



Õiguskantsler

Lauri Hussar
Riigikogu Kantselei
riigikogu@riigikogu.ee

Teie nr
Meie 26.02.2025 nr 6-1/241948/2501365

Ettepanek mootorsõidukimaksu seaduse ja liiklusseaduse põhiseadusega kooskõlla viimiseks

Lugupeetud Riigikogu esimees

Eesti Vabariigi põhiseaduse § 142 lõike 1 ja õiguskantsleri seaduse § 17 alusel teen Riigikogule ettepaneku viia mootorsõidukimaksu seadus ja liiklusseadus kooskõlla Eesti Vabariigi põhiseaduse §-dega 11, 14, 32 ja 12.

Leian, et kuna mootorsõidukimaksu seaduses ja liiklusseaduses puuduvad sätted, mis arvestaksid vara hävimise või muid kasutusest väljalangemise juhtumeid, on [mootorsõidukimaksu seadus](#) (MSMS) ja [liiklusseadus](#) (LS) vastuolus Eesti Vabariigi põhiseaduse (PS) §-dega 11, 12 ja 32. Liiklusseaduses puuduvad mitmed olulised registreerimistasu administreerimist reguleerivad sätted, mistõttu on liiklusseadus vastuolus ka PS §-ga 14.

Mootorsõidukimaks koosneb kahest osast: liiklusseaduses ette nähtud registreerimistasust ja mootorsõidukimaksu seaduses ette nähtud aastamaksust. Kui auto registreeritakse kalendriaasta kestel, tuleb mootorsõidukimaksu tasuda aasta lõpuni jäävate päevade eest. Kui aga mootorsõiduk hävib näiteks aasta esimesel päeval, nõutakse maks sisse kogu aasta eest, vaatamata sellele, et maksustatavat vara enam pole. Kui inimene jaksab osta uue auto, tuleb tal maksu maksta vara eest, mida tal enam ei ole, ja ka vara eest, mis tal on. Kui vara tegelikult ei eksisteeri (see on hävinud või kadunud), siis maksuobjekt tegelikult puudub.

Vara hävimise korral ei saa tagasi ka mootorsõidukimaksu teist osa – registreerimistasu. Registreerimistasu saab tagasi juhul, kui mootorsõiduk viiakse välismaale. Mõlemal juhul on tehniliselt võimalik hävinud vara maksustamist vältida: samalaadsed arvutused tehakse aasta keskel registreeritud mootorsõiduki maksustamisel ja mootorsõiduki välismaale viimisel. Juhul kui riik saab maksu juurde määrata, on päevapõhine maksuarvestus võimalik, aga kui maksusummat tuleb vähendada, siis seadus päevapõhist maksuarvestust ette ei näe.

Leian, et seesugune olukord rikub omandiõigust (PS § 32 koostoimes §-ga 11 ja võrdse kohtlemise põhimõtet (§ 12), samuti isiku õigust sellele, et tema põhiõigused on tegelikult tagatud (§ 14)).

I. Õigusliku regulatsiooni kirjeldus

1. Mootorsõidukimaksu maksab mootorsõiduki omanik. Juhul kui sõiduki omanik on liisinguandja, mitteresidendist füüsiline isik või juriidiline isik, kes ei ole Eestis registreeritud, maksab mootorsõidukimaksu vastutav kasutaja (MSMS § 5). Mootorsõidukimaksu maksab isik, kes kalendriaasta 1. jaanuari seisuga on vastavalt mootorsõiduki omanik või vastutav kasutaja (MSMS § 6 lg 1 punktid 1 ja 2).

2. Maksustamisperiood on üldjuhul üks kalendriaasta (MSMS § 7 lg 1).

3. Erandid sellest on sätestatud järgmisteks juhtumiteks:

a) kui mootorsõiduk registreeritakse esmakordselt maksustamisperioodi kestel, tuleb maksu tasuda selle aja eest, mis on jäänud maksustamisperioodi lõpuni,

b) kui mootorsõiduk registreeritakse tähtajaliselt, saab maksu maksta tähtajalise registreerimise perioodi eest (erand puudutab üksnes välisriigist ajutiselt Eestisse toodud sõidukeid¹),

c) kui mootorsõiduki ajutine kustutamine lõpetatakse või saabub ajutise kustutamise tähtaeg või registrikanne taastub maksustamisperioodi kestel, tuleb maksu tasuda selle aja eest, mis on jäänud maksustamisperioodi lõpuni (MSMS § 7 lg 3¹).

4. Seega on seadusega kehtestatud mõned erandid, mis võimaldavad maksu arvestada proportsionaalselt päevade arvuga, mil mootorsõiduk on liiklusregistris, sealhulgas juhul, kui sõiduk on osa maksustamisperioodist liiklusregistrist ajutiselt kustutatud või kui registrikanne on peatatud.

