



Õiguskantsler

Riigikohus  
kantselei@riigikohus.ee

Teie nr

Meie 02.02.2026 nr 6-1/241948/2600852

**Taotlus tunnistada liiklusseaduse 12<sup>3</sup>. peatükk põhiseadusega vastuolus olevaks ja kehtetuks osas, milles see ei näe ette registreerimistasu vähemalt osalist tagastamist mootorsõiduki varguse, hävimise ning sarnase kasutusest väljalangemise juhtumi korral ega sätesta piisavalt tõhusat registreerimistasu menetlust**

Austatud Riigikohtu esimees

Esitan Eesti Vabariigi põhiseaduse § 142 lõike 2, õiguskantsleri seaduse § 18 lõike 1 ja põhiseaduslikkuse järelevalve kohtumenetluse seaduse § 6 lõike 1 punkti 1 alusel taotluse tunnistada liiklusseaduse 12<sup>3</sup>. peatükk põhiseadusega vastuolus olevaks ning kehtetuks osas, milles see ei näe ette mootorsõiduki registreerimistasu vähemalt osalist tagastamist, kui sõiduk varastatakse, hävib või muul sarnasel põhjusel kasutusest välja langeb, ega sätesta piisavalt tõhusat registreerimistasu menetlust.

Leian, et registreerimistasu tagastamise aluste puudumise ning menetluskorra ebapiisava reguleerimise tõttu on liiklusseadus vastuolus põhiseaduse §-dega 11 ja 32 (omandipõhiõigus), §-ga 12 (ühetaoline maksustamine) ning §-dega 14 (põhiõigus menetlusele ja korraldusele).

Tegin 26.02.2025 Riigikogule [ettepaneku](#) viia mootorsõidukimaksu seadus ja liiklusseadus kooskõlla Eesti Vabariigi põhiseadusega. Riigikogu otsustas seda ettepanekut toetada.<sup>1</sup>

Riigikogu kehtestas õiguskantsleri ettepanekul mootorsõidukimaksu seaduses sätteid, mis näevad ette mootorsõidukimaksu vähendamise ja vajadusel maksutagastuse, kui sõiduk varastatakse, hävib või muul sarnasel põhjusel kasutusest välja langeb. Seadus võeti vastu 12. novembril 2025.<sup>2</sup>

Samas jättis Riigikogu liiklusseaduses tegemata muudatused, mis võimaldaks sarnaste juhtumite korral tagastada sõiduki registreerimistasu. Õiguskantsleri ettepanekut täiendada liiklusseaduse registreerimistasu administreerimist reguleerivaid sätteid täitis Riigikogu osaliselt.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Riigikogu 10.04.2025 istungi [stenogramm](#), ettepanekut toetas 68 Riigikogu liiget, vastu ja erapooletuid ei olnud.

<sup>2</sup> [Mootorsõidukimaksu seaduse muutmise seadus](#), RT I 14.11.2025, 20.

<sup>3</sup> [Mootorsõidukimaksu seaduse ja liiklusseaduse muutmise seadus](#), RT I, 14.11.2025, 19. Liiklusseaduse muudatused lisati eelnõu teisel lugemisel ([Eelnõu 694 SE](#)).

Olen Riigikogu rahanduskomisjonile korduvalt selgitanud, et muudatused on vaja teha ka liiklusseaduses – Riigikogu täiskogu otsustas nõnda. Mõlema automaksu komponendi puhul on põhiseaduslikkuse probleemi tuum sama.<sup>4</sup>

Ettepanekus selgitasin, et praegu puuduvad seaduses tasu administreerimist reguleerivad üldsätted (muu hulgas tasu korrigeerimist, tagastamist ja sissenõudmist reguleerivad sätted), ning viitasin sellele, kuidas need küsimused on lahendatud teiste liiklusseaduses sätestatud tasude kehtestamisel. Võtsin arvesse, et ettepaneku täitmine võib võtta tavapärasest rohkem aega, sest samal ajal koostati ka mootorsõidukimaksu seaduse muudatusi, sealhulgas uusi maksusoodustusi lastega peredele.

Riigikogu tegi küll 12.11.2025 liiklusseaduses muudatuse, mis võimaldab isikul enammakstud registreerimistasu tagasi taotleda, kuid selles muudatuses pole arvestatud kõiki õiguskantsleri ettepaneku punkte. Seetõttu esitan Riigikohtule taotluse tunnistada liiklusseaduse 12<sup>3</sup>. peatükk põhiseadusega vastuolus olevas osas põhiseadusvastaseks ja kehtetuks.

## I. Sõidukite registreerimistasu olemus

1. Mootorsõidukite registreerimistasu kehtestati 1. jaanuaril 2025 jõustunud [liiklusseaduse](#) (LS) muudatustega mootorsõidukimaksu seaduse rakendussätetes.<sup>5</sup> LS § 190<sup>16</sup> kohaselt tuleb maksta registreerimistasu, kui mootorsõiduk Eesti liiklusregistris registreeritakse või selle omanik vahetub. LS § 190<sup>18</sup> lõikes 2 ning §-s 190<sup>19</sup> on täpsustatud, et registreerimistasu tuleb tasuda enne sõiduki esmakordset Eesti liiklusregistris registreerimist või Eestis registreeritud sõiduki esmakordset omanikuvahetust.

2. Registreerimistasu maksmise kohustus tekib sõiduauto (M1-kategooria mootorsõiduk ja selle alamkategooriad) või kuni 3500-kilogrammise täismassiga veoauto (N1-kategooria mootorsõiduk ja selle alamkategooriad) registreerimisel liiklusregistris või esmakordsel omanikuvahetusel, kui sõiduki eest ei ole registreerimistasu varem makstud (LS §-d 190<sup>17</sup> ja 190<sup>18</sup> lg 2). Kui tasuda tuleb registreerimistasu, siis sama liiklusregistri toimingut eest riigilõivu ei võeta.<sup>6</sup>

3. Mootorsõidukimaksu ja registreerimistasuga on maksustatud nii M1- kui ka N1-kategooria mootorsõidukid. M1-kategooria sõidukite mootorsõidukimaks ja registreerimistasu koosnevad üldreeglina baasosast, massiosast ja CO<sub>2</sub> eriheite osast.<sup>7</sup> N1-kategooria sõidukite maksustamisel massiosa ei arvestata. Registreerimistasu makstakse sõiduki eest üks kord, mitte perioodiliselt.<sup>8</sup>

4. Ehkki registreerimistasu on sätestatud liiklusseaduses ning tasu võetakse üks kord sõiduki registreerimisel liiklusregistris, ei ole olemuslikult tegemist toimingut eest võetava riigilõivu või tasuga, vaid maksuga. Registreerimistasul nagu ka maksul puudub otsene vastutasu. Registreerimistasu võtmise korral ei pea isik maksma riigilõivu, mis viitab sellele, et

<sup>4</sup> [Mootorsõidukimaksu seaduse ja liiklusseaduse põhiseadusega kooskõlla viimiseks tehtud ettepaneku täitmine \(10.06\)](#), samuti [Mootorsõidukimaksu seaduse ja liiklusseaduse põhiseadusega kooskõlla viimiseks tehtud ettepaneku täitmine \(19.06\)](#).

