

Sisekaitseakadeemia

Finantskolledž

Tanel Mootse

**MOOTORSÕIDUKIMAKSU RAKENDAMISE
OTSTARBEKUS TÖÖANDJA OMANDIS OLEVA
SÕIDUAUTO KASUTAMISEL ETTEVÕTLUSEGA
MITTESEOTUD TEGEVUSE TARBEKS**

Lõputöö

Juhendaja:

Maret Güldenkoh, MBA

Tallinn 2024

SISEKAITSEAKADEEMIA LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

Finantskolledž	Juuni 2024
<p>Töö pealkiri eesti keeles: Mootorsõidukimaksu rakendamise otstarbekus tööandja omandis oleva sõiduauto kasutamisel ettevõtlusega mitteseotud tegevuse tarbeks</p> <p>Töö pealkiri võõrkeeles: Applying Motor Vehicle Tax for the Use of a Car Owned by the Employer for Activities not Related to Business</p> <p><i>Lühikokkuvõte: Lõputöö on koostatud eesti keeles ning eesti- ja inglise keelse kokkuvõttega. Lõputöö koosneb 49 leheküljest ja lõputöö koostamisel on kasutatud 61 allikat (sh teadusallikaid 20).</i></p> <p><i>Lõputöö uurimisprobleemiks oli küsimus, kui suures ulatuses jääb hüpoteetiliselt riigil segakasutuses olevatelt sõiduautodelt erisoodustuse näol tulu- ja sotsiaalmaks laekumata? Töö eesmärk oli välja selgitada mootorsõidukimaksu rakendamise otstarbekus tööandja omandis või valduses olevatele sõiduautodele, mida kasutatakse ettevõtlusega mitteseotud tegevuses.</i></p> <p><i>Lõputöö teoreetilises osas andsin ülevaate sõiduautode mootorsõidukimaksuga maksustamise põhimõtetest, tööandja sõiduauto kasutamisest ettevõtlusega mitteseotud tegevuses, sõiduautode maksustamisest Euroopa riikide näitel ning ettevõtte sõiduautode maksustamisest Eestis. Empiirilises osas tutvustasin metoodikat, analüüsisin saadud andmeid, tõin välja saadud tulemused ning tegin järeldusi ja andsin soovitusi.</i></p> <p><i>Andmete analüüsi tulemusest selgus, et aastatel 2015-2023 on erisoodustusmaksu riigile laekunud kokku 262 186 118 eurot. Andmete analüüsisist selgus, et mootorsõidukimaksu rakendamisel laekuks hüpoteetiliselt riigieelarvesse lisatulu 5 127 808 eurot ning hüpoteetiliselt laekuks maksutulu puhtalt erisoodustuselt igal aastal 29 131 791 eurot. Lõputöö eesmärk sai täidetud, kuna selgitati välja, et mootorsõidukimaksu rakendamine ei ole otstarbekas tööandja omandis või valduses olevatele nendele sõiduautodele, mida ei ole määratud töösõitideks ning millelt tasutakse juba tulu- ja sotsiaalmaks.</i></p>	
Võtmesõnad: mootorsõidukimaks, segakasutus, erisoodustus.	
Võõrkeelsed võtmesõnad: motor vehicle tax, mixed use, fringe benefits.	
Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu	
<p>Töö autor: Tanel Mootse</p> <p>Olen koostanud lõputöö iseseisvalt. Kõik lõputöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, seisukohad, kirjalikest allikatest ja muudest allikatest saadud info on nõuetekohaselt viidatud. Annan Sisekaitseakadeemiale tasuta loa (lihtlitsentsi) minu loodud teose reprodutseerimiseks säilitamise ja elektroonilise avaldamise eesmärgil, sealhulgas Sisekaitseakadeemia raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni. Annan loa teose üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Sisekaitseakadeemia veebikeskkonna kaudu sealhulgas Sisekaitseakadeemia raamatukogu digikogu kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni. Olen teadlik, et nimetatud õigused jäävad alles ka autorile. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei riku ma teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse õigusaktidest tulenevaid õigusi.</p> <p>Allkiri: /allkirjastatud digitaalselt/</p>	
<p>Vastab lõputöö nõuetele</p> <p>Juhendaja: Maret Güldenkoh /allkirjastatud digitaalselt/</p>	
<p>Kaitmisele lubatud</p> <p>Kolledži direktor: Kerly Randlane /allkirjastatud digitaalselt/</p>	

SISUKORD

MÕISTETE JA LÜHENDITE SELGITUS	4
SISSEJUHATUS	5
1. TÖÖANDJA SÕIDUAUTO MAKSUSTAMISVÕIMALUSED	9
1.1 Sõiduauto mootorsõiduki maksustamise põhimõtted ja tööandja sõiduauto kasutamine.....	9
1.2 Sõidukite maksustamine Euroopa riikide näitel	14
1.3 Tööandja sõiduautode maksustamine Eestis.....	20
2. TÖÖANDJA SEGAKASUTUSES OLEVAD SÕIDUAUTOD.....	25
2.1 Metoodika	25
2.2 Segakasutuses olevate sõiduautode maksustamine.....	26
2.3 Järeldused ja soovitused.....	33
KOKKUVÕTE	38
SUMMARY	41
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU	42
Lisa 1. Päring Maksu- ja Tolliametile.....	48
Lisa 2. Päring Transpordiametile	49

MÕISTETE JA LÜHENDITE SELGITUS

CO₂ heide – süsinikdioksiidi heitmed (CO₂) on heitmed, mis tekivad tahkete, vedelate ja gaasiliste kütuste tarbimise ning gaasipõletuse käigus (Eurostat Statistics Explained, 2023).

Bonus-malus süsteem - maksusüsteem, kus sõiduki omanik saab maksusoodustusi või teatud kriteeriumidest lähtuvalt maksavad lisaks (Eesti Maksumaksjate Liit, 2008).

Super green süsteem – Toetus, mille eesmärk on aidata kaasa tehnoloogia arengule ja vähendada takistusi keskkonnasõbralike autode laialdasemale kasutuselevõtule (Ministry of Climate and Enterprise, 2023, p. 122).

Cilmate bonus süsteem – eesmärk on anda stiimul rohkematele Rootsi kodanikele ja ettevõtetele valida elektriautosid bensiini- ja diiselmootoriga autode keskkonnasõbralikumaks alternatiiviks (GARO, 2023).

Sõiduauto segakasutus - antud töös tähendab see mõiste seda, et tööandjad on andnud ettevõtte auto töötajale kasutada nii töö- kui ka erasõitudeks ehk tegemist on tööandjapoolse hüvega töötajale ehk erisoodustusega. Sõiduk ei ole transpordiametis määratud töösõitudeks.

M1 kategooria sõiduk – sõiduauto, millel lisaks juhiistmele ei ole rohkem kui kaheksa istekohta (Majandus- ja taristuminister, 2019).

HMRC – (*His Majesty's Revenue and Customs*) on Ühendkuningriigi ministeeriumi väline osakond, kus volinikud vastutavad üksikute maksumaksjate asjade erapooletu käsitlemise eesti (His Majesty's Revenue and Customs, i.a).

RED, RED II – Taastuvenergia direktiiv (Stretton, 2023).

SISSEJUHATUS

Maksustamine on üks oluline osa riikide majanduspoliitikast, mille peamiseks eesmärgiks on tagada riigi rahaline stabiilsus ning majanduse jätkusuutlik kasv. Autorile teadaolevalt on riigikogus pikalt arutlusel olnud mootorsõidukimaksu rakendamine pea kõikidele Eestis registreeritud sõidukitele. See arutelu on osa laiemast strateegilisest lähenemisest maksupoliitika kujundamisel, mille eesmärk on kohandada maksusüsteem vastavalt ühiskonna ja majanduse muutuvatele vajadustele ning püüdlustele keskkonnasäästlikuma transpordi ja jätkusuutlikuma majanduskasvu suunas (Rahandusministeerium, 2024a). Teadaolevalt on enamikes Euroopa Liidu riikides varasemalt sõidukid juba mootorsõidukimaksuga maksustatud, nii on ka Eestis võimalik kohalikel omavalitsustel maksu rakendada, kuna 2024. aasta seisuga, kuulub mootorsõidukimaks kohalike maksude hulka (Kohalike maksude seadus, 1994).

Kehtiva normi kohaselt, ei ole mootorsõidukimaksu kasutusel üheski omavalitsuses ning võrreldes riiklike maksudega on kohalike maksude osatähtsus riigieelarves minimaalne (Rahandusministeerium, 2024c). Mootorsõidukimaks võib olla nii kohalik kui ka riiklik maks, sõltuvalt konkreetsest Euroopa Liidu riigist. Mõnes riigis kogutakse maksu kohaliku omavalitsuse eelarvesse, samas kui teistes riikides kogutakse maksu riiklikul tasandil. (Kurm, 2018, lk 5)

Lõputöö aktuaalsus tuleneb mootorsõidukimaksu üleriigilisest rakendamisest kõikidele sõidukitele. Eesti Vabariigi Valitsus on tulnud välja tegevusprogrammiga, mille kohaselt on kavas rakendada 2025. aastast mootorsõidukimaks peaaegu kõikidele sõidukitele. Mootorsõidukimaksu rakendamise eesmärk on mitte ainult suurendada riigi majanduslikku seisut, vaid ka mõjutada transpordikäitumist ja keskkonnasäästlike valikuid, pöörates tähelepanu jätkusuutlikule arengule ja majanduspoliitika kohandamisele muutuv keskkonnas. (Vabariigi Valitsus, 2024) Samas ei ole tegevusprogrammis pööratud tähelepanu tööandja kasutuses olevate sõiduautode segakasutuse maksustamisele. Teadaolevalt on paljud tööandja sõiduautod segakasutuses ja sellest peaks laekuma riigieelarvesse igakuine märkimisväärne tulu.

Juhul, kui tööandja võimaldab töötajale kasutada tööandja sõiduautot isiklikuks otstarbeks (teeb erisoodustuse), maksab ta selle pealt juba mootori võimsusest ja auto vanusest

tuleneva tulu- ja sotsiaalmaksu, mis laekub riigi eelarvesse (Tulumaksuseadus, 1999). Tööandja sõidukiks loetakse sõidukit, mis on tööandja valduses või omandis, olenemata selle omandamisviisist. Oluline on märkida, et töötaja käsutusse antud sõiduk jääb selle aja jooksul, mil seda kasutatakse, endiselt tööandja omandisse või valdusesse. Kui ettevõtja määrab Transpordiameti registris sõiduki kasutamise ainult töösõituteks, siis sellisel juhul erisoodustust ei ole ning tulu- ja sotsiaalmaksu tasuda ei tule. (Maksu- ja Tolliamet, 2021)

Lõputöö uudsuseks on see, et viiakse läbi arvutused tööandja segakasutuses olevate sõidukite ja riigieelarvesse laekuva täiendava maksutulu osas. Töö tulemusena saadakse teada, millises summas laekuvad riigieelarvesse tööandja sõiduauto segakasutusest tulenev maksutulu ja selgitatakse välja segakasutuses olevate sõidukite arv ja segakasutuse deklareerimise seos. Varasemalt on autorile teadaolevalt mootorsõiduki maksustamise teemal kirjutatud seitse lõputööd. Tööde autoriteks on Siim Soasepp (2016), Merje Kurm (2018), Annabel Leiten (2021), Jaan Spaidel (2023), Elizabeth Vainov (2022), Mihkel Päll (2016) ja Maksim Baranov (2010). Neist viimane uuris, kuidas oleks võimalik Eestis perioodilist automaksu administreerida. Soasepp (2016) ja Leiten (2021) on uurinud, millised on Eesti inimeste hoiakud seoses automaksu kehtestamisega. Kurm (2018) on kirjutanud magistritöö teemal, milline on automaksu rakendamise praktika Euroopa Liidus ning maksu võimalik kehtestamine Eestis. Päll (2016) on uurinud oma töös mootorsõidukite maksustamist Eestis. Spaidel (2023) on uurinud, millised on mootorsõidukimaksu kehtestamise võimalikud mõjud Eestis ning Vainov (2022) on uurinud, kuidas mootorsõidukimaks mõjutaks sõiduki omanike käitumis- ja tarbimisharjumusi. Lõputöö autor ei leidnud ühtegi tööd, mis oleks varasemalt võrrelnud tööandja sõidukitelt planeeritava mootorsõidukimaksu ja segakasutuse pealt makstava tulu- ja sotsiaalmaksu seost.

