



Õiguskantsler

Tõnu Piibur
Eesti Vanatehnika Klubide Liit
tonu.piibur@mail.ee

Teie nr
Meie 26.02.2025 nr 6-1/241274/2501366

Mootorsõidukimaks, sõiduki registreerimistasu ning vanasõidukid

Austatud Tõnu Piibur

Palusite kontrollida, kas [mootorsõidukimaksu seadus](#) ja [liiklusseadus](#) on põhiseadusega kooskõlas. Soovisite teada eelkõige vanasõidukite kui kultuuripärandi maksustamise ja registreerimistasu proportsionaalsuse ning sõidukiomanike võrdse kohtlemise kohta.

Enamikku Teie avalduses kirjeldatud asjaolusid arvestades pole põhjust pidada mootorsõidukimaksu seadust ja liiklusseadust põhiseadusega vastuolus olevaks.

Samas leian, et mootorsõidukimaksu määramine terve aasta eest on ilmselgelt ülemäärane, kui omanik ei saa sõidukit enda tahtest olenematutel asjaoludel kasutada: näiteks kui sõiduk on varastatud, hävinud või konfiskeeritud. Neist asjaoludest lähtudes tegin Riigikogule ettepaneku viia mõlemad seadused põhiseadusega kooskõlla.

Mitu Teie kirjeldatud muret lahendati [jäätmeseaduse ja sellega seonduvalt teiste seaduse muutmise seadusega](#), mille Riigikogu võttis vastu 16. detsembril 2024. See seadus näeb ette, et ka alates 2027. aastast ei pea sõidukiomanikud maksu maksma ajutiselt liiklusregistrist kustutatud sõidukite eest. Seega ei maksustata alates 2027. aastast vanasõidukeid, mida liikluses ei kasutata.

Kuni 2026. aasta 31. detsembrini on mootorsõiduki omanikel võimalik ajutiselt liiklusregistrist kustutatud sõiduki registrikanne taastada näiteks pooleks aastaks ning maksta maksu ainult selle aja eest. Kui ajutiselt registrist kustutatud sõiduk on uuesti liiklusregistrisse kantud, tuleb mootorsõidukimaksu maksta proportsionaalselt maksustamisperioodi lõpuni jääva aja eest (mootorsõidukimaksu seaduse (MSMS) § 7 lõige 3¹).

2027. aasta 1. jaanuaril jõustub § 7 lõike 3¹ uus redaktsioon, mis näeb ette, et maksuvabastuse saamiseks peab sõiduk olema registrist ajutiselt kustutatud terve maksustamisperioodi (aasta). See tähendab, et kui liiklusregistrist ajutiselt kustutatud sõiduk kantakse uuesti registrisse või kui ajutise kustutamise tähtaeg saabub aasta keskel, tuleb omanikul maksu maksta terve maksustamisperioodi eest.

Niisiis võib liiklusregistrist kustutatud sõiduki maksustamine olenevalt kustutamise põhjusest (nt mootorsõiduki hävimine, vargus) olla ebaproportsionaalne ning vastuolus ühetaolise maksustamise põhimõttega. See ei pruugi siiski kehtida iga mootorsõiduki kohta, mis on mingil põhjusel ajutiselt liiklusregistrist kustutatud. Maksu põhiseaduspärasuse hindamisele seab piirid Riigikogu avar otsustusruum. Riigikogult ei saa nõuda konkreetseid lahendusi ega ka seda, et

Õiguskantsleri Kantselei

Kohtu 8, 15193 TALLINN. Tel 693 8404. Faks 693 8401. info@oiguskantsler.ee www.oiguskantsler.ee

mootorsõidukimaksu peab tingimata olema võimalik tasuda lähtuvalt sellest, mitu päeva aastas sõidukit kasutatakse.

I. Vanasõidukite ja võistlussõidukite maksuvabastuse või -soodustuse ning toetuste puudumine

1. Küsisite, kuidas on põhjendatud kollektioneerimise otstarbel hoitavate vanasõidukite maksustamist, mis on registreeritud liiklusregistris, kuid mida kasutatakse liikluses harva või üldse mitte. Selliste sõidukite keskkonnamõju on väga väike. Samuti küsisite, millega on põhjendatud võistlussõidukite mootorsõidukimaksuga maksustamine.