<sup>5</sup> [Mootorsõidukimaksu seaduse](#) § 20.

<sup>6</sup> [Riigilõivuseaduse](#) § 142<sup>72</sup> lõige 1 ja § 142<sup>74</sup> lg 1<sup>1</sup>.

<sup>7</sup> Alla 2000-kilogrammise täismassiga M-1 kategooria sõiduki puhul massiosa ei arvestata.

<sup>8</sup> Ka maks võib olla ühekordne, nt tollimaks, impordil tasutav käibemaks ([käibemaksuseaduse](#) § 6), kohalikest maksudest teede ja tänavate sulgemise maks, ühe parkimiskorra eest makstav parkimistasu jms.

registreerimistasu katab osaliselt ka toimingu kulusid. Toimingu kulu kattev osa on siiski väike, arvestades registreerimistasu määrasid.<sup>9</sup>

5. Registreerimistasu ja mootorsõidukimaksu eesmärk on koguda riigile maksutulu ning mõjutada inimesi valima keskkonnasäästlikumaid sõidukeid. Mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu esimesel lugemisel selgitas toonane rahandusminister<sup>10</sup>: „Maks koosneb kahest osast. Registreerimistasu kuulub maksmisele enne sõiduki Eestis registrisse kandmist, mootorsõidukimaks ehk aastamaks kuulub maksmisele igal aastal. Maksule seatud eesmärkide saavutamiseks on meil vaja mõlemaid. Registreerimistasu suunab ostja juba algselt keskkonnasäästlikuma valiku poole. Aastamaks kannab sama eesmärgi, et valitaks keskkonnasäästlikum sõiduvahend, ning see tagab stabiilse eelarvetulu.“

Ka eelnõu juhtivkomisjoni ettekandja käsitles eelnõu teisel lugemisel registreerimistasu mootorsõidukimaksu ühe osana: „Eelnõu eesmärk on kehtestada 2025. aastast mootorsõidukimaks, millega soovitakse suunata inimesi kasutama vähem saastavaid sõidukeid. Mootorsõidukimaks hakkab koosnema kahest osast: esiteks osast, mille tasub mootorsõiduki omanik iga-aastaselt liiklusregistris registreeritud sõidukitelt, ja teiseks kehtestatakse mootorsõiduki registreerimistasu, mida makstakse sõiduautode ja kaubikute liiklusregistris registreerimisel.“<sup>11</sup>

6. Mootorsõidukimaksu ja registreerimistasu kattuvad eesmärgid ning sarnane ülesehitus viitavad ka sellele, et registreerimistasu on mootorsõidukimaksu osa.<sup>12</sup> Neid kohustusi pole seega põhjust pidada olemuslikult erinevateks, ehkki üksikutes registreerimistasu ja mootorsõidukimaksu käsitlevates sätetes on erinevusi. Mootorsõiduki registreerimistasu on ühekordne, aastamaks on aga perioodiline maksukohustus.<sup>13</sup>

7. Kuivõrd registreerimistasu on maks, mille eesmärk on saada tulu ning mõjutada inimeste valikuid sõidukite soetamisel, tuleb registreerimistasu kehtestamisel järgida samasuguseid põhiseaduslikke nõudeid, nagu kehtivad maksude kehtestamisel.

<sup>9</sup> [Transpordiameti sõidukite statistika](#) järgi ulatuvad kõrgeimad registreerimistasud, mida autode registreerimise või omaniku vahetuse toimingu eest on tulnud maksta, 10 665–17 065 euron. Keskmine registreerimistasu on 1144 eurot (andmed seisuga 21.11.2025). Rahandusministeerium on õiguskantslerile selgitanud, et registreerimistasu katab väiksemas osas toimingu registreerimisega seotud kulu ja suuremas osas sõiduki kasutamise seotud keskkonnakulu. Registreerimistasu baasosa ei vasta toimingu kuludele: M1- ja N1-kategooria sõidukite registreerimistasu baasosa on eri suurusega (ühel juhul 150, teisel juhul 300, samas ei tule N1-kategooria sõidukite eest maksta massiosa).

<sup>10</sup> Riigikogu 14.02.2024 istungi [stenogramm](#), 1. päevakorrapunkt. Mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu (364 SE) esimene lugemine.

<sup>11</sup> Riigikogu 05.06.2024 istungi [stenogramm](#), 2. päevakorrapunkt. Mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu (364 SE) teine lugemine.

<sup>12</sup> 09.10.2023 kooskõlastamisele saadetud eelnõus oli registreerimistasu sätestatud mootorsõidukimaksu seaduse 3. peatükis (vt EIS [toimik](#) 23-0982. Mootorsõidukimaksu seadus). [28.11.2023 kooskõlastamisele saadetud eelnõus](#) (eelnõu dokumendil kuupäev 23.11.2023) on registreerimistasu regulatsioon toodud liiklusseadusesse. Seletuskirjas on ümbertõstmist põhjendatud nii: „Liiklusseaduse muudatusega kehtestatakse registreerimistasu regulatsioon, mis mootorsõidukimaksu kõrval moodustab teise poole Eesti mootorsõidukite maksustamise eesmärgist. Registreerimistasu regulatsioon ei sobi õiguslikult maksuseadusesse, seega analoogselt näiteks teekasutustasuga lisatakse see liiklusseadusesse.“ Samas ei tähenda liiklusseaduses sätestamine seda, et olemuslikult ei võiks tegemist olla maksuga. Vt nt parkimistasu (LS § 187, [kohalike maksude seaduse](#) § 5 punkt 10, § 14<sup>1</sup>).

<sup>13</sup> Ühelt ja samalt sõidukilt tuleb registreerimistasu maksta enamasti tasuda vaid üks kord. Erandiks võib olla juhtum, kus sõiduk viiakse välisriiki ning kustutatakse liiklusregistrist – sel juhul tuleb sõiduki Eestisse tagasitoomisel ja liiklusregistris uuesti registreerimisel maksta registreerimistasu (kuid välisriiki viidud sõidukilt tasutud registreerimistasu saab vastavalt liiklusseaduse §-le 190<sup>27</sup> lõikele 1 tagasi taotleda).

