



Mart Võrklaev
Rahandusministeerium
info@rahandusministeerium.ee
Suur-Ameerika 1
10122, Tallinn

Teie 19.07.2023 nr 1.1-26/5035-1,
RAM/23-0982/-1K

Meie 18.08.2023 nr 2-7/2023/3686

Mootorsõiduki maksu väljatöötamiskavatsuse kooskõlastamine märkustega

Austatud Mart Võrklaev

Peame mootorsõidukimaksu kehtestamist oluliseks, sest Eestis on transpordi keskkonnajalajalg väga suur ning autostumine on aina jätkunud, millega on kaasnenud probleemid eelkõige tiheasustusega aladel. Sellist maksu on aastaid soovitanud ka transpordivaldkonna eksperdid. Maksu kehtestamise peamist eesmärki ja saadud maksutulu kasutamist tuleb kindlasti mootorsõidukite omanikele põhjalikult selgitada, et maksu eesmärk oleks selge ja läbipaistev ning muudatust võetaks paremini vastu.

Juhime maksu väljatöötamisel tähelepanu mitmele maksu kehtestamisega seotud aspektile ning kooskõlastame mootorsõidukimaksu seaduse väljatöötamiskavatsuse allolevate ettepanekutega:

- Väljatöötamiskavatsuse kohaselt tehakse ettepanek maksustada ka need sõidukid, mis kuuluvad ajutiselt või automaatselt peatatud kandega sõidukite hulka. Peatatud kandega on Eestis ligi 300 000 sõidukit. Niinimetatud romude omanikele on plaanis anda 2-aastane üleminekuperiood, et nad saaksid kasutuna seisvad sõidukid nõuetekohaselt utiliseerida. **Registri korrastamiseks on aga oluline, et sõidukite registrist eemaldamine ei jääks bürookraatlike tõkete taha** ning tuleb põhjalikult kaaluda ja leida lahendusi ka neile tarbijatele, kelle sõiduk on küll peatatud kandega liiklusregistris, kuid kellel ei ole võimalik esitada tõendit sõiduki häviminemise vms kohta (näiteks on sõiduk müüdnud varuosadeks, utiliseeritud vastava litsentsita autolammutuses või metalli kokkuostja ei ole väljastanud lammutustõendit, sest omanikul/pärijal puudusid sõiduki dokumendid vms).
- Väljatöötamiskavatsuses on toodud välja, et mootorsõidukimaksu eesmärk on kehtestada sõidukitele suunatud keskkonnamaks. Kui nn fantoomsõidukite või romude puhul on maksustamine registri korrastamise eesmärgil mõisteta, siis **tõenäoliselt on üksjagu sõidukeid, mis on mingil põhjusel peatatud kandega, ei osale liikluses, kuid nad on mingil otstarbel reaalselt olemas - näiteks muuseumiväärtusega sõidukid**, millel võib tekkida vajadus muuta kanne aktiivseks. Mootorsõidukimaksu kehtestamine neile oleks vastuolus

väljatöötamiskavatsuse eesmärgiga säästa ja hoida keskkonda, kuivõrd liikluses mittekasutatavad sõidukid ei reosta ka keskkonda, lõhu sõiduteid jne.

- Analoogsed näited puudutavad ajutiselt peatatud kandega sõidukeid, **mida kasutatakse hooajaliselt**. Nende puhul tuleks luua võimalus sarnaselt liikluskindlustusega **aastamaksu tasumiseks vaid n-ö aktiivsel perioodil** ehk maksu ei tasutaks kogu aasta eest.
- Kui sõiduki registreerimisel on **elektrisõidukite eelistamine** põhjendatud (eesmärk on mõjutada inimeste valikuid sõiduki soetamisel), siis **aastamaksu osas pigem mitte**. Kütuse kasutamisega kaasneva mõju osas on elektrisõidukid küll eelistatud, kuid muud keskkonnamõjud (ummikud, ajakulu, õnnetused, tootmisega seotud materjalikulu) kaasnevad ka nendega ehk inimesi võiks suunata võimalusel isikliku auto kasutusest loobuma.
- **Maksu väljatöötamisel tuleb arvesse võtta ka seda, et biokütuste kasutamisel väheneb sõiduki CO₂ heide**. Kuigi väljatöötamiskavatsuses mainitakse, et aktsiisid on madalad ja kütuseaktsiisiga pole võimalik kliimaeesmärke saavutada, siis vähemalt keskkonnamõju arvestamise osas on aktsiisid siiski suures osas oma eesmärgi täitnud. Näiteks, arvestades CO₂ hinnaks 100 eurot/tonn (heitmete kauplemissüsteemi senine kõrgeim hinnatase), on bensiini puhul sellega kaasneva CO₂ heitmete rahaline väärtus 0,23 eurot/kütuseliiter, diislikütusel 0,27 eurot/l. Aktsiisid on sellest aga oluliselt kõrgemad (vastavalt 0,56 ja 0,37 eurot/liiter). Lisaks tuleks meeles pidada, et ka sise põlemismootori kasutamisel on võimalik heitmed oluliselt vähendada biokütuste kasutamisega. Näiteks on taastuvtoorainel põhineva diislikütuse (HVO) keskkonna jalajälg kuni 90% väiksem kui fossiilse diislikütuse puhul. **Seega CO₂ heitmete osas toimib „saastaja maksab“ printsiip ning mootorsõidukimaksu (aastamaksu) puhul ei ole kütuse liigi eristamine nii oluline**.
- Kuigi registreerimistasu puhul võib pidada elektri- või teiste CO₂ heitmevabade või madala emissiooniga sõidukite eristamist põhjendatuks, annaks sama efekti ostutoetuste kasutamine, mis on maksuga võrreldes oluliselt paindlikum lahendus. Maksusüsteemi valikul tuleks anda selge signaal, et elektrisõidukid ei jää tulevikus maksudest või tasudest puutumata (et ei tekiks n-ö õigustatud ootuseid). Fossiilsete kütuste kasutamise vähenemisega kaasnev aktsiisitulu laekumise langus nõuab nagunii kompenseerimist (kas läbi mootorsõidukimaksu, teekasutustasu või muul moel), seega **on mõistlik süsteem kohe disainida tulevikusuundi arvestavaks**.
- Kavandatud mõjuanalüüsi puhul **tuleb kindlasti arvestada ka teiste maksumuudatustega (käibemaks, tulumaks)**. Kõik mainitud muudatused pigem raskendavad **väiksemate sissetulekutega leibkondade olukorda**. VTK-s kasutatakse maksu disainimisel kaudset lähenemist, kus autoomanike maksevõime aluseks võetakse sõiduki vanus, kuid see ei pruugi piisavalt peegeldada leibkonna tegelikku maksevõimet ning täiendava maksu mõju leibkonna toimetulekule. Peame oluliseks, et eelnõu väljatöötamise etapis analüüsitaks põhjalikumalt mootorsõidukimaksu sotsiaalmajanduslikke mõjusid haavatavamatele rühmadele, sh madalama sissetulekuga ning maapiirkondades elavatele leibkondadele ning võimalusel mõjule eri tüüpi leibkondade lõikes. Erilist tähelepanu tuleb pöörata sellele, et ei halveneks erivajadusega inimeste toimetulek ning ligipääsetavus. VTK raames on konsulteeritud Eesti Liikumispuudega Inimeste Liidu ja Eesti Puuetega Inimeste Kojaga. Soovitame kaasata ka Eesti Puuetega Naiste Ühenduste Liidu (EPNÜL).