5. MSMS § 7 lõike 3¹ kohta on kehtestatud kaks eri ajal jõustuvat redaktsiooni. Ajavahemikus 01.01.2025 kuni 31.12.2026 kehtiva § 7 lõike 3¹ kohaselt tuleb maksu tasuda §-s 8 sätestatud korras. MSMS § 8 lõige 3 näeb ette, et maksu tasutakse proportsionaalselt maksustamisperioodi lõpuni jäävate päevade arvuga. Seega, 1. jaanuarist 2025 kuni 2026. aasta 31. detsembrini kehtiv säte ütleb, et kui liiklusregistrist ajutiselt kustutatud sõiduki omanik aasta keskel sõiduki uuesti registrisse kannab, maksab ta maksu üksnes selle aja eest, mil sõiduk on uuesti liiklusregistrisse kantud. Nii saab inimene näiteks vaid suvel liikluses kasutatava vanasõiduki puhul maksu maksta vaid selle aja eest, mil sõiduk oli liiklusregistris registreeritud.

6. Alates 2027. aasta 1. jaanuarist on ette nähtud, et kui liiklusregistrist ajutiselt kustutatud sõiduki omanik sõiduki uuesti registrisse kannab või ajutise kustutamise tähtaeg saabub aasta keskel, tuleb omanikul maksu tasuda terve maksustamisperioodi eest ehk tagasiulatuvalt maksustamisperioodi algusest arvates (MSMS § 7 lg-d 3¹ ja 3², mis jõustuvad 2027. aasta 1. jaanuaril). Selleks et ajutiselt registrist kustutatud sõiduk saaks maksuvabastuse, peab sõiduk olema registrist ajutiselt kustutatud kogu maksustamisperioodi (aasta). Kui eelmises näites toodud vanasõiduk oli aasta alguses registrist kustutatud ja inimene võtab sõiduki kasutusele aasta keskel, siis tuleb maksu maksta terve aasta eest.

7. MSMS-is ei ole reguleeritud juhtumeid, mil mootorsõiduk kustutatakse maksustamisperioodi jooksul liiklusregistrist näiteks selle tõttu, et sõiduk hävib või see lammutatakse pärast liiklusõnnetust. Nendel juhtumitel pole maksu tagastamist ega vähendamist ette nähtud.

¹ Vt majandus- ja kommunikatsiooniministri 3. märtsi 2011 määrus nr 19 „[Mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise tingimused ja kord](#)“.

8. Liiklusseaduses ei ole reguleeritud olukorda, kui sõiduk hävib pärast registreerimist ja omanik ei saa sõidukit tegelikult kasutada. Registreerimistasu tagastatakse üksnes juhul, kui sõiduk kustutatakse liiklusregistrist selleks, et see välismaale viia (LS § 190²⁴).

II. Põhiõiguste piiramine

9. Mootorsõidukimaks on varamaks, mis esmajoones piirab omandipõhiõigust. Selleks et säilitada maksuga koormatud omandit (mootorsõidukit), peab maksumaksja loobuma teist liiki varast (maksuks tasutavast rahast).² Kui maksu peab tasuma vaatamata vara hävimisele või vargusele, tekib küsimus, kas omandipõhiõiguse (PS § 32) piirang on proportsionaalne.

10. Mootorsõidukite hävimisel, varastamisel ja muudel sarnastel juhtumitel, mil maksumaksja ei saa sõidukit endast mitteolenevatel asjaoludel kasutada, eiratakse ka ühetaolise maksustamise põhimõtet (PS § 12). Järgnevalt on neid olukordi käsitletud lähemalt.

2.1. Sisuliselt erinevas olukorras maksumaksjaid koheldakse ühetaoliselt

11. Mootorsõiduki maksustamine lähtub ainult liiklusregistri kandest ehk sellest, kas isik on 1. jaanuaril registreeritud sõiduki omanik või vastutav kasutaja või mitte. Mootorsõiduk võib näiteks kohe maksustamisperioodi alguses hävida või see võidakse varastada, kuid sellele vaatamata tuleb isikul tasuda maksu terve aasta eest. Maksu peab tasuma nii see, kes saab oma mootorsõidukit kasutada, kui ka see, kellel sõidukit tegelikult pole (see on kadunud, hävinud, konfiskeeritud jne). Maksumaksjaid, kes on sisuliselt erinevas olukorras, koheldakse ühetaoliselt.

12. Isikutelt, kelle mootorsõiduk pärast registreerimist hävib, võetakse registreerimistasu võrdselt nendega, kelle sõiduk on alles ja kes saavad seda kasutada.

2.2. Liiklusregistrist ajutiselt kustutatud sõidukite omanike erinev kohtlemine 1. jaanuarist 2025 kuni 31. detsembrini 2026

13. Ajavahemikus 1. jaanuarist 2025 kuni 31. detsembrini 2026 arvestatakse maksustamisperioodi erinevalt maksumaksjatel, kelle sõiduk on osa maksustamisperioodist liiklusregistrist ajutiselt kustutatud.

