



EESTI PUUETEGA INIMESTE KODA
ESTONIAN CHAMBER OF PEOPLE WITH DISABILITIES

Rahandusministeerium

Meie: 18.08.2023 nr 37

auto@fin.ee

Eesti Puuetega Inimeste Koja arvamus mootorsõidukimaksu seaduseelnõu väljatöötamiskavatsusele

Eesti Puuetega Inimeste Koda on tutvunud mootorsõidukimaksu väljatöötamise kavatsusega. Kahjuks ei ole väljatöötamise kavatsuses konkreetseid ettepanekuid, kuidas arvestatakse mootorsõidukimaksu kehtestamisel puuetega inimeste olukorraga. Samas on VTK-s kirja pandud vajadus analüüsida erivajadustega inimeste toimetulekut planeeritava mootorsõidukimaksu kontekstis, eriti pidades silmas puuetega inimeste õiguste konventsioonis (edaspidi PIK) sätestatud põhimõtete kaitset, mistõttu toome välja oma 04.07.2023 nr 30 pöördumise olulisemad seisukohad.

Peame oluliseks välja tuua, et puuetega inimeste halvemasse olukorda panemine, kuna riik ei suuda oma tegevustega maksusüsteemi pettusi vähendada, ei ole puuetega inimeste suhtes õiglane. Tulenevalt oma tervislikust olukorrast kogevad puuetega inimesed oluliselt rohkem takistusi ühiskonnaelus osalemisel ning iga lisanduv piirang ja kohustus halvendab puuetega inimeste sotsiaalset ja majanduslikku toimetulekut. Sotsiaalministeeriumi poolt tellitud Elanikkonna tegevuspiirangute ja hooldusvajaduse uuringus selgub, et vähenenud töövõimega inimeste või puudega inimeste seas hindab oma isiklike sissetulekuid vältimatute kulutuste jaoks ebapiisavaks enam kui pooled ning täiesti ebarahuldavaks umbes kolmandik¹. Oma igapäevaste kulutustega tunnetavad raskusi ka puudega last kasvatavad leibkonnad. 2017. aastal

¹ [2020 Hooldusvajaduse uuringu lõppraport lisadeta \(sm.ee\)](#)

Sotsiaalministeeriumi poolt tellitud puudega lastega perede toimetuleku ja vajaduste uuringust selgus, et ligi kolmandik puudega laste leibkondadest ei suutnud viimase aasta jooksul ühel või enamal korral maksta eluaseme kommunaalkulusid (lastega tavaleibkondade hulgas oli vastav osakaal umbes kümnendik)².

Rõhutame veelkord oma 04.07.2023 nr pöördumises väljatoodut, et Eesti on võtnud 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. Heaolu arengukava 2023-2030 fookuses on suurendada tööhõivet eri rühmadele (töötud, noored, vanemaealised jt) mõeldud meetmetega ning parandada efektiivsete ja õigesti suunatud sotsiaaltoetuste ja teenuste kättesaadavust, vähendada vaesuse ja sotsiaalse tõrjutuse riskide mõjusid. Eraldi tähelepanu pööratakse lastele ja peredele, vanemaealistele ja puudega inimestele. Eelnevast tulenevalt on mootorsõidukimaksust vabastamine EPIKoja hinnangul meede, millega puuetega inimeste olukorda parandada ning tagada neile võrdsemad võimalused ja juurdepääsu ühiskonnaelule.

VTK-s on välja toodud Rahvusvahelise Valuutafondi soovitus, et automaks on eelarvepuudujäägi vähendamiseks vajalik, kuid **fond rõhutab, et säilitada tuleb toetus haavatavatele sihtgruppidele**. Lisaks on paljud OECD riigid teinud puuetega inimestele erisusi mootorsõidukimaksu kehtestamisel³, sh Läti ja Soome, kelle maksusüsteeme on VTK-s nimetatud. 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.

Puuetega inimeste seas on neid (eriti liikumispuudega inimesed või perekonnad, kus on intellektihäire, liitpuude või liikumispuudega laps/täiskasvanu), kes sõidavad mahukate

² https://www.sm.ee/sites/default/files/content-editors/Ministeerium_kontaktid/Uuringu_ja_analuusid/Sotsiaalvaldkond/puuetega_lastega_perede_toimetuleku_uuringu_raport_loppversioon_par_28.02.18.pdf

³ <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/28bdb664-en/index.html?itemId=/content/component/28bdb664-en#chapter-d1e53447>

autodega. Tegelikult on mahuka auto omamine hädavajalik, et puudega lapse või täiskasvanu abivahendid autosse ära mahutada. Peame seda oluliseks rõhutada meedias kõlama jäänud ütluste valguses, mis on viidanud justkui sellele, et luksuslike autodega sõidavad inimesed, kellel pole puudega inimese parkimiskaardile õigust. Eelpool mainitud puudega lastega perede toimetuleku ja vajaduste uuringust selgus, et transpordiga seotud kulused, mis tulenevad lapse puudest, esineb teistest veidi enam liikumispuudega lastel (81–92%). Võrrelduna Tallinnaga (52–62%) esineb kulused rohkematel teistes Eesti linnalistes asulates (72–78%) ja veelgi rohkematel maa-asulates (81–87%).

