



Riigikogu rahanduskomisjoni istungi protokoll nr 181

Tallinn, Toompea

Teisipäev, 21. oktoober 2025

Algus 14.00, lõpp 15.10

Juhataja: Annely Akkermann (esimees)

Protokollija: Epp-Sandra Satsmann (konsultant)

Võtsid osa:

Komisjoni liikmed: Diana Ingerainen, Aivar Kokk, Lauri Laats (Andrei Korobeiniku asendusliige), Maris Lauri, Riina Sikkut, Aivar Sõerd, Toomas Uibo (Tanel Teini asendusliige)

Komisjoni ametnikud: Tiina Licht (nõunik-sekretariaadijuhataja), Andres Ando (nõunik), Kristo Varend (nõunik), Vivian Pöld (konsultant)

Puudusid: Martin Helme, Kersti Sarapuu ja Mart Vörklaev

Kutsutud: Autode Müügi ja Teenindustevõtete Eesti Liidu tegevjuht Meelis Telliskivi, Eesti Puuetega Inimeste Koja toetuste- ja teenustealase huvikaitse nõunik Kristi Kähär, Eesti Liisinguühingute Liidu tegevdirektor Reet Hääl, Kliimaministeeriumi veondus- ja liiklusvaldkonna juht Margus Tähepõld ning Rahandusministeeriumi finants- ja maksupoliitika asekanstler Evelyn Liivamägi ning maksu- ja tollipoliitika osakonna peaspetsialist Anna-Liisa Juhtver (2. päevakorrapunkt)

Päevakord:

1. Vabariigi Valitsuse algatatud Eesti Vabariigi ja Omaani Sultaniriigi vahelise tulumaksudega topeltnmaksustamise vältimise ning maksudest hoidumise tõkestamise lepingu ja selle juurde kuuluva protokolliga ratifitseerimise seaduse eelnõu (692 SE) teiseks lugemiseks ettevalmistamine
2. Vabariigi Valitsuse algatatud mootorsõidukimaksu seaduse muutmise seaduse (694 SE) teiseks lugemiseks ettevalmistamine. Huvigruppide kaasamine.
3. Rahanduskomisjoni algatatud mootorsõidukimaksu seaduse muutmise seaduse eelnõu (677 SE) teiseks lugemiseks ettevalmistamine. Huvigruppide kaasamine.
4. Info ja muud küsimused

1. Vabariigi Valitsuse algatatud Eesti Vabariigi ja Omaani Sultaniriigi vahelise tulumaksudega topeltnmaksustamise vältimise ning maksudest hoidumise tõkestamise lepingu ja selle juurde kuuluva protokolliga ratifitseerimise seaduse eelnõu (692 SE) teiseks lugemiseks ettevalmistamine

Annely Akkermann sõnas, et Riigikogu liikmetelt, fraktsioonidelt ega komisjonidelt muudatusettepanekuid eelnõule muudatusettepanekute tähtajaks, 20. oktoobriks ei laekunud. Eelnõu tekstis ei olnud tehnilisi ega keelelisi täpsustusi. Menetlusotsused eelnõu täiskogusse teisele lugemisele saatmiseks on tehtud varasemalt.

2. Vabariigi Valitsuse algatatud mootorsõidukimaksu seaduse muutmise seaduse (694 SE) teiseks lugemiseks ettevalmistamine. Huvigruppide kaasamine.

