Rahandusministeerium
Suur-Ameerika 1
10122 Tallinn
info@rahandusministeerium.ee

Meie 17.11.2026

Teabenõue ja selgitustaotlus mootorsõidukimaksu vähendamise praktikate, järelevalve ning rakendatud meetmete kohta

Lugupeetud Rahandusministeerium

Pöördume teie poole tõsise murega seoses Eestis kehtiva mootorsõidukimaksu ja registreerimistasu rakendamisega ning nende vähendamiseks kasutatavate sõidukite registreerimis- ja ümberehituslahendustega.

Meie ettevõte tegutseb alates 1997. aastast sõidukite müügi ja Euroopast tellimisel toomise valdkonnas ning puutub täna juba pea igapäevaselt kokku olukorraga, kus täpselt sama, välisriigis müügis oleva sõiduki maksukoormus võib erineda tuhandete eurode võrra sõltuvalt sellest, millisesse kategooriasse sõiduk registreeritakse või milliseid ümberehitusi selle suhtes tehakse.

Tegemist ei ole enam üksikute juhtumite või pelgalt teoreetiliste võimalustega. Probleemi on põhjalikult käsitlenud Eesti ajakirjandus ning maksukoormuse vähendamise lahendusi pakutakse täna juba ka avalikult. Nende võimaluste reklaamimiseks korraldatakse lausa eraldi reklaamikampaaniaid.

Probleemi kajastamine meedias

Juba 2026. aasta juunis juhtisime Mobile Autokeskuse (Moneklar OÜ) Facebooki postituses tähelepanu olukorrale, kus luksussõidukeid registreeritakse automaksu vähendamise eesmärgil matkaautodena. Tõime välja konkreetseid näiteid ning tõstatasime küsimuse selliste praktikate kontrollimise ja järelevalve kohta. Seejärel jõudis teema ka üleriigilisse meediasse, mille ajakirjanikele oleme omalt poolt jaganud täiendavaid selgitusi ja konkreetseid näiteid.

25. juunil 2026 avaldas Delfi Ärileht artikli „Seaduseauk võimaldab luksusmaasturite registreerimistasu vähendada enam kui poole võrra“.

Samal päeval kajastas meie tõstatatud probleemi ka ERR, nii uudisteportaalis kui ka ETV uudistesaates „Aktuaalne kaamera“. Uudisloos selgitasime maksukoormuse vähendamise praktikate mõju automüüjate konkurentsitingimustele ning sõna said ka Transpordiameti esindaja ja endine rahandusminister Mart Võrklaev.

26. juunil 2026 avaldas Eesti Ekspress artikli „BMW-elamut müüv ettevõtja: ainus, kelle peale pahane olla, on Eesti riik!“, milles käsitleti otseselt Mobile Autokeskuse tõstatatud probleemi. Artiklis juhtisime tähelepanu sellele, et luksussõidukite registreerimine matkaautodena kahjustab ausat konkurentsi ning et kehtiv õiguslik raamistik ei pruugi võimaldada Transpordiametil selliseid registreerimisi takistada.

6. augustil 2026 avaldas Eesti Ekspress veebis ja 27. augustil ka paberlehes põhjaliku ajakirjandusliku järelloo „Kaubik Porsche Cayenne. Skeemid, millega hoiab auto registreerimistasult kokku tuhandeid eurosid“, mille koostamisel oli tehtud iseseisvat uurimistööd ja arvutuslikke võrdlusi ning käsitletud lisaks sõidukite kategooria muutmisele ka teisi automaksu ja registreerimistasu vähendamise skeeme.

8. septembril 2026 käsitles TV3 saade „Laser“ lisaks eelmainitud skeemidele ka uusi aastamaksu ja registreerimistasu vähendamise võimalusi, sealhulgas suurperedele ette nähtud maksusoodustuse pahatahtlikku ärakasutamist. Saates katsetati kirjeldatud lahendusi praktikas, näidati, kui süüdimatult erinevad automüüjad neid võimalusi kasutavad ja ostjaid

nende rakendamisel nõustavad, ning tõstatati küsimus, milline on erinevate riigiasutuste vastutus ja võimalus selliseid praktikaid takistada.