- **Lisaks tarbijaid (eraisikuid) puudutavate mõjude hinnangule tuleb põhjalikumalt hinnata ka mõjusid ettevõtetele (tegevusalade kaupa), sh mõjusid nende kulutasemele ja konkurentsiolukorra muutusele võrreldes naaberriikidega.** Ettevõtjatega suheldes on jäänud kõlama, et nad pole automaksu ideele vastu, kuid leiavad, et pakutud lahendus ei täida kliimaeesmärki ning vajaks täiendavaid analüüse ja detailsemat selgitust, sest mootorikütuste aktsiiside näol on juba täna mootorsõidukite maksustamine olemas ning see vastab väga hästi ka saastaja maksab printsiibile. Oleme saanud liitunudelt tagasisidet, et kui mootorsõidukimaks tuleb, siis tuleks maksustada üksnes aktiivses kasutuses olevaid sõidukeid ning see peaks olema sihtotstarbeline maks, mis on suunatud maanteetaristu hooldusesse ja arendusse või vähemalt vähem saastavamate liikumisvõimaluste edendamisse.
- **Täiendavat analüüsi vajab see, kuidas mootorsõidukimaks mõjutab piirkondi, kus ei ole rahuldavat ühistranspordi kvaliteeti ning kuidas mõjutab see sealsete inimeste töötamise ja töö- ja pereelu ühitamise võimalusi (lastehoid, kool, huviharidus) ning teenuste kättesaadavust.** Statistikaameti leibkonna eelarve uuringu andmetel on maapiirkondade elanike kulutused transpordile nii rahaliselt kui suhteliselt suuremad kui linnalistes asulates, sh ühistranspordile kulutavad nad vähem ehk just isiklik transport mängib suuremat rolli. Linnalistes piirkondades on rohkem alternatiive (ühistransport, sõidukite jagamine/lühirent, elektritõukerattad jmt). Registripõhiste andmetega on võimalik küllaltki täpselt hinnata, milliseks kujunevad lisakulud elanikele nende sissetulekutega võrreldes ning millistes piirkondades ja millise läbisõiduga sõidukite puhul on need suuremad ja kas vanusest sõltuv tasu vähenemine aitab tekkivat ebavõrdsust leevendada.
- Lisaks tuleb meeles pidada, et üksiku maksumuudatusega ei ole võimalik tarbijate käitumist muuta, vaid selleks tuleb kasutada ka teisi lahendusi. Väljatöötamiskavatsuse kohaselt on mootorsõidukimaksu näol tegemist keskkonnamaksuga, mille eesmärk on mh vähendada heitkoguseid. **Seega tuleb riiklikult tasemel leida lahendusi, kuidas samaaegselt soodustada keskkonda vähem saastavaid alternatiive (näiteks ühistransport, elektriautod, rattateed), mitte üksnes maksustada olemasolevaid lahendusi.** Sõidukimaksu kehtestamine üksi ei pruugi muuta tarbijate käitumismustreid, vaid tarbijaid tuleb „nügida“ keskkonnasäästlikumate valikute poole. See ei toimu üksnes maksu kehtestamise kaudu, vaid tuleb luua ka toimivaid alternatiive.
- Väljatöötamiskavatsuses on aastamaksu tähtpäevaks planeeritud maksustamisaasta 15. veebruar, seejuures maksumaksja on isik, kes on liiklusregistri andmetel sõiduki omanik maksustamisaasta 1. jaanuari seisuga. Halduskoormuse vähendamiseks teeme ettepaneku maksetähtaeg viia hilisemaks ning selle **määramisel võtta arvesse tuludeklaratsiooni esitamise ja tagasimaksete tähtaegu**, et oleks võimalik sarnaselt maamaksuga ka mootorsõidukimaksu tasuda tulumaksu tagastusest.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Tiit Riisalo

majandus- ja infotehnoloogiainister

Kristel Järve, 639 7619, Kristel.Jarve@mkm.ee