Annely Akkermann teavitas, et istungi 2. ja 3. päevakorrapunkt on omavahel seotud, mistõttu arutatakse neid koos. Päevakorras on kohtumine huvigruppide ja turuosalistega seoses kahe mootorsõidukimaksu seaduse muutmise seaduse eelnõuga. Esiteks, rahanduskomisjoni algatatud eelnõu 677 SE. Eelnõuga luuakse alus mootorsõidukimaksu maksustamisperioodi lühendamiseks kahel juhul. Näiteks, kui sõiduk kustutatakse liiklusregistrist, lühendatakse jooksva aasta maksustamisperioodi kuni selle ajani. Samuti peatatakse maksukohustus sõiduki ajutisel kustutamisel ajaks, mil see on varguse tõttu politsei poolt tagaotsitavaks kuulutatud. Selle eelnõu koostas rahanduskomisjoni palvel Rahandusministeerium asjaomaste seaduste põhiseadusega kooskõlla viimiseks tulenevalt õiguskantsleri ettepanekust, mis leidis Riigikogus toetust. Teiseks, Vabariigi Valitsuse algatatud eelnõu 694 SE. Antud eelnõu kohaselt vähendatakse lapsevanematel ja hooldusõigusega isikutel automaatselt mootorsõidukimaksu 100 euro võrra aastas iga 18-aastase ja noorema lapse eest. Kui mõlemal vanemal on sõiduk, jagatakse maksuvähendus automaatselt nende vahel. Samuti sätestatakse enam kui seitsme istekohaga M-kategooria mootorsõiduki maksustamine N-kategooria mootorsõiduki maksumääraga. Lisaks tehakse tehnilisi muudatusi. Mõlemad eelnõud läbisid Riigikogu täiskogus esimese lugemise k.a 6. oktoobril. Eelnõude seadusena vastuvõtmiseks on vajalik läbida täiskogus veel teine ja kolmas lugemine. Muudatusettepanekute tähtjaks, 20. oktoobriks laekus Riigikogu liikmetelt ja fraktsioonidelt kahe eelnõu peale kokku vaid mõned muudatusettepanekud, kuid tänasel istungil neid ei menetleta. Arutelu on osa juhtivkomisjoni ettevalmistusest kas ja kuidas oleks vaja eelnõu muuta enne eelnõu teist lugemist. Selleks soovitakse ära kuulata arvamust avaldanud huvigruppide seisukohad. Rahanduskomisjon pöördus kokku 13-ne huvigrupi, turuosalise ja institutsiooni poole, kes on eelnõudes käsitletavate küsimustega seoses rahanduskomisjoni poole juba omal algatusel pöördunud või omavad rahanduskomisjoni hinnangul puutumust eelnõudes käsitletavate teemadega. Nendeks on: Õiguskantsleri Kantselei, Transpordiamet, Rahandusministeerium, MTÜ Õiglase Riigi Nimel, MTÜ Eesti Autoomanike Liit, Eesti Maksu- ja Tolliamet (EMTA), Kliimaministeerium, Eesti Puuetega Inimeste Koda, Eesti Liisinguühingute Liit, Eesti Liikluskindlustuse Fond, Eesti Lasterikaste Perede Liit, Autode Müügi ja Teenindusettevõtete Eesti Liit ning ALD Automotive Eesti AS. Oma seisukohad on kirjalikult edastanud (erinevate nn automaksu eelnõude juurde) 5 organisatsiooni. Nendeks on: Transpordiamet, Eesti Puuetega Inimeste Koda, Eesti Liisinguühingute Liit, Autode Müügi ja Teenindusettevõtete Eesti Liit ja ALD Automotive Eesti AS. Arutelu hõlbustamiseks on komisjoni liikmetele ja kõigile 13-le kaasatud organisatsioonile edastatud fail „Rahandusministeeriumi kommentaarid Rahanduskomisjonile saadetud pöördumistele 20. oktoober 2025.“ See saadeti 20. oktoobril ning on kõigile kättesaadav ka Riigikogu kodulehel eelnõude kaartidel. Istungil osalevad Autode Müügi ja Teenindusettevõtete Eesti Liidu tegevjuht Meelis Telliskivi, Eesti Puuetega Inimeste Koja toetuste- ja teenustealase huvikaitse nõunik Kristi Kähär, Eesti Liisinguühingute Liidu tegevdirektor Reet Hääl, Kliimaministeeriumi veondus- ja liiklusvaldkonna juht Margus Tähepõld ja Rahandusministeeriumi finants- ja maksupoliitika asekanter Evelyn Liivamägi ning maksu- ja tollipoliitika osakonna peaspetsialist Anna-Liisa Juhtver. Tegemist on komisjoni istungiga Riigikogu kodu- ja töökorra seaduse tähenduses. Istung salvestatakse ja protokollitakse ning protokoll avalikustatakse. Koosolekut juhatab ja sõna annab koosoleku juhataja. Iga sõnavõtu alguses tuleb öelda enda nimi ja esindatava organisatsiooni nimi. Iga organsatsiooni esindajal on võimalus anda ülevaade olulisematest seisukohtadest kuni 5

minuti jooksul. Kui eelkõnelejad on juba käsitlenud mõnda küsimust, ei ole vaja samu argumente korrata. Pärast seisukohtade tutvustamist saavad sõna Rahandusministeeriumi ja Kliimaministeeriumi esindajad. Sõnavõttude lõpus on komisjoni liikmetel võimalus esitada küsimusi. Kui jääb aega, saab sõna repliikideks ja täiendavateks selgitusteks.

Kristi Kähär andis ülevaate Eesti Puuetega Inimeste Koja seisukohtadest. On oldud tihedas suhtluses Rahandusministeeriumiga ja Sotsiaalministeeriumiga. Ettepanekuid on edastatud ka Riigikogu liikmetele. Eesti Puuetega Inimeste Koda seisab rohkem kui 100 000 inimese eest. On tehtud ettepanekuid, kuidas puuetega inimestega maksudisainimisel arvestada.

Ettepanekutes on lähtutud põhimõtetest, et maksuvabastuse saaksid kõige haavatavamad sihtgrupid, mitte kõik puuetega inimesed. See on mõeldud eelkõige neile, kelle jaoks on auto hädavajalik ning neil ei ole teiste transpordiliikidega võimalik liigelda. Ettepanekuks on, et ühele puudega inimesele oleks vabastatud üks sõiduk. Nendeks sihtgruppideks võiks olla raske ja sügava liikumispuudega, intellektipuudega ja nägemispuudega inimesed või kui endal ei ole võimalik autot juhtida, siis nende seaduslik esindaja, abikaasa või registreeritud elukaaslane. Ettepanekud on kujunenud selliselt, et riigil oleks võimalik maksuvabastust lihtsalt teha. Arutelu käigus on antud Eesti Puuetega Inimeste Kojale selgitus, et sellisel kujul ei ole võimalik maksuvabastust luua, sest riik soovib võimalikult väheste eranditega maksu.

