

Rahandusministeeriumi kommentaarid Rahanduskomisjonile saadetud pöördumistele
20. oktoober 2025. a

1.	ALD Automotive Eesti AS
1.1.	Ettepanek MSMS § 5 põhiseadusega kooskõlla viimiseks. ALD majandustegevuseks on sõiduautode pikaajaline rent, sh on rendilepinguid võimalik sõlmida kestusega 24 kuni 60 kuud, kusjuures keskmise rendiperioodi pikkuseks on 36 kuni 48 kuud. Keskmine autoliisingu periood Eestis on samuti 24 kuni 60 kuud. Liisinguandja ärimudel erineb ALD ärimudelist peamiselt selle poolest, et sõiduauto kasutaja poolt liisinguandjale makstav kasutustasu kannab intressi. Kapitalirendi tüüpi liisingu puhul on erisuseks veel kasutaja lepinguline kohustus sõiduauto liisinguandjalt liisinguperioodi lõpus välja osta. Valdavas osas, sh lepingu perioodi pikkus, reeglina igakuiselt makstav kasutustasu, sõiduauto omandi jäämine selle kasutusse andjale lepinguperioodi vältel ning kasutaja registreerimine vastutava kasutajana liiklusregistris, on rendileandjate ja liisinguandjate väärtuspakkumised klientidele sarnased, sealjuures eriti kasutusrendi kontekstis. Sellele vaatamata tuleneb MSMS § 5 p-dest 1 ja 2, et rendileandjad on mootorsõidukimaksu adreassaadid erinevalt liisinguandjatest, kelle puhul tasuvad mootorsõidukimaksu liisinguvõtjad. See tähendab sarnaste isikute põhjendamatut ebavõrdset kohtlemist PS § 12 mõttes. Kuigi rendilepingus on võimalik ette näha kliendi kohustus hüvitada mootorsõidukimaks rendileandjale, ei muuda see maksuõiguslikku vastutajat vastava maksukohustuse eest nt olukorras, kus rentnik rikub lepingut ega tasu maksumummale vastavat summat. Samuti tähendab täiendav lepinguline regulatsioon täiendavat rendileandja finants- ja administratiivkoormust. Selline koormus puudub samal ajal aga liisinguandjatel. Ebavõrdne kohtlemine on eriti reljeefne just kasutusrendi kui liisingutüübi puhul. Teadaolevalt jagunevad liisingutooted krediiditurul kaheks: kapitalirent ja kasutusrent. Kui kapitalirendi puhul on liisinguvõtjal kohustus sõiduk liisinguperioodi lõpus omandada,¹ 1 Võlaõigusseadus II. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn : Juura, 2019. § 361 komm., p 3.2.2.a). siis kasutusrendi puhul Rahandusministeeriumi hinnangul ei ole renditeenuse pakkujad ja liisinguettevõtjad sarnane grupp. Mida erinevamad on võrreldavad grupid sisuliselt, seda erinevamalt võib seadusandja neid kohelda. Mootorsõidukimaksu seaduses (MSMS) on liisinguandjate eristamisel legitiimne eesmärk. Piirates isikute ringi, kes on kasutajadena mootorsõidukimaksu maksmise eest vastutavad, on oluliselt maandatud ka risk vastutava kasutuskorra kuritarvituseks. Liisinglepingute puhul on erandi kehtestamine sobiv, vajalik ja mõõdukas. MSMS-s ettenähtud meede tagab, et vastutavaks kasutajaks määratud isikutele läheb maksukohustus üle ainult juhtudel, kui see äriühing allub Finantsinspektsiooni või Rahapesu Andmebüroo järelevalvele, mis on vajalik maksuriski maandamiseks. Tegu ei ole intensiivse mõjuga rendileandja põhiõigustele, sest nii liisingu kui pikaajalise rendi lepingu korral maksab mootorsõidukimaksu kulu ühel või teisel moel klient, mitte äriühing. Ettepanek muuta säte selliselt, et maksukohustus lasuks vastutaval kasutajal sõltumata omaniku isikust, on sisuliselt oluline ja vajaks põhjalikku õiguslikku ja majanduslikku analüüsi.

sellist kohustust ei ole. Samas. § 361 komm., p 3.2.3.a) Kasutusrent vastab kõikidelt tunnustelt auto kasutamisele rendilepingu alusel, v.a. erisus, et liisinguandja ei rendi sõidukit välja olemasolevast autopargist, vaid omandab selle eelnevalt müügilepingu alusel. Kapitalirendi puhul lisandub täiendava erisusena liisinguvõtjal lasuv sõiduki väljaostukohustus. Need erisused ei ole sedavõrd olulised, et õigustaksid liisinguandjate eeliskohtlemist MSMS § 5 p 2 sätestatud erandiga. Põhilises osas on liisingu ja rendi puhul tegemist sarnase õigusliku ja majandusliku suhtega, millele õiguspoolest viitavad ka eri tüüpi liisingute majanduslikku sisu kirjeldavad terminid „kasutusrent“ ja „kapitalirent“.

MSMS § 5 p 2 legitiimse eesmärgina on käimasolevas haldusasjas tõstatatud varikehade kasutamise võimalus mootorsõidukimaksu tasumisest kõrvalehoidmiseks. Mõistame antud väidet selliselt, et esineb väidetavalt risk, et omanik annab sõiduauto kasutamise üle vastutavale kasutajale või annab selle näiliselt üle mootorsõidukimaksu tasumata jätmise eesmärgil. Seadusandja aga ei analüüsinud põhjalikumalt selle väidetava maksudest kõrvalehoidumise võimaluse elluviidavust ega potentsiaalset mõju. See jääbki kontrollimatuks, et kas selline risk eluliselt üldse eksisteerib. Teiseks on ilmselgelt ebaproportsionaalne asuda sellist hüpoteetilist ja täpsustamata riski maandama viisil, mis tekitab ühes ja samas majandussektoris massiivse ebavõrdse kohtlemise.

Võib oletada, et rahandusministeerium on lähtunud sellest, et liisinguandjate puhul on variisikute kasutamise risk (kui seda saab üldse piisavalt kaalukaks riskiks pidada) väiksem, sest nad tegutsevad Finantsinspeksiooni kontrolli all. Samas on raske mõista, et miks riik peab liisinguandjaid maksukäitumise osas usaldusväärsemaks pelgalt seetõttu, et liisinguandjad on Finantsinspeksiooni kontrolli all erinevalt rendileandjatest. Finantsinspeksiooni kontroll ja väljastatud tegevusluba on vaid riigi kinnitus selle kohta, et liisinguandja vastab turule sisenemise regulatiivsetele nõuetele loa väljastamise ajal. Tegevusloa andmisel riik ei anna ega saagi anda tulevikku suunatud hinnangut ettevõtja maksukäitumisele. Seega ei saa tegevusloa olemasolust teha liisinguandjate eeldatava maksukäitumise kohta mingeid järeldusi.

Lisaks eelnevale on MSMS-i kehtestamisel jäänud täielikult tähelepanuta see, et MSMS § 5 p-ga 2 on kehtestatud PS § 12 vastane ebavõrdne olukord Eestis registreeritud rendileandjate ja välisriigis registreeritud (nt filiaali kaudu tegutsevate) rendileandjate vahel. MSMS § 5 p-st 2 tulenevalt maksab

