaks kuulutatud sõidukid.</p>	Teadmiseks võetud. Kaalume ettepanekut.

	Omanik/vastutav kasutaja ei saa tagaotsitavaks kuulutatud sõidukit kasutada, menetlus võib kesta kaua ning enne menetluse lõpetamist ei saa taotleda Transpordiametilt ka sõiduki registrist kustutamist, seega võiks tagaotsitavaks kuulutatud sõidukite osas teha erandi ning need mootorsõiduki aastamaksust vabastada.	
18.5	Lisaks fantoomautodele ei ole liisinguandjad huvitatud maksu maksmast ka nende sõidukite pealt, mis on ekslikult liisinguandja nimele registreeritud. Nimelt võib juhtuda, et 1. jaanuari seisuga eksisteerib viga ning liisinguandja on omanik autole, mis tegelikult võeti liisingusse teise liisinguandja poolt, siis kas on välistatud, et sellise vea tõttu nõutakse maksu maksmist liisinguandjalt, kes tegelikult auto omanik ei ole?	Teadmiseks võetud. Andmed peavad olema korrektsed. Kui tõendatakse tagant järgi andmetes eksitus, tagastatakse makstud maks ja arvestatakse see ümber teisele isikule.
18.6	Seaduses tuleks reguleerida ka see, mis saab tasutud registreerimistasust, kui pärast sõiduki liiklusregistris esmregistreerimist tarbijast liisinguvõtja siiski taganeb liisingulepingust VÕS § 409 lg 1 alusel ning sellest tulenevalt ka sellega seotud müügilepingust VÕS § 414 lg 2 alusel või kui liisinguvõtja taganeb müügilepingust olulise rikkumise (näiteks oluliste puuduste) tõttu VÕS § 116 lg 1 alusel.	Teadmiseks võetud. Kaalume ettepanekut tagastamise sätete juurde.
18.7	Seaduseelnõu § 24 lg 2 teises lauses tundub olevat viga, s.o „maksmata“ asemel peaks ilmselt olema „maksma“, sest olemasoleval kujul on see lause arusaamatu.	Arvestatud.
18.8	Eelnõu seletuskirja kohaselt täidab registreerimistasu keskkonnavalaseid eesmärgi: <i>Meetmete võtmine tähendab vajadust senise mõtteviisi oluliseks muutuseks.Mootorsõidukimaksu eesmärk ei ole vanade sõidukite liiklusest kõrvaldamine, vaid nende lõpuni tarbimine. ...</i> <ul style="list-style-type: none"> Kas võiks sel põhjusel kaaluda võimalust, et osa maksust tagastatakse, kui sõiduk müüakse väljapoole Eestit? Sarnane praktika kehtib mõnede aktsiisikaupade puhul. Põhjus, miks seda võimalust võiks autode puhul kaaluda, seisneb selles, et Eesti-siseselt autosid müües tõusevad registreerimismaksu võrra järelturu hinnad. Autosid välismaale müües väheneb seega konkurentsivõime, kuna autode jääkväärtused on maksu võrra kõrgemad. Seetõttu võiks kaaluda ettepanekut, et kuni teatud vanuseni, näiteks kuni 5 aastat, võiks osa maksust tagasi saada, kui auto 	Teadmiseks võetud. Kaalume tagastamise sätteid veelkord põhjalikult.

	<p>müüakse välismaale, sest auto müümisega välismaale ei jää konkreetse auto keskkonnamõju enam meie riiki.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Suures plaanis soodustab pakutav maksukomplekt vanade sise põlemismootoriga sõidukite arvele võtmist. Nende tasud sh ümber registreerimistasud peaksid olema palju kõrgemad kui seaduseelnõu ette näeb. CO2 ajas ei vähene, täismass ei vähene, infrastruktuuri kasutatakse samaväärselt – puudub loogika, et vanemate sõidukite aastamaks ajas väheneb, kui need saastavad rohkem? Siin on otsene vastuolu seaduse mõttega. Juhul kui seda tehakse regionaalpoliitilistel või sotsiaalsetel eesmärkidel, siis tuleks seda nii ka seletuskirjas kajastada. • Maksumäära alandamine vara vanusest sõltuvalt on ainult füüsilistele isikutele suunatud. Tekib küsimus, et kas siis juriidilisele isikule kuuluv sõiduk saastab rohkem? Vastuolu seaduse kehtestamise eesmärgiga. • Registreerimistasud tunduvad olevat , arvestades Eesti elanikkonna maksevõimet , kõikide markide osas ülepaisutatud. • Kuni 5 aastase vanusel sõidukil peaks tasusid amortiseerima iga aastaselt, ei ole põhjendatud, et 1 ja 5 aasta vanusel sõidukil on sama tasu; • Hübriidautode täismassi maksustamise koefitsient peaks olema minimaalne. <p>Selgituseks: Eesti Liisingühingute Liidu liikmed katavad hinnanguliselt 75% sõidukite liisingfinantseerimisest Eestis. Liikmete portfellis on seaduseelnõus § 2 märgitud sõidukeid kokku 130 670 tk, neist hinnanguliselt 3 700 “fantomautod“ ehk olematud autod, mis on tekkinud tänu valedele registrikannetele või liisinguvõtja poolsele hooletusele nende omandiõigust muuta.</p>	
19.	Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing	
19.1	<p>§ 1 Seaduse reguleerimisala - Lisada lg.1 peale sõna „ja“ sõnad „kalendriaasta põhisest läbisõidust“</p> <p>§ 1 lg.1 uus sõnastus oleks:</p>	Teadmiseks võetud.

	<p>1) mootorsõiduki aastamaks (edaspidi <i>aastamaks</i>), millega maksustatakse mootorsõiduk lähtuvalt selle omadustest ja kalendriaasta põhisest läbisõidust;</p>	
19.2	<p>§ 3 Objekt - Muuta lg. 1 p.1 täiendades seda peale sõna „registreeritud“ sõnadega „ ja kalendriaastas vähemalt 1200 kilomeetrise läbisõiduga“</p> <p>§ 3 lg 1 p.1 uus sõnastus oleks :</p> <p>Liiklusregistris registreeritud ja kalendriaastas vähemalt 1200 eurose läbisõiduga mootorsõiduk;</p>	Mitte arvestatud.
19.3	<p>§ 3 Objekt, kustutada eelnõus pakutud lg.1 p.2 ehk fraas „liiklusregistrist ajutiselt kustutatud või peatatud registrikandega mootorsõiduk“</p>	Mitte arvestatud.
19.4	<p><u>Eelnõusse lisatakse uus</u> olemasoleva § 20 järele uus (ülejäänud §-de numeratsioon muutub vastavalt) § 21. Mootorsõiduki läbisõidust sõltuv aastamaksu ja registreerimistasu kordaja alljärgnevas sõnastuses :</p> <p>__(1) kõigi mootorsõidukite aastamaksu ja registreerimistasu määr korrutatakse mootorsõiduki läbisõidust sõltuva kordajaga alljärgnevalt:</p> <p>1) 0,75, kui mootorsõiduk läbib kalendriaastas alla 20 tuhande kilomeetri; 2) 0,5, kui mootorsõiduk läbib kalendriaastas alla 10 tuhande kilomeetri; 3) 0,25, kui mootorsõiduki läbib kalendriaastas alla 5 tuhande kilomeetri ; 4) 0,1 kui mootorsõiduk läbib kalendriaastas alla 3 tuhande kilomeetri.</p> <p>(2) Mootorsõiduki läbisõitu kordajat rakendatakse alates <u>automaksu kehtestamise teisest kalendriaastast automaksu kohuslase soovil alternatiivina auto vanusest sõltuvale kordajale vastavalt ametlikul auto tehnilisel ülevaatusel fikseeritud odomeetri näitudele.</u></p>	Mitte arvestatud.