On pakutud, et osadele sihtgruppidele tõstetakse puudetoetust. Seda on inimesed kaua oodanud, sest tööealise inimese puhul ei ole puudetoetus tõusnud 2000. aastast. Elukallidus on vahepeal aga muutunud. Töötati välja meede, et maksuvabastuse saavad kohandatud ja ümberehitatud sõidukid. President aga seadust tagasi lükates leidis, et tegemist on ebavõrdse kohtlemisega. Ta leidis, et ühed grupid saavad puudetoetuse ja maksuvabastuse, kuid teised ei saa midagi. Eesti Puuetega Inimeste Koja hinnangul ei olnud see diskrimineeriv. Positiivne diskrimineerimine on lubatud. Puuetega inimeste konventsioonist lähtuvalt on riik võtnud kohustuse edendada puuetega inimeste õigusi ning see lubab selliseid erimeetmeid.

Kohandatud autode osas on inimestele tulnud väga suured arved. Aastamaks on olnud 700-1200 eurot, mis on puudega inimesele väga suur väljaminek. Eriti olukorras, kus inimesel ei ole võimalus endale väiksemat ja ökonoomsemat autot lubada. Seda põhjusel, et sinna ei mahuks puudega inimese abivahendid ära. Seitsmekohalistele sõidukitele lisati maksusoodustus, mis leevendab osaliselt puuetega inimeste olukorda. Eesti Puuetega Inimeste Koda on arvamisel, et riik on läinud väga kaugele algsest põhimõttest, et tehakse võimalikult lihtne maks ilma eranditeta. Praeguseks on lastega peredele lisatud 100-eurone soodustus. Kahjuks ei ole aga arvestatud ettepanekuga, et kõige haavatavamad sihtgrupid saaksid maksuvabastuse. Ettepanek on maksust vabastada raske ja sügava nägemispuudega, liikumispuudega ja intellektipuudega inimesed või nende lähedased.

Meelis Telliskivi andis ülevaate Autode Müügi ja Teenindustevõtete Eesti Liidu (AMTEL) seisukohtadest. AMTEL on tegutsenud 32 aastat ning omab autoduse valdkonnas suuri ekspertteadmisi. Liidu liikmed annavad tööd 3000 töötajale. Seadusloome ei ole arvestanud AMTELi seisukohtadega. Seaduse seletuskirja mõjuanalüüs on osutunud müügiprognooside kohta täiesti valeks. On kurb tõdeda, et keegi ei vastuta, kui mootorsõidukimaksu seaduse vastuvõtmise tulemusena jääb riigil saamata suurusjärgus 100 miljonit eurot käibemaksu ja muid makse ning tõenäoliselt laekub 58 miljonit vähem raha planeeritud registreerimistasu, seda nii sel aastal kui ka järgmistel aastatel. Teine probleem on selles, et ettevõtjad ja paljud riigiasutused on oodanud viis aastat suurt muudatust liiklusseaduses. Paraku on liiklusseaduses ainult väiksemaid muudatusi tehtud. Üllataval kombel on osa muudatusi tehtud isegi ülima kiirusega, aga paraku ainult nendele ettevõtetele, kes on valitsuses olevatele erakondadele annetanud. Ta tõi välja AMTELi tähelepanekud. Esiteks on hea, et M1-

kategooria sõidukeid, millel on rohkem kui seitse istekohta, maksustatakse N1- kategooria mootorsõidukite maksumääradega. Sama muudatus tuleks sisse viia ka registreerimistasu puhul. Paljulapselised pered ning puuetega inimesed võiksid saada soodustust auto registreerimisel või ostmisel. See ettepanek tuleks sisse viia liiklusseaduse paragrahvi 190²². Teiseks ei ole ette nähtud registreerimistasu tagastamist. Praegu viidatakse, et registreerimistasu sätteid ei ole plaanis laiendada. AMTEL leiab, et ei ole õige nõuda raha kindlustuselt, kui riik on saanud selle tehingu eest raha. Õiguskantsleri ettepanek viitab sellele, et põhiseadusega on vaja kooskõlla viia nii liiklusseadus kui ka mootorsõidukimaksuseadus. Sellest ettepanekust tulenevalt on mõistlik vaadata mootorsõidukimaksu ja registreerimistasu muudatusi koos, et need analoogselt seaduse vastuvõtmisega ka toimuksid. Vastasel juhul on uuesti vaja arutada alalõike, mis puudutavad registreerimistasu. Praegu on seaduses märgitud, et järelhindamine toimub hiljemalt 2030. aastal. Mootorsõidukimaksu rakendamise tõttu on sel aastal sektoris koondatud 250 töötajat. **Reet Hääl** andis ülevaate Eesti Liisinguühingute Liidu seisukohtadest. Mootorsõidukimaksu seaduse muutmise seadus ja selle proportsionaalsuse sisse toomise ettepanek on algusest peale olnud ka liidu ettepanek, kui mootorsõidukimaksu esimene seaduseelnõu selles kontekstis välja tuli. Paraku ei ole seda arvesse võetud. Kui see ära muudetakse, siis on riik saanud terve aasta täiendavat maksu. Liidu ettepanekutega on arvestatud. Justiits- ja Digiministeeriumiga tuleks läbi rääkida teemad, mis puudutavad eraisikust tarbija ebavõrdset kohtlemist ja direktiiviga mitteamvestamist, mis on seotud registreerimistasuga. Nimelt nõuab direktiiv ja võlaõigusseadus sätestab, et Euroopa Liidus peavad olema kõik ostetud asjad tagastatavad 14 päeva jooksul ning sellega ei tohi kaasneda trahvi või sanktsiooni. Praegu on suudetud olukorrast välja tulla leides automüüjatega lahendusi. Ühel hetkel tuleb tõenäoliselt Euroopa Liidust ettekirjutus. On arusaamatu, miks seda ei ole siamaani ära muudetud. Ilmselt on puudunud poliitiline tahe ning oodatakse, kuni kohtulahend selleni viib. Ülejäänud teemadega on oldud Rahandusministeeriumiga dialoogis ning need on lahendatud. Juhul, kui omanikuks on krediitiasutus, siis teatavasti, kui liisinguleping jääb samasse liisingfirmasse, aga muutub vastutav kasutaja, siis registreerimistasusid ei pea maksma. Konkurentsi mõttes on see ebaõiglane. Kui seda soovitakse muuta, siis selleks ollakse valmis. Esimene võimalus, kui see jõustuda saaks, oleks 2027. aastal. Samas seadus hakkas kehtima 2025. aastal ning see on vähenev trend, sest enne ostetud autosid on liisingfinantseerimises aina vähem. Liit on soovinud mootorsõidukite erisoodustusmaksu kaotamist. Kui riik seda ei kontrolli, siis on riigi seadusandluse usaldusväärus kahtluse all. Riigil puudub kontrollmehhanism, kuid kui seadus kehtestada, siis peaks vastav kontrollmehhanism olema ikkagi tagatud. Koostöö Rahandusministeeriumiga on sobiv.