	mootorsõidukimaksu vastutav kasutaja ka juhul, kui sõiduki omanik on mitteresidendist juriidiline isik, kes ei ole Eestis registreeritud. Nii Eestis registreeritud kui piiriülel (nt filiaali või harukontori kaudu) tegutsevad rendileandjad kuuluvad PS § 12 seisukohalt võrreldavate isikute gruppi – juriidilistest isikutest sõidukite rendileandjad. Ilmselt põhjusel, et välisriigis registreeritud juriidiliselt isikult on mootorisõidukimaksu sissenõudmine administratiivselt keerukam, on kehtestatud MSMS § 5 p-ga 2 erand, mille tagajärjeks on Eestis registreeritud rendileandjate ja piiriülel tegutsevate rendileandjate ebavõrdne kohtlemine. Puudub piisavalt kaalukas põhjus, miks peaks MSMS § 5 p 2 kaudu pakkuma teistes riikides registreeritud rendileandjatele eeliseisundit Eestis registreeritud rendileandjatega võrreldes. Kaalukaks põhjuseks ei ole see, et riigil tekib eelduslikult raskusi teistes riikides registreeritud juriidilistelt isikutelt maksu sissenõudmisega. Riigikogul on võimalik liisinguandjate ja rendileandjate PS § 12 vastane ebavõrdne kohtlemine lõpetada, algatades vastav seaduseelnõu MSMS § 5 p 2 muutmiseks. Mõistlikult ei ole põhjendatud valik asetada mootorsõidukimaksu tasumise kohustus vastutavale kasutajale üksnes juhul, kui sõiduki omanik on liisinguandja, mitteresidendist füüsiline isik või juriidiline isik, kes ei ole Eestis registreeritud. Võrdse kohtlemise tagamiseks tuleks juhul, kui liiklusregistri kohaselt on sõidukil vastutav kasutaja, asetada mootorsõidukimaksu tasumise kohustus vastutavale kasutajale ja seda sõltumata sellest, kes on sõiduki omanik. MSMS § 5 p-st 2 tuleks seega kaotada isikuline kvalifikatsioon („kui sõiduki omanik on liisinguandja, mitteresidendist füüsiline isik või juriidiline isik, kes ei ole Eestis registreeritud.“) ja punkt kehtestada sõnastuses „liiklusseaduse § 2 punkti 93 tähenduses vastutava kasutaja olemasolul vastutav kasutaja.“.	
1.2.	Ettepanek MSMS-i § 10 põhiseadusega kooskõlla viimiseks. MSMS ei näe ette regulatsiooni, mis sätestaks, et juhul, kui mootorsõiduk maksustamisperioodi jooksul kasutaja tahtest olenemata kasutusest välja langeb, siis mootorsõidukimaksu ei pea tasuma ja see kuulub tagastamisele aja eest, mis järgneb mootorsõiduki kasutusest väljalangemisele, nt varguse või sõiduki hävimise tõttu. MSMS § 10 (pealkirjaga „Maksu tagastamine“) sätestab, et mootorsõiduki võõrandamise või kasutusõiguse ülemineku korral maksustamisperioodi kestel maksustamisperioodi eest tasutud mootorsõidukimaksu ei tagastata ja	Mootorsõidukimaksu seaduse muutmise seaduse eelnõu 677 SE-ga luuakse alus mootorsõidukimaksu maksustamisperioodi lühendamiseks proportsionaalsuse alusel jooksva aasta jooksul kuni selle ajani kui sõiduk liiklusregistrist kustutatakse. Sõiduk kustutatakse liiklusregistrist lõplikult kas omaniku kolimisel teise riiki, kui sõiduk kantakse seal registrisse; EUROINFO alusel Transpordiameti poolt; lammutustõendi alusel; omaniku avalduse, Keskkonnaameti, Politsei- ja Piirivalveameti või päästeameti tõendi alusel või võõrandamisel välisriiki. Nii kustutamisel kui tagaotsitavaks

	maksusummat ei vähendada. Säte ei sisalda erandeid, eelkõige erandeid sõiduki tahte vastase kasutusest väljalangemise puhuks, mille esinemise korral maks tagastatakse või maksusummat vähendatakse. Õiguskantsler on olnud seisukohal, et selliste erandite puudumine on põhiseadusevastane ning see on toonud kaasa ülemäärase omandipõhiõiguse (PS § 32 lg 1) riive. Lisaks on põhjust kahelda ka selles, kas omandipõhiõiguse proportsionaalseks piiranguks saab pidada MSMS §-s 10 sätestatud reeglit, mille kohaselt sõiduki omandi või kasutusõiguse üleandmine ei mõjuta maksustamisperioodi maksukohustust. MSMS § 10 selle kehtivas sõnastuses loob olukorra, kus ettevõtja, kes vahetab enda senise autopargi autod osaliselt või täielikult keskkonda säästvamate vastu, peab sellele vaatamata maksma mootorsõidukimaksu terve aasta kohta nendelt vähem keskkonnasäästlikelt sõidukitelt, mis ta välja vahetas. Raske on näha õigustust reeglile, mis toob kaasa olukorra, kus varamaksu tuleb tasuda varalt, mida isiku omandis või kasutuses enam polegi ning mille omamisest või kasutamisest talle seetõttu ühtegi hüve ei tulene ega tulene ka kahju keskkonnale. Mootorsõidukimaksu tasumise kohustus peaks ajaliselt piirduma omaniku või vastutava kasutaja staatuse lõppemisega, sõltumata sellest, mis põhjusel see lõppeb. See tähendab, et kui riik MSMS-i muutmisel ei loobu tänasest loogikast, mille kohaselt maksukohustus tekib 1. jaanuari registriandmete järgi, peab olema ette nähtud võimalus vähemalt taotleda maksutagastust ning maksukohustuse vähendamist, kui omand sõidukile või vastutava kasutaja kasutusõigus sõiduki suhtes lõppeb maksustamisperioodi jooksul.	märkimisel on maksustamisperioodi lühendamise menetlust alustavaks sündmuseks just need konkreetsed kanded. Mõistame Teie tähelepanekut kus ettevõtja, kes vahetab oma autopargi keskkonda säästvamate sõidukite vastu maksustamisperioodi kestel, on kohustatud tasuma mootorsõidukimaksu terve aasta eest ka nende vähem keskkonnasäästlike sõidukite pealt, mida ta enam ei oma ega kasuta. Mootorsõidukimaksu seaduse muutmise seaduse eelnõu 677 SE raames ei ole planeeritud maksustamisperioodi kestel sõiduki Eesti-sisesel võõrandamisel mootorsõiduki aastamaksu arvestamist proportsionaalsuse alusel. MSMS alusel määratakse maks 1. jaanuari liiklusregistri andmete alusel, kogu kalendriaasta eest ette. Sõiduki võõrandamisel maksustamisperioodi kestel on võimalik mootorsõidukimaks hinna sisse arvestada.
2.	Autode müügi- ja teenindusettevõtete Eesti Liit (AMTEL)	
2.1.	Mootorsõidukimaksu seaduse(edaspidi MSMS) vastuvõtmisel olid ühes seaduses sees nii mootorsõidukimaks ja registreerimistasu. Tänaseks on registreerimistasu sätestatud liiklusseadusega (mis pole maksuseadus) peatükis 12³ Liiklusseaduses pole maksukorralduse seadusele viidatud ja maksukorralduse seadus sellele tasule ei kohaldu. Tutvudes Mootorsõidukimaksu seaduse muutmise seadus eelnõu 694 SE I muudatusega 4 4) paragrahvi 12 täiendatakse lõikega 10 järgmises sõnastuses:	Selgitame, et MSMS-i vastuvõtmisel võisid mootorsõidukimaks ja registreerimistasu olla küll ühes õigusaktis, kuid sisuliselt olid ja on nad siiski erinevates seadustes. Samuti on maks mootorsõidukimaks üks riiklikest maksudest, millele tõepoolest kohaldatakse maksukorralduse seaduses sätestatud, kuid registreerimistasu on tasu, millele piisab liiklusseaduses sätestatust. Registreerimistasu on oma olemuselt siiski tasu sõiduki registreerimise eest. Vt täiendav kommentaar 7.3.

	„(10) M1-kategooria mootorsõiduk, millel on rohkem kui seitse istekohta, maksustatakse N1-kategooria mootorsõiduki maksumääraga.“; Ettepanek viia vastav muudatus sisse samuti Liiklusseadusesse § 190²² Õiguskantsleri kirja pealkiri "Ettepanek mootorsõidukimaksu seaduse ja liiklusseaduse põhiseadusega kooskõlla viimiseks" ning kogu sisu viitab, et põhiseadusega on vaja kooskõlla viia mõlemad seadused. 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.	
2.2.	Ettepanek tulenevalt eeltoodust vaadelda mootorsõidukimaksu ja registreerimistasu muudatuse koos analoogselt seaduse vastuvõtmisele ning viia muudatused sisse mõlemasse. Kuna vastuvõetud Mootorsõidukimaksu seaduse seletuskirja mõjuanalüüsi osa ei vasta tänase hetke tegelikkusega: • Plaanitud registreerimistasu 137 miljonist on tegelik laekumine ca 57 miljonit. • 2026. aasta riigieelarve Kliimaministeeriumi tulurea kohaselt planeeritakse registreerimistasust saada 120 miljonit, mis erineb realistlikust prognoosist 58 miljoni võrra. • Lisaks toimub alalaekumine muudelt maksudelt nagu käibe- ja sotsiaalmaks ning töötuskindlustusmaksed töötukassasse. Hinnanguliselt ca -100 miljonit aastas.	Selgitame, kuigi teatud osas tuleb mootorsõidukimaksu ja registreerimistasu koos vaadata, on nad siiski erinevad koormised ja nende puhul võib rakendada erinevaid regulatsioone. Koos vaadatakse neid mõjus keskkonnahoiule ning samuti on maksu ja tasu alused sarnased (CO₂, mass). Erinevad on järelevalvemeetmed, samuti tasumise korraldamine ja pädev asutus. Ka õiguskantsler on märkinud, et uue maksu ja tasu puhul on paratamatu, et neid tuleb hiljem õigusselguse huvides täiendada, kuid muudatused ei pea ega saagi olla alati mõlema puhul ühesugused.
2.3.	Ettepanek lisada 694 SE I juurde muudatus, MSMS § 18. Järelhindamine, toimuks varem kui hetkel seaduses märgitud hiljemalt 2030. aastal .	Mootorsõidukimaksu ja registreerimistasu järelhindamine on planeeritud hea õigusloome ja normitehnika eeskirja alusel. Selleks ajaks on maksu kehtestamisest möödunud viis aastat ja on võimalik anda laiapõhjaline ning sisuline ülevaade maksu mõjust eesmärkidele. Me ei pea vajalikuks seda kuupäeva ettepoole tuua. Seda öeldes märgime, et alati on võimalik teha vahetükkideid ja analüüse mõnes konkreetses aspektis, nt laekumine, mõju eelarvele, rakendamise kitsaskohad vms.