## II. Puudub piisav menetluskord

8. Põhiseaduse järgi peab maksud (s.t maksukohustuse tekkimise aluseks olevad asjaolud) sätestama seaduses (PS § 113). Peale selle tuleb seaduses piisavalt selgelt sätestada ka menetluskord ehk ametiasutuse volitused maksu või tasu määramiseks, muutmiseks ja vajaduse korral sissenõudmiseks.<sup>14</sup>

9. Leian, et registreerimistasu puudutavat menetlust pole reguleeritud sõidukiomanike põhiõiguste kaitseks vajalikul tasemel. Seetõttu on liiklusseadus vastuolus PS §-ga 14, millest tuleneb põhiõigus menetlusele ja korraldusele ning heale haldusele. Puudulik menetluskord võib omakorda viia inimeste omandipõhiõiguse ja teiste põhiõiguste põhjendamatu piiramiseni. Seaduses pole piisavalt reguleeritud näiteks registreerimistasu määramist, mistõttu on sõidukiomanikul keeruline hinnata, kas Transpordiamet on määranud registreerimistasu õigesti või valesti ehk kas sõidukiomanikul võib olla tekkinud enammakse, mida tagasi taotleda.

Võimaluse korral palun kohtul kaaluda menetluskorra puuduste analüüsimist ka PS §-st 113 lähtudes. Riigikohtu lahendid PS § 113 kohta puudutavad peaaesjalikult maksu vms avalik-õigusliku kohustuse tekkimist ning maksuelementide delegeerimise lubatavust ning menetluse reguleerimist on Riigikohus PS § 113 kontekstis puudutanud üksikutes varasemates kohtulahendites.<sup>15</sup>

10. Registreerimistasu administreerimist reguleerib liiklusseadus napilt. Seda on käsitletud neljas liiklusseaduse 12<sup>3</sup>. peatüki sättes. Need on § 190<sup>18</sup> lõige 3 (registreerimistasu määrab Transpordiamet pärast sõiduki registreerimiselset tehnilistele nõuetele vastavuse kontrolli ja enne sõiduki omanikuvahetuse liiklusregistri kande tegemist); § 190<sup>19</sup> (registreerimistasu tuleb tasuda enne registreerimistasuga maksustatud liiklusregistri toimingut); § 190<sup>20</sup> (registreerimistasu haldur on Transpordiamet). LS § 190<sup>27</sup> sätestab registreerimistasu tagastamise, kui isik kustutab mootorsõiduki andmed Eesti liiklusregistrist, sest sõiduk võetakse püsivalt kasutusele väljaspool Eestit. Sel juhul võib isik taotleda registreerimistasu tagastamist 60 päeva jooksul pärast mootorsõiduki liiklusregistrist kustutamist. LS § 190<sup>27</sup> lõikes 4 on sätestatud, et registreerimistasu tagastamise taotluse esitamise ning tagastamise korra kehtestab määrusega valdkonna eest vastutav minister.<sup>16</sup>

11. Riigikogu lisas 12. novembril 2025 vastu võetud [mootorsõidukimaksu seaduse ja liiklusseaduse muutmise seadusega](#) liiklusseadusesse § 190<sup>27</sup> lõike 1<sup>1</sup>. Selles on öeldud, et kui isik on tasunud registreerimistasu ettenähtust rohkem, tagastatakse enammakstud registreerimistasu isiku taotluse alusel.

<sup>14</sup> Riigikohus on märkinud: „PS §-st 113 tulenev avalik-õigusliku rahalise kohustuse seadusega sätestamise nõue tähendab seda, et avalik-õigusliku rahalise kohustuse elemendid peavad olema kindlaks määratud seaduses. Nende elementide hulka võivad kuuluda kohustuse tekkimise alus ja kohustatud subjekt, kohustuse ulatus või selle suuruse määramise tingimused, tasumise või sissenõudmise kord ja muud vastava kohustuse olemuslikud tunnused.“ RKPJKo 01.07.2008, [3-4-1-6-08](#), p. 40. Kõige varasemas, nn tollitariifide delegeerimise asjas märgib kohus: “Maksu sätestamine tähendab Maksukorralduse seaduse §-s 7 loetletud küsimuste lahendamist, s. o maksu nimetuse, maksuobjekti, maksumäära, maksumaksja, maksu laekumise koha, maksu tasumise tähtpäeva või tähtaja, maksu tasumise korra, võimalike maksusoodustuste ja maksuseaduse rakendamise korra sätestamist.“ RKPJKo 23.03.1998, [3-4-1-2-98](#), II.

<sup>15</sup> Vt eelmine allmärkus. Vaidluse põhiolemust ei muuda, kui asja lahendamisel tugineda lisaks PS §-le 14 ka PS §-le 113.

<sup>16</sup> Seisuga 27.01.2026 pole rakendusakti kehtestatud.

Administreerimise sätted piirduvadki nende liiklusseaduse sätetega, kuigi olen juhtinud Riigikogu tähelepanu menetluskorra põhjalikuma sätestamise vajadusele. Ka Transpordiameti ametnikud, kes iga päev registreerimistasu küsimustega tegelevad, on viidanud, et registreerimistasu tuleb rohkem reguleerida.<sup>17</sup>

12. Liiklusseaduse § 1 lõike 5 kohaselt kohaldatakse selles seaduses ettenähtud haldusmenetlusele haldusmenetluse seaduse sätteid, arvestades liiklusseaduse erisusi. Haldusmenetluse seaduse sätetele tuginedes pole siiski võimalik lahendada kõiki menetlusküsimusi, mis tuleb lahendada maksude ja maksusarnaste tasude sätestamisel. Haldusmenetluse seaduse kohaldamise teel ei saa asendada maksu- või tasu menetluse regulatsiooni, milles on ulatuslikke puudusi. Menetlusnorme on vaja täpsustada, võttes arvesse tasukohustuse eripära.<sup>18</sup>

#### *Liiklusseaduses pole piisavalt reguleeritud registreerimistasu määramist*

13. Registreerimistasu võib ulatuda tuhandetesse eurodesse, kuid selle määramiseks kirjalikku haldusakti ei anta. Võrdluseks: mootorsõidukimaksu seaduse kohaselt tuleb Maksu- ja Tolliametil väljastada isikule mootorsõidukimaksu kohta maksuteade (MSMS § 9).<sup>19</sup> Ehkki registreerimistasu määratakse sarnaste keeruliste arvutuste tulemusel ning summa on mootorsõidukimaksust enamasti märksa suurem, ei näe seadus ette haldusakti andmist. Transpordiametilt saadud teabe järgi käsitleb amet tasu määramist toiminguna. Transpordiamet teavitab inimesi registreerimistasu summast, mida tuleb maksta konkreetse mootorsõiduki liiklusregistris registreerimise või esmase omanikuvahetuse eest, kuid ei esita tasu arvutamise aluseks olnud andmeid ega arvutuskäiku.

14. Pole selge, miks registreerimistasu määramisel (erinevalt maksu määramisest) ei ole ette nähtud haldusakti andmist. Registreerimistasu määramisel ei saa välistada eksimusi ja vigu, sest registreerimistasu arvutatakse keeruliste valemite alusel (eriti keeruline on registreerimistasu arvutamine juhul, kui mootorsõiduk on vana ning sellel puudub liiklusregistris CO<sub>2</sub> eriheite näit). Kirjalik haldusakt tagaks selle, et inimesele esitatakse registreerimistasu arvutamise alusandmed ja arvutuskäik ning selgitatakse, kuidas ja millise tähtaja jooksul on võimalik registreerimistasu vaidlustada. Praegu inimestele sellist teavet ei anta.<sup>20</sup> Sellises olukorras on inimestel keeruline enda õigusi kaitsta.