2. See, kas vanasõidukeid maksustada või maksust vabastada, on poliitiline otsus. Kuna nendelt sõidukitelt tuleb nende vanuse tõttu maksta maksu baasosa, pole võimalik väita, et maks on ilmselgelt ülemäärane. Neile sõidukitele kehtibki vanuse tõttu maksusoodustus: mida vanem on sõiduk, seda vähem tuleb selle pealt maksu maksta.

3. Küsisite veel, miks loobuti vanasõidukitele kavandatud toetuse kehtestamisest. Mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu menetlemise käigus alandati maksumäärasid ning laiendati sõiduki vanusest tulenevat maksu vähendavat kordajat ka juriidilistele isikutele kuuluvate mootorsõidukite maksustamisele. Seetõttu loobuti eraldi toetuse kehtestamisest, ehkki eelnõu esimesel lugemisel parlamendis seda võimalust arutati.

Kuna riik ei hakka ajutiselt registrist kustutatud sõidukeid ka 2027. aastal maksustama, ei pea maksu maksuma ka suuremate vanasõidukite kollektsoonide omanikud. Lisaks on võimalik vanasõidukid, mida pole kavas liikluses kasutada, lihtsustatud korras liiklusregistrist kustutada: sõiduk kustutatakse registrist õigustatud isiku taotluse alusel, milles kinnitatakse sõiduki kasutamisest loobumist. Lammutustõendit pole sellise sõiduki registrist kustutamiseks vaja.¹

4. Abstraktselt hinnates pole põhjust ilmselgelt põhiseadusvastaseks pidada ka võistlussõidukite maksustamist ja võistlussõidukite maksuvabastuse puudumist. Ka võistlussõidukid saastavad keskkonda, kui nendega võisteldakse. Seega isegi kui nende sõidukitega avalikel teedel enamasti sõita ei saa või see on võimalik üksnes piiratud juhtudel², pole võistlussõidukitele maksu kohaldamine iseenesest maksu eesmärgiga vastuolus.

5. Kui vanasõiduk on kultuuriväärtus, mille säilitamiseks on laiem avalik huvi ning mille säilitamist peaks riik soodustama, peaks teoreetiliselt olema võimalik taotleda vanasõiduki riikliku kultuurimälestisena arvele võtmist. Tehnikamälestise säilitamiseks (nt konserveerimise, restaureerimise, hoiu- ja säilitustingimuste tagamise eesmärgil) on võimalik saada Muinsuskaitseameti kaudu ka riigieelarvest toetust.³ Samas on teada, et riiklike kultuurimälestiste nimekirja vaadatakse praegu üle hoopis eelarvekulude kärpimise eesmärgil. Seega pole kindel, kas praegu sõiduki kultuurimälestisena arvele võtmise taotlusi rahuldatakse.

¹ [Liiklusseaduse](#) § 77 lg 6 punkt 4 ja majandus- ja kommunikatsiooniministri 03.03.2011 määruse nr 11 "Mootorsõiduki ja selle haagise registreerimise kord" § 10 lõige 3.

² Piirangud võistlussõidukiga liiklemisele seavad liiklusseaduse § 82 lõiked 2 ja 3.

³ Vt lähemalt <https://www.muinsuskaitseamet.ee/kultuuriparand-eesmis/malestised/tehnikamalestised>.

II. Ebavõrdse kohtlemise olukorrad

6. Kirjutasite, et maksustades sõidukeid, mida liikluses ei kasutata, kuid mis on kantud liiklusregistrisse, kohtleb riik vanasõidukite omanikke halvemini kui teiste vanade sõidukite omanikke, kelle sõidukeid pole liiklusregistrisse kantud. See probleem lahendati 16.12.2024 vastu võetud jäätmeseaduse ja teiste seaduste muutmise seadusega, mille kohaselt ei hakata ka ajutiselt registrist kustutatud sõidukeid maksustama. Alates 2027. aastast vabastatakse maksust sõiduk, mis on terve aasta jooksul liiklusregistrist ajutiselt kustutatud.

7. Soovisite veel teada, kas põhiseaduse ja mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu seletuskirjas olevate eesmärkidega on kooskõlas mootorsõidukite maksustamine varamaksuna, mitte aga kasutamismaksuna. Teie hinnangul ei motiveeri see inimesi loobuma mootorsõiduki kasutamisest periooditi, sest kui inimene maksab terve aasta maksu, siis ei ole tal mõtet loobuda auto kasutamisest näiteks päevaks, nädalaks või kuuks.