19.5	<p>Ametlikule kooskõlastusringikle saadetud Mootorsõidukimaksu eelnõu, dateeritud 09.10.23, ei arvesta aastamaksu osas mitme suure grupi mootorsõiduki kasutajate huviga ja ei ole päris hästi <u>kooskõlas seaduse koostamisel püstitatud eesmärkidega, ennekõike peamisega - vähendada mootorsõidukite mõju ümbritsevale keskkonnale ja koormust teedevõrgule. Üldjuhul ei ole seisev mootorsõiduk ei keskkonnale ega teedevõrgule koormav.</u></p> <p>Meie esitatud seadusemuudatused leevendavad teatud ühiskonnagruppide muret, mis tekiks 09.10.23 esitatud eelnõu muutmata kujul seadustamisel. Lisaks võimaldavad esitatud muudatused läbisõidu kordaja kasutamisel alternatiivina või täiendavalt (valiku küsimus) auto vanuse kordajale, soetada väiksema sissetulekuga inimestel uuemaid sõidukeid.</p> <p>§ 3 lg 1 p.1 uus sõnastus vabastab mootorsõiduki aastamaksust kõik sõidukid, mille puhul on kalendriaasta läbisõit alla 1200 km ehk keskel läbi alla 100 km kuus.</p> <p>Selle muudatuse eesmärk on välistada automaksuga koormamisest mootorsõidukid, mis praktikas keskkonda ei saasta ja teid ei koorma. Antud muudatus aitab oluliselt vähendada ka automaksu juurutamisega seonduvat administreerimiskoormust, mis võib juba ammu kasutusest väljas olevate sõidukite, nende maksejõuetute omanike kui ka muudel põhjustel, osutada üle jõu käivaks, repressiivsete meetmete rakendamise puhul ühiskonnas ka ebaõiglust tekitavaks (kuna auto aastamaks saadakse tõenäoliselt kätte vaid ametlikult töötavate, oma registreeritud elukohas elavate jt.seadusekuulekate residentide käest) ja seega ebaratsionaalseks meetmeks. Oleme veendunud, et romude probleemi automaks ei lahenda.</p>	<p>Mitte arvestatud. Mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu aitab kindlasti kaasa romude probleemi lahendamisele, mõjutades nende omanikke nende suhtes otsust vastu võtma ja sõidukeid nõuetekohaselt utiliseerima. Nn fantoomsõidukite ja protseduuriliste probleemide kohta töötab eraldi lahendused välja Kliimaministeerium.</p>
19.6	<p><u>Pelgalt mootori kubatuuri või CO2 heidete aluseks võtmine ei motiveeri mootorsõidukit vähem kasutama. Küll aga motiveerib seda auto läbisõiduga seotav ja auto aastamaksu vähendamist võimaldav läbisõidu kordaja, mille tõttu pakume täiendada eelnõud uue § 21. Mootorsõiduki läbisõidust sõltuv aastamaksu ja registreerimistasu kordaja</u></p>	<p>Teadmiseks võetud. Eelnõuga mõjutatakse sõidukite ostu- ja omamisvalikuid, läbisõitu mõjutab aktsiis. Läbisõidupõhine arvestus teeb kogu süsteemi keerukamaks ja manipuleeritavamaks.</p>

	<p>Nii meremeeste kui ka teiste elukutsete esindajad, kes oma töö eripära tõttu saavad mootorsõidukit kasutada pelgalt piiratud ajal aastast, ei ole kavandatud kujul mootorsõiduki aastamaksu kehtestamine õigustatud, samuti nagu ka mitte autokollektsionääride või museaalide omanike puhul. Üsna tõenäoliselt riivab kavandatud kujul aastamaksu kehtestamine kõigi nende huvi ja õiglustunnet, kes isiklikku mootorsõidukit kasutavad vähe ja peamiselt hädavajadusel, sealhulgas vähemkindlustatute ja ka pensionäride võimalust soetada endale veidi uuem sõiduvahend kui ainuke aastamaksu vähendamise viis on vanema auto omamine.</p> <p>Auto läbisõidu arvestamine aastamaksu puhul on oluline ka väikesaarte elanikele, kellel puudub ühistransport oma saarel ja läbitavad vahemaad ongi väikesed. Et mitmete väiksemate saarte puhul on tänaseid liikumis ja auto üleveo võimalusi arvestades kahjuks vajalik omada sõidukit nõ.mõlemal pool merd, siis ka see asjaolu peab olema automaksu kehtestamisel arvesse võetud ja väikesaartel püsivalt elavad ning seal autot omavad isikud tuleks võib-olla üldse automaksust vabastada.</p>	
20. Maksu- ja Tolliamet		
20.1	<p>Eelnõu § 6 lõike 2 kohaselt vastutab maksumaksja liiklusregistrile esitatud andmete õigsuse eest. Liiklusseaduse §-is 171 on sätestatud liiklusregistrisse andmete andjad. Liiklusregistri põhimääruse kohaselt on registrisse andmete esitajatel kohustus esitada tõeseid andmeid õigusaktidega kehtestatud tingimustel ja korras. Kui registripidajal tekib kahtlus andmete esitaja esitatud dokumentide õigsuses, on tal õigus esitatud dokumendid ära võtta ning edastada need kontrollimiseks pädevale riigiasutusele. Maksu- ja Tolliametil puudub õigus teostada järelevalvet liiklusregistrisse esitatud andmete osas ja lähtub aastamaksu maksuteate koostamisel eelnõu § 6 lõikes 1 nimetatud aastamaksu maksja poolt liiklusregistrisse kantud andmetest. Maksukorralduse seaduse §-is 6 on sätestatud maksumaksja mõiste ja seega ei saa liiklusregistrisse andmeandjaks ja andmete õigsuse eest vastutavaks olla maksumaksja. Teeme ettepaneku sõnastada eelnõu § 6 lõige 2 ümber järgmiselt: „Maksumaksja vastutab Liiklusregistrile esitatud andmete õigsuse eest vastutab § 6 lõikes 1 nimetatud aastamaksu maksja“.</p>	<p>NB! Maksu- ja Tolliameti märkused on läbivalt arvestatud, ametitega läbi räägitud ja normitehniliselt üle vaadatud.</p>

20.2	Teeme ettepaneku täiendada eelnõu § 8 lõiget 1 ja sõnastada see järgmiselt: „Aastamaksuga maksustamise periood on üks kalendriaasta. Kui mootorsõiduk registreeritakse liiklusregistris esimest korda pärast 1. jaanuari, siis arvestatakse aastamaks käesoleva seaduse § 9 sätestatud korras.“ Lisatud täiendus lihtsustab seaduse lugemist tähtaja arvestuse erisuste korral.	Vt 20.1
20.3	Teeme ettepaneku täiendada eelnõu § 9 lõiget 1 ja sõnastada see järgmiselt: „Maksustamisperioodi jooksul kuni 31. juulini enne 31. juulit (kaasa arvatud) liiklusregistris esmakordselt registreeritud mootorsõidukilt makstakse tasutakse aastamaks § 8 lõikes 2 nimetatud tähtpäevaks.“ Leiame, et lisatud täiendus muudab seaduse mõtte loetavamaks.	Vt 20.1
20.4	Teeme ettepaneku sõnastada eelnõu § 10 pealkiri järgmiselt: „Aastamaksu maksamise tasumise kord“. Muudatuse tingib asjaolu, et ka maksukorralduse seadusest (edaspidi MKS) tuleneb maksusumma arvutamise ja tasumise kord. Selliselt on sõnastus läbivalt ühetaoline. Soovitame läbivalt kasutada „maksmise“ asemel „tasumine“.	Vt 20.1
20.5	Teeme ettepaneku muuta eelnõu § 10 lõiget 3 ja sõnastada see järgmiselt: „Valdkonna eest vastutav minister võib määrusega kehtestada maksuteate väljastamise ja maksu tasumise maksmise ja tagastamise korra.“ Leiame, et määrusega puudub vajadus täiendavalt reguleerida maksusumma tagastamise korda, kuna see on reguleeritud MKS-is.	Vt 20.1
20.6	Eelnõu § 11 osas nähtub, et aastamaksu tasumise kohustus on sõidukitel, mille esmase registreerimise kuupäevast on maksustamisperioodi alguse kuupäevaks möödunud mitte rohkem kui 20 aastat. Siit sättest ei nähtu, et aastamaksu tasumise kohustus on ka üle 20 aasta vanuste sõidukite osas. Kui aastamaksu tasumise kohustus on ka üle 20 aasta vanuste sõidukite osas, siis tuleks § 11 selles osas täiendada.	Vt 20.1
20.7	Eelnõu § 12 lõike 1 osas tuleks täpsustada, kuidas käsitletakse neid sõidukeid (ja ka järgnevad kategooriad), millele on lisatud gaasiseadmed hiljem (mitte tehase poolt). Nimelt CO2 eriheide on tänu lisatud gaasiseadmele madalam, kui see on määratud sõiduki tehnilises passis.	Vt 20.1
20.8	Eelnõu § 14 pealkirjas on ekslikult sõna „kohtustus“. Õige sõna on „kohustus“.	Vt 20.1