11. septembril 2026 avaldas „Laser“ oma portaalis järelloo, milles küsiti seisukohta Maksu- ja Tolliametilt, Transpordiametilt ja Rahandusministeeriumilt. Maksu- ja Tolliamet viitas sellele, et arvutab maksu Transpordiameti registriandmete alusel, ning Transpordiamet sellele, et registreerimise hetkel olid nõuded täidetud. Rahandusministeeriumi asekantsler Evelyn Liivamägi kinnitas, et skeemid on ministeeriumile teada, kuid konkreetset plaani nende lahendamiseks ei esitatud. Seega jäi selgusetuks, milline asutus vastutab probleemi lahendamise eest.

Seega on probleem olnud avalikkusele ja asjaomastele ametiasutustele teada juba ligi viis kuud. Soovime teada, kas ja milliseid sisulisi samme on riik selle aja jooksul astunud, kas probleemi ulatust ja mõju on hinnatud ning milliseid konkreetseid meetmeid on olukorra lahendamiseks rakendatud või kavandatud.

Me ei otsi süüdlasi, vaid lahendust

Peame oluliseks rõhutada, et meie eesmärk ei ole otsida ega nimetada süüdlasi. Mõistame, et Transpordiamet lähtub sõidukite registreerimisel kehtivatest õigusaktidest ning meil ei ole põhjust heita ametile ette seaduses ettenähtud ülesannete täitmist. Kui sõiduk vastab selle esitamise hetkel kehtivatele nõuetele, ei pruugi ametil olla õiguslikku alust registreerimisest keeldumiseks isegi juhul, kui tekib põhjendatud kahtlus, et ümberehituse tegelik eesmärk on maksukoormuse vähendamine.

Samuti mõistame, et seadusandja on soovinud erinevate sõidukikategooriate ja kasutusotstarvete puhul ette näha põhjendatud erisusi. Probleem seisneb aga selles, et need erisused võivad võimaldada maksukoormust oluliselt vähendada ka juhtudel, milleks need algselt mõeldud ei olnud. Seejuures ei saa automaatselt süüdistada ka ettevõtjaid või sõidukiomanikke, kes kasutavad seadusega lubatud võimalusi.

Kuigi sõidukite hilisematele muudatustele ja tehnonõuetele vastavusele kehtivad nõuded ning järelevalvemehhanismid, on nende rakendamine praktikas keeruline. Näiteks toimub uue M1-kategooria sõiduki esimene korraline tehnoülevaatus alles nelja aasta möödumisel esmaregistreerimisest ning kuni kümne aasta vanustel sõidukitel üldjuhul iga kahe aasta järel.

Veelgi olulisem on aga asjaolu, et selleks ajaks võib registreerimistasu olla juba vähendatud või jääda üldse nõutud ulatuses tasumata (kui sõiduk müüakse riigist välja). Hilisem võimaliku rikkumise tuvastamine ei tähenda automaatselt, et algselt saamata jäänud maksutulu õnnestub tagasi saada.

Meie suurim mure on see, et niisuguse olukorra jätkudes maksukoormuse vähendamise võimalusi kasutavad ettevõtted saavutavad olulise konkurentsieelise nende automüüjate ees, kes selliseid lahendusi ei kasuta. Nii satuvad kõige keerulisemasse olukorda just need ettevõtted, kes tegutsevad tavapärase maksustamise tingimustes, loovad töökohti ning panustavad riigi maksutuludesse.

Meie hinnangul ei ole selline olukord pikemas perspektiivis jätkusuutlik. Küsimus ei ole üksnes automüüjate konkurentsitingimustes, vaid ka riigi maksusüsteemi toimimises ning selles, et riigile jääb igalt sellisel viisil registreeritud sõidukilt saamata tuhandeid eurosid.

Mõju ettevõtlusele ja riigi rahandusele

Meie hinnangul on olukord muutumas järjest tõsisemaks. Kui märkimisväärset maksueelist võimaldavad lahendused muutuvad tavapäraseks konkurentsivahendiks, tekib surve ka seni selliseid lahendusi mitte kasutanud ettevõtjatele.