8. Maksustamisperioodi pikkuse otsustab Riigikogu. Mõnes olukorras võib selline maks tõepoolest tunduda ebaõiglane, kuid põhiseadusvastane on maks juhul, kui maksu võtmine terve aasta eest on ilmselgelt ülemäärane.

9. Riigikogul on õigus määrata, millist eesmärki maks eelkõige teenib. Kui mõnes aspektis antakse ühele eesmärgile teistest eesmärkidest suurem kaal, võib tõepoolest olla tulemuseks mõnele teisele eesmärgile vastu töötav regulatsioon (Rahandusministeerium tõi näiteks eelkõige sotsiaalsel eesmärgil sätestatud maksuregressiooni, ehkki vanemad sõidukid saastavad keskkonda tavaliselt rohkem kui uuemad).

10. Põhiseadus ei anna alust nõuda, et mootorsõidukeid tuleb maksustada näiteks päevade arvu järgi, mil sõidukit kasutatakse. Riigikogul on maksu kehtestamisel küll suur otsustusruum, kuid võib siiski ette tulla olukordi, kus maksu võtmine terve aasta eest on ilmselgelt ülemäärane (ning mootorsõiduk on registrist ka ajutiselt või alaliselt kustutatud). Tegin Riigikogule ettepaneku viia mootorsõidukimaksu seadus ja liiklusseadus põhiseadusega kooskõlla.

11. Kirjutasite veel, et registreerimistasu arvutamisel kasutatav CO₂ näidu tuvastamise valem sõidukite kohta, millel puudub NEDC ja WLTP näit, diskrimineerib vanemate sõidukite omanikke, kuna CO₂ heitme näit suureneb sõiduki vanusega ning ei arvesta tegelikku CO₂ heidet. Tõepoolest, registreerimistasu määramisel arvestatakse sõidukite puhul, mille esmaregistreerimisest on möödunud 20 aastat või rohkem, 5% ulatuses ka süsinikuheidet.

12. Vanadel sõidukitel, mille kohta pole liiklusregistris süsinikuheitme märke, tuvastatakse süsinikuheidete statistilise analüüsi tulemusel saadud näitajate põhjal. Mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu seletuskirja lisas 2 on kirjeldatud, kuidas on saadud süsinikuheitme arvutamise valem. Kirjelduse järgi testiti erinevate andmete ja näitajate kombinatsioone, mille tulemusel valiti süsinikuheitme näitaja arvutamiseks välja andmed sõidukite võimsuse, vanuse, tühimassi ja kasutatava kütuseliigi kohta. Tulemusi korrutati ebatäpsuste vältimiseks koefitsiendiga 0,9. Sätestati ka süsinikuheitme ülempiir, kuna märgati, et väga vanadele ja rasketele sõidukitele võib mudel anda tulemuseks ebaloogiliselt suure referentsväärtuse. Selliselt tuvastatud süsinikuheidete võetakse vanasõidukite puhul arvesse 5% ulatuses: tulemus korrutatakse koefitsiendiga 0,05. Kirjeldatu põhjal pole alust arvata, et meetodikas on arvestamata jäetud mõni oluline asjaolu, mille põhjal saaks väita, et süsinikuheitme määramise meetodika, mille põhjal on seaduses sätestatud valem sõiduki süsinikuheitme tuvastamiseks, on ilmselgelt meelevaldne.

13. Kirjutasite, et kui 1932. aastal toodetud Ford T või 1966. aasta Volkswagen 1300 oleks toodetud aastal 2004, oleks nende registreerimistasu oluliselt väiksem. Kuna selliste omadustega sõidukeid tänapäeval enam ei tehta, pole alust öelda, et sarnaseid sõidukeid maksustatakse põhjendamatult erinevalt.

14. Mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu teisel lugemisel tegi Riigikogu eelnõus muudatused, millega nähti ette registreerimistasu ka esmase omanikuvahetuse korral, kui sõiduki liiklusregistris registreerimisel pole registreerimistasu makstud. Kuna sellega suurenes registreerimistasu maksubaas, alandati registreerimistasu baasosa ja massiosa tasumäärasid ja eriheitme tasumäärasid. Vanemate sõidukite eriheitme komponent tasumääras on suhteliselt suurema osakaaluga kui uutel sõidukitel (liiklusseaduse § 190¹⁹ lg 1 punkti 2 järgi on süsinikuheitme tasumäärad olenevalt süsinikuheitmete hulgast 5, 10, 30 või 50 eurot süsinikuheitme grammi kohta⁴), kuid samas on vanematele sõidukitele ette nähtud ka sõiduki vanusest tulenev tasumäära vähendamine.

15. Eelnõu teise lugemise muudatusettepanekute selgitustes⁵ on märgitud, et väljapakutud tasumäärad on sellised, et koosmõjus vanusekoefitsiendi rakendamisega nii füüsilistele kui ka juriidilistele isikutele jääks tasu keskmiselt alla 10% sõiduki ligikaudselt väärtusest. Samas on selgitatud, et vanusekoefitsiendi rakendamine võimaldab arvestada vaid ligikaudselt sõiduki väärtuse vähenemist, kuna sõiduki hinda mõjutavad paljud tegurid ning ilmselt ei ole vanusekoefitsiendi rakendamisega võimalik saavutada olukorda, kus tasu koormus oleks kõikidele sõidukitele ühetaoline. Seega on Riigikogu muudatusettepaneku selgituses möönnud, et alati ei ole siiski võimalik täita eesmärki hoida määr ligikaudu 10% sõiduki ligikaudselt väärtusest.

16. Teie kirjas näitena toodud Ford T väärtus jääb ühel sõidukite müüki vahendaval veebisaidil⁶ vahemikku 15 000–27 000 eurot, kuid sellise sõiduki hind saab arvatavasti olla ka madalam (nt 6000 eurot). Sel juhul võib Teie kirjeldatud registreerimistasu (vahemikus 600–700 eurot) olla ligikaudu 10% auto hinnast või ka suurem. Sellist registreerimistasu määra pole abstraktselt hinnates põhjust ilmselgelt põhiseadusvastaseks pidada.

See, kui suur peaks olema kohane maksumäär, on poliitilise valiku küsimus.⁷ Võib arutleda, kas Riigikogu soovis tõesti kehtestada vanasõidukitele nii suure registreerimistasu, et see võib takistada näiteks kehvast seisukorras oleva ning seetõttu odava vanasõiduki müümist inimesele, kes suudaks sõiduki korda teha. Juhtisin sellele küsimusele ka Rahandusministeeriumi ametnike tähelepanu ning palusin veel kord kaaluda muudatuste tegemist, arvestades ka 2028. ja 2031. aastal ette nähtud tasumäärade tõstmist.

17. Kirjutasite veel, et võrdsuspõhimõttega on vastuolus see, et kõigi sõidukite eest ei pea maksuma registreerimistasu, kuivõrd kõik sõidukid ei vaheta omanikku. Märkisite, et registreerimistasu tõstmisega 2028. aastal ja 2031. aastal koheldakse ebavõrdselt neid sõidukiomanikke, kes ei soovi või pole võimelised sõidukit müüma enne registreerimistasu tõstmist.

⁴ Riigikogule esitatud eelnõus olid eriheitme tasumäärad 5, 40, 60 ja 80 eurot grammi kohta.

⁵ Muudatusettepanekute loetelu mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu [364 SE](#) teiseks lugemiseks. Vt muudatusettepaneku nr 24 selgitust, lk 98-99.

⁶ <https://www.truck1-ee.com/muu-seadmestik/autod/ford-model-t-runabout-a7632209.html>.

⁷ Nt Taanis võib registreerimistasu ületada isegi sõiduki väärtust: „The most common fee is the registration tax, based on the vehicle’s value and age. This tax can range from 10–180% of the vehicle’s value.“ (Levinuim maks on registreerimismaks, mis põhineb sõiduki väärtusel ja vanusel. See maks võib olla 10–180% sõiduki väärtusest.) (<https://cphpost.dk/2023-05-03/sponsored/what-you-should-know-before-buying-a-car-in-denmark/>).