20.9	Teeme ettepaneku sõnastada eelnõu § 16 pealkiri järgmiselt: „Registreerimistasu maksmise tähtaeg aeg“. Tähtaeg on kindlaks määratud ajavahemik või ajahetk, milleks mingi toiming peab olema tehtud või lõpetatud. Antud juhul on tegemist olukorraga, kus registreerimistasu tuleb tasuda enne toimingu tegemise taotlemist sarnaselt riigilõivu tasumisega), ehk enne sõiduki registreerimist. Tasumisele ei ole määratud kindlat tähtaega.	Vt 20.1
20.10	Teeme ettepaneku sõnastada eelnõu § 21 pealkiri järgmiselt: „Mootorsõiduki aastamaksu register“. Kuna loodav register maksukohustuslaste registri alamregister, siis selliselt on ühtlustatud maksukohustuslaste registri alamregistrite nimetused (näites raskeveokimaksu register). Nimetuse muutmisel tuleks vastav parandus sisse viia ka eelnõu § 21 lõikesse 2.	Vt 20.1
20.11	Teeme ettepaneku sõnastada eelnõu § 21 lõige 1 ümber järgmiselt: „Mootorsõiduki aastamaksu register on maksukorralduse seaduse § 17 lõike 1 alusel asutatud maksukohustuslaste registri alamregister, mille pidamise kord sätestatakse maksukohustuslaste registri põhimääruses.“	Vt 20.1
20.12	Eelnõu § 21 lõike 3 osas osundame, et puudub selgus, mis ajaks ning millise ajavahemiku jooksul esitab Transpordiamet (edaspidi TRAM) MTA-le 01. jaanuari seisu andmed, mille põhjal tuleb aastamaks arvutada ja maksuteade väljastada. Samuti ei ole selge, mis aja jooksul TRAM edastab MTA-le andmed kui mootorsõiduk registreeritakse liiklusregistris esmakordselt maksustamisperioodi keskel. Kuna vastavalt eelnõule väljastab MTA maksuteate 15 tööpäeva jooksul, siis on oluline, et Transpordiamet edastaks andmed MTA kindlaks määratud aja jooksul.	Vt 20.1
20.13	Teeme ettepaneku võtta välja eelnõu § 21 lõige 4, kuna mootorsõiduki aastamaksu andmed on maksusaladus ja andmete edastamise õiguslikud alused sätestatakse vajadusel MKS §-is 29.	Vt 20.1
20.14	Vabariigi Valituse määruse nt 77 „Alarm- ja jälitussõidukite loetelu, nende tähistamise ja liiklemise kord“ § 1 lõikes 1 on välja toodud asutuste kaupa alarmsõidukite nimekiri. Mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu § 23 lõikes 1 on loetletud üksnes osa asutusi, kellele kuuluvaid alarmsõidukeid mootorsõidukimaksuga ei maksustata. Seletuskirjast ei nähtu, mis põhjusel ei ole kõiki alarmsõidukeid eelnõus maksuvabastusse kaasatud. Näiteks ei selgu	Vt 20.1

	eelnõust ega seletuskirjast kas Kaitseväge kiirabisõiduk läheb kiirabi alla ja seega ei ole selge kas on õigus maksuvabastusele. Teeme ettepaneku seletuskirja selles osas täiendada. Samuti tuleks võimalusel lisada viide alarmsõidukeid puudutavale õigusaktile, milles on defineeritud eelnõus loetletud asutused ja sõidukid.	
20.15	Eelnõu § 23 lõikes 3 tuleks selguse huvides täpsustada, millise regulatsiooni alusel tuvastatakse „spetsiaalselt ümber ehitatud sõidukid puuetega inimeste transpordiks või puuetega inimesele kasutamiseks“, vältimaks olukorda, kus omaalgatuslikult ehitatakse auto ümber „invasõidukiks“. Ka seletuskirjast ei tulene, millised nõuded ja mille alusel võimaldavad kohaldada maksuvabastust. Teeme ettepaneku eelnõud ja seletuskirja selles osas täiendada. Lisaks eelnevale, eelnõu § 23 pealkiri ja sisu ei kattu: pealkiri kõneleb mõlemast, sätte sisu vaid maksust. Pealkirja sõnastus vajab korrigeerimist, kuna ei ole aru saada mida tähendab „Maksu- ja registreerimistasu“.	Vt 20.1
20.16	Eelnõu § 24 lõikes 2 tuleks asendada sõna „maksmata“ sõnaga „tasuma“.	Vt 20.1
20.17	Teeme ettepaneku võtta maha eelnõu § 26 lõige 2, kuna mootorsõiduki registreerimistasu haldajaks on TRAM, mitte MTA. Seega puudub vajadus käsitleda mootorsõiduki registreerimistasu kui maksu maksukorralduse seaduse alustel.	Vt 20.1
20.18	Teeme ettepaneku täiendada eelnõu §-i 26 ja lisada maksukorralduse seaduse § 105 lõike 6 täiendusena „mootorsõiduki aastamaks“. Kuna maamaksul ja mootorsõidukimaksul ühtivad maksu tasumise tähtajad, siis teeme ettepaneku lisada maksukorralduse seaduse § 105 lõikesse 6 mootorsõiduki aastamaks ning lisada see sinna selliselt, et see asetseks järjekorras peale maamaksu punkti. Nimelt, maamaks laekub täies ulatuses kohalikule omavalitsusele, aga mootorsõiduki aastamaks laekub riigi eelarvesse. Leiame, et eelisjärjekorras peaks kohalik omavalitsus saama raha kulude katteks ja alles seejärel riik.	Vt 20.1
20.19	Eelnõu § 27 lõige 2 on sõnastatud järgmiselt: „Käesoleva seaduse § 3 punkt 2 jõustub 2027. aasta 1. jaanuaril“. Osundame, et sellist sätet mootorsõiduki seadusesse eelnõu kohaselt ei ole planeeritud. Palume viide sättele üle vaadata ja parandada.	Vt 20.1

20.20	Kui aastamaksu arvestamise süsteem arendatakse ja planeeritakse hakata kasutama 2025. a jaanuaris, siis arvestades võimalikke ootamatuid tehnilisi kõrvalekaldeid, tuleks kaaluda rakendussätetes kehtestada, et 2025. a jaanuaris esmakordselt registreeritud mootorsõidukite osas edastatakse maksuteade maksmisele kuuluva aastamaksu summa kohta hiljemalt 15. veebruariks.	Vt 20.1
20.21	Sõidukite osas, kus registreerimistasu ja aastamaks on kallimad, võib suure tõenäosusega hakata levima skeem, kus neid sõidukeid ei registreerita Eestis liiklusregistrisse, vaid registreeritakse teises liikmesriigis, kus on tasu madalam või puudub üldse. Eeltoodu osas tuleks leida võimalus ka sellistel juhtudel maks määrata või välisriigi numbrimärkidega sõidukitele sarnane tasu (nt teemaksu tasu) kehtestada. Sellisel juhul väheneks välisriiki sõidukite registreerimine. Seetõttu peame väga oluliseks, et kuritarvituste vähendamise eesmärgil teostaks Politsei- ja Piirivalveamet aktiivset järelevalvet liiklusseaduses ettenähtud registreerimiskohustuse täitmise üle.	Vt 20.1
20.22	Palume kaaluda seaduse pealkirja ja § 4, § 23, § 26 punkti 2 ümber sõnastamist, sest sätetes kasutatakse defineerimata õigusmõistet „mootorsõidukimaks“. Seadusega plaanitakse mootorsõiduki omanikule või vastutavale kasutajale kehtestada kaks erinevat kohustust: 1. registreerimistasu ja 2. aastamaks. Mootorsõidukimaksu termin ei ole täpne, kuna registreerimistasu ei ole maks, seda haldab TRAM ning selle kogumise loogika on erinev aastamaksu kogumise loogikast. Seetõttu teeme ettepaneku asendada mõiste „mootorsõidukimaks“ terminiga „mootorsõiduki registreerimistasu ja aastamaks“. Näiteks: mootorsõidukimaksuseaduse asemel oleks seaduse nimi „mootorsõiduki registreerimistasu ja aastamaksu seadus“. Mõõname, et selline termin on vähem suupärane, kuid see-eest selgem ja kooskõlas seaduse sisuga. Lisaks eelnevale toetame seletuskirja lk 7 väljendatut: „Liiklusseaduses on täna sätestatud teekasutustasu regulatsioon, mistõttu võib seaduseelnõu kooskõlastuse käigus ja selle järgselt kaaluda ka registreerimistasu regulatsiooni paigutamist liiklusseadusesse.“	Vt 20.1
20.23	Selguse huvides võiks eelnõu §-is 2 lisada viide õigusaktile, kust sõidukite kategooriad tulenevad ning võimalusel koos kehtivusajaga. Sellega oleks tagatud, et kategooriate kehtestamiseks õigusaktide paljususe korral võimalike	Vt 20.1