Selline olukord on juba tekkinud. Tavapärase maksustamise tingimustes tegutsevad automüüjad peavad konkureerima ettevõtetega, kes saavad pakkuda samaväärseid või ka

täpselt samu sõidukeid tuhandete eurode võrra soodsamalt üksnes erinevate registreerimislahenduste ja maksukoormuse vähendamise võtete tõttu.

Probleemi tõsidusele viitavad meie hinnangul ka avalikult kättesaadavad ettevõtete majandusnäitajad. Nende põhjal võib täheldada murettekitavat mustrit, kus tavapärase maksustamise tingimustes tegutsevad automüüjad on töötanud juba teist aastat kahjumiga, samal ajal kui maksukoormuse vähendamise võimalusi kasutavad ettevõtted on suutnud oma kasumit kasvatada. Tähelepanu väärib ka asjaolu, et viimaste puhul näivad käibemahtudega võrreldes tavapäratult väikesed olevat muud riigile tasutavad maksud, sealhulgas käibemaks ning tööjõuga seotud maksud. Peame vajalikuks taotleda, et pädevad riigiasutused neid erinevusi ja nende võimalikke põhjuseid põhjalikumalt analüüsiksid.

Seega võimalik kahju ei piirdu üksnes registreerimistasu või mootorsõidukimaksu väiksema laekumisega. Kui tavapäraselt tegutsevate ja ausalt makse maksvate automüüjate müügimahud vähenevad, mõjutab see ka nende ettevõtete käivet, käibemaksulaekumist, töökohtade säilimist ja teisi riigile laekuvaid makse.

Peame eriti murettekitavaks võimalust, et maksusüsteem hakkab praktikas soodustama selliseid ärimudeleid, mille konkurentsieelis tuleneb eelkõige maksukoormuse vähendamisest, mitte ettevõtte tõhususest, teenuse kvaliteedist või tegelikust hinnakonkurentsist.

Me ei väida, et kirjeldatud lahendused on õigusvastased. Vastupidi, just nende võimalik õiguspärasus muudab olukorra meie hinnangul süsteemseks probleemiks, mille lahendamine ei saa jääda üksnes registreerimistoiminguid teostavate ametnike või hilisema tehnilise järelevalve ülesandeks.

Oleme sarnase olukorra juba kord läbi elanud

Käesolev olukord ei ole meie ettevõtte jaoks esmakordne. 2014. aastal, kui sõidukikaubanduses levinud käibemaksupettused olid muutnud ausa konkurentsi äärmiselt keeruliseks, seisime samuti silmitsi küsimusega, kas ettevõtte tegevust on üldse võimalik jätkata.

Enne võimaliku tegevuse lõpetamise otsust pöördusime probleemiga riigiasutuste poole. Toonane Maksu- ja Tolliameti peadirektor Marek Helm võttis teema põhjalikult käsitleda, probleem pälvis laialdast tähelepanu nii meedias kui ka valitsusliikmete seas ning erinevate ametkondade koostöös muudeti sõidukite esmaregistreerimise protsessi. Meile teadaolevalt suurenes sellele järgnenud aastal autosektorist laekunud maksutulu mitmekümne miljoni euro võrra.

See kogemus näitas, et riigi ja ettevõtjate koostöös on võimalik saavutada reaalseid tulemusi, kui probleemiga tegeletakse sisuliselt ja piisava otsustavusega.

Täna seisame paraku taas sarnase olukorra ees. Oleme teadlikult võtnud riski jätkata tegevust kahjumiga, lootes, et mootorsõidukimaksu kehtestamisega kaasnenud keeruline periood on ajutine ning turg kohaneb uute tingimustega. Oleme püüdnud selle üleminekuaja üle elada, säilitades ettevõtte tegevuse ja töökohad.

