

LISA

Mootorsõidukimaksu kehtestamisel on peamiselt majanduslik, elu- ja looduskeskkonna ning sotsiaalne mõju.

1 Mõju majandusele

1.1 Mõju ulatus

Suur. Mõjutatud on kõik ettevõtted ja isikud, kes kasutavad sõidukeid, mis kuuluvad seaduse alusel maksustamisele. 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 5–15%. Saastavamad ja raskemad auto saavad suurema maksukoormuse. Sõiduki vananedes maksukoormus väheneb, samuti on madalamalt maksustatud vanemad sõidukid soetamisel.

Üldiselt suurem hind vähendab nõudlust selle hüvise järele (kuigi on erandeid, näiteks luksuskaubad). Keeruline on täpselt hinnata, kui palju väheneb autode soetamine ja omamine just Eestis, kuid seda käitumuslikku elastsust on analüüsitud mujal.¹ Selle põhjal võib öelda, et nii mootorsõiduki aastamaksul, kui ka -registreerimistasul on pigem väike mõju nii autode omamisele kui ka läbisõidule ning seeläbi kulutatud kütusele. Registreerimistasul on suurem efekt kui mootorsõidukimaksul, 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 hakkab sõidukite arvu suurenemise tempo vähenema ja kokkuvõttes väheneb Eesti autopark 1–3% võrra võrreldes ilma sekkumiseta olukorraga. Nimetatud tulemust tuleks käsitleda kui uut empiirilist põhinevat tasakaaluseisundit, millele ei saa otseselt anda ajalist määratlust. Kuid võib öelda, et enamus oodatud muutusest realiseerub 5–10 aasta jooksul, mis on tüüpiline ettevõtete ja eraisikute sõidukite vahetamise tsükkel. Lisaks, siin all on mõeldud autopargist just neid maksualuseid sõidukeid, mis on aktiivkasutuses. Täiendav autopargi vähenemine võib tulla n-ö romusõidukite arvelt.

Nende tarbijate kulu kütusele väheneb, kes vahetavad oma sõiduki väiksema kütusekulu ja vastavalt väiksema süsinikuheitega sõiduki vastu välja. Järgmises alapunktis (6.2) on esitatud hinnang sõidukite süsinikuheite vähenemisele maksu kehtestamise järgselt. Kuna süsinikuheide on otseses seoses põletatud kütuse hulgaga saab hinnata ka ligikaudse kulude kokkuhoiu kütuselt eeldusel, et kütuse hind jääb tänasele tasemele. Selle kohaselt kulutatakse mootorikütusele aastal 2030 70–100 miljonit eurot aastas vähem kui ilma maksuta.

Mootorsõidukimaksu mõju majanduskasvule on keeruline eraldiseisvalt hinnata. Mõju sõltub palju sellest, milline on üldine majanduskonjunktuur ning milline saab olema nii sõidukimüüjate võimekus muutunud olukorrale reageerida, kui ka tarbijate valmidus oma harjumusi muuta. Ennekõike on maksutõusul ümberjaotuslik mõju era- ja avaliku sektori jaotusele ning seos avaliku sektori suuruse ja majanduskasvu vahel ei ole tugev. Täpsema hinnangu, kuidas mootorsõidukimaks mõjutab majanduskasvu, annab Rahandusministeerium järgnevate majandusprognooside koostamise käigus, kui maksueelnõu vastu võetud, arvestades sealjuures ka majandustsükli ning muude poliitikamuudatustega.

¹ https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2016-09/vehicle_tax_study_15-02-2002.pdf.

1.2 Mõju avaldumise sagedus

Mootorsõiduki mootorsõidukimaksu tuleb hakata tasuma iga aasta üks kord ja seetõttu on mootorsõidukimaksu mõju pidev. Mootorsõiduki registreerimistasu tuleb tasuda üks kord mootorsõiduki registrisse kandmisel.