Registreerimistasu on kehtestatud konkreetsele liiklusregistri toimingule, nagu sõiduki liiklusregistris registreerimine või esmane omanikuvahetus pärast seaduse jõustumist, kui sõiduki eest pole varem registreerimistasu makstud. Võrdse kohtlemise põhimõttega pole vastuolus, kui ei maksustata sõidukeid, millega tasulisi registritoiminguid ei tehta. Kõiki liiklusregistris arvel olevaid sõidukeid maksustatakse mootorsõidukimaksuga.

Riigikogul on õigus otsustada, mil viisil maksude ja tasude süsteem kujundada. Registreerimistasu kehtestamine üksnes pärast seaduse jõustumist tehtavatele toimingutele lähtub ka õiguskindluse põhimõttest, sealhulgas tagasiulatuva jõuga maksustamise keelust. Asjaolu, et kõik sõidukiomanikud ei pruugi jõuda enne tasumäärade tõstmist sõidukit müüa, ei muuda tasumäärade tõstmist põhiseadusvastaseks. Kui Riigikogu peaks sellega arvestama, poleks võimalik makse tõsta.

18. Kirjutasite, et võrdsuspõhimõttega on vastuolus ka see, et sõiduautosid maksustatakse, kuid busse, veoautosid, vee- ja õhusõidukeid ei maksustata. Põhiseadus ei nõua, et kõiki mootori jõul töötavaid transpordivahendeid tuleb maksustada ühtmoodi. Riigikogul on selles küsimuses avar otsustusruum. Arvatavasti on ka nende poliitiliste valikute taga kindlad põhjused ja kaalutlused (nt ühistranspordi soodustamine, laevade ja lennukite maksustamise keerukus jms).

19. Kirjutasite, et üht kultuuripärandi objekti (vanasõidukeid) maksustatakse, aga teisi mitte, ning et üht harrastust (hobiauto) maksustatakse, aga teisi mitte. Ka sellele küsimusele saab vastata nii, et Riigikogul on õigus otsustada, milliseid makse kehtestada. Riigikogu soovis kehtestada mootorsõidukimaksu, mitte harrastusmaksu. Paratamatult maksustatakse seeläbi ka autosid, mida kasutatakse mõne hobi või harrastusega tegelemiseks.

20. Kirjutasite, et registreerimistasu on vastuolus Euroopa Liidu õigusest tuleneva vaba liikumise põhimõttega. Õiguskantsler ei hinda Eesti seaduste kooskõla Euroopa Liidu õigusega. Liiklusseadust täiendati menetluse käigus. Muudatuse kohaselt tuleb registreerimistasu maksta sõiduki esmakordse registreerimise ja ka esimese omanikuvahetuse korral, mis leiab aset pärast 1. jaanuari 2025.

III. Riigilõivud

21. Küsisite, kas praegu kehtivad riigilõivud on kooskõlas riigilõivuseadusega, st kas need on kulupõhised. Juhtisite tähelepanu, et Eesti liiklusregistri toimingud on juba praegu maksustatud oluliselt kõrgema määraga, kui on registritoimingute tegelik kulu.

22. [Riigilõivuseaduse](#) § 4 lõike 1 järgi võib riigilõivumäära kehtestada lähtuvalt toimingu tegemisega kaasnevatest kuludest (kulupõhimõte). Riigilõivuseaduse § 4 lõige 2 lubab samas, et riigilõivumäära võib kehtestada kulupõhimõttest erinevalt, lähtudes toimingu eesmärgist, sellest saadavast hüvest ja kaalukast avalikust huvist, eelkõige sotsiaal- ja majanduspoliitilistest kaalutlustest.

23. Rahandusministeerium ja Kliimaministeerium selgitasid, et suurem osa maismaatranspordi valdkonna riigilõive on kehtestatud aastal 2009 (euro tuleku tõttu on riigilõive vahepeal ümardatud täisarvudeni). Kuna vahepealse aja jooksul on tõusnud nii tarbijahinnaindeks (+73%) kui ka Transpordiameti kulud (palgad, IT-arenduskulud, olmekulud jne), tõsteti lõive keskmiselt 15%, et katta kulude kasv ning säilitada algset proportsiooni võrreldes elatustasemega. Kuivõrd riik soovib inimesi suunata rohkem kasutama e-teenuseid, on büroos osutatavate teenuste eest riigilõivu tõstetud veidi üle 15% ning e-kanali kaudu sama teenust kasutades peab maksma lõivu veidi vähem.