3.	Eesti Puuetega Inimeste Koda
3.1.	Eesti Puuetega Inimeste Koda (EPIKoda) pöördub Riigikogu Rahanduskomisjoni ja Rahandusministeeriumi poole, sest 01.01.2025 vastuvõetud mootorsõidukimaks on praktikas osutunud puuetega inimestele ebaõiglaselt koormavaks. Eelnõu menetlemise käigus räägiti peaaesjalikult keskmisest kuumaksust summas 10-15 eurot, kuid kahjuks küündivad suurematel kohandustega sõidukitel maksud 600-1000 euronist aastas, mis on äärmiselt koormav olukorras, kus puuetega inimeste suhteline vaesus on võrreldes kogu elanikkonnaga 10 aastaga kahekordistunud – kogu elanikkond (2011- 17,5% vs 2023- 20,2%) vs puudega inimesed (2011- 26,1% vs 2023- 41,1%). Meenutuseks, EPIKoja algne soov oli saada maksuvabastus eelkõige neile sihtgruppidele, kelle jaoks iseseisev ühistranspordi kasutamine nii tervisliku seisundi kui ligipääsetavuse tõttu on keeruline, kui mitte võimatu. Meie liikmesorganisatsioonidega maksudebati käigus arutelusid pidades leidsime ühiselt, et lausuline maksuvabastus ei ole ilmtingimata see, mida heitlikul poliitmaastikul taotleda, sest puudega inimeste ja nende perede vaatest on palju teemasid, mis riigipoolset ja seega ka kaaskodanike poolset tuge ja panust eeldavad – kvaliteetsed ja kättesaadavad teenused, ligipääsetavus, ajakohased ja sihitud toetused, mis kõik on vajalikud eelkõige selleks, et puudega inimesed ja nende lähedased saaksid võimalikult võrdväärselt ühiskonnaelus osaleda, haridust omandada, ka tööl käia. Ühiselt jõuti kohandatud autode vabastamiseni automaksust. Kahjuks see erisus kaotati, viidates ebavõrdsele kohtlemisele puuetega inimeste hulgas, kuigi positiivne diskrimineerimine on lubatud ning meie hinnangul oleks maksuvabastuse erisus sellega põhjendatud. Reaalsed elulised olukorrad näitavad, et mootorsõidukimaksuvabastus kohandatud autodele oleks olnud õiglane meede, et mootorsõidukimaks ei muutuks puuetega inimestele koormavaks. Sageli on kohandatud auto puudega inimesele ainuke viis liikumiseks. Füüsilise keskkonna loomisel ja kohandamisel ei arvestata tihti ligipääsetavuse nõuetega ning tehakse endiselt vigu, mis raskendavad puuetega inimeste osalemist igapäevaelus võimalikult iseseisvalt, sealhulgas transpordi kasutamisel. Enamikes maakondades ei ole ühistransport ligipääsetav, maakondade vahelistel liinidel ei ole võimalik ratastooliga bussi peale minna, isegi kui on võimalus maksta pileti eest täishinda. Transpordi ja liikuvuse arengukavas 2021-2035 toodi välja, et ühistranspordipeatuste ligipääsetavus on ebaühtlane ja eri kasutajate vajadusi pole arvestatud. Sageli tuuakse puuetega inimeste transpordi murede lahendamisel Mootorsõidukimaksu suurus 10–15 eurot kuus on jätkuvalt reaalne ja keskmise lähedane maksukoormus. Oleme ka nõus, et teatud juhtudel võib suurte sõidukite maks ulatuda nimetatud vahemikust tunduvalt kõrgemale ja maksu üldise põhimõtte järgi see ongi taotluslik. Suurem ja saastavam sõiduk on ette nähtud rohkem maksu tasuma. Teatud suurematele, eristuvalt kõrge maksumääraga sõidukitele on ka eelnõus 694 SE planeeritud madalam maksukoormus – M-kategoori rohkem kui seitsme istekohalised sõidukid maksustatakse alates järgnevast aastast N-kategooria maksumääraga. See toob nende sõidukite maksumäära tunduvalt allapoole. Siiani on puudega inimeste transpordi toetus antud läbi Sotsiaalministeeriumi meetme, millega MSMS-i jõustumisel tõsteti ka puudetoetusi. Täiendav puudega inimestele suunatud mootorsõidukimaksu hüvitis tuleb omakorda sihtgrupist ja soodustuse suurusest lähtuvalt täpsemalt analüüsida. Kohandatud ja ümberehitatud sõidukite maksusoodustus nõuab arendusi ja sellest tulenevalt ei saaks seda rakendada enne 2027. aastat. Ühtlasi on üksnes nendele sõidukitele soodustuse kehtestamisega mitmeid juriidilisi ja põhiseaduslikke kitsaskohti, samuti on sihtgrupp küllaltki väike võrreldes kõigi Eestis elavate puudega inimeste ja nende leibkondadega.

	näiteks, et puudega isik võib kasutada tööl käimiseks sotsiaaltransporti. Kahjuks pole sotsiaaltransport kohalikes omavalitsustes ühetaoline ja ei kata puuetega inimeste vajadusi transpordi kasutamisel, harvad ei ole ka olukorrad, kus inimestele sätestatakse sotsiaaltranspordi kasutamisel mahu- ja ajapiirangud, kuigi sotsiaalhoolekande seaduse alusel on inimesel õigus saada sotsiaalteenuseid vajaduspõhiselt. Eesti on võtnud ÜRO Puuetega inimeste õiguste konventsiooniga kohustuse edendada puuetega inimeste võrdseid võimalusi ja tagada juurdepääsu osalemiseks kodanikuühiskonna, poliitika-, majandus-, sotsiaal- ja kultuurielu valdkondades. Samuti otsida lahendusi, et vähendada vaesuse negatiivset mõju puuetega inimestele. Ka Õiguskantsler viitas oma ettepanekutes Riigikogule, et puuetega inimestele erandite puudumine võib 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. Kuna tõenäoliselt seisab Riigikogul seoses mootorsõidukimaksu seaduse põhiseadusvastasusega ees seaduse muutmine, teeb EPIKoda ettepaneku lisada vähemalt kohandatud ja ümberehitatud autode erisus seadusesse. Puuetega inimestele maksuerisuste (antud juhul mootorsõidukimaksu) tegemisel saab riik oma poliitikaid kooskõlastada konventsiooni põhimõtete ja eesmärkidega, edendades võrdsust, kaasatust ja austust puuetega inimeste õiguste ja väärkuse suhtes.	
3.2.	Oleme mure ja ka ootusega jälginud mootorsõidukimaksuseaduse ümber toimuvat. Kuigi seaduse algsel vastuvõtmisel ei tehtud erisusi, on tänaseks teada, et seaduseelnõusse on sisse kirjutatud maksusoodustused lastega peredele ja massisoodustusi M- ja N-kategooriate sõidukitele, mis leevendavad osaliselt puudega inimeste majanduslikku olukorda. Lastega peredele soodustuste tegemine on tervitatav, kuid samal ajal on tähelepanuta jäänud need puuetega inimeste vajadused, millele EPIKoda oma varasemates ettepanekutes tähelepanu pööras. EPIKoja ettepanekud puudutasid maksuerisuse tegemist neile, kelle jaoks isiklik sõiduvahend ei ole mugavus, vaid hädavajalik vahend, mis võimaldab ühiskonnaelus osaleda. Me ei taotle massisoodustuse tühistamist, aga taotleme sihtrühmapõhist maksuvabastust, sh kohandatud autode erisuse lisamine seadusesse või teatud sihtgruppidele soodustuste tegemine.	Vt eelmine vastus. Lisame, et puudega inimeste toetus on laiem küsimus, kui üksnes (mootorsõiduki)maksukeskne. Seega ei ole MSMS-i täiendamine ainus variant, kuidas saaks mootorsõidukimaksukoormust operatiivselt leevendada.