14. Kui mootorsõiduk on 1. jaanuari seisuga liiklusregistrist ajutiselt kustutatud, kuid see kantakse tagasi registrisse (sõidukiga hakatakse uuesti liiklema) maksustamisperioodi kestel, määratakse maks proportsionaalselt päevade arvuga, mis jäävad maksustamisperioodi lõpuni. Maksuarvestus põhineb päevade arvul.

15. Kui mootorsõiduk kustutatakse liiklusregistrist maksustamisperioodi kestel, siis maksu ümberarvestust ette nähtud pole, maksu tuleb tasuda kogu maksustamisperioodi eest. Seejuures ei võeta arvesse asjaolusid, mille tõttu sõiduk registrist kustutati (nt vargus, auto konfiskeerimine kriminaalmenetluses, liiklusõnnetus, hooajaline kasutamine jmt). Maksustamisperiood on sel juhul aasta.

2.3. Registrist ajutiselt kustutatud sõidukite maksustamine alates 1. jaanuarist 2027

16. Alates 01.01.2027 tuleb maksta terve kalendriaasta eest mootorsõidukimaksu ka selle sõiduki omanikul, kelle sõiduk oli 1. jaanuari seisuga registrist ajutiselt kustutatud ja maksustamisperioodi

² RKPJKo 29.01.2014, [3-4-1-52-13](#), p 43.

kestel ajutine kustutamine lõpetatakse. Kui mootorsõiduk on osa maksustamisperioodist ajutiselt registrist kustutatud ja see kantakse uuesti registrisse maksustamisperioodi kestel, tuleb mootorsõidukimaksu maksta tagasiulatavalt alates maksustamisperioodi algusest (MSMS § 7 lg-d 3¹ ja 3², mis jõustuvad 2027. aasta 1. jaanuaril).

17. Alajaotises 2.2 kirjeldatud erinev kohtlemine kaotatakse. Kui sõiduk on osa maksustamisperioodist liiklusregistris registreeritud ning osa maksustamisperioodist ajutiselt kustutatud, siis olenemata sellest, kas oli tegemist ajutise kustutamisega või uuesti registrisse kandmisega, tuleb mõlemal juhul maksu maksta terve aasta eest. Maksu tuleb tasuda terve maksustamisperioodi eest, olenemata sellest, mis põhjusel sõiduk liiklusregistrist ajutiselt kustutati.

18. Näiteks kui sõiduk varastatakse 2026. aastal ning leitakse üles 2027. aastal, ei vabane mootorsõiduki omanik maksu tasumisest kummalgi aastal. Kannatanu peab maksu tasuma mõlemal kalendriaastal terve maksustamisperioodi eest. Kannatanut koheldakse ühetaoliselt maksumaksjatega, kes said mootorsõidukit mõlemal aastal kasutada.

III. Omandipõhiõiguse piirangu ja ühetaolise maksustamise proportsionaalsuse kontroll

19. Maksukohustusega piiratakse korraga mitut põhiõigust. Nende piirangute asjakohasuse ja otstarbekuse üle otsustab esmajoonel Riigikogu. Kohus on korduvalt rõhutanud, et Riigikogul on maksude kehtestamisel ulatuslik otsustusruum.³

20. Põhiseaduslikkuse järelevalve maksukohustuse sisulise põhiseaduspärasuse üle on piiratud. Põhiseaduslikkuse järelevalve käigus saab hinnata, kas maksustamisest tulenev põhiõiguste piirang võib olla ilmselgelt põhjendamatu.⁴ Maks ei tohiks olla ka nii suur, et inimene on sunnitud talle olulisest varast varamaksu tõttu loobuma.

21. Ühetaolise maksustamise põhimõte tähendab, et sarnases olukorras olevaid isikuid tuleb maksustada võimalikult sarnaselt ning erinevas olukorras olijaid erinevalt.⁵

22. Mootorsõidukimaks ja sõiduki registreerimistasu on riigieelarve tulude suurendamiseks ehk fiskaalse eesmärgiga kehtestatud maksud, millel on ka isikute valikuid kujundavaid ehk regulatiivseid eesmärke.⁶ Mootorsõidukimaksu (aastamaksu ja registreerimistasu) eesmärk on ühtlasi maksumaksjaid mõjutada, et nad ostaksid keskkonnasäästlikumaid mootorsõidukeid.

23. Iseenesest põhiseaduspärane eesmärk koguda riigieelarvesse raha ei õigusta ükskõik kelle ja mille ning ükskõik kuidas ja millise määraga maksustamist. Fiskaalse eesmärgiga ei ole võimalik põhjendada, miks maksavad maksu ja registreerimistasu ühtmoodi nii need, kellel on sõiduk olemas ja kes saavad seda liikluses kasutada, kui ka need, kelle sõiduk on varastatud või hävinud, lammutatud ning liiklusregistrist kustutatud. Ühetaolise maksustamise põhimõtte eiramist ei saa õigustada pelgalt sellega, et riik peab maksud kätte saama. Vastasel juhul võiks tulu saamise eesmärgiga õigustada igasugust meelevaldset maksustamist.