Evelyn Liivamägi andis ülevaate Rahandusministeeriumi seisukohtadest. Riigikogu koalitsioonisaadikute ja Sotsiaalministeeriumiga vaadatakse, kuidas lahendada probleemi, mille kitsaskohad on president välja toonud. Esialgne lahendusvariant ei sobinud, mis oleks võinud puuetega inimeste probleemi lahendada. Sellega töötatakse edasi. M- ja N-kategooria busside registreerimistasu määra ühtlustamise ettepanek lisatakse eelnõusse. Nii nagu aastamaksu puhul, jääks ka registreerimistasu puhul N-kategooria maksumäär M-kategooria asemele. Käibemaksu vähemlaekumise puhul ei saa sellises mahus nõus olla. Võrreldes eelmise aastaga on sel aastal vähem autosid ostetud. Augusti lõpuks vähem ostetud sõidukite arv on suhteliselt sama, mis eelmise aastast augustist kuni detsembrini rohkem osteti. Kuna augustis ei olnud kindel, mis mootorsõidukimaksust edasi saab, siis see omakorda pidurdas autode soetamist, sest inimesed ei osta autosid, kui on võimalus, et mootorsõidukimaks tühistatakse. Selle aasta soetus on kindlasti väiksem esialgu planeeritust, mille tõttu laekub

registreerimistasu vähem. Käibemaksu laekumine ei näita, et seda oleks oluliselt vähem. Ei saa eeldada, et iga uus auto tähendaks mingit summat käibemaksu laekumist. Pooled autod tulevad juriidilise isiku nimele ning sealt saab käibemaksu osaliselt või täies ulatuses sisendkäibemaksuna maha arvata. Summa võib olla 10-18 miljoni euro vahel. Paraku on nii, et kui üks kulu jääb ettevõtte tegemata, siis selle raha arvelt teeb ta teise kulu ning maksab sealt käibemaksu. Riigi puhul massiivselt käibemaksu alalaekumist näha ei ole. Euroopa Komisjoni hinnangul vastavad tagastusreeglid Euroopa reeglitele. Samas on tekkinud küsimusi, mille puhul tuleb vaadata, kas need vajavad lahendamist või mitte. Tuleb leida lahendusi ning vaadata, kuidas oleks mõistlik menetleda ja neid kontrollida. Sellega ei saa olla nõus, et erisoodustust ei kontrollita. Liiklusregistris on autode juures märge, kas neid kasutatakse era- või töösõitudeks. EMTA on head kontrollisüsteemid üles ehitatud ja vaadatakse erisoodustust koos kõikide teiste maksudega. Eraldi erisoodustuse kontrollimise maksumenetlust ei tehta. Järelevalve on kindlasti olemas.

Margus Tähepõld sõnas, et Kliimaministeerium antud eelnõude kohta ettepanekuid ja seisukohti esitanud ei ole. Kliimaministeeriumil ei ole eelnõuga rohkem seotust, kui see, et registreerimistasu on liikluseaduses. Väljatöötamise puhul on olnud pigem tehniline nõustaja, et regulatsiooni saaks korrektselt rakendada. Tagastamise aluseid ei ole plaanis laiendada.

Toomas Uiho tõdes, et mured on arusaadavad. Ta leidis, et 7+1 istmekohaga sõidukite puhul on mure selles, et kui see sõiduk kohandatakse puudega inimesele, siis tuleb sõidukist osa istmeid eemaldada. See tähendab, et istmete arv väheneb ning väikebuss muutub M-kategooria sõidukiks.