	vaidluste lahendamisel on selge millisest õigusaktist tuleks lähtuda ja/või millise seisuga kehtinud õigusaktist lähtuda juhul, kui kategooriate sisu muudetakse.	
20.24	Sõidukite kategooriate osas kasutatakse defineerimata õigusmõisteid. Näiteks eelnõu § 11 pealkirjas on kasutatud mõistet „L-kategooria“. Soovitame tervikteksti üldise lühiduse ja selguse huvides eelnõu §-is 2 kaaluda kategooriate lühendamist (nt p 1 lõppu lisada „edaspidi L-kategooria“, p 3 lõppu „edaspidi T-kategooria“, p 4 lõppu „edaspidi M-kategooria“, p 5 lõppu „edaspidi N-kategooria“). Sellisel juhul on seaduse tekstis võimalik kasutada lühemad viiteid.	Vt 20.1
20.25	Eelnõust ja seletuskirjast ei selgu kas viidatud kategooriates saab olla ka raskemaid sõidukeid. Kui saab olla ka raskemaid sõidukeid, siis tekib nende maksustamisel lünk, kuna raskema massiga masinatele ei ole maksumäära kehtestatud. Analoogne ka eelnõu § 12 lg 1 punkti 3 puhul, kus massiosa põhineb 2000 kg ületamisel, mis kergemate masinate puhul tähendaks mittemaksustamist. Leiame, et eelnõu § 12 lõige 2 ja § 13 lõige 2 sõnastused vajavad täiendamist, kuna ei ole arusaadav, kas „iga CO2 gramm“ käib NEDC-meetodiga leitud grammide kohta või koefitsiendiga läbi korrutades saadud grammide kohta. (Analoogne sõnastusprobleem ka registreerimistasuga, vt eelnõu § 18 lõige 2 ja § 19 lõige 2).	Vt 20.1
20.26	Teeme ettepaneku täiendada Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrust nr 16 „Mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise tingimused ja kord“ ja lisada §-i 6, et registreerimise taotleja peab esitama andmed registreerimistasu tasumise kohta (lisaks riigilõivu tasumise andmetele).	Vt 20.1
20.27	Palume kaaluda aastamaksule maksimumpiiri seadmist, millest üle ei minda. Kuna maksu arvutamise aluseks olevad komponendid saavad esmakordselt olema isikule kohustuse arvutamise aluseks ning algkomponentide korrastamist liiklusregistris on vaja aasta jooksul kindlasti teha, siis võib ette tulla olukordi, millele seaduse loomisel ei jõutud tähelepanu pöörata ning mis tõstavad maksukoormuse üksikutel juhtudel ekstreemselt kõrgeks.	Vt 20.1
20.28	Registreerimistasu kohaldatakse mootorsõiduki esmasel registreerimisel ka kasutatud sõidukite puhul. Sellega seoses on tõenäoline, et hakatakse eelistama siseturult sõiduki soetamist. Seda eelkõige põhjusel, et sõiduki teisest liikmesriigist soetamisel ja Eestis registreerimisel kaasneb täiendav	Vt 20.1

	registreerimistasu, samas Eesti liiklusregistris oleva sõiduki (siseturult) soetamisel registreerimistasu tasumise kohustust ei kaasne. Euroopa kohtu lahendi nr C-402/09 kohaselt on aga vastuolus siseriiklik õigusakt kui sellega muutub ebasoodsamaks teistest liikmesriikidest ostetud kasutatud sõidukite kasutuselevõtmine. Seda just olukorras kui siseriiklikul turul olevate sama vanade ja sama kulumisastmega sõidukite ostmise ei muutu selle tagajärjel ebasoodsamaks. Nimetatud lahendi valguses tuleks anda hinnang, kas ja mil määral võib lahend piirata mootorsõidukile registreerimistasu kehtestamist.	
20.29	Aastamaksu rakendamise hinnakalkulatsiooni saame anda peale seda kui eelnõu lõplik versioon on kokku lepitud.	Vt 20.1
21.	MTÜ Slava Ukraina	
21.1	<p>Minul küsimus automaksu kohta just meie MTÜ ning Ukraina abistamise vaates. Oleme tulumaksusoodustusega organisatsioonide nimekirja kantud juba 2022. aasta oktoobrist. Meie peamiseks tegevusvaldkonnaks on <i>guerilla</i>-kiirabide ehk evakuatsiooniautode (ja peatselt ka ATV-de) soetamine, ümberehitamine ning viimine Ukrainasse rindemeedikutele. <i>Guerilla</i>-kiirabide ja ATVde on rindemeedikutel võimalik efektiivsemalt päästa haavatuid sõdureid ning transportida nad paika, kus on võimalik juba turvalisemas paigas jätkata elupäästva esmaabi andmist. Meie tegevus tugineb täielikult annetustele ning heategevuslik.</p> <p>Autosid soetame nii Eestist kui Soomest, tihti registreerime nad Eestis ümber ning korraldame nad mõne nädala kuni kuu jooksul Eestist Ukrainasse. Kas automaksu eelnõu võimaldab sellise heategevusliku projekti näitel ette näha ka teatud erisust ning vabastada selliseks otstarbeks soetatud autod registreerimise ja automaksust?</p> <p>Hinnanguliselt maksab ühe sellise auto soetamine, ümberehitamine ning Ukrainasse transportimine kokku ca 11 000-12200 eurot, lisanduv registreerimistasu ning automaks teeks abistamise märkimisväärselt kallimaks ning saaksime aidata palju väiksemaks mahus, väiksemal hulgal.</p>	Teadmiseks võetud. Plaanime tagastamise aspekte eraldi uuesti üle vaadata ja eelnõusse lisada.
22.	Transpordiamet	
22.1	Ettepanek on, et registreerimistasu ja aastamaksu võiks mingis ulatuses suunata täiendavate sihtotstarbeliste vahenditena maantee- ja raudteetaristu arendamisse ja hooldamisse ning ühistranspordi arendamisse ja korraldamisse. Tänapäevaks on	Mitte arvestatud. Varem selgitatud.