15. Isegi kui inimene on registreerimistasu ära maksnud, et vajalik liiklusregistri toiming saaks kohe tehtud, oleks tal kirjalikust haldusaktist võimalik hiljem andmed ja arvutused üle kontrollida ning vea korral taotleda määratud registreerimistasu muutmist.

#### *Liiklusseaduses puuduvad sätted, mis reguleeriksid registreerimistasu muutmist ja vajaduse korral juurde määramist*

16. Reguleeritud pole ka seda, millistel juhtumitel ja kui pika aja jooksul võib registreerimistasu haldur registreerimistasu ümber arvutada ehk uuesti määrata.<sup>21</sup> Ehkki Riigikogu täiendas

<sup>17</sup> Vt [Eelnõu 677 SE](#) kaart, Transpordiameti pöördumine.

<sup>18</sup> Vt ka RKPJKo 08.10.2007, [3-4-1-15-07](#), punktid 18 ja 19.

<sup>19</sup> 14.11.2025 lisatud MSMS § 4<sup>1</sup> järgi rakendatakse mootorsõidukimaksu teatele maksukorralduse seaduses maksuotsuse kohta sätestatud, kui mootorsõidukimaksu seaduses ei ole sätestatud teisiti.

<sup>20</sup> Inimesed on õiguskantslerilt korduvalt küsinud, kuidas on võimalik registreerimistasu vaidlustada.

<sup>21</sup> Näide: õiguskantslerile kirjutas inimene, kes tuli uuesti Eestisse elama ning sai Transpordiametilt esimesel korral teada, et tal tuleb sõiduki liiklusregistris registreerimise eest maksta ligi 3000 eurot registreerimistasu. Kui ta seda ei tasunud, leides, et peab enda varalt liiga suurt registreerimistasu maksma, arvutas Transpordiamet summa uuesti ja määras registreerimistasuks ligi 1000 euro võrra väiksema summa. Kummalgi juhul Transpordiamet arvutuskäiku ei selgitanud, vaid viitas liiklusseaduse sätetele ning sellele, et muutus tulenes mootorsõiduki andmete korrigeerimisest

liiklusseaduse sätteid lausega selle kohta, et enammakstud registreerimistasu võib tagasi taotleda, pole sätestatud, kuidas enammakse kindlaks tehakse ning kui pika aja jooksul on inimesel õigus enammakset tagasi taotleda. Pole reguleeritud, kas sama sõiduki registreerimistasu võib korduvalt ümber arvutada ning kas registreerimistasu muutmiseks tuleb anda haldusakt.

17. Puudu on ka sätted, mille alusel saaks vajaduse korral registreerimistasu juurde määrata ning sisse nõuda.<sup>22</sup> Kui Transpordiamet ei saa parandada tasu määramisel tehtud vigu, mille tõttu on määratud registreerimistasuks ettenähtust väiksem summa (põhjused võivad olla erinevad: valed andmed liiklusregistris, ametniku eksimus, hooletus või tahtlik rikkumine), siis pole tagatud, et sõidukiomanikud maksavad tasu ühetaoliselt, vastavalt seaduses sätestatud määrale. See võib omakorda viia sõidukiomanike põhjendamatu ebavõrdse kohtlemiseni (PS § 12). Registreerimistasu juurdemääramist ning sissenõudmist reguleerivate sätete puudumine suurendab ka kuritarvituste ja korruptsiooni riski.

#### *Vahekokkuvõte*

18. Registreerimistasu tõhusaks, ühetaoliseks ja õiglaseks kohaldamiseks on vajalik, et seaduses oleksid nii tasu määramist, muutmist kui ka sissenõudmist reguleerivad sätted. Seadusega peaks kehtestama ka tähtjad, mille jooksul võib tasu määrata, määramisel tehtud vigu parandada ning puuduolevat summat sisse nõuda, kui registreerimistasu on makstud ettenähtust vähem.<sup>23</sup>

19. Haldusmenetluse seaduse tõlgendamise ja kohaldamise teel ei saa puuduvaid registreerimistasu menetluse sätteid asendada. Isegi kui asuda seisukohale, et registreerimistasu haldur peab järgima haldusmenetluse üldpõhimõtteid ja andma registreerimistasu määramiseks kirjaliku haldusakti, ei saa üldpõhimõtetest tuletada muid puuduolevaid sätteid (tasu muutmine, juurdemääramine, sissenõudmine, aegumine).

20. Kuna registreerimistasu menetlussätted pole piisavalt konkreetsed, mis tagaks tõhusalt inimeste ja ettevõtjate õiguste kaitse, on liiklusseadus vastuolus PS §-ga 14.

### **III. Registreerimistasu tagastamata jätmine sõiduki varguse, hävimise ja muude kasutusest väljalangemise juhtumite korral**

21. Liiklusseaduse 12<sup>3</sup>. peatükk on põhiseadusega vastuolus ka seetõttu, et ei näe ette registreerimistasu vähemalt osalist tagastamist sõiduki varguse, hävimise ega muu sarnase kasutusest väljalangemise korral. Neil juhtudel on registreerimistasu täismääras maksmine liiga koormav ning inimeste omandipõhiõigust piiratakse ülemäära.

---

liiklusregistris. Sõiduki süsinikuheide määrati alguses sõiduki margi põhjal Euroopas kehtivate normide järgi, kuid ilmnes, et tegemist oli Ameerika Ühendriikide turu jaoks toodetud sõidukiga, mille andmete kindlakstegemisel tuli lähtuda konkreetsetes osariigis kehtivatest õigusaktidest.

<sup>22</sup> Vrd nt [riigilõivuseaduse](#) §-d 16-18, milles on sätestatud riigilõivu tasumise ettekirjutus, ettekirjutuse täitmise tähtaeg, riigilõivu sissenõudmine ning sissenõude aegumine. Täitemenetluse seadustiku § 2 lõike 1 punkti 13 järgi on ettekirjutus riigilõivu tasumiseks täidedokument.

<sup>23</sup> Kõik need küsimused ei pea tingimata olema liiklusseaduses reguleeritud, vaid mõned oleks võimalik lahendada ka viidetega teistele õigusaktidele. Näiteks on teiste liiklusseaduses sätestatud avalik-õiguslike tasude (viivistasu, teekasutustasu) administreerimise küsimused osaliselt reguleeritud liiklusseaduses ning osaliselt viidatud maksukorralduse seaduse kohaldamisele (nt LS § 188 lg 8, § 189 lg 4) või korrakaitseaduse kohaldamisele (LS § 190<sup>11</sup> lg 2).



