



Lugupeetud rahandusminister Mart Vörklaev  
Rahandusministeerium  
Suur-Ameerika 1, Tallinn  
[info@fin.ee](mailto:info@fin.ee)

Austatud Annely Akkermann  
Riigikogu  
Rahanduskomisjon  
[rahanduskomisjon@riigikogu.ee](mailto:rahanduskomisjon@riigikogu.ee)

18. august 2023

### Seisukohad seoses mootorsõidukimaksu väljatöötamiskavatsusega

MTÜ Eesti Vanatehnika Klubide Liit (registrikood 80381430) koondab 13 Eesti Vabariigi suuremat vanatehnikaharrastajate klubi. Organiseerunud liikmeid on üle 500, kuid vanatehnika ja eelkõige vanade mootorsõidukite säilitamise ja taastamisega tegeleb Eestis mitu tuhat inimest. Liidu eesmärgiks on esindada Eesti Vabariigis mittetulundusühingutena tegutsevate vanatehnika klubide huvisid suhtlemisel valitsusasutuste, kohalike omavalitsuste ja teiste riigivõimu- ja valitsemisorganite, samuti avalik-õiguslike, eraõiguslike juriidiliste isikute, füüsiliste isikutega ning teiste koostööpartneritega. Üks Eesti Vanatehnika Klubide Liidu olulisi tegevusi on vanasõidukina tunnustatud sõidukite hindamise korraldamine, vanasõiduki tunnustamise akti väljastamine ning arvestuse pidamine vanasõidukite üle. **Eesti Vanatehnika Klubide Liit on rahvusvahelise vanasõidukite assotsiatsiooni FIVA (The Fédération Internationale des Véhicules Anciens, [www.fiva.org](http://www.fiva.org)) liige, mis omakorda on UNESCO koostööorganisatsioon tehnikapärandi säilitamisel.** FIVA 80 liikmesriigis on umbes 2 miljonit organiseerunud vanatehnikaharrastajat. Euroopa Parlamendi juures tegutseb *European Parliament's Historic Vehicle Group*, mis on FIVA koostööorgan.

**Vanasõidukitega tegelemine on meie hinnangul keskkonnasäästlik**, kuna keskkonnamõju sellise mootorsõiduki tootmiseks on juba möödunud ning jäänud on vaid kasutamise käigus tekkiv keskkonnamõju. Keskkonnale kasulik ning taaskasutuse positiivne näide on ka see, et juba valmistatud toodet jätkuvalt kasutatakse, mitte ei utiliseerita ning ei valmistata uut toodet. Vanasõidukite taastamisel ning säilitamisel on taaskasutuse osakaal väga kõrge, kuna uusi varuosi praktiliselt ei toodeta ning vanasõidukina tunnustamise tingimuseks on kõrge originaalsus.

Esindame tehnikapärandi hoidjaid, **vanasõidukeid ei kasuta igapäevaselt.** FIVA on defineerinud vanasõidukina vähemalt 30 aastat vana sõiduki, *mis on säilitatud ja hooldatud originaalses seisukorras, mida ei kasuta igapäevaselt ja mis säilitavad tehnikapärandit ja -ajalugu* (<https://fiva.org/en/fiva-home/>). Seoses Eesti sõidukite keskmise vanuse ja igapäevakasutuses olevate sõidukite vanusega tegi Eesti Vanatehnika Klubide Liit 2005. aastal ettepaneku, et vanasõiduki (inglise keeles *historical vehicle*) vanusepiiriks oleks 35 aastat. Sel ajal oli rahvusvaheline *historical vehicle* vanusepiir 25 aastat, kuid nüüdseks on see tõstetud 30. aastale. Vaheetapiks *historical vehicle* ja tarbesõidukina kasutatava sõiduki vahel on *youngtimer* ehk 20-29 aasta vanune sõiduk, mis ei kasutata igapäevase tarbesõidukina. Tagamaks seda, et vanasõidukid oleksid tõepoolest tehnikaajaloo pärandi hoidjad, on kehtestatud lisaks vanusekriteeriumile ka originaalsuse ja tehnilise seisukorra nõuded, mis on oluliselt kõrgemad,

Classic Riders AMC  
Eesti Klassikaliste BMW'de Klubi  
Eesti VanaAuto Klubi  
Eesti Vanamootorrattaklubi "UNIC-MOTO"  
Eesti Vanatehnika Klubi  
Eesti Volga Selts  
Klubi "UNIC"

Pärnumaa Vanatehnika Klubi  
Tartu Uunik Auto  
Vanatehnikaklubi "RETROM"  
Vanatehnika Klubi "Levatek"  
Võru Vanatehnikaklubi Vänt  
Wana-Kolga Tsiklitall

kui sama vanadele tavasõidukitele. Need nõuded puudutavad nii visuaalselt nähtavat seisukorda, kui ka kõrgemaid kriteeriume vastavusele valmistajatehase nõuetele. Vanasõidukid on sisuliselt museaalid, mida hoitakse tehnikapärandi säilitamiseks ja kasutatakse üksnes piiratud ulatuses. Kõrged nõuded vanasõidukina tunnustamiseks ei võimalda igapäevaselt kasutatava sõiduki registreerimist vanasõidukina. Museaalse väärtuse omistamiseks tuleb oluliselt investeerida sõiduki seisukorda ning selle kasutamise teeliikluses vähendab sõiduki väärtust. Seetõttu kasutatakse neid väga piiratud ulatuses.

Põhiseaduse preambuli kohaselt on põhiseadusliku korra ja Eesti Vabariigi püsimise eesmärgiks muuhulgas ka Eesti kultuuri säilimine läbi aegade. Vanasõidukid kannavad Eesti tehnikakultuuri ja säilitavad tehnikapärandit ning on seetõttu ka põhiseadusliku kaitse all.

Eesti Vanatehnikaklubide Liidu ettepanekud on järgmised:

### **1. Eesti Vanatehnika Klubide Liit ja tema liikmesklubid ei toeta mootorsõidukimaksu, kuna**

- see ei aita kaasa juba valmistatud sõidukite lõpuni kasutamisele ega vähendada uute sõidukite tootmisest tekkivat keskkonnamõju, mis on vähemalt sama suur kui kogu kasutamise ajal tekkiv keskkonnamõju. Juba kasutusel olevad sõidukid on enamuse oma keskkonnamõjust juba avaldanud ja seetõttu selliseid sõidukeid ei tohi maksustada. Keskkonnale ohutuma sõiduki kasutamisele võtmist motiveerib uute kasutusele võetavate sõidukite registreerimise maks.
- Mootorsõidukimaks üksnes omandiõiguse alusel ei vähenda sõidukite keskkonnamõju ning maksu tasumine terve aasta eest korraga ei soosi sõiduki kasutamisest loobumist lühemateks perioodideks.
- Mootorsõidukite maksustamine üksnes liiklusregistrisse tehtud omanikukande alusel on vastuolus põhiseaduses sätestatud omandiõiguse vabadusega<sup>1</sup>. Keskkonnasõbralikul viisil hoitav sõiduk ei avalda keskkonnale kahjulikku mõju ning kui mingi osa inimestest endale kuuluvaid sõidukeid ei hoia keskkonnale ohutul viisil, siis ei saa seda probleemi lahendada õigusküülekate omanike maksustamisega.
- Eestis puudub sõidukite omanike register, kuna liiklusregister on informatiivne register ning seetõttu ei võimalda tuvastada sõiduki omandisuhet, mistõttu liiklusregistri andmete alusel ei ole võimalik määrata maksukohustust.
- Umbes 20 aasta jooksul riigi poolt tegemata töö ning bürokratlike takistuste tõttu on ca 300 000 liiklusregistris registreeritud peatatud registrikandega sõidukite saatus teadmata ning neid ei ole võimalik liiklusregistrist kustutada ka siis, kui neid tegelikult enam ei eksisteeri.
- Mitme sõiduki omamine ei ole luksus, vaid vajadus ning kuna neid üheaegselt ei kasutata, siis on keskkonnale säästvam kasutada igapäevasõiduks väikest sõiduautot, mitte universaalset sõidukit, mis üheaegselt võimaldab vedada kodus majapidamise korrashoidmiseks vajalikke materjale, mahutada suurt peret, on hea läbivusega rasketes teeludes või on vajalik mingi ajutise iseloomuga töö tegemiseks. Näiteks ei ole võimalik maapiirkondades rentida kaubikut või haagist, tellida veoautot, puksiiri, korvtõstukit, kraanat jne, mida on vaja võib-olla kord aastas, kuid mõnikümmend aastat tagasi toodetud sõidukiga on üksikutel kordadel aastas vajaminev töö on võimalik ära teha.
- vähemalt 30 aastast tagasi valmistatud sõidukeid ei registreerita liiklusregistris ilmselgelt liiklusvahendina tarbimise eesmärgil – sellises vanuses sõidukorras sõidukite hinnakõver hakkab taas tõusma ning nende tarbimismugavus on madalam kui uuematel, aga odavamatel sõidukitel.
- Maksul puudub eesmärk, milleks maksu kasutatakse ning VTK-s ei käsitleta õiglaselt keskkonnamõju, mida kaalult raskemad elektrisõidukid teedele põhjustavad