1.3 Mõjutatud sihtrühma suurus

Peatüki sissejuhatuse kohaselt on 505 111 sõiduauto omanik füüsiline isik ja 232 121 omanik juriidiline isik, sealhulgas 100 992 omanik on liisinguettevõtte. Juriidilisest isikust erinevaid omanikke on 52 881. Füüsilisest isikust erinevaid omanikke on 425 258. Mootorsõidukite tootmisega tegeles 2021. aastal Eestis 14 ettevõtet, müügitulu oli 17 miljonit eurot, mis moodustab väga väikese osa kogu Eesti majandustegevusest. Suurem on mootorsõidukite ja mootorrataste hulgi- ja jaemüügi ning remondiga tegelev majandussektor. Sinna kuulus 2021. aastal 4209 ettevõtet (3,3% kõigist), müügituluga 4,2 miljardit eurot (5,2% kogukäibest) ning lisandväärtusega 480 miljonit eurot (2,5% kogu lisandväärtusest). Mootorikütuse jaemüügiga tegeles 2021. aastal 41 ettevõtet, müügituluga 1,4 miljardit eurot (1,8% kogukäibest) ning lisandväärtusega 110 miljonit eurot (0,6% kogu lisandväärtusest).

1.4 Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk

Arvestatav osa sihtrühmast on juriidilised isikud. Need ettevõtted, kus sõiduautod (nt kullerid, rendiettevõtted) moodustavad olulise osa tegevuskuludest, on rohkem mõjutatud. Samas on tõenäoline, et neil ettevõtetel on autod ka rohkem aktiivses 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. Nagu alapunktis 6.1.1 välja toodud, ei ole oodata suurt sõidukite müügikäibe langust, pigem on oodata muutust selles, milliseid sõidukeid tarbijad eelistavad – väiksema süsinikuheitega ning kergemaid sõidukeid mõjutab mootorsõidukimaks vähem, mistõttu need muutuvad tarbijatele eelistatumaks. Eraldi suurem negatiivne mõju võib avalduda muuseumidele ja autokogujatele, kelle valduses on rohkelt sõidukeid. Koostöös Kultuuriministeeriumiga töötatakse enne seaduse kehtestamist välja meetmed ametlikult tegutsevate muuseumide mootorsõidukimaksu koormuse leevendamiseks.

Mootorsõidukimaksul on inflatsiooniline mõju, mille täpset ulatust on raske hinnata, sest sõltub sellest kui palju maksu kehtestamine mõjutab sõidukite turuhinda. See omakorda sõltub tarbijate eelistuste muutusest ning müüjate võimest maksutõusu absorbeerida, näiteks kasumlikkuse arvelt või kandes selle üle muude pakutavate toodete ja teenuste hindadesse (varuosad, kulumaterjalid, hooldus, kindlustus, remont jne).

Seaduse kehtestamisega kaasneb risk, et sõidukeid hakatakse registreerima maksukoormuse vältimiseks teise riiki. Selle riski maandamiseks töötab Rahandusministeerium järgmise etapina välja meetmed kõrvalehoidmise välistamiseks ja analüüsib Eestis liiklevate teise riigi numbrimärkidega mootorsõidukite maksustamist.

2 Mõju elu- ja looduskeskkonnale

2.1 Mõju ulatus

Keskmine. 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 kasvu suunas ning pigem aitab mootorsõidukimaks kasvutrendi pidurdada. Seoses kliima soojenemisega on sise põlemismootoriga sõidukite puhul eelkõige fookuses nende kasutamisega atmosfääri eralduv süsinikuheide.

Käesoleva eelnõu parameetrite põhjal on maksu mõju süsinikuheitele hinnatud kahel viisil. Esimese hinnangu eesmärk on leida sõidukite kallimaks muutumise mõju nende kasutamisele tervikuna ning teine hinnang keskendub sõidukipargi muutusele. Süsinikuheidet mõjutab nii sõidetud kilomeetrite koguarv kui ka see, milliste sõidukitega sõidetakse. Esimese hinnangu on koostanud Eesti Keskkonnauuringute Keskus. Selles on hinnatud maksu mõju autode arvule ja seeläbi sõidetud kilomeetritele, millelt on tuletatud muutus kasvuhoonegaaside emissioonis. Arvutuste aluseks on liiklusregistri statistika 2021. aastal arvel olevate sõiduautode (M1, M1G kategooria) ja kaubikute (N1, N1G kategooria) kohta, aasta lõpu seisuga. Andmestikust on välja filtreeritud sõidukid, mis on peatatud registrikandega (eeldatud on, et sõiduk ei osale liikluses või üldse tänaseks ei eksisteeri ja omanik pole registrist sõidukit maha võtnud). Täiendavalt on maha arvatud sõidukid, millel on puudulikud tehnilised andmed (täismass, mõlema standardi CO₂ näitaja). Alles jäänud sõidukite CO₂ näitajate puhul on arvestatud WLTP heitestandard (mis on kõige uuem ja täpsem). Nende sõidukitel, millel on olemas küll NECD (vana standard) näitaja, kuid puudub WLTP standard, on lisatud WLTP näitaja arvestades, et WLTP näitaja on suurem kui NECD oma, vastava koefitsiendiga korrutades. Seejärel on sõidukid vastavalt CO₂ näitajale grupeeritud klassidesse ja välja arvestatud, kui mitu sõidukit kuulub igasse klassi pärast toorandmete töötlemist. Seejärel on leitud iga klassi osakaal (%) üldkogumist ja osakaalud laiendatud COPERTi² andmetele, mida on kasutatud ka riikliku kasvuhoonegaaside inventuuris 2021. aasta kohta, et saada ülevaadet kogu sõidukipargi kohta. Muul juhul jääks puudulike registriandmete tõttu arvestatav kogus sõidukeid arvestamata just mootorsõidukimaksu puhul.