³ RKPJKo 23.03.1998, [3-4-1-2-98](#), RKÜKo 21.02.2017, [3-3-1-48-16](#), p 41.

⁴ RKÜKo 21.02.2017, [3-3-1-48-16](#), p 41; RKPJKo 30.06.2017, [3-4-1-5-17](#), p 61. Vt ka Ivo Pilving. [Põhiseaduse § 152 kommentaarid](#), p 113. – Ü. Madise jt (toim). Eesti Vabariigi põhiseadus. Kommenteeritud väljaanne, 2020.

⁵ Ühetaolise maksustamise ja maksevõimelisuse põhimõtte oluline ka Saksa maksuõiguses. Tipke, K. Lang, J. Steuerrecht, 1998, lk 85-86.

⁶ Mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu [364 UA](#) esimese lugemise seletuskiri, lk 6.

24. Hävinud ja varastatud vara varamaksuga maksustamist ei saa ilmselgelt põhjendada ka keskkonnahoiu eesmärkidega. Neil juhtudel, kui maksumaksja sõiduk on hävinud või varastatud, et saa ta keskkonda mootorsõiduki kasutamise koormata.

25. Mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu seletuskirjas pole käsitletud olukordi, kus sõiduk varastatakse või hävib maksustamisperioodi kestel. Seal ei ole ka põhjendatud, miks peab inimene neil juhtumitel maksma maksu terve maksustamisperioodi eest või miks jätab riik juhul, kui inimese sõiduk vahetult pärast registreerimist hävib või varastatakse, registreerimistasu tagastamata.

3.1. Mootorsõidukimaks (aastamaks)

26. Rahandusministeeriumi selgituse järgi võimaldab üheaastane maksustamisperiood lihtsat ja ühetaolist maksustamist. Maksu kavandamisel võeti esialgu eesmärgiks maksustamisperioodi mitte tükeldada, sest erandite kehtestamisega kaasneb suurem administratiivne koormus. Seega võib maksu ümber arvestamata jätmise põhjuseks pidada peamiselt administreerimise lihtsust.

27. Administreerimise lihtsust saab pidada piirangu legitiimseks eesmärgiks.⁷ Mida vähem on seaduses maksu ümberarvestamist nõudvaid asjaolusid, seda lihtsam on maksu tasumist korraldada. Siiski ei saa lihtne administreerimine olla eesmärk iseeneses, millega saab kõike õigustada.⁸ Maksu kehtestamisel tuleb silmas pidada asjaolusid, mis aitavad tagada, et maksukoormus jaotuks maksumaksjate vahel mõistlikult, õiglaselt ja ühetaoliselt.

28. Leian, et lihtsa administreerimise eesmärgiga ei saa õigustada varamaksu võtmist nendelt, kellel maksustatav vara tegelikult puudub.

29. Peale selle, kui sõiduk registreeritakse Eesti liiklusregistris esimest korda maksustamisperioodi kestel, saab maksu tasuda proportsionaalselt päevade arvuga, millal sõiduk on liiklusregistris. See on võimalik ka siis, kui mootorsõiduk registreeritakse liiklusregistris tähtajaliselt. Ajavahemikul 1. jaanuarist 2025 kuni 31. detsembrini 2026 võetakse maksu vastavalt maksustamisperioodi lõpuni jäävate päevade arvule ka juhul, kui mootorsõiduk oli 1. jaanuari seisuga liiklusregistrist ajutiselt kustutatud või registrikanne oli peatatud ning mootorsõiduki registrikanne maksustamisperioodi kestel taastatakse.

30. Seega juhul, kui riik saab maksu (juurde) määrata, on päevapõhine maksuarvestus ka praegu tehniliselt võimalik, kuid juhul, kui maksusummat tuleb vähendada, on päevapõhine maksuarvestus administratiivselt justkui liiga koormav. Kui päevade põhjal on võimalik maksu juurde määrata, peaks sel viisil olema võimalik ka maksukohustust vähendada.⁹ Maksusumma vähendamise ei pea automaatselt kaasnema maksusumma tagastamist (maksusumma võib jääda ka ettemaksukontole) ehk sellega ei pea tingimata kaasnema tagastamise toimingute kulud. Vajaduse korral saab seadusega sätestada reeglid, millega saab ära hoida sõiduki ajutiselt registrist kustutamist ja tagasi registrisse kandmist üksikute päevade kaupa ning sellest tulenevat pidevat maksu ümberarvestust.

⁷ RKPJKo 29.01.2014, [3-4-1-52-13](#), p 46.3.

⁸ Vrd RKPJKo 20.03.2006, [3-4-1-33-05](#), p 30. Ebavõrdset kohtlemist ei saa õigustada pelgalt administratiivsete raskustega.

⁹ Nt Soomes jaotatakse maksustamisperiood osadeks ka omanikuvahetuse korral: müüja maksab viimast päeva mootorsõidukimaksu sõiduki müügipäeval ning järgmisest päevast hakkab mootorsõidukimaksu maksma sõiduki ostja. Vt [Soome mootorsõidukimaksu seaduse](#) §-d 13 ja 14.

