

Mootorsõidukimaksu seaduseelnõu väljatöötamiskavatsus

I. Põhjus, sihtrühm ja eesmärk

1. Väljatöötamise kavatsuse koostamise põhjus

Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi 2023–2027¹ kohaselt planeeritakse Eestis alates 2024. a 1. juulist kehtestada automaks. Tulenevalt maksuobjektide täpsemast määratlusest nimetatakse seda edaspidi mootorsõidukimaksuks ning see jaguneb kaheks – aastamaksuks ja registreerimismaksuks.

Väljatöötamiskavatsuses pakutakse välja kaks võimalikku mootorsõidukimaksu rakendamise mudelit. Esimene mudel A lähtub mootorsõiduki globaalsest ja lokaalsest keskkonnamõjust laiemalt üle selle elutsükli (tootmine, kasutamine, utiliseerimine). Teine mudel B keskendub mootorsõiduki CO₂ heitele selle kasutamise ajal.

Mootorsõidukimaks aitab ellu viia riigi pikaajalise arengustrateegia „Eesti 2035“ eesmärki liikuda transpordisektori kasvuhooonegaaside heite olulise vähenemise suunas. Eesti on transpordivaldkonna keskkonnanäesmärkide suunas liikumisel maha jäämas ja see trend halveneb. Mitte midagi tegemine muutust ei too, seega on kavandatud mootorsõidukimaks suunatud tarbija käitumise muutmisele ja Eesti kliima- ning energiapoliitikaga seotud eesmärkide täitmisele, sealhulgas seoses Euroopa Liidu ja rahvusvahelisel tasemel kokku lepitud sihttasemetega.

Enamikes Euroopa Liidu riikides on mootorsõidukimaks ning selle kehtestamist on Eestile soovitanud nii Euroopa Komisjon, OECD kui ka Rahvusvaheline Energiaagentuur. Transpordimaksud on Euroopas käsitletavad keskkonnamaksudena.

Maksu tulemusel peab mõõdetavalt vähenema autostumine, suurenema säästlik liikuvus ja keskkonناسõbralikumate sõidukite kasutamise osakaal. Uusi mootorsõidukeid ostetakse edaspidigi, kuid soosida tuleb ka vanade lõpuni tarbimist ja nõuetekohast utiliseerimist.

2. Eesmärk ja saavutatava olukorra kirjeldus

Mootorsõidukimaksu eesmärk on kehtestada Eestis sõidukitele suunatud keskkonnamaks. Sõidukite kasutamisega kaasneb oluline negatiivne välismõju (tootmissaaste, heitmed, ajakulu, ummikud, õnnetused jm). Seetõttu on maksustamise aluste väljatöötamisel seatud eesmärgiks kasutada sõidukite neid omadusi, mis väljendavad nende mõju keskkonnale – CO₂ eriheide, kilovatid ja tühimass (pikemalt alapeatükis 9).

Mootorsõidukimaks 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 saastavam. Samas ei ole Eestis planeeritava mootorsõidukimaksu eesmärgiks vanema autopargi kasutusest väljasurumine, kuna keskkonnale ja majandusele tervikuna kasulik, kui iga toodetud sõiduk kasutatakse kuni oma kasuliku eluea lõpuni. Lisaks eelnevale on mootorsõidukimaksu eesmärk

¹ <https://valitsus.prelive.vportal.ee/media/6186/download>.

inimeste autoostuvalikute ergutamine keskkonda vähem koormavate sõidukite suunas ning autost loobumise otsuste toetamiseks.

Mootorsõidukimaks on oma iseloomult omandi- mitte tarbimismaks. Aastamaksu maksavad kõik isikud, kes Liiklusregistri andmete kohaselt on mootorsõiduki (vastavalt maksuobjektide määratlusele) omanikud või vastutavad kasutajad liisingu puhul. Mootorsõidukimaksul on ka sõiduki soetusel makstava maksu komponent ehk mootorsõiduki registreerimismaks.

Sarnaselt kõigi maksudega on sõidukite maksustamisel ka maksutulu kogumise eesmärk riigi erinevate kulutuste finantseerimiseks.

Väljatöötamiskavatsuse koostamise eel püstitati järgmised põhimõtted, millele mootorsõidukimaks vastama peaks.

Mootorsõidukimaks peaks olema:

- **maksevõimet arvestav** – maksustamise oluline põhimõte on maksevõime ehk maksukoormuse jaotus peab olema õiglane; ka mootorsõidukimaks ei tohi olla liialt regressiivne, nii et odavam (vanema) sõiduki omanikud maksaksid oma sissetuleku suhtes oluliselt rohkem maksu kui kallima sõiduki omanikud;
- **automatiseeritud** – maksuarvutus tugineb Liiklusregistri andmetele ja MTA maksude kogumise platvormile;
- **mitte manipuleeritav** – ei sõltu omaniku staatusest või elu- ega asukohast;
- **lihtne** – nii väheste erisustega kui võimalik ning arusaadava valemi alusel arvatav maksukohustus;
- **laia baasiga** – väldime üksikute ja suurte maksuastmete stiili; maksustame kõiki sõiduautosid, ka elektrautosid;
- **väikese halduskoormusega** – maks on tasutav teiste kohustuste täitmise käigus;
- **raskesti kõrvalehoitav** – näiteks kontrollitakse selle õigeks tähtpäevaks tasumist tavapärase sõidukikontrollide käigus;
- **avalik** – maksukohustusega sõiduki aastamaksu suurus on Liiklusregistris mootorsõiduki andmete juures näha;
- **vaesemat elanikkonda arvestav** – eelduslikult vanemate sõidukite omanikele suurem maksu regressioon;
- **saastet² vähendav** – mootorsõidukimaks disain mõjutab sõidukeid vähem omama ja kasutama;
- **autostumist vähendav** – mootorsõiduki maks mõjutab Eestis kasutusel olevate sõidukite hulka ja pidurdab nende koguarvu kasvutrendi;
- **registrit korrastav** – väldib sõiduki registreerimist vales kategoorias maksu vähendamise eesmärgil, motiveerib sõidukit mitte romuna vedelema jätma, s.t sõiduki maksukohustus peatub alles selle lõplikul Liiklusregistrist kustutamisel e sõiduki mahakandmisel.

3. Sihtrühm

Mootorsõiduki aastamaksu sihtrühm on need isikud ja ettevõtted, kellele Liiklusregistri kande kohaselt kuulub üks või rohkem M1, M1G, N1 ja/või N1G kategooriasse liigituvat sõidukit, tühimassiga kuni 3500 kg või L3e, L4e, L5e, L6e ja/või L7e kategooriasse kuuluvat muud mootorsõidukit (edaspidi

² Sõiduki tootmisel tekkiva keskkonnakoormusega tegelevad need riigid, kus autosid toodetakse läbi selle, et maksustavad ressursse ja reostust jms. Automaksu disainis võib-olla ei peakski sellega arvestama ja tuleks võtta eelduseks, et tootmise ja käitlemise etapi keskkonnakoormusega tegelevad muud maksud ja regulatsioonid.

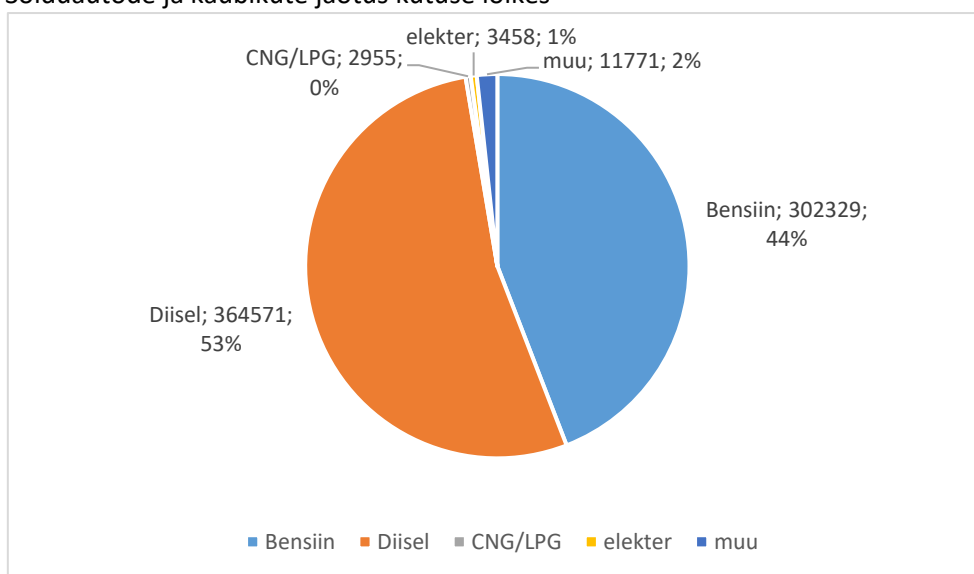
mootorsõiduk või sõiduk). Mootorsõiduki omanik maksab aastamaksu iga mootorsõiduki kohta ja see arvutatakse sõiduki omadustest lähtuvalt.

Mootorsõiduki registreerimismaksu sihtrühm on need isikud ja ettevõtted, kes soetavad uue või kasutatud mootorsõiduki (M1, M1G, N1 ja/või N1G), mis kantakse esmakordselt Eesti Liiklusregistrisse.

31. mai 2023. a seisuga³ on Liiklusregistris TRAM-i andmetel aktiivses staatuses 741 088 maksuobjekti alla kuuluvat sõiduautot ja kaubikut (M1, M1G, N1 ja N1G kategooria). Nendest 505 111 sõiduauto omanik on füüsiline isik ja 232 121 omanik juriidiline, sealhulgas 100 992 omanik on liisinguettevõtte.

Juriidilisest isikust **erinevaid** omanikke on 52 881. Füüsilisest isikust **erinevaid** omanikke on 425 258. Sõiduautodest ja kaubikutest (31.12.2022 seisuga) peaaegu 15 000 on vanemad kui 30 aastat ja enim on vanuses 14–15 aastat (87 911). Kütuse kasutuselt jagunevad kõik sõidukid ja kaubikud järgmiselt:

Joonis 1. Sõiduautode ja kaubikute jaotus kütuse lõikes



*muu – gaasi lisaseadmega, hübriidid, vesinikautod jmt.

Lisaks eelnevale on 30. aprilli 2023. a seisuga Liiklusregistris peatatud kandega 201 553 M1 ja M1G kategooria sõiduautot ja 19 376 N1 ja N1G kaubikut (peatatud kandega sõidukeid üldse kokku on 289 869).

Kui võtta aluseks, et sõiduautode ja kaubikute hooajalist kasutust saaks hinnata selle järgi, et nad on liikluskindlustuse ostjad kuni 90 päeva aastas, siis on selliseid sõidukeid LKF-i andmetel umbes 20 000. See tähendab, et nende sõiduautode ja kaubikute hulgast, kes saavad liikluses osaleda, on ca 3% kasutusel sesoonselt.

2022. a osteti Eestis 56 532 maksuobjekti alla kuuluvat sõiduautot ja kaubikut, mis oli 1,1% rohkem kui 2021. a. Uute autode osakaal oli 43%. Ettevõtluses kasutamiseks määrati nendest 3 984 autot, mis on 14,5% vähem kui eelneval aastal. Keskmiseks sõiduki vanuseks kujunes 3,8 aastat, mis on võrreldes eelneva aastaga 15,5% kõrgem.

L3e, L4e, L5e, L6e ja L7e kategooriasse kuulub 47 926 sõidukit, enim neist L3e kategooriasse – 37 713.

³ Üldiselt on VTK analüüsis kasutatud Liiklusregistri andmeid seisuga 31.12. 2022, kuid sihtgrupi tarbeks erinevate isikute hindamiseks on kasutatud hilisemat statistikat.

II. Hetkeolukord, uuringud ja analüüsid

4. Õiguslik keskkond, seotud strateegiad jmt

4.1. Eesti kliima- ja energiaeesmärkidesse panustamine

Riigikogus 2023. a 8. veebruaril vastu võetud „Kliimapoliitika põhialustes aastani 2050“⁴ on seatud üleriigiline eesmärk: „Eesti pikaajaline siht on tasakaalustada kasvuhooonegaaside heide ja sidumine hiljemalt 2050. aastaks ehk vähendada selleks ajaks kasvuhooonegaaside netoheide nullini.“

Strateegias „Eesti 2035“⁵, mille üldosa võttis Riigikogu vastu 2021. a 12. mail, on samuti määratletud kasvuhooonegaaside netoheite vähendamine.

Riigikogus 2017. a 20. oktoobril heaks kiidetud „Energiamajanduse arengukavas aastani 2030“⁶ on seatud üheks eesmärgiks: „Kasvuhooonegaaside heitkoguste vähenemine energiasektoris moodustab aastaks 2030 vähemalt 70% (võrreldes 1990. aastaga)“. Praegu on koostamisel energiamajanduse arengukava aastani 2035, mis muuhulgas arvestab mainitud kliimapoliitika põhialuste ja Eesti 2035 eesmäärke.

Energiamajanduse korralduse seaduse⁷ §-s 32¹ on määratletud riiklik taastuvenergia eesmärk, sh siht 2030. aastaks vähendada oluliselt maanteetranspordis fossiilenergia kasutust: „Maantee- ja raudteetranspordis kasutatud taastuvenergia moodustab /2030. aastaks/ vähemalt 14 protsenti kogu transpordisektoris tarbitud energiast.“

Seega on Eesti võtnud sihiks vähendada transpordivaldkonnas sh maanteetranspordis juba lähiaastail oluliselt fossiilenergia kasutust, suurendada taastuvenergia kasutust ning vähendada heidet ja kasvuhooonegaaside ning muude õhusaasteainete heitkoguseid, panustades seeläbi nii rahvatervisele kui elukeskkonnale avaldatava negatiivse mõju vähendamisele.

„Transpordi ja liikuvuse arengukavas 2021–2035“⁸ on märgitud, et viimastel aastatel on läbisõit maanteedel kasvanud 4%, suurenedes perioodil 2014–2017 14%. See tähendab, et transpordi arengukavaga 2014–2020 perioodi lõpuks prognoositud kasv on praeguseks ületatud ehk ei ole tehtud piisavalt edusamme nn autostumise pidurdamiseks. Mootorsõidukimaksu rakendamine peab pöörama tähelepanu ka sellistele probleemidele.

4.2. Rahvusvahelisel tasandil kliima- ja energiaeesmärkidesse panustamine

EL õigus, mis oleks otseselt suunatud mootorsõidukimaksule, on suures pildis olematu ja arvesse lähivad üksnes mõned üldised maksuprintsiibid ja Euroopa Kohtu tõlgendused. Seni on Komisjon teinud õigusakti ettepanekuid kolmel korral (1975, 1998 ja 2005. a). Kõige esimesest ettepanekust arenes välja direktiiv ühest liikmesriigist teise ajutiselt imporditud teatavate transpordivahendite maksuvabastuse kohta (83/182/EEC). Selle kohaselt vabastavad liikmesriigid teisest liikmesriigist ajutiselt imporditud mootorsõidukid (ja haagised), haagiselaevad, lõbusõidulaevad, eraisikutele kuuluvad õhusõidukid, jalgrattad, kolmerattalised sõidukid ja ratsahobused kumuleeruvast käibemaksust, aktsiisist ja mis tahes muust tarbimismaksust.

⁴ <https://www.riigiteataja.ee/akt/310022023003>.

⁵ <https://valitsus.ee/strateegia-eesti-2035-arengukavad-ja-planeering/strateegia>.

⁶ <https://www.riigiteataja.ee/akt/324102017001>.

⁷ <https://www.riigiteataja.ee/akt/107032023076>.

⁸ <https://valitsus.ee/media/4253/download>.

Olulisem roll on mootorsõidukimaksul kliima- ja energiapoliitika kujundamisel.