Maksu komponendid on arvatud grupeerimise teel (sõiduautode ja kaubikute jaoks eraldi). Arvesse on võetud sõiduki klass ja selle kaudu välja arvestatud, mis oleks selle klassi keskmine maksu baasosa/komponentide suurus. Iga maksukomponendi ja sõiduki klassi puhul on arvestatud keskmistatud aastased kulud energiaklassi kohta, viimase sammuna on arvatud mootorsõidukimaksu ja registreerimistasu aastased kaalutud keskmised (arvestades autopargi struktuuri). Tulemuseks on kasvuhoonegaaside vähenemine 14,6 kt CO₂ ekvivalenti aastas. Kumulatiivselt on tulemuseks emissioonide vähenemine aastaks 2030 88 kt CO₂ ekvivalenti.

Väljatoodud hinnangul on olulised piirangud. Esiteks on kasutatud elastsused ajakohastamata ning ei pruugi enam kehtida. Teiseks, hinnanguliselt suurem mõju keskkonnale avaldub juhul, kui autopargi struktuur muutub selliselt, et eelistatumaks saavad sõidukid, mille keskkonnakoormus on väiksem. Mudelis kasutatud elastsus arvestab eelkõige seda, kui palju üldiselt väheneb sõidukite kasutamine, kui see muutub tarbijatele kulukamaks. Kuid kui maks põhineb ennekõike keskkonnanäitajatel, suunab see autopargi struktuuri muutusele ilma, et ilmtingimata peaks vähenema sõiduki omamine, sõidetud kilomeetrid või muud sõiduki omamisest saadavad hüvised. Lühidalt on võimalik samad sõidud teha väiksema hulga heitega, kuid mudelis kasutatud elastsus seda ei arvesta. Ennekõike on siin mõeldud süsinikuheidet, aga ka muu õhukvaliteet paraneb, kui kasutatakse säästlikumaid sise põlemismootoriga sõidukeid või elektrisõidukeid³. Autopargi struktuurimuutuse arvestamiseks on

² <https://www.emisia.com/utilities/copert/>

³ Näiteks Iirimaal kehtestatud emissioonipõhine automaks vähendas esimesel aastal keskmist CO₂ näitu 13% – <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/15568318.2022.2132562>.

koostatud täiendav mõjuhindang, mis tugineb teiste riikide kogemusele ning Transpordiameti eksperthinnangule. Samuti on kasutatud EKUK mudeli alusnäitajaid.

