****

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

**Lp Annely Akermann Teie: 20.02.2024 nr 1-1/15-364/9**

**Riigikogu**

**Rahanduskomisjoni esimees Meie: 28.02.2024 nr 2**

**Teema: Mootorsõidukimaksu seaduse 364 SE menetlemine Riigikogus, II lugemine**

Täname kaasamast eelpool nimetatud seaduseelnõu arutellu. Allpool selgitame Eesti Liisinguühingute Liidu peamisi murekohti seoses automaksu eelnõuga ning esitame ka arvutusliku analüüsi, mida see Eesti maksumaksjale kaasa toob.

* **REGISTREERIMISTASU**

**ETTEPANEK:** registreerimistasule lisada juurde **tagasiarvestuse printsiip**, juhul kui sõiduk müüakse riigist välja enne 84 kuu möödumist Eestis registreerimisest. Näiteks juhul kui sõiduk müüakse 42. kuul registreerimisest riigist välja, saab sõiduki omanik registreerimistasu 50% ulatuses riigilt tagasi. ( vt Lisa 1 automaksude võrdlev tabel).

**Põhjendus:**

* Sõidukite eksportimine riigist välja muutub tagasiarvestuse võimaluse puudumisel majanduslikult kahjumlikus;
* Eestis registreeritud kasutatud autode turg on tulevikus piiratud ainult Eestiga kuna puudub nii öelda eksport hind ja teiste riikide tarbijad ei ole valmis maksma Eestis tasutud registreerimistasu „lisakomponenti“;
* Eesti kasutatud autode müüjate finantstugevus saab kahjustatud kuna sõidukeid eksporti müüa ilma kahjumita ei ole võimalik;
* Autopark hakkab vananema, tarbijad ei ole valmis loobuma tasutud registreerimistasust, st kliimaeesmärkide saavutamine pigem lükkub kaugemasse tulevikku;
* Liisingettevõttetel on keeruline registreerimistasu finantseerida, registreerimistasu ei tõsta sõiduki väärtust, liisingettevõtted ei soovi võtta antud riski. Majanduslanguse korral on vaja sõidukid müüa riigist välja, et puhastada turgu aga tagasiarvestuse printsiibi puudumine võib tähendada liisingettevõtetele olulist krediidikahju;
* Ligipääs uuematele ja keskkonnasäästlikematele sõidukitele saab olema piiratud. Tarbijatel on sõiduki ostmisel vajalik lisaks tavapärasele liisingu sissemaksele 10-15%, leida täiendav 10% registreerimistasu. Näiteks tavalise keskklassi auto korral maksumusega 40 000 EUR, tähendab see sissemakset 4000 EUR + registreerimistasu 4000 EUR, kokku 8000 EUR.
* Registreerimistasu Eestist oluliselt rikkamates riikides on madalam (vt Lisa 1: Saksamaa, Rootsi, Belgia), rõhku pannakse rohkem aastamaksule.
* Kavandatav tavalise keskklassi sõiduki registreerimistasu moodustab ca 10% sõiduki maksumusest. Liisingliidu hinnangul on registreerimistasu, arvestades Eesti sissetulekuid ja võrdlust teiste riikidega liialt kõrge. Tunnetuslik taluvuspiir registreerimistasule on 5% juures sõiduki maksumusest. Registreerimistasu antud kujul sunnib tarbijaid soetama kasutatud sõidukeid, tulenevalt madalast ostujõust, hoolimata sellest, et registreerimistasu võib moodustada 15% kasutatud sõiduki maksumusest. Selline lähenemine ei ole ei tarbija, maksumaksja ega kliimaeesmärkide saavutamise huvides.

* **AASTAMAKS**

**ETTEPANEK**: Soovitame elektriautode aastamaksu tõsta vähemalt samale tasemele kui fossiilsetel kütustel liikuvate sõidukitega. Elektrisõidukite mõju keskkonnale on märkimisväärne, sest ainuüksi elektrisõidukite ja sisepõlemismootoriga sõidukite kaalu erinevus on tugevalt elektrisõidukite kahjuks, mis tähendab suuremat saastet seoses sõiduteede ja rehvide kulumisega. Elektriautode omanikud ei panusta täna sarnaselt fossiilsel kütusel sõitvatele sõidukitele ühistranspordi doteerimisse, teede ehitusse ja renoveerimisse läbi kütuseaktsiisi. Alternatiivina tuleks mõelda elektrisõidukitele teekasutustasule.

* **REGISTREERIMISTASU JA AASTAMAKS**

Sõiduki taaskäitlemise protsent ei mõjuta aastamaksu. Nii registreerimistasus kui ka aastamaksus peaks mängima rolli see kui suur osa sõidukist on võimalik taaskasutada tema eluea lõpus.