22. Põhiseaduslikkuse järelevalve maksukohustuse materiaalse põhiseaduspärasuse üle on piiratud.<sup>24</sup> Riigikohtu viimaste aastate praktika järgi tuleb põhiseaduslikkuse järelevalve käigus hinnata, kas põhiõiguse piirang on ilmselgelt põhjendamatü.<sup>25</sup> Maksu mõõdukust aitab tagada ühetaoline maksustamine (PS § 12): sarnases olukorras olevaid isikuid tuleb maksustada võimalikult sarnaselt ning erinevas olukorras olijaid erinevalt.<sup>26</sup>

23. Leian, et kaasnev omandipõhiõiguse piirang ei ole proportsionaalne, kui peagi pärast sõiduki registreerimistasu maksmist selgub, et sõidukit ei saa tegelikult kasutada (sõiduk on hävinud või varastatud). Lisaks eiratakse ühetaolise maksustamise põhimõtet, sest isikud, kelle mootorsõiduk pärast registreerimist hävib või tuleb pärast liiklusõnnetust taastamiskõlbmatuna lammutada või on varastatud, maksavad registreerimistasu võrdselt nendega, kelle sõiduk on alles ja kes saavad seda kasutada.

24. Sõiduki registreerimistasu on riigieelarve tulude suurendamiseks ehk fiskaalse eesmärgiga kehtestatud maks. Peale selle on registreerimistasu eesmärk mõjutada maksumaksjaid soetama keskkonnasäästlikumaid mootorsõidukeid.<sup>27</sup> Kuna registreerimistasu määratakse sõiduki massi (M1-kategooria mootorsõidukite puhul) ja CO<sub>2</sub> eriheidet arvestades (nii M1- kui ka N1-kategooria mootorsõidukite puhul), on olulisel määral arvesse võetud sõiduki mõju keskkonnale. Kui mootorsõiduk hävib, varastatakse või isik ei saa seda muul põhjusel enam kasutada<sup>28</sup>, ei saa selle sõidukiga keskkonda enam koormata. Seega ei ole registreerimistasu tagastamata jätmist võimalik põhjendada keskkonna kaitsmise eesmärgiga.

Pealegi, kui sõiduk viiakse välisriiki, et seal seda püsivalt kasutada, saab registreerimistasu tagasi taotleda.<sup>29</sup> Ka siis, kui sõiduk registreeritakse liiklusregistris tähtajaliselt, arvestatakse registreerimistasu üksnes perioodi eest, mil sõiduk on Eesti liiklusregistris registreeritud (LS § 190<sup>18</sup> lg 6). Neil juhtumitel on seega arvestatud, et registreerimistasuga ei koormataks sõidukiomanikku rohkem, kui on põhjendatud.

25. Ka fiskaalse eesmärgiga pole võimalik põhjendada seda, miks peavad registreerimistasu maksuma ühtmoodi nii need, kes saavad seda kasutada, kui ka need, kelle sõiduk registrist kustutakse, sest pärast registreerimistasu maksmist on sõiduk varastatud või hävinud. Ühetaolise maksustamise põhimõtte eiramist ei saa õigustada pelgalt sellega, et riik peab raha kätte saama. Sellisel juhul võiks tulu saamise eesmärgiga õigustada igasugust meelevaldset maksustamist.

<sup>24</sup> RKPJKo 23.03.1998, [3-4-1-2-98](#), RKÜKo 21.02.2017, [3-3-1-48-16](#), p 41.

<sup>25</sup> RKÜKo 21.02.2017, [3-3-1-48-16](#), p 41; RKPJKo 30.06.2017, [3-4-1-5-17](#), p 61. Varastes kohtulahendites kasutas Riigikohus maksuseaduses sätestatud piirangu proportsionaalsuse hindamisel klassikalist kolmeastmelist skeemi. Vt RKPJKo 06.03.2002, [3-4-1-1-02](#).

<sup>26</sup> Ivo Pilving. [Põhiseaduse § 152 kommentaarid](#), p 113. – Ü. Madise jt (toim). Eesti Vabariigi põhiseadus. Kommenteeritud väljaanne, 2020.

<sup>27</sup> Mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu [364 UA](#) esimese lugemise seletuskiri, lk 6.

<sup>28</sup> Tarbija võib kasutada sõiduki ostu korral õigust lepingust taganeda ning ka siis ei ole registreerimistasu tagastamist ette nähtud. Rahandusministeerium on lubanud tarbija taganemisõigusega seotud muudatused edaspidi välja töötada. Komisjoni ettekandja: „Mis jäi ka lahendamata, on see, et kui autoostja taganeb autoostust 14 päeva jooksul – vastavalt Euroopa Liidu direktiivile ja võlaõigusseadusele on kõikidel selline õigus ostust taganeda –, aga ostutehing on vormistatud ja registreerimistasu on makstud, siis kuidas saab registreerimistasu tagasi. See teema tõusetus, aga Rahandusministeerium ei suutnud [sellekohast] muudatusettepanekut eelnõu kohta välja pakkuda. Rahandusministeerium andis lubaduse, et järgmised mootorsõidukimaksu seaduse parandused juba valmivad [...]“. Vt Riigikogu [5.11.2025 istungi stenogramm](#), 17. päevakorrapunkt.

<sup>29</sup> LS § 190<sup>27</sup> lg 3 esimese lause järgi tagastatakse registreerimistasu sõidukilt, mis kustutakse liiklusregistrist eesmärgiga võtta sõiduk kasutusele väljaspool Eestit, juhul, kui sõiduki esmakordsest registreerimisest on möödas vähem kui kümme aastat.

26. Kuna registreerimistasu pole kulupõhine lõiv toimingu tegemise eest, ei saa tagastamata jätmist põhjendada ka sellega, et isik on tasu maksnud ja selle eest toimingu saanud. Tinglikult võiks toimingu kuludega õigustada registreerimistasu baasosa tagastamata jätmist – registreerimistasu tagastatakse sõiduki välisriiki müümisel või juhul, kui sõiduk võetakse püsivalt kasutusele välisriigis, seejuures teatud juhul registreerimistasu baasosa ei tagastata. Baasosa tagastamata jätmist on põhjendatud asutuse töökuludega.<sup>30</sup> Tegelikult ei vasta registreerimistasu baasosa toimingu kuludele.<sup>31</sup>

27. Registreerimistasu tagastamata jätmise eesmärk saaks olla ka administreerimise lihtsus: mida vähem on ümberarvestusi ja tagastusi, seda lihtsam on tasu administreerida.

Erandlikku olukorda sattunud isikute registreerimistasuga koormamist ei ole kohane õigustada pelgalt sellega, et nii on tasu lihtsam administreerida.<sup>32</sup> Registreerimistasu tagastamine sõiduki varguse ja hävimise korral ei saa olla keerulisem kui sõiduki välisriiki viimise korral (kui soovitakse sõiduk seal registreerida, LS § 190<sup>27</sup> lg 1).