OECD on Norra automaksu analüüsis⁴ leidnud, et sõidukite maksustamine vastava sõiduki jaoks hinnatud CO₂ emissiooninäitaja põhjal vähendab ostetavate sõidukite heidet elastsusega -0,8. See tähendab, et kui läbi maksustamise muuta sõiduki süsinikuheide 10% võrra kallimaks, muutub tarbija eelistus selliselt, et ostetakse 8% võrra väiksema CO₂ emissiooninäitajaga sõidukeid. See on suur elastsus ja viitab tarbijate paindlikkusele. Võttes aluseks nimetatud elastsuse, mootorsõiduki registreerimistasu suuruse, sõidukipargi jaotuse, sõidukite esmeregistreerimise statistika, sõidukipargi läbisõidustatistika ja muud vajalikud eeldused, on hinnatud ligikaudne sõidukipargi ökonoomsemaks muutumise mõju maanteetranspordisektori kasvuhoonegaaside heitele. Tegemist on väga ligikaudse hinnanguga, mis põhineb keskmistel näitajatel. Hinnangu määramatus on piisavalt suur, et seda tuleks käsitleda kui üht võimalikku suurusjärku, mida käesoleva mootorsõidukimaksu kehtestamise tulemusena on võimalik saavutada teiste riikide kogemuse põhjal, kuid seda ei tohiks võtta kui kõige tõenäolisemat stsenaariumit või eesmärki. Tegelik tulemus sõltub palju tarbijate ja müüjate käitumisest, maksu rakendamise edukusest ja detailidest, sõidukite tehnoloogilisest arengust, majanduskonjunktuurist ja muust, mida on keeruline usaldusväärselt modelleerida. Sellest tulenevalt on hinnatud ka teine stsenaarium, mille kohaselt on kõnealune elastsus väiksem, -0,5. See stsenaarium on hinnang eeldusel, et eesti sõidukitarbijate valmidus ökonoomsematele sõidukitele üle minna on väiksem kui teiste riikide kogemus viitab.

Maanteetranspordi süsinikuheide on osa regulaarsest kogu riigi kasvuhoonegaaside aruandlusest ja prognoosist. Seoses mootorsõidukimaksu kehtestamisega on sõidukite süsinikuheide selles protsessis kõrgendatud tähelepanu all nii enne maksu kehtima hakkamist kui ka pärast.

Sõidukite maksustamine võib ka vähendada mitte aktiivses kasutuses olevate sõidukite hulka, motiveerides nende omanikke neid registrist nõuetekohaselt kustutama. See tähendab sõidukite nõuetekohast käitlemist. Positiivne mõju keskkonnale avaldub seeläbi, et väheneb seisma jäänud sõidukite tõttu tekkiva keskkonnareostuse oht ning suureneb võimalus sõidukite tootmiseks kasutatud materjale taaskasutada.

2.2 Mõju avaldumise sagedus

Mootorsõidukimaksu mõju avaldub sõiduki ostmisel ja selle kasutamisel. Eeldatakse, et mootorsõiduki registreerimistasu motiveerib valima inimesi väiksema maksuga maksustatud mootorsõidukeid, mis selliselt tähendab vähemsaastavat sõidukit. Ka mootorsõidukimaksu puhul võivad isikud edaspidi sõiduki valikul langetada otsused madalama maksumääraga ja seeläbi säästlikuma sõidukauto kasuks.

2.3 Mõjutatud sihtrühma suurus

Kõik Eestis elavad inimesed. Veidi rohkem on mõjutatud linnalises keskkonnas elavad (815 tuhat 1,33 miljonist ehk 61% vastavalt 2021. aasta rahvaloendusele) ja linnalises keskkonnas töötavad (399 tuhat 642 tuhandest hõives olevast elanikust, ehk ligi 62% vastavalt 2021. aasta rahvaloendusele) elanikud. Linnalises keskkonnas on tüüpiliselt otsene sõidukitest tulenev õhusaaste kontsentratsioon suurem. Siiski on mõjutatud kõik elanikud, sest peamine sõidukite keskkonnamõju süsinikuheite näol puudutab kliimat, mille mõju on globaalne.

⁴ [https://one.oecd.org/document/ENV/WKP\(2021\)10/En/pdf](https://one.oecd.org/document/ENV/WKP(2021)10/En/pdf)

6.2.4 Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk

Ebasoovitavaid mõjusid selles valdkonnas ei ole.

3 Sotsiaalne mõju

3.1 Mõju ulatus

Maksu sotsiaalne mõju avaldub rohkem vähekindlustatud leibkondade toimetulekule. Kuna sõidukitega seonduvad kulud muutuvad suuremaks ning inimesed vastavalt empiirikalte tõenäoliselt proportsionaalselt oma sõidukikulutusi ei kohanda, on oodata, nagu eelnevalt kirjeldatud (vt alapunkt 6.1.1.), inimeste kasutatava sissetuleku vähenemist muudeks kulutusteks. See on probleemiks eelkõige kõige vaesema osa elanikkonna jaoks, kes omavad sõidukeid ja vajavad neid transpordiks muude sobilike võimaluste puudumisel. 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. Maksu kehtestamine võib kaasa tuua suurema aktiivsuse sõidukite järelturul enne maksu kehtestamist, mis võib mingil määral muuta ka sõidukite turuväärtust.