**ETTEPANEK:**

* kaaluda registreerimistasu ja aastamaksu arvestuse juures sõiduki võimalikku taaskasutuse määra sõiduki eluea lõpus. [End-of-Life Vehicles - European Commission (europa.eu)](https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/end-life-vehicles_en)
* CNG ja gaasiautode puhul kaaluda maksustamise alandamist selleks, et sarnaselt pistikhübriididega soodustada kohalikku, taastuva kütuse kasutamist.
* **VÄLISRIIGIS REGISTREERITUD SÕIDUK**
* Eelnõus puudub regulatsioon, kui kaua tohib Eesti resident sõita välisriigis registreeritud sõidukiga ja millal tuleb sõiduk Eestisse registreerida ning tasuda registreerimistasu. (Näiteks: Soome ). Palume see tähtaeg eelnõusse lisada.
* **LISAKS sooviksime täpsustavaid selgitusi:**
* kui liisinguvõtja ehk vastutav kasutaja ei maksa aastamaksu ning tekib võlgnevus, siis kas Maksu- ja Tolliamet saab vastava nõude esitada liisinguandjale? Liisingandja jaoks on oluline välja selgitada, millised tagajärjed võivad tekkida liisinguandjale olukorras, kus vastutav kasutaja jätab aastamaksu tasumata kas täielikult või osaliselt. Kas riigil tekib aastamaksu tasumata jätmisest õigus sanktsioneerida liisingusõidukit? Seletuskirja kohaselt on mootorsõidukimaks omandi- ja mitte tarbimismaks. Sellest tulenevalt võiks järeldada, et kohustus aastamaksu maksta ei ole mitte isiku vaid pigem vara põhine. Kui peaks tekkima olukord, kus aastamaksu tasumata jätnud liisinguvõtjaga öeldakse lisaks kliendi muude võlgnevuste tõttu liisinguleping ennetähtaegselt üles ning sõiduk suunatakse müüki katmaks liisingulepingust tulenevaid tasumata kohustusi, siis kas aastamaksu võlgnevuse tõttu võib varal lasuda piiranguid ning vara tegelikul omanikul ehk liisinguandjal on seetõttu vara müümisel takistusi?
* kas juhul kui liiklusregistri järgne vastutav kasutaja on äriregistrist kustutatud (ehk juriidiliselt puudub vastutav kasutaja, kuigi liiklusregistris on ta olemas), langeb aastamaksu kohustus liisinguandjale kui omanikule? Samuti, kui füüsilisest isikust vastutav kasutaja on surnud, kas siis maksukohustus läheb üle pärijale või on siin ka võimalik, et maksustatakse hoopis omanikku? Eelnõu koostajad on rõhutanud, et liisingusõidukite puhul on maksukohustuslane alati vastutav kasutaja. Kas liisinguandja, kui üksnes finantseerija vastutus automaksu tasumise ees on igas olukorras välistatud?
* vahetult enne sõiduki esmakordset registreerimist liiklusregistris tuleb tasuda ühekordselt sõiduki registreerimismaks mille suurus, võib sõltuvalt sõiduki hinnast olla üsna märkimisväärne. Eestis soetatakse uutest sõidukitest ligi 70% liising finantseerimise toel. Kuidas on näinud riik ette registreerimismaksu tasumist ja kajastamist liisingu kasutamise puhul? Kas registreerimismaks tuleks tasuda liisinguvõtjal või sõiduki müüjal oma vabadest vahenditest või on peetud võimalikuks ka olukorda, kus registreerimismaksu suurune summa on üks osa liisinguandja poolt finantseeritavast tehingust?
* Ühtlasi teeme ettepaneku: alates planeeritava mootorsõidukimaksu kehtestamisest **kaotada mootorsõidukite erisoodustusmaks**, mis mõned aastat tagasi kehtestati vastuolulistel alustel ja mille sisulist tasumise kontrolli pole riik kunagi suutnud teostada. Teie poolt edastatud väljatöötamiskava uuringu kohaselt osteti eelmisel aastal 56 532 mootorsõidukit, millest vaid 3 984 määrati ettevõtluse kasutusse – tundub ebaloogiliselt väike number. Riigi usalduskrediidile mõjuks positiivselt kui maksud, mis kehtestatakse, ka kokku suudetakse koguda ning maksud ei dubleeriks teineteist.

Eesti Liisingühingute Liit on valmis andma vajadusel täiendavaid selgitusi.

Positiivsele tagasisidele ja eelpoolsega arvestamisele lootes,

Lugupidamisega,

Reet Hääl

Tegevdirektor

/allkirjastatud digitaalselt/

**LISAD:**

LISA 1: Mootorsõidukimaksu võrdlustabel

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Kontakt: +372 50 12 088; [liising@liisingliit.ee](mailto:liising@liisingliit.ee); [www.liisingliit.ee](http://www.liisingliit.ee)