Evelyn Liivamägi vastas, et seda tuleb vaadata tervikuna, mis puuetega inimestele eraldi maksuvähenduse või soodustuse näol tehakse. Esialgselt oli ülesandeks lähtuda kohandatud ja ümberehitatud autodest. See aga oli presidendi hinnangul liiga kitsas, sest inimene võib vajada abi liikumisel ilma, et tal oleks vaja autot ümber kohandada. Tuleb loobuda kohandatud ja ümberehitatud kriteeriumist ning lähtuda inimese vajadusest. Kui selline soodustus teha, siis võib öelda, kas see on M- või N-kategooria alusel maksustatud. Kui see läheb M-kategooria maksumäära alla, siis see võib kõrgem olla ja osaline maksusoodustus ei kata seda ära. Antud teemat arutatakse ning vaadatakse, kuidas sellised autod liiklusregistrisse jäävad. Ei tohi tekkida ebakõla, et auto kohandatakse ringi ning sellepärast karistatakse.

Annely Akkermann küsis, kas istmete välja võtmisel on jätkuvalt tegemist bussiga ning kui istmed tagasi pannakse, siis kas see on uuesti buss.

Margus Tähepõld vastas, et see sõltub sõiduki ümberehitusest. On erinevad variandid, kas istmed eemaldatakse püsivalt ning neid ei saa sinna tagasi panna või on võimalik ratastooli kinnituskohad panna selliselt, et ka sõidukiistmete kinnituskohad jäävad alles. Sellisel juhul istmete arvu ei muudeta. Kui tehasel ei ole võimalik enam istmeid kinnituskohadele panna, siis vormistatakse ümberehitusena ka sõidukiistme kohtade vähendamine.

Annely Akkermann küsis, kui registreerimistasu on makstud ja kahe nädala jooksul auto tagastatakse, siis kas sellisel juhul on olemas sätted, et registreerimistasu tagastatakse. Praegu on olemas ka esmane registreerimistasu. Auto võib olla 10 aastat Eesti registris, aga omanik muutub. Kui omanik aga auto tagastab, siis kuidas registreerimistasu tagasi saadakse.

Evelyn Liivamägi vastas, et tuleb täpsemalt mõelda, mis on tagastamine. Kui auto on kantud Eesti registrisse, võib-olla see lihtsalt ei lähe sellele omanikule, aga ta kantakse Eesti registrisse ja auto jääb registrisse, siis selle auto eest lihtsalt jääb registreerimistasu tasutuks. Praegu on toiming nii, et kui auto eest on registreerimistasu makstud, siis see, kes järgmisena sõiduki ostab, ei pea enam registreerimistasu maksma, sest see on juba auto hinna sisse arvestatud. Ei ole mõeldud, et seda hakatakse tagastama.

Annely Akkermann sõnas, et see jääb siiski kellegi kuluks. Kui inimene ostab vana auto liisingettevõttelt välja, maksab registreerimistasu ära ja siis antakse see tagasi.

Evelyn Liivamägi vastas, et kui isik ostab selle välja, siis sel hetkel ei maksta registreerimistasu.

Reet Hääl lisas, et tegemist ei ole isegi ainult liisinguprobleemiga. Kui isik läheb kasutatud autode müüja juurde, siis seal on kõige suurem probleem. Tasu makstakse ära, aga riigilt ei saa seda tagasi küsida. Automüüjatel on suurem probleem kui liisinguettevõtetel.

Meelis Telliskivi lisas, et ebaõiglane on panna tagastamine automüüjate õlule.

Transpordiametil on loodud IT-tehniline süsteem ning riik saab lihtsalt raha ümber tõsta. See tuleks ära lahendada.

Reet Hääl sõnas, et võlaõigusseaduse muudatused on koostamisel ja Justiits- ja Digiministeerium võiks selle kohe ette valmistada.

Evelyn Liivamägi vastas, et on alustatud ettevalmistusi seaduseelnõuks, mis lahendab esimesel mootorsõidukimaksu kehtimise aastal tekkinud probleeme. Kui tulevad uued asjad, siis tekivad ebakõlad. Tagastamise küsimusi võib olla erinevaid.

Meelis Telliskivi vastas, et isegi, kui auto ajutiselt välismaale registreeritakse, siis liiklusregistri infosüsteemi jääb iga toiming märgituks. Sealt info üles leidmine on väga lihtne.

Evelyn Liivamägi vastas, et liiklusregistris on palju vigu.

Meelis Telliskivi nõustus, kuid lisas, et vead on olnud minevikutoimingutel. Tänapäevane süsteem on parem.

Evelyn Liivamägi tõdes, et probleem on nendes autodes, mis on minevikus Eestist ära läinud, aga nüüd tulevad tagasi. Nendele autodele, mis praegu ära lähevad, toimub registreerimistasu tagastamine. Seda tuleb koos teiste teemadega mõelda.

Annely Akkermann sõnas, et registreerimistasu tagastamine tuleb piiritleda selliselt, mis puudutab kahe nädala jooksul lepingust taganemisi, mitte seda osa, mis iseenesest jääb auto hinna sisse. Kindlustus katab auto hinna sees olevat registreerimistasu.

Meelis Telliskivi vastas, et küsimus on pigem sellises olukorras, kus see sõltub lepingust ja kui perioodi keskel toimub vargus või hävimine, siis praegu olemasolevas seadusandluses registreerimistasu tagastamist ka sellisel juhul ei ole. On viidatud justkui tarbija peaks seda kindlustusega kindlustama. See ei ole korrektne, sest selle tõttu on kindlustusportfell kallim.