2021. aastal kokku lepitud ning jõustunud nn EL kliimamääruses⁹ on seatud siht muuta EL 2050. aastaks esimesena maailmas kliimaneutraalseks. Selle sihi suunas liikumiseks esitas Euroopa Komisjon 2021. a mahuka kliima- ja energialase paketi „Eesmärk 55“¹⁰ ehk nn kliimapaketi, mille läbirääkimiste tulemusel on nüüdseks kokku lepitud 2050. a kliimaneutraalsuse saavutamise vahetasemena siht vähendada EL üleselt CO₂ netoheidet aastaks 2030 võrreldes aastaga 1990 vähemalt 55% võrra.

Ambitsioonika paketi raames antakse palju erinevaid õigusakte. Auto- ja/või maanteetranspordi valdkonnaga seostuvad nende hulgas 2023. a kevadeks kokku lepitud EL õigusaktidest enim järgmised algatused:

1. nn jõupingutuste jagamise määruse muudatus¹¹ (vt p 4.3) – kiideti heaks 2023. aasta märtsis;
2. EL heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi muudatus,¹² mis alates 2027. aastast käivitab maanteetranspordile EL ülese uue HKS-i;
3. nn sõidukite CO₂ standardite määrus,¹³ millega karmistatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂ heite norme;
4. alternatiivkütuste taristu määrus¹⁴ – 2023. aasta märtsi lõpus jõuti EL nõukogu ja Euroopa Parlamendi vahel kokkuleppele selle lõppversioonis, selle kohaselt võetakse lähiaastatel kogu Euroopas kasutusele rohkem laadimisjaamu ja alternatiivkütuste tanklaid, vähendamaks transpordi negatiivset kliima- ja keskkonnamõju;
5. taastuvenergia direktiivi muudatus¹⁵ – 2023. aasta märtsi lõpus jõuti EL nõukogu ja Euroopa Parlamendi vahel kokkuleppele selle lõppversioonis, selle kohaselt riikidele seati mh siduv eesmärk vähendada taastuvenergia kasutamise abil kasvuhooonegaaside heitemahukust transpordisektoris 2030. aastaks 14,5% võrra;
6. energiamaksustamise direktiivi muudatus – 2023. a juuli seisuga selle eelnõu läbirääkimised jätkuvad.

Euroopa Komisjoni majandus- ja rahandusküsimuste peadirektoraat avaldas 24. mail 2023. a Euroopa poolaasta kevadpaketis liikmesriikide kohta riigiaruanded ja riigipõhised soovitused. Komisjon leiab Eesti riigiaruandes,¹⁶ et jätkusuutliku liikuvuse arengu tagamiseks ei ole meil võetud piisavalt kohaseid meetmeid, nagu näiteks multimodaalse transpordivõrgustiku kiirema kasutuselevõtu toetamine. Stiimulite puudumise tõttu on aeglustumas ka erasektori autopargi keskkonna- ja kliimasõbralikumaks muutumine. Uute alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite registreerimine püsib madalal tasemel, kuigi olemasolevate elektriautode jaoks peaks olemasolev laadimisvõrgustik piisav olema. Selle kõrval on elektriautode osakaal liikluses aga väga väike.

Veel märgib Euroopa Komisjon Eesti riigiaruandes, et transpordisektori keskkonnamaksud on Eestis ühed EL madalaimad (0,04% SKP-st, EL keskmine 0,42%¹⁷) koos asjaoluga, et oleme üks väheseid ilma sõiduki aastamaksuta liikmesriike. Märgitakse, et Eesti taaste- ja vastupidavuskava küll sisaldab investeringuid säästlikku transporti, aga muudatusi toov nihe on veel toimumata. Riiklik transpordi ja

⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:32021R1119>.

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021DC0550&qid=1627632350370>.

¹¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:32023R0857>.

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:32023L0959>.

¹³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:32023R0851&qid=1686822937209>.

¹⁴ <https://www.consilium.europa.eu/et/press/press-releases/2023/03/28/alternative-fuel-infrastructure-provisional-agreement-for-more-recharging-and-refuelling-stations-across-europe>.

¹⁵ <https://www.consilium.europa.eu/et/press/press-releases/2023/03/30/council-and-parliament-reach-provisional-deal-on-renewable-energy-directive/>.

¹⁶ https://economy-finance.ec.europa.eu/document/download/952b166f-4973-48a7-a68e-d78ae6903218_en?filename=ET_SWD_2023_606_en.pdf.

¹⁷ Eurostat. *Key figures in on European transport. 2022 edition*. Lk 47: <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/15216629/15589759/KS-07-22-523-EN-N.pdf/3ef323b2-703a-9905-f24d-91db92a2931c?version=3.0&t=1673612473356>.

liikuvuse kava koos eesmärgiga „Eesti 2035“ on suunatud kasvuhoonegaaside vähendamisele transpordisektoris 2018. aastaga võrreldes 30% ja liikuvuse tõstmisele ühistranspordi, jalgrataste ja kõndimise suhtes 2019. aasta 39%-lt 55%-le aastaks 2035.

Seoses transpordiga soovitatakse kokkuvõtteks, et Eesti peaks 2023. ja 2024. aastal vähendama oma sõltuvust fossiilsetest kütustest ja kiirendama taastuvate energiaallikate kasutuselevõttu. Samuti peaks Eesti läbi maksustamise ergutama autopargi muutumist null- või madala emissiooniga sõidukite osakaalu tõusu suunas.

IMF korraldab tavaliselt kord aastas liikmesriikidesse ametliku missiooni e visiidi, mis on seotud IMF-i vahendite kasutamise taotluse, IMF-i järelevalve all olevaid programme käsitlevate arutelude või muu majandusseirega. IMF-i esindajad tegid 2023. a Eesti visiidi järgselt järelduse,¹⁸ et Eestis tuleks võimalikult kiiresti kehtestada automaks. Soovituse ajendiks on eelarvepuudujäägi vähendamine, kuid nad rõhutavad, et säilitada tuleks toetus haavatavatele gruppidele.

Ettepaneku automaksu kehtestamiseks sihiga ergutada selle meetme kaudu transpordisektori üleminekut taastuvenergia kasutusele jt energiasektori eesmärkidesse panustamist tegi seoses energiavaldkonna eesmärkide suunas liikumisega oma visiidil Eestisse 2023. a juunis Rahvusvahelise Energiaagentuuri (IEA) ametlik missioon, mis valmistab ette korralist Eesti energia- ja kliimapoliitika süvaanalüüsi ja selle tulemusel tehtavaid soovitusi.

4.3. Jõupingutuste jagamise määrus

„Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EL) 2018/842, milles käsitletakse liikmesriikide kohustust vähendada kasvuhoonegaaside heidet aastatel 2021–2030, millega panustatakse kliimameetmetesse, et täita Pariisi kokkuleppega võetud kohustused, ning määrust (EL) 2018/1999“ ehk lühidalt „jõupingutuste jagamise määrus“ jõustus 2023. aasta mais.

Uue jõupingutuste jagamise määrusega seatakse EL-i tasandi eesmärk vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside heitkoguseid 2005. aastaga võrreldes 40% määrusega hõlmatud sektorites (seni kehtinud 30% asemel). Kuigi EL-i HKS-i käsitleva muudetud direktiivi kohaselt hakatakse heitkogustega kauplemist kohaldama ka rahvusvahelise meretranspordi, hoonete, maanteetranspordi ja täiendavate tööstussektorite suhtes, säilitatakse jõupingutuste jagamise määruse kohaldamisala (maantee-transport, riigisisene meretransport, hooned, põllumajandus, jäätmed ja väiketööstus).

Muudetud määrusega määratakse igale liikmesriigile varasemast suurem riiklik eesmärk ja kohandatakse viisi, kuidas liikmesriigid saavad oma eesmärkide saavutamiseks kasutada olemasolevaid paindlikkusmeetmeid. Täiendavalt:

- Kogu Eesti CO₂ heide 2021. a seisuga oli 15,5 Mt.¹⁹
- 15,5 Mt CO₂-st on 44% kaetud EL-i heitkogustega kauplemise süsteemiga ja ülejäänud heitkogus jagunes jõupingutuste jagamise määruse (37%) ning maakasutuse, maakasutuse muutuse ja metsanduse e LULUCF (19%) vahel.
- Jõupingutuste jagamise määruse 37% e ca 6 Mt-st moodustas transpordisektori CO₂ heide 2,35 Mt ja maanteetransport sellest omakorda 2,28 Mt. Lisaks kuulub määruse alla väikese-mahuline energeetika (sh hoonete küte ja jahutus), EL HKS-st välja jäänud tööstuslikud protsessid, põllumajandus, jäätmemajandus ja F-gaasid.

¹⁸ <https://www.eestipank.ee/press/eesti-vabariik-imfi-delegatsiooni-artikkel-iv-alusel-2023-aastal-tehtud-visiidi-kokkuvottev-avaldus-23052023>.

¹⁹ <https://infogram.com/1pe2qekzn7vqp6hm6yeryk5qprtlzdp0eqp?live>.

- Jõupingutuste jagamise määruse muudatus seab Eestile kohustusliku sihttaseme vähendada kasvuhoonegaaside heidet aastaks 2030 24% võrreldes 2005. a tasemega (varasem sihttase oli 13%).
- Viimase EKUK prognoosi järgi²⁰ jääb Eestil eesmärgi täitmisest puudu ~3 Mt kumulatiivselt aastaks 2030 – võimalus panustada sellesse sihti teistelt EL riikidelt heite vähendamise ühikuid ostes sõltub riikide müügivõimalustest ja ostusoovidest, selle maksumus võib olla suurusjärgus mõnisada miljonit eurot. Prognoos sisaldab ka otsustamata meetmeid arengukavadest. Tegelik pilt on ilmselt kehvem.

Määruse nr 2018/1999²¹ kohaselt esitab Eesti EL liikmena komisjonile 15. märtsiks 2021 ja seejärel iga kahe aasta tagant teabe kasvuhoonegaaside inimtekkelistest allikatest pärineva heite ja nende neeldajates sidumise riiklike prognooside kohta. Kuigi nende prognooside koostamine käib kaheaastase intervalliga, uuendatakse neid vaheprognooside näol teatud ulatuses igal aastal. Nende põhjal jälgitakse, kuidas liikmesriigid liiguvad neile pandud kliimaeesmärkide täitmise suunas. Eestis täidab kasvuhoonegaaside heitkoguste inventuuri põhjal teabe koondamise ja esitamise ülesannet EKUK.

Selline teadmine tähendab vajadust senise mõtteviisi oluliseks muutuseks. Olukorrast, kus transpordisektori CO₂ eriheide oli senise transpordikorralduse vaikiva aktsepteerimisega kaasnevalt pidevas tõus, tuleb saavutada jõudmine selle tõusu peatamiselt pideva languseni. Transpordisektori heite vähendamise oleksime pidanud tagama hiljemalt aastast 2021, kui hakkasid kehtima eeltoodud nõuded. Maksu kohaldamine on väga tõhus tarbija käitumist mõjutav meede ja Eesti mootorsõiduki maks modelleeritakse vastavalt sellele. Ennekõike on maks suunatud uue sõiduki soetamisel keskkonناسäästlikuma otsuse tegemise suunas. Mootorsõidukimaksu eesmärk ei ole ilmingimata vanade sõidukite liiklusest kõrvaldamine, vaid nende lõpuni tarbimine.

5. Tehtud analüüsid ja uuringud

5.1. Sõiduauto omamise kulud Eestis

Täna on Eestis sõiduauto omamisega seotud riiklike kohustuste süsteem järgmine:

- **Aktsiis** (bensiin 563 € / 1000 l, diisel 372 € / 1000 l).
- **Erisoodustus**, mis tekib tööandja sõiduauto erasõitudeks kasutamise võimaldamisel. Maksustatakse tulu- ja sotsiaalmaksuga.
- **Isikliku sõiduauto kasutamise hüvitis** on maksuvaba ja seda saab maksta ametnikule, töötajale ja juriidilise isiku juhtimise liikmele.
- **Sisendkäibemaksu mahaarvamise üldine 50% piirang**. Ettevõtluses kasutatava M1/M1G auto soetamisel (või rentimisel) ning selle tarbeks kaupade ja teenuste saamisel arvatakse üldjuhul arvestatud käibemaksust maha 50% sisendkäibemaksu.

Selleks, et järgmistes peatükkides paremini mõista lisanduva mootorsõidukimaksu komponentide mõju sõiduauto üldiste kulude kontekstis, lisatakse tabelisse 2 ülevaade Eestis enimlevinud sõiduauto (Škoda Octavia) ülalpidamiskuludest. Liiklusregistris andmetel on neid Eestis 31. detsembri 2022. a seisuga 17 442, mediaantäismassiga 1889 t, mediaan mootorivõimsusega on 85 kW ja mediaan CO₂-ga 121 g/km.

Kulude hindamise kontekstis on arvesse võetud toodete ja teenuste enam-vähem madalamaid hindu (nt rehvid ja ülevaatus). Kokkuvõttes on kulude hindamine tegelike kulude kontekstis antud näitajate alusel pigem konservatiivne, st võib eeldada suuremaid kulusid.

²⁰ <https://infogram.com/1pe2qekzn7vqp6hm6yeryk5qprtlzdp0eqp?live>.

²¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A32018R1999>

I näites võetakse liisingusse internetis leitava info põhjal sisse makseta, kaskokindlustusega 66-kuulisesse liisingusse uus Škoda Octavia, 1,5 l, 110 kW, manuaalse käigukastiga. Selle auto hind baasvarustuses on umbes 28 000 € ja keskmine kütusekulu tehaseandmete kohaselt 5,7 l/100 km.

II näites ostetakse autolaenuga internetis leitava info põhjal sisse makseta, kaskokindlustusega 66-kuulise auto järelmaksuga kasutatud 2013. a Škoda Octavia Ambition 1,4 l, 103 kW, automaatkäigukastiga. Selle auto hind võib olla 7500 € ja keskmine kütusekulu 5 l/100 km.

III näide põhineb II näite autol, kuid omanikul on see auto juba olemas ja välja ostetud. Samuti on tal olemas ühe hooaja rehvid ja ta ei telli kaskokindlustust.

Tabel 2. Sõiduauto omamiskulude ülevaade

	I näide, kulu 1 kuus (aastas), €	II näide, kulu 1 kuus (aastas), €	III näide, kulu 1 kuus (aastas), €
	Sissemaksuta, 66-kuuline liising, 28 000 €, 110 kW	Sissemaksuta, 66-kuulise autolaenuga, 7500 €, 103 kW	II näite auto, mis on välja ostetud
Liisingu/laenu makse	458 (5496)	150 (1800)	-
Registreerimine büroos / omanikuvahetus e-teeninduses	11 (130)	4 (48)	-
Kütus ²² bensiin, aastane läbisõit 15 000 km	116 (1394)	102 (1223)	102 (1223)
Rehvid (205/55/R16 suvi), 4 tk	18 (213)	-	-
Rehvid (205/55/R16 naast), 4 tk	26 (312)	26 (312)	26 (312)
4 rehvi täisvahetus, 2 korda	8 (100)	8 (100)	8 (100)
Hooldus, esinduses 2 h (ilma tarvikuteta), 8+ a -15%	12,5 (150)	10,6 (127,5)	10,6 (127,5)
Remondikulu	-	16,6 (200)	16,6 (200)
Liikluskindlustus (Eesti keskmine)	10 (122)	10 (122)	10 (122)
Parkimine/trahvid/autopesu/klaasipesuvesi (hinnanguline)	15 (180)	15 (180)	15 (180)
Ülevaatus	-	3,3 (40)	3,3 (40)
Kasko	33,3 (400)	26 (312)	-
Kokku ühes kuus:	708	382	202

5.2 Uuringud

Transpordivaldkonnas on läbi viidud järgmisi uuringuid (mitteamendav loetelu):

- „Transpordimaksude rakendamise võimalused Eestis“, Ernst & Young Baltic AS (2005).
- „Energiasäästupotentsiaal Eesti transpordis ja liikuvuses. Energiamaajanduse arengukava 2030+ taustauuring“, M. Jüssi, H. Poltimäe, H. Luts, P. Metspalu (2014).
- „Riikliku energiasäästukohustuse täitmiseks sobilike finantsmeetmete arvutusmetoodikate väljatöötamine ja energiasäästu potentsiaali hindamine“, KPMG Baltics OÜ (2014).
- „Uuring kulutõhusaimate meetmete leidmiseks kliimapoliitika ja jagatud kohustuse määrase eesmärkide saavutamiseks Eestis“, Finantsakadeemia OÜ (2018).