<sup>1</sup> Põhiseaduse § 32 lõige 2 - Igähele on õigus enda omandit vabalt vallata, kasutada ja käsutada.

- Maksumäär ei lähtu tegelikust sõiduki kasutamisest, mis on väga erinev hooajaliselt kasutataval sõidukil (mootorratas, hobisõiduk) ning takso või rendisõidukil.
- Maksumäär ei arvesta piirkondlike eripäradega, kus ühistransport ning kaubaveo teenuste mõistlik kättesaadavus on piiratud

## **2. Mootorsõidukimaksu edasisel planeerimisel palume arvestada järgmiste ettepanekutega – need hõlmavad nii esmase registreerimise kui aastamaksu.**

**2.1. Vabastada planeeritavast mootorsõiduki maksust liiklusseaduse § 83 alusel tunnustatud ja liiklusregistris registreeritud/registreeritavate vanasõidukid, kuna tegemist on tehnikapärandi kandjatega ning sisuliselt museaalidega.**

**2.2. Vabastada planeeritavast mootorsõidukimaksust kõik vähemalt 50 aastat tagasi valmistatud sõidukid, kuna tegemist on kultuuriväärtustega.**

**2.3. maksu tasumine peab toimuma üksnes reaalse kasutamisaja põhiselt ning proportsionaalse päevatasuga 1/365 aastasest maksumäärast:**

- ainult sellisel viisil on võimalik tegelikult motiveerida sõidukite kasutajaid loobuma periooditi mootorsõiduki kasutamisest – kui maksta tuleb nagnii terve aasta eest, siis ei motiveeri see loobuma auto kasutamisest näiteks päevaks, nädalaks või kuuks.
- kasutamisaja määrab sõiduki kasutaja ise sarnaselt teekasutustasu või kohustusliku liikluskindlustusega minimaalselt päeva kaupa, liiklusregistris registreerimise kande kehtivuse (maks üksnes sõidukitele, mille registrikanne ei ole peatatud või ei ole ajutiselt registrist kustutatud nagu raskeveokimaks) või kohustusliku liikluskindlustuse perioodi alusel.

## **3. Muud ettepanekud**

3.1. Avalikus ruumis asuvate „romude“ vähendamiseks teeme ettepaneku kehtestada liiklusseaduses nõue, et tehnöülevaatust mitteläbinud, registreerimismärgita, registreerimata või peatatud registrikanedega sõidukid ei tohi lisaks liikudes teeliikluses osalemisele ka parkida avalikult kasutatavatel teedel – seda nii riigile ja kohalikule omavalitsusele kuuluvatel teedel kui erateedel. Sellised sõidukid tuleb paigutada hoiukohta omaniku kulul nagu liiklust takistavalt pargitud sõidukid ning kui omanik sõidukit ära ei vii, siis lugeda hüljatuks ja utiliseerida omaniku kulul.

3.2. Eramaa omaniku loata eramaal hoitavate sõidukite hoiukohta paigutamiseks kehtestada samasugune regulatsioon nagu avalikus ruumis parkivate sõidukitele – sõiduki omaniku kulul.

3.3. Tõhustada riiklikku kontrolli, et sõidukeid hoitaks keskkonnale ohutul viisil.

3.4. Luua regulatsioon, mis võimaldab omaniku valdusest väljunud sõidukite liiklusregistrist kustutamiseks olukorras, kus sõidukit omaniku valduses enam ei ole, kuid registrikanne on säilinud.

Põhjustame oma seisukohti järgnevalt:

1. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 18.09.2000 direktiiv 2000/53/EÜ kasutuselt kõrvaldatud sõidukite kohta sätestab artikkel preambula lõikes 10 järgmist: *Nõuetekohaselt ja keskkonnasõbralikul viisil hoitavate vanasõidukite kohta, mille puhul mõeldakse ajaloolisi, kollektsionääridele huvi pakkuvaid või muuseumidele mõeldud sõidukeid, olgu need siis kasutusvalmis või osadeks lahti võetud, ei kehti direktiivis 75/442/EMÜ sätestatud jäätmete määratlus ning kõnealused sõidukid ei ole käesoleva direktiivi reguleerimisalas.* Sellest nõromudirektiivist tuleneb, et vanasõidukite puhul ei kehti samasugused keskkonnanõuded nagu tavaliste sõidukite kohta. Loomulikult ei ole iga vana sõiduk (lahku kirjutatult) automaatselt allutatud sellistele nõuetele. Eesti Vabariik on võtnud sellest direktiivist üle selle osa, mis puudutab kasutusvalmis vanasõidukeid ning kehtestanud nõuded vanasõidukite liiklusregistris registreerimise kohta. Siiani ei ole kehtestatud nõudeid vanasõidukitele, mis on lahti võetud,

kuid selleks on vajadus olemas. Eriti tõusetub see seoses mootorsõidukimaksuga ning oleme valmis esitama ettepanekud sellise regulatsiooni loomiseks.