Kahjuks kohandatud autode erisus kaotati, viidates ebavõrdsele kohtlemisele puuetega inimeste hulgas, kuigi positiivne diskrimineerimine on lubatud ning meie hinnangul oleks maksuvabastuse erisus sellega põhjendatud. Puuetega inimeste konventsiooni artikkel 5 punkt 4 alusel ei loeta diskrimineerimiseks erimeetmeid, mis on vajalikud, et kiirendada puuetega inimeste faktilise võrdsuse saavutamist või see tegelikult saavutada. EPIKoja algne soov oli saada maksuvabastus eelkõige neile sihtgruppidele, kelle jaoks iseseisev ühistranspordi kasutamine nii tervisliku seisundi kui ligipääsetavuse tõttu on keeruline, kui mitte võimatu. Meie liikmesorganisatsioonidega maksudebati käigus arutelusid pidades leidsime ühiselt, et lausaline maksuvabastus ei ole ilmselgelt see, mida heitlikul poliitmaastikul taotleda, sest puudega inimeste ja nende perede vaatest on palju teemasid, mis riigipoolset ja seega ka kaaskodanike poolset tuge ja panust eeldavad – kvaliteetsed ja kättesaadavad teenused, ligipääsetavus, ajakohased ja sihitud toetused, mis kõik on vajalikud eelkõige selleks, et puudega inimesed ja nende lähedased saaksid võimalikult võrdväärselt ühiskonnaelus osaleda, haridust omandada, ka tööl käia. Ka paljud teised Euroopa riigid on arvestanud mootorsõidukimaksu kehtestamisel puuetega inimestega, näiteks Lätis on maksuerisused puuetega inimestele ja puudega last kasvatavatele peredele. Soomes võimaldatakse automaksu tagastust liikumispuude, nägemispuude või ka muu puude korral kui see põhjustab püsivat kahju. UK-s on maksuerisused liikumiskustega inimestele, sh nägemispuue, liitpuue. Ka Õiguskantsler on oma seisukohas välja toonud, et näiteks saaks puuetega inimesele või tema määratud inimesele kuuluva auto aastamaksust vabastada, nõuda vaid baasosa (50 eurot) maksmist või rakendada sarnaselt Ühendkuningriigiga põhimõtet, et puuetega inimestele on kehtestatud sõiduki aastamaksu tasumisel 50-protsendine soodustus. Kuna näeme, et riik on oma esialgset kurssi muutnud ning planeeritud on soodustused ka lastega peredele, siis peame õiglaseks, et riik võtab arvesse ka puuetega inimeste olukorda ning võimaldab seadusega maksuvabastuse raske ja sügava liikumispuudega, intellektipuudega ja nägemispuudega inimestele, kelle jaoks iseseisev ühistranspordi kasutamine nii tervisliku seisundi kui ka ligipääsetavuse tõttu on keeruline, kui mitte võimatu.	
---	--

	2025. aasta juunis avaldatud Praxis'e analüüsis rõhutatud, et puuetega inimesed kuuluvad haavatavamate gruppide hulka, keda maksutõusud ja eelarvekärped kõige rängemalt tabavad. Nende toimetulek sõltub rohkem riigi sotsiaalkaitsehüvitistest ja avalikest teenustest. Puuetega inimesed, eriti need, kes kuuluvad mitmesse riskigruppi (nt väikese sissetulekuga või krooniliste haigustega), on kõige haavatavamad. Mootorsõidukimaks avaldab eriti negatiivset mõju inimestele hajaasustuses, kus ühistransporti pole. Ka EPIKoja poole pöörduvad sageli just maapiirkondades elavad puudega inimesed, kelle jaoks isiklik sõiduvahend on ainuke viis, kuidas jõuda kooli, tööle või avalike teenusteni. EPIKoda lähtus oma ettepanekute tegemisel sellest, et riigil oleks võimalikult lihtne maksuvabastust rakendada, st riigil oleks võimalik registrite andmete põhjal saada informatsiooni mootorsõidukite omanike, puudega inimeste puude raskusastme ja puude liigi ning ka perekondlike ja juriidiliste seoste kohta (abikaasa, registreeritud kooselu, lapsevanem, eestkostja). Me ei vaidle massisoodustustele vastu; palume neid täiendada sihtrühmapõhise maksuvabastusega, et vähemalt ühele sõidukile puudega inimese kohta rakenduks õiglane ja teostatav erisus: raske ja sügava liikumispuudega inimesed; raske ja sügava intellektipuudega inimesed; raske ja sügava nägemispuudega inimesed; või eelmainitud sihtgruppi kuuluva inimese seaduslik esindaja, abikaasa, registreeritud elukaaslane. Toetame maksuerisuse tegemist selliselt, et puudega inimese kohta oleks vabastatud üks sõiduk. Eesti on võtnud ÜRO Puuetega inimeste õiguste konventsiooniga kohustuse edendada puuetega inimeste võrdseid võimalusi ja tagada juurdepääsu osalemiseks kodanikuühiskonna, poliitika-, majandus-, sotsiaal- ja kultuurielu valdkondades. Samuti otsida lahendusi, et vähendada vaesuse negatiivset mõju puuetega inimestele. Puuetega inimestele maksuerisuste (antud juhul mootorsõidukimaksu) tegemisega viib riik oma poliitikat kooskõlla konventsiooni põhimõtete ja eesmärkidega, edendades võrdseid võimalusi, kaasamist ning austust puuetega inimeste õiguste ja inimväärikuse suhtes.	
4.	Liisingliit	

4.1.	Registreerimismaksu ja aastamaksu tagastus. Sõiduki omaniku ja kasutaja suhtes oleks aus kasutada Eestis tagasiarvestuse printsiipi. Eesti IT riigina on võimeline tegema tagasiarvestust päevapõhiselt või vähemalt kuu põhiselt. Registreerimis tasu puhul peaks see olema võimalik seitsme aasta jooksul, mis on reeglina uue auto liisingu lepingu periood. Aastamaksu puhul peaks see olema tehtav proportsionaalselt kasutusest Eestis, kui sõiduk müüakse riigist välja enne makstud maksu lõpptähtaega. Eelnev peaks kehtima ka juhul kui: • on ekslikult tasutud registreerimistasu või aastamaks; • sõiduk muutub kasutuskõlbmatuks; • vara hävib või on varastatud või tunnistatud kadunuks (st kindlustusjuhtum);	Mootorsõidukimaksu seaduse muutmise seaduse eelnõu 677 SE-ga luuakse alus mootorsõidukimaksu maksustamisperioodi lühendamiseks proportsionaalsuse alusel jooksva aasta jooksul kuni selle ajani kui sõiduk liiklusregistrist kustutatakse. Sõiduk kustutatakse liiklusregistrist lõplikult: • omaniku kolimisel teise riiki, kui sõiduk kantakse seal registrisse; • EUROINFO alusel Transpordiameti poolt; • lammutustõendi alusel; • omaniku avalduse, Keskkonnaameti, Politsei- ja Piirivalveameti või päästeameti tõendi alusel ja • võõrandamisel välisriiki. Nii kustutamisel, kui tagaotsitavaks märkimisel on maksustamisperioodi lühendamise menetlust alustavaks sündmuseks just need konkreetsed kanded. Liiklusseaduse § 190²⁷ lõiked 1–3 on sätestatud registreerimistasu tagastamise alused. Hetkel ei ole Rahandusministeeriumile antud ülesannet seda laiendavaid sätteid välja töötada.
4.2.	Vastutava kasutaja olemasolul registris (juhul kui omanikuks on krediitiasutus), ei kohalduks maks mitte omanikuvahetuse puhul, vaid vastutava kasutaja muutumise korral. Muudatus, mis tagaks ettevõtjate võrdse kohtlemise, soosiks vaba konkurentsi ja austaks kliendi valikuvabadust. Juhul, kui liisinguvõtja soovib finantseerijat vahetada, siis maks ei kohalduks. Kui aga soovitakse sõiduk müüa, siis oleks tagatud vaba konkurents finantseerija valikul ja uuel vastutaval kasutajal poleks võimalik maksu tasumist vältida juhul, kui finantseerimisleping sõlmitakse sama liisinguandja juures kus see varasemalt sõlmitud oli (omanik ei muutu). See muudatus võiks olla ka riigi huvides, kuna see võimaldab rohkem maksu koguda (see varem kätte saada) liisinguga finantseeritud sõidukite puhul. Kuna seaduse mõttes on maksusubjektiks liisinguvõtja mitte finantseerija, siis peaks see muudatusettepanekud olema igati loogiline ja riigile vastuvõetav.	Analüüsime seda lahendust, sh selle mõju maksukohustuse tekkimisele ja konkurentsile. Muudatuse võimalik rakendumine võiks puudutada juhtumeid, kus sõiduk on enne 2025. aastat registris ning vastutav kasutaja muutub.

