



Õiguskantsler

Teie 04.10.2014 nr

Meie 10.11.2014 nr 6-2/141308/1404641

## **Seisukoht vastuolu mittetuvastamise kohta Isikliku sõiduki kasutamisel andmete märkimine**

Lugupeetud

Esitasite mulle avalduse, milles tõstasite küsimuse Vabariigi Valitsuse 14.07.2006 määruse nr 164 „Teenistus-, töö- või ametiülesannete täitmisel isikliku sõiduauto kasutamise kohta arvestuse pidamise ja hüvitise maksmise kord“ (edaspidi *kord*) kooskõlast Eesti Vabariigi põhiseadusega.

### **Asjaolud**

Avaldasite, et Teie hinnangul võib korra § 4 punktis 3 sisalduda põhjendamatu eraelu riive. Nimelt leidsite, et kuna korra § 4 punkti 3 järgi peab isikliku sõiduauto teenistus-, töö- või ametiülesannete täitmiseks kasutamisel üles märkima läbisõidumõõdiku alg- ja lõppnäidu, võib see anda andmeid selle kohta, kui palju inimene teeb sama autoga erasõite – andmed, mida Teie hinnangul tööandjal või maksuametnikul vaja teada ei ole. Leidsite, et teenistus-, töö- või ametisõitude fikseerimiseks piisaks ka sellest, kui sõidupäevikusse kantakse ainult läbitud kilomeetraž.

### **Vaidlusalune säte**

Kord:

#### **„§ 4. Arvestuse pidamine**

Sõiduauto kasutamise üle peetavas arvestuses näidatakse:

[---]

3) sõiduauto läbisõidumõõdiku alg- ja lõppnäit iga teenistus-, töö- või ametiülesannete täitmisel tehtud sõidu korral;“

### **Õiguskantsleri seisukoht**

Käesoleval juhul on vajalik leida vastus küsimusele, kas iga teenistus-, töö- või ametiülesande (edaspidi kokkuvõtvalt tööülesanne) täitmisel isikliku sõiduki kasutamisel läbisõidumõõdiku alg- ja lõppnäidu fikseerimine on proportsionaalne eraelu riive.

Õiguskantsleri Kantselei

Kohtu 8, 15193 TALLINN. Tel 693 8404. Faks 693 8401. info@oiguskantsler.ee www.oiguskantsler.ee

Nõustun Teiega selles, et tööandjal ja maksuametnikul puudub vajadus teada, kui palju kasutab inimene isiklikku sõidukit erasõitude tegemiseks. Samuti nõustun sellega, et tööülesannete täitmisel sõiduki läbisõidumõõdiku alg- ja lõppnäidu märkimisel on võimalik iseenesest tuvastada, kui palju inimene erasõite teeb – seega võib esineda eraelu riive.

Samas ei saa ma nõustuda sellega, et isikliku sõiduki tööülesannete kasutamisel piisaks pelgalt läbisõidu fikseerimisest.

Kuigi asutus või ettevõtte peab saama usaldada, et teenistuja või töötaja esitab tegelikkusele vastavaid nõudeid (st kui inimene väidab, et kasutas tööülesannete täitmiseks isiklikku sõidukit, siis ta seda tegelikult ka tegi), peab olema võimalik seda kontrollida. Teisisõnu peab mh tööandja saama kontrollida seda, kas inimene tegelikult ka kasutas konkreetset sõidukit.

Näiteks väidab inimene, et kasutas tööülesannete täitmiseks isiklikku sõidukit sõiduks Tartust Tallinnasse ja tagasi. Sõidu kohta märgib ta arvestust pidavasse dokumenti üksnes läbitud kilomeetrite arvu (näite puhul 370 kilomeetrit). Üksnes kilometraaži märkimisel on tööandjal sisuliselt väga keeruline kontrollida, kas inimene ka tegelikult kasutas sõiduks seda sõidukit, mida ta väitis kasutanud olevat. Sõiduki läbisõidumõõdiku alg- ja lõppnäidu märkimisel on põhimõtteliselt võimalik sõiduki kasutust kontrollida – tööandja võib vaadata, kas sõiduki läbisõidumõõdiku alg- ja lõppnäidu vahe on selline, mis tõendab, et inimene on märgitud kilometraaži ka tegelikult läbinud – lõpp- ja algnäidu vahe peaks olema kontrollimise hetke seisuga minimaalselt töösõiduks läbitud vahemaa suurus. Kui see vahe on väiksem, võib tõstatada kahtluse sellest, kas inimene ikka kasutas seda sõidukit tööülesande täitmiseks väidetud osas või mitte.

Teisisõnu, juhul kui on märgitud sõiduki läbisõidumõõdiku alg- ning lõppnäit on võimalik üsna lihtsalt kindlaks teha, kas sõidukiga on väidetud teekond ka tegelikult läbitud või mitte. Piisab sellest, et kontrollida sõiduki läbisõidumõõdiku näitu ning tuvastada, kas lõppnäit ühtib sellega, mida inimene väitis.