2. Liiklusseaduse § 83 lõige 1 sätestab, et *vanasõiduk on teaduse või tehnika arengut kajastav, ajaloolis-kultuurilise väärtusega, kolleksionääridele või muuseumidele huvi pakkuv sõiduk, mille valmistamisest on möödunud vähemalt 35 aastat*. Liiklusseaduse § 83 lg 2 sätestab, et sõiduki vanasõidukina määratlemiseks peab sõiduk olema vanasõidukina tunnustatud. Täita tuleb kaks kriteeriumi ehk sõiduk peab olema vähemalt 35 aastat vana ja läbinud vastava tunnustamise protseduuri. Tunnustamise käigus hinnatakse sõiduki originaalsust ning tehnilist seisukorda ning mõlema osas on kehtestatud oluliselt kõrgemad nõuded kui sama vana tavasõiduki tehnilise ülevaatuse läbimiseks<sup>2</sup>. Vanasõidukina tunnustamise protseduuri läbiviimine on delegeeritud vanatehnikaklubide määratud asjatundjatele ning vastavat asjaajamist korraldab katusorganisatsioonina Eesti Vanatehnika Klubide Liit. Esimesed vanasõidukina tunnustamised teostati 2001. aastal, tänasel päeval kehtiv süsteem käivitati 2006. aastal. 31.12.2022 seisuga on tunnustatud vanasõidukina 977 erinevat sõidukit. Vanasõidukina tunnustatud sõidukid on ajaloolise väärtusega ning nende praktiline väärtus liiklusvahendina on väike. Ajaloo ja tehnikakultuuri märkidena on neil aga sarnane tähendus nagu arhitektuuri- või kunstimälestistel. Vanasõiduki vähesest kasutamisest tulenevalt ning ajaloolis-kultuurilise väärtuse säilitamiseks on vanasõidukitele kehtestatud alates 2006. aastast mitmeid erisusi võrreldes tavasõidukitega. Tehnilise ülevaatuse periood on 4 või 12 aastat (MKM 18.07.2011 määrus nr 77 § 6 lg 8 ja 8<sup>1</sup>), puudub kohustusliku liikluskindlustuse sundkindlustus (LKindS § 4 p 1), liiklusregistrist kustutamisel ei ole vaja sõidukit utiliseerida (MKM 03.03.2011 määrus nr 19 § 10 lg 3), erinõuded vanasõidukite restaureerimiseks ja hooldamiseks kasutatavatele materjalidele (välisõhukaitse seaduse § 32 lg 4).
3. Vanatehnikaharrastuse oluliseks komponendiks (nagu ka muude vanavara esemete kogumise, säilitamise ja taastamise juures) on tehnikapärandi objektide säilitamine. Kuivõrd vanadele asjadele ei toodeta uusi varuosi, siis on säästvaim ja mõistlikeim viis ka selliste sõidukite säilitamine, mis võib-olla enam kunagi liikluses ei osale. Eesti Vabariigis puudub riiklik muuseum, kuhu saaksid vanatehnika omanikud anda oma sõiduki hoiule, et seda tehnika- ja kultuuripärandina hoitaks tulevastele põlvedele. Tehnikapärand vajab samasugust hoidmist ja säilitamist nagu ka muud ajaloolised esemed. Seetõttu on väga oluline mitte pärssida eraalgatuslike kogujate entusiasmi ja võimalusi, kuna tehnikapärand on samasugune osa kultuurist nagu koduloomuuseumid. Vanatehnikapärandit kui ühte osa kultuuri- ja ajaloopärandist on vanatehnikaklubid ning laiemalt kõik vanatehnikaharrastajad hoidnud läbi erakollektsioonide, mis ei ole käsitletavad muuseumidena seaduse mõttes, kuid võimaldavad inimestel tutvuda nende ajalooliste eksponaatidega. Kõik eksponaadid ei pruugi isegi olla sõidukorras, kuid omanikel on säilitatud nende dokumendid ning sõidukid vastavalt liiklusseaduse § 76 lg 1 ja 77 lg 3 nõuetele registreeritud liiklusregistris. Teine väljund on nn „liikva muuseumi“ kontseptsioon ehk vanatehnikaklubid korraldavad näituseid nii oma tegutsemiskohas kui väljasõite üle kogu Eesti, et tutvustada vanatehnikat. See ei ole mitte kunagi olnud riiklikult toetatud, kuid omab alati suurt kõlapinda kohalikus kogukonnas. Vanatehnikanäitused laiendavad inimeste silmaringi ja harivad ajaloost, filmid-artiklid-teleasaated vajavad tehnikat Eestist, vanatehnikat kasutatakse ajalooliste sündmuste taasloomisel või mälestamisel (küüditamise aastapäeval oli näiteks Vabaduse väljakul eksponaadina ajastukohane veoauto jne). Menuka filmi „O2“ jaoks oli tarvis lisaks 1939. aasta olustiku loomiseks ka ajastukohaseid sõidukeid ning Eesti vanatehnikaharrastajate kogudest toodi filmivõtetele ühtekokku 45 täpselt ajastusse sobivat ja originaalseisukorras erinevat sõidu- ja veoautot ning mootorratast. Vaid üks auto toodi Lätist ning Soomes toimunud võtetel oli üks auto ja üks lennuk Soomest. Mõeldamatu on üle kogu maailma otsida Eesti ajalukku sobivaid sõidukeid. Lähiajalugu kujutavatest filmidest osalesid Eesti vanatehnikaharrastajad suurema sõidukipargiga filmi „Kalev“ võtetel. Rääkimata

<sup>2</sup> [https://www.riigiteataja.ee/aktiiv/1221/0202/2002/MKM\\_m41\\_lisa4.pdf#](https://www.riigiteataja.ee/aktiiv/1221/0202/2002/MKM_m41_lisa4.pdf#)

väiksematest osatäitmistest praktiliselt kõikides Eesti filmides. Kuna filmid on liikuva pildiga, siis peavad ka sõidukid olema liikuvad. Muuseumis pukkide peal seisvad autod ja mootorrattad on nagu mausoleumis olev muumia, mida saab küll vaadata, kuid mitte panna liikuma. Suuremate kollektsioonide omanikud on väljendanud seisukohta, et omandimaksu kehtestamisel tuleb sõidukorras ja registreeritud vanasõidukid vähemalt osaliselt müüa maha või kustutada registrist ning sõidukitest saavad mittesõitvad esemed, mis kunagi enam ei rika kogukonnaüritusi, filme ja liikuvaid näituseid. Kas soovime vaadata rahvariideid muuseumis klaasi taga või tantsu- ja laulupeol meie inimeste seljas elamas? Näiteks Eesti Vabariigis enne II MS toodetud mootorratas Tempo on säilinud ainueksplarina, Tartu Autoremondi Katsetehases toodetud busse TA on säilinud üksikud eksemplarid. Neid ei ole enam kunagi võimalik juurde toota ning ajalugu hävineb. Hinnanguliselt säilib harrastajate käes vähem kui 0,1% toodetud sõidukitest. Amortiseerunud sõidukid loomulikult taaskäideldakse, kuna kõigi sõidukite säilitamine ei ole mõistlik ega vajalik. Peame vajalikuks rõhutada, et peatatud registrikandega sõiduk ei ole automaatselt romu, vaid tegemist võib olla ka väga heas tehnilises seisukorras ja ajaloolise sõidukiga, mida omanik lihtsalt ei soovi ajutiselt kasutada või soovib säilitada museaalina tulevikuks.