Annely Akkermann juhtis tähelepanu, et auto hinna sees on ka käibemaks 24%. Ta küsis, kas ka seda hakatakse tagastama. Tekib küsimus, milliseid makse ei tule kindlustada ja tagastada. Kuidas see võiks sobida maksusüsteemi, kui registreerimistasu autodele tagastatakse, mitte ei kindlustata maksusisaldust hinna sees?

Reet Hääl vastas, et tegelikult on välja toodud, et kui on ekslikult tasutud, siis sellised asjad saadakse tagasi.

Annely Akkermann vastas, et see on arusaadav, kui makstakse rohkem. See ei ole aga mõeldav, kui auto ostetakse 10 aastaks ning autoga juhtub avarii ning siis registreerimistasu tagastatakse.

Meelis Telliskivi vastas, et uuel autol on uus väärtuskindlustus ja kindlustus alati hüvitab nii-öelda turuväärtuse. Kui on vana auto, siis kindlustus maksab selle turuväärtuse järgi kinni.

Riina Sikkut küsis, mis tüüpi soodustust või erandit on puuetega inimestele kaalutud. Ta tõdes, et positiivne diskrimineerimine on lubatud. See ei peaks aga pidurduma lahenduse otsimisel. Puue kajastub selgelt õigusruumis ning on seotud paljude õiguste ja kohustustega. Miks see peaks olema mitterakendatav automaksu puhul?

Evelyn Liivamägi vastas, et poliitiline soov oli piirduda puuetega inimeste soodustuse puhul

kohandatud ja ümberehitatud sõidukitega. Presidendi nõuniku sõnul seal positiivne diskrimineerimine ei tööta. Tema sõnul on positiivne diskrimineerimine see, kui teatud inimgrupp diskrimineerida positiivselt, aga siin tehakse seda ühe grupi sees. Need, kellel on lihtsalt üht liiki auto, ja teised, kellel pole vajadust olnud ümber ehitada, aga neil on ka liikumispuue, nemad jäetakse positiivselt diskrimineerimata. Viimane mõte oli, et arvesse võetakse inimese puude olemasolu. Seda arutatakse poliitilisel tasandil lähiajal.

Rahandusministeerium on pakkunud lahenduse, et inimese puude puhul võiks toimuda infovahetus Sotsiaalkindlustusameti ja EMTA vahel. Lähtutakse puudest. Vaadatakse, kas puudega inimesel või tema lähikondsel on auto ning saadakse soodustus 100 eurot auto kohta. Selline lahendus oleks kogu sihtrühmale, olenemata sellest, millist autot inimene kasutab. See ei ole paraku aga kiirkorras tehtav, sest eeldab IT-lahendusi ja andmekaitse poole läbimõttlemist, analüüsimist ning seadustamist. Mõeldakse, kas on võimalik kiiremaid ajutisi variante luua. Kui tehakse eelnõu, mis lahendab mootorsõidukimaksu esimese aasta probleeme, siis võiks ka puuetega inimeste teema sinna panna ja lahenduse leida.

Riina Sikkut sõnas, et laste eest soodustuse pakkumine on samasugust IT-lahendust ja andmekasutust nõudev. Seda ei tohiks lükata kusagile mitmeaastasesse programmi.

Evelyn Liivamägi vastas, et rahvastikuregistri ja EMTA vahel ei ole probleemi uusi X-tee teenuseid teha. Sotsiaalkindlustusameti SKAISi puhul automaatset infovahetust lähiaastatel ei paista.

Riina Sikkut nõustus, et see on õige selgitus, mis teeb lahenduse leidmise keeruliseks. Raha SKAISi jaoks tuleks kasutada sihipäraselt. Puuetega inimesed ei ole süüdi, et riigi IT-süsteemid on halvasti üles ehitatud.

Evelyn Liivamägi tõdes, et mõeldakse välja püsiv lahendus ning vahepealseks ajaks vaadatakse, kuidas seda ajutiselt lahendada. Ühel hetkel saab loodetavasti süsteemi toimima panna.

Anneli Akkermann tõdes, et eelarve prognoosist lähtuvalt soovitakse automaksu koguda aastas 100 miljonit eurot. Puuetega inimestele seoses automaksu tõusuga tõsteti 10 miljoni euro väärtuses toetusi. 15 miljonit eurot on soodustusi lastega peredele. 85 miljonit eurot suunati teedehitusse. See tähendab, et mootorsõidukimaksust laekub 100 miljonit eurot, aga suunatud on juba 110 miljonit eurot. Sellega ollakse hästi kursis, et puude kohta infot ei ole Transpordiametiga lihtne siduda. Sel põhjusel on 10 miljoni eurot väärtuses aastas sotsiaaltoetusi tõstetud. Ta küsis, mis autoga on tegemist, et mootorsõidukimaks on aastas 1000 eurot, kui mediaan on 116 eurot aastas.

Kristi Kähär vastas, et siinkohal räägitakse suure massiga autodest. Need on autod, mida on vaja kohandada. Puuetega inimeste toetus on olnud 2000. aastast tõstmata, kuid elukallidus on vahepeal muutunud. Puuetega inimeste kulud tõusevad iga-aastaselt. Puudetoetus läheb abivahendite ja ravimite katteks ning selle eest ei saa puudega inimene mootorsõidukimaksu maksta.

Anneli Akkermann tõdes, 10% mootorsõidukimaksust kasutatakse mootorsõidukimaksu hüvitamiseks nendele isikutele, kes on halvas seisus. Neil enamasti ei olegi autot. See maksulaekumise mõttes on suhtarvuna pigem üle kompenseerimine.