Kuid üks asi on kohaneda uue maksukeskkonnaga, hoopis teine aga konkureerida olukorras, kus osa turuosalisi saab maksukoormuse vähendamise võimaluste abil märkimisväärse eelise. Kui riik ei suuda tagada ettevõtjatele võrdseid konkurentsitingimusi, ei pruugi senisel viisil jätkamine olla enam võimalik.

Me ei soovi jõuda taas olukorda, kus ettevõtte tegevuse lõpetamine muutub reaalseks kaalutluseks. Just seetõttu pöördumegi riigi poole praegu, kui probleemi lahendamiseks on veel võimalik samme astuda.

Palume vastata järgmistele küsimustele

1. Riigi ülevaade olukorrast

Kas Rahandusministeeriumil või teistel asjasse puutuvatel riigiasutustel on ülevaade sellest, millises ulatuses kasutatakse Eestis sõidukite kategooria muutmist, ümberehitamist või muid registreerimislahendusi mootorsõidukimaksu ja registreerimistasu vähendamiseks?

Kas nende praktikate levikut on hinnatud ning kas on olemas vastavad statistilised andmed või analüüsid?

2. Tegevused pärast probleemi avalikustamist

Milliseid konkreetseid samme on Rahandusministeerium või teised asjasse puutuvad asutused astunud pärast probleemi avalikku kajastamist 25. juunil 2026, sealhulgas pärast 8. septembril 2026 eetris olnud TV3 „Laseri“ saadet?

Kas on algatatud kontrolle, koostatud analüüse, peetud ametkondadevahelisi arutelusid, antud täiendavaid juhiseid või valmistatud ette õigusaktide muudatusi?

Palume väljastada olemasolevad asjakohased dokumendid või viited neile.

Arvestades, et Rahandusministeerium ei näinud 2026. aasta juunis avaldatud ERR-i kajastuse kohaselt kehtivas regulatsioonis lünka, palume selgitada, kas ministeeriumi seisukoht on tänaseks muutunud. Kas pärast probleemi korduvat ja põhjalikku avalikku käsitlemist ning konkreetsete maksukoormuse vähendamise lahenduste esiletoomist peab ministeerium kujunenud olukorda endiselt kehtiva regulatsiooni eesmärkidega kooskõlas olevaks?

Endine rahandusminister Mart Võrklaev leidis juba 25. juunil 2026 ERR-i kajastuses, et juba tehtud registreerimised tuleb üle kontrollida ning tasumata registreerimistasu sisse nõuda. 2026. aasta juulis kinnitas ta meie Facebooki postituse kommentaaris avalikult, et taristuministri kinnitusel ei ole alates juuni lõpust võimalik sõidukeid kirjeldatud viisil elamuna registreerida ning juba tehtud registreerimistega ja edaspidise vältimisega tegeletakse. Palume selgitada, millise otsuse või õigusakti muudatusega see tehti, mitu varem tehtud registreerimist on üle kontrollitud ning kas tasumata registreerimistasu on sisse nõutud.

3. Kontrollide tulemused

Kas kirjeldatud praktikate kontrollimisel on tuvastatud rikkumisi, õigusaktide puudusi või olukordi, kus sõiduki registreerimisel esitatud tingimused ei vasta selle hilisemale tegelikule kasutusele või seisukorrale?

Võimaluse korral palume esitada kontrollide arvu ja tulemuste koondandmed, ilma konkreetsete isikute kaitstud andmeid avaldamata.

4. Praegune õiguslik olukord

Kas Rahandusministeeriumi hinnangul on ajakirjanduses kirjeldatud sõidukite kategooria muutmise ja ümberehitamise lahendused kehtiva õiguse kohaselt lubatud ka juhul, kui nende peamine või ainus eesmärk on maksukoormuse vähendamine?

Millistel asjaoludel saab sellist tegevust käsitada õiguspärase maksukoormuse vähendamisena ning millistel juhtudel õigusvastase tegevusena?

Sellest tulenevalt palume selgitada ka seda, kuidas peaks seadusi järgiv ettevõtja käituma seni, kuni olukorrale ei ole lahendust leitud. Kas ka meil on õigus pakkuda klientidele samu maksukoormust vähendavaid lahendusi, kui need on kehtiva õiguse kohaselt lubatud? Kui ei, siis millisel õiguslikul alusel ning miks saavad teised turuosalised neid jätkuvalt kasutada?