Maksu disainis on leibkondade toimetulekuga arvestatud seeläbi, et vanematel sõidukitel, mis üldreeglina on odavamad, ja mida omavad väiksemate materiaalsete võimalustega leibkonnad, on oluliselt madalam maksumäär. See tähendab, et maksu mõju ulatus on enamikul juhtudest üsna piiratud, olles palju väiksem kui ka kõige odavama sõiduki nõuetekohase pidamise ja aktiivkasutuse kulu. Näiteks 10 aasta vanuse sõiduki mediaan-aastamaks on 167 eurot aastas ehk 14 eurot kuus, 15 aasta vanuse sõiduki mediaan-aastamaks on 85 eurot aastas ehk 7 eurot kuus ning vanemata kui 20 aasta vanuste sõidukite aastamaks on 50 eurot aastas ehk 4 eurot kuus. Enamikul juhtudest jääb aastamaksu kulu kaugelt alla tüüpilise aktiivkasutuses oleva sõiduki kütuse- ja kindlustuskulu.

3.2 Mõju avaldumise sagedus

Mõju avaldub mootorsõiduki registreerimistasu puhul mootorsõidukit ostes või vahetades, kui sõiduki hinnale lisandub registreerimistasu. Isikul on võimalik valida väiksema tasuga mootorsõiduk. Ka mootorsõidukimaksu puhul, mille mõju on pidev, saab suunata oma valikuid selliselt, et mootorsõidukimaksu määr oleks minimaalne. Täna rakendub mootorsõiduki registreerimisel riigilõiv 130 eurot, mida peale registreerimistasu kehtima hakkamist enam tasuda ei tule.

3.3 Mõjutatud sihtrühma suurus

Eestis on ligi 632 tuhat leibkonda, sh lastega üksikvanemad ca 58 000 leibkonda, pensioniealisi ca 309 000 või pensioni saavad isikud ca 15 500. Väiksema sissetulekuga leibkondadel on vastavalt 2019. aasta leibkondade eelarve uuringule vähem sõidukeid. 30% kõige väiksema sissetulekuga leibkondadest on sõiduk umbes 33%. Sõiduki omamise tõenäosus kasvab koos sissetulekuga. Kõige rikkama kümnendiku leibkondade seas on sõidukid ligi 90%. Sealjuures on neil keskmiselt sõidukeid rohkem kui üks.

Puudega inimeste osakaal on kogu Eesti rahvastikust 8,7%. Sotsiaalkindlustusameti andmete kohaselt elab 30.09.2023 seisuga Eestis kokku 118 864 puudega inimest, kellest on sügava puudega 12 203 (10% puuetega inimestest), raske puudega 60 969 (51% puuetega inimestest) ja keskmise puudega 45 692 (39% puuetega inimestest).

3.4 Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk

Maksul võib olla kõige suurem negatiivne mõju puuetega inimestele, kes vajavad sõidukeid ringiliikumiseks. Puuetega inimeste absoluutse vaesuse ja ilmajätuse määrad on võrreldes ülejäänud elanikkonnaga märkimisväärselt suuremad ning puuetega inimeste õiguste konventsioon kohustab Eestit leidma puuetega inimeste toimetuleku toetamiseks vajalikke lahendusi. Et maandada täiendava maksukoormuse mõju kõige haavatavamale sihtgrupile, analüüsis Sotsiaalministeerium erivajadustega inimestele täiendavaid vajaduspõhiseid tugimeetmeid, ja neid soovitakse rakendada 2025. aastal. Plaanis on tõsta raske ja sügava puudega laste toetust ning sügava puudega tööealiste toetust, samuti ühtlustada raske puudega tööealiste toetus selliselt, et toetuse suurus ei sõltuks puude liigist. Lisaks on kavas võimaldada abivahendeid riigipoolse soodustusega sõltumata puude raskusastme ja vähenenud töövõime olemasolust ning tõsta valitud abivahendite riigiosalust.

Täiendavalt võib esineda ebasoovitavat mõju hajaasustuses elavatele vähekindlustatud peredele ja üksikisikutele. Ebasoovitav mõju võib olla toimetuleku halvenemine.