	<p>teede rahastus võrreldes varasemate aastatega oluliselt kukkunud ning ühistranspordi taristu arendamiseks ei ole senini eraldiseivaid vahendeid eraldatud. Seeläbi tagaksime taristu hädavajalikeks parendusteks ja ka ülalpidamiseks lisavahendid. Lisaks oleks ühiskonnal parem arusaam, miks neid vahendeid kogutakse ehk see aitaks parendada ühiskonna suhtumist kehtestavasse maksu - riik tõestab, et tõstab läbi selle maksu taristu kvaliteeti ja ühistranspordi konkurentsivõimet.</p>	
22.2	<p>Maksuobjektidest palume kaaluda ATV-de ja traktorite maksustamise mõttekust. L7e, MS2, T1b, T3 ja T5 ei osale üldjuhul teeliikluses. Palume neile mootorsõidukimaksu mitte kehtestada, kuna tegemist on enamasti maamajapidamistes kasutatavate sõidukitega.</p>	<p>Mitte arvestatud. Kui sõiduk ei osale liikluses, ei kanta seda liiklusregistrisse ja siis ei ole sellel ka maksukohustust.</p>
22.3	<p>Ajutiselt kustutatud sõidukid peaksid jääma aastamaksu alt välja. Lätis ja Soomes on samuti võimalik oma sõiduk ajutiselt kustutada ning nende sõiduki eest ei tasuta nimetatud perioodil aastamaksu. Peatatud kandega sõidukitel tuleks rakendada vaid baasosa ja seda ka alles 24 kuu möödumisel.</p>	<p>Mitte arvestatud. Varem selgitatud.</p>
22.4	<p>Ettepanek on mitte maksta aastamaksu ette jooksva kalendriaasta eest, vaid järgi, st 15.01.2025 seisuga võtame 2024. aasta kohta andmed ja arvestus käib kuu põhiselt, st aastamaks / 12 kuud x registris olnud kalendrikuude arvuga (nt 28. aprill - 15. september = 6 kuud, millal sõiduk on kasutusel olnud või 15. juuni - 17. juuni + 29.-30. august, siis on sõiduk olnud kasutusel 2 kuu). Isiku omanduses olnud sõidukid summeeritakse aastamaksu koondarvel, mille EMTA väljastab.</p> <p>Kuupõhine arvestus aitab vältida skeemitamist, st ajutised kustutamised päeva põhiselt ning järgi maksmine aitab vältida tagastusi. Nt Lätis tehakse tagastus, kui kustutad sõiduki ajutiselt registrist. Lisaks on järgi ja kuupõhine maksustamine kõige õiglasem maksustamise viis, st maksad tarbitud aja eest, ühiskond võtab sellist käsitlust õiglasemalt.</p> <p>Aastamaksu eest järgi maksmine oleks ka halduskoormuse mõistes oluliselt lihtsam. St lihtsustaks administratiivset poolt, kuidas andmed liiguvad Transpordiameti registrist EMTAsse. Praeguse sõnastuse korral tuleb andmeid liigutada pärast igat registreerimist, nt pärast iga tööpäeva, mis tähendab pidevat</p>	<p>Mitte arvestatud. Aastamaks kogutakse ette. Vastupidine süsteem tooks kaasa kogu süsteemi keerukuse. Selles küsimuses on tehtud eraldi hinnang.</p>

	<p>suures mahus andmevahetust. Samuti tekivad erinevad probleemid seoses omanikuvahetuste ja sõiduki ümberregistreerimise ajatamistega.</p>	
22.5	<p>M1 ja N1 kat. maksumäärad peavad olema ühesugused. Erinevad maksumäärad nendes kategooriates tekitavad inimestes soovi oma sõidukid ümber vormistada odavamalt maksutatud kategooria alla. TRAM-le on juba laekunud taotlused 2-kohalised N1 kaubikud vormistada M1 kat. sõidukina. Kui M1 ja N1 kat. maksumäärasid ei ühtlustata, siis teevad ühtlustamise tõenäoliselt inimesed, vormistades sõidukid odavama kat. all. Sellega aga kaasneb TRAM-le suur halduskoormus ja riigil jääb osa tulust saamata.</p> <p>Nt Toyota Land Cruiser 150 pakutakse M1 või N1-na.</p> <p>Aastamaks 2023 a sõidukil M1-na on 956 EUR ja N1-na on 219.5 EUR 2010 a sõidukil M1-na on 140.6 EUR N1-na on 219.5 EUR</p> <p>Teeme ettepaneku aastamaksu ja registreerimistasu puhul mitte arvestada massikomponenti nendel sõidukitel, millel on juba CO2 väärtus olemas, sest CO2 väärtus juba ise arvestab muuhulgas ka massikomponendiga.</p> <p>Lisaks tuleks kriitiliselt hinnata massikomponendi mõju hübriidmootoriga sõidukite omamisele. Kui laiemalt on maksu eesmärk vähendada transpordisektori keskkonnajalajälge, siis tuleks vältida potentsiaalselt negatiivset kaasmõju, mis muudaks hübriidide omamise kallimaks. Eesmärk peaks olema soodustada säästlikumate sõidukite eelistamist tarbimisotsuste tegemisel. Nt RAV4 hübriidi täismass on 2135 kg, bensiinimootoril aga 2065 kg. Samas keskmine CO2 g/km erinevus on kuni 50 g.</p>	<p>Arvestatud.</p>
22.6	<p>CO2 vahemik on ebaproportsionaalne suhteliselt keskkonnasõbralike sõidukite suhtes. Ettepanek oleks eristada vahemikud 118-139 g/km, 140-150 g/km, kus madalama heiteklassiga sõidukitele kehtiks madalam CO2 hind (nt 20 euroga registreerimistasul ja 2 euroga).</p> <p>Sõidukitel, millel puudub CO2 väärtus täielikult, toetame RAM töögrupis läbi räägitud varianti nendele CO2 referentsväärtuse leidmiseks. S.o leida sarnase sõiduk objektivsete näitajate alusel, mille abil määrata CO2 referentsväärtus ja kui see ei õnnestu, siis määrata referentsväärtus valemi abil.</p>	<p>Arvestatud.</p>

	<p>Sõidukitel, millel on NEDC näit, tuleks konverteerimisel WLTP-sse lähuda Euroopa Liidu juhised (From NEDC to WLTP: effect on the type-approval CO2 emissions of light-duty vehicles), kus on kirjeldatud sõiduautode keskmine NEDC->WLTP koefitsient 1,19 aga eelnõus on 1,24. Kommertssõidukitel on diisli 1,31 ja bensiini puhul 1,22 aga eelnõus on 1,39. See muudab NEDC väärtust olevad sõidukid kulukamaks.</p> <p>Lisaks on seal järeldus, et mida suurem on sõiduki NEDC CO2 näit seda väiksem on WLTP ja NEDC vahe ja 250 g/km juures need võrdsustuvad. Seega tuleks koefitsienti pigem diferentseerida, et mitte panna suurema CO2 näiduga sõidukid halvemasse olukorda.</p>	
22.7	<p>Teeme ettepaneku määrata aastamaksul maksimumväärtused, nt 1000 eurot.</p> <p>Toetame elektrisõidukitele nt 10 aastast maksusoodustuse tekitamist, misjärel võiks neile kehtida nt loogika, kus võetakse aluseks võimsus (kW) + vajadusel mass, maksumäära miinimumiks jääks nt 10%, st kui vanusekordaja on oma töö teinud.</p> <p>Elektrisõidukitele ajas vähenev soodustus võiks soodustada nende sõidukite müüki ja kiirendada transpordisektori kasvuhoonegaaside vähendamist. Samas on teada, et ka elektrisõidukid võtavad teedel ruumi ja omavad oma keskkonnajalajälge sõiduki elukaarel. Seetõttu võiks kaaluda varianti tekitada neile ajas vähenev soodustus maksudest: nt 2025-2027 – 100%, 2028-2030 – 70%, 2031-2033 – 30% ning 2034+ on soodustus 0. Sedasi ei teki ka vastuolu, et ühelt poolt toetatakse riigina elektriautode soetamist ostutoetusega, aga teiselt poolt kogume nendelt maksu.</p>	<p>Mitte arvestatud. Elektrisõidukitel on juba soodsam maksumäär tulenevalt asjaolust, et CO2 komponenti ei arvestata.</p>
22.8	<p>Vanusekoefitsienti tuleks kasutada ka N1 kategooria sõidukitele, et oleks tagatud võrreldavad maksumäärad.</p> <p>Toetame vanusekoefitsiendi mõju vähendamist registreerimistasul, nt koefitsiendi kaotamist või kordaja vähenemise pidurdumist 0,3-0,5 peal sõiduki 15. aastaseks saamiseni, et soodustada autopargi uuenemist (täpne valem tuleks</p>	<p>Mitte arvestatud. Eelpool vastatud.</p>