4.3.	Täpsustada 01.01.2025 jõustunud mootorsõidukimaksu seadusest (MSMS) tuleneva registreerimistasu tasumise ja võlaõigusseaduse (VÕS) § 409 lõikest 1 tuleneva tarbija taganemisõigusega seonduvat. Nimelt Liisingliit esitas 01.08.2024 ja 3.12.2024 rahandusministeeriumile pöördumise seoses mootorsõidukimaksu seadusega ning küsis muuhulgas järgmist „<i>Tarbijal on õigus lepingust taganeda 14 päeva jooksul: kas ta saab sel juhul tagasi ka sõiduki registreerimistasu kui sõiduki esialgne omanikukanne taastatakse?</i>“. Rahandusministeerium esitas 10.09.2024 Eesti Liisingühingute Liidule vastuse nr 5-1/3507-2, kus selgitas eelnimetatud küsimuse osas järgmist “<i>Registreerimistasu saab tagasi küsida üksnes juhul, kui sõiduk kustutatakse liiklusregistrist eesmärgiga võtta see kasutusele väljaspool Eestist. See tähendab, et lepingust taganemise puhul kellelegi registreerimistasu ei tagastata</i>”. MSMS § 190¹⁸ lõikest 1 tuleneb, et registreerimistasu tasub isik, kelle huvides või kelle suhtes registrikande toiming tehakse. Seega võib registreerimistasu maksjaks olla ka liisinguandja või liisinguvõtja. VÕS § 409 lg 1 võimaldab tarbijal tarbijakrediidilepingust taganeda põhjust avaldamata 14 päeva jooksul. Seega kui tarbijast liisinguvõtja on ära tasunud sõiduki registreerimistasu või liisinguandja on selle tasunud tema eest ning pärast seda liisinguvõtja esitab liisingulepingust taganemise avalduse, siis rahandusministeeriumi 10.09.2024 vastuse kohaselt registreerimistasu sel juhul tagastamisele ei kuulu. See näib aga vastuolus võlaõigusseaduse ja tarbijakrediidi direktiivi mõttega, kuna piirab tarbija taganemisõiguse teostamist, asetades tarbija valiku ette, kas loobuda liisingulepingust taganemise õiguse teostamisest või kaotada registreerimistasu katteks tasutud summa, mis võib ulatuda tuhandettesse eurodesse. Kui liisinguvõtja taganeb liisingulepingust VÕS § 409 lg 1 alusel, siis VÕS § 409 lg 4¹ kohaselt kannab liisinguandja asja tagastamise või teenuse hüvitamisega seotud kulud ja sellega seotud riisiko. Registreerimistasu näol ei ole aga tegemist asja tagastamise või teenuse hüvitamisega seotud kuluga. Lisaks VÕS § 409 lõikest 3 tuleneb, et avalik-õigusliku suhte alusel krediidisuhte raames makstud tagastamatud tasud jäävad taganemise korral liisinguvõtja kanda. Seega meie hinnangul ei ole liisinguvõtjal alust nõuda ka registreerimistasu hüvitamist liisinguandjalt või sõiduki müüjalt ning kui liisinguandja on tasunud registreerimistasu liisinguvõtja eest, siis võib liisinguandja taganemise korral VÕS § 409 lg 3 alusel nõuda selle hüvitamist liisinguvõtjalt.	Oleme jätkuvalt seisukohal, mille andsime oma vastuses nr 5-1/3507-2, kus selgitasime, et registreerimistasu saab tagasi küsida üksnes juhul, kui sõiduk kustutatakse liiklusregistrist eesmärgiga võtta see kasutusele väljaspool Eestit (liiklusseaduse § 190²⁷). Kuivõrd ilmneb, et selles küsimuses oleks siiski vajalikud täiendavad selgitused, kavatseme selle küsimuse veelkord läbi analüüsida.
--------------------	--	--

	Selguse ning hilisemate vaidluste vältimise huvides palusime Rahandusministeeriumilt veelkordset selgitust kuid ei ole seda saanud seoses MSM aruteludega. Loodame, et enne seadusemuudatuste Riigikogusse saatmis saame ka antud küsimuse lahendatud. Eelmise (19.08.2024) Rahandusministeeriumilt saadud vastuste põhjal jäid küsimused ikka veel õhku: 1. Kas saame õigesti aru, et kui liisinguvõtja on ära maksnud sõiduki registreerimistasu ning pärast seda esitab liisingulepingust taganemise avalduse VÕS § 409 lg 1 alusel, siis olenemata sellest, et see piirab VÕS § 409 lg 1 toodud tarbija taganemisõiguse teostamist, jääb registreerimistasu ikkagi liisinguvõtja kanda ning selle tagastamist Transpordiametilt või selle hüvitamist liisinguandjalt ega sõiduki müüjalt ta nõuda ei saa? Ning kui liisinguandja on tasunud registreerimistasu liisinguvõtja eest, siis taganemise korral võib liisinguandja VÕS § 409 lg 3 alusel nõuda registreerimistasu hüvitamist liisinguvõtjalt? 2. Kui leiate, et olukorras, kus liisinguvõtja on ära maksnud sõiduki registreerimistasu või liisinguandja on teinud seda tema eest ning pärast seda liisinguvõtja esitab liisingulepingust taganemise avalduse VÕS § 409 lg 1 alusel, ei peaks registreerimistasu jääma liisinguvõtja kanda, siis kelle kanda peaks see jääma või kellelt ja mis alusel saab liisinguvõtja selle hüvitamist nõuda?	1. Ei, kuna registreerimistasu tagastamise alust selles olukorras seaduses ette nähtud ei ole. 2. Kehtiv õigus ei näe ette registreerimistasu tagastamist ega hüvitamist, mistõttu jääb see liisinguvõtja kanda ka juhul, kui ta liisingulepingust VÕS § 409 lg 1 alusel taganeb. Küll on võimalik sellised küsimused ennetavalt eraõiguslikus lepingus fikseerida.
4.4.	Soovitame kaaluda mootorsõidukite erisoodustusmaksu kaotamist, mis mõned aastat tagasi kehtestati vastuolulistel alustel ja mille sisulist tasumise kontrolli pole riik kunagi suutnud teostada. Teie poolt edastatud väljatöötamiskava uuringu kohaselt osteti 2022 aastal 56 532 mootorsõidukit, millest vaid 3 984 määrati ettevõtluse kasutusse – tundub ebaloogiliselt väike number. Riigi usalduskrediidile mõjuks positiivselt kui maksud, mis kehtestatakse, ka kokku suudetakse koguda ning maksud ei dubleeriks teineteist. Ühtlasi annaks erisoodustusmaksu kaotamine positiivse signaali nii kodanikele kui ettevõtjatele, et makse ka langetatakse.	Eraldi mootorsõidukite erisoodustusmaksu ei ole olemas. Erisoodustus on olemuselt mitterahaline palgatulu, mida tuleb tulu- ja sotsiaalmaksuga maksustada selleks, et tagada maksustamise neutraalsus erinevate töötasu maksmise vormide puhul. Erisoodustuse maksustamata jätmine tekitaks majanduslikke moonutusi ja siin ei saa ka rääkida dubleerivatest maksudest - ühel juhul maksustatakse sisuliselt tulu (auto kasutamise võimaldamise hüve kujul) ja teisel juhul vara.
5.	Kodanik	
5.1.	(I.P) Nimelt on mootorsõidukimaksu seaduse paragrahv 12 lõige 1 punkt 3 vastuolus sama seaduse paragrahv 3 tooduga, samuti põhiseaduse ja terve mõistusega.	Mootorsõidukimaksu seaduse § 3 sätestab maksu objekti, ehk mida maksustatakse. Samas § 12 sätestab maksumäära, ehk millise maksumääraga maksustatakse maksuobjekti. Maksumäära komponendid

Paragrahv 3 kohaselt on maksu objektiks mootorsõiduk, aga paragrahvis 12 arvutatakse massiosa mitte mootorsõidukilt, vaid sellele lisaks ka võimalikelt reisijatelt ja võimalikult veoselt. Massiosa arvutuse aluseks peaks olema sõiduki tühimag (liiklusseaduse kohaselt- tühimag on valmistaja määratud täisvarustuses sõiduki mass), mitte täismass (liiklusseaduses mõiste- täismass on valmistaja määratud juhi, sõitjate ja veosega täisvarustuses sõiduki suurim mass). Suurem enamus nendest M1 sõidukitest suudab sõita kiiremini, kui 90km tunnis, ega sellepärast ei saa liiklustrahvi ette välja kirjutada või kui reisida sama sõidukiga praamil, siis tuleb ikka maksta nende reisijate eest, kes on realselt sõidukis, mitte võimalike ülejäänud reisijate kohtade pealt. Ka hotellis võib ette tulla, et võimalik on võtta lisavoodi, aga kui seda ei kasutata, siis selle pealt ju ei maksa. Ei ole teada, et eksabikaasale peaks elatisraha maksma, kui neil ühiseid lapsi ei ole, kuigi võimalus laste saamiseks oli ju olemas. Ma ei tea kui absurdseid näiteid peab tooma, et riigikogu liikmed saaksid aru, mida praegusel juhul tahetakse maksustada. Kui on soov maksustada võimalikke reisijaid ja võimalikku veost, siis tuleb selleks eraldi seadus teha. Huvitav on ka see, et enamuses seaduse punktides on kasutuses tühimag, aga just sõiduautode puhul on võetud äkki täismass. Sama seaduse paragrahvis 6 toodud maksukohustuse fikseerimine 1 jaanuari seisuga pole normaalne. Seda saab ikka arvutada tagantjärele, mitu päeva aastas on auto registris antud isiku nimel olnud, niipalju tuleb ka maksta või siis tuleb arvestada kuukaupa, nagu töötasu ja muid jooksvaid makse. Kui isik müüb auto teisel jaanuaril maha, siis tema ju ei peaks selle eest 364 päeva osa maksma. Meil on ju nn digiriik, kus autoregister toimib väga hästi, kuidas siis nüüd ei saa seda kuidagi ühildada maksuameti süsteemiga, et maksukohustus oleks õiglane. Lisaks jääb ebaselgeks antud seaduse eesmärk, mida sellega tahetakse saavutada? Igal seadusel või regulatsioonil peaks olema ikkagi mingi eesmärk, praegu jääb see selgusetuks, kas tahetakse, et loodus oleks puhtam või autopark uuem ja turvalisem või vähendada ummikuid või ???	ja arvutusmehhanism ei ole seega maksuobjekti nimetusega määratud ega piiratud. Seetõttu ei ole siin tegemist vastuoluga normide vahel ega ka mitte põhiseadusega. Massiosa arvutuse aluseks on võetud sõiduki täismass, kuna sõiduki tühimag võib olla manipuleeritavam kui täismass. Tühimag peaks olema muudetav nt eemaldades osa lisavarustust ja taotlema uue tühimassi registrisse kandmist. Maks ei peaks aga olema motivaatoriks ümberehitamisel. M1 sõidukite mootorsõidukimaks koosneb baasosast, saaste ja kaalu komponentidest ning vanusekordajast. Kaalukomponendina kirjeldab täismass hästi sõiduki üldist tehnilist võimekust ja võimalikku kaalust tulenevat mõju. Nt ei ole mõeldav igakordselt kindlaks teha, milline on konkreetse sõiduki tegelik kaal konkreetset liikluses kasutamise korral või keskmiselt aastas (juhi tegelik kaal, kaassõitjate kaal, pagas, varustus jms). Nn automaksu eesmärgiks on sõidukite keskkonnamõjude vähendamine ja eelarvevahendite hankimine riigi toimimiseks tarvilike tegevuste rahastamiseks. Tegemist on nii keskkonnamaksuga kui ka varamaksuga. Kuivõrd maks peaks suunama tarbijate käitumist läbi rahalise mõjutuse, siis võib oletada, et tühimassist lähtumisel olnuks sama mõju ja fiskaalse eesmärgi saavutamiseks tarvilik rakendada kõrgemaid maksumäärasid. Automaks (registreerimistasu ja aastamaks) on suunatud eelkõige keskkonnamaksude sõidukite soetamisele ja kasutamisele. Lisaks keskkonnamaksudele täidab maks ka fiskaalset rolli, tagades riigile tulu avalike kulude katteks. Sealjuures ei ole eesmärgiks vanema autopargi jõuline kasutusest väljatõrjumine, vaid tarbijate suunamine keskkonda vähem koormavate valikute tegemisele ning vajadusel ka autost loobumise soodustamine. Aastapõhisel arvestusel on loodud teatav sarnasus maamaksuga, kus maksukohustus lasub isikul, kes 1. jaanuari seisuga on kinnistusraamatu andmete kohaselt kinnisasja omanik. Aasta kestel sõiduki müümisel saab mootorsõidukimaksu käsitleda hinna või tehingu komponendina. Mootorsõidukimaksu seaduse muutmise seaduse eelnõu 677 SE on läbinud esimese lugemise. Eelnõus on arvestatud Õiguskantsleri poolt
--	--