Liiklusregistris peetakse arvestust sõidukite kustutamise kohta nende hävimise ja lammutamise tõttu, samuti sõidukivarguste kohta. Seega ei pea neid andmeid hakkama registreerimistasu tagastamise eesmärgil eraldi koguma.

Samuti on seaduses ette nähtud, et sõiduki tähtajalisel registreerimisel tuleb registreerimistasu maksta ainult tähtajalise registreerimisega määratud perioodi eest (LS § 190<sup>18</sup> lg 6). Järelikult on registreerimistasu ka praegu põhimõtteliselt võimalik jaotada pikema perioodi peale ning määrata tasu lähtuvalt sellest, kui kaua on sõiduk liiklusregistris registreeritud. Samamoodi peab põhimõtteliselt olema võimalik sõiduki varguse, hävimise ja muudel kasutusest väljalangemise juhtumite korral registreerimistasu ümber arvutada selliselt, et tasu võetaks üksnes perioodi eest, mil sõiduk oli liiklusregistris registreeritud. Ka Transpordiamet peab vajalikuks, et sõiduki varguse, hävimise ja lammutamise korral registreerimistasu tagastataks.<sup>33</sup>

28. See ei tähenda, et registreerimistasu tuleks tingimata tagastada ka juhul, kui sõiduki kasutusest väljalangemise või varguse juhtum leiab aset palju aastaid pärast registreerimistasu maksmist, näiteks 10 aastat hiljem. Mõistliku aja, mille jooksul aset leidnud juhtumit tuleks registreerimistasu

<sup>30</sup> Kui sõiduk võetakse püsivalt kasutusele teises riigis, on ette nähtud registreerimistasu tagastamine. Registreerimistasu baasosa ei tagastata, kui sõiduk kustutatakse liiklusregistrist enne ühe aasta möödumist sõiduki esmase registreerimise kuupäevast (LS § 190<sup>24</sup> lg 2) Muudatusettepaneku selgitustes on seda põhjendatud ameti töökuludega (Vt mootorsõidukimaksu seaduse [eelõu \(364\)](#) teise lugemise muudatusettepanekute loetelu, 25. muudatusettepanek, lk 101) Kuna täpsed kuluarvutused puuduvad, on baasosa tinglikult loetud kulusid katvaks osaks (nn lihtsustusnorm).

<sup>31</sup> M1- ja N1-kategooria sõidukite baasosa on sätestatud erinevas suuruses (150 eurot ja 300 eurot). Juba seetõttu ei saa baasosa vastata registritoimingute kuludele, need ei saa olla eri liiki sõidukitel nii erinevad. N1-kategooria mootorsõidukite baasosa võib olla kõrgem seetõttu, et erinevalt M1-kategooria sõidukitest ei võeta N1-kategooria registreerimistasu arvutamisel arvesse massiosa. Seaduses on ette nähtud ka registreerimistasu baasosade märgatav tõus aastatel 2028 ja 2031.

<sup>32</sup> Vrd RKPJKo 20.03.2006, [3-4-1-33-05](#), p 30.

<sup>33</sup> Transpordiamet taotles seaduses registreerimistasu tagastamise aluste loomist olukordadeks, kui sõiduk kustutatakse liiklusregistrist hävimise või lammutamise tõttu. Samuti leidis amet, et registreerimistasu võiks sõidukijuhile tagastada juhul, kui sõiduk on varastatud ja selle tagaotsimine on lõpetatud. Transpordiamet selgitas, et on igati inimlik ja loogiline, kui inimestel tekib vähemalt võimalus registreerimistasu tagasi taotleda, sest sõidukit, mille registreerimisel tasuti suur summa, ei ole võimalik enam kasutada. Vt [eelõu 677 SE](#) kaart, 17.10.2025 Transpordiameti pöördumine.



ümberarvutamisel arvestada, saab määrata Riigikogu. Riigikogu võib ka otsustada, et summa tuleb tagastada osaliselt, arvestades sõiduki registris oleku aega või toimingute kulu.<sup>34</sup>

29. Kokkuvõtvalt: registreerimistasu vähemalt osalist tagastamata jätmist sõiduki varguse, hävimise ja muudel kasutusest väljalangemise juhtumitel ei saa põhjendada registreerimistasu kehtestamise eesmärkidega ega sellega, et nii saab registreerimistasu lihtsamini administreerida.

#### *Võimalus vara kindlustada*

30. Mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu seletuskirjas pole varguse, hävimise ja muid sõidukite kasutusest väljalangemise olukordi registreerimistasu aspektist käsitletud. Kui õiguskantsleri ettepanekut Riigikogu täiskogul arutati ja hääletati, ei esitatud registreerimistasu tagastamise kohta vastuargumente.<sup>35</sup> Ettepaneku järel tehtud seadusemuudatuste<sup>36</sup> seletuskirjades pole aga selgitatud, miks Riigikogu arvestas mootorsõidukimaksu kohta tehtud ettepanekut, kuid jättis sarnastel juhtumitel registreerimistasu tagastamise alused kehtestamata. Täiskogu istungitel pole registreerimistasu tagastamise küsimust arutatud.

31. Riigikogu rahanduskomisjoni 16. septembril 2025 toimunud arutelust nähtub kaalutlus, et tagastamise aluseid pole vaja kehtestada, sest sõidukiomanikul on võimalik oma vara kindlustada.<sup>37</sup>

32. Kindlustuse korras hüvitamine ei paku registreerimistasu aspektist siiski lahendust alati ning kõigile. Isegi kui sõiduk on kindlustatud, ei pruugi kahjujuhtumi korral väljamakstav hüvitis katta registreerimistasu.<sup>38</sup> Edaspidi on käsitletud nii kohustuslikku liikluskindlustust kui ka vabatahtlikku sõidukikindlustust.

33. Kohustuslik liikluskindlustus on liiklusõnnetuse põhjustanud isiku vastutuskindlustus. Kohustuslik liikluskindlustus ei kata kahju, mis on tekkinud sõiduki varguse või hävimise korral (nt vandalismi või tulekahju tagajärjel, samuti ei hüvitata sõidukikahju, mis tekkis liiklusõnnetuses süüdi jäänud isikul). Kohustusliku liikluskindlustusega ei hüvitata hävinud või varastatud sõidukilt tasutud registreerimistasu, vaid kulusid, et taastada õnnetusele eelnenud olukorda. Kui kannatanu ei soeta hävinud sõiduki asemele teist sõidukit, siis registreerimistasu ei hüvitata. Sellisel juhul ei tagasta hävinud sõiduki eest registreerimistasu kannatanule ei riik ega kompenseeri mingis vormis ka kindlustusandja. Kohustusliku liikluskindlustuse juhtumi korral hüvitab kindlustusandja kannatanule liiklusõnnetuses hävinud sõiduki asemele soetatava sõiduki registreerimistasu, kui selle tagajärjel on vaja hankida teine sõiduk ning kui selle sõiduki eest tuleb maksta

<sup>34</sup> Vt ka ettepaneku p 44.