31. Sätted, mis on kehtestatud maksudest kõrvalehoidmise vältimiseks, peaksid olema õigesti suunatud ehk reguleerima neid juhtumeid, mil maksumaksja tegevus ei ole seaduse mõttega kooskõlas. Nende sätete rakendamisel ei tohiks tekkida olukorda, kus maksu võetakse sõidukilt, mida tegelikult enam ei eksisteeri või mis on varastatud. Ilmselgelt ei saa kuritarvituste või maksu optimeerimise vältimise eesmärgiga põhjendada maksustamist olukorras, kus maksumaksja ei saa objektiivselt olukorda mõjutada ega otsustada ka liiklusregistri kannete muutmise üle. Kui sõiduk on varastatud ja kuulutatakse tagaotsitavaks, teeb ajutise kustutamise kande riik.¹⁰ Ka juhul, kui sõiduk on hävinud ja lammutatud ning sel põhjusel liiklusregistrist lõplikult kustutatud, ei saa ilmselgelt olla tegemist maksude optimeerimise eesmärgil tehtud toiminguga.

32. Ajavahemikus 1. jaanuarist 2025 kuni 31 detsembrini 2026 saab 1. jaanuari seisuga liiklusregistrist ajutiselt kustutatud sõiduki eest maksta maksu proportsionaalselt päevade arvuga kuni maksustamisperioodi lõpuni, kui sõiduki sissekanne liiklusregistris taastatakse aasta keskel. See, kui kaua maksumaksja peab tegelikult kasutamiskõlbmatu, hävinud või varastatud sõiduki eest alusetult maksu maksma, oleneb suuresti juhusest.¹¹ Erinevat kohtlemist ei saa Riigikohtu praktika kohaselt õigustada juhusliku asjaoluga.

Sel perioodil on maksumaksjad erinevas olukorras olenevalt sellest, millal nende mootorsõiduk registrist ajutiselt kustutatakse või ajutine kustutamine lõpetatakse. Kui mootorsõiduk kustutatakse ajutiselt registrist näiteks 02.02.2025, peab omanik tasuma maksu ikkagi terve maksustamisperioodi eest. Teine mootorsõiduki omanik, kelle mootorsõiduk oli 1. jaanuaril registrist ajutiselt kustutatud ning kelle mootorsõiduk aasta keskel uuesti registrisse kanti, saab maksu tasuda proportsionaalselt maksustamisperioodi lõpuni jäävate päevade arvuga.

Puudub põhjendus, miks koheldakse sõidukiomanikke erinevalt, kuigi mõlemal juhul on mootorsõiduk osa maksustamisperioodist registris ja osa maksustamisperioodist registrist ajutiselt kustutatud. Ühetaolise maksustamise põhimõtte eiramiseks pole asjakohast ja mõistlikku põhjust.

33. Aastal 2027 jõustub seadus, mille järgi tuleb mootorsõidukimaksu maksta tagasiulatuvalt alates maksustamisperioodi algusest, kui varastatud sõiduk leitakse üles aasta keskel. See tähendab, et autoomanik, kelle sõiduk oli varastatud ja seetõttu 1. jaanuari seisuga registrist ajutiselt kustutatud, peab registrikande maksustamisperioodi keskel taastamise korral maksma maksu tagasiulatuvalt terve aasta eest, ehkki ta vahepeal sõidukit kasutada ei saanud. Selline nõue on ebaproportsionaalne.

34. Leian, et maksu administreerimise lihtsus ei ole piisavalt kaalukas eesmärk, mis õigustaks ühetaolise maksustamise põhimõtte eiramist ning omandipõhiõiguse piirangut juhul, kui mootorsõiduki omanik ei saa oma sõidukit kogu maksustamisperioodi jooksul tegelikult kasutada.

35. Ei ole kohane lähtuda ka seisukohast, et kuna mootorsõiduki mediaan-aastamaks on võrdlemisi väike (116 eurot aastas), ei käi aastamaksu tasumine paljudele maksumaksjatest üle jõu, isegi kui neil sõidukit enam pole. Kuigi Rahandusministeerium on väitnud, et maks on taskukohane, tuleb mõne sõiduki eest maksta üsna kõrget maksu. Ajakirjanduses on kirjeldatud juhtumit, kus kuue lapsega pere auto aastamaks on 875 eurot.¹² Kui selle autoga peaks jaanuaris midagi juhtuma ja autot enam kasutada ei saa, peaks pere maksu tasuma siiski terve aasta eest. Lisaks vajab pere

¹⁰ Ajutise kustutamise kande teeb riik ka mootorsõiduki konfiskeerimise korral, sel juhul saadetakse omanikule sõiduki võõrandamise kohta teade. Lõpliku otsuse konfiskeerimise kohta teeb kohus.

¹¹ Vrd RKPJKo 22.10.2015, [3-4-1-21-15](#), p 68.