		Riigikogule tehtud ettepanekuid täpsustada mootorsõidukimaksu regulatsiooni olukordades, kus sõiduk hävib või varastatakse.
5.2.	(I.P) Maksumäära komponendid ja arvutusmehhanism ei ole muidugi maksuobjekti nimetusega määratud ega piiratud, aga nende valikul ei tohi ära unustada seda objekti ennast ja selle komponente, mida tahetakse maksustada. Praegusel juhul maksustatakse võimalikke reisijaid ja võimalikku veost. Tootjatehase poolt kinnitatud mootorsõiduki tühimag sisaldab ka juhi kaalu (ca 70kg) ja 90% kütuse paaki mahtuva kütuse massi. Seega oleks õiglane võtta arvutuse aluseks tühimag. Kõneall olev seadus maksustab kõik võimalikud reisijad, ehk eeldab, et autos on maksimaalne arv reisijaid. Kui auto on ettevõtte omandis ja määratud töösõitudeks, siis kas autos olevad pereliikmed või teised isikud, kes ei ole ettevõtlusega otseselt seotud tekitavad erisoodustumaksu kohustuse? Palun uurida Rahandusministeeriumilt, miks võeti arvutuste aluseks täismass? Seda selgitust ei ole vaja ainult mulle, vaid ka rahanduskomisjoni liikmetele, sest ei ole normaalne, et seadust menetletakse nii, et selle sisu pole arusaadav. Teie poolt välja toodud eeldus, et hakatakse sõidukeid kuidagi ümber ehitama on kummaline, ma ei julgeks küll eeldada, et inimesed on pahatahtlikud. Eesti kodanikud on vägagi ausad ja maksukuulekad, aga on mingid piirid, millest üle minnes tekib kodanikel tunne, et nende suhtes on ebaõiglaselt käitunud. Kui riigi eelarve oleks selge ja loetav, millest saaksid aru muu hulgas ka rahanduskomisjoni liikmed ja riigikogu liikmed, siis saaks sealt arvatavasti päris palju ridu maha tõmmata, mis tegelikult ei ole riigi toimimiseks tarvilikud tegevused. Ma ei saa küll nõus olla väitega, et eesmärgiks ei ole võetud vanema autopargi kasutusest väljasurumist, sest kui vanema auto registreerimistasu on pool auto turuhinnast, siis neid autosid enam ei saa lihtsalt müüa. Nii jäävad ikkagi paljud autod lõpuni kasutamata. Autost loobumise jutt võib ju tunduda ilus, aga kõik inimesed (õnneks või kahjuks) ei ela Tallinnas. Kui Te kujutate ette, kus asub näiteks Misso alevik, siis... Meil ei ole tramme, ei ole raudteed, ei ole sadamat ja laevaliiklust, ei ole lennujaama, ei ole taksosid ega autorenti, ei ole ka tõukside renti või paljukiidetud kastirattaid, ehk siis ühistransport on väga piiratud (aegadel ja suundadel). Kui arvestada, et lähim lasteaed on 12km, lähim põhikool 20km, lähim	Vt eelmine vastus. Mootorsõidukimaksu eesmärk ei ole vanemate autode kasutusest väljatõrjumine. Üle 20 aasta vanustelt sõidukitelt tuleb tasuda vaid baasosa, mis ongi mõeldud motiveerima neid lõpuni kasutama ning vältima enneaegset mahakandmist.

	riigigümnaasium 45km, lähim haigla ja tervisekeskus 45km jne. Need vahemaad ei mahu kahjuks 15 minutilise jalutuskäigu piiridesse ja elanikel on auto hädavajalik tarbeese, mitte staatusesümbol. Eesmärk on küll suunata sõiduki soetamisel keskkonnasäästlikuma otsuse suunas, aga kahjuks see meil ei tööta. Seaduse seletuskirjas on toodud Norra näide, aga kahjuks unustatakse ära, millised on Norras inimeste sissetulekud ja millised elektri hinnad lõpptarbijale. Eestis kahjuks, arvuta kuidas tahad, ei ole säästlik elektriautot ega ka pistikhübriidi osta, sest hinnavahe sisepõlemismootoriga autoga võrreldes on suur ja kõrgetest elektrihindadest ja ülekandetasudest tulenevalt tasuvusaeg ja -kilometraaž väga pikk kui mitte võimatu. Suhteliselt meelevaldne on võrrelda mootorsõidukimaksu maamaksuga, sest ühel puhul on tegemist kinnisasjaga ja teise puhul tarbeesemega, käibevaraga. Kui palju tehinguid tehakse 20 aasta jooksul ühe kinnistuga keskmiselt ja kui palju tehinguid autoga. Mootorsõidukimaksu saab ju uut autot ostes ka praegu proportsionaalselt arvutada, ma ei saa aru, miks ei saa siis kõiki tehinguid arvesse võtta? Soov on suunata keskkonnasäästlikuma auto suunas, aga kui see maainimene tahab autot vahetada, siis peab ta tasuma aasta alguse seisuga aastamaksu oma vanalt sõidukilt, siis peaks ta suutma selle maha müüa koos selle aastamaksu ja registreerimistasuga koos, mis on suhteliselt võimatu ja siis tuleb tal uue auto pealt veel omakorda aastamaks proportsionaalselt tasuda + registreerimistasu. See rehkendus kahjuks ei anna kuidagi välja ja maainimesed pannakse veel kehvemasse olukorda võrreldes linnainimestega.	
5.3.	(K.T) Kirjutan teile murega, mis puudutab autode maksustamise korda Eestis. Minu pere sattus 2025. aastal olukorda, kus meilt nõutakse maksu kaks korda ühe ja sama perioodi eest, kuigi meil ei olnud korraga kahte autot. Nimelt kuulus meile aasta alguses (1. jaanuari seisuga) üks auto, mille me müüsimise märtsis. Selle eest tuleb tasuda automaks terve aasta eest. Juunis ostime uue auto, mille eest tuleb nüüd samuti maksta – kuigi esimene auto oli juba ammu müüdnud. Selline maksustamise põhimõte on ebaloogiline ja ebaõiglane. Meie hinnangul tuleks automaksu arvestada proportsionaalselt tegeliku kasutusperioodi põhjal, nagu see on tavaks paljudes Euroopa riikides.	Mootorsõidukimaksu seaduse muutmise seaduse eelnõu 677 SE-ga luuakse alus mootorsõidukimaksu maksustamisperioodi lühendamiseks proportsionaalsuse alusel jooksva aasta jooksul kuni selle ajani kui sõiduk liiklusregistrist kustutatakse, sh sõiduki võõrandamisel välisriiki. Aasta kestel sõiduki müümisel saab võõrandaja mootorsõidukimaksu käsitleda hinna või tehingu komponendina. Järgmise aasta 1. jaanuaril läheb maksuteade juba liiklusregistri andmete alusel uuele omanikule. Jooksva maksustamisperioodil on võimalik järgijäänud mootorsõidukimaksu summa arvutada sõiduki müügihinna.