<sup>35</sup> Vt Riigikogu 10.04.2025 istungi [stenogramm](#).

<sup>36</sup> [Eelnõu 677 SE. Mootorsõidukimaksu seaduse muutmise seadus](#). RT I 14.11.2025, 20. [Eelnõu 694 SE. Mootorsõidukimaksu seaduse ja liiklusseaduse muutmise seadus](#), RT I, 14.11.2025, 19.

<sup>37</sup> Mootorsõidukimaksu seaduse muutmise seaduse eelnõu (677 SE) teiseks lugemiseks ettevalmistamisel märkis komisjoni esimees: „Eelnõusse ei ole sisse võetud punkti, et registreerimistasu tagastatakse, kui sõiduk hävineb. Varasemalt on olnud seisukoht, et kui registreerimistasu makstakse esmasel Eestis registreerimisel, siis jääb see auto hinda. Auto tuleks kindlustada, seetõttu ei ole põhjendatud registreerimistasu tagastamine hävimise korral.“ Ta küsis, kas seda on vahepeal arutatud. Rahandusminister vastas: „[...] Vara võib ikka hävida. Autoga ei peaks olema teistmoodi. [...]“. Komisjoni esimees märkis veel: „Registreerimistasu osas tuleb komisjonil ära otsustada ning vajadusel risk võtta. Mõnel on registreerimistasu liisinguhinna sees. Seda tuleks mõtestada kindlustamise kaudu.“ Vt mootorsõidukimaksu seaduse muutmise seaduse eelnõu ([694 SE](#)) eelnõu kaart, rahanduskomisjoni 16.09.2025 istungi protokoll nr 170, päevakorrapunkt 3, lk 6.

<sup>38</sup> Vt ka õiguskantsleri [ettepanek](#), p 39.

registreerimistasu.<sup>39</sup> Kui asemele soetatud sõiduki eest ei tule registreerimistasu maksta (soetatud sõidukilt on varem registreerimistasu makstud), siis kindlustus registreerimistasu ei hüvita.

34. Ka juhul, kui isik sõlmib oma sõiduki kindlustamiseks vabatahtliku sõidukikindlustuse lepingu, ei pruugi kindlustusjuhtumi korral makstav hüvitis katta lisaks hävinud sõiduki maksumusele registreerimistasu.<sup>40</sup>

35. Kahjuhüvitise ulatus sõltub kindlustuslepingu tingimustest. Mitu kindlustusandjat märkisid õiguskantsleri päringule vastates, et nende sõlmitud kindlustuslepingute järgi loetakse kindlustusväärtuseks sõiduki harilikku väärtust ehk turuväärtust vahetult enne kindlustusjuhtumit (konkreetselt kindlustussummat lepingus pole). Sõiduki harilik väärtus ei sisalda registreerimistasu. Sel juhul kaetakse autovahetuskulud olenevalt valitud lisakaitsest. Uue sõiduki<sup>41</sup> kindlustamisel on võimalik valida uusväärtuskindlustuse kaitse, mis tagab kõige ulatuslikuma kaitse ning selline kaitse hõlmab enamasti ka autovahetuse registreerimistasu hüvitamist. Kasutatud sõidukite omanikud saavad valida võimaluse, et autovahetuskulud hüvitatakse teatud ulatuses. Olenevalt kindlustusandjast moodustab autovahetuskulude katteks makstav hüvitis tavaliselt kas 5% või 10% sõiduki väärtusest. Mõni kindlustusandja kasutab ka lepinguid, mille järgi on sõiduki hävimisel võimalik hüvitist maksta vastavalt kokkulepitud väärtusele. Kui sõiduki registreerimistasu kohta kokkulepet pole, siis seda ei hüvitata. Vahel võib kokkuleppeline väärtus sisaldada ka registreerimistasu, kui nii on kindlustusandjale teatatud.<sup>42</sup>

Vabatahtlik kindlustus ei pruugi olla kõigile sõidukiomanikele majanduslikult jõukohane, samuti ei pruugi vana sõiduk olla kindlustamiseks sobiv.<sup>43</sup>

36. Kasutatud ja vanemate sõidukite vahetuse kulusid hüvitatakse vabatahtliku sõidukikindlustuse lepingu alusel enamasti lepingus kokkulepitud ulatuses, võttes aluseks sõiduki väärtuse. Sõiduki eest makstav registreerimistasu ei sõltu seevastu sõiduki väärtusest, vaid suuresti sõiduki massist ja CO<sub>2</sub> eriheitest.<sup>44</sup> Sõiduki registreerimistasu võib olla kõrgem kui autovahetuse kulude katteks kindlustuse korras hüvitatav summa. Eriti kõrge võib olla vanade sõidukite registreerimistasu võrreldes nende sõidukite väärtusega.<sup>45</sup> Ehkki kasutatakse registreerimistasu vähendavat

<sup>39</sup> Vt [Mootorsõidukimaksu ja registreerimistasu hüvitamine](#), Eesti Liikluskindlustuse Fondi ja Kindlustusseltside Liidu koduleht.

<sup>40</sup> Kõik kindlustusandjad rakendavad ka omavastutust, mille suurus on tavaliselt 200–300 eurot.

<sup>41</sup> Enamasti kuni ühe aasta vanune sõiduk, mõnel kindlustusandjal on tingimuseks seatud, et sõiduk peab olema ostetud esindusest. Sõiduki uusväärtuse kindlustus on ka piiratud kehtivusajaga (nt kuni 12 kuud esmaregistreerimisest). Enamasti peaks uusväärtuse kindlustus tagama autovahetuse korral registreerimistasu hüvitamise. Mõned kindlustusandjad tõid välja, et ka uusväärtuse kindlustuse korral on registreerimistasu hüvitamise tingimuseks see, et asemele ostetavalt autolt tuleb maksta registreerimistasu.

<sup>42</sup> Tegemist on siiski erandliku lahendusega, selle võimaluse tõi välja kaks kindlustusandjat. Üks neist märkis, et sel juhul ei tohi registreerimistasu olla tasutud eraldi, vaid olema n-ö sõiduki ostuhinna osa.

<sup>43</sup> Õiguskantsleri päringule vastasid paljud kindlustusandjad, et neil on sõiduki vanusest lähtuvaid piiranguid. Üks kindlustusandja vastas, et ei kindlusta üldjuhul sõidukeid, mis on vanemad kui 14 aastat või mis on registrist ajutiselt kustutatud või pole sõidukorras. Teine kindlustusandja vastas, et ei sõlmi kaskokindlustuse lepinguid üle 25 aasta vanuste sõidukite kindlustamiseks. Kolmas kindlustusandja selgitas, et avalikul veebilehel on võimalik teha kaskokindlustus kuni 17 aasta vanusele sõidukile, vanemaid sõidukeid on võimalik kindlustada eraldi riskihinnangu alusel.