Vabariigi Valitsus planeerib kehtestada mootorsõidukimaksu kõikidele Eesti liiklusregistris registreeritud sõidukitele olenemata sellest, kas sõiduk on erakasutuses või ettevõtte omandis. Samas ettevõtjad maksavad juba praegu sõiduautode segakasutuselt erisoodustusena tulu- ja sotsiaalmaksu. Üheselt ei ole selge, kas kõikidelt segakasutuses olevatelt sõidukitelt maksutulu tulu- ja sotsiaalmaksuna laekub. Eeltoodust tulenevalt on lõputöö uurimisprobleemina püstitatud järgnev küsimus: kui suures ulatuses jääb hüpoteetiliselt riigil segakasutuses olevatelt sõiduautodelt erisoodustuse näol tulu- ja sotsiaalmaks laekumata?

Uurimisprobleemi lahendamiseks püstitatakse järgmised uurimisküsimused:

1. Kui palju on Transpordiametis registreeritud ettevõtete sõiduautode hulgas segakasutust aastatel 2015-2023?
2. Milline on laekunud erisoodustuse tulu- ja sotsiaalmaksu summa aastatel 2015-2023?
3. Mitu segakasutuses olevat sõiduautot on maksuhaldurile deklareeritud aastatel 2019-2023?

Lõputöö eesmärk on välja selgitada mootorsõidukimaksu rakendamise otstarbekus tööandja omandis või valduses oleva sõiduauto ettevõtlusega mitteseotud tegevuse kasutamiseks võimaldamise korral.

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks on püstitatud järgnevad uurimisülesanded:

1. Analüüsida ja süstematiseerida mootorsõidukimaksu rakendamise põhimõtteid ja sõidukite ning tööandja segakasutuses olevate sõidukite maksustamise teoreetilisi lähtekohti.
2. Analüüsida Transpordiametis tööandjate poolt registreeritud ettevõtlusega mitteseotud tegevuseks olevate sõiduautode arvu aastatel 2019-2023 ja nendelt erisoodustuse deklareerimist Maksu- ja Tolliametis aastatel 2019-2023.
3. Tulenevalt analüüsitulemustest näitlikustada tööandja segakasutuses oleva sõiduauto erisoodustuselt laekuva maksutulude ja planeeritava mootorsõidukimaksu omavaheline seos.
4. Hinnata teooriast ja praktikast tulenevaid võimalusi ja pakkuda välja soovitusi tööandja segakasutuses olevate sõidukite mootorsõidukimaksu kehtestamise erisuseks.

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks kasutatakse kvantitatiivset uurimismeetodit, mis rõhutab töö metodoloogilisi aspekte ning andmekogumise ja analüüsi meetodeid (Neuman, 2011, p. 165). Andmeanalüüsi käigus töödeldakse teiseseid andmeid, mis pärinevad Transpordiametilt ning Maksu- ja Tolliametilt. Lõputöös kasutatakse kirjeldavat statistikat ning viiakse läbi näitlikustatud arvutused.

Lõputöö koosneb kahest peatükist. Esimene peatükk jaguneb kolmeks alapeatükiks. Esimese peatüki esimeses alapeatükis keskendutakse sõiduautode mootorsõiduki

maksustamise põhimõtetele ja tööandja sõiduauto kasutamisele ettevõtlusega mitteseotud tegevuses. Teises alapeatükis selgitatakse, kuidas toimib sõiduautode maksustamine Euroopa riikide näitel ning kolmandas alapeatükis antakse ülevaade ettevõtte sõiduautode maksustamisest Eestis.

Teine peatükk koosneb kolmest alapeatükist. Esimeses alapeatükis antakse ülevaade andmeanalüüsist ning selgitatakse, millist meetodikat kasutatakse lõputöö eesmärgi täitmisel. Teises alapeatükis tuuakse välja analüüsitulemused ja kolmandas alapeatükis analüüsib autor uuringu tulemuste ühtivust teooriaga ning teeb vastavad järeldused ja soovitused.

Lõputöö teoreetilise osa koostamisel on kasutatud seaduseelnõusid, eesti- ja võõrkeelset kirjandust, *EBSCO*, *ScienceDirect* ja *Google Scholar* andmebaase.

1. TÖÖANDJA SÕIDUAUTO MAKSUSTAMISVÕIMALUSED

1.1 Sõiduauto mootorsõiduki maksustamise põhimõtted ja tööandja sõiduauto kasutamine

Mootorsõidukite maksustamine võeti esimest korda kasutusele 19. sajandil 1888. aastal Ühendkuningriigis. Maksu kasutamine oli rakendatud tolli- ja siseriiklike tulude seaduse alusel, mis laiendas veo määratlust, hõlmates kõiki sõidukeid, mida veetakse või liigutatakse maanteel, trammiteel või mujal kui raudteel auru, elektri või muu mehaanilise jõu abil. (Chatterton, *et al.*, 2018, p. 31)

Mitmed Euroopa riigid kujundasid 2000. aastate keskel ümber oma mootorsõidukimaksu süsteemi ja rakendasid *bonus-malus* skeeme, mis eeldas kütusesäästlikke sõidukeid. Mõned riigid kehtestasid sõidukite ostmisel CO₂ põhise maksu, samas kui teised riigid kehtestasid iga-aastased CO₂ põhised registreerimismaksud. CO₂ põhine maks vähendaks sõidukite ostmisel uute sõidukite keskmisi heitkoguseid. Sellise maksustamise heitkoguste vähendamine vähendab aga uute sõidukite müügi kasvu ning kõrge heitgaasiga sõidukite kasutuselt kõrvaldamise edasilükkamist. Nende iga-aastaste maksude mõju uute sõidukite keskmistele emissioonimääradele on tagasihoidlik ning CO₂ heitkoguste vähendamise kulu tonni kohta on märkimisväärne. Hiljem kehtestati paljudes riikides täiendavad maksuvabastused madala ja nullheitega sõidukite ostmisel. (Bjertnaes, 2023, p. 2)

Sõiduki- ja mootorikütusemaksud täidavad olulist rolli nii maksutulu allikana kui ka poliitikainstrumentidena. Kütuse- ja sõidukimaksud on autokasutuse ja auto omamise suhteliselt madala hinnaelastsuse tõttu sageli atraktiivseks fiskaalvahendiks. Mootorsõidukite liiklusest tulenevad välismõjud motiveerivad kehtestama autode kasutamise makse, nagu süsinikumaksud ja ummikumaksud. Kuigi autode omandi- ja ostumaksud on tavaliselt fiskaalsed instrumendid, on neid üha enam kasutatud ka kliimapoliitiliste argumentidena, näiteks alternatiivkütusel töötavate autode toetused. (Eliasson, *et al.*, 2018, p. 1)

Enamik teadlasi on uurinud maksustamise mõju energiatõhususele süsinikumaksu vaatenurgast ning nad on veendunud, et süsinikumaks võib parandada energiatõhusust. Keskkonnamaksud hõlmavad peamiselt energiamakse ja sõidukite liiklusmaksu. Mõned teadlased on uurinud energiamakse ning on leitud, et energiamaksude kehtestamine ja energiatõhususe optimeerimine on majanduslikud vahendid saaste vähendamiseks. (Pinglin, *et al.*, 2021, p. 309) Transpordisektor kujutab endast suurt ohtu keskkonnale, kuna sõidukid kasutavad liigselt energiaallikaid, mis ei taastu. Transport moodustab umbes 23% energiaga seotud süsinikdioksiidi CO₂ emissioonist ja 15% ülemaailmsetest kasvuhoonegaaside heitkogustest. Sõidukite heitkogused suurenevad koos sõidukipargi vanusega, kuna vanemad sõidukid toodavad kõrgemaid heitgaase, sest neil puudub tänapäeval kasutatav uuem ja keskkonnasõbralikum tehnoloogia. (Bergantino, *et al.*, 2021, p. 36) Sõidukite keskmise CO₂ intensiivsuse langus kujutab endast järjepidevat ja olulist osa sõidukite müümisel madala heitkogusega sõidukite kasuks, mis on peamiselt tingitud CO₂ diferentseeritud registreerimismaksust (Yan & Eskeland, 2018, p. 261). Lisaks kui tarbijad on ratsionaalsed või neil ei ole võimalik maksta sõiduki kütusesäästlikkuse eest, siis madala kütusesäästlikkusega autode maksustamine loob hinnavahe ja motiveerib inimesi rohkem ostma säästlikumaid sõidukeid kui nad seda muidu teeksid. (Lu, 2023, p. 1)

Euroopa Liidus kehtib autotootjatele kaks poliitikadirektiivi. Esiteks on autode süsinikuheite standard, mis nõuab 2021. aastast maksimaalset heitkoguste määra 95 g/sõidukilomeetri kohta ning heitkoguste edasist vähendamist 37,5% võrra 2030. aastal. Teiseks on portfelli mandaat, mis nõuab minimaalset taastuenergiat transpordisektoris, mis on peamiselt suunatud taastuvate biokütuste integreerimisele. Euroopa Parlamendis vastu võetud RED II poliitikapakett on biokütuste jätkusuutlikkuse suhtes palju nõudlikum kui RED pakett. Biokütuste osatähtsus väheneb, seega peab elektri roll suurenema. Euroopa Liidu liikmesriikide valitsused peaksid toetama tootjate poliitiliste eesmärkide saavutamist, kasutades täiendavaid poliitikapakette kasutatava kütuse süsinikusisalduse, tankimisinfrastruktuuride ja elektrisõidukite kasutuselevõtu tasandil. Põhieesmärgiks on vähendada keskkonna mõju ning suunata ühiskonda valima kuluefektiivsemaid sõidukeid. (Littlejohn & Proost, 2022, p. 2)

Liigset autode kasutamist keskkonnas saab vähendada, kui suurendada ühistranspordi kasutamist. Ühistranspordi kasutamise suurendamine on olnud Euroopa Liidu

transpordipoliitika põhieesmärk. Maailmas on kasvav huvi väiksema süsinikujalajäljega transpordisüsteemi väljatöötamise vastu, milles ühistransport täidab kriitilist rolli. Ühistransport hõlmab kõiki reisimisvahendeid, mida inimesed kasutavad, kuid mida nad ei oma, sealhulgas buss, raudtee, metroo, takso ja muu sarnane transpordiviis. Ühistranspordi kasutamine toob endaga kaasa mitmeid positiivseid välismõjusid. Selle tulemuseks on saaste ja CO₂ emissiooni vähenemine, see vähendab ka liiklusummikuid ja sõiduaega, hõlbustab madala sissetulekuga perede liikuvust, vähendab nende perede liikumiskulu ning suurendab liiklusohutust. Viimastel aastakümnetel on Euroopa Liit tervikuna ja iga liikmesriik eraldi kujundanud poliitikaid, et suurendada ühistranspordi osakaalu transpordinõudluses ning sellest tulenevalt vähendada eraautode kasutamise osakaalu ja kasvuhoonegaaside heitkoguseid. Seda strateegiat on jõuliselt propageeritud suurtes suurlinnades, kus buss, raudtee, metroo ja teist tüüpi ühistransport võib pakkuda tõhusat ja odavamalt alternatiivi autole. (Barros, *et al.*, 2021, p. 215)

Iga riigi huvides on vähendada sõidukite tekitatud negatiivset keskkonnamõju ning mõjutada inimesi vähendama autode kasutamist. Erinevate algatuste eesmärk on keskkonnamaksude kehtestamine või muutmine Euroopa Liidus ning need moodustavad olulise osa Euroopa keskkonnapoliitikast (Reanos, 2020, p. 1). Mootorsõidukimaksu kehtestamisel on erinevaid variante. Enamasti kasutatakse süsteemi, kus kehtib nii ühekordne sõiduki registreerimisel tasutav maks kui ka iga-aastane sõidukilt tasutav maks. Maks on seotud tavaliselt registreerimismaksu ja aastamaksu määraga, mis omakorda põhineb sõiduki CO₂ heitmel, kuid mõnes riigis on kasutusel ka mootori võimsusel või silindri mahul põhinevad maksumäärad. (Kivi, *et al.*, 2021, lk 19)