4. Eesti Vanatehnika Klubide Liit on kaardistanud ühtekokku 36 avalikku kollektsiooni ning eksponaatide arv igäühes neist on kümnetes ja mõnes isegi üle saja ühiku. Kavandatava mootorsõidukimaksuga läheksid ka need vanad sõidukid mootorsõidukimaksu alla, kuigi neid sõidukeid tegelikult ei kasutata teeliikluses ning hoitakse keskkonnale ohutult garaazis või muuseumiväirilises ruumis. Rääkimata sellistest erakollektsioonidest, mis sellel avalike andmetega kaardil ei kajastu. Kas tõepoolest on plaanis hõlmata mootorsõidukimaksuga ka Maanteemuuseumis, Eesti Rahva Muuseumis, Mootorisordimuuseumis või Mootorrattamuuseumis olevad eksponaadid üksnes seetõttu, et need on registreeritud ka liiklusregistris ning liiklusregistrist kustutamine oleks võimalik üksnes nende eksponaatide utiliseerimise kaudu? Või kuidas kavatseb Eesti Vabariik käsitleda neid sõidukeid, mis on reaalselt olemas (näiteks suur osa Maanteemuuseumi ekspositsioonist), kuid jäetud liiklusregistris registreerimata?
5. Vanasõidukite omanikud ning laiemalt hobisõidukite omanikud on varuosade eesmärgil kogunud tagavaraks mitmeid sõidukeid, kuid väga sageli ei ole mitme sõiduki korral võimalik määratleda seda, milline sõidukitest võetakse tulevikus kasutusele teeliikluses ja milline jääb üksnes varuosadeks. Unikaalsete sõidukite varuosadeks ostmine muutub siis võimatuks, kuna tuleb kas tasuda igavesti mootorsõidukimaksu või utiliseerida sõiduk tervenisti (utiliseerida tuleb sõiduk komplektsena - keelatud on varuosade eemaldamine). Lammutustõendita on võimalik küll utiliseerida vanasõidukit, kuid vanasõidukina registreeritud sõidukid on siiski väga heas sõidukorras ning neid ei lammutata varuosadeks. Vanasõidukid ise vajavad varuosi. Puudub seadusandlik võimalus registreerida vanasõiduki tehnilistele nõuetele mittevastavat sõidukit vanasõidukina ja siis registrist kustutada, et säilitada seda varuosadena. Seejuures on ka sisuliselt võimatu määratleda, milliseid varuosi võiks kunagi tulevikus vaja olla. Lisaks veermiku ja mootori kuluosadele ei ole välistatud liiklusõnnetuses saadud kahjustuste likvideerimiseks keredetailide, löökaugus kahjustatud velje, kodulooma poolt lõhutud või reostatud interjööridetailide, purunenud ukseklaasi, ilmastiku käes kahjustada saanud plastdetailide vahetus vmt. Neid varuosi ei ole võimalik osta poest, vaid saada üksnes ja ainult doonorsõidukitelt. See on taaskasutuse kõige positiivsem näide ning keskkonnale palju väiksema jäljega, kui koopiatoote valmistamine.
6. Kui Eesti Vabariik jääb nõude juurde kehtestada mootorsõidukimaks omandimaksuna kõigi liiklusregistris registreeritud sõidukite kohta, siis on vajalik luua regulatsioon, kuidas on võimalik sõiduk kustutada liiklusregistrist jäädavalt, kuid siiski säilitada selle osi varuosadena. Selleks ei ole lahendus autolammutus, kuna ärilistel eesmärkidel tegutsev autolammutus on säilita enam kui 25 aasta tagasi valmistatud sõidukite detaile - nende hoiustamine on kulukas ning müügihind madal. Arvestades kogu maailmas toodetud erinevate

mootorsõidukite mudelite rohkust ei oleks selline tegevus ärilise ettevõtmisena ka võimalik. Küll aga on mõistlik, et lisaks restaureeritavale või kasutatavale sõidukile on harrastajatel ka mõni varuosade doonorina kasutatav sõiduk. Varuosade eest maksu nõudmine on ebaõiglane ning sellisel juhul tuleks maksustada ka ettevõtteid, kes müüvad mootorsõidukite varuosi. Samamoodi nagu vanu kellasid koguv ning taastav harrastaja ei viska katkiste kellade varuosi ära, vaid hoiab alles ning kasutab teiste kellade parandamiseks.

7. Vanatehnika harrastusel on lai kandepind ka noortele tehnikahariduse andmisel ja vaba aja sisustamisel. Just noored on hinnatundlikud ning see võib noori harrastajaid selle käelisi oskusi ning tehnilisi teadmise arendava vajaliku tegevuse juurest eemale viia. Isegi kui vana sõiduk ei ole taastatud "vanasõiduki" nõuetele vastavalt, siis ikkagi ei ole tegemist sellise sõidukiga, mida saaks igapäevaselt liikluses kasutada. Kui vanemate autode kasutamine on säästvam ning kooskõlas nende turuväärtusega, siis on lootus ka nende pikemaks säilimiseks ajaloo talletamise huvides. Vanemaid sõidukeid ilmselgelt ei kasutata intensiivselt - tulenevalt tehnilistest eripäradest ja kasutusmugavusest kasutavad neid inimesed, kes sõidavad vähem ja enda tarbeks ning ei ole suutelised uuemat autot soetama. Seega on odavamate autode (mida vanemad autod kahtlemata on) soosimisel ka sotsiaalne ja kasvatuslik taust noorte kaasamisel.
8. Vanasõidukitega osaletakse liikluses väikeses ulatuses ning neid üldjuhul ei kasutata igapäevasõitudeks (läbisõit aastas on mõnikümmend kuni mõnisada kilomeetrit). Oleme analüüsinud vanasõidukite läbisõite Transpordiameti liiklusregistris olevate läbisõiduandmete põhjal. Kuna ülevaatus tähtaeg on 4 aastat, siis viimase 4 aasta jooksul vanasõidukina tunnustatud sõidukite läbisõidu muutust ei ole võimalik analüüsida (neid on 1010 sõidukist 456 sõidukit), osadel vanasõidukitel ei ole üldse ülevaatus pärast akti väljastamist tehtud ning osadel on andmed puudulikud. Kaks võrreldavat ülevaatus hodomööri näitu on tuvastatud 167 erineval vanasõidukil (ehk 30% rohkem kui 4 aastat tagasi tunnustatud vanasõidukitel). Neist 11 sõidukil on andmetes anomaalia ehk hodomööri näit on justkui vähenenud (andmesisestuse vead). 154 võrreldavate andmetega vanasõiduki keskmine aastane läbisõit on Transpordiameti liiklusregistri tehnoulevaatusete andmebaasi kohaselt kokku oli 132767 km. Kui laiendada need andmed üldse kasutatavatele vanasõidukitele (see nähtub liikluskindlustuse andmetest), siis ca 50% vanasõidukina tunnustatud sõidukitest ei osale üldse liikluses, ca 28% sõidab vähem kui 500 kilomeetrit aastas, ca 10% sõidab 500 kuni 1000 km aastas, ca 11% sõidab 1000 kuni 4000 kilomeetrit aastas ning vaid 1% sõidab veidi üle 10 tuhande kilomeetri aastas<sup>3</sup>. Keskmistatud läbisõit aastas on ühel kasutusel olnud vanasõidukil 851 kilomeetrit. Kui arvestada sellega, et vaid 50% vanasõidukitest on üldse teeliikluses kasutuses, siis keskmine läbisõit kõigi vanasõidukite kohta on ca 425 km aastas. Võrreldes tavakasutuses olevate sõidukitega on see kümneid kordi väiksem ja seega ka mõju keskkonnale on heitmete osas marginaalne. Oluline osa vanasõidukitest aga ei sõida üldse, vaid seisab kollektsioonides ja muuseumides (ca 50%).
9. Vanasõidukite vähest kasutust ja madalat kasutusrisiki kinnitavad ka Eesti Liikluskindlustuse Fondist saadud andmed. 31.12.2022 seisuga oli Eestis kehtiva vanasõiduki tunnustamise aktiga 977 erinevat sõidukit, kuid vähemalt ühel päeval oli 2022. aastal kindlustatud 499 vanasõidukit. See tähendab, et kõigist vanasõidukitest vaid 51 % osalesid üldse teeliikluses. Keskmine kindlustuspäevade arv kindlustatud vanasõidukitel oli 2022. aastal 165 päeva ehk ca 6,5 kuud. Seega - kui vanasõidukit üldse kasutatakse, siis üksnes hooajaliselt ning keskmiselt poole aasta vältel. Veelgi kõnekam on liikluskahjude statistika. 2020 kuni 2022 ehk kolme aasta jooksul osales vanasõiduk ühtekokku 9 korral liiklusõnnetuses, sh 2 korral oli