	<p>läbi analüüsida). Vanusekoefitsiendi progressioon võiks alata esimesest aastast pärast sõiduki esmast registreerimist.</p> <p>Palume kaaluda läbi vanusekoefitsiendi mitte rakendamise mõju juhul kui juriidilistele isikutele seda mitte kohaldada. Praegusel juhul võib tekkida skeemitamist, kus füüsiline isik võtab arvele ja rendib juriidilisele isikule sõidukit. Igal ettevõttel on võimalik määrata sõidukile vastutav kasutaja, seega juriidilise isiku välja jätmine on sisuliselt mõttetu.</p>	
22.9	<p>Teeme ettepaneku maksust välja jätta vanasõidukid ja üle 30. aasta vanused sõidukid (ehk nn musta numbrimärgiga sõidukid, millel on ajalooline väärtus). Sellest alates rakendatakse sõidukitele ka leebemaid tehnonõudeid.</p>	<p>Mitte arvestatud. Vanasõidukitel on juba kõige madalam võimalik maksumäär.</p>
22.10	<p>Maksustamise põhimõtete all tuleks eelnõu seletuskirjas kirjeldada põhilist aspekti mida CO2 komponendiga maks mõjutab:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. energiatõhusa/kütusesäästliku, vähese heitega sõidukipargi kujundamine ja ostueelistuste kujundamine <p>Praeguses tekstis jääb mulje, et saaste vähendamine käib ainult auto omamise ja läbisõidu vähendamise mõjutamise kaudu ja CO2-põhise maksu põhimõju on eesmärkides ja mõjude hinnangus kirjeldamata.</p> <p>Seaduse eesmärkidesse tuleks tuua välja kõige värskemad Eesti transpordisektori kasvuhoonegaaside eesmärgid ja kohustused, milleks on jagatud jõupingutuse määrus ja Transpordi ja liikuvuse arengukava. Praegune seletuskiri käsitleb läbisegi erinevatel ajahetkedel Eesti võetud kohustusi vähendada kogu Eesti KHG heidet ja muudab lugejale segaseks, mis roll ja kohustused või väljakutsed on 2030. Aastaks transpordisektoril. Seega tuleks transpordi keskkonnanäesmärkide ja CO2 komponendiga maksu puhul viidata JJM -24% kohustusele ja Transpordi ja liikuvuse arengukavaga võetud transpordi energiatõhususe sihid.</p> <p>Tekstis jääb läbivalt mulje justkui maksu eesmärk on vähendada autokasutust ja suurendada taastuvenergia osakaalu transpordis - samas on teada, et CO2-põhisel</p>	<p>Seletuskirja läbivalt täiendatud.</p>

	<p>automaksudel on eelkõige mõju sõidukipargi energiatõhususele, kütusekulu vähenemisele ja seeläbi CO2 heitele, mitte läbisõidule ja taastuenergia osakaalule (viimast mõjutavad kütustega seotud segamiskohustused jm meetmed)</p> <p>Ehk et seletuskiri peab eelkõige käsitlema automaksu seost järgmiste EL õigusaktidega</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. nn jõupingutuste jagamise määruse muudatus^[1] (vt p 4.3) – kiideti heaks 2023. aasta märtsis; (-24% heite vähendamise kohustus võrreldes 2005. aastaga – praeguse prognoosiga võrreldes transpordisektori käärid n ühikut.) 1. EL heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi muudatus,^[2] mis alates 2027. aastast käivitab maanteetranspordile EL ülese uue HKS-i; 1. nn sõidukite CO₂ standardite määrus,^[3] millega karmistatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂ heite norme. 	
22.11	<p>Seletuskirja lk 4 punkt 5 all toodud taastuenergia direktiiv toob ekslikult sisse justkui see reguleeriks transpordisektori jalajälge (-14,5%), aga direktiiv puudutab transpordis kasutatavaid kütuseid, mitte koguheidet. Automaks sõidukis kasutatavat kütuseliiki otseselt ei puuduta, seega oleks selguse huvides mõtet viited sellele siin välja jätta. CO₂-põhised automaksud ei ole otseselt taastuenergia kasutamist soodustav meede, vaid transpordi energiatõhususe meede.</p>	Teadmiseks võetud.
22.12	<p>Lk 20 – viimane lõik “Selle põhjal võib öelda, et nii aastamaksul, kui ka registreerimistasul on pigem väike mõju nii autode omamisele kui ka läbisõidule ning seeläbi kulutatud kütusele.” Kuna CO₂ on seotud otseselt kütusekuluga ja maksukomponendid on CO₂ osas progresseeruvad, siis on maksul ka mõju sellele kui kütusekulukaid autosid edaspidi ostetakse. Teistpidi väites ei vasta maksumeede püstitatud eesmärkidele vähendada transpordisektori CO₂.</p>	Teadmiseks võetud.
22.13	<p>Kogu mõjude hindamise temaatikast on praegu välja jäänud hinnang milline on sääst ja majanduslik mõju kütusesäästlikumate autode ja kütuse tarbimise</p>	Seletuskirja läbivald täiendatud.

	<p>väheneb – kui palju kütusekuludelt ja CO2 heite vähendamisel kokku hoitakse. Kuna teiste riikide CO2-põhiste maksude tulemusel on autode kütusetarbimine vähenenud suurusjärgus 10%, siis sellel on oluline positiivne mõju nii leibkonna kuludele kui ka CO2 heite vähendamisele. Seega on vaja mõjude hinnangut täiendada kas ja kuidas mõjutavad väiksema CO2 heitega ja seega ka väiksema kütusekuluga autode kasutamist leibkonna kogukulutusi autodele, milline on rahaline sääst kokkuhoitud kütuste tarbimiselt tervikuna ja kaudselt kuidas mõjutab ökonoomsem autopark kütuseaktsiisi laekumist või võimalikke transpordi heitmekaubandusega kaasnevate kulude vähenemist ja kohustuste mittetäitmisega seotud võimalike tulevikukulude vähenemist.</p>	
<p>23. Eesti Transpordikütuste Ühing</p>		
23.1	<p>Eelnõu eesmärk on vastuoluline. Eelnõu seletuskirja kohaselt on loodava seaduse eesmärk kehtestada Eestis sõidukitele suunatud keskkonnamaks ning aidata seeläbi kaasa Eesti sihile vähendada transpordivaldkonnas fossiilenergiakastusest ja heitkogustest tekkivaid negatiivseid mõjusid. Eelnõu kohaselt on Eestis kasutusel olev autopark CO2 heite läbi peaaegu Euroopa kõige vanem ja saastavam. Samuti on eelnõu eesmärgiks saastavamate sõidukite kasutuse vähendamine. Seajuures ei ole aga eelnõu eesmärgiks vanema autopargi väljasurumine, kuna keskkonnale ja majandusele on tervikuna kasulikum kui iga toodetud sõiduk kasutatakse oma kasuliku eluea lõpuni. Eelnevate eesmärkide täitmiseks on eelnõus maksustamise aluste väljatöötamisel võetud arvesse sõidukite neid omadusi, mis väljendavad nende mõju keskkonnale - CO2 eriheide ja mass. Eelnõus on välja töötatud meetod, mis näeb ette, et sõidukitele, mis on vanemad kui 5 aastat rakendub ajas üha rohkem maksu summat vähendav vanuse kordaja. Seeläbi soovitakse aidata kaasa kasutuses olevate sõidukite lõpuni kasutamist ja samuti soovitakse vähendada nende inimeste ja leibkondade maksukoormust, kelle majanduslik olukord ei võimalda valida uuemat ja ökonoomsemat sõidukit. Mõistame vajadust vähendada nende inimeste ja leibkondade maksukoormust, kelle kasutuses on vanemad sõidukid, kuna puuduvad võimalused uuemate ja ökonoomsemate sõidukite soetamiseks. Vaatamata sellele on aga eelnõus toodud vanemate ja saastavamate sõidukite</p>	<p>Teadmiseks võetud. Meie hinnangul on sõiduki vanusest sõltuv maksuvähendus väga oluline meede väiksema sissetulekuga inimeste kulutuste leevendamiseks. Lisaks aitab see kaasa juba kasutatavate sõidukite lõpuni kasutamiseks.</p>