CO₂ heitmel põhinev maks on sisuliselt turupõhine vahend, mis tekitab heitkogustele kulu, maksustades otseselt kütuste süsinikusisaldust. Süsinikdioksiidi maksu tagajärg on energiahindade hilisem tõus, mis kandub edasi ettevõttelt tarbijale, kaupade kõrgemate hindade näol. (Stern & Köhlin, 2012, ptk 2) Lisaks tavatarbijatele tuleb mootorsõidukimaksu tasuda ka ettevõtetel, kes omavad ametiautosid. Maksustamise vaates käsitletakse Euroopas ametiautot erisoodustusena. See tähendab seda, et rahandusministeeriumi poolt määratud hüvitise kogusumma lisatakse töötaja brutotulule ja sellelt makstakse vastavaid makse. Hüvitise kogusummat nimetatakse sageli "isikliku kasutuse väärtuseks". Enamikus riikides, sealhulgas Iisraelis, on isikliku kasutamise väärtus oluliselt allapoole kallutatud. See muudab firmaauto kokkuleppe soodsaks nii

tööandjale, kellel on õigus maha arvata suurem osa autokuludest maksustamise eesmärgil, kui ka töötajale, kes saab firmaauto hüvitist, kuid maksab sellelt hüvitiselt suhteliselt madalat maksu. Tööandja peaks kulutama palju rohkem raha palgale, et töötaja saaks samaväärse sissetuleku, seega saavad sellest kokkuleppest kasu mõlemad pooled ja selle tulemusel suureneb ametiautode osakaal. (Shiftan, *et al.*, 2012, p. 139)

Ühendkuningriikides pannakse rõhku rohkem kütusemaksule, mida on suurendatud alates 1993. aastast nii diisli kui ka bensiini puhul (Klein, 2014, p. 6). See maksupoliitika on olnud oluline tegur Ühendkuningriigi sõidukipargi koosseisu ja kütusekasutuse mõjutamisel. Ühendkuningriikide näitel moodustavad suure osa sealsetest sõidukite müügist just ettevõtete firmaautod ning avaldavad seetõttu domineerivat mõju kogu sõidukite kütusekasutuse omadustele. Aprillis 2002 viidi sisse ettevõtete sõidukite maksustamissüsteemi oluline reform, kus sõiduki CO₂ heited on võtmetähtsusega ettevõttest saadava hüve rahalise ekvivalendi määramisel, millele maks kehtib. HMRC uuringud on näidanud, et see maksureform on kaasa toonud märkimisväärse ja jätkuva paranemise ettevõtete sõiduautode kütusesäästlikkuse osas. Seda tingis maksusüsteemi diiselmootoriga sõiduautode soosimine ja sellega kaasnes Ühendkuningriigis müüdud diiselsõidukite arvu märkimisväärne tõus. Vaatamata sellele, et transpordipoliitika on liikunud hübriid- ja madala süsinikusisaldusega sõidukite propageerimise suunas ning maksustruktuuri on kohandatud, on märkimisväärne, et see pole ettevõtete autosektoris suurt kandepinda saavutanud. (Potter & Abukari, 2013, p. 1)

Töötajatele pakutakse järjest rohkem lisaks palgale ka erinevaid hüvesid. Üheks põhjuseks on soov motiveerida töötajaid ettevõttes töötama ning samal ajal säilitada konkurentsivõime tööturul. Samas on erinevate hüvede pakkumine ning nendelt erisoodustuse tasumine soodsam, kui töötajate palkade tõstmine. Erisoodustust võib määratleda, kui tööandja poolt antud rahalise väärtusega tööhüve, mis ei mõjuta põhipalka. Tööandja pakutavasse motivatsioonipaketti võivad kuuluda näiteks tervisekindlustus, hambaravihüvitis, paindlik tööaeg ja võimalus osta ettevõtte osakuid. Lisaks on ettevõtte sõiduauto andmine töötaja kasutusse muutunud paljudes Euroopa riikides üha tavapärasemaks. (Schering, 2018, pp. 13-14)

Sõiduautosid kasutavad nii füüsilised kui ka juriidilised isikud. Füüsilised isikud kasutavad sõiduautosid isiklikul otstarbel, erandkorras ka ettevõtlusega seotud tegevusteks. Paljudel

juriidilistel isikutel (tööandjatest ettevõtted) on kasutusel ametiautod ehk sõiduautod ja nende kasutamine on lubatud töötajatele isiklikul otstarbel ning see on oluline osa personalipoliitika motivatsioonipaketist. Tööandja pakub ettevõtte sõiduautot töötajale mitmel eesmärgil. Ühelt poolt võimaldab see töötajatel mugavalt liikuda ning täita töökohustusi erinevates kohtades ehk siis kasutada sõiduautot ametikohustuste täitmiseks. Teisalt on ametiauto kasutamine ettevõtlusega mitteseotud tegevuseks tööandja poolne motivatsioonipakett. Esmalt, kui anda sõiduk töötaja kasutusse, tuleb mõelda, kas sõiduautot hakatakse kasutama ainult töösõitude eesmärgil või määratakse see segakasutusse ehk sõidukiga võib teha ka ettevõtlusega mitteseotud sõite. Määrates ametiauto ainult töösõitudeks, tuleb Transpordiameti liiklusregistris teha sellekohane märge. Seejuures on äriühingul võimalus saada ka täielikku sisendkäibemaksu mahaarvamist sõiduauto soetamis- ja kasutamiskuludelt. (Maksu- ja Tolliamet, i.a, lk 6)

Ettevõtte sõiduauto kasutamine erasõitudeks hõlmab endas ka sõite töö ja kodu vahelt. Praktikas on siiski äärmiselt keeruline kindlaks teha aastas erakasutuseks tehtud kilomeetrite osakaalu ettevõtte auto kilometraaži hulgas. Enamike Euroopa riikides kasutatakse seetõttu segakasutuses olevate sõidukite maksustamisel lisatasu, mille summa lisatakse auto kasutaja maksustatavale sissetulekule. Maksuhaldur määratleb auto kasutamise lävendi, mis on aluseks erisoodustuse arvutamisel. (Macharis & Witte, 2012, p. 92) Eestis on selline lähenemine töötajale tehtav erisoodustus, millelt tööandja tasub tulumaksu 20/80 ja sotsiaalmaksu 33% (Maksu- ja Tolliamet, 2021). Mitte vaid töösõitudeks märgitud sõiduautodelt peaks sellisel moel igakuiselt riigile laekuma märkimisväärne summa tulu- ja sotsiaalmaksuna. Maksud on oluline riigieelarve tuluallikas, maksudest moodustub suur osa riigi tuludest, maksudega tagatakse riigi jätkusuutlikkus.

Kokkuvõtvalt selgub alapeatükist, et mootorsõidukite maksustamine on oluline vahend Euroopa Liidu keskkonnapoliitika saavutamisel. Erinevad maksusüsteemid ja poliitikameetmed on suunatud sõidukite tekitatud saaste vähendamisele ning keskkonnasõbralikumate transpordivahendite kasutuselevõtu soodustamisele. Tööandjad omavad sõiduautosid, mille eesmärk ei ole vaid kasutada neid ametiülesannete täitmisel, vaid hoopiski töötajaid motiveerida. Paljud tööandjad on oma sõiduauto juba ostes määranud segakasutusse selleks, et töötaja saaks kiirelt ja mugavalt kombineerida tööülesannete täitmist ja eraelulisi tegevusi. Tulevikus on oluline jätkata maksusüsteemide

kohandamist vastavalt keskkonnanahoiu eesmärkidele ning suunata ühiskonda jätkusuutlikumate transpordivahendite kasutamisele ning tagada tööandja sõiduautode segakasutamise korral maksude laekumine riigieelarvesse.

1.2 Sõidukite maksustamine Euroopa riikide näitel

Sõidukite maksureformid erinevatel aegadel tulenevad riikide huvidest ja väljakutsetest. Euroopa Liidus on mootorsõidukimaks üks peamiseid maksutulu allikaid. Mootorsõidukimakse saab liigitada kolme gruppi (Kunert & Kuhfeld, 2007, p. 306):

- ühekordne makse sõidukite ostmisel ja registreerimisel (registreerimismaks, registreerimistasu, käibemaks);
- perioodiliselt tasutavad maksud sõidukite omandi- või kasutusõigusega seoses (kindlustusmaks, mootorsõidukimaks);
- kasutamisest sõltuvad tasud (kütusemaks, käibemaks).

Saksamaa kehtestas CO₂ põhise omandimaksu 2009. aastal. Saksamaa ja Holland maksustavad diislikütust vähem kui bensiini nende energiatõhususe või kaubanduslike sõidukite toetamiseks, mis tavaliselt kasutavad diiselmootoreid. Hoolimata Euroopa Liidu pingutustest muuta maksusüsteemid riikide vahel sarnasemaks, võib CO₂ maksustamise suund olla sarnane oma eesmärgiga vähendada saastet, kuid selle aluseks on erinevad maksureformid. Näiteks viis Rootsi läbi maksureformi aastal 2006. Varasemalt põhines nende teemaks sõiduki massil, kuid uus teemaks põhineb sõiduki heitmetel. (Klein, 2014, pp. 6-7)

Riikide valitsused on vastu võtnud erinevaid maksupoliitikaid sõidukitelt tuleneva saaste vähendamiseks. Maksud liigitatakse tavaliselt kaheks: maksu saab määrata sõiduki ostmise hetkel või aastase liiklusmaksuna ning CO₂ heitkoguste määra põhjal. Esimesel juhul võivad need esineda ka iga-aastase registreerimismaksuna, teisel juhul võivad need suureneeda lineaarselt või astmeliselt CO₂ heitkogustega. (Bergantino, *et al.*, 2021, p. 37)

Saamaks teada, millistes Euroopa ja Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni (EFTA) kuuluvates riikides on sõidukitele kehtestatud sõiduki soetamis- ja omandimaksud ning mis riikides kehtivad toetused ning maksusoodustused, on koondatud andmed ülevaatlikku tabelisse (vt tabel 1 järgmisel leheküljel).

Tabel 1. Euroopa ja EFTA riikide sõidukite soetamis- ja omamismaksud ning toetused ja maksusoodustused (Wappelhorst, *et al.*, 2018, pp. 3-4, autori koostatud)

Riik	Toetused	Soetamis- ja omamismaksud ning vastavad maksusoodustused madala heitega sõidukitele		
		Käibemaks	Registreerimismaks	Omandimaks
Austria	X	X	X (*)	X (*)
Belgia	X	X	X (*)	X
Bulgaaria		X	X	X (*)
Horvaatia		X	X	X
Küpros		X	X (*)	X
Tšehhi		X	X	
Taani		X	X (*)	X
Eesti		X		
Soome		X	X (*)	X
Prantsusmaa	X	X	X (*)	X
Saksamaa	X	X		X (*)
Kreeka		X	X (*)	X (*)
Ungari		X	X (*)	X (*)
Island		X (*)	X	X
Iirimaa	X	X	X (*)	X (*)
Itaalia		X	X	X (*)
Läti		X		X
Liechtenstein		X		X (*)
Leedu		X		
Luksemburg	X	X		X (*)
Malta		X	X (*)	X
Holland		X	X (*)	X (*)
Norra		X (*)	X (*)	
Poola		X	X	
Portugal		X	X (*)	X
Rumeenia	X	X		X (*)
Slovakkia		X	X (*)	
Sloveenia	X	X	X	X (*)
Hispaania		X	X	X (*)
Rootsi	X	X	X	X (*)
Šveits		X	X	X (*)

* Riigis on registreerimisel heitega sõidukitele madalam maksumäär või maksuvabastus

Tabelis 1 on rohelise kastiga märgitud riigid, kes maksustavad registreerimisel või omandiõigusel põhinevaid makse heitkoguse alusel. 31-st Euroopa riigist 25-s maksustatakse teatud kujul ühekordselt uue sõiduki ostmisel registreerimismaks. Neist 13 riiki pakuvad maksusoodustusi madalamate maksumäärade või maksuvabastuse kujul heitega sõidukitele registreerimisel. (vt tabel 1)

Euroopa Liidu liikmesriigid on kasutanud erinevaid tüüpi makse (vt tabel 1). Euroopa riikide lähenemine mootorsõidukimaksule varieerub sõltuvalt iga riigi maksupoliitikast ja keskkonnaprioriteetidest. Uute sõidukite ostjatel tuleb tasuda nii käibemaks kui ka sõiduki registreerimismaks. Omandiõigus- või mootorsõidukimaksu tuleb tasuda kas kord aastas, kaks korda aastas või kord kvartalis. Lisaks tuleb tasuda vastavalt tarbimisele teekasutusmaksu ning kütuseaktsiisi. (Wappelhorst, *et al.*, 2018, p. 3)

Järgnevalt keskendutakse kolmele riigile (Taani, Rootsi, Soome), mis on kultuuriliselt sarnased, kuid erineva maksupoliitikaga. Seetõttu on autor arvamisel, et nende riikide poliitikast võiks maksude kehtestamisel ka Eesti lähtuda. Riigid on küll oma rahvaarvult mitmeid kordi suuremad kui Eesti, kuid majandusarengu poolest on heaks eeskujuks.