<sup>3</sup> Kahel tavapärasest suurema läbisõiduga vanasõidukil on hodomöeter läbinud remondi ja seetõttu ei kajasta näit tegelikku läbisõitu (1956. aastal valmistatud ZIS 110B registreerimismärgiga A096 ja 1942. aastal valmistatud Zündapp KS 750 registreerimismärgiga M177). Ülejäänud 154-st võrreldavast sõidukitest on 118 sõidukit aastase läbisõiduga alla 1000 km, sh alla 500 km 86 sõidukit. 1000 kuni 2000 km sõidab aastas 21 vanasõidukit, 2000 kuni 3000 km aastase läbisõiduga on 6 sõidukit, 3000 kuni 4000 km aastase läbisõiduga on 7 vanasõidukit ning vaid kahe sõiduki keskmine läbisõit aastas üle 10 000 km – sõiduauto Mercedes-Benz aastase keskmise läbisõiduga 13372 km, mis osaleb igal aastal kokkutulekul Eestist väga kaugel (Ukrainas, Poolas jne) ning 1979. aastal valmistatud Ikarus buss aastase keskmise läbisõiduga 10086 km, mida kasutati vanatehnika tutvustamiseks välisreisidel

vanasõiduk ise liiklusõnnetuse põhjustajaks. Keskmiselt osales vanasõiduk seega kolmes liiklusõnnetuses aastas. Kui võtta aluseks 2022. aasta, siis osales liiklusõnnetuses  $4/499=0,8\%$  kindlustatud vanasõidukitest. LKF 2022. aasta kokkuvõtte kohaselt oli 31.12.2022 kehtiva kindlustuslepinguga sõidukeid 826300 ning 2022. aasta jooksul registreeriti 37088 kindlustusjuhtumit<sup>4</sup>. Seega 4,5 kindlustusjuhtumit 100 sõiduki kohta. Kui arvestada, et liiklusõnnetuses osaleb üldjuhul 2 sõidukit, siis osales 2022. aastal liikluskindlustuse kindlustusjuhtumites ca 74000 sõidukit ehk ca 9% Eestis kindlustatud sõidukitest. Tavasõidukid osalevad seega liiklusõnnetustes enam kui 10 korda sagedamini kui vanasõidukid.

10. VTK-s on viidatud, et Soomes ja Lätis on mootorsõidukimaks omandimaks, kuid see ei vasta tõele. Mõlemas riigis, samuti Taanis, Rootsis ja Norras on mootorsõidukimaksu vabastus sõidukitele, mis ei ole registreeritud kasutamiseks teeliikluses (vt nt Soome ajoneuvoverolaki § 4 ja 4a). Eesti Vanatehnika Klubide Liit pöördus FIVA kaudu meie lähipiirkonna vanasõidukiorganisatsioonide poole saamaks teada, kuidas on tehnikapärandiks olevate sõidukite ning tarbimiseesmärgil mittekasutatavate sõidukite maksustamine korraldatud:
  - 1.1. Läti – vanasõidukina registreeritud sõidukitel (VS-registreerimismärk) ei ole automaksu, samuti sõidukitel, mis on ajutiselt registrist kustutatud (allikas: *Latvijas Antiko Automobilu Klubs* ehk AAK – Valts Ceplevics<sup>5</sup>)
  - 1.2. Leedu – automaksu ei ole, kuid 2021. aastal algatatud maksuseaduse eelnõu menetlemisel olid vanasõidukite osas ette nähtud maksuvabastus. 2022. aasta kevadel võeti maksuseadus päevakorrast maha (allikas: *Retromobile* - Ramunas Kardelis)
  - 1.3. Rootsi – mootorsõidukimaksust on vabastatud kõik vähemalt 30 aastat vanad sõidukid, mida ei kasutata ärilistel eesmärkidel ja sõidukid, mis on ajutiselt registrist kustutatud, tasumine kuu kaupa, esmase registreerimise tasu ei ole vähemalt 30 aastat vanadele sõidukitele (allikas: *Motorhistoriska Riksförbundet* ehk MHRF – Jan Tägt<sup>6</sup>)
  - 1.4. Norra – enne 1984. aastat valmistatud sõidukitel on olulised maksusoodustused, maksu ei ole registrist ajutiselt kustutatud sõidukitel (allikas: *Landsförbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber* ehk LMK)
  - 1.5. Taani – vähemalt 35. aasta vanustel sõidukitel on maksumäär 25%, tasumine võimalik päevakaupa (allikas: *Motorhistorisk Samråd* ehk MhS – Johnny B. Rasmussen)
  - 1.6. Soome – vanasõidukitel (museoajoneuvo – ca 30 000 sõidukit) ning registrist ajutiselt kustutatud sõidukid ei maksa automaksu, maks on ainult M- ja N-kategooria sõidukitele, kuid mitte mootorratastele (allikas: Suomen Ajoneuvohistoriallinen Keskusliitto ehk SAHK – Leo Belik<sup>7</sup>).
11. Mootorsõidukimaksu VTK-s avaldatud kriteeriumidele vastab 31.12.2022 seisuga tunnustatud 977-st sõidukist vaid 790 sõidukit ehk mõju riigieelarvele nende museaalide mootorsõidukimaksust vabastamisel oleks väga väike –  $790 \times 30 = 23\,700$  eurot.
12. Oleme analüüsinud ka vanasõiduki vanuses olevate sõidukite liiklusregistri andmeid ning tuvastanud, et vaid 8% liiklusregistris registreeritud vähemalt 35. aastat tagasi valmistatud sõidukitest on läbinud 2022. aastal tehnilise ülevaatuse. Ühtekokku on kuni 1987. aastal valmistatud sõidukeid (kategooriad L3-L7, M1, M1G, N1, N1G) liiklusregistris 64709, neist kehtiva registrikandega 11886 (18,4%) ja kehtiva ülevaatusega 5142 (7,9%, sh ka 790 vanasõidukit). On ilmne, et ca 90% nii vanadest sõidukitest on tegelikult hävinenud või ei oma enam väärtust säilitamiseks. Seetõttu on oluline ka mingil kujul säilinud sõidukite suhtes läbi viia revisjon ja registriandmete korrastamine. Siiani puudus selliste sõidukite omanikel selleks motivatsioon, kuna liiklusregistri kandega ei kaasnenud mingeid ebameeldivaid

<sup>4</sup> [https://www.lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste\\_kvarteesitlus\\_2022\\_4Q\\_0.pdf?121](https://www.lkf.ee/sites/default/files/LKmajandustulemuste_kvarteesitlus_2022_4Q_0.pdf?121)

<sup>5</sup> <https://likumi.lv/ta/en/en/id/223536>

<sup>6</sup> Road Traffic Tax Act 2006:227

<sup>7</sup> <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2003/20031281>

tagajärgi. Kuna mootorsõidukimaksuga kavandatakse panna rahalised koormised ka selliste sõidukite omanikele, siis võib see kaasa tuua ka selliste sõidukite utiliseerimise, mis tegelikult oleksid vajalikud tehnika-ajaloo säilitamiseks. Eesti Vanatehnika Klubide Liit on loonud võrgustiku ja süsteemi vanasõidukite tunnustamiseks ning omab seetõttu kompetentsi hindamaks ka seda, kas konkreetne vanasõiduki vanusele vastav sõiduk on väärt säilitamist kas tervikuna (st säilib ka registrikanne) või varuosadena (st kustutatakse jäädavalt registrist, kuid säilitatakse varuosadena) – see vastab ka täielikult romudirektiivi 2000/53 preambuli lõige 10 sätestatud erandile. Analoogselt vanasõiduki tunnustamisega saame teostada ülevaatused ka neile sõidukitele, mis ei ole kasutatavad või omanikud ei soovi neid ajutiselt kasutada, kuid ei ole mõistlik neid utiliseerida. Sellise ülevaatused käigus saame anda ka hinnangu sellele, et neid sõidukeid või nende varuosi hoitakse keskkonnale ohutul viisil. Tõendi alusel saab säilitada nende sõidukite registrikande vabastades need kas täielikult mootorsõidukimaksust või üksnes selleks perioodiks, mil neid ei kasutata ehk nad ei ole kantud „aktiivsesse“ liiklusregistrisse. Sellisel viisil oleks tagatud tehnikapärandi säilitamine ning samal ajal keskkonnale ohtlike sõiduki utiliseerimine.