5. Hilisem järelevalve ja maksude tagasinõudmine

Millised on riigi tegelikud võimalused kontrollida, kas soodsama maksustamise aluseks olnud sõiduki kategooria ja tehnilised tingimused säilivad ka pärast registreerimist?

Kui hilisema kontrolli käigus selgub, et sõiduk ei vasta enam registreerimisel aluseks olnud tingimustele, kas ja millistel õiguslikel alustel on võimalik nõuda tagantjärele sisse see osa registreerimistasust, mis jäi algsel registreerimisel tasumata?

Kas selliseid juhtumeid on juba tuvastatud ja kas nende põhjal on makse tagantjärele määratud või sisse nõutud?

6. Avalikult pakutavad maksukoormuse vähendamise teenused

Kas riigiasutused on teadlikud ettevõtetest, kes reklaamivad avalikult sõidukite registreerimise või ümberehitamise kaudu saavutatavat maksusäästu?

Kas selliste teenuste õiguspärasust ja ulatust on hinnatud ning millised on selle hindamise tulemused?

7. Mõju riigi maksulaekumisele ja ausale konkurentsile

Kas Rahandusministeerium on hinnanud kirjeldatud praktikate mõju registreerimistasu, mootorsõidukimaksu ja teiste maksude laekumisele ning nende võimalikku laienemist?

Rahandusministeerium vähendas 2026. aasta registreerimistasu laekumise prognoosi 120 miljonilt eurolt 82 miljonile eurole. Kas prognoosi muutmisel arvestati ka kõnealuste maksukoormuse vähendamise praktikate mõju?

Kas on hinnatud ka mõju nende automüüjate konkurentsivõimele, kes ei kasuta maksukoormuse vähendamise võtteid ning tasuvad makse ausalt ja täies ulatuses?

Kas on analüüsitud automüüjate majandustulemuste ja tasutud maksude erinevusi, sealhulgas seda, miks mõne suurenenud käibega väiksema ettevõtte käibemaksu- ja tööjõumaksude laekumised on teiste võrreldavate ettevõtetega kõrvutades märkimisväärselt väiksemad?

Kui vastavad analüüsid on olemas, palume need väljastada. Kui neid ei ole tehtud, soovime teada, kas ja millal on selline hindamine kavandatud.

8. Kavandatavad muudatused ja vastutus

Kas probleemide lahendamiseks on kavandatud seadusemuudatusi, täiendavaid kontrollimeetmeid või muid samme?

Milline ministeerium või ametiasutus vastutab kirjeldatud probleemi tervikliku käsitlemise eest ning millise ajakava alusel on oodata võimalikke otsuseid?

Vastamise korraldus

Palume käsitleda käesolevat pöördumist teabenõude ja selgitustaotlusena vastavalt küsimuste sisule.

Olemasolevate dokumentide, analüüside, statistika ja otsuste osas palume täita teabenõue avaliku teabe seaduses sätestatud korras. Küsimustele, mis eeldavad õiguslikke selgitusi, hinnanguid või kavandatavate tegevuste kirjeldamist, palume vastata selgitustaotluse korras.

Mõistame, et osa küsimustest puudutab ka Transpordiameti, Maksu- ja Tolliameti, Kliimaministeeriumi või teiste riigiasutuste pädevust. Sellest tulenevalt palume Rahandusministeeriumil võimaluse korral kaasata vastuste koostamisse asjaomased asutused, et saaksime tervikliku ülevaate olukorrast, mitte üksnes eraldiseisvaid selgitusi erinevate ametkondade ülesannete kohta.

Kui mõne küsimuse kohta andmed või analüüsid puuduvad, palume seda selgelt märkida. Kui küsimus kuulub teise asutuse ainupädevusse, palume nimetada vastutav asutus ning vajaduse korral edastada küsimus vastavalt kuuluvusele, teavitades meid sellest.

Palume vastata küsimustele punktide kaupa.