²² Seisuga 22.05.2023 oli kütus.hind24.ee andmetel soodsaim bensiin 95 1,63 €/l.

6. Kaasatud osapooled

Väljatöötamiskavatsuse koostamisele eelnenud konsultatsioonide ja kontseptsiooni tutvustamise käigus on Rahandusministeerium konsulteerinud erinevate Eesti ja välismaiste ekspertidega sõidukite maksustamise valdkonnas.

Tabel 3. Kaasatud osapooled

Riigiasutused	Euroopa Komisjon Kaitseministeerium Keskkonnaamet Keskkonnaministeerium Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium Maksu- ja Tolliamet Riigikantselei Soome Rahandusministeerium Sotsiaalministeerium Transpordiamet
Muud	Autode Müügi- ja Teenindusettevõtete Eesti Liit Autoettevõtete Liit Autolammutuste Liit DPD Eesti Eesti Autoomanike Liit Eesti Keskkonnauuringute Keskus Eesti Liikumispuudega Inimeste Liit Eesti Liisingühingute Liit Eesti Puuetega Inimeste Koda Liikluskindlustusfond

III. Probleemi võimalikud mitteregulatiivsed lahendused

7. Kaalutud võimalikud mitteregulatiivsed lahendused, nende võrdlev analüüs ja järeldus

• Avalikkuse teavitamine	Ei
• Rahastuse suurendamine	Ei
• Mitte midagi tegemine ehk olemasoleva olukorra säilitamine	Ei
• Senise regulatsiooni parem rakendamine	Ei
• Muu	Ei

Avalikkuse teavitamine ja rahastuse suurendamine väljatöötamiskavatsuse esimeses osas seatud eesmärgi ei lahendada, sest tegemist on küsimustega, mis eeldavad õiguslikku regulatsiooni, st seaduse kehtestamist. Samuti ei saa ilma regulatsiooni muutmata ja mitte midagi tehes ehk olemasolevat olukorda säilitades ühtegi uut maksu kehtestada ega olemasolevat muuta.

Kuna mootorsõidukimaksu puhul puudub seda reguleeriv seadus, ei ole võimalik ka regulatsiooni erinevat, paremat rakendamist proovida. Samuti ei võimalda pelgalt säästlike sõidukite soetamisele suunatud teavituskampaania piisavalt panustada sõidukite kasvuhoonegaaside heite vähendamisse, kuna teavitus üksi ei ole piisav tarbijakäitumise muutmiseks, ja teavituse kaudu ei saa koguda riigieelarvesse täiendavat tulu.

Kokkuvõtteks, kuivõrd mitteregulatiivsed lahendustega eesmärkide saavutamine võimalik ei ole, tuleb rakendada regulatiivseid võimalusi läbi mootorsõidukimaksu seaduse väljatöötamise, menetlemise ja kehtestamise.

IV. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused

8. Välisriigid, mille regulatiivseid valikuid probleemi lahendamiseks on analüüsitud või on kavas seaduseelnõu koostamisel analüüsida

8.1. Euroopa trendid

Euroopas on kasutusel seitse peamist automaksu vormi:

- **Ostu- e registreerimismaks**, mis tasutakse uue sõiduki soetusel ja registrisse kandmisel. Enamikul juhtudel on aluseks CO₂ emissioon, vähesel määral auto võimsus, mootorimaht, auto mass, EURO standard. Lisaks on enamasti maksu aluseks ka auto väärtus või vanus (väärtuse languse kaudseks hindamiseks).
- **Ostuhüvitis**, kus riik maksab teatud tingimustel auto ostmisel hüvitist. Arvesse lähevad erinevad faktorid alates auto keskkonnasäästlikkusest lõpetades ostja taustaga (suurpere, ettevõtlus vms). Euroopas kasutusel suuremas osas riikidest.
- **Omandimaks**, mis on kasutusel peaaegu kõigis Euroopa riikides. Enamasti on aluseks CO₂, aga ka mootori võimsus ja maht, vanus ning marginaalselt ka muu (mass).
- **Erisoodustus**, kus maksustatakse tööandja auto kasutamist eraotstarbeks. Mingi vorm sellest on kasutusel igas Euroopa riigis.
- **Käibemaksu vähendamine**, kui auto on registreeritud ametiautona. Käibemaksu on lubatud maha arvata suuremas osas Euroopa riikidest.
- **Kulumi mahaarvamine** tulumaksust. Autole tehtud kulud on võimalik maha arvata.
- **Aktsiisid** – mootorikütustele, gaasile, elektrile.

8.2. Sõiduki- ja automaks Soomes

Soomes on kasutusel **sõidukimaks**, mida tasutakse sõiduki registreerimisel ja **automaks**, mida rakendatakse aastamaksuna. Sõidukimaks on eelkõige keskkonnamaks, mille haldamisega on seotud ligi 90 inimest (90 inimaastat), kellest üle 20 on hõlmatud kasutatuna riiki toodavate autode väärtuse määramisega. Lisamaks on diiselautodel, diislikütuse aktsiis on madalam. Mootorrattastel üksnes registreerimismaks. Elektriautodel on sama määraga „elektrimaks“.

Registreerimismaksu tasumise alla kuuluvad sõiduaudod, kaubikud, muud bussid tühimassiga alla 1875 kg, kergsõidukid, mootorrattad, mootorjõul liikuvad kolmerattalised sõidukid ja rasked neljarattalised sõidukid.

Registreerimismaks põhineb CO₂ näitajal: maksumäär varieerub 3,3–50% ulatuses ja seda rakendatakse sõiduki hinnale (mis juba sisaldab sõidukimaksu). Maksu vähendatakse neljas etapis aastatel 2016–2019 sõidukite puhul, mille CO₂ heitmed on 141 g/km või vähem.

Aastane automaks põhineb CO₂ näitajal ja seda maksavad M ja N kategooria autod. Määrad varieeruvad 106–654 euro ulatuses.

Registreerimismaks baseerub CO₂-intensiivsusel ja rakendatakse protsendina auto väärtusest – seega on see maks kallimate ja saastavamate autode puhul väga progressiivne, arvestades omaniku maksevõimet ja mõjutab jõuliselt ostuotsuseid. Ostutoetust makstakse kuni 50 000 eurot maksva elektriauto puhul 2000 eurot.

8.3. Automaks Lätis

Lätis sõiduauto soetamisel maks puudub. Toetusena saab al 2022. a eraisik 4500 eurot uue elektriauto ostu puhul ja 2250 eurot uue pistikhübridi ja kasutatud elektriauto puhul. Auto hind ilma käibemaksuta peab olema kuni 50 000 €.

Sõiduautodele, mis on registreeritud pärast 31. detsembrit 2009, arvutatakse teeliikluse maks CO₂ heitmete põhjal. Määrad varieeruvad 12 (51–95 g/km heitmete korral) kuni 756 euroni (üle 350 g/km heitmete korral) ühes kalendriaastas.

Auto omandimaks on CO₂-põhine progressiivne maks. Tasu algab 50 g CO₂/km ja elektriauto ning enamik pistikhübride on sellest vabastatud.

9. Regulaativsete võimaluste kirjeldus

Selles punktis esitatakse erineva analüüsisetasega mootorsõidukimaksu aspektid ja probleemid, millele on pakutud esialgsed lahendused. Mitmel puhul on lahenduste analüüs ekspertide tasemel alles pooleli ja valikute tõttu ei ole veel võimalik esitada seaduse eelnõu kavandit. Lisaks oodatakse enne mootorsõidukimaksu lõplikku kujundamist arvamuse andjate seisukohti ja avalikku arutelu.

Mootorsõidukimaksule pakutakse väljatöötamiskavatsuses kaks mudelit – A ja B. Järgnevas alapunktis on kirjeldatud peamiselt nende ühisosa, kuivõrd mõlemale mudelile iseloomulikud selgitused on mudeli plokis (sinine ja kollane).

9.1. Taust

Mootorsõidukimaksu rakendamist Eestis saab käsitleda väga pikalt edasi lükatud fiskaal- ja keskkonnapoliitilise instrumendina. Mootorsõidukimaksu loetakse Euroopas keskkonnamaksuks,²³ sest sõidukitel on tõestatud negatiivne välismõju. Tüüpiliselt loetakse selleks välismõjukuks:²⁴

- heitmed, materjalikulu ja muu saaste tootmisel – lokaalne ja globaalne õhusaaste, veesaaste, looduse ja maastiku rikkumine, pinnase saaste, kliimamuutus;
- heitmed kasutamisel – kliimagaasid ning sissehingatavad peenosakesed;
- sõltuvus energiatoodetest;
- ummikud, ajakulu;
- õnnetused, rasvumine;
- müra.

Majandus- ja maksuteoreetiliselt on põhjendatud mingi tegevuse negatiivse välismõju maksustamine, kui kõnealuse kahjuliku tegevuse kujunenud turuhind seda välismõju ei arvesta või muu regulatsioon seda piisavalt ei piira. Maksustamine vähendab kahjulikku tarbimist ning tekitab valitsusele lisatulu rakendada meetmeid selle negatiivse välismõju vähendamiseks²⁵ (majandusteoreetiliselt nimetatakse seda negatiivse välismõju internaliseerimiseks või ka „saastaja maksab“ printsiibiks).

Mootorsõidukimaksu rakendamise kaudu saab põhimõtteliselt mõjutada inimesi kasutama vähem saastavaid transpordivahendeid ja -viise läbi sõiduki CO₂ heite maksustamise. Arusaadavalt peab

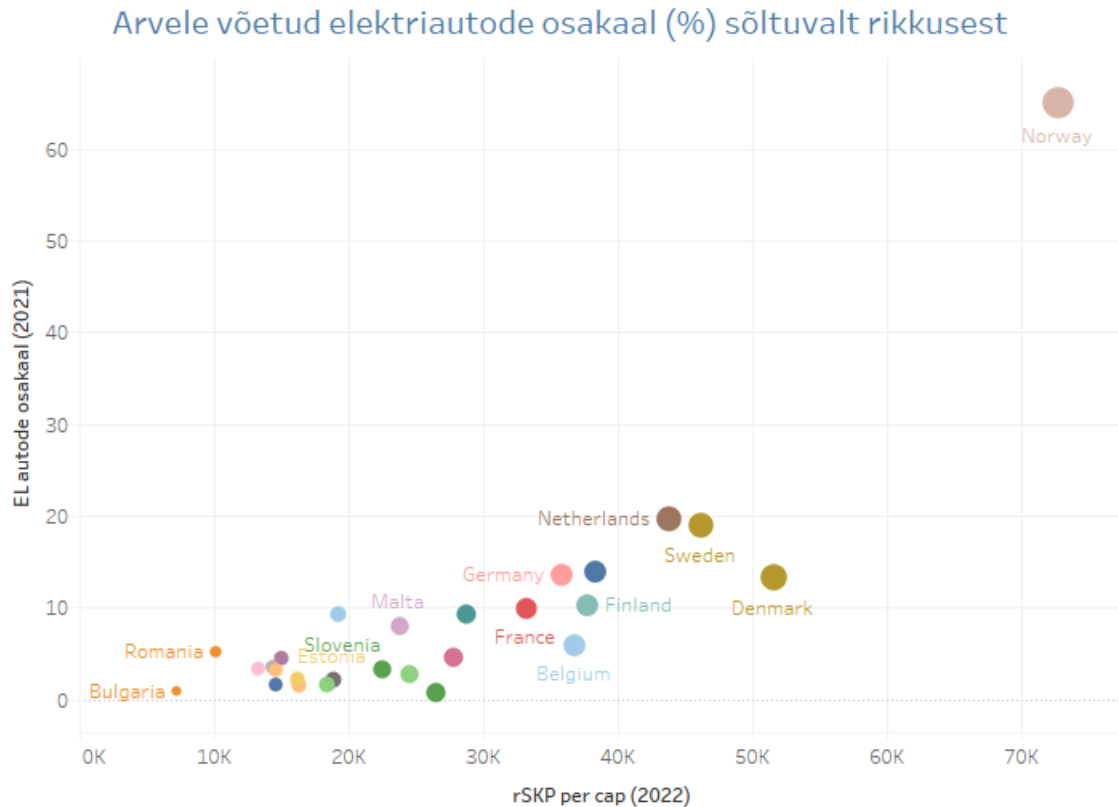
²³ https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Environmental_tax_statistics.

²⁴ https://en.wikipedia.org/wiki/Effects_of_cars.

²⁵ https://en.wikipedia.org/wiki/Pigouvian_tax.

sellega kaasas käima ka ühistranspordi ja teiste alternatiivsete liikumisvõimaluste arendamine. Mootorsõidukimaks koos taristuarenduse jms on mõjukas vahend, millega näiteks rikkas Norras on jõutud täna seisuni, kus ligi 80% uutest sõiduautodest registreeritakse elektriautona.

Joonis 2. Arvele võetud elektriautode osakaal



Mootorsõidukimaksu kehtestamine on kaudselt seotud transpordi ja liikuvuse strateegiaga aastateks 2021–2035. Selles tuuakse muuhulgas välja, et **autostumine** on süvenev probleem. Sõiduautodele maksu kehtestamine võib mõjutada osasid inimesi oma isiklikust sõiduautost loobuma. Ei eeldata, et muutus on järsk või suuremahuline, kuid tõenäoliselt on inimesi, kes elavad ja töötavad piirkondades, kus on neid rahuldav ühistranspordi kvaliteet ning mõnede jaoks muutub auto omamine ebavajalikult suureks kuluks. Samuti võib mootorsõidukimaks vähendada nende inimeste sõidukite hulka, kellel neid mitu on. Efekt ei ole tõenäoliselt kohene, kuid eeldatavalt püsiv ja mõjutab inimeste tulevase otsuseid. Nii võib mootorsõidukimaks panustada viidatud strateegias püstitatud autostumisega seonduvate probleemide lahendusse.

Eesmärk 55-st tulenevale CO₂ hinnastamisele lisaks on vajalikud täiendavad meetmed, et jõuda õhusaaste vähenemise ja heitevaba transpordini. Euroopa Komisjon märgib, et transpordist pärit heitkogused moodustavad peaaegu veerandi EL-i kasvuhooonegaaside heitest ja on peamine õhusaaste põhjus linnades. Heitkogused on endiselt suuremad kui 1990. aastal ning kliimaneutraalsuse saavutamiseks tuleb transpordist pärit koguheidet vähendada 2050. aastaks 90% (kõigi nn CO₂ sektorite peale kokku).

See ei tähenda, et Eesti peaks või saaks rakendada täna kõige suuremat maksukoormust kõige saastavamatele mootorsõidukitele, sest taoline maks lööks ennekõike seda osa ühiskonnast, kes ilma sõidukita hakkama ei saa, kuid pole valmis seda uue ja säästlikuma vastu vahetama. Seetõttu tuleks ka maksustamise fookus suunata esmaselt registreeritavatele oluliselt suurema heitega autodele, sest siin on veel säilinud inimeste valikuvõimalus.

