

Rahandusminister hr Mart Vörklaev

Rahandusministeerium

[info@fin.ee](mailto:info@fin.ee)

Teie 20.07.2023

Meie 11.08.2023 nr 1108/2023

Koopia: regionaalminister hr Madis Kallas

Põllumajandus- ja maaeluministeerium

[info@agri.ee](mailto:info@agri.ee)

## **Mootorsõidukimaksu seaduseelnõu väljatöötamiskavatsusest**

### **EVEA seisukohad mootorsõidukimaksu kehtestamise kavale**

EVEA hinnangul **ei ole Eestis mõistlik mootorsõidukimaksu kehtestada**, sest peamiselt tarbeväärtusega ning inimeste baasvajaduste rahuldamiseks hädavajaliku vara maksustamine nii väikese rahvaarvuga ja hõredalt asustatud riigis, kus ühistranspordi erinevat liiki võrgustikud ei rahulda piisaval määral paljude elanike transpordivajadusi, ei ole mõistlik.

Kindlasti tuleb arvestada, et hõreda asustusega piirkondades ei pruugi olla otstarbekas pideva ja elanike vajadusi arvestava ühistranspordivõrgustiku tagamine. Isiklik sõiduauto võib osutada soodsaimaks valikuks.

Mõistlike valikute tegemiseks esitab EVEA põhimõtted, mida mootorsõidukimaksu seaduseelnõu väljatöötamiskavatsuses toodud mootorsõidukimaksu kehtestamise korral tuleb arvesse võtta:

1. Kõige olulisem stabiilse ja turvalise majanduskeskkonna loomisel on, et uue maksu rakendamisel ei kehtestata reegleid ootamatult ja ilma nende mõju piisavalt analüüsivõimega. **Eraldi analüüsi vajab ka maksu mõju väikestele ning keskmise suurusega ettevõtjatele**, pidades silmas eriti neid, kelle majandustegevuses on vaja

kasutada sõidukeid, sh kaubikuid. Väga halvasti mõjub uue maksu kehtestamine praktiliselt samaaegselt nii tulumaksu kui ka käibemaksu tõusuga. Samuti ei ole mõistlik suurendada ettevõtjate maksukoormust ajal, kui ühtlasi sunnitakse väike- ja keskmistele ettevõtjatele peale alampalga suurem tõus, milles küll formaalselt peavad kokkuleppele jõudma sotsiaalpartnerid kuid suur probleem seisneb selles, et nendel sotsiaalpartneritel puudub selleks vajalik esinduslikkus ning seetõttu ka legitiimsus.

2. Mootorsõidukimaksu rakendamisel, kui kõigi poolt ja vastu argumentide kaalumisel selgub selle mõistlikkus, võiks kõne alla tulla esmakordselt Eestisse omandatud sõidukite registreerimismaksuga maksustamine (kindlasti ei tohi siin unustada, et registreerimistoiming on juba maksustatud üsna kõrge riigilõivumääraga). **Enne maksu jõustumist Eestis registreeritud sõidukipark ei tohi olla maksu objektiks**, sest sõidukiomanikel ei ole enam võimalik teha valikut, kas sõiduk omandada või mitte. Lisaks on üheselt selge, et on ebaõiglane asetada hõreda asustusega piirkondades elavad ning riigi ja mõne rikkama KOV pakutava tasuta ühistranspordi hüvest pelgalt elukoha „vale valiku“ tõttu iga-aastase maksuga kui on selge, et autost loobumine jätab need inimesed ilma hädavajalikest teenustest (arstiabi, toit jms) ning piirab ligipääsu töökohtadele kuna isegi kohalikud tõmbekeskused ja võimalikud tööandjad on nende jaoks liiga kaugel. Siin tasub süveneda ka võrdsuspõhiõiguse teemasse ning hinnata, kas pärast mootorsõidukimaksu kehtestamist (kui vähemjõukad peavad autost loobuma või tasuma ebamõistlikku mootorsõidukimaksu) on kõigile riigi elanikele tagatud ühetaoline ligipääs hädavajalikele teenustele ja arstiabile
3. Kui siiski, pärast põhjalikku kaalumist ja analüüsi jääb kandma seisukoht, et iga-aastase mootorsõidukimaksu kehtestamine koos ühistranspordivõrgu täiustamisega on õiglane, mõistlik ja kulutõhus, tuleb anda **piisava pikkusega üleminekuaeg aastamaksu rakendamiseks**. Jaanuar 2025 on maksukohustuse tekkimiseks liiga varajane aeg. Omaette probleem on, et maksu tasumise tähtpäev 15. veebruar on samuti liiga varajane aeg. Tekib ka küsimus, et mis ajaks tuleb esitada maksuteade, et jääks piisavalt aega maksmiseks.
4. **EVEA hinnangul on mootorsõidukimaksu kehtestamisel väga oluline regionaalpoliitiline aspekt**. Autode maksustamisel tuleb kindlasti vahet teha **suuremates linnades ja väljaspool neid registreeritud sõidukitel**. Mootorsõidukimaks võiks olla kõrgem näites Tallinnas, Tartus, Narvas ja Pärnus ehk seal, kus alternatiivseks liikumise võimaluseks on hästi toimiv ja odav või lausa tasuta ühistransport. Eeltoodud linnades võiks auto omamine olla kulukam. Isegi Harjumaal (väljaspool Tallinna) aga ei ole õiglane auto omamist maksustada, sest ühistransport Tallinna ja sellega piirnevate valdade vahel ei toimi piisavalt hästi võib puudub peaaegu täielikult. Näitena võib tuua Anija valla (suur ja hõredalt asustatud territoorium) kus Aegviidu suunal (Piibe maantee) toimiv ühistransport (bussiliiklus) praktiliselt puudub ning rongijaamad Piibe maantee äärde jäävate külade (nt Soodla, Raudoja, Härmakosu, Vikipalu, Pillapalu jt) elanike jaoks on ligi 10 km kaugusel. Selliseid näiteid on nii Harjumaal, Võrumaal, Saaremaal kui mujal Eestis palju. Samuti on suuremad linnad kohad, kus õhu kvaliteet kannatab kontsentreerunud transpordi väljaheitelgaaside tõttu. Ka aega, mida inimesed kulutavad