Taanis kehtestati sõidukite maksustamine 1924. aastal eesmärgiga vähendada sõidukite importi ning tugevdada kaubandusbilanssi ja valuutat. Taanis on kehtestatud väärtuspõhine mootorsõidukimaks, mis tähendab seda, et massiivsed ja luksuslikud sõidukid on kõrge hinnaga. Sageli võivad maksud moodustada lausa kaks kolmandikku sõiduki jaehinnast. Inimesed valivad pigem väikeseid bensiini- või diiselmootoriga sõidukeid, mille keskmine CO₂ emissioon on sise põlemismootoritega sõidukitel madal. Elektrisõidukite jaoks on Taanis kehtestatud maksusoodustusi, kuid need ei ole piisavalt ulatuslikud, et inimesed selliseid sõidukeid rohkem ostaksid. (Kristensen & Lindberg, 2022, p. 912)

Alates 2019. aastast on Taanis registreeritud sõidukitele ja nende kasutamisele kehtestatud neli peamist maksuliiki (Kristensen & Lindberg, 2022, p. 912):

- ühekordne registreerimismaks, mis on arvatud jaemüügiväärtuselt, koos kohandustega, mis on määratud energiatehnoloogia ja tüübikinnituskatsega kindlaks määratud energiatõhususega;

- kütusesäästlikkuse maks, makstakse kaks korda aastas, mis määratakse kindlaks sõiduki jõuülekanne ja selle tüübikinnituse kütuse läbisõidu järgi;
- sõidukikindlustusmaks;
- kütuse- ja elektrimaksud.

Registreerimismaks kehtib kõikidele sõidukitele, mille täismass on kuni neli tonni. Peamised mootorsõidukimaksuga maksustatavad kategooriad on järgmised: sõiduautod, mis on maksimaalselt üheksa istekohaga, kerged tarbesõidukid, kaubikud, veoautod kaubaveoks, autod ja bussid, kus on lisaks juhiistmele rohkem kui kaheksa istekohta. (European Automobile Manufacturers Association, 2022, p. 80)

Taanis on ettevõtte sõiduauto kasutamine eraviisilisteks sõitudeks hüve, mida maksustatakse tulumaksuga, mis põhineb ettevõtte auto väärtusel. Maksumäärad muutuvad järk-järgult. (European Automobile Manufacturers Association, 2022, p. 94)

Rootsis ei kehti alates 1996. aastast ühekordne ostu- ja registreerimismaks, selle asemel on riigis kehtestatud iga-aastane omandimaks, mida diferentseeritakse tüümassi ja CO₂ heitkoguste alusel. Ajavahemikus 1. jaanuarist 2016 kuni 1. juulini 2018 kehtis keskkonnavalane eritoetus, mis võimaldas null- ja vähese heitega sõidukite ostjatel saada ühekordset ostutoetust kuni 3870 euro ulatuses. Sõiduautodel, mis töötavad 85-protsendilise etanooli seguga E85, on sätestatud eelised nii kütusemaksu kui ka sõiduki omandimaksu vähendamise osas. (Kristensen & Lindberg, 2022, p. 913)

Sõiduki registreerimisel Rootsis tuleb tasuda mootorsõidukimaksu järgnevate sõidukite eest: autod, matkaautod, veoautod, bussid, mootorrattad, traktorid, mootoriga masinad, haagised ja rasked maastikusõidukid. Mõned erandid kehtivad näiteks alarmsõidukitele. Kõikide Rootsis registreeritud sõidukite eest tuleb maksta iga-aastast registreerimistasu. Sõiduautode, matkaautode, kergveokite ja kergbusside sõidukimaks põhineb sõiduki massil või CO₂ heitkogusel. (PwC, 2022, pp. 447-448)

Rootsis kehtis alates 1. juulil 2018 *bonus-malus* süsteem. *Bonus-malus* süsteem loodi selleks, et anda lisatasu neile, kes ostavad madala heitmega sõidukeid ning karistada neid, kes ostavad saastavamaid sõidukeid (Habibi, *et al.*, 2019, p. 51). Süsteem kehtis kergsõidukitele (sõiduautod, kergemad bussid ja veokid), kuid süsteemi ei rakendatud sõidukitele, mis on registreeritud enne 01. juulit 2018 või toodud riiki enne 01. jaanuari

2018. Eelnevalt oli riigis kasutusel nn *super green* süsteem, mis asendati *climate bonus* süsteemiga. See tähendab, et alates 01. juulist 2018 anti kergsõidukite, mille heitkoguste määr on 60g/km kohta, omanikule sõltuvalt CO₂-st kuni 60 000 Rootsi krooni boonust. Alates 2020. aastast suurendati heitkoguste määra boonuste saamiseks 70g/km peale, kuid 2021. aastal alandati see uuesti 60g/km-le. CNG sõidukitele oli ette nähtud 10 000 Rootsi krooni boonust sõltumata sõiduki CO₂ emissioonist. 2022. aasta alguses laienes *bonus-malus* süsteem ka elektrisõidukitele ning neil oli võimalik saada boonust 70 000 Rootsi krooni. Lisaks oli süsteemi rakendatud ka pistikhübriididele. Kui sõiduki CO₂ heitkoguse määr on 1g/km, siis anti omanikule 44 417 Rootsi krooni boonust. Iga järgneva CO₂ grammi eest st. 1g/km kuni 60g/km-ni, vähendati boonust 583 Rootsi krooni võrra ehk 60g/km puhul 10 020 Rootsi kroonini. (European Automobile Manufacturers Association, 2022, p. 260) Rootsi valitsus lõpetas boonuste maksmise 2022. aasta lõpus, kuid sõidukitelt tuleb maksu endiselt tasuda (Transport Styrelsen, 2023).

Rootsis kasutades ettevõtte sõiduauto erasõitjateks, tuleb tasuda tulumaks. Alates 1. jaanuarist 2018 peab töötaja, kellel on ettevõtte auto erakasutuses, maksma eraldi hüve väärtust, mis on seotud ummikumaksu ning teede, sildade ja parvlaevade tasudega. (European Automobile Manufacturers Association, 2022, p. 266)

Soome maksustab kõiki Soome imporditud või seal äsja registreeritud sõidukeid olenemata sellest, kas sõiduk on uus või kasutatud. Registreerimismaksu kohaldatakse sõiduautodele, kaubikutele ja teistele sõidukitele, mille kaal ei ületa 1875 kilogrammi ning mootorratastele. Maksu kohaldatakse enne sõiduki esmast registreerimist Soomes. Maks arvutatakse auto tavalise jaemüügihinna ning auto CO₂ heitme põhjal. (European Automobile Manufacturers Association, 2022, p. 99)

Sõiduki omanikuna registrisse kantud isik vastutab mootorsõidukimaksu tasumise eest, välja arvatud juhul, kui sõiduki impordib ettevõtja, kelle toll on registreeritud esindajana volitanud, sel juhul peab mootorsõidukimaksu tasuma esindaja. Mootorsõidukimaksu aluseks on sõiduki väärtus. Kohaldatav maksumäär sõltub vastavalt seaduses sätestatud CO₂ väärtustest. CO₂ väärtused määratakse uute sõidukite rahvusvaheliste standardite kohaselt ning sama väärtus kehtib kõikidele kindla margi, mudeli ja mootori võimsusega sõidukitele sõltumata konkreetse sõiduki tegelikust CO₂ heitkogusest.

Mootorsõidukimaksud tuletatakse sõiduki maksustatava väärtuse korrutamisel mootorsõidukimaksu määraga. (Harju, *et al.*, 2020, p. 3)

Toll hindab kasutatud sõidukite väärtust Soome jaemüügiturgudel müüdavate sarnaste sõidukite hinna põhjal, olenevalt sõiduki tehnilistest omadustest, nagu sõiduki mark, mudel ja vanus ning üldine seisukord. Selle hindamisprotseduuri üheks oluliseks sisendiks on sõiduki läbisõit, suurem läbisõit vähendab hinnangulist maksustatavat väärtust. Kui teatatud läbisõit on suurem tegelikust läbisõidust, on ka arvestuslik mootorsõidukimaks väiksem. (Harju, *et al.*, 2020, p. 3) Enne 2003. aasta maksusüsteemi oli ebasoodne Soome importida kasutatud sõidukeid, kuna imporditud sõidukite maksustatav väärtus oli väga kõrge, põhinedes sarnase uue sõiduki maksustataval väärtusel Soome turul 5% -lise aastase kulumimäära alusel sõiduki vanusele. Sellega kaasnes kasutatud sõidukite kõrgendatud maks. Septembris 2002 leidis Euroopa Kohus, et selline lähenemine maksustamisele moonutab Euroopa Liidu siseturgu ja seetõttu survestati Soomet muutma sõidukite maksustamist nii, et maksusumma ei tohi ületada turuhinda, mis on sarnase sõiduki väärtuseks Soome turul. (Klein, 2014, p. 24)

Kui teave heitmete kohta puudub, määratakse mootorsõidukimaks sõiduki kaalu ja mootori võimsuse alusel. Keskmise sõiduki mootorsõidukimaks heitmetega 190 g/km on 27,8% või 33,4%, olenevalt sellest, kas CO₂ heited on määratletud vastavalt Euro 5 ja Euro 6 reeglitele või mitte. Uue sõiduauto maksustatav väärtus, mis on imporditud Soome teisest Euroopa Liidu liikmesriigist või väljastpoolt Euroopa Liitu, on tegelik jaemüügihind sarnase sõiduki kohta Soomes impordi ajal, vähendatuna tavaliste allahindluste võrra. Jaemüügihind on määratletud kui hind, mille eest samasugune sõiduk turul ostetakse. Tavaliste allahindluste summa, mis vähendatakse uue sõiduki maksustatava väärtuse arvutamisel ning mis on 5,5% ja 250 eurot või maksimaalselt 20% sõiduki väärtusest, arvutatakse uue sõiduki hinnale, sealhulgas käibemaksule, kuid ilma mootorsõidukimaksuta. (PwC, 2022, p. 140)

Soomes alaliselt elaval isikul ei ole lubatud juhtida välismaal registreeritud sõidukit, mis pole Soomes maksustatud. Kui uus või kasutatud sõiduk liikleb vabalt Soome teedel, tuleks sõiduk Soomes registreerida. Teises liikmesriigis registreeritud sõidukit võib Soome elanik ajutiselt kasutada ilma Soomes registreerimata, kuid sellele kehtivad ranged piirangud. Kui tingimusi ei täideta, saab Soome elanik või tema perekonnaliige sõidukit kasutada 14 päeva kalendriaasta jooksul. Sellisest kasutamisest tuleb teatada enne, kui sõiduk kasutusse

võetakse. Üldiselt võib välismaalane kasutada välismaal registreeritud sõidukit avalikel teedel kuus kuud. Esitades taotlus maksuametile, võib seda pikendada ühe aasta võrra. (PwC, 2022, p. 139)