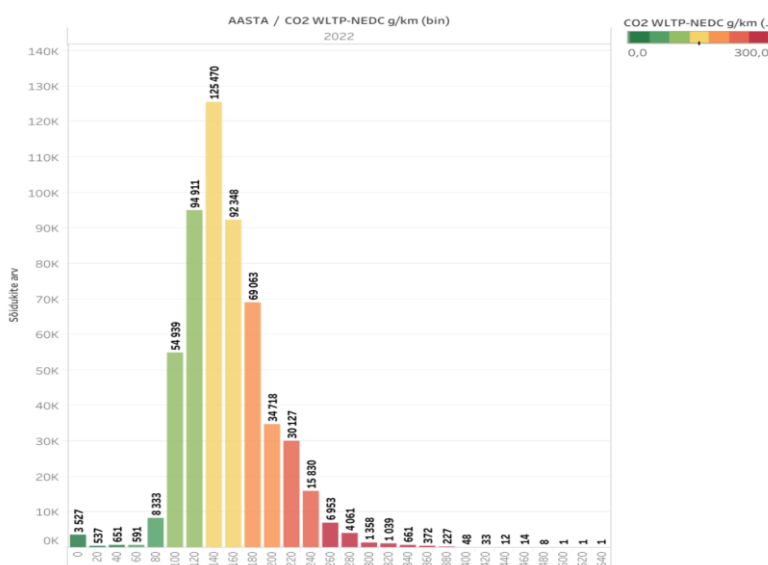
„Säästliku sõiduauto ja kaubiku“ iseloomustamise aluseks võib võtta CO₂ heite keskmised väärtused, mis on määratud EL-i määruses 2019/631²⁶, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid. Säästliku sõiduauto ja kaubiku keskmised CO₂ sihttasemed on:

Tabel 4. Keskmise CO₂ heite sihttasemed

	2021	2027	2030
Sõiduautod	95 g/km	73 g/km	59 g/km
Kaubikud	147 g/km	115 g/km	101 g/km

Kui Euroopas oli 2021. a uute kasutusele võetavate sõiduautode CO₂ heite määr 116 g/km kohta, siis Eestis oli see näitaja 142,6 g/km.²⁷ Eesti sõiduautode CO₂ heite jaotumine on näidatud joonisel 3.

Joonis 3. Sõiduautode ja kaubikute CO₂ jaotus Eestis (TRAM)



Mootorsõidukimaksu mudelid tuginevad sõiduki CO₂ g/km eriheitele või mootori võimsusele. Mõlemad on lisanäitajatega eristatud, et saavutada mootorsõidukimaksu poliitilisi eesmärgi.

Mootorsõidukimaksu kliimaeesmärgi ei ole võimalik saavutada kütuseaktsiisi määra tõstmisega. Kütuseaktsiisi tõstes seaksime tugeva surve alla transpordisektori, tööstuse ja Eesti konkurentsivõime. Kuna see küsimus on automaksuteemalistes aruteludes korduvalt tõusetunud, et miks kehtestada uus maks ja mitte lihtsalt tõsta kütuseaktsiisi, siis see väärrib põhjalikumalt lahtiseletust.

Nii mootorikütuste kui ka kütteenite aktsiisipoliitikat liikmesriikides on seni mõjutanud eelkõige Euroopa Liidu kohustuslikud alammäärad, mis peegeldavad liikmesriikide vahelist kokkulepet aastast 2003. Seda kokkulepet võib pidada eelkõige poliitiliseks, mis ei arvestanud üldse erinevate kütuste tarbimise keskkonnamõju, pigem käsitleti aktsiisi kui riigieelarve tulude teenimise vahendit.

Kuivõrd aktsiisi alammäärad on ajas oma mõju oluliselt kaotanud ning teatud energiatoodete puhul kas marginaalsed või väga madalad (kõik kütteenite kasutavad kütused ja elektrienergia), siis on liikmesriigid olnud võrdlemisi vabad aktsiisipoliitikat kujundama lähtuvalt siseriiklikest kaalutlustest. Praktikas maksustavadki liikmesriigid kõrgemalt transpordikütuseid ja madalamalt kütteenitena ning

²⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:02019R0631-20210301>.

²⁷ <https://www.acea.auto/figure/interactive-map-co2-emissions-from-new-passenger-cars-in-the-eu-by-country/>.

elektrienergia tootmiseks kasutatavaid energiatooteid. Tavaliselt on aktsiisist üldse vabastatud taastuvad ja vähese süsinikusisaldusega energiakandjad, eelkõige tahked biokütused, samuti hüdroenergia, päikeseenergia ja tuuleenergia. Vedelatele biokütustele rakendatakse tihti aktsiisibastustusi, samuti on levinud aktsiisibastustuste rakendamine energiamahukale tootmisele.

Ka Eestis ei ole energiatoodete maksustamisel lähtunud nende energiasisaldusest ja mõjust keskkonnale, mis tuleneb fossiilkütuste põletamisel tekkivatest kasuhoonegaasidest ja muudest õhuheitmetest. Aktsiisiga maksustamisel on lähtunud eelkõige EL aktsiisi alammääradest ja pole arvestatud fossiilsete kütuste negatiivse keskkonnamõjuga.

Mootorikütuste madalal aktsiisil on mitmeid põhjusi. Esiteks on nende kütuste peamine tarbija ettevõtlussektor ning mõnes sektoris moodustab mootorikütus arvestatava osa kogukuludest (näiteks transpordisektor). Kütuseaktsiisi tõstmine mõjutaks nende ettevõtete rahvusvahelist konkurentsivõimet. Kütuseaktsiisi tõstmine liiga suureks võrreldes lähiriikidega tekitab ka stiimuli piirikaubanduse tekkeks, mis vähendaks maksulaekumist.

Mootorsõidukimaksul on võrreldes kütuseaktsiisiga teine maksubaas ning võimaldab õige disaini korral saavutada muid eesmärke kui need, mida võimaldab kütuseaktsiis. Mootorsõidukimaksu saab palju ulatuslikumalt eristada sõiduki tüübi, väärtuse või mõne muu näitaja lõikes, et täpsemini sihitult soosida või pärssida sellist käitumist nagu poliitikakujundajal eesmärkide täitmiseks vajalik on.

9.2. Mootorsõidukimaksu mudelid A ja B

Selles alapeatükis on kaks mudelit mootorsõidukimaksu kehtestamiseks. Maksumudelites ei ole erinevust maksu objekti, maksumaksja, maksu saaja ja tasumise korra/tähtpäeva puhul. Mudelite erinevus seisneb sõiduki parameetrites, mille põhjal maks leitakse. Rahaliselt tulemused ei ole väga erinevad. Seega, ühisosana on mõlema mudeli puhul samad:

- **maksu objekt** – kuni 3,5-tonnine, registreerimiskohustusega M1 ja M1G ning N1 ja N1G kategooria sõiduauto või kaubik ja L3e–L7e sõiduk (vt pikemalt p 9.3);
- **maksumaksja** – mootorsõidukimaksu maksja on isik või ettevõtte, kes on kantud Liiklusregistrisse selle sõiduki omanikuna. Kui sõidukit kasutatakse vastutava kasutuskorra alusel (nt liisingulepingu alusel), on maksu maksja vastutav kasutaja;
- **maksu saaja** – maks laekub riigile;
- **maksu administreerimine, tasumise kord ja tähtpäeva kirjeldus** – vt pikemalt p 9.5.

MUDEL A

Peamised eesmärgid ja loogika

Mudel A kasutab registreerimismaksu komponentidena CO₂ ja sõiduki tüühi ja vanust; aastamaksu puhul mootori võimsust (kilovattides), tüühi ja vanust. Mõlemal juhul lisandub baasosa. Selline komponentide valik on tehtud järgmistel kaalutlustel.

Kuna selle maksu peamine eesmärk on keskkonna säästmine, siis on mudelis A valitud komponentidega üritatud võimalikult hästi tegeleda sõiduki keskkonnamõjuga kogu selle eksisteerimise jooksul ehk sõiduki koormusega keskkonnale selle tootmisel, tarbimisel ja utiliseerimisel, nii globaalselt kui lokaalselt. Sõiduki kogu negatiivne keskkonnamõju ei ole taandatav üksnes CO₂ heitkogusele selle kasutuse kestel. Lisaks hõlmab see teede- ja tänavavõrgu kasutust jmt, rääkimata sõiduki tootmise ja hiljem romu kasutuse keskkonnamõjust.

Kuna igal toodetud sõidukil on keskkonnamõju, kasutatakse läbivalt **baasosa** komponenti. Sõidukid väiksema CO₂ eriheite näiduga tasuvad mootorsõidukimaksu vähem või elektrisõidukid ilma selle komponendita üldse mitte, samuti võib vanusekomponent maksu oluliselt vähendada, mistõttu baasosa on sel juhul suunatud maksu miinimumtaseme säilitamisele.

CO₂ eriheite näit on laialt levinud sõidukite maksustamise alus (enamasti kombinatsioonis auto hinnaga kas otse või kaudselt), kuigi see näit iseloomustab kitsalt ühe kasvuhuonegaasi emissiooni sõiduki juures selle kasutamise ajal. See ei võta arvesse sõiduki tootmise ega tarbimise kogu koormust keskkonnale (ega sõidukit käitava elektritootmise viisi). Keskendumine vaid CO₂ näidule jätab välja kõik kohalikud keskkonnamõjud.

Sõiduki **tühimass** on näitaja, mis kirjeldab hästi selle tootmiseks kulutatud maapõue ressursse, energiat ja muud keskkonnamõju. Ühtlasi iseloomustab mass auto koormust kohalikele teedele ning kasutamisel tekkivaid tolmuosakesi (teepind, rehvid, pidurid), seega mõju inimtervisele. Pole kahtlust, et kergema auto liikumapanemiseks kulub ka vähem energiat. Uuringud²⁸ on leidnud, et üleminek väiksemate (kergemate) autodega sõitmisele annab transpordisektoris keskkonnamõju vähendamisele (kõigis mõju-kategoriates) sarnase tulemuse kui elektriautodele üleminek. Seega hõlmab tühimass auto keskkonnamõju nii tarbimiskohas kui tootmise juures ning aitab täita kliimaeesmärke.

Tühimassi ühe kriteeriumina kasutamise hea omadus on ka see, et selle kasutamisel ühe komponendina (kombinatsioonis CO₂ näidu või mootori võimsusega) on võimalik samasse maksuvalemisse hõlmata nii fossiilseid kütuseid kui elektrit kasutavad sõidukeid, samuti hübriidid (mille CO₂ näit on null või väike, aga mille keskkonnamõju on tervikuna on siiski arvestav). Elektrisõidukite akud teevad elektriautod oluliselt raskemaks võrreldes sama suurte bensiini- ja diiselautodega, kuid madal või olematu CO₂ näit võimaldab siiski nende ostmist soovi korral maksu ühe arvestuskomponendina kasutusel soodustada.

Lisaks keskkonnale aitab tühimass kaudselt arvestada ka omaniku **maksevõimega**, kuna kallimad autod on üldiselt raskemad. Maksevõime arvestamine on oluline iga maksu juures ja paljudes riikides tehakse seda auto registreerimismaksu puhul auto turuväärtust arvestades. Praegu ei ole plaanis Eestis sõidukite hinnapõhist maksustamist rakendada selle kuluka administreerimise tõttu. Seetõttu tuleb leida teisi võimalusi auto hinna ja sedakaudu omaniku maksevõime arvestamiseks.

Mootori võimsuse kaasamisel aastamaksu valemisse on lähtutud kahest argumendist. Esiteks on mootori võimsus paremini seotud auto hinnaga kui CO₂ eriheite näit, mis võimaldab kaudselt rakendada maksevõime põhimõtet. Teiseks on mootori võimsus registris kirjas kõigi autode jaoks, samas kui CO₂ näit vaid uuemate puhul. Võimsuse kasutamine aastamaksu määramisel teeb maksu määramise lihtsamaks, läbipaistvamaks ja lisaks on võimsus heas seoses CO₂ näiduga. Vähetähtis ei ole ka asjaolu, et suurem võimsus tähendab otseselt rohkem saastavaid heitmeid.

Sõiduki vanus on aastamaksu leidmise valemis võimalus selleks, et kaudselt arvestada omaniku **maksevõimega**. Eeldame, et valdav enamik inimesi sõidab endale võimetekohase autoga ehk uuemat autot saavad lubada jõukamad inimesed ja vanematega sõidetakse olude sunnil, seda igas hinna- ja suurusklassis. Mootorsõidukimaksu eesmärk ei ole autoturult välja tõrjuda inimesed, kes endale uut autot lubada ei saa.

Mootorsõidukimaks on saanud kriitikat, kuna ühistranspordi teeninduspiirkonnast väljas (maapiirkondades) elavatel/töötavatel inimestel on auto kasutamine hädavajalik. **Sõidukimaksu geograafiline eristamine** ja tulemuslik rakendamine on keeruline, mistõttu tegeletakse selle küsimusega maksevõime kaudse arvesse võtmisega maksu määramisel.

²⁸ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S030626192030533X>.

Disain ja valikukohad

Mootorsõidukimaks koosneb kahest komponendist – ühekordsest registreerimismaksust ja aastamaksust.

Registreerimismaks koosneb baasosast, CO₂, tühimagi ja vanuse komponendist. Esimeste põhjal leitud maksu on võimalik vähendada sõltuvalt sõiduki vanusest. Vanuse komponent hakkab maksu vähendavat mõju avaldama 5-aastastele ja vanematele sõidukitele, kus see regresseerub kuni 15-aastaste sõidukiteni. See tähendab, et 15 aastase sõiduki eest tasutakse 10% sõiduki CO₂ ja massi alusel arvatud maksust. 15–20 aastastel sõidukitel püsib vanusekomponendi mõju 10%-l ja üle 20 aastased sõidukid maksavad üksnes maksu baasosa. CO₂ komponendi osakaal on keskmiselt 80% ja tühimagil 20% (nende kahe komponendi summast), kuid need suhted ei ole fikseeritud. Maks peaks suunama inimeste valikuid uue sõiduki ostmisel keskkonda igas mõttes säästvamate mudelite suunas.

Aastamaks koosneb baasosast, võimsuse, tühimagi ja vanusekomponendist. Esimeste põhjal leitud maksu on võimalik vähendada sõltuvalt auto vanusest. Võimsuse komponendi osakaal on u 70% ja tühimagil 30% (nende kahe summast), kuid suhted ei ole fikseeritud. Aastamaks ei suuna inimeste valikuid oluliselt, kuna on piisavalt väike auto muude jooksvate kuludega võrreldes.

Maksumäärad ja koefitsiendid

Registreerimismaks leitakse sõiduki võimsuse, tühimagi ja vanuse (vt selgitus eelnevas lõigus) põhjal, millele lisandub baasosa.

Baasosa:	300€
CO ₂ komponent:	0–100 g/km = 1€/g 100–300 g/km = 1–25€/g (progressioon 10 g sammudega) 300+ g/km = 25€/g
Tühimagi komponent:	0–1200 kg = 10€/100kg 1200–3500 kg = 10–50€/100kg (progressioon 50 kg sammudega)
Vanuse komponent:	1–5 a 100% 5–15 a 100–10% (regressioon 1 a sammudega) 15–20 a 10% 20+ a 0%

Aastamaks leitakse sõiduki võimsuse, tühimagi ja vanuse põhjal, millele lisatakse baasosa. Sõiduki võimsus (kilovatid) korreleerub positiivselt sõiduki hinnaga. Vanem sõiduk viitab üldiselt omaniku väiksemale maksevõimele ja väljendab kaudselt maksevõimet. Samuti korreleerub võimsus positiivselt CO₂ eriheitega ja on kõigil sõidukitel registris olemas. Vanuse komponent vähendab võimsuse ja tühimagi põhise osa sõltuvalt sõiduki vanusest.