	<p>madalam maksustamine vastuolus seaduse eesmärgiga aidata kaasa fossiilenergiakasutuse ja heitkoguste vähendamisele ning suunata inimesi soetama uuemaid ja säästlikemaid sõidukeid. Eesti tänases majandusolukorras ei ole ilmselt mõislik eeldada, et inimesed hakkaksid sõidukite soetamisel valima säästvamaid sõidukeid, näiteks elektrisõidukeid (mida eelnõus ka ebaõiglaselt soodsamalt koheldakse), kuivõrd need on suuremale osale Eesti elanikele finantsiliselt kättesaamatud. Seetõttu maksustades vanemaid sõidukeid madalamalt on pigem oodatav tagajärg just vanemate ja saastavamate sõidukite nõudluse kasv, Seetõttu on seaduse eesmärk vastuoluline, kuivõrd ühest küljest soovitakse aidata kaasa fossiilenergiakasutuse vähendamisele, samal ajal aga soodustatakse madalama maksutamise, just nende samade fossiilkütuste kasutatavate sõidukite kasutamist.</p>	
23.2	<p>Eelnõu eesmärk on segane. Eelnõus on detailselt ja pikalt selgitatud ja kirjeldatud selle regulatiivset eesmärki vähendada suure CO2 heitega sõidukite kasutust ning keskkonnakahjusid, kuid ei ole selgitatud, kuidas ja mis eemärgil maksust kogutavaid vahendeid kasutama hakatakse. Võttes arvesse eelnõu eesmärki aidata kaasa seatud kliimaeesmärkide täitmisele ning seeläbi keskkonna säästmisele on igati mõistlik panna selgelt paika ja kirjeldada eelnõus, kuidas on kavas maksu kogumisest saadavaid vahendeid kasutada. Olukorras, kus seaduse peamine eesmärk on kliimaeesmärkide täitmine peaksid ka saadavad rahalised vahendid suunatama just nimetatud eesmärkide täitmise toetamise. Seda näiteks läbi alternatiivkütuste kasutusele võtmise toetamise (sh vedelalkujul taastuvkütuseid nn biokütused, maagaas) ja/või teede- ja taristuvõrkude väljaehitamise ja korrashoidu. Transpordisektoris on juba praegu Eestil mitmeid kohustusi ja eesmarke, mida tuleb täita seoses CO2 heite vähendamisega. Lähiaastatel lisanduvad täiendavad kohustused, nt taastuenergia osakaalu suurenemine energia lõpptarbimises 10 protsendilt 29 protsendile, kasvuhoonegaaside heitemahukuse suurenemine 6 protsendilt 14,5 protsendile ja alternatiivkütuste laadimistaristu loomine. Kõik eelnevad kohustused tuleb täita transpordisektoris ja nende täitmine nõuab täiendavaid rahalisi vahendeid. See kõik jõuab läbi kaupade ja teenuste soetamise lõpphindades tarbijateni, seejuures enim sõidukiomanikeni. Seetõttu peaks olema kogutava mootorisõidukimaksu</p>	<p>Teadmiseks võetud. Maks ei olegi sihtotstarbeline, vaid laekub üldisesse riigieelarvesse.</p>

	<p>üks eesmärke suunata saadav tulu nende samade kliimaeesmärkide täitmisesse. Tulenevalt eeltoodust, kuivõrd seaduses ei ole selgitatud, kuidas plaanitakse saadavaid rahalisi vahendeid kasutada, on segane, mida tegelikult soovitakse eelnõus kogutava maksuga maksustada ja saavutada. Kas aidata kaasa kliimaeesmärkide täitmisele ja keskkonnakahjude vähendamisele või täita riigieelarveauku.</p>	
23.3	<p>Eelnõus soodustatakse ebamõistlikult elektrisõidukeid ning ei arvestata muude alternatiivsete kütustega ja nende kasutusest tuleneva CO2 heite vähenemisega. Vastavalt eelnõule on elektrisõidukitele ettenähtud oluliselt soodsam maksumäär ning sõiduki massiosa võetakse maksustamisel arvesse üksnes juhul kui see on 2400 kilogrammi ja rohkem. Elektrisõidukeid soodustatakse ebamõistlikult ning eelnõu ei arvesta teistliiki alternatiivkütustega nt taastuvkütused (biokütus) ja maagaasil põhinevad kütused (vedelgaas, surugaas, veeldatud gaas ja sünteetilised ning parafiinsed diislikütused). Olukorras, kus eelnõu eesmärk on vähendada CO2 heitest tekkivaid keskkonnakahjusid ei ole põhjendatud, et maksustamisel ei võeta arvesse selliste kütuste kasutamist, mille CO2 emissioon on juba täna oluliselt väiksem. Eelnõu kohaselt maksustatakse sõiduautode (M1 ja M1G) CO2 heidet alates 118 grammist ning kaubikutel (N1 ja N1G) alates 205 grammist. Olukorras, kus sõidukiomanik kasutab taastuvkütust või maagaasil põhinevat kütust, mille CO2 heide on väiksem, siis maksustamisel sõiduki CO2 heitmega arvestamine ei ole õiglane ega täida seaduse eesmärki, sest reaalselt sõiduki CO2 heidet ei arvestata. Elektrisõidukite soodsamat maksustamist ei põhjenda ka asjaolu, et elektrisõidukite tootmine on keskkonna jaoks kahjulikumgi kui sõita sise põlemismootoriga sõidukiga ning samuti ei ole täna Eestis sellises mahus taastuenergia põhinevat elektritootmist, millega elektrisõidukeid laadida. Seega isegi kui sõita elektrisõidukiga, ei ole see keskkonna säästlikum, kuna elekter, millega sõidukeid laetakse on siiski toodetud keskkonnakahjulikult (põlevkivil põhinev elektri tootmine). Neid asjaolusid tuleb samuti elektrisõidukite maksustamise aluste väljatöötamisel arvesse võtta, kuid seda ei ole eelnõus tehtud. Lisaks eeltoodule on oluline ka asjaolu, et juba kehtiva Alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seaduse alusel ning muude CO2 heite vähendamist reguleerivate kohustuse kaudu</p>	<p>Teadmiseks võetud. Eelnevalt vastatud gaasiautode aspektist.</p>

	<p>maksustakse kaudselt kõiki fossiilkütuseid kasutavaid sõidukiomanikke. Hetkel kehtivate ning tulevikus jõustuvate maksumäärade juures on niigi maksukoormus sise põlemismootoriga sõidukite kasutajatel tulenevalt kütuseaktsiisi tasumisest kõrgem. Seega tuleb mootorisõidukimaksu kehtestamisel selle maksu suurust arvesse võtta, kui hakatakse kehtestama uusi kütuseaktsiisi määrasid. Kliimaeesmärkide täitmine ning keskkonnakahjude vähendamine on mõistetav ja vajalik, kuid sealjuures ei tohi maksude määramisel unustada Eesti ja selle inimeste tegelikke majanduslikke võimalusi ja olukorda. Eelnõuga elektrisõidukite kasutusele võtmise soodustamine ning teiste alternatiivkütuste kasutamisega mitteamvestamine ei täida kuidagi eelnõuga saavutada soovitatavat eesmärki. Inimestel ei ole majanduslikku võimekust teha valikuid, mis aitaks vähendada keskkonnakahjulikke mõjusid sõidukite soetamisel ja kasutamisel. Vastupidiselt, eelnõus toodud tingimustel mootorisõidukimaksu kehtestamisel luuakse olukord, kus soodustatakse vanemate ja saastavamate sõidukite kasutust veelgi enam ning nõudlus selliste sõidukite järgi pigem kasvab, kui kahaneb.</p>	
<p>24.</p>	<p>Varro Vooglaid</p>	
	<p>Pöördun Teie poole seoses Teie juhitud valitsuse plaaniga kehtestada Eesti Vabariigis automaks. Ei selle ega ühegi teise uue maksu kehtestamist ega ka olemasoleva maksu tõstmist ei saa pidada õiglaseks, kuna valitsuskoalitsioon ei ole selleks rahvalt mandaati küsinud ega ka seda saanud. Kui aga valitsus liigub sellest hoolimata automaksu kehtestamise plaaniga edasi, tuleks eelnõu väljatöötamisel kindlasti võtta arvesse, et lasterikastel peredel on mitte maitse- või tarbimiseelistusena, vaid objektiivselt vajadusest (laste arvust) tulenevalt tarvis suuremat ja seetõttu ka raskemat, kas 7- või koguni 9-kohalist autot. Toon probleemi ilmetamiseks näite. Kui 7-lapseline perekond sooviks endale soetada kõige lihtsama Volkswageni B-kategooria auto, kus oleks kõigile pereliikmetele istekoht, tuleks neil osta 9- kohaline väikebuss Volkswagen Transporter (täismassiga ca 3000 kg). Soovi korral soetada näiteks Saksamaalt selline mõned aastad kasutatud säästliku diiselmootoriga sõiduk kujuneks registreerimistasuks minu arvutuste kohaselt ligi 11 tuhat eurot. Valitsuse poolt niisuguse summa nõudmist lihtsalt selleks, et lasterikas pere saaks loa soetada turuhinnaga ja oma</p>	<p>Teadmiseks võetud. Vt Rahandusministeeriumi vastus lasterikaste perede liidule.</p>