¹² Vt artiklit „[Kuue lapse ema \[...\] Automaks on julm ja ülejõu käiv](#)“.

arvatavasti asemele teist autot, mille soetamisel tuleb tõenäoliselt maksta registreerimistasu.¹³ Hävinud sõidukilt maksu tasumise kohustus paneb pere majanduslikult veel pingelisemasse olukorda. Ka juhtum, kus sügava puudega poega hooldav pensionär peab invabussi eest maksma üle 800 euro aastas, näitab, et maksuseaduses tuleb kehtestada asjakohased erandid.¹⁴

36. Varamaksu pole kohane võrrelda ka tarbimismaksudega, mida kauba hävimise korral tavaliselt ei tagastata. Tarbimismaksude puhul pole maksukohustuslane mitte tarbija, vaid ettevõtja, kes kannab tarbijale maksukoormuse üle. Tarbimismaksudega maksustatud kaubad pole enamasti ka registrisse kantud vara, millest riigil on samasugune ülevaade nagu mootorsõidukitest. Võib eeldada, et ettevõtja kannab müümata kaubaga seotud riski või kindlustab selle kauba. Erasisikust maksumaksja seda sageli ei tee. Pealegi käsitavad kindlustusandjad mootorsõidukimaksu majandusliku kahjuna, mida enamasti ei hüvitata. Mootorsõidukimaksu hüvitamise võimalus võib kõne alla tulla üksnes üksikutel erandjuhtudel.¹⁵

3.2. Registreerimistasu

37. Liiklusseaduses pole ette nähtud registreerimistasu tagastamist, juhul kui mootorsõiduk pärast registreerimistoimingut hävib või see varastatakse ja jääb kadunuks. Registreerimistasu ei ole kulupõhine lõiv toimingute tegemise eest, seega ei saa registreerimistasu tagastamata jätmist põhjendada sellega, et isik on tasu maksnud ja selle eest toimingute saanud.

38. Registreerimistasu on mootorsõidukimaksu komponent.¹⁶ Rahandusministeeriumi selgituste järgi eeldatakse, et registreerimistasu katab väiksemas osas toimingute registreerimisega seotud kulu ja suuremas osas sõiduki kasutamise seotud keskkonnakulu. Kui sõiduk peatselt pärast registreerimistoimingut hävib, siis selle kasutamise keskkonnale enam kulu ei tekitata.

39. Kehtib küll kohustuslik liikluskindlustus, kuid kõik mootorsõidukitega aset leidvad juhtumid ei ole kohustusliku liikluskindlustuse juhtumid. Võib väita, et inimestel on võimalik oma vara hävimise ja varguse vastu kindlustada ja seeläbi riske maandada. Kui maksumaksjal on vabatahtlik sõidukikindlustus, võetakse kindlustusjuhtumi korral kahju hüvitamisel arvesse ka uue sõiduki soetamiskulu. Selle kulu osa võib olla ka uue sõiduki soetamisel makstav registreerimistasu (hüvitise suurus oleneb kindlustuslepingust) või makstakse lihtsalt välja lepingus kokku lepitud summa. Hüvitis võib, kuid ei pruugi katta auto registreerimistasu.

40. See, et maksumaksjal on võimalik sõiduk vabatahtlikult kindlustada, ei võta riigilt kohustust kehtestada õigusaktid, mis oleksid proportsionaalsed ning millega koheldaks maksumaksjaid ühetaoliselt ja õiglaselt. Riik ei tohiks panna eelisolekorda inimesi, kes jaksavad lisaks registreerimistasule, mootorsõidukimaksule ning kohustuslikule liikluskindlustuse maksetele tasuda ka vabatahtliku sõidukikindlustuse makseid. Mõistlikud ja õiglased maksureeglid tuleb luua olenemata sellest, kas inimene suudab või ei suuda tasuda täiendavaid vabatahtliku liikluskindlustuse lepingu makseid.¹⁷

¹³ Kui sõiduk ostetakse välisriigist, tuleb teiselt sõidukilt maksta ka mootorsõidukimaksu (aastamaksu).

¹⁴ Vt artiklit „Üksi sügava puudega poega hooldav pensionär peab invabussi eest maksma üle 800 euro automaksu“.

¹⁵ Nt kohustusliku liikluskindlustuse raames liikluskindlustusjuhtumi korral mootorsõidukimaksu hüvitamise kohta vt <https://www.lkf.ee/et/kindlustamise-tavad/mootorsoidukimaksu-ja-registreerimistasu-huvitamine>.

¹⁶ Mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu [364 UA](#) esimese lugemise seletuskiri.

¹⁷ Soomes saab registreerimistasu tagasi küsida näiteks dokumentide alusel, mis tõendavad, et auto on pärast kahjujuhtumit maha kantud või mingil muul põhjusel hävinud. Vt <https://www.vero.fi/en/individuals/property/car-tax/reduction-based-on-a-vehicles-period-of-use/>.