Baasosa:	30€
Võimsuse komponent:	iga 1 kW = 1€
Tühimagi komponent:	iga 100 kg = 3€
Vanuse komponent:	1–5 a 100% 5–15 a 100–10% (regressioon 1 a sammudega) 15–20 a 10% 20+ a 0%

MUDEL B

Peamised eesmärgid ja loogika

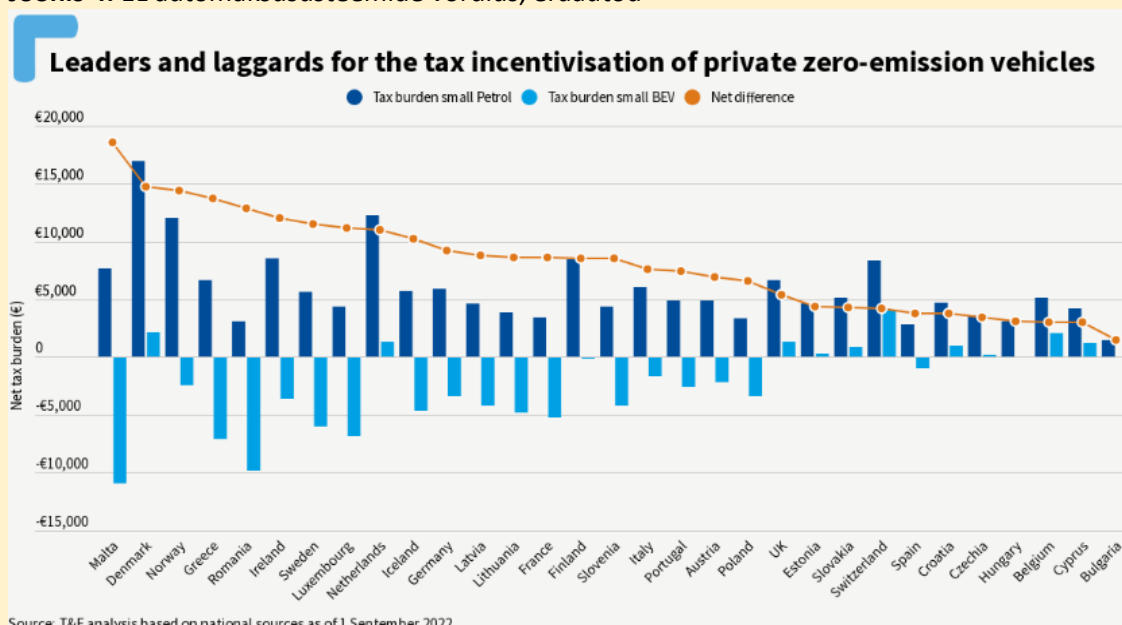
Väljatöötamiskavatsuse alapunktis 4 on kirjeldatud erinevaid keskkonnaregulatsioone ning eesmäärke. Selles jaotises avatakse seda valdkonda veel enam.

IPCC²⁹ ütleb, et kliimamuutustega tegelemisel või mittetegelemisel on oluline arvestada sellega, et kliimamuutuse suurus ka loeb (suurem muutus on suurem probleem), mistõttu iga väike panus kasvuhoonegaaside vähendamise suunas loeb ja panustab suurema eesmärgi saavutamisse. Eestil on konkreetsed riiklikud kasvuhoonegaaside vähendamise eesmärgid, mille täitmise saab vastavalt disainitud sõiduki maksustamisega panustada. Iga mootorsõidukimaksuga vähendatud süsinikuheitmete kogus vähendab riigi ja erasektori kulutusi ja pingutusvajadust mõnes muus asjassepuutuv valdkonnas.

EEA ja EPA soovitavad autopargi elektrifitseerimist.³⁰ Selgitatakse, et elektriautode panus kliima soojenemisse on väiksem kui sise põlemismootoriga autodel, seda ka juhul, kui arvestada autode toomist, kasutamist ja käitlemist pärast kasutamist. Elektriautodele üle minnes väheneb süsinikuheide kütuse põletamisest. Et efekti suurenda, on oluline ka nn „roheline“ energiatootmine. Elektritootmine läheb rohelisemaks ning ka Eestil on eesmärk liikuda energiatootmise suunas, mis kasutab rohkem taastavaid allikaid.³¹

Peaaegu kõik EL riigid maksustavad autosid (vt joonis 4). Enamus riike soodustavad läbi maksusüsteemi just elektriautosid, ning enamus ka maksavad neile läbi selle peale. Kuigi maksusüsteemid on detailides erinevad, kasutab enamus EL riike maksustamise alusena autode CO₂ emissioone.³² Need emissioonid on peamine akuutne autode negatiivne välismõju, ning selle lahendamine on ajakriitiline.³³

Joonis 4. EL automaksusüsteemide võrdlus, eraautod



Source: T&E analysis based on national sources as of 1 September 2022

Allikas: <https://www.transportenvironment.org/discover/the-good-tax-guide/>.

²⁹ https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/downloads/report/IPCC_AR6_SYR_SPM.pdf.

³⁰ <https://www.eea.europa.eu/en/topics/in-depth/road-transport>; <https://www.epa.gov/greenvehicles>.

³¹ <https://www.mkm.ee/energeetika-ja-maavarad/energiamaajandus/energia-ja-kliimakava>.

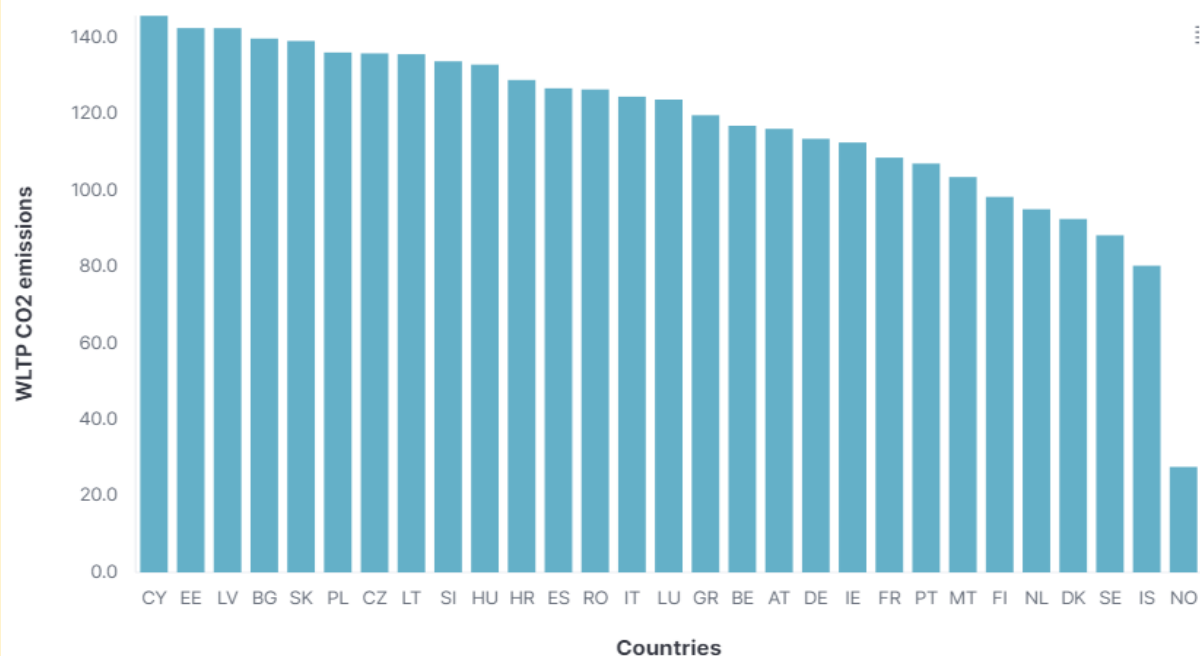
³² <https://www.transportenvironment.org/discover/the-good-tax-guide/>.

³³ https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/downloads/report/IPCC_AR6_SYR_SPM.pdf.

Eestis registreeritud uued sõidua autod on ühed EL CO₂-mahukamaid (vt joonis 5), mis viitab sellele, et selle näitaja kasutamine maksustamise alusena pöörab tähelepanu probleemi teravikule.

Joonis 5. Uute autode süsinikuheide Euroopas, 2021

Avg emissions by country (gCO₂/km) - WLTP



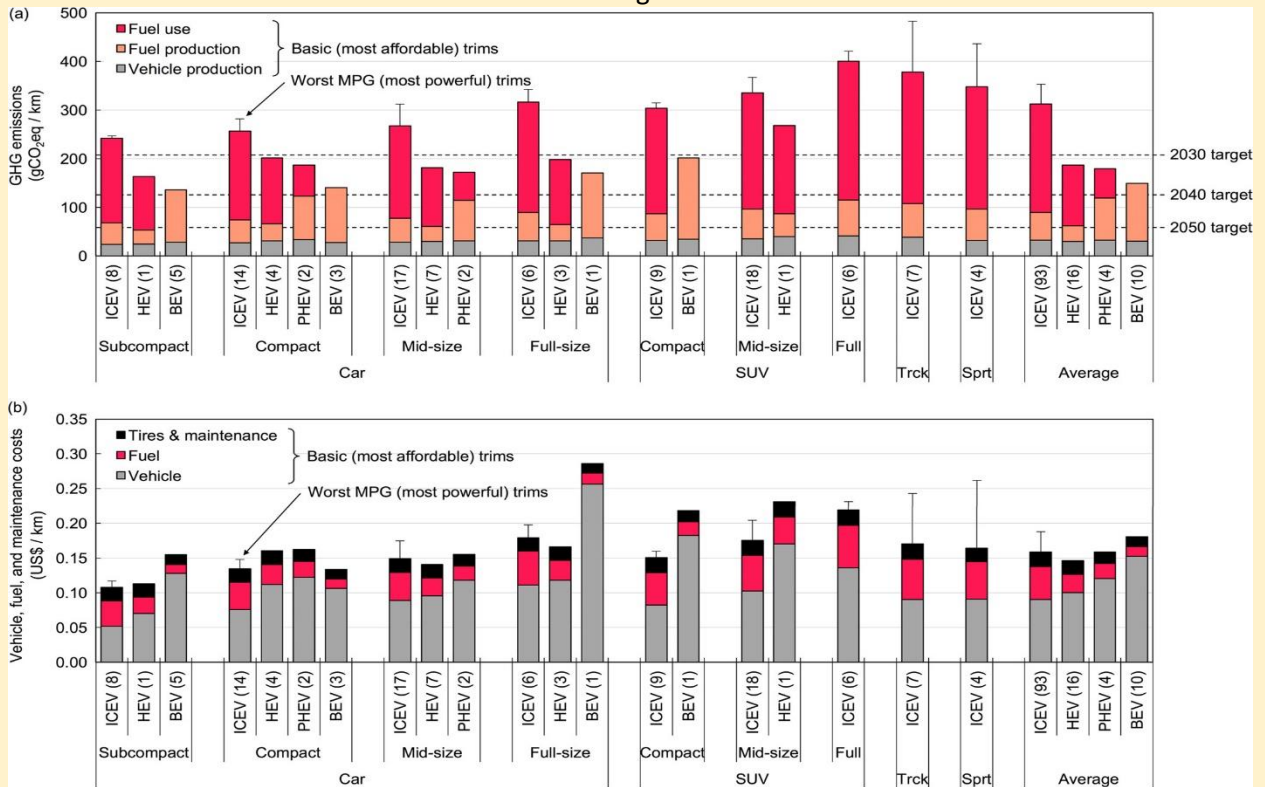
Allikas: EEA ([link](#)).

Madala või nullemissiooniga sõidukite toetamise loogika

MIT analüüs³⁴ näitab, et elekriauto on igas autoklassis kõige väiksemate kliimagaaside emissiooniga (vt joonis 6). Analüüsis on arvestatud heitmeid üle autode elutsükli. Kuna elektriautode tootmine kasutab materjale, nagu muude autode tootmine ja kõikide autode käitlemine pärast kasutamist on omaette keskkonnakoormusega, ei ole elektriautod täielikult nõ keskkonnasõbralikud (näiteks võrreldes jalutamisega). Küll aga on oluline see, et paljude teadlaste hinnangute ja institutsionaalsete soovitude järgi on elektriautod tervikuna keskkonda säästvamad ja väiksema mõjuga kliimamuutusele. Teisisõnu, nende negatiivne välismõju on väiksem, mistõttu on loogiline nende tarbimist läbi maksusüsteemi toetada võrreldes saastavamate autodega. Auto kasulik eluiga on väga pikk, ligi 20 aastat, mistõttu on igal säästlikul autoparki lisandunud autol oluline mõju autopargi kui terviku keskkonnakoormusele. Ka teistpidi vaadatuna, iga toodetud saastav auto jääb saastama tõenäoliselt kogu oma kasuliku eluea jooksul, kas siin Eestis või mujal. Ostuotsusel on pikk mittetagasi pööratav negatiivne välismõju.

³⁴ <https://pubs.acs.org/doi/full/10.1021/acs.est.6b00177>.

Joonis 6. Sõiduautode süsinikuheide üle elutsükli ning auto omamise kulu



Allikas: <https://pubs.acs.org/doi/full/10.1021/acs.est.6b00177>.

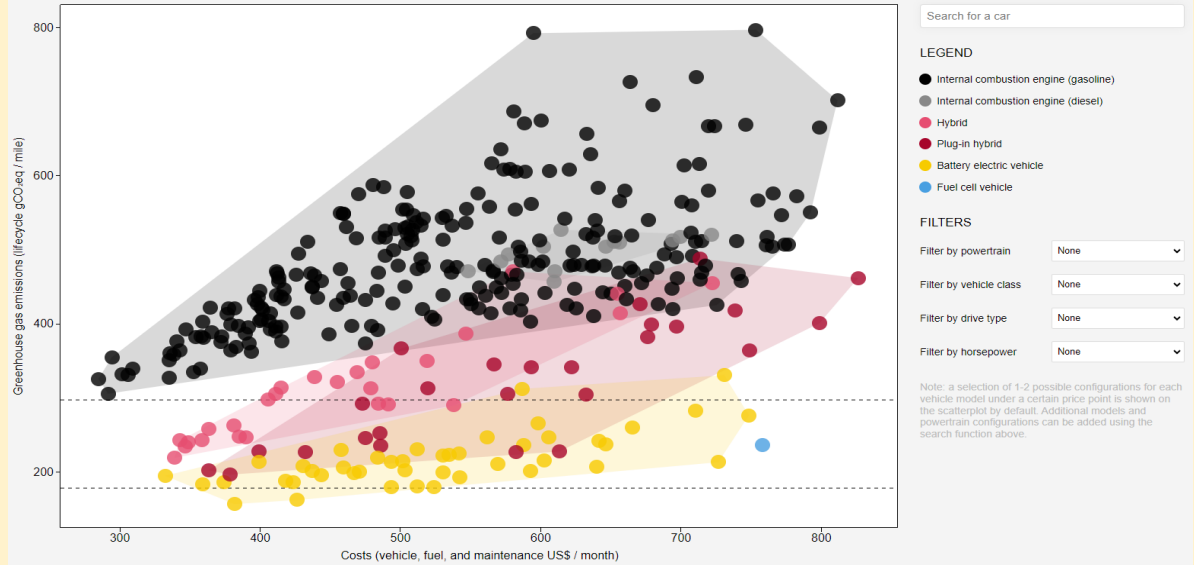
Maksustamise puhul on oluline silmas pidada, et elekria autod on üldiselt kallimad soetada (kuid odavamad omada), mis vähendab stiimulit neid sõiduvahendina eelistada. Enamikus Eesti kodudes pole elekria autodele ka laadimisvõimalusi, mille tekitamine on täiendav kulu elekria autode omamisel. Teiselt poolt pakub riik taotluspõhiseid toetusi elekria autode soetamiseks³⁵ ning ka finantseerijad pakuvad soodsamat intressi.³⁶

Elekria autode mudelivalik on üldiselt väiksem ning järelturg ahtam, kuid olukord paraneb. Uusi mudelid tuleb pidevalt juurde ning juba praegu on valikus mudelid igas hinna- ja suurusklassis (vt joonis 7). Tasub märkida, et MIT mudeli komponendid on seatud USA järgi ning ei pruugi täpselt võrrelda autode omamise kulu. Mudel võimaldab siiski komponente muuta Euroopa ja Eesti situatsiooni rohkem arvestavaks.

³⁵ <https://kik.ee/et/toetatavad-tegevused/nullheitega-soidukite-ostutoetus>.