Kristi Kähär vastas, et kui rääkida vajaduspõhisusest, siis on maksusoodustus kõikidele lastega peredele, aga samal ajal ei arvestata nendega, kes on kõige haavatavamas seisus. Puudega inimese jaoks on auto hädavajalik.

Anneli Akkermann kordas, et mootorsõiduki aastamaksust toetatakse 10%-ga puuetega inimesi.

Kristi Kähär vastas, et see ei ole mootorsõidukimaksu kompenseerimiseks, vaid see on

puudetoetus. Toetused, mis läksid abivahendite eelarvesse inimeste omaosaluse vähendamiseks, ei kompenseeri seda, et inimene saaks oma autoga liikuda. Sotsiaal- ja maksupoliitika on seotud.

Annely Akkermann sõnas, et puudetoetus on kõikide puudega seotud kulude kompenseerimiseks.

Kristi Kähär vastas, et sügava puudega inimese toetus oli 50 eurot ning nüüd on see 100 eurot. Raske puudega inimeste toetus, kes kõige rohkem kasutavad autot, sisuliselt tegelikult ei tõusnud. Raske puudega inimese toetuse vahemik oli 39-49 eurot ning see ühtlustati kõikide liikumisfunktsioonide piirangute kohaselt 50 eurole. Ehk see sihtgrupp ei saanud toetust, rääkimata vanaduspensionistidest.

Toomas Uiho täpsustas, et need on suuresti minibussid, mida maksustatakse N-kategooria alusel. Need küündivad tõepoolest 800 või rohkema euronist aastas. Kui sõidukit on vaja kohandada ning selle kohta tehakse liiklusregistris vastav märge, siis on neid autosid lihtne tuvastada. Maksu saaks ikkagi arvutada M-kategooria alusel.

Margus Tähepõld vastas, et see ei peaks olema liiklusregistripõhine, sest liiklusregistri andmed ei ole sellega seotud, kas inimesel on tegelikult seda sõiduki kohandust vaja või mitte. Need käivad sõiduki kohta. Kui kellelgi on kohandatud sõiduk ja auto ostab puudeta inimene, siis kohandus jääb alles ning seda ära ei võeta. Kui sõidukit ümber vormistatakse, siis Transpordiamet ei küsi puude olemasolu kohta.

Toomas Uiho küsis, kuidas seda sel juhul lahendada.

Margus Tähepõld vastas, et arutelu liigub pigem isikupõhise lahenduse suunas ja ei ole seotud liiklusregistris sõidukimärgetega. Näiteks kuus aastat vana *Renault Traficu* registreerimistasu on 1500 eurot ning aastamaks 700 eurot, kuid tegemist ei ole luksusliku autoga.

Riina Sikkut tõdes, et mootorsõidukimaksu puhul on maksuobjekt auto, mitte inimene. Erisuste tegemine maksuobjektide lõikes, sealhulgas ümberehitatud ja kohandatud autole, tundub mõistlik. Kui hálbitakse põhimõttelt, et tehakse erisusi maksuobjektide lõikes ja antakse soodustused autoomanikele näiteks laste alusel, siis jõutakse aruteluni, et puuetega inimestele saaks teha samasuguse soodustuse, nagu on laste puhul tehtud. Avalikkuses ei ole olnud esimesest lapsest alates nõudlust automaksu erisuse järele. Küsimus oli puuetega inimestes ja paljulapselistes peredes, kelle on vaja sageli suuremat autot ning majanduslikud võimalused ei võimalda soetada väiksema automaksuga soodsamat ja säästlikumat autot. Lähtuvalt sellest vajadusest on erisuste tegemine põhjendatud. See kehtiks nii paljulapseliste kui ka puudega inimeste puhul. Paljulapseliste puhul tehti maksusoodustus esimesest lapsest, mistõttu on kummaline nõuda ranget kontrolli puuetega inimeste puhul. Kui poliitiliselt on otsustatud, et maksuerisused mootorsõidukimaksu puhul on sobivad, siis ei ole puuetega inimeste kõrvale jätmine sobiv.

Annely Akkermann sõnas, et need arutelud on komisjonis juba toimunud. President on aga paraku arvanud teisiti.

Toomas Uiho küsis, kas puudega inimese kohandatud sõidukid, kuhu on lisatud tõstuk, siis kas nende puhul on risk, et kui istmed ära kaovad, siis erivõimsuskoefitsient 0,2 hakkab mingit mõju avaldama ning mootorsõidukimaks tõuseb jälle kõrgeks. On räägitud, et erivõimsuskoefitsient tuleks ära kaotada, sest see karistab paljusid autoomanikke. Ta küsis, kas see karistab puudega inimesi mootorsõidukimaksuga.

Margus Tähepõld vastas, et kui sõiduki kandevõime sellest ei muutu, siis ka erivõimsuskoefitsient ei muutu. Sõiduki kandevõime jääb samaks. Kui istmed välja võetakse, siis läheb sõiduk teoreetiliselt kergemaks ehk koefitsient läheb madalamaks. Tühimassi

hindamise puhul kandevõime suureneb.

Toomas Uiho tõdes, et küsimus on selles, et kui sõidukisse pannakse seadmed, siis mass suureneb.