autodega ummikutes seismisele (ja seistes ka õhu saastamisele), kulub vaid suuremates linnades – maapiirkondades ja väikelinnades ummikuid ei esine.

5. Väljatöötamiskavatsuses toodud sõidukite vanusekomponent toetab küll vähesel määral regionaalpoliitilist eesmärki, sest just maapiirkondades on kasutuses rohkem vanemaid autosid, kuid sellest ei piisa puudulikest ühistranspordiühendustest ja hädavajalike teenuste kaugusest põhjustatud ebavõrdsuse kompenseerimiseks. Igal juhul, kui seadusandja siiski jääb aastapõhise mootorsõidukimaksu juurde, **on vanusekomponent mõistlik**, sest see aitab keskkonna ressursside säästlikule kasutamisele kaasa. Juba toodetud autosid on otstarbekas kasutada kuni nende kasuliku eluea lõpuni. Ka on üldreeglina uuemate autode väärtus kõrgem. Näiteks üle 20 või ka üle 10 aasta vanustel autodel on varaline väärtus väike või olematu ja seetõttu on selliste autode omamise maksustamine ebaõiglane.
6. Keskkonnakasutus keskkonnatasude seaduse tähenduses on saasteainete väljutamine välisõhku. Keskkonnatasu on keskkonna kasutusõiguse hind, mis jaguneb loodusvara kasutuse tasuks ja saastetasuks. Saastetasu rakendatakse, kui välisõhku heidetakse paiksest heiteallikast süsinikdioksiidi. Juriidiliselt on üsna kohmakas, kui **keskkonnatasu kõrvale tekib maks**, mille osaks on samuti välisõhku heidetava süsinikdioksiidi maksustamine. Ainus erinevus kavandatava mootorsõidukimaksu puhul näib seisnevat selles, et paikse heiteallika asemel on liikuv heiteallikas.
7. Arusaamatu on registreerimismaksu tehniline korraldus - maksukorralduse seaduse kohaselt on **maks** avalik-õiguslike ülesannete täitmiseks või selleks vajaliku tulu saamiseks maksumaksjale pandud ühekordne või perioodiline rahaline kohustus, **millel puudub otsene vastutasu** maksumaksja jaoks. Riigilõivuseaduse kohaselt kehtestatakse riigilõiv näiteks dokumendi väljastamise või muu toiminguga eest, millega riigilõivu tasuja **saab teatava õiguse, asja või muu hüve**. Transpordiameti toimingute eest sõiduki registreerimisel ja registreerimismärgi väljastamisel tasutakse riigilõivu. Riigilõivumäär kehtestatakse üldreeglina lähtuvalt **toimingu tegemisega kaasnevatest kuludest (kulupõhimõte)**.

Põhiseaduses on sõnastatud, et seadusega sätestatakse kas riiklikud maksud või siis lõivud. Kavandatavat registreerimismaksu ei saa kohustada tasuma enne sõiduki registrisse kandmist, sest sellisel juhul oleks sisuliselt tegemist riigilõivuga, kuna maksu maksja saab vastutasuks registrikande ja registreerimismärgi ning võimaluse autot kasutama hakata. Riigilõivu suurus aga peaks olema kulupõhine. Seega saaks maksuna kehtestatava **registreerimismaksu tasumise kohustus tekkida alles peale liiklusregistrisse kande tegemist**. Pealegi ei ole otstarbekas kohustada maksumaksjat välja arvutama registreerimismaksu summat. Maksuhaldur saab arvutada maksusumma ja esitada maksuteate sõiduki registriandmete alusel ning maksu tasumise tähtaeg peaks olema seaduses sätestatud ja mõistliku pikkusega.

Kokkuvõttes, EVEA on seisukohal, et mootorsõidukimaksu kehtestamine praegu plaanitud viisil ja ajal ei ole mõistlik ning ei too riigile oodatud kasu. Peamisteks probleemideks on ebavõrdsuse suurenemine, regionaalpoliitiline kahju hajaasustuse piirkondade elanike täiendavast

pitsitamisest, maapiirkondade ettevõtluse kahjustamine ja mitmed õiguslikud ning sisulised probleemid puuetega inimeste jt haavatavate ühiskonnagruppide jaoks.

Soovitame üheksa korda mõõta ja üks kord lõigata ehk arutada teemat põhjalikult ja sisuliselt ning kui üldse, siis alles seejärel tulla tagasi konkreetsete maksumudelite juurde.

Lugupidamisega

*(allkirjastatud digitaalselt)*

Ille Nakurt-Murumaa

EVEA President

Koostas: M. Sepp, [marek@evea.ee](mailto:marek@evea.ee)