Kokkuvõtvalt selgub alapeatükist, et Euroopa riikide lähenemine mootorsõidukimaksule ja maksustamisele üldiselt erineb sõltuvalt riigi maksupoliitikast, keskkonna eesmärkidest ja majanduslikest tingimustest. Mõned riigid on astunud samme keskkonnasõbralikumate valikute suunas, samas kui teised riigid keskenduvad pigem maksutulule ja majanduskasvule. Nii Taanis, Rootsis kui ka Soomes on kasutusel mitmeid sõidukitele kehtestatud makse. Taani mootorsõidukimaksu kehtestamise eesmärk oli vähendada sõidukite importi, tugevdada kaubandusbilanssi ja valuutat. Taanis kehtestatud väärtuspõhine mootorsõidukimaks kogub kõrgemat maksumäära massiivsetelt ja luksuslikelt sõidukitelt, seetõttu valivad inimesed pigem väiksemaid ja säästlikemaid sõiduvahendeid. Ka Rootsi eesmärgiks oli inimesi suunata keskkonnasõbralikumate sõidukite kasutamise poole. Rootsis on kehtestatud iga-aastane omandimaks, mida diferentseeritakse tühimagi ja CO₂ heitkoguste alusel. Kui varasemalt maksti säästlikemate sõiduvahendite kasutajatele boonust, et inimesi motiveerida, siis alates 2022. aastast jäi kehtima vaid saastavatelt sõidukitelt maksu tasumine. Soomes sõltub mootorsõidukimaks sõiduki CO₂ heitmetest ja võib varieeruda sõiduki maksustatava väärtuse alusel. Lisaks määratakse maks kaalu ja mootori võimsuse alusel, kui teave heitme kohta puudub. Nendes kolmes riigis on maksustamine üsna põhjalik ja hõlmab erinevaid maksustamise viise.

1.3 Tööandja sõiduautode maksustamine Eestis

Sõiduautode maksustamise teema on oluline mitmel põhjusel. Esiteks mõjutab see ettevõtjate kulude struktuuri ja seeläbi nende konkurentsivõimet turul. Teiseks võib maksustamise poliitika mõjutada keskkonnamõjusid, kuna see võib soodustada või pidurdada keskkonnasõbralikumate autode kasutamist. Kolmandaks on see oluline valdkond, kuna maksutulud mõjutavad riigi eelarvet ja avalike teenuste rahastamist. Maksustamise viis ja määr mõjutavad ettevõtete tegevust ning avaldavad mõju majandusele tervikuna. Sõiduautode kasutamine ettevõtete poolt on oluline osa äritegevusest, olgu siis tegemist töötajate transportimisega, klientide küllastamisega või muu sõidutegevusega seotud vajadustega.

Eesti maksusüsteem jaguneb riiklikeks maksudeks ja linna või valla volikogu määrusega kohalikeks maksudeks (Maksukorralduse seadus, 2002). Eestis kehtivate riiklike maksude süsteem hõlmab mitmeid erinevaid makse, mis moodustavad olulise osa riigi tuludest ja eelarvest. Maksukorralduse seaduse § 3 lõike 2 kohaselt, kuulub riiklike maksude hulka tulumaks, sotsiaalmaks, maamaks, hasartmängumaks, käibemaks, tollimaks, aktsiisid, raskeveokimaks ja ettevõtlustulu maks (Maksukorralduse seadus, 2002). Põhilised maksud, mis just ettevõtjaid suures osas mõjutavad, on raskeveokimaks ning teekasutustasu. Loetellu lisandub veel ka planeeritav mootorsõidukimaks, mis toob ettevõtete eelarvesse lisakulu.

Raskeveokimaks ja teekasutustasu mõjutab oluliselt ettevõtete kulude struktuuri ja seeläbi nende konkurentsivõimet turul. Raskeveokimaks on riiklik maks, millega maksustatakse ainult veoste vedamiseks ettenähtud raskeveokeid. Raskeveokite maksustamise periood on kvartal. Veokite puhul on maksustamise aluseks registrimass, telgede arv ja veotelje vedrustuse tüüp. Kui tegemist on autorongiga, siis on maksustamise aluseks veoauto tühimag, telgede arv, poolhaagiste registrimass, poolhaagiste telgede arv ning veotelje vedrustuse tüüp. (Maksu- ja Tolliamet, 2022a) Liiklusseaduse § 2 punkti 4 kohaselt on autorong ühest või enamast vedavast autost (veduk) ja ühest või enamast haagisest või pukseeritavast seadmest koosnev sõidukite ühend (Liiklusseadus, 2010). Lisaks raskeveokimaksule tuleb ettevõtetel tasuda ka teekasutustasu, mida tuleb tasuda kõikide üle 3,5 tonni kaaluvate veoautode eest, mis sõidavad avalikel teedel. Teekasutustasu tuleb lisaks Eestis registreeritud sõidukitele tasuda ka välismaa registris olevate sõidukite eest. Maksustamisel võetakse arvesse veoauto ja haagise täismass, telgede arv ja veoauto heitgaasiklass. (Maksu- ja Tolliamet, 2022b)

Kohalike maksude puhul on valla või linna volikogul õigus otsustada enda territooriumil kehtestatud maksude üle. Kohalikud maksud kehtestatakse kohalike maksude seaduse alusel ning need hõlmavad reklaamimaksu, teede ja tänavate sulgemise maksu, mootorsõidukimaksu, loomapidamismaksu, lõbustusmaksu ja parkimistasu (Kohalike maksude seadus, 1994). Kuigi kohalikest maksudest saadav tulu laekub kohaliku omavalitsuse eelarvesse, moodustavad need maksud eelarves vaid väikese osa. Enamus kohaliku omavalitsuse eelarvesse laekuv tulu, tuleb riiklikest maksudest, milleks on tulumaks ja maamaks. Lisaks on riiklikul tasandil loodud kohalikele omavalitsustele tasandus- ja toetusfondid, mille eesmärk on tagada, et kõik omavalitsused suudaksid

pakkuda võrdväärseid avalikke teenuseid, sõltumata nende majanduslikust olukorrast. (Rahandusministeerium, 2024c)

Seni kohalike maksude alla liigituv mootorsõidukimaks hakkab muudatuse korral kuuluma alates aastast 2025 riiklike maksude hulka. Seaduse eelnõu kohaselt hakatakse maksu tasuma iga-aastaselt liiklusregistris registreeritud sõidukitelt. Maksu suurus hakkab sõltuma sellest, kui palju sõiduk keskkonda saastab, mõjutades inimesi kasutama keskkonnasäästlikemaid sõidukeid. M1 kategooria sõidukite mootorsõidukimaks koosneb baasosast ja CO₂ näidust, raskemate sõidukite puhul arvestatakse ka sõiduki massi (Rahandusministeerium, 2024a, lk 7). Kui tegemist on eraisiku sõiduautoga, siis alates viiest aastat ja vanematest sõiduautodest väheneb maksu suurus kuni baasosani (Rahandusministeerium, 2024a, lk 17). Planeeritava mootorsõidukimaksu arvutamisel lähtutakse järgnevatest andmetest (Rahandusministeerium, 2024a, lk 13):

- baasosa – 50 eurot;
- CO₂ – maksu hakatakse lugema alates 118 gramm CO₂/km kohta;
 - iga gramm vahemikus 118-150 = 3 eurot;
 - iga gramm vahemikus 151-200 = 3,50 eurot;
 - iga gramm üle 201 = 4 eurot.

Lisaks rakendub mootorsõidukite, mis on vanemad kui viis aastat, mootorsõidukimaksu summale vanuse koefitsient. Summa väheneb ajas. Raskematele autodele rakendub massi komponent, mis on 2000 kilogrammist täismassi ületav, mille iga kilogramm maksustatakse 0,40 eurot kuni summani 400 eurot. (Rahandusministeerium, 2024a, lk 13)

Sõiduautodele rakendub eeldatavasti esmasel Eestis registreerimisel ka registreerimistasu, mis on kolmeosaline ja mille arvutamisel lähtutakse järgnevatest andmetest (Rahandusministeerium, 2024b):

- baasosa – 300 eurot;
- täismassi komponent algab:
 - tavaautodel 2000 kilogrammist;
 - pistikhübriididel 2200 kilogrammist;
 - elektriautodel 2400 kilogrammist ja kilogramm on 4 eurot;
 - massiosa piir on 4000 eurot;

- massiosa piir elektriautodel on 4400 eurot.
- CO₂ põhinev komponent:
 - 1-117 g/km = 5 eurot/g;
 - 118-150 = 40 eurot/g;
 - 151-200 = 60 eurot/g;
 - 201+ = 80 eurot/g.

Planeeritava mootorsõidukimaksu kohta väljastab igal aastal Maksu- ja Tolliamet maksuteate kõigile sõidukiomanikele 15. veebruariks. Maks tuleb tasuda aasta jooksul kahes osas: esimene pool maksusummast tuleb tasuda 15. juuniks ning ülejäänud summa 15. detsembriks. Samas on võimalik kogu maksusumma tasuda korraga 15. juuniks. Inimesed, kes ostavad sõiduki aasta jooksul, peavad järgima erinevaid tähtaegu, mis olenevad ostu kuupäevast ja liiklusregistrisse kandmisest. Näiteks, vahemikus 1. jaanuarist kuni 31. septembrini ostetud ning liiklusregistrisse kantud sõiduki puhul tuleb maks tasuda sama aasta 15. detsembriks. Kui sõiduk ostetakse vahemikus 1. oktoobrist kuni 31. detsembrini, tuleb maks tasuda järgmise aasta 1. juuniks. (Rahandusministeerium, 2024b, lk 11)

Tööandjatel, kes määravad ettevõtte sõiduauto segakasutusse ehk teevad erisoodustuse, tuleb sõiduki kasutamisel igakuiselt tasuda lähtudes sõiduki vanusest ja mootori võimsusest tulu- ja sotsiaalmaks. Tulumaksuseaduse (1999) § 48 lõike 4 kohaselt on erisoodustus igasugune kaup, teenus, loonustasu või rahaliselt hinnatav soodustus, mida antakse töötajale seoses töö- või teenistussuhtega, juriidilise isiku juhtimis- või kontrollorgani liikmeks olekuga või pikaajalise lepingulise suhtega. Erisoodustus maksustatakse tulumaksuga määras 20/80 ja sotsiaalmaksuga määras 33% (Maksu- ja Tolliamet, 2021). Tulumaksuseaduse § 48 lõike 8 kohaselt on tööandja omandis või valduses oleva sõiduauto töö-, ameti- või teenistusülesannete või tööandja ettevõtlusega mitteseotud tegevuseks kasutamise võimaldamisel erisoodustuse hind 1,96 eurot sõiduauto liiklusregistris märgitud mootori võimsuse ühiku (kW) kohta kuus. Üle viie aasta vanuse sõiduauto puhul on erisoodustuse hind sõiduauto mootori võimsuse ühiku kohta 1,47 eurot (kW). (Tulumaksuseadus, 1999) Kui tööandja sõiduautot kasutatakse nii ametisõitudeks kui ka ettevõtlusega mitteseotud tegevuse tarbeks, tuleb tööandjal deklareerida töötajatele tehtud erisoodustus tulu- ja sotsiaalmaksu, kohustusliku kogumispensioni ja

töötuskindlustusmaks deklaratsiooni lisal 4 koodil 4040, deklaratsioon peab olema esitatud Maksu- ja Tolliametile järgneva kuu 10. kuupäevaks (Maksu- ja Tolliamet, i.a, lk 5). Osaliselt ettevõtluses kasutatava sõiduauto tarbeks ostetavate kaupade ja teenuse käibemaksult võib sisendkäibemaksu maha arvata ainult 50% ulatuses. Seega tuleb täita käibedeklaratsiooni rida 5.4, kuhu märgitakse sõiduauto tarbeks kaupade soetamiselt ja teenuste saamiselt tasutud või tasumisele kuuluv käibemaks ning sõidukite arv. (Maksu- ja Tolliamet, 2024)

Kokkuvõtvalt selgub alapeatükist, et Eestis on kehtestatud kohaliku maksuna mootorsõidukimaks, kuid Vabariigi Valitsus on teinud arvutused ja planeerinud üleriigilise mootorsõidukimaksu arvutamise meetoodika. Samas kasutatakse igapäevaselt sõiduautosid ettevõtlustegevuses (nii ameti- kui ka erasõitudeks). Seetõttu ettevõtjad juba tasuvad segakasutuses olevatelt sõiduautodelt riigile erisoodustust tulu- ja sotsiaalmaksuna. Lisanduv mootorsõidukimaks toob osadele ettevõtjale kaasa nn „topeltnmaksustamise“ ja kulude struktuuri kasvu ning nende konkurentsivõime vähenemise turul ja pikemas perspektiivis võib sellega kaasneda jätkusuutlikkuse langus. Mõistmaks maksustamise mõju ettevõtjatele laiemalt, on oluline analüüsida neile kehtestatud maksude struktuuri ja planeeritavaid muudatusi ning arvestada maksude mõjuga ettevõtete äritegevusele ja majandustegevuse finantsplaneerimisele.