Margus Tähepõld vastas, et see on täiendav küsimus, kas kohandaja vormistab selle nii, et sõiduk läheb täiendavale kaalumisele või kas seda nõutakse. Seda vastust hetkel ei ole. Kui kohandamine on väikeses mahus, siis ilmselgelt kaaluma ei hakata. Kui sõidukimass väga palju suureneb, siis jääb see siiski N1 kategooriasse. Erikoefitsient mõjutab neid autosid, mis on N1 kategoorias ehk justkui kaubikuid, aga eesmärk oli mõjutada neid autosid, mis tegelikult ei ole kaubikud.

Annely Akkermann soovis, et Rahandusministeerium vaataks üle liiklusseaduse põhiseadusega kooskõla enam makstud registreerimistasu tagastamisel, et need sätted saaksid sinna sisse viidud.

Margus Tähepõld tõdes, et tundub ebausutav, et registreerimistasu makstakse ekslikult suuremas summas. Toiming tehakse Transpordiameti e-büroos, kus süsteem arvestab tasumäära ja enne registritoimingu tegemist tuleb see maksta. Kui büroosse minnakse kohapeale, siis makstakse see sealt.

Annely Akkermann viitas õiguskantsleri kirjale, kus pole reguleeritud olukorda, et sõiduki omanik ei vahetu, aga registreerimistasu on makstud või taganeb müügilepingust.

Margus Tähepõld vastas, et need on erinevad olukorrad. Kui müügilepingust taganetakse, siis see teema võetakse arutlusele. Kui minnakse toimingut tegema, siis ei saa minna ekslikult omanikuvahetust vormistama ja sõidukit registreerima. Toiming tehakse teadlikult.

Evelyn Liivamägi tõdes, et erinevad juhtumid vaadatakse läbi. Vaadatakse, milliseid olukordi saab praktikas tulla. Müügilepingust taganemine ei näe ette tagastamise alust. Tagastamise alus oleks siis, kui ostja ja müüja maksavad mõlemad registreerimistasu ning üks neist tuleks tagastada. Kui olukorrad saavad juhtuda, siis peavad olema sätted, mis võimaldaksid raha tagastada. Enammakstud raha tagastatakse, kui see peaks juhtuma. Sätted vaadatakse üle.

Reet Hääl tõdes, et praktikas toimub mitme auto eest tasu maksmine ühekorraga.

Meelis Telliskivi küsis, kas komisjoni istungil tekkinud küsimused, mis puudutavad registreerimistasu läbi liiklusseaduse muudatuse, ei käsitleta.

Annely Akkermann vastas, et registreerimistasu muudatusettepanekud tulevad loodetavasti sellesse eelnõusse, mis algatati selleks, et need oleksid põhiseadusega kooskõlas.

Meelis Telliskivi viitas õiguskantsleri kirjale, kus ta viitab selle, et muudatused on vaja sisse viia mõlemasse seadusesse. Ta küsis, kas neid küsimusi arutatakse veel.

Annely Akkermann vastas, et liiklusseaduse muudatused lisanduvad ka sellesse eelnõusse.

Evelyn Liivamägi vastas, et õiguskantsleri toodud probleemide raames lahendusi mõeldakse ning need lisatakse eelnõusse.

Meelis Telliskivi küsis, kas liiklusseaduse muudatuste puhul tuleb uus arutelu. Seaduse eelnõu pealkirja vaadates on tegemist siiski mootorsõidukimaksuga.

Annely Akkermann vastas, et eelnõu teisel lugemisel saab pealkirja muuta. Soovitakse, et asjad saaksid lahendatud tervikuna, kuid on ajaline piirang. Eelnõu soovitakse vastu võtta nii, et detsembris saaks muudatused arvesse võtta ja maksuteadetele ümberarvestused ära teha. Kui muudatusettepanekud tulevad nii, et neid saab eelnõu puhul saata õigel ajal täiskogu saali teisele ja kolmandale lugemisele, et need jõustuksid hiljemalt pärast presidendi poolt väljakuulutamist ja Riigi Teatajas avaldamist umbes 10. detsembril, siis muudetakse eelnõu pealkirja ja need lisatakse. Kui aga tekib ajaline viivitus ning ei ole kindel, kas president selle välja kuulutab, siis lisatakse see järgmise eelnõu paranduste juurde.

Meelis Telliskivi tõdes, et oodatakse suurt liiklusseaduse muudatust.

Annely Akkermann tänas külalisi ettekannete ja küsimustele vastamise eest.

3. Rahanduskomisjoni algatatud mootorsõidukimaksu seaduse muutmise seaduse eelnõu (677 SE) teiseks lugemiseks ettevalmistamine. Huvigruppide kaasamine.

Päevakorrapunkti arutelu kajastub protokollis 2. päevakorrapunkti all.

4. Info ja muud küsimused

4.1. Neljapäeval, 23. oktoobril on 2026. aasta riigieelarve seaduse eelnõule (737 SE) ja mootorsõidukimaksu seaduse muutmise seaduste eelnõudele (694 SE ja 677 SE) muudatusettepanekute esitajad oodatud oma ettepanekuid selgitama 15 minutit pärast täiskogu istungi lõppu algaval rahanduskomisjoni istungil.

(allkirjastatud digitaalselt)
Annely Akkermann
juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)
Epp-Sandra Satsmann
protokollija