



Õiguskantsler

Teie 08.02.2025 nr

Meie 19.02.2025 nr 6-1/250272/2501164

Mootorsõidukite erinev maksustamine

Austatud avaldaja

Palusite selgitust kahe mootorsõiduki erineva maksustamise kohta. Kirjutasite, et ehkki 2020. aasta Toyota Land Cruiser ja 2021. aasta Toyota Hilux on tehniliste andmete poolest üsna sarnased, maksustatakse neid sõidukeid erinevalt.

Vahetegu tuleneb sellest, et Riigikogu otsustas mootorsõidukimaksu kehtestades neid sõidukeid teadlikult eristada kasutusotstarbe järgi. Tõenäoliselt jäi avalik selgitus seejuures puudulikuks. Sellele vaatamata pole alust [mootorsõidukimaksu seaduse](#) (MSMS) § 13 lõiget 10 põhiseadusega vastuolus olevaks pidada. Selle sätte kohaselt maksustatakse selliseid N1-kategooria alla registreeritud mootorsõidukeid, mille erivõimsus ületab liiklusregistri andmetel 0,20 kilovatti kandevõime ühe kilogrammi kohta, M1-kategooria sõidukitele ettenähtud maksumääruga. Neid sõidukeid kasutatakse enamasti sõiduautodena, ehkki need on võimalik liiklusregistris arvele võtta N-kategooria sõidukitena.

Mootorsõidukid on jagatud eri kategooriatesse ning sõiduki kategooriat arvestatakse ka näiteks juhiloa taotlemisel, liikluskindlustuslepingu sõlmimisel ja mõnes muus olukorras.¹ M-kategooria sõidukid on ette nähtud inimeste veoks, aga N-kategooria sõidukid veoste transpordiks. Mootorsõidukimaksu seaduse järgi maksustatakse eri kategooriatesse kuuluvaid mootorsõidukeid erinevalt. Samas kehtib erireegel selliste sõidukite maksustamisel, mida on võimalik registreerida nii M- kui ka N-kategooria sõidukina, et inimene ei saaks registreerimistoiminguga ise maksukoormust valida.

Riigikogu võib eri kategooriatesse kuuluvaid sõidukeid maksustada sõiduki otstarbe järgi erinevalt. N-kategooria mootorsõidukitele on praegu kehtestatud madalam maks kui sõiduautodele. Ka see otsus pole ilmselgelt meelevaldne, sest N-kategooria sõidukeid kasutatakse sageli ettevõtluses. Riigikogu võib maksustada ettevõtluses kasutatavaid sõidukeid erinevalt. Peale selle on autotootmises seatud N-kategooria sõidukitele madalamad süsinikuheitme normid kui sõiduautodele. Seda arvestades on mootorsõidukimaksu seaduses heitmenormidele vastavad maksumäärad sätestatud M- ja N-kategooria sõidukitele erinevalt.

¹ Vt <https://www.transpordiamet.ee/soidukite-ja-masinate-kategooriad>.

Õiguskantsleri nõunikud palusid Rahandusministeeriumilt erineva maksustamise kohta selgitusi, tuues näitena Teie mainitud sõidukid. Maksusummad erinevad sedavõrd suurel määral seetõttu, et ühe mootorsõiduki (Toyota Land Cruiser) maksustamisel kehtib M1-kategooria sõiduki maksumäär ja teise (Toyota Hilux) maksustamisel kehtib N1-kategooria sõiduki maksumäär.

N1-kategooria sõidukitele on määratud madalamad maksud selleks, et nende autode kasutamine ettevõtluses ei muutuks väga kulukaks, sest kõrge maks kanduks omakorda kaupade ja teenuste hindades edasi lõpptarbijatele. N1-kategooria sõidukite maksustamisel ei võeta arvesse sõiduki massi (erinevalt M1-kategooria sõidukitest) ning süsinikuheide on maksustatud erinevalt (maksustamise künnis ja süsinikuheitme andmed erinevad). Niisiis on N1-kategooria sõidukite maksukoormus oluliselt madalam kui M1-kategooria sõidukite maksukoormus. Rahandusministeerium selgitas, et selles suhtes ei erine Eesti mootorsõidukite aastamaks oluliselt teistes Euroopa Liidu liikmesriikides kehtestatud mootorsõidukite aastamaksust.