2. TÖÖANDJA SEGAKASUTUSES OLEVAD SÕIDUAUTOD

2.1 Metoodika

Lõputöö eesmärk on välja selgitada mootorsõidukimaksu rakendamise otstarbekus tööandja omandis või valduses oleva sõiduauto ettevõtlusega mitteseotud tegevuse kasutamiseks võimaldamise korral.

Lõputöö eesmärgi täitmiseks kasutasin kvantitatiivset uurimismeetodit. Kvantitatiivne uurimismeetod keskendub kvantitatiivsete andmete kogumisele, analüüsimisele ja tõlgendamisele. Kvantitatiivses uurimismeetodis kasutatakse arvulisi andmeid, mis võimaldavad uurijal kvalifitseerida ja mõõta uuritavate nähtuste omadusi ning uurida nende omavahelisi seoseid. Meetod võimaldab uurijatel testida hüpoteese, teha üldistusi ja pakkuda kvalifitseeritavaid vastuseid uurimisküsimustele. (Leavy, 2017, p. 87) Kvantitatiivse uurimismeetodi oluline osa on järelduste tegemine ning teooria ühtimine või ümber lükkamine, tuginedes statistilisele andmeanalüüsile (Hirsjärvi, *et al.*, 2005, lk. 131). Kvantitatiivse uurimuse eesmärk on uurida muutujate vahelisi põhjalikke seoseid ning üldistada tulemusi laiemale kogumile. Uuringut kasutatakse teooria testimiseks ning selle toetamiseks või ümberlükkamiseks. (McLeod, 2023)

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks kasutasin teisesid andmeid, mille kohta esitasin 21.02.2024 päringu (vt lisa 1) Maksu- ja Tolliametile ning Transpordiametile (vt lisa 2). Teisesed andmed sain Maksu- ja Tolliametilt 01.03.2024 ning Transpordiametilt 04.03.2024. Analüüsi aluseks on Transpordiametis tööandjate poolt registreeritud ettevõtlusega mitteseotud tegevuseks olevate sõiduautode arv ja nendelt erisoodustuse deklareerimine Maksu- ja Tolliametis aastatel 2015-2023.

Teisesed andmed viitavad informatsioonile, mis on kogutud varasemalt avaldatud allikatest, mis tähendab, et andmed on juba kogutud kellegi teise poolt mõne muu eesmärgi jaoks. Kirjanduse ülevaate jaotis kõigis akadeemilistes töodes tugineb suuresti teistele andmeallikatele. See muudab teiseste andmete kasutamise uurimistöös oluliseks, kuna need võivad pakkuda väärtuslikku teavet varasemate uuringute kohta ning aidata uurimistöökavandamisel ja taustateabe kogumisel. (Taherdoost, 2021, pp. 12-13)

Andmeanalüüsimetodina kasutasin statistilist analüüsi, mis jaguneb kirjeldavaks ning järeldavaks statistikaks. Koondasin saadud vastused ühtseks ning kasutasin kirjeldavat statistikat. Kirjeldava statistika eesmärgiks on andmete organiseerimine ja andmetest tulenevate tulemuste kompaktne ning ülevaatlik esitamine (Õunapuu, 2014, lk 184).

Kirjeldav statistiline analüüs on oluline meetod andmete uurimisel, mis võimaldavad neid tähendusrikkalt kirjeldada ja kokku võtta. Selle käigus mõõdetakse näiteks keskmist näitajat ning kui vajalik väljendatakse tulemusi graafiliselt. Andmete kuvamiseks kasutatakse erinevaid meetodeid sõltuvalt muutujate tüübist. Oluline on tagada, et andmete esitamine oleks arusaadav ja informatiivne ning statistiliste andmete valik peab vastama uurimistöö eesmärgile. (Pakgohar & Mehrannia, 2023, pp. 3-4)

2.2 Segakasutuses olevate sõiduautode maksustamine

Kasutusel olevate sõiduautode hinnanguline vanuseline eelistus

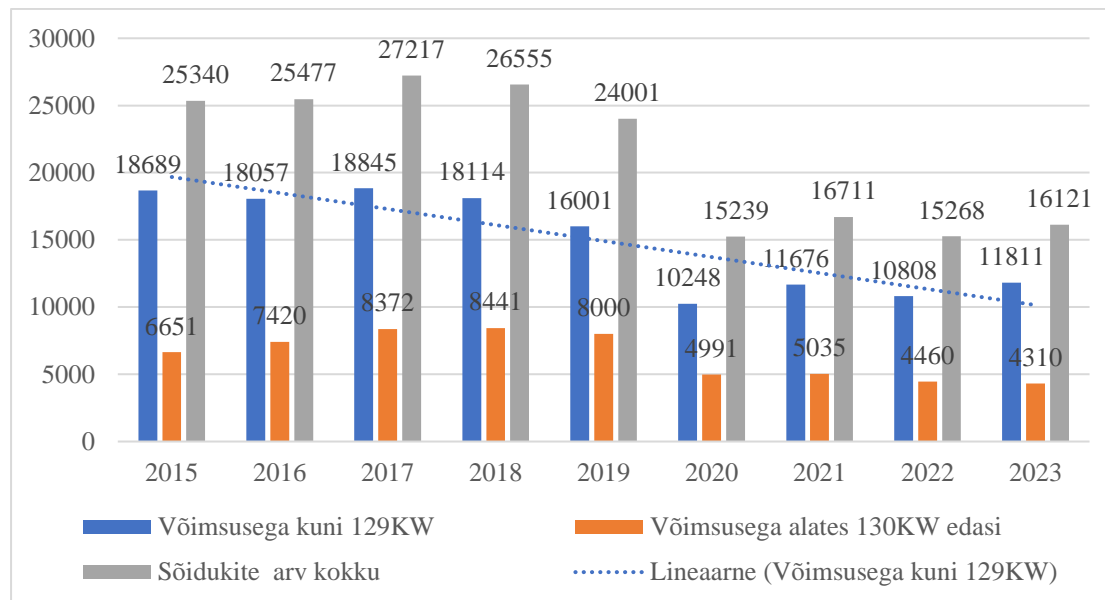
Lõputöös analüüsisin Transpordiameti poolt 04.03.2024 edastatud andmeid ettevõtetes segakasutuses olevate sõiduautode kohta perioodil 2015-2023. Andmed hõlmasid:

- sõiduautode esmast registreerimise aastat,
- registreeritud sõidukite kogust,
- mootori kilovattvõimsust.

Saadud andmete kohaselt pärineb Transpordiameti registris olev esimene segakastusse registreeritud auto aastast 1909. 03.04.2024 oli Eesti Televisiooni eetris saatesarja „Pealtnägija“ osa, kus toodi välja Eesti registris olev üks vanematest esmase registreerimisega ettevõtjale kuuluv sõiduauto, milleks on Ford T. Sõiduauto esmane registreerimisaasta on 1921 ning auto on määratud registris töösõituteks. Uurivas ajakirjanduses toodi välja, et sõiduauto omanik peaks ühe vanima esmase registreerimisega sõiduauto pealt tasuma 2025. aastal kavandatava mootorsõidukimaksu rakendamisel arvutuste kohaselt 924 eurot aastas. (Mäekivi, 2024)

Transpordiametist päringuga saadud andmetest nähtub huvitav asjaolu: ettevõtetele kuuluvatest sõidukites aastast 1909-1950 on registreeritud sõiduautode arv 558 sõiduautot. Olen arvamusel, et tõenäoliselt puudub enamustel sõiduautodel, mis on registreeritud sel perioodil, kehtiv tehnoulevaatus ja liikluskindlustus. Seega võib järeldada, et suures osas

esmasest registreerimisest sõiduautod aastatel 1909-1950 ei osale igapäevaselt liikluses, vaid kuuluvad autode kogujatele ning muuseumidele, kes säilitavad mootorsõidukite ajalugu. Saadud andmete põhjal viisin läbi andmete analüüsi teada saamaks ettevõtjate eelistused sõiduautode vanuselise ja võimsuspõhise jaotuse osas (vt joonis 1).



Joonis 1. Segakasutuses olevate sõiduautode hinnanguline vanuseline eelistus aastatel 2015-2023 (autori koostatud Transpordiametist saadud andmete alusel)

Andmete analüüsist saab järeldada, et ettevõtjad eelistavad enim sõiduautosid, mis on toodetud ajavahemikus 2017-2019, kuna selle aastakäigu sõiduautosid on sõidukipargis kõige rohkem. Hinnangulise sõiduautode vanuselise eelistuse saab võttes aluseks kilovati põhiselt ettevõtetes registreeritud sõiduautode arvu aastatel 2015-2023. Sõiduautode arv võimsusega kuni 129 kW on lineaarselt kasvanud, samas kui sõiduautod võimsusega 130 kW ja rohkem on olnud varieeruvad. Lisaks on joonisel märgitud ka sõidukite arv aastate lõikes kokku. Analüüsist selgub, et ettevõtjate eelistused on kõrgemad sõiduautode osas võimsusega kuni 129 kW, madalamad aga sõiduautode osas, mis on võimsusega 130 kW ja rohkem. (vt joonis 1) See võib viidata sellele, et eelistatakse kasutada oma sõidukipargis pigem madalama võimsusega sõiduautosid. Analüüsist tuli välja ka trend, et sõidudutode arv kokku sõidukipargis on aastate lõikes alates 2019. aastast kahanenud (vt joonis 1). See võib viidata planeeritavate kulude vähendamisele või sõiduautode praktilise vajaduse ümberhindamisele.

Analüüsisist selgus, et ettevõtetes segakasutuses olevate sõiduautode sõidukipargi vanuseline eelistus on suunatud pigem madalama võimsusega sõiduautodele ning segakasutuses olevate sõiduautode arv kokku on aastate jooksul languses. Analüüsi tulemus võib aidata ettevõtjatel paremini mõista nende sõidukipargi struktuuri ja planeerida vajalikke muudatusi või investeeringuid tulevikus. Analüüsi tulemute põhjal selgus vastus esimesele uurimisküsimusele (kui palju on Transpordiametis registreeritud ettevõtete sõiduautode hulgas segakasutust aastatel 2015-2023). Ettevõtete sõiduautode hulgas on segakasutuses olevaid sõiduautosid seisuga 31.12.2023 kokku 191 878.

Deklareeritud sõiduautode arv ning nendelt tasutud erisoodustus

Lõputöös analüüsisin Maksu- ja Tolliameti poolt 01.03.2024 edastatud andmeid 2015-2023. aasta kohta: tulu- ja sotsiaalmaksu, kohustusliku kogumispensioni makse ja töötuskindlustusmakse deklaratsiooni lisa 4 „erisoodustus“ koodil 4040 deklareeritud tööandja omandis või valduses olevatelt sõiduautodelt erisoodustuse alussumma ning käibedeklaratsiooni real 5.4 deklareeritud sõidukite arv kokku. Andmed analüüsimiseks saadi kalendrikuude kohta. Analüüsiks arvutati kokku aastas deklareeritud sõidukite arv, erisoodustuse alussumma ning sellelt tasutud tulu- ja sotsiaalmaks (vt tabel 2).