IV. Ettepanekuga arvestamise võimalused

41. Riigikogul on võimalik luua õiguslik alus mootorsõidukimaksu proportsionaalseks arvestamiseks vastavalt liiklusregistris registreeritud päevade arvule ka juhul, kui mootorsõiduki ajutise kustutamise kanne või liiklusregistrist kustutamise kanne (nt hävimise, lammutamise tagajärjel) tehakse maksustamisperioodi jooksul.¹⁸

42. Kui Riigikogu ei pea päevapõhist maksuarvestust mingil põhjusel võimalikuks, võib kaaluda näiteks kvartalipõhist maksuarvestust. See tähendab, et kui mootorsõidukiga midagi juhtub (see varastatakse või hävib), oleks isik maksust vabastatud alates järgmisest kvartalist. Ka raskeveokimaksu võetakse kvartali kaupa (vt [raskeveokimaksu seaduse](#) § 5 lõige 1). Kui raskeveokiga midagi juhtub ja see registrist kustutatakse, siis maksu küll ei tagastata, kuid järgmise kvartali eest sõidukiomanikul maksu tasuda ei tule. Suurbritannias hüvitab riik varastatud auto omanikule maksu täiskuude eest, mis jäävad maksustamisperioodi lõpuni.¹⁹

43. Registreerimistasuga seotud probleemide lahendamiseks tuleb luua alus, mis võimaldaks mootorsõiduki hävimise või varguse korral sõiduki registreerimistasu tagastada.

44. Tekib küsimus, mitu aastat pärast registreerimistoimingut peaks võtma arvesse seda, et auto on hävinud või varastatud. Seda saab Riigikogu otsustada erinevaid asjaolusid kaaludes.

45. Leian, et kui mootorsõiduk hävib vahetult pärast registreerimistasu maksmist, on registreerimistasu tagastamata jätmine ilmselgelt ebaproportsionaalne lahendus. Ilmselt oleks põhjendatud, kui riigile jäetaks registreerimistoimingute kulule vastav summa ning ülejäänud osa registreerimistasust tagastataks maksumaksjale. Kuidas tuleks määrata tagastamise aeg ja tagastatava summa suurus, saab otsustada vaid Riigikogu.

46. Kui sõiduk viiakse välisriiki, on võimalik registreerimistasu tagasi küsida 60 päeva jooksul pärast sõiduki registrist kustutamist. Tasu on võimalik tagasi küsida sõiduki eest, mille esmaregistreerimisest pole möödunud rohkem kui 10 aastat. Rahandusministeerium selgitas, et välisriiki viidud sõidukite registreerimistasu tagastamisega soovitakse vältida topeltnmaksustamist. Riigikogul on võimalik kaaluda, kas lähtuda samasugustest tähtaegadest ka muude juhtumite reguleerimisel.

47. Kokkuvõtvalt, mootorsõiduki eest, mis on varastatud, hävinud või mida omanik ei saa kasutada muudel temast mitteolenevatel asjaoludel (näiteks mootorsõiduk on konfiskeeritud), on ebaproportsionaalne võtta maksu terve maksustamisperioodi eest. Ebaproportsionaalne on võtta ka täiel määral registreerimistasu, kui mootorsõiduk on vahetult pärast registreerimistasu võtmist hävinud või varastatud. Nii maksu kui ka registreerimistasu võtmine sellises olukorras on ühtlasi vastuolus ühetaolise maksustamise põhimõttega.

¹⁸ Näiteks Soome seadus nimetab maksustamisperioodi ühe lõppemise alusena olukorda, kus sõiduki teelt kõrvaldamine või lõplik eemaldamine on kantud registrisse. Samal päeval maksukohustus lõpeb (Vt [Soome mootorsõidukimaksu seaduse](#) § 8). Soomes lõpeb maksustamisperiood ka omanikuvahetuse korral: auto müüja ei pea sõiduki müümise järel enam mootorsõidukimaksu maksma, järgmisel päeval pärast sõiduki ostmist hakkab maksu maksma ostja. Vt. [Soome Q and A about vehicle tax](#). Vastus küsimusele: „I am selling the vehicle, who is liable to pay the vehicle tax on the day of sale“.

¹⁹ Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi maksutagastuse kohta sõiduki varguse korral vt <https://www.gov.uk/what-to-do-if-your-vehicle-has-been-stolen/vehicle-tax-refund>.

V. Põhiõigus menetlusele ja korraldusele

48. Liiklusseaduses puuduvad sõiduki registreerimise tasu administreerimist reguleerivad üldsätted. Seetõttu ei taga liiklusseadus ka PS §-s 14 sätestatud põhiõigust menetlusele ja korraldusele. Näiteks [riigilõivuseaduse](#) §-des 12–18 on reguleeritud olukorrad, kus riigilõivu on tasutud ekslikult valesti: millistel alustel sel juhul riigilõiv tagastatakse, kuidas vajadusel riigilõivu sisse nõutakse jms.