³⁶ https://www.seb.ee/eraklient/laenu/liising?utm_source=google_search&utm_campaign=AO-liising-green&utm_content=utm_cons_priv_PLLG_cpc_EE_&utm_p=PLLG&s_kwcid=AL%2111653%213%21641313371171%21b%21%21g%21%21%21elektriauto%20liising&utm_term=elektriauto%20liising; https://www.swedbank.ee/business/finance/leasing/car?language=EST.

Joonis 7. MIT automudelite ülevaade, auto omamise kulu ja süsinikuheide üle elutsükli (kuvatõmmis)

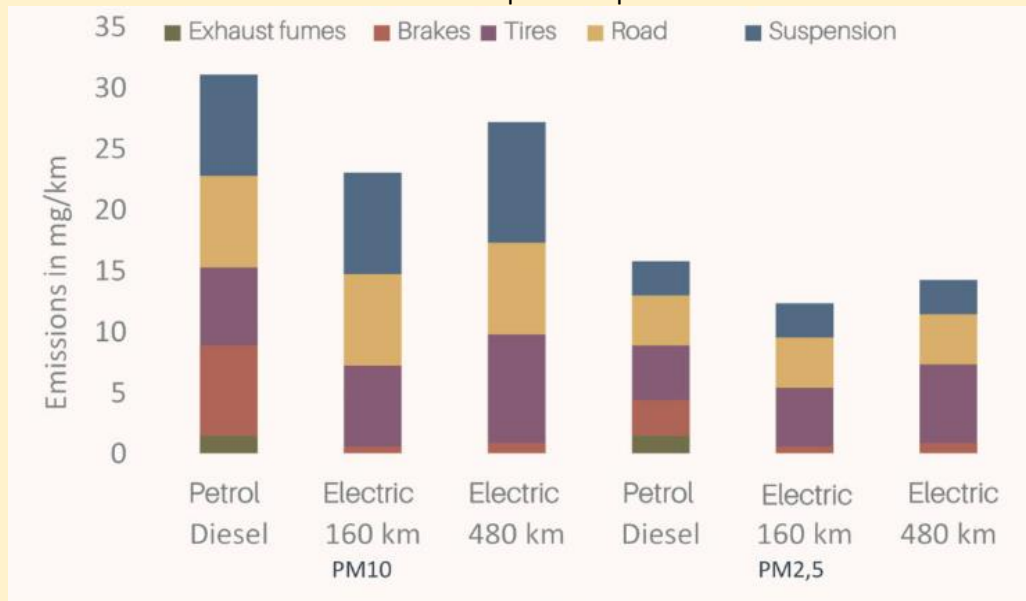


Allikas: https://www.carboncounter.com/#!/explore?federal_refund=dont_apply.

Elektriautode järelturu laienemine on üks võimalus suurendada elektriautode kättesaadavust laiemale elanikkonnale. Selle üks eeldusi on esialgu piisavalt suurel hulgal uute elektriautode müüki siin. Elektriautode eluiga on üsna pikk, akude peamine eluiga lühendav tegur on suur kuumus, mis ilmselt Eestis pole kõige suurem probleem.³⁷ On leitud, et elektriautode eluiga võib olla sama pikk, kui bensiinimootoriga autodel, või isegi pikem.³⁸

Elektriautode puhul tasub välja tuua ka seda, et nende kasutamisest tulenevad muud välisõhku saastavad ained puuduvad (NOx, HC) või on üldiselt väiksemad (PM2,5, PM10), seda eelkõige seetõttu, et ei teki põlemisest tekkivat saastet (vt joonis 8). Elektriautosid loetakse ka väiksemaks, eriti väiksematel kiirustel. Peenosakeste ja müra argumendid on tugevamad linnakeskkonnas, kus autode kontsentratsioon on suurem.

Joonis 8. Sõiduautode kasutamisest õhku paisatud peenosakesed



↗ Fine particle emissions from thermal and electric cars (ADEME 2022¹³)

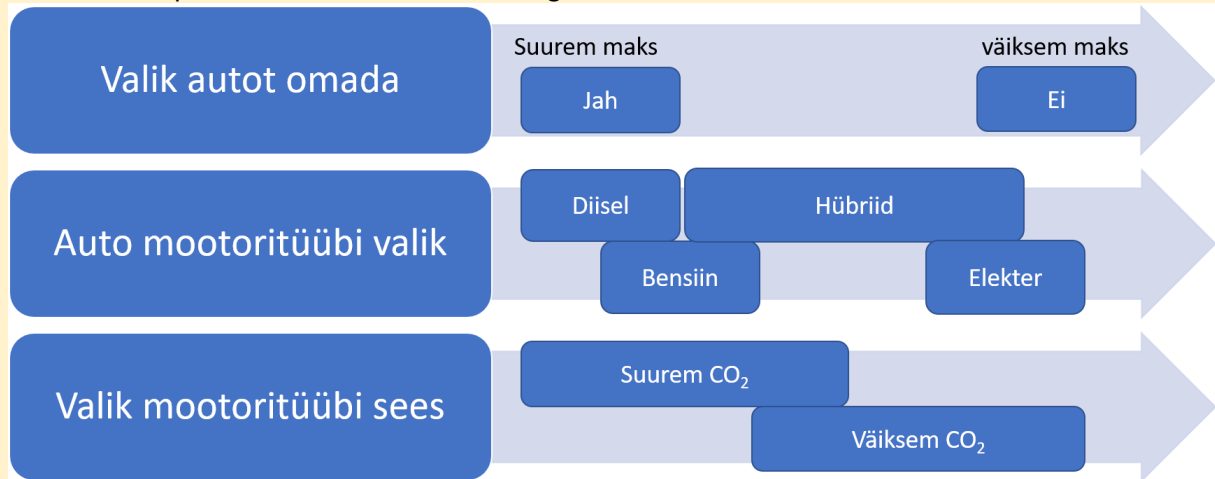
³⁷ <https://www.jdpower.com/cars/shopping-guides/how-long-do-electric-car-batteries-last>

³⁸ <https://www.lifewire.com/do-evs-last-as-long-as-gasoline-cars-5202392>

Allikas: <https://www.polytechnique-insights.com/en/columns/planet/are-electric-cars-a-truly-sustainable-solution/>.

Kokkuvõttes on selle variandi eesmärk läbi kõrgema maksustamise suunata inimesi tegema sõiduki valikul keskkonnasõbralikemaid otsuseid (vt joonis 9).

Joonis 9. CO₂-põhise sõidukimaksu üldine loogika



Disain ja valikukohad

Sarnaselt mudeliga A koosneb mudel B kahest osast – registreerimismaksust ning aastamaksust. Suurem mõju keskkonnahoidliku käitumise suunas on registreerimismaksul. Seda nii teaduskirjanduse põhjal³⁹ kui ka sellest tulenevalt, et registreerimismaks baas on väiksem kui aastamaksul, mistõttu registreerimismaks peaks olema suurem. Samuti on registreerimismaks ühekordne ning kohene, mitte ei jagune ühtlaselt pika aja peale. Inimesed võtavad üldiselt kaugemas tulevikus tekkivaid kulusid vähemal määral arvesse oma otsuste tegemisel, kui koheseid.

Registreerimismaksu valikukohad

Esimene **valikukoht** on otsustada, kas keskkonnasäästlikumad autotüübid on täielikult maksuvabad või kehtib kõigile sõidukitele maksu miinimumtase. Esimesel juhul oleks eesmärk maksimeerida käitumise suunamist ja saata tarbijatele võimalikult selge signaal. Teisel juhul oleks eesmärk laiendada maksubaasi ning ühtlustada maksulaekumist. Tulevikku suunatud maksu miinimumtase rohkem põhjendatud, et leevendada maksubaasi vähenemisest tingitud eelarveriske ning samuti on ilmselt lihtsam seda miinimumtasest tulevikus tõsta, kui maksust kogutav riigi tulu hakkab vähenema, eeldusel, et madalamalt maksustatud säästlike sõidukite osakaal jõudsalt kasvab. Ka mudel B lähtub maksu miinimumtasemest.

Teine **valikukoht** on otsustada, kas maksul on lisaks miinimumtasemele ka mingi muu lävend. Euroopa autotootjatele kehtib nõue toota sõidukeid, mille keskmine CO₂ heitmekogus on alla 95 g/km. Et rohkem eristada keskkonnasäästlike autosid vähemsäästlikest, maksimeerides oodatud käitumuslikku muutust, võib kehtestada selge lävendi, millest alates maksuvalem rakenduma hakkab. Euroopa autotootjatele kehtestatud nõue on selleks sobilik kahel põhjusel. See nõue on ajas muutuv, karmistub üle aja, jõudes 2030. aastaks 68 g/km. See aitab tagada seda, et maksulaekumine jõudsalt ei väheneks ning aitab ka üldiselt maksumäärasid ilma valikuliste otsusteta (ja kaasnevate vaidlustega) ajakohastada. Lisaks on see nõue N1 ja N1G kategooria sõidukitele leebem (CO₂ 147 g/km), mis aitab leevendada ettevõtjatele

³⁹ <https://cepr.org/voxeu/columns/fuel-taxes-versus-car-taxes-reduce-fuel-consumption>;
https://www.verginet.net/UserFiles/File/Avrupa_Birligi/1/Studies/Study_on_vehicle_Union.pdf.

langevat maksukoormust, kes on nende kategooriate peamised kasutajad. Samal ajal ei ole nad maksust täielikult vabastatud, mis on ka põhjendatav, sest nende sõidukitel on negatiivne välismõju, nagu kõigil teistel.

Kolmas **valikukoht** on maksu üldine progressioon ehk sisuliselt valik selle vahel, kas kõrgem baastase ja laugem progressioon või madalam baastase ja suurem progressioon, sama eelarvetulu piires. Täiendavalt on võimalik ka progressiooni varieerida üle skaala. Ettepanekus on lähtunud põhimõttest, et progressioon oleks kõige suurem selles vahemikus, kuhu langeb kõige rohkem sõidukeid. Selliselt on oodatud käitumuslik mõju kõige suurem.

Neljas **valikukoht** on, kas eristada maksustamisel sõidukeid mootoritüübi järgi? Diiselmootoriga sõidukite keskkonnamõju bensiinimootoriga sõidukitega võrreldes on viimasel ajal hinnatud suuremaks. Seda seetõttu, et diiselmootorid emiteerivad muid keskkonnale ja inimestele ohtlikke heitmeid⁴⁰. Diislikütuse täiendava maksustamise kasuks räägib ka see, et diislikütus on madalamalt maksustatud (lisaks sellele, et kilomeetri läbimise kütusekulu on keskmiselt väiksem), mis muudab nende ostmise atraktiivsemaks tarbijatele. Seda näeme ka autode esmarestreerimise statistikast, 2022. aastal Eestis esmarestreeritud M1 ja M1G kategooria autodest olid 48% diiselmootoriga, 30% bensiinimootoriga. Sealjuures on diiseli rohkem eelistatud just kasutatud autode ostjate seas, 2022. aastal olid 71% kasutatud esmarestreerimistest diiselmootoriga sõidukid. Nende sõidukite keskmine vanus oli 8,4 aastat. Et tekitada erisus, võiks automaksu korrutada koefitsiendiga 1,2⁴¹ kui tegemist on diiselmootoriga autoga, seda nii registreerimis- kui ka aastamaksu puhul. Võib kaaluda ka gaasiautodele (CNG) soodustuse tegemist (näiteks koefitsient 0,8), sest neid peetakse üldiselt sise põlemismootoritest kõige vähem keskkonda saastavaks. Selliste autode hulk on hetkel väga väike. Praegu neid komponente arvesse võetud ei ole.

Maksumäärad

Registreerimismaksu CO₂ komponent⁴² rakenduks alates CO₂ tasemest 95 g/km ning kasvaks ühtlaselt progresseeruvalt kuni tasemeni CO₂ 200 g/km. Maksumäära baastase on 0 eurot CO₂ g/km kohta ning maksimumtase on 15 eurot CO₂ g/km kohta.

Registreerimismaks kuni 95 g/km CO₂

Registreerimismaks (0; 95) = 300

Registreerimismaks vahemikus 95–200 g/km CO₂

Registreerimismaks (95; 200) = 300 + CO₂ × (CO₂ – 95) × 15/105

Registreerimismaks üle 200 g/km CO₂

Registreerimismaks (200; ∞) = 300 + CO₂ × 15

N1 kategooria sõiduketele oleks analoogne maksumäärade progressioon, alguspunktiga 147 g/km.

2022. aastal oli keskmine esmarestreeritud sõiduauto CO₂ näitaja 155 g/km. Sellisel juhul oleks maks 300 + 155 * 60 * 0,143 = 1629 eurot. ELis registreeritud keskmine uus auto on CO₂ näitajaga 115 g/km. Sellise auto ostul oleks maks 629 eurot ehk 1000 euro võrra väiksem. Elektriautod (ja kõige säästlikumad

⁴⁰ <https://theconversation.com/fact-check-are-diesel-cars-really-more-polluting-than-petrol-cars-76241>;

<https://www.azocleantech.com/article.aspx?ArticleID=1580>; <https://theicct.org/wp-content/uploads/2023/03/dieselgate-emissions-diesel-cars-Europe-mar23.pdf>.

⁴¹ See koefitsient on praegu sätitud teaduskirjanduse põhjal ligikaudse näidisväärtusega, mis peaks erinevat tüüpi mootorite laia keskkonnamõju arvestama. Automaksu väljatöötamise käigus täpsustatakse seda koefitsienti, lähtudes erinevat tüüpi autode kütusekulust, läbisõidust ning tüüpilisest kütuse hinnavahest.

⁴² NEDC meetodika alusel arvatud CO₂ koefitsient WLTP meetodikaga võrdustamiseks on 1,21, ilma CO₂ näidatavate autode puhul arvatatakse hinnanguline CO₂ näit valemiga (nt EL määruses nr 2018/858 esitatud valemiga).

hübriidid⁴³) oleksid maksustatud miinimummääraga 300 eurot. Väga väike osa praegusest autode esmaregistreerimisest moodustavad bensiini- või diiselmootoriga autod, mille CO₂ näitaja on alla 95 g/km. Saastav auto näiteks CO₂ näitajaga 250 g/km maksaks esmaregistreerimisel 4050 eurot.

Tabelis 2 toodud auto omamiskuluga võrreldes oleks mootorsõiduki registreerimismaksu osakaal väike. Näide I põhjal oleks keskmise sõiduki registreerimismaks 19% aastasest auto omamise kulust (1629/(12*708)), EL keskmine auto 7% aastasest kulust. Miinimummääras mootorsõiduki registreerimismaks oleks 3,5% näide I auto omamise aastasest kulust. Auto täisostuhinnaga võrreldes oleks registreerimismaksu suurus veel väiksem, näide I põhjal 6%, kui on keskmine esmaregistreeritud auto, ja veel vähem keskmise uue esmaregistreeritud auto korral.

Aastamaks lähtub sarnasest loogikast ja valikukohtadest ning on selles variandis disainitud analoogselt registreerimismaksuga, kuid tulenevalt palju suuremast maksubaasist ja jooksvast iseloomust on väiksemate määradega (10 korda väiksem).

Aastamaks kuni 95 g/km CO₂

$$Aastamaks (0; 95) = 30$$

Aastamaks vahemikus 95–200 g/km CO₂

$$Aastamaks (95; 200) = 30 + CO_2 \times (CO_2 - 95) \times 1,5/105$$

Aastamaks üle 200 g/km CO₂

$$Aastamaks (200; \infty) = 30 + CO_2 \times 1,5$$

Analoogselt registreerimismaksuga oleks aastamaksu suhe sõiduauto omamiskuludesse näide I põhjal keskmise auto puhul 1,9% aastasest omamiskulust (163 eurot), EL keskmise auto puhul 0,7% ning miinimummääras auto puhul 0,35%.