Tabel 2. Aastatel 2015-2023 ettevõtjate poolt deklareeritud segakasutuses olevate sõiduautode arv, erisoodustuse alussumma, tulu- ja sotsiaalmaks (autori arvutused Maksu- ja Tolliametilt saadud andmete alusel)

Aasta	KMD R5_4 deklareeritud sõidukite arv*	TSD 4040 deklareeritud summa kokku	TSD 4040 deklareeritud summalt arvatud tulu- ja sotsiaalmaks (ümardatud täisarvuni)
2015	19 017	36 354 819	21 667 472
2016	17 893	35 091 774	20 914 697
2017	17 310	34 228 298	20 400 066
2018	20 451	60 341 731	35 963 672
2019	19 477	58 385 042	34 797 485
2020	17 859	54 109 468	32 249 243
2021	17 195	53 443 413	31 852 274
2022	19 119	53 900 084	32 124 450
2023	18 052	54 054 198	32 216 759
kokku	166 373	439 908 827	262 186 118

*Autoril oli vaja teha täiendavaid korrekture selleks, et arvutada kokku ühes kalendriaastas deklareeritud sõidukite arv. Näiteks Maksu- ja Tolliameti selgituste kohaselt: „*isikud parandavad deklaratsioone, eksitakse deklareeritavates andmetes*“.

Andmete analüüsi tulemusest selgub, et aastatel 2015-2023 on erisoodustusmaksu riigile laekunud kokku 262 186 118 eurot. See teeb võrreldavad aastad jagatuna erisoodustusena laekunud summa igas aastas kokku 29 131 791 eurot. Maksu- ja Tolliameti andmete analüüsist selgus mitmelt segakasutuses olevalt sõiduautolt on eeldatavasti makstud aastatel 2015-2023 erisoodustust. Võrreldaval perioodil on KMD deklaratsioonil deklareeritud segakasutuses 166 373 sõiduautot, mis teeb jagatuna võrreldavate aastatega igal aastal keskmiselt 18 486 sõiduautot. Eelpool tehtud arvutusi saab pidada õigeks eeldusel, et kõik maksukohustuslased täidavad ettevõtja hooldsuskohustust ja deklareerivad KMD-l deklareeritud segakasutuses olevatelt sõidukitelt erisoodustuse.

Järgnevalt selgitatakse välja segakasutuses olevate sõiduautode erisus analüüsitava andmete alusel aastatel 2019-2023 (vt tabel 3). Arvutustesse võetakse viis viimast aastat lähtuvalt „kasutuses olevate sõiduautode hinnangulise vanuselise eelistuse“ analüüsi tulemustest (vt käesolev töö lk 27).

Tabel 3. Transpordiametis segakasutusse määratud sõiduautode ja Maksu- ja Tolliametis deklareeritud sõiduautode arv aastatel 2019-2023 (autori koostatud Transpordiameti ja Maksu- ja Tolliameti andmete alusel)

Aasta	KMD R5_4 deklareeritud sõidukite arv	Transpordiametis registreeritud segakasutuse sõidukite arv	Erinevus
2023	18 052	45 784	27 732
2022	19 119	44 306	25 187
2021	17 195	42 369	25 174
2020	17 859	43 470	25 611
2019	19 477	45 149	25 672
kokku	91 702	221 078	129 376

Analüüsist selgub Maksu- ja Tolliameti ning Transpordiameti andmeid võrreldes, et Maksu- ja Tolliametis deklareeritakse aastate lõikes ligikaudu üle poole vähem sõidukeid, kui Transpordiametis on märgitud segakasutusse. Transpordiameti väljastatud andmed ulatuvad pikemasse perioodi, kui Maksu- ja Tolliameti poolt edastatud andmed. Väljastatud info kohaselt on Transpordiametis registreeritud segakasutuses olevad sõiduautod, kelle omanik on juriidiline isik või kus on vastutav kasutaja või omanik juriidiline isik. Kõik analüüsis osalevad sõiduautod on Transpordiametis märgitud segakasutusse ja nende pealt on ettevõtjad erisoodustusena kohustatud tasuma igakuiselt tulu- ja sotsiaalmaksu.

Sõiduautodele, mis on Transpordiametis märkega, „sõiduk on määratud töösõituteks“, ei lisandu täiendavat maksukoormust.

Analüüsist selgub, et suur osa Transpordiametis segakasutuses olevad sõiduautod on Maksu- ja Tolliametis deklareerimata (vt tabel 3 lk 29). Näiteks 2023. aastal ei ole Maksu- ja Tolliametis deklaratsioonidel esitatud informatsiooni 27 732 segakasutuses oleva sõidukite kohta. Saab oletada, et need sõidukid ei osale igapäevaselt liikluses ja seepärast ei ole neid ka deklareeritud. Teoreetilisest osast (vt käesolev töö lk 26) tulenevalt saab järeldada, et osaliselt kuuluvad sõidukid muuseumidele või mõnele teisele asutusele, kus registris olev sõiduauto on näiteks eksponaat. Autori hinnangul võib nii suur erinevus tuleneda sellest, et sõidukid, mis ei osale igapäevaliikluses on uinavas olekus ning neid ei ole ka seepärast peetud ettevõtjate pool vajalikuks deklareerida.

Analüüsi tulemuste põhjal selgus vastus nii teisele (milline on laekunud erisoodustuse tulu- ja sotsiaalmaksu summa aastatel 2015-2023) kui ka kolmandale (mitu segakasutuses olevat sõiduauto on maksuhaldurile deklareeritud aastatel 2019-2023) uurimisküsimusele. Aastatel 2015-2023 on tasutud tulu- ja sotsiaalmaksu ersoodustusena 262 186 118 eurot (vt tabel 2 lk 28) ja perioodil 2019-2023 on maksuhaldurile deklareeritud andmeid 91 702 sõiduauto kohta (vt tabel 3 lk 29).

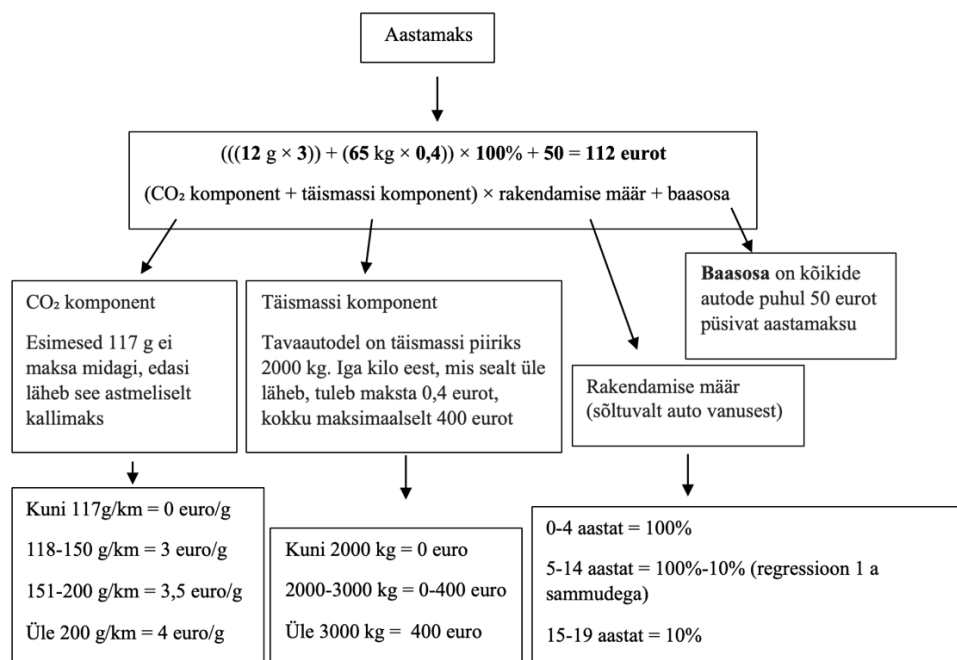
Hüpoteetilised arvutused

Tuginedes tehtud analüüsidele ja töö autori tööalasele kogemusele on ettevõtetes ametiautode keskmine vanus 3-5 aastat. Sellest tulenevalt arvutatakse välja, kui palju tuleb erisoodustumaksu tasuda ettevõttes ühe auto pealt ühes kalendriaastas. Tulenevalt analüüsitulemustest on hüpoteetiliselt arvutatud erisoodustuselt laekuv maksutulude summa (vt tabel 4 järgmisel leheküljel). Maksu arvutamisel on aluseks võetud Eestis enim müüdav Toyota RAV 4, mootorivõimsusega 129 kW. Arvutustulemusi on kõrvutatud Maksu- ja Tolliameti 2023. aastal deklareeritud sõidukite arvuga. Autor toob välja Maksu- ja Tolliameti edastatud andmete alusel 2023. aastal deklareeritud sõiduautode arvu, seda käibedeklaratsiooni reale 5.4 deklareeritud sõidukite arvu alusel, milleks on 18 052 sõiduauto (vt tabel 3 lk 29). Kui korrutada 18 052 ühe auto pealt saadava maksutuluga ühe aasta lõikes, teeb see lõpptulemiks riigieelarvesse 36 286 686 eurot (vt tabel 4).

Tabel 4. Sõiduauto Toyota RAV 4 segakasutuselt näitlikustatud laekuv maksutulu aastas (autori arvutused)

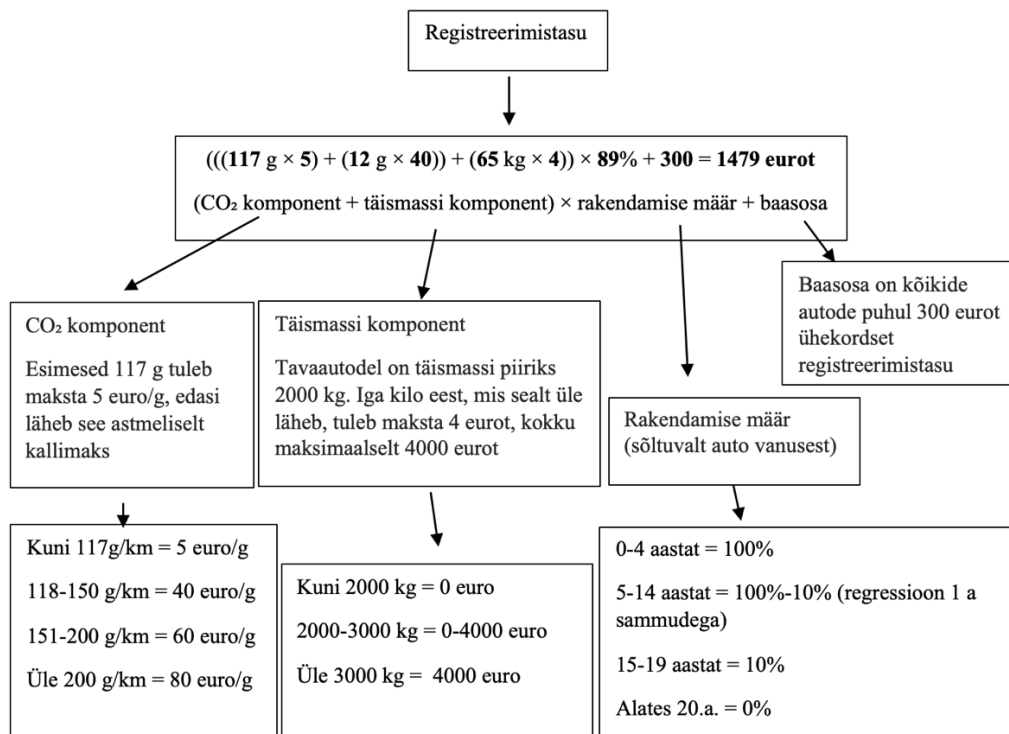
Aasta	KMD R5_4 deklareeritud sõidukite arv	Toyota RAV 4 129 kW	Hüpoteetiliselt laekuv tulu- ja sotsiaalmaks (ümardatult) erisoodustuselt tuginedes 2023 KMD-I deklareeritud sõidukite arvule
2023	18 052	Erisoodustus $1,96 \times 129 = 252,84$ eurot	$18\ 052 \times 2010,12 = 36\ 286\ 686,24$ eurot = 36 286 686 eurot
		Erisoodustuselt tulumaks $252,84 \times 20/80 = 63,21$ eurot	
		Erisoodustuselt sotsiaalmaks $(252,84 + 63,21) \times 33\% = 104,300$ eurot	
		Ühe kuu maksukohustus on kokku 167,51 eurot	
		Aastas kokku 2010,12 eurot	

Tabelist 4 nähtub summa, mida segakasutuses Toyota RAV 4 omavad isikud tasuvad aastas tulu- ja sotsiaalmaksuna. Järgnevalt arvutatakse välja, kui palju tuleks selle auto pealt mootorsõidukimaksu tasuda (täismass on 2065 kilogrammi ning tehasepoolne CO₂ norm on 128 (g/km)). Mootorsõidukimaksu suuruseks kalendriaastas kujuneb 112 eurot. (vt joonis 2)



Joonis 2. Mootorsõiduki aastamaksu näidisarvutus Toyota RAV 4 näitel (autori koostatud)

Lisaks mootorisõiduki maksule tuleb tasuda ka ühekordset registreerimistasu. Järgneval joonisel on välja toodud registreerimistasu arvutus.