13. Kultuuriväärtuste väljaveo, ekspordi ja sisseveo seaduse § 2 lg 1 p 15 sätestab kultuuriväärtusena *mootorsõidukid ja auto kered, samuti militaar tehnika, mis on vanemad kui 50 aastat, välja arvatud sellised, mis on toodud Eestisse pärast 1991. aasta 20. augustit*. Liiklusregistris registreeritud sõidukitest on 8776 valmistatud kuni 1972. aastal ehk vähemalt 50 aastat tagasi, neist kehtiva registrikandega on 2921 sõidukit (33 %) ning kehtiva ülevaatusedega 1121 (13 %). Kuna põhimõtteliselt on tegemist kultuuriväärtusega (pärast 1991. aastat on toodud Eestisse väga vähe nii vanu sõidukeid ning needki on enamasti registreeritud juba vanasõidukina), mida ei ole võimalik Eestist välja viia ega eksportida ilma Muinsuskaitseameti loata, siis võib tekkida olukord, kus omanikul ei ole võimalik seda õiglase tasu eest võõrandada, et vältida mootorsõidukimaksu tasumist. Seetõttu teeme ettepaneku, et kõik sõidukid, millel on vanust vähemalt 50 aastat ja mis on seetõttu kultuuriväärtused, oleksid vabastatud mootorsõidukimaksust. Alternatiivselt palume kaaluda seda, et mootorsõidukimaksust oleksid vabastatud sellised vähemalt 50 aasta vanused mootorsõidukid, mille registrikanne ei ole aktiivne, et vältida nende kultuuriväärtuste utiliseerimist. Kõigist mootorsõidukimaksuga hõlmatud sõidukitest moodustavad kuni 1972. aastal valmistatud sõidukid 0,08% ning mõju riigieelarvele on marginaalne isegi juhul, kui kõik need sõidukid jääksid liiklusregistrisse alles. On aga ilmne, et mootorsõidukimaksu mõjul utiliseeritaks ka neist suur osa ning maksulaekumist nagunii ei tuleks.
14. Mitmetes riikides (näiteks Saksamaa) on kollektisoonisõidukitele ette nähtud üks registreerimismärk, mis registreeritakse kollektisiooni omaniku nimele ning kasutatakse sõidukil, millega parajasti sõidetakse. Omanik registreerib numbrimärgi kasutamise analoogselt Eesti kehtiva PROOV-registreerimismärgi süsteemiga. Kuna kollektisoonisõidukitega ei sõideta korraga, vaid omanik saab kasutada vaid ühte sõidukit, siis ei ole võimalik kuritarvitused. Eestis tuleb aga iga sõiduk eraldi registreerida, mis suurendab juba täna rahalist koormust selliste sõidukite omanikele.
15. Euroopas ei ole teada ühtegi riiki, kus mootorsõidukimaksuga maksutatakse üksnes sõiduki omamist. Sõiduki omamise käigus ei teki sõidukist mitte mingit keskkonnamõju, kuna heitgaase, müra, koormust teedele ning liiklusõnnetusi saavad põhjustada vaid töötava mootoriga ning liikuvad sõidukid. Liiklusregistrist ajutiselt kustutatud sõidukiga on see võimatu. Sõidukite hoidmisest tekkiva keskkonnamõju vältimiseks kõigi sõidukite maksustamine ei ole õiglane ega proportsionaalne. Sellise loogika järgi peaks maksustama ka kõik nii ärilises kui erakasutuses kütusekanistrid, kütteõli hoidlad, gaasiballoonid, kemikaale sisaldavad värvid, ravimid, toidukeemia jne. Mootorsõidukimaksu kehtestamise põhjendused ei võimalda vähendada keskkonnamõju, kuna maksustatakse eelkõige Eestis juba kasutusel olevaid sõidukeid. On ilmne, et juba soetatud sõidukite kasutamisest loobumine ei saa olla ka maksu kehtestamisel massiline, küll aga langeb saastavamate sõidukite turuhind ning neid



hakatakse kiiremini utiliseerima ehk sõiduki tarbimine selle eluea lõpuni tegelikult väheneb. Kuna auto on siiski tarbeese ja eriti hajaasustusega Eestis, siis tuleb asemele hankida uus tarbeese ehk kusagil tekib keskkonnamõju uue auto tootmisega. Just uute ja kasutatud autode Eestisse toomisel ja kasutusele võtmisel tuleb kehtestada motiveerivad registreerimistasud, et igapäevatarbimisse suunatud sõidukite keskkonnamõju vähendada. Juba kasutusel olevad sõidukid peavad perioodiliselt läbima tehnoulevaatuse, mille käigus kontrollitakse nende nõuetele vastavust – keskkonnanõuetele mittevastavad sõiduki tuleb remontida või utiliseerida.

16. Mootorsõidukimaks ei vähenda autode kasutamist, kuna auto on soetatud praktilistel eesmärkidel ning makstes nagunii terve aasta eest ei motiveeri see sõiduki kasutamist vähendama, kuna maksu suurus ei sõltu kasutamise ajast. Seevastu peatatud kandega sõidukite maksuvabastus motiveeriks autode omanikke näiteks pere teise või kolmanda sõiduki kasutusest teatud perioodidel loobuma ning asendama säästvamate liikumisviisidega. On ilmne, et teise või kolmanda auto omamine ei ole luksus, vaid reaalne vajadus kas erinevat tüüpi sõidukite järele või lühiajaliselt üheaegseks kasutamiseks. Kui kasutusaega planeerides oleks võimalik maksukoormust vähendada, siis motiveeriks see alternatiivsete liikumisviiside kasutamiseks – jalgsi, jalgrattaga, ühistranspordiga. Selliselt toimib praegu kohustuslik liikluskindlustus ning teekasutustasu, kus kasutamisest tulenevate kulutuste vähendamiseks loobutakse mingiks perioodiks sõiduki kasutamisest ning kasutatakse alternatiivseid liikumisviise.
17. VTK ei sätesta mootorsõidukimaksu mopeedidele, bussidele, traktoritele, maastikusõidukitele ja veoautodele, mis kõik omavad samamoodi keskkonnamõju ning mõned oluliselt suuremat kui mootorrattad või kuni 3500 kg tühimassiga autod. Selline valikuline suurt keskkonnamõju omavate sõidukite üksnes mingis osas maksustamine on vastuolus VTK-s nimetatud ühetaolise maksustamise põhimõttega. Hooajaliselt või muul põhjusel harva kasutatavate sõidukite maksustamine samaväärselt taksoteenust osutavate või rendisõidukitega on ebaõiglane ning ei vähenda keskkonnamõju.
18. Peatatud registrikandega sõidukite mootorsõidukimaksuga maksustamine ei lahenda juba tekkinud jäätmekäitluse probleeme. Romudirektiivi valguses ei ole mitte mingit õiguslikku alust maksustada ajaloolisi sõidukeid ja nende varuosi keskkonnamõju vähendamiseks. Neil sõidukitel puudub tarbimisväärtus ning vähesest kasutusest tingituna on keskkonnamõju väike. Direktiivi 2000/53 mõjualasse jäävate sõidukite jäätmekäitlusega tekkinud probleemide lahendamiseks tuleb esmalt luua regulatsioon, mis võimaldab liiklusregistrist kustutada sõidukid, mis on kasutusest maha võetud või hävinenud.
19. Maksu või sõidukite kategooria arvestamine tühimassi järgi on senistes liiklusalastes regulatsioonides harukordne ning ei määratle sõiduki tegelikku mõju teedale. See on ka vastuoluline, kuna näiteks N1 ja N1G kategooria sõidukid on defineeritud läbi suurima täismassi, milleks on 3500 kg<sup>8</sup>. See tähendab, et N1 ja N1G kategooria sõidukite tühimass ei saa kunagi olla rohkem kui 3500 kg, kuna vastasel juhul ei saaks nendel veoautodel olla juhti, sõitjaid ja pagasit. Soovitame ühetaolisuse tagamiseks lähtuda klassifitseerimisel sõiduki täismassist kui tegelikust suurimast võimalikust massist, mis mõjutab nii kütusekulu ja heitmeid kui koormust teedale. Samast põhimõttest lähtuvad ka teekasutustasu, raskeveokimaks ning sõidukite klassifikaatorid. Selline keeruline lähenemine tekitab kindlasti praktilas arusaamatusi, kuna paljude N2, N2G ning M2 kategooria sõidukite tühimass on tegelikult vähem kui 3500 kg, kuid sõiduki kategooria kohaselt võiks väita, et nad maksukohustusele ei allu.