24. Riigilõivu tõsteti ka selleks, et suurendada riigieelarve tulusid. Tuli leida uusi tuluallikaid, mis oleks kooskõlas üldise maksupoliitikaga: teenimise asemel tarbimise ning keskkonda koormavate tegevuste kõrgem maksustamine. Lõivude tõstmise eesmärk oli riigilõivumäärad ajakohastada, pidades silmas nii kasvanud kulusid kui ka aja jooksul muutunud eelarvelisi ja maksupoliitilisi kaalutlusi.

25. Seega tuleb Teie küsimusele vastata, et need riigilõivud pole kulupõhised, vaid riigilõivude kehtestamisel on lähtutud riigilõivuseaduse § 4 lõikest 2.

See, et sõidukeid maksustatakse ka maksu- ja keskkonnapoliitilistel eesmärkidel eri lõivude ja maksude koostoiimes veel kõrgemalt, on Riigikogu poliitilise tahte väljendus. Näiteks raskeveokite eest peab maksma nii raskeveokimaksu kui ka teekasutustasu, ning mõlemat avalik-õiguslikku rahalist kohustust põhjendatakse raskeveokite tekitatava suure koormusega Eesti teedele.⁸

26. Kui omanikuvahetusel tuleb maksta registreerimistasu, siis riigilõivu tasuma ei pea (RLS 142⁷⁴ lg 1¹). Ministeeriumid selgitasid, et omanikuvahetuse riigilõivul ei ole keskkonnakaitse eesmärke. Omanikuvahetus on keerukam ja kulukam kui lihtsalt registriandmete muutmine, kuna eeldab mitme osapoolse toiminguid ja ka Transpordiameti toiminguid.

IV. Eelnõu menetlemist puudutavad küsimused

27. Kirjutasite veel, et eelnõu menetlemisel ei arvestatud Teie seisukohti, Teie pöördumistele ei vastatud ning ei põhjendatud sisuliselt, miks Teie ettepanekud arvestamata jäeti. Ministeerium selgitas, et ei jõua kiirel eelnõu koostamise ajal vastata igale kirjale põhjaliku analüüsiga, miks nad üht või teist ettepanekut arvestada ei saa. Samas selgitati, et mingil viisil on liit siiski saanud oma küsimustele vastused. Vanasõidukite teemat oli käsitletud näiteks Riigikogu kultuurikomisjoni 08.04.2024 istungil. Siis oli eelnõu järgi vanasõidukite omanike planeeritav maksukoormus märkimisväärselt suurem, kui see kehtiva seaduse järgi on. Nii kohtumine kui ka eelnev info olid olnud vanade sõidukite maksumäära langetamise üks argument.

28. Ministeerium selgitas veel, et on Teile vastanud, kuid selle kirja koopiat polnud võimalik edastada. Ministeerium märkis, et arvatavasti on põhjus selles, et spetsialist oli saatnud vastuse Teile oma e-posti aadressilt, kuid kiri oli jäänud dokumendiregistris registreerimata. Teie ettepanekute arvestamine oli kantud ka märkustega arvestamise tabelisse.

Riigikogule esitatud tabelis pole Teie ettepanekuid siiski kajastatud. Selgus, et ministeerium pidas silmas väljatöötamiskavatsusele esitatud märkuste arvestamise tabelit.

Ministeerium ei selgitanud, miks pole Teie märkusi kajastatud Riigikogule esitatud seaduseelnõu seletuskirjale lisatud tabelis. [Hea õigusloome ja normitehnika eeskirja](#) § 50 lõike 4 kohaselt tuleb valitsusväliste institutsioonide kaasamise tulemusi kajastada eelnõu seletuskirjas. Seega on selle sätte vastu eksitud. Valitsus on eeskirja nõuded ise kehtestanud ja peaks neid järgima. Tegemist pole siiski sellist laadi eksimusega, mis võiks kaasa tuua seaduse põhiseadusvastasuse.

Austusega

/allkirjastatud digitaalselt/

Ülle Madise

Kristi Lahesoo 693 8409
Kristi.Lahesoo@oiguskantsler.ee

⁸ Vt ka õiguskantsleri 13.12.2017 seisukohta [raskeveokite maksustamise](#) kohta.