	Arvestades, et üldine maksukoormus on juba niigi suur (sh 2025. aasta käibemaksutõus 24%-ni), mõjub selline topeltmaksustamine eriti rängalt tavalistele peredele.	
5.4.	Olen M.K. Üksi elav pensionär ja teemaks automaks. Auto on mul 2019.a Opel Insignia, diisel 145kw ,nelikvedu sõiduauto. Te olete teinud seaduse, kus ma pean automaksu maksma 452,96 eur. Mul ei ole sellist raha, et tasuda see maks teile! Kust kohast ma võtan selle raha? Mis alusel te olete selle tulemi saanud? Kas pensionärid polegi inimesed? Te vist ei saa aru, et probleemid majanduslikult hakkasid siis kui hakkasite mängima elektri hindadega ja muude maksudega! Valitsus, kes tõstab pidevalt makse - näitab lihtsalt selle meeskonna nõrkust! Käibemaksu mitmekordsete tõstmisega ja lisaks teised maksud- hävitate ju väikemajanduse täielikult- olete juba hävitanud. Kui targemad riigid mõtlevad kuidas majandust elavdada ja konkurentsi võimaliseks teha maksude vähendamisega siis teie teete vastupidi. Kahju aga pean ütleva ,et RE START sellel riigile .	Mootorsõidukimaks e varamaks on oma olemuselt seotud vara omamisega. Lisaks on kehtestatud erisused tulenevalt vara e sõiduki keskkonnakoormusest, kuid samas vähendab maksukoormust sõiduki vanus. Suhteliselt uue, raske ja kõrgema CO₂ näiduga sõidukil on maks kõrgem, mis on ilmselt põhjuseks ka käesoleval puhul. Oleme püüdnud mootorsõidukimaksu võimalikult taskukohaseks kujundada, tasakaalustades nii isikute maksevõimet kui maksu eesmärki. Siinkohal saaks soovitada, et isikul on võimalik kaaluda sõiduki vahetamist väiksema sõiduki vastu, või siiski jätkata selle sõiduki eest maksu tasumisega.
5.5.	(M.S.) Minu küsimus puudutab kahe väga sarnaste tehniliste näitajatega sõidukite aastamaksu kujunemist. Võrdluses sõidukid: 1. Toyota Land Cruiser, reg.nr 780 HTZ /2020/ ja 2. Toyota Land Cruiser, reg.nr. 570 KDY /2020/. Mootorsõiduki aastamaks esimesel sõidukil reg.nr 780 HTZ on 980.00 € aastas ja teisel sarnaste tehniliste näitajatega ning sama kategooria sõidukil on aastamaks AINULT 216,00 €! Kas järgmiste tehniliste andmete erinevus on väärt 764.- euro suurust hinnavahet? Andmete võrdlus: tühimass: 780 HTZ – 2401 kg 570 KDY – 2309 kg Tühimasside erinevus: sõidukil reg.nr. 780 HTZ on 92 kg raskem. Kandevõime: 780 HTZ – 589 kg 570 KDY – 681 kg Kandevõime erinevus: sõidukil reg.nr. 570 KDY on 92 kg suurem.	Toodud näites tuleneb kahe sarnase sõiduki aastamaksu erinevus peamiselt sellest, et mudelite varustus mõjutab sõiduki tehnilisi näitajaid (tühimassi ja kandevõimet), mille alusel arvutatakse võimsuse ja kandevõime jagamisel tekkiv koefitsient. Sellest tulenevalt võib maksuerinevus kujuneda oluliselt erinevaks.

	Kas selliste tehniliste andmete reall reale tõstmisega tekitatav hinnavahe on ikka ÕIGLANE ja TÄNASES EESTIS LUBATUD? Samuti võrdlesin heitmenormi CO2 (WLTP), mis on sõidukil reg.nr. 780 HTZ 7g/km kohta suurem. Kui erinevus tuleb siit, KAS SIIS IGA GRAMM on tõesti 100.- EUROT VÄÄRT?!	
5.6.	(T.A) Soovin Riigikogult selget vastust: 1. Miks peab tavaline inimene maksma maksu varade eest, mida tal enam pole? 2. Miks on maksusüsteem üles ehitatud eeldusel, et omamine = saastamine, isegi kui see vara ei liigu ega eksisteeri kasutataval kujul? 3. Kuidas on tagatud inimeste põhiseaduslik kaitse, kui EMTA saadab täitemenetlust enne, kui vaided on läbi vaadatud? Lisaks soovin rõhutada, et minu kui tavakodaniku silmis on see maks vastuolus Eesti Vabariigi põhiseadusega, eelkõige: • PS § 10 – Inimväärikuse ja õiguspärase ootuse põhimõte. Ei ole väärikas ega õiglane nõuda maksu vara eest, mida enam ei eksisteeri; • PS § 11 – Proportsionaalsuse põhimõte. Maksukoormus ei tohi olla ebamõistlik ega inimese elulist olukorda ignoreeriv; • PS § 12 – Võrdsus seaduse ees. Maks ei arvesta inimeste erinevat elukohta, vajadusi ega tegelikku olukorda; • PS § 13 – Õigus riigi ja seaduse kaitsele. Praegu tunnen, et mind selle eest ei kaitsta; • PS § 14 – Riigivõimu kohustus tagada põhiõigused. Seda ei ole tehtud, kui ähvardatakse täitemenetluse ja kontode arestimistega, lähtudes seadusest, mille põhiseaduspärasus on küsimärgi all.	1. Kui silmas on peetud, et sõiduk on liiklusregistrist kustutatud, siis eelnõuga 677 SE on juba ette nähtud, et maksukohustus lühendatakse proportsionaalselt kuni sõiduki liiklusregistrist kustutamiseni. Sellisel juhul ei pea maksma vara eest, mida enam registris ei ole ega mida ei ole võimalik kasutada. Eelnõu peaks jõustuma veel sel aastal. Siseriikliku võõrandamise korral jääb maksukohustus aga kehtiva seaduse kohaselt endisele omanikule kuni kalendriaasta lõpuni ning uus omanik võtab kohustuse üle alates järgmise aasta 1. jaanuarist. 2. Mootorsõiduki puhul kaasneb negatiivne välismõju juba üksnes selle tootmise ja hilisema utiliseerimisega, mitte vaid tulenevalt selle kasutusest. Kastustus sihib enam kütuseaktsiis. 3. Täitemenetluste osas jäävad kehtima üldised põhimõtted, mille kohaselt vaide esitamine ei peata täitemenetluse algatamist, välja arvatud juhul, kui seadus sätestab teisiti.
5.7.	(T.T) Kirjutan Teile kui Eesti Vabariigi kodanik, kellele on saadetud Maksu- ja Tolliametist teade mootorsõidukimaksu tasumise kohustuse kohta. Olen saanud EMTA-lt ametliku hoiatuse, et kui 10 päeva jooksul ei ole maksu tasutud, alustatakse minu suhtes sundtäitmist. Sundtäitmise rakendamine kurnaks mind väga. Maksukorralduse seaduse § 128 lõike 1 alusel algatav täitemenetlus toob endaga kaasa varade arestimise ja muud piirangud, mis minu elujärku oluliselt halvendaksid. Seda enam, et tänaseks ei ole mul enam neid sõidukeid, mille eest minult nüüd raha nõutakse. Need autod on maha kantud ega osale enam liikluses, ent mulle esitatakse maksuarve nende	Vt eelmine vastus. Täiendavalt: Riigikogu rahanduskomisjon on algatanud mootorsõidukimaksu seaduse muudatuse, mille eesmärgiks on mootorsõidukimaksu proportsionaalne vähendamine ja asjaomasel juhul ka tagastamine sõiduki liiklusregistrist kustutamisel. Selleks lühendatakse tagasiulatualt jooksva aasta mootorsõidukimaksu maksustamisperioodi kuni sõiduki liiklusregistrist kustutamiseni. Selleks teeb maksuhaldur mootorsõidukimaksu ümberarvutuse ja määrab maksu uuesti. Lisaks, eelnõuga kavandatakse ka maksukohustuse peatamist sõiduki ajutisel