---

<sup>8</sup> [https://www.riigiteataja.ee/aktiilisa/1050/7202/3278/MKM\\_m42\\_lisa5.pdf#](https://www.riigiteataja.ee/aktiilisa/1050/7202/3278/MKM_m42_lisa5.pdf#)

20. Liiklusregistri andmed ei võimalda tuvastada sõiduki tegelikku omanikku, kuna liiklusregister on informatiivne register. **Kuna liiklusregistrisse kantud omaniku andmetel ei ole õiguslikku tähendust, siis ei ole liiklusregistri kannete alusel võimalik kehtestada maksukohustust sõiduki omanikule.** Riigikohus on 09.03.2010 lahendis nr 3-3-1-94-09<sup>9</sup> leidnud järgmist:

*12. Riikliku liiklusregistri pidamise põhimääruse § 13 sätestab, et liiklusregistri andmed ei oma õiguslikku tähendust, vaid on informatiivsed.*

*Kolleegium on seisukohal, et liiklusregistri kanded ei tekita, muuda ega lõpeta omandiõigust sõidukile. Tegemist on informatiivse andmekoguga, mida riik, kohaliku omavalitsuse üksus, kohtutäiturid ja notarid kasutavad avalike ülesannete täitmiseks (LS § 65 lg 2).*

Ka käesoleval ajal kehtiv liiklusregistri põhimääruse § 9 sätestab - *Registriandmetel ei ole õiguslikku tähendust, kui seadusest ei tulene teisiti.* Kehtiva liiklusseaduse ajal registriandmete informatiivsust kinnitab Riigikohtu 11.12.2013 lahend nr 3-2-1-133-13<sup>10</sup>

*23. Kuigi riik on kehtestanud kohustuse registreerida sõidukid algselt Eesti riiklikus autoregistris ja hiljem liiklusregistris, ei ole selle registreerimisega seaduses seotud eraõiguslikke tagajärgi sõiduki omandiõiguse ja selle üleandmise suhtes. Nii oli see enne 1. veebruari 2001 kehtinud liiklusseaduse (LS<sub>1992</sub>) ja 1. veebruarist 2001 kuni 30. juunini 2011 kehtinud liiklusseaduse (LS<sub>2001</sub>) kui ka nende alusel antud õigusaktide järgi. Nii on see ka alates 1. juulist 2011 kehtiva liiklusseaduse (LS) ja selle alusel kehtestatud õigusaktide järgi.*

*Enne 1. juulist 2011 kehtinud põhimääruse § 13 järgi oli liiklusregistrisse kantud andmetel informatiivne tähendus ning andmete registrisse kandmine ei toonud endaga kaasa õiguslikke tagajärgi, kui seaduses ei ole sätestatud teisiti. Sama tuleneb 1. juulist 2011 kehtiva Vabariigi Valitsuse 16. juuni 2011. a määruse nr 75 "Liiklusregistri pidamise põhimäärus" (määrus nr 75) §-st 9. Riigikohus on ka varem leidnud, et liiklusregistri kanded ei tekita, muuda ega lõpeta omandiõigust sõidukile ning tegemist on informatiivse andmekoguga (vt Riigikohtu 9. märtsi 2010. a otsus haldusasjas nr 3-3-1-94-09, p 12; 1. juuni 2010. a otsus väärteoasjas nr 3-1-1-50-10, p 8.1; 2. aprilli 2012. a määrus tsiviilasjas nr 3-2-1-19-12, p 9).*

*24. Kanne auto- või liiklusregistris ei ole ühegi õigusakti järgi sõiduki omandi ülemineku eelduseks, samuti ei saa ainuüksi kandeleg tuginedes sõidukit heauskselt omandada, nagu see on võimalik nt kinnistu puhul AÕS § 56<sup>1</sup> järgi. Seega on ka sõiduki nagu muudegi vallasasjade omandi üleminekuks vaja kokkulepet selle kohta ja valduse üleandmist, mitte liiklusregistri kannet (vt ka Riigikohtu 22. detsembri 2006. a otsus kriminaalasjas nr 3-1-1-96-06, p 17; 9. märtsi 2010. a otsus haldusasjas nr 3-3-1-94-09, p 14; 1. juuni 2010. a otsus väärteoasjas nr 3-1-1-50-10, p 8.2). Riigikohus on ka leidnud, et võimalik on sõiduki heauskne omandamine AÕS § 95 alusel, st valduse saamisele tuginedes (vt ka Riigikohtu 5. veebruari 2004. a otsus tsiviilasjas nr 3-2-1-10-04, p-d 21, 23; 22. detsembri 2006. a otsus kriminaalasjas nr 3-1-1-96-06, p 18).*

*Eelnevat ei muuda asjaolu, et ette oli nähtud avalikõiguslik kohustus esitada registripidajale andmed sõiduki omandi ülemineku kohta ja registripidajale antud võimalus andmeid kontrollida.*

21. Liiklusregistris on registreeritud sõidukid, mida enam ei eksisteeri, kuid registrikanne on säilinud. Käesoleval ajal puudub toimiv õiguslik mehhanism selliste sõidukite registrist kustutamiseks, mis ei ole enam liiklusregistri järgse omaniku valduses. Neid ei ole võimalik liiklusregistrisse kantud omanikul utiliseerida ega ka muul viisil registrist kustutada. Selle ebavõrduse lahendamiseks on vajalik luua õiguslik mehhanism, kuidas lihtkirjaliku või ka suulise müügilepinguga müüdnud sõidukid saab endise omaniku nimelt kustutada ka siis, kui ei ole säilinud müügileping, müügileping on jäänud vormistamata või uus omanik ei ole sõidukit enda nimele vormistanud. Samamoodi vajab lihtsamalt lahendamist olukord, kus sõiduk on selle omaniku või muu isiku poolt hävitatud, kuid seda ei ole võimalik tõendada nõuetekohase

<sup>9</sup> <https://www.riigikohus.ee/et/lahendid?asjaNr=3-3-1-94-09>

<sup>10</sup> <https://www.riigikohus.ee/et/lahendid?asjaNr=3-2-1-133-13>

utiliseerimistõendiga või muu tõendiga. Üksnes registripõhise mootorsõidukimaksuga ei saa seda olukorda lahendada, kuna maksu kogumine on ebaõiglane ning registrijärgsed omanikud ei saa midagi teha selle olukorra muutmiseks.