Maksumäärade kujundamisel on arvesse võetud ka seda, et autotootmisel on eri kategooriatesse liigitatud sõidukitele seatud erinevad saastennormid. Aastatel 2020–2024 seati eesmärgiks, et uute sõiduautode süsinikuheide ei ületaks WLTP meetodiga arvatuna 118 grammi kilomeetri kohta.² Ajavahemikul 2025–2029 soovitakse sõiduautode heitmeid vähendada 15% ning 2030.–2034. aastal 50% (võrdluseks on 2021. aasta andmed).³ Uute kaubikute kohta seati eesmärgiks, et aastatel 2020–2024 ei ületaks nende süsinikuheide 205 grammi kilomeetri kohta. Aastatel 2025–2029 on eesmärk vähendada kaubikute süsinikuheitmeid 153 grammini kilomeetri kohta, 2030.–2034. aastal aga 90 grammini kilomeetri kohta.

Mõningaid automudeleid (näiteks Audi Q7, BMW X5 ja X6, Porsche Cayenne, Škoda Superb, Toyota Land Cruiser jm) on sõltuvalt tüübikinnitusest⁴ võimalik registreerida nii M1/M1 G- kui ka N1- või N1G-kategooria mootorsõidukina. Päril uute sõidukite puhul see võimalik pole, kuid erandiks on Toyota Land Cruiser. Transpordiamet ei saa keelduda selle sõiduki registreerimisest N1-kategooria alla. Selliseid sõidukeid kaubaveoks üldjuhul ei kasutata, mistõttu leidsid seaduse koostajad, et madalam maksukoormus pole nende puhul põhjendatud. Seega tuli silmas pidada, et sõidukite omanikud ei saaks maksueelist pelgalt seeläbi, kui nad registreerivad tavapäraselt M1-kategooriasse liigitatud sõiduki N1-kategooria alla. Ministeerium leidis, et nii võib juhtuda, sest nende sõidukite eest küsib riik kõrget maksu.

Seetõttu otsustati N1- ja N1G-kategooria mootorsõidukid, mille erivõimsus ületab 0,20 kilovatti kandevõime ühe kilogrammi kohta (liiklusregistri andmetel), maksustada M1-kategooria sõiduki maksumääraga. Seesama põhimõtte kehtib ka registreerimistasu võtmisel. Seda sätet rakendatakse ka väga võimsate kastiautode suhtes, mis üldjuhul pole ehitatud või soetatud kaubaveoks, sest nende võimsuse ja kandevõime suhe ei soodusta seda. Selle näiteks on USA päritolu kastiautod (pikapid) – näiteks Dodge RAM –, mille mootori võimsus võib ületada ka 250 KW, kuid millel on suhteliselt väike kandevõime (vaid veidi suurem kui tavalisel sõiduautol).

Seega, kui ka Toyota Land Cruiser on liigitatud sõiduki tehniliste andmete järgi N1G-kategooria alla (maastikusuutlik veoauto), on see maksustatud M1-kategooria sõiduki ehk kõrgema

² WLTP meetod (*Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure*) on ülemaailmselt standardiseeritud sõiduautode kütusekulu ja heitmete mõõtmise katsemenetlus.

³ Vt https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/road-transport-reducing-co2-emissions-vehicles/co2-emission-performance-standards-cars-and-vans_en.

⁴ Vt majandus- ja kommunikatsiooniministri määruse 13.06.2011 nr 42 „[Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele](#)“ lisa 5: „Sõidukite jaotus kategooriatesse ja klassidesse, sõidukite jaotus tüübiks, variandiks ja versiooniks ning sõiduki keretüübi tähistus“.

maksumääraga (MSMS § 13 lõige 10). Seevastu Toyota Hiluxi massi ja kandevõime suhe jääb oluliselt alla 0,20 (see on 0,15), mistõttu on see auto maksustatud N1-kategooria sõiduki maksumääraga.

N1-kategooria sõidukid on mõeldud eelkõige kaubaveoks. Kaubikud erinevad sõiduautodest tavaliselt kerekuju, kandevõime ja muude parameetrite poolest. Kuna kaubikuid kasutatakse tihti eeskätt ettevõtluses, tõstaks nende kõrgema määraga maksustamine ühtlasi lõpptarbijale kehtestatud hindu. Ministeerium selgitas, et massi ei võeta kaubikute maksustamisel arvesse, et mitte pärssida suurema kandevõimega kaubikute kasutamist ettevõtluses. Seeläbi soodustab riik seda, et ettevõtluses kasutataks suure kandevõimega kaubikuid ning et pigem tehtaks sellise kaubikuga üks sõit kui et väiksema kandevõimega kaubikuga mitu sõitu.

Täna Teid pöördumise eest. Loodan, et neist selgitustest on abi.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Olari Koppel
asetäitja-nõunik, kantselei direktor
õiguskantsleri ülesannetes

Kristi Lahesoo 693 8409
Kristi.Lahesoo@oiguskantsler.ee