	kunagise omamise eest. Kuidas on võimalik nõuda raha millegi eest, mida enam ei eksisteeri? Maksunõue on minu kui tavalise maainimese jaoks ebaproportsionaalselt koormav. Soovin Riigikogult selget vastust: 1. Miks peab tavaline inimene maksma maksu varade eest, mida tal enam pole? 2. Miks on maksusüsteem üles ehitatud eeldusel, et omamine saastamine, isegi kui see vara ei liigu ega eksisteeri kasutataval kujul? 3. Kuidas on tagatud inimeste põhiseaduslik kaitse, kui meid MTA saadab täitemenetlust enne, kui vaided on läbi vaadatud?	kustutamisel ajaks, mil see on varguse tõttu Politsei- ja Piirivalveameti poolt tagaotsitavaks kuulutatud. Tegemist on alles Riigikogu menetluses oleva eelnõuga. Ja olgugi, et eelnõus on kavandatud uue regulatsiooni tagasiulatuva kohaldamine alates käesoleva aasta algusest, peab arvestama sellega, et käesoleval aastal on esimene mootorsõidukimaksu tasumise tähtaeg juba möödunud. Eelnõu seletuskirjas on selle olukorra kohta toodud järgmine näide. Kui sõiduk maksusummaga 120 eurot kustutati liiklusregistrist 2025. aasta 31. jaanuaril, pidanuks isik 2025. aasta 15. juunil siiski tasuma ära poole maksust ehk 60 eurot (mootorsõidukimaksu seaduse § 7). Maksuteade on haldusakt ja see kehtib kuni kehtetuks tunnistamiseni, kehtivusaja lõppemiseni, haldusaktiga antud õiguse lõpliku realiseerimiseni või kohustuse täitmiseni (maksukorralduse seaduse § 61). Seega, alles pärast eelnõu seadusena vastuvõtmist ja jõustumist arvutab maksuhaldur välja ja määrab uue vähendatud maksusumma. Toodud näite puhul jääks eelnõu kohaselt isiku maksukohustuseks 2025. aastal 10 eurot ja 50 eurot ning enamakstud summa kantakse tagasi tema ettemaksukontole. „Mootorsõidukimaksu seaduse muutmise seaduse“ eelnõu dokumendid ja menetlusinfo leiab Riigikogu kodulehelt eelnõu 677 SE kaardilt.
5.8.	(T.T) Palun edastage rahanduskomisjonile järgmised ettepanekud seoses eelnõuga 677 SE: • Võtta seaduse muudatuse menetlemisel arvesse juhtumid, kus maksukohustus on määratud hävinud või registrist kustutatud sõidukite eest, ning tagada nende inimeste maksuvabastus või maksutagastus ilma täiendava vaideprotsessita. • Lisada seadusesse selge põhimõte, et maksukohustus lõpeb vara liiklusregistrist kustutamise ega ulatu üle selle aja. • Peatada täitemenetluste algatamine juhtumites, kus vaide on esitatud ja lahendamata, et kaitsta inimesi põhjendamatu varalise kahju eest.	Eelnõuga 677 SE on juba ette nähtud, et maksukohustus lühendatakse proportsionaalselt kuni sõiduki liiklusregistrist kustutamiseni, sh juhul, kui sõiduk on hävinud või võõrandatud välisriiki. Sellisel juhul ei pea maksma vara eest, mida enam registris ei ole ega mida ei ole võimalik kasutada. Siseriikliku võõrandamise korral jääb maksukohustus aga kehtiva seaduse kohaselt endisele omanikule kuni kalendriaasta lõpuni ning uus omanik võtab kohustuse üle alates järgmise aasta 1. jaanuarist. Täitemenetluses jäävad kehtima üldised, väljaspool mootorsõidukimaksu seaduse reguleerimisala kehtivad põhimõtted, mille kohaselt vaide esitamine ei peata täitemenetluse algatamist, välja arvatud juhul, kui seadus sätestab teisiti.
6.	Transpordiamet	
6.1.	Sõiduki registreerimisel tasutav registreerimistasu (vt liiklusseadus § 190¹⁶) on praegu kehtiva regulatsiooni alusel tagastatav juhul, kui sõiduk kustutati Eesti liiklusregistrist eesmärgiga võtta see kasutusele väljaspool Eestit (vt liiklusseadus § 190²⁷).	Vastab Kliimaministeerium.

	Transpordiameti ettepanek on muuta liiklusseaduse § 190²⁷ sätteid nii, et registreerimistasu oleks tagastatav ka siis, kui sõiduk kustutatakse Eesti liiklusregistrist seoses selle lammutamisega jäätmekäitleja poolt või selle hävinemisega selliselt, et seda ei saa enam nõuetekohaselt lammutada. Lisaks võiks registreerimistasu olla tagastatav ka siis, kui sõiduk kustutatakse Eesti liiklusregistrist seoses asjaoludega, et see on varastatud ning selle tagaotsimisega seotud toimingud on lõpetatud (enam ei otsita aktiivselt taga). Selgituseks, et kui toimub näiteks selline liiklusõnnetus, mille tagajärjel ei ole sõidukit enam majanduslikus mõttes mõistlik taastada, liigub see jäätmekäitleja kätte, kes selle lõplikult lammutab, misjärel sõiduk liiklusregistrist kustutatakse. Need on õnnetud olukorrad, millest inimesed võivad ennast leida ning oleks igati inimlik ja loogiline, et inimestel tekib vähemalt võimalus registreerimistasu tagasi taotleda, sest sõidukit, mille registreerimise eest tasuti suur summa, ei ole enam võimalik kasutada.	
7.	Õiguskantsler	
7.1.	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.	Mootorsõidukimaksu seaduse muutmise seadus 677 SE eelnõuga luuakse alus mootorsõidukimaksu maksustamisperioodi lühendamiseks. Õigus lühendamiseks tekib kahel juhul. Kui sõiduk liiklusregistrist kustutatakse, lühendatakse jooksva aasta maksustamisperioodi kuni selle ajani. Samuti peatatakse maksukohustus sõiduki ajutisel kustutamisel ajaks, mil see on varguse tõttu Politsei- ja Piirivalveameti poolt tagaotsitavaks kuulutatud. Sellega viiakse mootorsõidukimaks kooskõlla põhiseadusega ja tagatakse proportsionaalne omandipõhiõiguse piirang.
7.2.	Pöördusin 26.02.2025 Riigikogu poole ettepanekuga mootorsõidukimaksu seaduse ja liiklusseaduse põhiseadusega kooskõlla viimiseks. Riigikogu otsustas 10.04.2025 õiguskantsleri ettepaneku täita. Riigikogu esimees tegi Riigikogu kodu- ja töökorra seaduse § 152 alusel rahanduskomisjonile ülesandeks alatatada eelnõu mootorsõidukimaksu seaduse ja liiklusseaduse põhiseadusega kooskõlla viimiseks. Kahjuks ei ole seaduseelnõu seni algatatud.	Vastav eelnõu 677 SE soovitud muudatusteks on läbinud esimese lugemise 6.10.2025.

	Viimasel ajal on õiguskantsler saanud mitmeid pöördumisi inimestelt, kelle sõiduk on 2025. aasta jooksul hävinud või konfiskeeritud. Olgugi, et Riigikogu leidis, et maksu võtmine sellistel juhtumitel on põhiseadusvastane, nõutakse inimestelt ikkagi maksu tähtpäevaks tasumist. Õiguskantsleri poole on pöördunud ka miinimumsissetulekuga inimesi, kelle jaoks on maksu tasumise esimeseks tähtpäevaks tasuda tulev summa ülejõukäivalt suur. Inimestelt nõutakse maksu tasumist, kuigi maksustatav vara on hävinud. Vaatamata tekkinud viivitusele pole õiguskantsler seni Riigikohtusse pöördunud. Asi on selles, et igal juhul on vaja uusi norme, mida Riigikohus Riigikogu asemel kehtestada ei saa. Palun Teil eelnõu algatada ja näha selles ette sätteid, mis aitavad juba kannatanud inimesi. Üks võimalus on näha ette, et hävinud, konfiskeeritud jms sõidukeid puudutavad muudatused jõustuvad tagasiulatuvalt alates 2025. aasta 1. jaanuarist. Ühtlasi saaks anda maksumaksjatele õiguse taotleda enammakstud maksusumma tagasi (nt perioodi eest, mil hävinud mootorsõiduk oli liiklusregistrist kustutatud või varastatud, konfiskeeritud vms mootorsõiduk oli ajutiselt kustutatud). Juhul, kui tehniliselt on see võimalik, saaks teha ka nii, et riik korrigeerib maksuteated liiklusregistri andmete põhjal omal algatusel ning tagastab enammaksed ettemaksukontodele, ilma et inimesed peaks eraldi tagastusnõuet esitama.	
7.3.	Riigikogu algatas õiguskantsleri 26.02.2025 Riigikogule tehtud ettepaneku täitmise eesmärgil käesoleva aasta 16. juunil mootorsõidukimaksu seaduse muutmise seaduse eelnõu (677 SE). Eelnõus on praegu puudu liikluseaduse põhiseadusega kooskõlla viimiseks vajalikud sätteid. Riigikogu otsustas ka need luua ja nende loomine tehti rahanduskomisjoni ülesandeks. Palun Teil eelnõu täiendada ning näha ette sätteid ka registreerimistasu tagastamiseks juhtumil, kui sõiduk pärast registreerimistoimingut hävib või varastatakse (ettepaneku punktid 37-40, 45-47), samuti registreerimistasu administreerimist reguleerivad üldsätted (ettepaneku punktid 48-50).	Hetkel ei ole registreerimistasu tagastamise sätteid plaanis laiendada. 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.