Vanusekoefitsient. Sõidukite vanuse suurenedes väheneb nende turuväärtus ja see on tugevas korrelatsioonis ka sõidukiomanike maksevõimega. Maksu kehtestamisel peab maksevõimega arvestama, sest vastasel juhul ei pruugi see maks olla kõigile jõukohane. Sarnaselt mudeliga A rakendatakse mudelis B vanusekoefitsienti nii registreerimis- kui aastamaksu puhul, regressioon on sama:

Vanuse komponent: 1–5 a 100%
 5–15 a 100–10% (regressioon 1 a sammudega)
 15–20 a 10%
 20+ a 0%

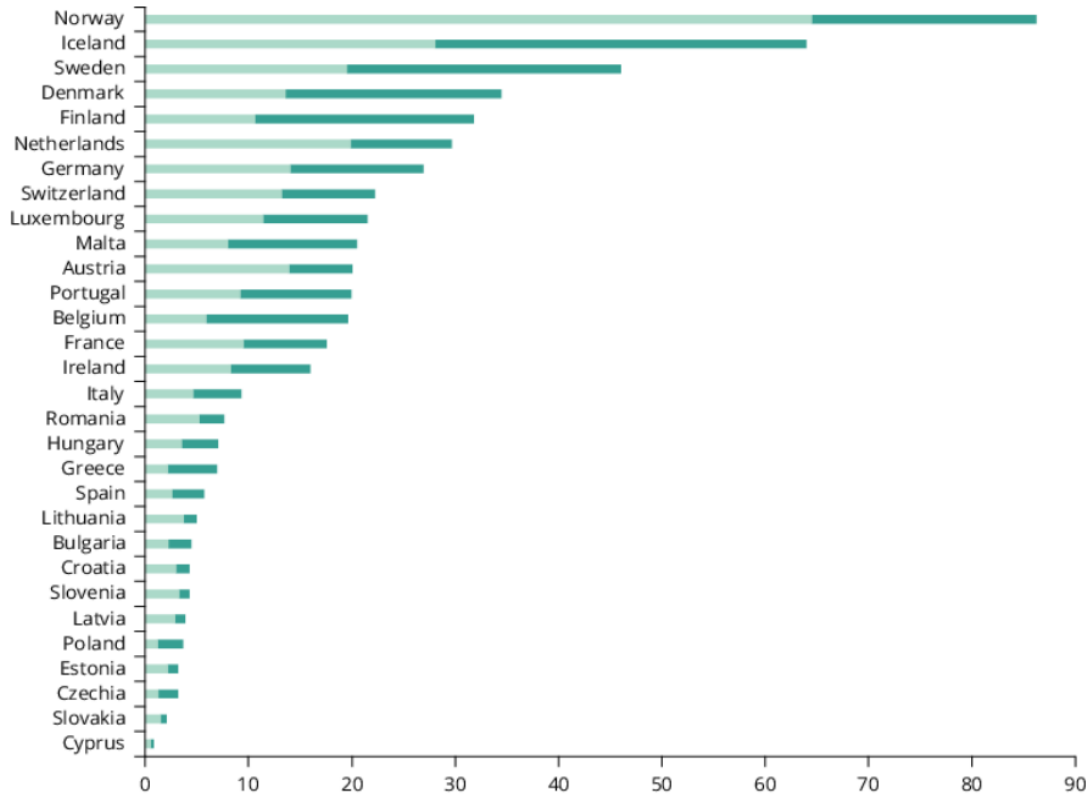
9.2.1. Probleemkohad ja võimalikud lahendused

Kahanev maksubaas. Pikemas perspektiivis, kui säästlike sõidukite osakaal kasvab, vähendab see samade maksumäärade juures maksulaekumist. See on arusaadav argument, kuid jätab kõrvale hetkeolukorra ning võimaluse keskkonna seisukohalt olukorda parandada praegu ja lähitulevikus. Hetkel on elektriautode osakaal Eestis üks ELi väiksemaid (vt joonis 10) ning see ei muutu üleöö. Soome kehtestas CO₂-põhise automaksu 2008. aastal ning on kahaneva maksubaasi probleemi ette jõudnud alles praegu, rohkem kui 10 aastat hiljem. Soome registreerimismaksu laekumine oli kõige suurem 2018. aastal. Seal on ka maksumäärasid vähendatud. Täiendavalt on võimalik maksumäärad panna ajas kasvama ning sõltuma keskkonnaeesmärkide täitmisest. Näiteks, sätestatakse, et kui elektriautode

⁴³ Hübriidide seas on nii madala näitajaga sõidukeid, mis jääks alla 95, kui ka suurema näitajaga.

osakaal ületab mingi osakaalu, vaadatakse mootorsõidukimaksu loogika üle. Tasub ka silmas pidada, et isegi, kui elektriautode osakaal esmarestreerimiste puhul võrreldes praegusega hüppeliselt suureneks, näiteks kui järgmise 10 aasta puhul oleks nende osakaal esmarestreerimistest 50% praeguse 3% asemel, jõuaksime kümne aastaga autopargini, millest vaid kolmandik on elektriautod.

Joonis 10. Uute elektriautode osakaal EL-is, 2021



Allikas: <https://www.eea.europa.eu/ims/new-registrations-of-electric-vehicles>.

Elektriautode laadimistaristu. Elektriautode laadimistaristu on Eestis vähe arenenud ning on välja toodud, et kui elektriautode osakaal peaks oluliselt kasvama, võib see olla suureks probleemiks, eriti tiheasustusega piirkondades, kus on keerulisem tagada kõigile juurdepääsetavat laadimistaristut. Maksudega elektriautode soodustamine võib probleemi süvendada, kuid tõenäoliselt ei saa olema suurim mõjutaja. Täpset mõjuhinnangut veel ei ole, aga ettepanekuga välja käidud maksumuudatus teeb autod laias laastus 5–10% kallimaks, mis teadaoleva elastsuse põhjal enamiku käitumist ei muudaks. Kui vaadata teiste Euroopa riikide ja laiema maailma suundumust, siis elektriautode eelistamine sisepõlemismootoriga autodele on selges kasvutrendis, mis tähendab, et laadimistaristu arendamisega tuleb tegeleda igal juhul, olenemata sellest kas maksuga elektriautosid soodustatakse või mitte.

Sõidukite väärtus. CO₂ kasutamine peamise maksustamise alusena ei arvesta olulisel määral sõidukite rahalise väärtusega. See võib tekitada olukorra, kus inimestele ei tundu maks maksevõime aspektist õiglane. Tüüpiliselt on EL riigid lahendanud selle seeläbi, et arvestavad maksustamisel lisaks heitmetele ka sõiduki rahalise väärtusega.⁴⁴ Selle hindamine on halduslikult problemaatiline ning kui on soov seda vältida, siis head otsest lahendust ei ole. Võimalus on lisada muid maksustamise aluseid, millel on

⁴⁴ See ei pruugi olla täpselt auto ostuhind või turuväärtus. Riigid on selle erinevalt lahendanud.

korrelatsioon sõiduki väärtusega (näiteks tühimagi komponent, mida mudelis A kasutatud on), kuid see teeks maksu keerulisemaks ning vähendaks heitmete vähendamise stimuleerivat mõju.

9.3. Maksuobjektid

9.3.1. M ja N kategooria

Maksuobjektid on M1 ja M1G ning N1 ja N1G⁴⁵ kategooria sõidukid (G tähistab maastikusõidukit), olenemata nende kütuseliigist (bensiin, diisel, gaas, hübriid, elekter), tühimagiga kuni 3,5 tonni ja Liiklusregistris registreerimise kohustusega. Üle 3,5 t veoautod on maksustatud ajapõhise teekasutustasuga ja raskeveokimaksuga, need mootorsõidukimaksu objektiks ei ole. Maksuobjektidest jäävad välja ka bussid, sest soosime ühistransporti.

Tabel 5. Maksuobjektide täpsemad kategooriakirjeldused (M1 ja N1)

M1/M1G:	N1/N1G:
<ul style="list-style-type: none"> - Eriotstarbeline sõiduk (nt Mercedes Benz Sprinter, mis on mõeldud meditsiiniliseks transpordiks ning lubatud kasutada teatud arv lamamiskohti) - Kiirabi - Kombi - Kupee - Lahtine - Limusiin - Luukpära - Mahtuniversaal - Matuseauto - Mitmeotstarbeline sõiduk - Pikap - Sedaan - Sihtotstarbeline - Soomussõiduk - Universaal - Võistlussõiduk (ralliautod jm võistluseks kasutatavad sõidukid) 	<ul style="list-style-type: none"> - Elusloomade veok - Eriotstarbeline sõiduk - Furgoon - Isotermiline (4,5 cm seintega ning seest isotermilise kattega, nt toiduainete veoks) - Jaemüük/eksponeerimine - Kallur - Kaubik - Klaasiveok - Korvtõstuk - Külmik (külmaseadmega ehk jahutab) - Madel (nn kastikas) - Paak - Pikap - Puksiirauto - Puurauto - Päästesõiduk - Rung (lõpuni komplekteerimata, ei registreerita, kuid võib näiteks minna riigist välja transiitmärkidega või olla veel valmimisjärgus, et registreerida) - Sadul (poolhaagise vedamiseks) - Sihtotstarbeline - Soomussõiduk

Lisaks eelpool nimetatud kategooria mootorsõidukitele on maksuobjektideks mootorratas (L3e- ja L4e- kategooria), mopeedautod (L6e) ning kolmerattalised mootorsõidukid ja rasked neljarattalised mootorsõidukid (kategooriad L5e ja L7e), täpsemalt selgitatud tabelis 6. Nende hulk ja vanuseline jaotus on näidatud joonisel 11.

⁴⁵ TRAMi registris on N1G kategooria all muu hulgas ka selliseid sõidukeid (Porsche Cayenne, Toyota Land Cruiser...), mis sisuliselt ei kvalifitseeru sellesse kategooriasse. Kui N1 kategooria sõidukitele kehtestatakse maksusoodustus M1 kategooriaga võrreldes, siis võrdsustatakse sellised sõidukid istekohtade arvu ja kandevõime põhjal M1 kategooria sõidukitega.

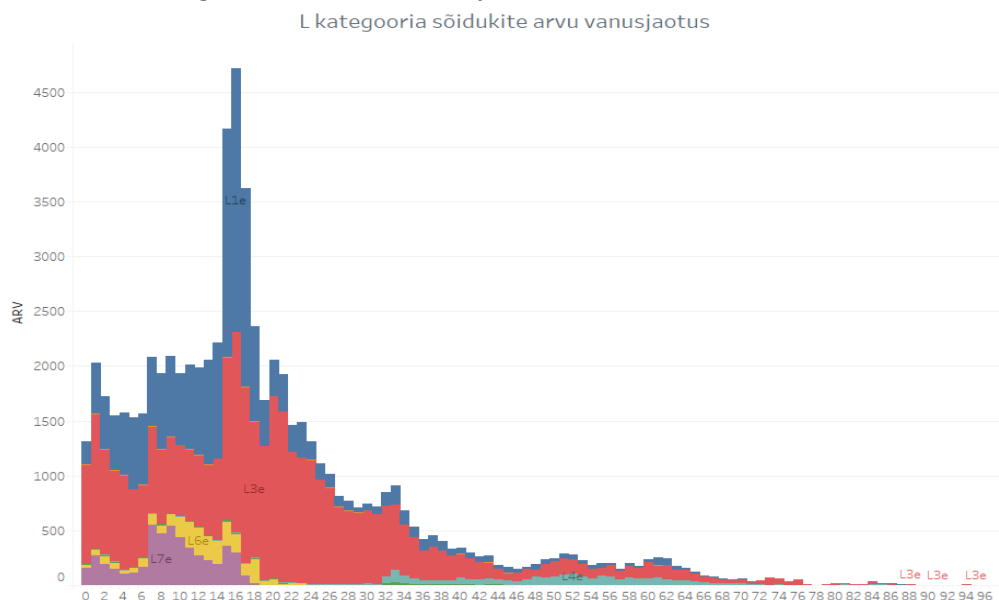
9.3.2 L kategooria

L-kategooria mootorsõidukid planeeritakse maksustada aastamaksu baasosaga (30 eurot). Analüüs, kas selle kategooria sõidukitele rakendatavat baasosa tuleks konkreetse mootorsõiduki mootori mahu põhjal diferentseerida, ei ole väljatöötamiskavatsuse avalikustamise ajaks veel lõpetatud.

Tabel 6. Maksuobjektide täpsemad kategooriakirjeldused (L)

Kategooria	
L3e	- Sportmootorratas - Reisimootorratas - Võistlussõiduk - Enduuro - Mootorratas - Motoroller
L4e	- Külghaagisega mootorratas - Külghaagisega motoroller
L5e	- Veotraik - Veomotoroller - Traik
L6e	- Kerega – mopeedauto - Kereta
L7e	- Veokvadrik - Kvadrik

Joonis 11. L-kategooria sõidukite vanusejaotus



9.3.3. Peatatud kandega mootorsõidukid

Eraldi pööratakse mootorsõidukimaksu kontekstis tähelepanu peatatud kandega sõidukite ehk nn romude probleemile. Peatatud kandega sõidukite hulk (ligi 300 000) on väga suur ja see arv on kasvutrendis. Seisvad autod kujutavad ennast keskkonnaohtu ja neid jäetakse kergekäeliselt lagunema avalikku ruumi. Liiklusregistri kannet sõiduki kohta saab kas:

- ajutiselt peatada – omanik ise algatab, 1 kuuks kuni 2 aastaks. Ei pea tasuma kindlustust, ei pea olema ülevaatust; või
- automaatselt peatada – sõiduki, millel ei ole olnud 2 aasta jooksul kehtivat kindlustust ega tehnoülevaatust, staatus muutub mitteaktiivseks ehk Liiklusregistri aktiivse osa kanne peatatakse.

Seetõttu käiakse väljatöötamiskavatsusega välja ettepanek maksustada lisaks Liiklusregistri alusel aktiivses kasutuses olevatele sõidukitele ka need, mis kuuluvad ajutiselt või automaatselt peatatud kandega sõidukite hulka. Selleks, et anda nende sõidukite omanikele ja riigiasutustele mõistlik aeg nende utiliseerimiseks või muu lahenduse leidmiseks, kehtestatakse peatatud kandega sõidukite maksustamisele 2-aastane üleminekuage.

Peatatud kandega sõidukite suure hulga põhjuseks on sageli motivatsiooni puudus neid registrist kustutada. Samas on paljud peatatud kandega sõidukid omanikuta, hävinud või ei kuulu enam registrijärgsele omanikule.

Kui peatatud kandega sõiduk on omanikul alles, saab selle viia lammutusse, kusjuures sõidukite puhul, mis on lammutatud või hävinud enne 2004. aasta 1. maid, ei peagi esitama lammutustõendit selle registrist kustutamiseks. Alates nimetatud ajast on sõiduki registrist kustutamine võimalik üksnes lammutusteate alusel ja kui sõidukit tõepoolest enam ei eksisteeri, tuleb algatada erimenetlus Liiklusseaduse § 77 lg 6 alusel. Nimelt kustutatakse mootorsõiduk registrist Keskkonnaameti, Politsei- ja Piirivalveameti või Päästeameti tõendi alusel, kui sõiduk on tõepoolest hävinud ning seda ei saa nõuetekohaselt lammutada. Üldjuhul saab Politsei- ja Piirivalveamet või Päästeamet kajastada sõiduki hävimist näiteks õnnetuse järel ja Keskkonnaamet kõigil muudel juhtudel, sh siis, kui sõiduk on juba aastakümneid tagasi kuhugi ära kadunud.

9.4. Maksuvabastused

Mootorsõidukimaksu arvestamise ja tasumise kohustusest on vabastatud üksnes tähistatud alarmsõidukid vastavalt liiklusseaduse § 84 lg 6 alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse 16.06.2011. a määruse nr 77 „Alarm- ja jälitussõidukite loetelu, nende tähistamise ja liiklemise kord“ § 1 lõikele 1.