<sup>44</sup> Kõrgete registreerimistasude mõju kohta vt nt „[Automüüja: kui riik autode maksustamist korda ei tee, jääb ka järgneval viiel aastal maksutulu saamata](#)“. Ärileht 03.12.2025.

<sup>45</sup> Auto24.ee veebilehel oli 08.01.2026 mitu vanema sõiduki müügikuulutust, nende registreerimistasu moodustas üle 10% auto müügihinnast. Näiteks Moskvitšil, mille müügihind oli 2000 eurot ja registreerimistasu 438 eurot ([Moskvich 2141](#)), moodustas registreerimistasu auto müügihinnast ligikaudu 22%. Renault'1, mille müügihind oli 1950 eurot ja registreerimistasu 313 eurot ([Renault Thalia](#)), moodustas registreerimistasu auto müügihinnast ligikaudu 16%. Ford

vanusekoefitsienti, on teada, et vanemate sõidukite eest tuleb maksta registreerimistasu proportsionaalselt rohkem kui uute ja vähekasutatud sõidukite eest.<sup>46</sup>

Registreerimistasu tagastamata jätmise koormab proportsionaalselt rohkem vanemate sõidukite omanikke, kelle sõiduki hinnast moodustab registreerimistasu suurema osa. Vanemate sõidukite omanikel võib ka olla keeruline oma sõidukit kindlustada või kindlustada seda nii, et autovahetuse kulude hüvitis kataks ka registreerimistasu. Enamlevinud kindlustuslahendused, mis on turul kasutusel, ei võimalda hävinud või varastatud sõiduki omanikul saada autovahetuskulude katteks hüvitist vanema sõiduki registreerimistasule vastavas summas, kuna vanemate sõidukite registreerimistasu on sageli suurem kui 10% auto väärtusest. Peale selle tuleb omanikul kanda nagunii kahju omavastutusele vastavas summas.

37. Registreerimistasu tagastamata jätmisega piiratakse intensiivselt omandipõhiõigust, sest kui peatselt pärast registreerimistasu maksmist sõiduk hävib või varastatakse, on inimene niigi majanduslikult kehvemas olukorras. Kuna registreerimistasu ei tagastata, ei pruugi inimesel olla võimalik teist sõidukit asemele osta. Kui aga inimene on seetõttu sunnitud asemele ostma odavama vanema sõiduki, mis eeldatavasti saastab rohkem keskkonda, ei toeta registreerimistasu tagastamata jätmise ka registreerimistasu eesmärki. Registreerimistasu tagastamata jätmise ei tohiks sundida inimest talle hädavajaliku sõiduki ostust loobuma.

38. Registreerimistasu sätestamisel ei pruugi olla võimalik arvestada iga erandjuhtumit, küll aga saab ning tuleb õiglaselt reguleerida tüüpolekordi, kus täiel määral maksu või tasu võtmine pole põhjendatud. Varamaksude puhul on selliseks juhtumiks olukord, kus maksustatav vara hävib või inimene jääb muul põhjusel oma varast ilma. Inimesed, kelle sõiduk on hävinud või varastatud, pole samasuguses olukorras võrreldes nendega, kes saavad oma sõidukit edasi kasutada.<sup>47</sup>

39. Registreerimistasu vähemalt osalist tagastamata jätmist olukorras, kus mootorsõiduk on varastatud, hävinud või muul sarnasel põhjusel kasutusest välja langenud, ei saa õigustada registreerimistasu eesmärkidega. Võimalus vara kindlustada pole piisav põhjendus ega too alati kaasa lahendust. Registreerimistasu proportsionaalsus tuleb tagada sõltumata sellest, kas inimene oli või ei olnud võimeline lisaks maksudele tasuma vabatahtliku kindlustuse makseid. Pealegi tuleb inimesel ka vabatahtliku sõidukikindlustuslepingu alusel hüvitamise korral kanda kahju omavastutuse ulatuses ning kindlustushüvitis ei pruugi lisaks sõiduki hinnale katta registreerimistasu.

---

Mondeol, mille müügihind oli 2490 eurot ja registreerimistasu 448 eurot ([Ford Mondeo](#)), oli registreerimistasu auto müügihinnast ligikaudu 18%. Vanasõidukite müügihinnast võib registreerimistasu moodustada veel suurema osa.

<sup>46</sup> Väljavõtte muudatusettepaneku nr 25 selgitusest: „[...] ainuüksi vanusekoefitsiendi rakendamisel ei ole võimalik saavutada olukorda, kus tasu summaarne koormus oleks kõikidele sõidukitele ühetaoline. Ettepanekus toodud määradega on tasu summaarne koormus uutel ja vähekasutatud sõidukitel üldiselt madalam võrreldes 10 aasta vanuste ja vanemate sõidukitega.“ (Vt mootorsõidukimaksu seaduse [aelnõu \(364\)](#) teise lugemise muudatusettepanekute loetelu, lk 99) Teisisõnu, ehkki tasumäärasid teisel lugemisel alandati ning maksukoormuse ühtlustamiseks kasutati sõiduk vanusekoefitsienti, moodustab uute või vähekasutatud autode väärtusest registreerimistasu pigem väiksema osa kui vanade, kasutatud autode ligikaudsest väärtusest. Seega koormab registreerimistasu kasutatud auto ostjat proportsionaalselt rohkem kui uue auto ostjat.

<sup>47</sup> Vrd Riigikohtu seisukohta maksuintressi kohta: „Samas tuleb arvestada, et mida üldisemalt maksu intressimäär sätestatakse, seda rohkem põhineb see abstraktsel keskmisel maksumaksja ja maksusuhtel ning seda vähem võimaldab võtta arvesse konkreetse isiku või isikute grupi olukorda temalt intressimäära nõudmisel [...] Mida üldisemalt sätestab seadusandja maksuintressi määra, seda tõhusamad peavad olema need õiguslikud mehhanismid, mis võimaldavad välistada intressi ülemäärasuse konkreetset juhul.“ Vt RKPJKo 29.03.2017, [3-4-1-15-16](#), p 114, 115.

40. Kokkuvõttes, kuna mootorsõidukist ilma jäänud isik on võrreldes teiste mootorsõiduki omanikega erandlikus olukorras, on tema täiel määral registreerimistasuga koormamine ülemäärane (PS §-d 11 ja 32) ning vastuolus ühetaolise maksustamise põhimõttega (PS § 12).<sup>48</sup>

Austusega

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Ülle Madise

Kristi Lahesoo 693 8409  
Kristi.Lahesoo@oiguskantsler.ee

---

<sup>48</sup> Maksuintressi määra põhiseaduspärasuse asjas hindas kohus, kas maksukohustuslased olid seatud erandlikku olukorda, mis ei võimaldanud nende puhul maksuintressile seatud eesmäärke saavutada, või riivati nende õigusi võrreldes keskmise maksukohustuslasega ilmselgelt ülemäära. RKPJKo 29.03.2017, [3-4-1-15-16](#), p 123.