Kokkuvõte

Kokkuvõttes on probleemi avalikustamisest möödunud ligi viis kuud. Rahandusministeerium on tunnistanud, et skeemid on ministeeriumile teada, kuid siiani ei ole selgust, kes ja kuidas probleemi lahendab või kas seda üldse lahendatakse. Meie igapäevase kogemuse põhjal ei ole olukord turul paranenud, pigem vastupidi, ning meie poole ei ole selle aja jooksul pöördunud ükski ametnik, ei selgituste, täpsustuste ega ka lihtsalt tagasisidega. Olukorras, kus riigieelarve on pingeline ja kulusid kärbitakse, on raske mõista, miks jäetakse kasutamata võimalus peatada maksutulu kadu, sest iga soodsamas kategoorias registreeritud sõiduk tähendab riigile saamata jäänud tulu, mida tagantjärele ei pruugi olla enam võimalik tagasi nõuda.

Oleme seni lähtunud sellest, mida seadusandja on maksuerisustega silmas pidanud, ning ärieetikast. Täna oleme jõudnud piirini, kus see põhimõte maksab meile kliente ja töökohti ning ei ole enam jätkusuutlik. Meil on jäänud kaks võimalust: hakata ka ise kasutama samu võtteid, mida konkurendid kasutavad ja mis ei näi olevat seadusega vastuolus, või kaaluda tegevuse lõpetamist. Kumbki neist ei ole hea lahendus ei meile ega riigile. Seda otsust ei saa me aga lõputult edasi lükata. Seetõttu ootame riigilt selget juhist, kus jookseb kirjeldatud lahenduste puhul piir lubatud ja keelatud tegevuse vahel ning mille alusel see määratakse, ning kiireid ja sisulisi samme võrdse konkurentsi taastamiseks. Praegune ebaselge olukord ei teeni ei ettevõtjate ega riigi huve.

Võimalike küsimuste või täpsustuste korral oleme meeleldi valmis jagama täiendavat teavet ja oma kogemusi, et aidata omalt poolt kaasa üheskoos kiirema lahenduseni jõudmisele.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Silver Havamaa
Moneklar OÜ

Viidatud meediakajastused

1. Delfi Ärileht, 25.06.2026. „Seaduseauk võimaldab luksusmaasturite registreerimistasu vähendada enam kui poole võrra“
https://arileht.delfi.ee/artikkel/120593116/seaduseauk-voimaldab-luksusmaasturite-registreerimistasu-vahendada-enam-kui-poole-vorra

2. ERR, 25.06.2026. „Kümneid linnamaastureid on automaksu vähendamiseks matkaautona arvele võetud“; „Aktuaalne kaamera“ telesaade
https://www.err.ee/1610063179/kumneid-linnamaastureid-on-automaksu-vahendamiseks-matkaautona-arvele-voetud
https://jupiter.err.ee/1610052812/aktuaalne-kaamera-ilm

3. Eesti Ekspress, 26.06.2026. „BMW-elamut müüv ettevõtja: ainus, kelle peale pahane olla, on Eesti riik!“
https://ekspress.delfi.ee/artikkel/120593288/bmw-elamut-muuv-ettevotja-ainus-kelle-peale-pahane-olla-on-eesti-riik

4. Eesti Ekspress, 06.08.2026 (paberlehes 27.08.2026). „Kaubik Porsche Cayenne. Skeemid, millega hoiab auto registreerimistasult kokku tuhandeid eurosid“
https://ekspress.delfi.ee/artikkel/120599367/kaubik-porsche-cayenne-skeemid-millega-hoiab-auto-registreerimistasult-kokku-tuhandeid-eurosid

5. TV3 „Laser“, 08.09.2026. 15. hooaja 2. saade, automaksu vähendamise lahenduste katsetamine
https://laser.ee/kuidas-laser-automaksu-petuskeemid-jarele-proovis/

6. „Laser“, 11.09.2026. „Maksu- ja Tolliamet ja Transpordiamet lasevad petturitel rahulikult edasi toimetada“
https://laser.ee/automaksu-petturite-eest-riigiametid-vastutust-ei-vota/