22. Mootorsõidukimaksu käsitletakse VTK-s keskkonnamaksuna (lk 1, 5 12), kuid kehtestada soovitakse omandimaksuna (lk 2). Toetame VTK lk 1 põhimõtet, et *soosida tuleb ka vanade lõpuni tarbimist ja nõuetekohast utiliseerimist* ja lk 7 väljendatud lähenemist, et *mootorsõidukimaksu eesmärk ei ole ilmtingimata vanade sõidukite liiklusest kõrvaldamine, vaid nende lõpuni tarbimine*. Sellega haakub ka lk 29 väljendatu, et *mootorsõidukimaksul on keskkonnaalane regulatiivne eesmärk*. Me ei saa nõustuda sellega, et maksustatakse kõik liiklusregistrisse kantud sõidukid sõltumata sellest, kas neid kasutatakse või mitte. Mittekasutatav mootorsõiduk ei oma keskkonnale võrreldavat mõju tema kasutamisega teeliikluses. Kui mingeid asju hoitakse keskkonnale ohtlikult, siis tuleb sellised olukorrad lahendada riikliku järelevalve käigus ja reostaja vastutusele võtmisega, mitte sellega, et maksustatakse kõiki isikuid, kes on sõiduki kandnud liiklusregistrisse, kuid hoiavad neid keskkonnasõbralikult. Kui seisev sõiduk kujutab keskkonnale ohtu, siis ei sõltu see sellest, kas ta on registreeritud liiklusregistris. Samas oleme nõus sellega, et keskkonnaküsimuses on vaja ette võtta samme, et kasutusest kõrvaldatud sõidukid ei kujutaks keskkonnale ohtu. Selleks on meil ka konkreetsed ettepanekud.
  - 22.1. Avalikus ruumis asuvate „romude“ vähendamiseks tuleb kehtestada liikluseaduses nõue, et tehnoülevaatust mitteläbinud, registreerimismärgita, registreerimata või peatatud registrikandega sõidukeid ei tohi parkida teomaniku loata avalikult kasutatavatel teedel – seda nii riigile ja kohalikule omavalitsusele kuuluvatel teedel kui erateedel. Avalikuks kasutamiseks ettenähtud teedel võivad sõita vaid registreeritud, ülevaatuse läbinud ning liikluskindlustusega sõidukid. Kui aga sõiduk on registreerimata või puudub ülevaatus, siis on selle sõidukiga liikluses osalemine keelatud ning on õigustatud piirata ka avalikus kohas parkimise õigust (TÜV mitteläbinud sõidukid võivad erandolukorras lühikesi sõite teha, kuid ei ole vajalik nende parkimise lubamine avalikel parkimiskohtadel (va teomaniku loal). Sellised sõidukid tuleb paigutada omaniku kulul hoiukohta nagu liiklust takistavalt pargitud sõidukid. Kui sõiduki omanik ei tule sõidukile järele hoiukohta, siis tuleb täiendada täna puudulikult toimivat regulatsiooni, et tagada selliste hüljatud sõidukite utiliseerimine nende omaniku kulul.
  - 22.2. Reaalselt eksisteerivate, kuid maaomaniku loata väljaspool teeliikluseks kasutatavat teed hoitavate sõidukite jaoks tuleb kehtestada regulatsioon, mis võimaldab maaomanikul taotleda sellise sõiduki hoiukohta paigutamist omaniku kulul analoogselt teedel pargitud sõidukitega.
  - 22.3. Teabesse kellegi eramaal hoitava või lammutatava keskkonnale ohtliku sõiduki osas tuleb tulevikus riigil suhtuda täie tõsidusega ja luua toimiv järelevalve mehhanism koos selgete nõuetega, kuidas on lubatud hoida sõidukeid, mida ei kasutata teeliikluses – näiteks nõuded keskkonnale ohtlike ainete lekkimise vältimiseks ja lekete kogumiseks jne.
  - 22.4. Eelnevad regulatsioonid aitavad kaasa ka selliste sõidukitega tegelemisel, mis reaalselt eksisteerivad, kuid ei ole liiklusregistris registreeritud – need ei ole VTK kohaselt nagunii plaanis maksustada ehk läbi maksustamise ei saa suunata nende omanikke neid utiliseerima, kuid nad omavad täpselt samasugust keskkonnamõju nagu liiklusregistris registreeritud, kuid mittekasutatavad sõidukid. Seejuures omavad sellised sõidukid reaalselt keskkonnamõju erinevalt nendest sõidukitest, mis eksisteerivad üksnes digitaalse registrikandena liiklusregistris, kuid mida tegelikult enam olemas ei ole.
23. Eestis on juba kasutusel sõidukite maksustamine läbi liiklusregistri riigilõivude. Liiklusregistri toimingute riigilõiv ei ole kulupõhine, vaid oluliselt kõrgema määraga, kui tegelik kulu registritoimingute tegemiseks. Riigilõivuseaduse § 4 lg 1 sätestab - *Riigilõivumäär kehtestatakse lähtuvalt toimingu tegemisega kaasnevatest kuludest (kulupõhimõte)*. Riigilõivuseaduse § 4 lg 2 sätestab, et kulupõhimõttest võib kehtestada erandi järgmistel põhjendustel - *toimingu eesmärgist*,

*sellest saadavast hüvest ja kaalukast avalikust huvist, eelkõige sotsiaal- ja majanduspoliitilistest kaalutlustest lähtuvalt võib riigilõivumäära kehtestada kulupõhimõttest erinevalt.*

Esmase registreerimise riigilõiv on 130 eurot, omanikuvahetuse riigilõiv 61 eurot (e-teeninduses 48 eurot), riikliku registreerimismärgi väljastamise riigilõiv autodele 62 eurot, mootorratastele ja haagistele 30 eurot (üksikkorras 470 eurot ja eritellimusel 1350 eurot). Riiklike registreerimismärkide eest tasub Eesti Vabariik riigihanke võitnud ettevõttele 2,37 eurot (lisandub käibemaks, mille Eesti Vabariik saab omakorda tagasi) tükist ehk riigilõiv on tegelikult kulust on enam kui 12 korda suurem (üksikkorras ligi 200 korda ja eritellimusel 569 korda suurem). Registritoimingu tegemise kulud ei ületa 20 eurot ühe registritoimingu kohta, mis tähendab, et Eesti elaniku jaoks kohustusliku registritoimingu tegemise eest võtab Eesti Vabariik mitu korda suuremat riigilõivu kui on tegelik kulu. E-teeninduse kaudu on kulud veel märkimisväärselt väiksemad.

Täiendavate maksude kehtestamine suurendab veelgi maksukoormust ning seetõttu ei vasta tõele ka väide, et Eestis puuduvad auto kasutamise maksud. Teistes riikides ei ole registritoimingute eest võetavad tasud nii kõrged. Muuhulgas pärsvad kõrged registritoimingute riigilõivud ka liiklusregistris näiteks omanikuvahetuse toimingute tegemist, kuna odavamate sõidukite ostjad on hinnatundlikud ning selle asemel, et teha omanikuvahetuse kanne, ostetakse paagitäis kütust, millega saab sõita mitusada kilomeetrit.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Tõnu Piibur

MTÜ Eesti Vanatehnika Klubide Liidu juhatuse liige

Koostaja Indrek Sirk, telefon +372 5136991, [indrek.sirk@gmail.com](mailto:indrek.sirk@gmail.com)

Lisatud:

Tabel Transpordiameti andmetega vanasõidukite läbisõitudest

Liikluskindlustuse Fondi vastus teabenõudele

Tabel sõidukite registriandmetest seisuga 31.12.2022

<https://avaandmed.eesti.ee/datasets/maismaasoidukite-tehnoulevaatused-estis>

<https://avaandmed.eesti.ee/datasets/soidukite-staatused-estis>