Teatav teoreetiline risk, mis kaasneb registreerimistasuga sõiduki omanikule puudutab kindlustusjuhtumeid ja kahjuhüvitisi. Registreerimistasu ja aastamaks hakkavad mõjutama sõidukite turuväärtust, muutes suurema tasu või maksuga sõidukid kallimaks, nii uue kui ka järelturul. See, kui kiiresti ja mis ulatuses täpselt turuhindade kohanemine toimub, ei ole täpselt ette teada. See võib tekitada hindade kohanemisperioodil turuhinna määramise keerukaks ning tekitada vaidlusi kindlustusandjate ja -võtjate vahel.

4. Mõju andmekaitsele

Andmekaitsealase mõjuhinnangu andmisel lähtuti sellest, et töödeldakse juba kogutavaid andmeid. Riskide esinemise tõenäosus on eelnimetatud põhjustel väike. Liiklusregistri andmete kasutamine mootorsõidukimaksu ja registreerimistasu määramiseks on proportsionaalne eesmärgi suhtes, milleks on mootorsõidukite maksustamine. Liiklusregistris on vajalikud alusandmed juba olemas.

Eraldi töötatakse välja maksuvabastuse kohaldamise korraldus diplomaatidele, kellele on maksuvabastused ette nähtud juba rahvusvahelise õiguse alusel.

4.1 Mõju ulatus: väike. Maksu- ja Tolliamet arendab maksukohustuslaste registri osaks mootorsõidukimaksu registri, millesse kogutakse minimaalsel hulgal andmeid mootorsõidukimaksu ja sellest vabastuse saamise määramiseks. Maksu- ja Tolliamet saab Transpordiametist andmed üksnes nende isikute kohta, kellele kuulub mootorsõidukimaksu kohustuse alla kuuluv sõiduk. Maksu- ja Tolliametile edastatakse üksnes isiku nimi, isikukood ja lisaks sõiduki parameetrid maksu määramiseks (CO₂ eriheide, mass, mootori maht jt seaduse valemis loetletud komponendid). Tegemist on väikese andmemahuga isiku kohta. Andmeid edastatakse üks kord aasta alguses ja uue sõiduki lisandumisel liiklusregistrisse ka kohe pärast selle toimingute tegemist selle konkreetse isiku ja sõiduki kohta.

Registreerimistasu kogumise ja selle üle arvestuse pidamine ei too kaasa märkimisväärt ümberkorraldusi liiklusregistris, va vastava registriosa kuvamine ja loomine.

4.2 Mõju avaldumise sagedus: keskmine. Mootorsõidukimaksu arvutamiseks saadetakse liiklusregistrisse kantud sõidukite ja nende omanike andmed Maksu- ja Tolliametisse iga aasta üks kord. Väiksel määral lisandub sõiduki ja omaniku andmete esitamine sõiduki

liiklusregistrisse kandmisel aasta keskel. Seega ei ole andmete edastamine ajateljel ühekordne, vaid iga-aastane.

4.3 Mõjutatud sihtrühma suurus: 2023. a mai seisuga on liiklusregistris andmed 505 111 erineva füüsilise isiku kohta, kes omavad vähemalt ühte sõidukit ja keda käesoleva seaduse jõustumine otseselt puudutab.

4.4 Ebasoovitavate mõjude kaasnemise riskid

Risk: Andmetele pääsevad ligi volitamata kolmandad isikud. Isikuandmete kaitse üldmäärus seab ranged kriteeriumid volituste kohta, andmeid võib edastada kooskõlas kehtivas õiguses sätestatud alustega. Andmeid liigutatakse üle turvalise X-tee.

Esinemise tõenäosus: väike.

Riski mõju: väike.

Maandamine: Kokku on lepitud turvaline viis andmete edastamiseks, nt kasutatakse parimaid tehnikaid ja rakendatakse parimaid turvanõudeid.

Risk: Vastutav töötaja töötleb isikuandmeid puudulikul alusel. Vastutav töötaja peab tagama töötlemise õiguspärasuse ja korrektsuse.

Esinemise tõenäosus: väike.

Riski mõju: väike

Maandamine: Töötlemine toimub isikuandmete kaitse üldmääruses sätestatud alustel ja korras, andmetöötlus kajastub andmekogu põhimääruses (andmed, sh andmeandjad).