Maksu alla ei kuulu need Kaitseväe musta värvi numbrimärgiga autod, mida ei ole Liiklusregistris. Nende üle peetakse arvestust Kaitseväe registris, kes korraldab ka nende hooldust ja ülevaatust.

9.5. Mootorsõidukimaksu administreerimine ja tasumine

Mootorsõidukimaksu administreerimisega on peamiselt seotud kaks asutust – MTA, kes on Eestis maksuhaldur ja korraldab maksude kogumist ning TRAM, kes haldab Liiklusregistrit. Maks tasutakse maksuhalduri e-maksuameti keskkonnas.

Aastamaksu tähtpäevaks on planeeritud maksustamisaasta 15. veebruar. Maksumaksja on isik, kes on Liiklusregistri andmetel sõiduki omanik maksustamisaasta 1. jaanuari seisuga. Sõiduki omaniku vahetusel maksu ei tagastata ega kanta üle, selle proportsionaalse suuruse võib sõiduki ostu-müügitehingus osapoolte soovil ja kokkuleppel arvesse võtta.

Registreerimismaks tasutakse enne sõiduki Liiklusregistrisse kandmist. Registreerimismaksu proportsionaalse tagastamise analüüs on pooleli.

10. Regulatiivsete võimaluste põhiseadusega ning Euroopa Liidu ja rahvusvahelise õigusega määratud raamid

10.1. Põhiseadusega määratud raamid

Eesti Vabariigi Põhiseaduse § 113 alusel tuleb riiklikud maksud sätestada seaduses. Maksuseaduse kehtestamise õigus on Riigikogul ja sellised seadusi ei saa panna rahvahääletusele. Maks on seadusega või seaduse alusel valla- või linnavolikogu määrusega riigi või kohaliku omavalitsuse avalik-õiguslike ülesannete täitmiseks või selleks vajaliku tulu saamiseks maksumaksjale pandud ühekordne või perioodiline rahaline kohustus, mis kuulub täitmisele seaduses või määruuses ettenähtud korras, suuruses ja tähtaegadel ning millel puudub otsene vastutasu maksumaksja jaoks (maksukorralduse seadus § 2).

Maksu tunnuseks on üldiselt selle fiskaalne eesmärk (riigi tegevuseks vajalike tulude saamine), kuid maksu võib kehtestada ka regulatiivsel eesmärgil (nt teatud kaupade tarbimise piiramine, siseturu kaitse, keskkonnasäästliku tootmise soodustamine, investeeringute soodustamine, tulude ümberjaotamine ühiskonnas või muud sotsiaalpoliitilised eesmärgid). Mootorsõidukimaksul on keskkonnaalane regulatiivne eesmärk.

10.2. Euroopa Liidu ja rahvusvahelise õiguse raamid

Sõidukite maksustamine ei ole Euroopa tasandil harmoniseeritud. See annab liikmesriikidele vabaduse otsustada sõidukimaksude kehtestamist ja rakenduvaid määrasid iseseisvalt. Teatud määral kitsendavad sõidukimaksude kehtestamist üksnes Euroopa Kohtu otsused, mis pööravad tähelepanu ELTL⁴⁶ põhimõtetele ning kaks direktiivi.

ELTL artiklis 110 sätestatakse, et *ükski liikmesriik ei kehtesta teiste liikmesriikide toodetele mingeid otseseid ega kaudseid riigimakse, mis on suuremad samasugustele kodumaistele toodetele⁴⁷ kehtestatud otsestest või kaudsetest maksudest. Liiatigi ei kehtesta ükski liikmesriik teiste liikmesriikide toodetele selliseid riigimakse, mis võimaldaksid teiste toodete kaudset kaitset. Seetõttu tuleb sõiduk alati maksustada ühtemoodi, olenemata sellest, kas see ostetakse Eestist või teisest EL liikmesriigist.*

Registreerimismaksu tasutakse sõiduki esmasel registrisse kandmisel. Diskrimineeriva maksustamise vältimiseks tuleb alates seaduse jõustumisest tagada, et kõigi sõidukite väärtuses, mis kantakse uue kandega Liiklusregistrisse või mis müüakse omanikuvahetusega, sisalduks registreerimismaks. Topelt maksustamise vältimiseks on teises liikmesriigis tasutud võimalikku registreerimismaksu võimalik tagasi küsida.

Kuigi selline lähenemine võimaldab lihtsal viisil diskrimineerimise põhimõtte vältida, on erinevates liikmesriikides kasutusel erinevad keerulised skeemid, kuidas mootorsõiduki maksu puhul diskrimineerimise vältimise põhimõtet arvesse võtta.

Euroopa Kohtu lahendite analüüs ja mõjuhinna andmine Eesti mootorsõidukimaksu kontseptsioonile on veel pooleli.

⁴⁶ <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:12012E/TXT:ET:PDF>.

⁴⁷ Kodumaise autotööstuse puudumine ei ole siinkohal oluline – Eestisse toodud ja Eestis müüdavad kasutatud sõidukid loetakse sarnasteks või konkureerivateks toodeteks, liikmesriiki toodud toode muutub kodumaiseks tooteks, kui see on turule jõudnud (C-47/88).

V. Regulaatiivsete võimaluste mõju eelanalüüs

11. Mõjud

Mootorsõidukimaksu kehtestamisel on peamiselt majanduslik mõju ning mõju elu- ja looduskeskkonnale.

Peamine oodatav majanduslik mõju (sihtrühmad on kirjeldatud 2. peatükis):

- Sõiduautode soetamine ja omamine muutuvad praegusega võrreldes keskmiselt kallimaks, kuid konkreetne muutus auto omaniku või potentsiaalse omaniku jaoks sõltub väga tugevalt sellest, millist autot omatakse või plaanitakse soetada. Üldiselt suureneb auto omamise kulu 5–10%. Sõltuvalt maksumudelitest ja lõplikest komponentidest võib muutus olla erinev, kuid üldiselt võib öelda, et saastavam, raskem, võimsam ja uuem auto saavad suurema maksukoormuse.
- Suurem hind vähendab nõudlust selle hüvise järele. Keeruline on täpselt hinnata, kui palju väheneb autode soetamine ja omamine just Eestis, kuid seda käitumuslikku elastsust on analüüsitud mujal.⁴⁸ Selle põhjal võib öelda, et nii aastamaksul, kui ka registreerimismaksul on pigem väike mõju nii autode omamisele kui ka läbisõidule ning seeläbi kulutatud kütusele. Registreerimismaksul on suurem efekt kui aastamaksul, kuigi kõik hinnatud elastsused jäävad alla ühe, mis tähendab, et 1% hinnatõusu vähendab nõudlust vähem kui 1% võrra. Pigem on oodata elastsust suurusjärgus vahemikus -0,1 kuni -0,3 auto kallinemise suhtes. Pikaajaline elastsus on pigem suurem. Ehk kokkuvõttes võib oodata, et mootorsõidukimaksu kehtestamise mõjul väheneb Eesti autopark 1–2% võrra (täpsemalt, kasv pidurdub).
- Kuna autod muutuvad kallimaks ning inimesed tõenäoliselt proportsionaalselt oma tarbimist ei vähenda, nagu eelnevalt kirjeldatud, väheneb Eesti inimeste kasutatav sissetulek. See on probleemiks eelkõige kõige vaesema osa elanikkonna jaoks. Tasub rõhutada, et inimestel on võimalusi oma maksukoormust teatud piirides ka mõjutada, valides väiksema maksukoormusega sõiduki. Samas on selge, et enamus inimesi ei ole plaaninud oma sõiduvahendit välja vahetada enne maksu kehtimise algust järgmisel aastal. Siiski võib maksu kehtestamine kaasa tuua suurema aktiivsuse sõidukite järelturul enne maksu kehtestamist, mis võib mingil määral muuta ka teatud sõidukite turuväärtust.
- Arvestatav osa sihtrühmast on juriidilised isikud. Need ettevõtted, kus sõiduautod moodustavad olulise osa tegevuskuludest, on rohkem mõjutatud. Samas on tõenäoline, et neil ettevõtetel on autod ka rohkem aktiivselt kasutuses ning neid vahetatakse välja kiiremini, mistõttu on neil võimalus oma maksukoormust kiiremini vähendada, valides väiksema maksukoormusega sõidukid. Juriidiliste isikute seas on mootorsõidukimaksust mõjutatud sihtgrupp ka automüüjad ning finantseerijad. Mootorsõidukimaks võib mõjutada nende omavahelist konkurentsi vastavalt sellele, millist tüüpi autosid peamiselt müüakse ning kui palju maksukoormuse tõusust võetakse enda kanda, et püsida oma mudelivalikuga konkurentsivõimelisena.

Mõju elu- ja looduskeskkonnale avaldub juhul, kui muutuvad sõidukite omanike eelistused, kas ja milliseid sõidukeid omatakse ja kasutatakse. Nagu eelpool kirjeldatud, ei ole oodatav muutus tervikuna suur kasutuses olevate sõidukite arvu mõttes. Eestis on trend pigem kasvu suunas ning pigem aitab mootorsõidukimaks kasvutrendi pidurdada. Suurem mõju keskkonnale avaldub juhul, kui autopargi struktuur muutub selliselt, et eelistatumaks saavad sõidukid, mille keskkonnakoormus on väiksem. Ennekõike on siin mõeldud süsinikuheitmeid, aga ka muu õhukvaliteet võib paraneda, kui sisepõlemis-mootoriga sõidukite kasutamine väheneb, mis on ka üks mootorsõidukimaksu kehtestamise eesmärke.

⁴⁸ https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2016-09/vehicle_tax_study_15-02-2002.pdf.

12. Seaduse rakendamisega seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse eeldatavad kulud ja tulud

Mootorsõidukimaksu kehtestamine fiskaalne mõju on ca 120 miljonit eurot aastas rakendumise esimesel täisaastal. See jaguneb ligikaudu võrdselt registreerimismaksu ja aastamaksu vahel ning on mõlema mudeli puhul suurusjärgu mõttes sama. Mõjuhindangu saamiseks on kasutatud Liiklusregistrit, igale sõidukile on arvestatud teoreetiline maksusumma ning tulemus on agregeeritud. See hinnang ei arvesta potentsiaalse käitumusliku muutusega⁴⁹ ja tuleviku trendidega autotööstuses ja sõidukite soetamises. Täpsem mõjuhindang antakse eelnõu koostamise käigus, kui on toimunud laiem diskussioon ning selgunud on, millise mudeliga edasi liigutakse ning mis on täpsemad maksustamise komponendid.

Seaduse rakendamisega seotud kulud moodustavad peamiselt mootorsõidukimaksu haldamiseks vajamineva IT-süsteemi arenduskulud, selle hilisemad püsivad haldamiskulud ja personalikulud. Neid kulusid on võimalik hindama hakata peale lõpliku mootorsõidukimaksu mudeli paikapannemist.

13. Edasine mõjude analüüs

Seaduseelnõu seletuskirjas on kavas esitada mõjude mitmekülgsem ja põhjalikum analüüs. Väljatöötamiskavatsuse esitamise ajaks on need analüüsid pooleni ja tulemused esialgsed ning lõplikult formuleerimata. Olulisemad analüüsid:

1. Analüüstitakse transpordisektori CO₂ heite prognoositavat vähenemist mootorsõidukimaksu rakendamisel. Selle põhjal antakse ka hinnangu, kui palju potentsiaalselt vähenevad riigi kulud emissioonieesmärkide mittetäitmisest.
2. Statistikaameti andmestiku alusel analüüsitakse mootorsõidukimaksu mõju isikute sissetulekute kontekstis. Maksustamise aluseks valitud tunnused seatakse korrelatsiooni isikute sissetulekuga. See annab võimaluse öelda, kas tunnusel on sissetulekuga oluline või ebaoluline koosmuutumine ja kas see on negatiivne või positiivne seos. Kui on statistiliselt tugev seos, siis saab tegurit kasutada sotsiaalpoliitiliste otsuste tegemiseks. Soovitakse moodustada isikute grupid ja uurida maksu suuruse muutust erinevate maksustamise aluseks olevate komponentide mõjul (ja ka kogu valitud maksukomponentide mõjuna). Kujunenud keskmist maksu nt detiilide lõikes saab võrrelda ka sissetulekuga, st maksukulu osakaal aastasest tulust.
3. Jätkatakse Euroopa Kohtu lahenditel põhinevat analüüsi, mis peamiselt keskendub registreerimismaksu suuruse, tagasikandmise, amortisatsiooni ja proportsionaalsuse aspektidele.
4. Analüüsitakse Eestis liikleva teise riigi registreerimismärgiga sõidukite maksustamise võimalusi.
5. Analüüsitakse erivajadustega inimeste toimetulekut planeeritava mootorsõidukimaksu kontekstis, eriti pidades silmas puuetega inimeste õiguste konventsioonis sätestatud põhimõtete kaitset.
6. Mootorsõidukimaksu rakendumise järel tuleks koostada põhjalik mõju järelhindang, milles analüüsitakse toimunud muutusi, võrreldakse neid oodatud tulemustega ning tehakse vastavalt vajadusele järeldused ja ettepanekud mootorsõidukimaksu komponentide muutmiseks.

⁴⁹ Näiteks liirimaal kehtestatud emissioonipõhine automaks vähendas esimesel aastal keskmist CO₂ näitu 13% – <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/15568318.2022.2132562>.

VI. Kavandatav õiguslik regulatsioon ja selle väljatöötamise tegevuskava

14. Valitav lahendus			
Arvestades, et väljapakutud mootorsõidukimaksude mudelid alles analüüsitakse ja arutatakse, siis valitud lahendus näidatakse eelnõu seletuskirjas.			
14.1. Töötatakse välja uus tervikseadus	X	14.2. Muudatused tehakse senise seaduse struktuuris	
14.3. Selgitus	Mootorsõidukimaksu Eestis ei ole, mistõttu töötatakse välja uus tervikseadus. Kõigi riiklike maksude kohta on koostatud eraldi maksuseadus.		
15. Puudutatud ja muudetavad õigusaktid			
Väljatöötamiskavatsuse esitamise ajal ei ole neid tuvastatud.			
16. Edasine kaasamise plaan – keda, millal ja kuidas kaasatakse			
Väljatöötamiskavatsuse kohta oodatakse riigiasutuste ja huvigruppide arvamusi, mis kogutakse kokku, analüüsitakse ja millele järgnevad vajadusel arutelud. Väljatöötamiskavatsus ja selle kohta tehtud arvesse võetud tagasiside ja ettepanekute põhjal koostatakse maksuseaduse eelnõu.			
17. Põhjaliku mõjuanalüüsi toimumise aeg			
Mõjuanalüüs koostatakse eelnõu koostamise käigus.			
18. Eeldatav kontseptsiooni (HÕNTE § 1 lg 3) valmimise ja kooskõlastamisele saatmise aeg (kui järgmise sammuna koostatakse eelnõu kontseptsioon)	Kontseptsiooni ei koostata.		
19. Eeldatav eelnõu avaliku konsultatsiooni ja kooskõlastamise aeg	Sügis 2023		
20. Õigusakti eeldatav jõustumise aeg	1. juuli 2024. a		
21. Kontakt	auto@fin.ee		

VII. Lühendid

CO ₂	süsihappegaas, nn kasvuhoonegaas
EEA	Euroopa Keskkonnaagentuur
EKUK	Eesti Keskkonnauuringute Keskus
EL	Euroopa Liit
EL HKS	Euroopa Liidu heitkogustega kauplemise süsteem
ELTL	Euroopa Liidu toimimise leping
EPA	Ameerika Ühendriikide Keskkonnakaitse Agentuur
IMF	Rahvusvaheline Valuutafond
IPCC	Valitsustevaheline Kliimamuutuste Nõukogu
LKF	Eesti Liikluskindlustuse Fond
MIT	Massachusetssi Tehnoloogiainstituut
MTA	Maksu- ja Tolliamet
OECD	Majandusliku Koostöö ja Arengu Organisatsioon
TRAM	Transpordiamet