49. Praegu pole reguleeritud näiteks olukorda, kui sõiduki omanik ei vahetu, aga registreerimistasu on makstud (näiteks loobub isik registreerimistoimingust, taganeb sõiduki müügilepingust jms). Pole reguleeritud ka olukorda, kus registreerimistasu on makstud ekslikult valesti, kuid toiming on siiski tehtud ning viga avastatakse hiljem. Pole sätteid, mille alusel saaks sellisel juhul registreerimistasu korrigeerida ja tagastada või sisse nõuda.²⁰

50. Kuna registreerimistasu on sätestatud liiklusseadusega (mis pole maksuseadus) ning liiklusseaduses pole maksukorralduse seadusele viidatud, siis maksukorralduse seadus sellele tasule ei kohaldu. Näiteks teiste liiklusseaduses sätestatud avalik-õiguslike tasude (viivistasu, teekasutustasu) administreerimise küsimused on osaliselt reguleeritud liiklusseaduses ning viidatud on ka maksukorralduse seadusele (nt LS § 188 lg 8, § 189 lg 4) või korrakaitse seadusele (LS § 190¹¹ lg 2).

VI. Lisamärkused

51. Milline on õiglane ja ühiskonna liikmetele jõukohane maksusüsteem, otsustab Riigikogu. Üldkehtivat reeglit maksusüsteemi õigluse või ühiskonna arengu seisukohalt kasulikkuse hindamiseks ei ole. Seesugused hinnangud sõltuvad maailmavaatest ja huvidest. Seepärast on maksude vaidlustamine põhiseaduslikkuse järelevalve korras piiratud. Õiguskantsler ega kohus ei saa rahvaesinduse asemel otsustada, mis on Eesti jaoks õige ja hea. Seega on Riigikogul maksusüsteemi kujundamisel avar otsustusruum. See otsustusruum ei ole siiski täiesti piirideta: omandiõigust, kodule erilise tähenduse omistamist, lasterikaste perede väärtustamist, puuetega inimeste toetamist ja teisi põhiseaduse sätteid tuleb arvestada. Põhiõiguste ja kaitstavate väärtustega arvestamist saab põhiseaduslikkuse järelevalve korras kontrollida.

52. Mootorsõidukimaksu ei saa üldistel alustel küll pidada konfiskeerivaks, kuna mediaanmaks on küllaltki madal (116 eurot). Teisalt on paljudes pikaajalise automaksu traditsioonidega riikides näiteks puuetega inimestele ette nähtud maksuvabastused.²¹ Mõistagi kaalub iga riik maksusoodustuste kehtestamisel oma ühiskonna vajadusi ja võimalusi, ühistranspordi kättesaadavust jm olulisi asjaolusid ehk üks ühele teise riigi lahendusi üle võtta ei saa. Siiski võib lasterikastele peredele ja puuetega inimestele erandite puudumine tingida vajaduse automaksu tõttu hädavajalikust sõidukist loobuda ning konkreetsetel juhtudel võib see põhjustada põhiseadusvastase olukorra. Seesugustele olukordadele viitavaid kaebusi on jõudnud nii õiguskantsleri ametkonda kui ka halduskohtutesse. Põhiseadus kohustab lasterikaste perede ja puuetega inimeste eest erilisel hoolt kandma.

²⁰ Riigikohus tunnistas 2007. a piisavalt tõhusa varumakse menetluse puudumise tõttu põhiseadusvastaseks nt vedelkütusevaru seaduse. RKPJKo 08.10.2007, [3-4-1-15-07](#).

²¹ [Soome mootorsõidukimaksu seaduse](#) §-d 35-36, [Saksa mootorsõidukimaksu seaduse](#) § 3a, samuti kehtib maksuvabastus [Ühendkuningriigis](#). Sageli on maksuvabastusi tehtud ka vanasõidukitele ning muul põhjusel ajutiselt liikluses kasutatavatele sõidukitele.

53. Kuivõrd maksuteated on juba välja saadetud, ei pruugi erandite puudumise põhiseadusvastaseks tunnistamine kõikide puudutatud inimeste probleemi lahendada. Asi on selles, et maksuteated kui haldusaktid jääksid kehtima ka siis, kui Riigikohus tunnistaks erandite puudumise põhiseadusvastaseks (enamasti pole Riigikohtu otsused tagasiulatava jõuga).

54. Vaid Riigikogu saab otsustada, millised need erandid on, ning kehtestada seaduses asjakohased normid. Mootorsõidukimaksu tasumisest pääsemise lootus võib olla neil, kes on maksuteate halduskohtus vaidlustanud.

55. Eelöeldut arvestades palun Riigikogul kaaluda erandite kehtestamist, et lasterikkad pered ja puuetega inimesed ei peaks neile hädavajalikust autost loobuma. Võimalik, et konkreetsete asjaolude põhjal algatab halduskohus põhiseaduslikkuse järelevalve. Kui Riigikohus konkreetsetest asjaoludest lähtudes leiab, et erandite puudumine on põhiseadusvastane, tunnistatakse erandite puudumine põhiseadusvastaseks kõikide maksumaksjate suhtes ja Riigikogul tuleb seejärel need erandid sätestada.

Austusega

/allkirjastatud digitaalselt/

Ülle Madise