	<p>kuludega (st ilma riiklike toetusteta) mitte sugugi luksuslik, vaid lihtsalt perekonna vajadustele reaalselt vastav auto, ei saa pidada mõistlikuks. Pidades silmas, et tihti vaid ühe tuluteenijaga lasterikaste perede rahaline olukord on sageli niigi keeruline, oleks riigi poolt sellise registreerimistasu nõudmine suuremale osale lasterikastest peredest üle jõu käiv – seda enam, et suuremad, rohkem kui 5-kohalised autod on niigi oluliselt kallimad. Nagu juba osutatud, puudub aga sellistel peredel reaalne võimalus kaaluda väiksema auto soetamist, sest autot, kus pole kõigile pereliikmetele istekohta, ei saagi ühiselt kasutada. Tõsi, võimalik on soetada vanem auto, aga kuna vanemad autod on pigem vähem säästlikud, saastavamad ning ka ebaturvalisemad, on võimalikult uue auto soetamise soov igati mõistlik ja põhjendatud. Ju nõustute, et valitsuse poolt oleks põhjendamatult rakendada lasterikaste perede suhtes rahalisi mõjutusvahendeid, mis lähtuvad eesmärgist suunata neid soetama perekonna vajadustele selgelt mittevastavat autot. Kui seda siiski tehakse, siis muutuvad rakendatavad mõjutusvahendid sisuliselt lasterikkuse karistamiseks – seda enam, et lasterikastele peredele on auto hädavajalik tarbeese, mida on sageli (eriti maal elavate perede puhul) tarvis mitu. Seaduse väljatöötamiskavatsusest ei nähtu, et seni oleks seadust välja töötades lasterikaste perede olukorra ja huvidega arvestamise aspekti arvesse võetud. Samas peaks selle aspektiga arvestama, kuna põhiseaduse paragrahvis 28 lõige 4 sätestatu kohaselt on lasterikkad pered riigi erilise hoole all. Võttes lisaks arvesse põhiseaduse paragrahv 27 lõikes 1 sätestatut, mille kohaselt on perekond rahva püsimise ja kasvamise ning ühiskonna alusena riigi kaitse all, oleks pigem kohane anda lasterikastele peredele auto soetamisel vabastus käibemaksu tasumise kohustusest, selle asemel, et koormata neid uute, karistusena mõjuvate maksude tasumise kohustusega. Sellisest lähenemisest kajastuks ka reaalne püüdlus soosida lasterikaste perede heaolu ning luua seeläbi eeldusi Eesti demograafilise olukorra paranemiseks</p>	
25.	Õiguskantsler	
25.1	Rahandusminister on ministeeriumidele saatnud kooskõlastamiseks mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu ja seletuskirja. Palun ministeeriumil täiendavalt analüüsida mootorsõidukimaksu mõju puuetega inimeste	Teadmiseks võetud. Eelnõu kohaselt saavad vabastuse puudega inimeste jaoks mõeldud kohandatud sõidukid.

<p>toimetulekule. Õiguskantsleri seaduse kohaselt täidab õiguskantsler alates 1. jaanuarist 2019 puuetega inimeste õiguste konventsiooni rakendamise edendamise, kaitse ja seire ülesandeid. Õiguskantsler seisab selle eest, et puuetega inimesed saaksid põhiõigusi ja -vabadusi teostada teistega võrdsel alusel. Puuetega inimeste õiguste konventsiooni artikli 20 kohaselt peavad konventsiooniga ühinenud riigid võtma kasutusele tõhusad meetmed, et tagada puuetega inimestele võimalikult iseseisev liikumisvõime. See tähendab, et riik peab soodustama puuetega inimeste liikumisvõimet nende enda valitud viisil ja ajal ning taskukohase hinnaga. Mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu § 23 punkti 3 kohaselt ei maksustata mootorsõidukit, „mis on spetsiaalselt ümber ehitatud puuetega inimeste transpordiks või puuetega inimesele kasutamiseks“. Seega peavad need puudega inimesed, kellel pole olnud vajadust sõidukit ümber ehitada, kuid kes vajavad oma igapäevasteks toimetusteks autot, maksma mootorsõidukimaksu samas määras nagu inimesed, kellel erivajadusi pole. Paljud puuetega inimeste pered vajavad autot igapäevaseks toimetulekuks, mitte pelgalt mugavuse pärast. Liikumis- ja nägemispuudega inimesed võivad vajada iga päev isiklikku transporti, et arsti juurde või päevakeskusesse jõuda, aga ka selleks, et tööle sõita. Kõik liikumispuudega inimesed ei kasuta ratastooli ning käimisraamiga võib olla (näiteks halva ilmaga) üsna keeruline rongi- või bussipeatusse jõuda. Raskesse olukorda satuvad ka inimesed, kelle liit- või intellektipuudega pereliikmel pole võimalik sõita ühissõidukiga. Autost loobumine võib jätta erivajadusega inimesed hätta: osa neist ei saa selle tõttu iseseisvalt tegutseda ja on sunnitud koju jääma, samuti on sunnitud koju jääma neid inimesi hooldavad pereliikmed. Kui autost loobuda pole võimalik, tuleb maksta mootorsõidukimaksu, mis võib puudega inimestele üle jõu käia. Ükski maks ei tohiks olla nii koormav, et selle tõttu peab inimene abi küsima. Mootorsõidukimaks kehtib ka teistes riikides, kuid näiteks Ühendkuningriigis on osa puuetega inimesi maksust vabastatud ning osa peab maksu maksma 50 protsendi ulatuses.</p> <p>Mootorsõidukimaksu eelnõust ja seletuskirjast ei nähtu, et Rahandusministeerium oleks kaalunud erandi tegemise võimalusi puuetega inimestele, kuigi maksu struktuur lubaks erandeid teha. Näiteks saaks puuetega</p>	<p>Täiendavalt töötab Sotsiaalministeerium välja meetmed puudega inimeste toimetuleku toetamiseks.</p>
--	--

	<p>inimesele või tema määratud inimesele kuuluva auto aastamaksust vabastada, nõuda vaid baasosa (50 eurot) maksmist või rakendada sarnaselt Ühendkuningriigiga põhimõtet, et puuetega inimestele on kehtestatud sõiduki aastamaksu tasumisel 50-protsendine soodustus.</p>	
25.2	<p>Hea õigusloome ja normitehnika eeskirja § 46 näeb ette, et seaduseelnõu seletuskirjas käsitletakse ka seaduse arvatavaid mõjusid. Mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu seletuskirjas ongi hinnatud maksu sotsiaalseid mõjusid. Seletuskirja punktis 6.3.4 on öeldud, et „maksul võib olla kõige suurem negatiivne mõju puuetega inimestele, kes vajavad sõidukeid ringiliikumiseks“. Samas punktis on öeldud, et puuetega inimeste vaesuse ja ilmajätuse määr on teiste inimeste vaesuse määraga võrreldes märkimisväärselt kõrgem ning puuetega inimeste õiguste konventsioon kohustab leidma puuetega inimeste toetamiseks vajalikke lahendusi. Seetõttu töötab Sotsiaalministeerium 2025. aastaks välja vajaduspõhised tugimeetmed, mis aitaksid puuetega inimeste olukorda leevendada. On tänuväärne, et eelnõu ettevalmistaja on märganud puuetega inimeste haavatavust, kuid mõistlik oleks olnud seaduseelnõu seletuskirjas analüüsida ka toetusmeetmete sisu ja nende mõju. Kui leitakse, et puuetega inimeste kasutuses olevate sõidukite maksustamisel erandit ei tehta ja lisakulud plaanitakse katta sotsiaaltoetustega, siis peaks seletuskirjas kirjeldama ka nende toetuste maksmise võimalusi. Ainult nii saaks hinnata nende meetmete piisavust.</p>	<p>Arvestatud. Mõjusid täiendatud.</p>
25.3	<p>Lisaks tuleks kaaluda, kas uue sotsiaalmeetme loomine ja rahastamine riigieelarvest ei too kaasa suuremat halduskoormust ja kulusid kui erandite ja soodustuste sätestamine seadusega. Tuleb veel mainida, et kuigi Sotsiaalministeerium peab välja töötama tugimeetmed ja need meetmed on vajalikud ainult mootorsõidukimaksu mõju leevendamiseks, ei ole eelnõu seletuskirjas välja toodud tugimeetmete rakendamise kulu. Võttes arvesse puuetega inimeste vajadusi, nende haavatavust ja vaesusriski, palun ministeeriumil veel kord kaaluda, kas mootorsõidukimaksu kehtestamine kõigile sõidukiomanikele täies ulatuses on õigustatud.</p>	<p>Teadmiseks võetud. Kulu kohta annab andmed Sotsiaalministeerium</p>