Samuti pärsivad hetkel puudulikud rehabilitatsioonid ja tugiteenused ning kehv ligipääsetavus linnades ja maapiirkondades nägemispuudega täiskasvanutel ja eriti lastel iseseisvaks liikumiseks vajalike oskuste omandamist, iseseisvat liikumist ning ühistranspordi kasutamist, mis suurendab vajadust auto kasutamisele veelgi enam.

04.07.2023 esitatud pöördumises tõime välja mitmeid probleeme, mis on seotud ühistranspordi kättesaadavuse ja ligipääsetavusega, sotsiaaltranspordi kättesaadavusega. Seni kuni pole need probleemid kõikides piirkondades lahendatud, on ülekohtune kehtestada puuetega inimestele täiendav maks, mis kitsendab veelgi nende liikumisvõimalusi. PIK artikkel 20 sätestab, et osalisriigid soodustavad puuetega inimeste isiklikku liikumisvõimet nende endi poolt valitud viisil ja ajal ning tasukohasega hinnaga. Liikumiskulude korral ei ole auto puuetega inimeste jaoks luksuse, vaid eluks hädavajalik liikumisvahend, millega tagada endale või puudega lähedasele ligipääs tööle, haridusasutusse, arsti juurde, poodi jne. Kui inimene elab hajaasutuse piirkonnas, on ühistranspordi kasutamine raskendatud või puudub selleks üldse võimalus. Enamikes maakondades ei ole ühistransport ligipääsetav, maakondade vahelistel liinidel ei ole võimalik ratastooliga bussi peale minna, isegi kui on valmisolek ja võimalus maksta täishind. Transpordi ja liikuvuse arengukavas 2021-2035 on välja toodud, et ühistranspordipeatuste ligipääsetavus on ebaühtlane ja eri kasutajate vajadusi pole arvestatud. Lisaks on hajaasutustega piirkondades probleemiks ühistranspordi kättesaadavus, mõnes kohas sõidab buss ainult 2-3 korda nädalas. Sageli tuuakse puuetega inimeste transpordi murede lahendamisel näiteks, et puudega isik võib kasutada sotsiaaltransporditeenust tööl käimiseks. Kahjuks pole sotsiaaltransporditeenus kohalikes omavalitsustes ühetaoline ja ei kata puuetega inimeste vajadusi transpordi kasutamisel, näiteks Tallinnast Viimsisse tööle käimiseks

sotsiaaltransporditeenust kasutada ei ole võimalik. Harvad ei ole ka olukorrad, kus inimestele sätestatakse mahu- ja ajapiirangud sotsiaaltransporditeenuse kasutamisel, kuigi sotsiaalhoolekande seaduse alusel on inimesel õigus saada sotsiaalteenuseid vajaduspõhiselt. Lisaks kaotati alates 01.01.2023 ära Töötukassa poolt makstav töölesõidutoetus vähenenud töövõimega inimestele.

Juhul kui kirja alguses mainitud analüüs mootorsõidukimaksu kehtestamisest erivajadustega inimestele valmib, on EPIKoja soov analüüsiga tutvuda ja aruteludes osaleda, et mootorsõidukimaksu kehtestamisel puuetega inimestega olukorraga arvestatakse.

Siinkohal kordame varasemas pöördumises tehtud ettepanekuid, mille kohaselt peavad olema automaksust vabastatud:

- **liikumispuudega inimesed**, nende hulgas on nii ratastoolikasutajaid kui ka neid, kes kasutavad lühikeste maade läbimiseks rulaatorit vm abivahendit ega ei ole võimelised pikki vahemaid läbima ilma transpordita.
- **intellektipuude, liitpuude või liikumispuudega last/täiskasvanut kasvatavad/hooldavad pered**, kes peavad igapäevaselt oma last/täiskasvanut pereliiget viima lasteaeda, kooli, teraapiasse, arsti juurde, päevahoidu jne. Ühistranspordi peatuseni jõudmine tulenevalt keerulisest tervislikust olukorrast võib sageli võimatuks osutuda, rääkimata edasisest liiklemisest.
- **nägemispuudega inimesed**, kuna sageli on nägemispuudega inimesel liikumine muul moel keeruline või võimatu, tulenevalt regionaalses mõttes ebahühtlasest või mitte ligipääsetavast ühistranspordist.

Lisame, et vabastus on mõistlik kehtestada selliselt, et ühe puudega inimese kohta on maksust vabastatud üks mootorsõiduk. Konkreetne mootorsõiduk peab olema registris puudega inimese või tema abikaasa nimel. Kui puudega inimene on alaealine või piiratud teovõimega inimene, võib maksust vabastatud mootorsõiduk kuuluda lapsevanemale või eestkostjale. Riigil on registrites olemas andmed nii mootorsõidukite omanike, puudega inimeste puude raskusastme ja puude liigi ning ka perekondlike ja juriidiliste seoste kohta (abikaasa, lapsevanem, eestkostja).

Maksuvabastuse kehtestamisega puuetega inimestele (antud juhul mootorsõidukimaksu) saab riik oma poliitikaid kooskõlastada konventsiooni põhimõtete ja eesmärkidega, edendades võrdsust, kaasatust ja austust puuetega inimeste õiguste ja väärikuse suhtes.

Lugupidamisega

(digitaalselt allkirjastatud)

Maarja Kraiss-Leosk

Tegevjuht

Eesti Puuetega Inimeste Koda

Veiki Laan

Tegevjuht

Eesti Liikumispuuetega Inimeste Liit

Jakob Rosin

Juhatuse esimees

Eesti Pimedate Liit