Tuleb tähele panna, et juhul kui inimene kasutas näites toodud juhul isikliku sõiduauto asemel nt ühistransporti (bussi), on tööandja kulu märkimisväärselt suurem kui olema pidanuks. Kui inimene väitis, et sõitis Tartust Tallinnasse isikliku sõiduautoga, mille eest tööandja maksab talle nt maksimummääras kompensatsiooni ( $370 \times 0,3 = 111$  eurot), kuid inimene kasutas hoopis liiklemiseks bussi (ühe otsa pileti hind<sup>1</sup> on  $10,8 \times 2 = 21,6$  eurot), on tööandja sisuliselt kohustatud maksma inimesele alusetult kompensatsiooni  $111 - 21,6 = 89,4$  eurot.

Lisaks tuleb tähele panna ka seda, et isikliku sõiduauto tööülesannete täitmiseks kasutamisel makstav kompensatsioon on kuni 335 euro ulatuses kalendrikuus maksuvaba<sup>2</sup>. Seega peab ka riigil, lisaks tööandjale, olema võimalik kontrollida, kas inimesele makstud kompensatsioon on sisuliselt põhjendatud või mitte. Üksnes läbisõidu kilometraaži (mitte läbisõidumõõdiku alg- ja lõppnäidu) esitamisel on seda üsna keeruline teha. Näiteks võib olla väga keeruline tõendada, et inimene, kellele tööandja kompensatsiooni maksis, ka sõidukit kasutas. Nii võib inimene väita, et kasutas sõidukit töösõitudeks ühe kuu lõikes nt 1000 kilomeetri ulatuses. Läbisõidumõõdiku alg- ja lõppnäidu esitamisel on võimalik kontrollida, kas sellel kuul selles ulatuses sõidukit üldse

<sup>1</sup> Andmed pärinevad: [www.tpilet.ee](http://www.tpilet.ee).

<sup>2</sup> Korra § 5 järgi võib maksuvabalt maksta hüvitist kuni 0,3 eurot ühe teenistus-, töö- või ametiülesannete täitmisel sõidetud kilomeetri kohta, kuid mitte rohkem kui 335 eurot kalendrikuus tehtud sõitude eest ühe hüvitist saava füüsilise isiku kohta. Kui füüsilisele isikule maksab hüvitist samas kalendrikuus tehtud sõitude eest mitu tööandjat, võib iga tööandja maksta maksuvabalt hüvitist kuni 335 eurot (kord § 5).

kasutati. Üksnes läbisõidu kilometraaži esitamisel oleks maksuametnikul väga keeruline hinnata, kas sõiduk sellel kuul nimetatud vahemaa üldse läbis või mitte. Võiks tekkida olukord, kus isik küll väidab, et on kasutanud tööülesannete täitmiseks isiklikku sõiduauto, kuid on kasutanud selle asemel hoopis nt ühissõidukit ja saab maksuvabalt põhjendamatult kompensatsiooni.

Tahan lisada, et läbisõidumõõdiku alg- ja lõppnäidu märkimine ei pruugi igal juhul ja alati välistada võimalust, et sõidukit töösõitudeks väidetud osas tegelikult ei kasutatud. Nimelt võib isik väita, et kasutas sõidukit töösõitudeks, selle asemel kasutada aga ühissõidukit ning läbisõidumõõdiku alg- ja lõppnäitude ühildumiseks teha sõidukiga hoopis erasõite. Samuti ei ole läbisõidumõõdiku alg- ja lõppnäidu esitamisel välistatud see, et sõitu üldse ei tehtudki tööülesannete täitmiseks, vaid tegemist oli erasõiduga.

Siiski, nagu ma eelnevalt selgitasin, annab läbisõidumõõdiku alg- ja lõppnäidu fikseerimine pelga läbitud kilometraaži märkimise asemel vähemalt mingi võimaluse kontrollida tööülesannete täitmisel sõiduki kasutamist.

[ ], mõistan Teie muret seoses eraelu riivega. Samas leian, et vajadus kaitsta tööandja ja riigi huvi kontrollida isikliku sõiduki kasutamist tööülesannete täitmisel, kaalub üles selle vähese eraelu riive, mis kaasneb läbisõidumõõdiku alg- ja lõppnäidu esitamisega.

Kokkuvõtvalt leian, et **ei tuvastanud Teie avalduses toodud põhjendustel korra § 4 punkti 3 põhiseadusvastasust.**

Loodan, et minu selgitustest oli Teile abi. Lõpetan Teie avalduse menetlemise.

Austusega

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Nele Parrest  
õiguskantsleri asetäitja-nõunik  
õiguskantsleri volitusel