Joonis 3. Sõiduauto registreerimistasu näidisarvutus Toyota RAV 4 näitel (autori koostatud)

Ühekordseks registreerimistasuks on 1479 eurot (vt joonis 3), millele lisandub iga-aastane mootorisõidukimaks 112 eurot (vt joonis 2) ning segakasutuse korral ka iga-aastane erisoodustus ehk tulu- ja sotsiaalmaks kokku 2010,12 eurot (vt tabel 4 lk 31).

Eelnevatest arvutustest saab välja arvutada hüpoteetiliselt saamata jäänud maksutulu segakasutuses olevatelt sõiduautodelt 2023. aastal. Arvutuse aluseks on võetud Maksu- ja Tolliametis 2023. aastal deklareeritud segakasutuses olevate sõiduautode ja Transpordiametis registreeritud segakasutuse olevate sõiduautode arv (vt tabel 3 lk 29).

Tabelis 5 toob autor välja sõiduautode arvu, mis on Transpordiameti andmetel registreeritud ja määratud segakasutusse ning selle, kui suur võib hüpoteetiliselt olla summa, mida tasutakse näitena toodud Toyota RAV 4 ühekordse registreerimistasuna ja aastamaksuna igal aastal. Tabelist 4 nähtub summa, mida Toyota RAV 4 tasub aastas erisoodustusemaksuna.

Tabel 5. Segakasutuses olevatelt sõiduautodelt näitlikustatud aastamaksu maksulaekumine riigieelarvesse 2023 aastal mootorsõidukimaksu rakendamisel (autori arvutused)

Aasta	Aastamaks
Ühe sõiduauto kohta	112
2023 Transpordiametis registreeritud segakasutuses olevate sõiduautode arv	45 784 x 112= 5 127 808

Läbiviidud arvutustest saab teha järeldused, mis toetavad analüüsi tulemusi. Siduda saab omavahel planeeritava mootorsõidukimaksu ja sõiduautode segakasutuselt laekuva tulu- ja sotsiaalmaksu, sest mõlema maksu laekumised riigikassasse on järjepidevad. Analüüsides tööandja segakasutuses oleva sõiduauto erisoodustuselt laekuva maksutulu ja planeeritava mootorsõidukimaksust laekuvate tulude andmeid ja näiteid, saab teha järelduse, et kui arvesse võtta võimaliku tulu Toyota RAV 4 näitel, laekuks riigi eelarvesse erisoodustusmaksuna aastas kokku 36 286 686 eurot (vt tabel 4 lk 31) ja planeeritava mootorsõidukimaksu rakendamisel aastamaksuna (vt tabel 5 lk 33) 5 127 808 eurot, mida on 31 158 878 eurot vähem, kui erisoodustusmaksu tasutatakse õigesti ja kohusetundlikult. Lisaks kui korrutada iga-aastane erisoodustusmaksu aasta summa kokku, Toyota RAV 4 näitel (vt tabel 4 lk 31) ja 2023. aastal Transpordiametis segakasutusse registreeritud sõiduautode arvuga (vt tabel 3 lk 29), saame hüpoteetiliselt arvutuste tulemuseks Toyota RAV 4 näitel 92 031 334 eurot.

Arvutuste põhjal saab järeldada, et kui kõik ettevõtted, kes on Transpordiametis registreerinud ettevõtte sõiduauto segakasutusse, maksaksid erisoodustust, oleks erisoodustuselt saadav summa ligikaudu kaheksateist korda suurem, kui mootorsõidukimaksult laekuv summa. Seega annaks praegune erisoodustuselt kogutud maksutulu hüpoteetiliselt suurema panuse riigi eelarvesse võrreldes planeeritud mootorsõidukimaksust laekuvate tuludega. Seda aga juhul, kui kõik ettevõtjad deklareeriksid ja tasuksid igakuiselt õigesti erisoodustuse tulu- ja sotsiaalmaksu.

2.3 Järeldused ja soovitused

Läbi viidud uurimusest selgus, et Eestis ei ole kasutuses mootorsõidukimaksu, kuid samas teooria kohaselt (vt tabel 1 lk 15) rakendatakse seda paljudes teistes riikides. Teooriast

tulenevalt on Eestile sarnastes riikides Taanis, Rootsis ja Soomes (vt käesolev töö lk 16-20) mootorsõidukimaks kasutusel juba väga pikka aega ning maksu arvutamisel lähtutakse erinevatest aspektidest. Alates 2025 planeeritakse ka Eestis seni kohalike maksude nimekirjas olev mootorsõidukimaks võtta kasutusse riiklikul tasandil ja rakendada maksu kõigile sõidukitele. Andmete analüüsist selgus, et mootorsõidukimaksu rakendamisel laekuks hüpoteetiliselt riigieelarvesse lisatulu 5 127 808 eurot (vt tabel 5 lk 33).

Analüüsisin ka seda, kui palju laekuks riigieelarvesse tulu juhul, kui kõik Transpordiameti registris olevate sõiduautode, mis on määratud segakasutusse, omanikud korrapäraselt deklareeriksid erisoodustuse ja maksaksid sellele tulu- ja sotsiaalmaksu. Arvutuste kohaselt oleks hüpoteetiliselt maksutulud puhtalt erisoodustuselt igal aastal 36 286 686 eurot (vt tabel 4 lk 31). Sellest tulenevalt peaksid suurenenema riigi maksutulud, mida tõendab ka teooria (vt punkt 1.3). Teooriast tuleneb (vt käesolev töö lk 12-13), et tööandja sõiduautot kasutatakse nii ameti- kui ka erasõitudeks, sama kinnitab ka läbi viidud uurimus.

Sõiduautode kasutamine töösõitudeks ettevõtlusega mitteseotud tegevuseks on Eestis levinud praktika, kuid sellega kaasnevad mitmed maksualased küsimused ja võimalikud järelevalveaspektid Maksu- ja Tolliameti poolt. Antud olukorras tõstatub küsimus mootorsõidukimaksu rakendamise otstarbekusest ettevõtluses olevatele sõidukitele, mis on segakasutuses, eriti kui arvestada Maksu- ja Tolliameti piiratud ressursse ning keerulist kontrolliprotsessi.

Erisoodustuse rakendamine tööandja omandis või valduses oleva sõiduauto ettevõtlusega mitteseotud tegevuseks võib olla mõistlik, kuna see toimib töötajale stiimulina ehk boonuseks ja motiveerivalt. Kui aga tööandja ei ole lubanud ettevõtte sõiduautot kasutada erasõitudeks, siis teeb ta sellekohase märke Transpordiametis, mille järel ei või töötaja enda valduses olevat sõidukit kasutada erasõitudeks. Transpordiametis märgitud märke sisuks on: „sõiduk on määratud töösõitudeks“. Selle märke lisamisel Transpordiametis ei pea ettevõtjad tasuma sõidukite pealt erisoodustuse tulu- ja sotsiaalmaksu.

Maksustamissüsteemi kujundamisel tuleks arvestada mitmete teguritega, sealhulgas sõiduki registreerimisandmete jälgimise keerukusega, maksuõiguslike tõendite puudumise ning ettevõtte sõidukite kasutamise mitmekesisusega. Maksu- ja Tolliameti järelevalve roll on oluline sõidukite kasutamise üle, et tuvastada võimalik erakasutus ning tagada

maksukohustuste täitmine. Siiski võib järelevalve olla keeruline ja ressursimahukas protsess, eriti kui arvestada suurt hulka ettevõtjaid ning nende sõidukeid. Maksuhalduritel võivad olla piiratud vahendid ja tööjõu puudus, mis võib takistada tõhusa järelevalve läbiviimist. Tunnustest, mis võivad viidata sõiduki erakasutusele, võib tuua välja mitmeid aspekte. Näiteks sõiduki regulaarne kasutamine väljaspool töösõitudeks vajalikke teekondi või ebaselged ja ebamõistlikud teekonnad, kõik need võivad olla indikaatorid erakasutusele viitamiseks. Samuti võivad viidata erakasutusele sõiduki parkimiskohtade valik, kütusekulu ning sõiduki hooldus- ja remondikulud. Maksu- ja Tolliameti (2021) kodulehelt on kättesaadav info, mis annab tööandjale hea ülevaate kehtivatest reeglitest, kuidas toimida kui sõiduauto on lubatud ainult töösõitudeks.

Oluline on mõista, et ettevõtjad võivad olla kaldunud määrama sõidukeid töösõitudeks, et vältida maksukohustuse täitmist. Autor tuginedes isiklikule kogemusele (olen osalenud igapäevaliikluses ettevõttele kuuluva sõiduautoga viisteist aastat) võib kinnitada, et korrapärane järelvalve on Eestis puudulik. Nende aastate jooksul ei ole mitte kunagi kontrollitud sõiduauto registreerimist ega ka seda, kas sõiduautot juhtiv isik on sõiduki omaniku ettevõttega seotud isik. Seetõttu on vaja tõhusaid kontrollmehhanisme ja ressursse, et tagada maksureeglite nõuetekohane järgimine ning vältida võimalikke tulevasi maksupettusi.

Eelnevast tulenevalt saab järeldada, et mootorsõidukimaksu rakendamine ja segakasutuses olevatelt sõiduautodelt erisoodustuse deklareerimine ja sellelt tulu- ja sotsiaalmaksu tasumine võivad olla tihedalt seotud ja mõjutada tulevikus sõiduautode töösõitudeks registreerimiste arvu. Eeltoodu tõhusaks kontrollimise toimimiseks on vaja piisavaid järelevalveressursse ning selgeid ja kontrollitavaid kriteeriume sõiduki erakasutuse tuvastamiseks. Lisaks on oluline teadvustada ettevõtjate võimalikke motiveeritusi sõidukite kasutamisel ning tagada maksuhalduri võimekus nendele reageerida.

See aga võib tuua tulevase mootorsõidukimaksu rakendamisel lisa ohte. Ohtudeks pean kindlasti ettevõtluse vaates ühe segakasutuses oleva sõiduauto pealt „mitme maksu“ (erisoodustuse tulu- ja sotsiaalmaks ning mootorsõidukimaks) tasumist. Seetõttu võib tekkida lisariske, sest ettevõtluses soovitakse väiksemat maksukoormust. Eeltoodu kinnistamiseks toon näitena isikliku kogemuse 01.04.2024 hommikul kell 9:00 Tallinnas Järve Selveri parklas. Kaubanduskeskuse parklas olid ettevõtete tunnustega markeeritud

sõiduautod, mille sõiduki kerel oli näha eritunnuseid (ettevõtte logod või kleebiseid). Sel ajal oli parklas 22 sellist sõiduautot. Kiirelt vaatasin Transpordiameti kodulehelt vabalt kättesaadavat tasuta sõiduki taustakontrollist sõiduautode kuuluvust, kas sõiduautoga on erasõidud lubatud või määratud staatuseks vaid töösõidud. Tulemusena selgus, et kahekümne kahest sõiduautost oli neliteist määratud töösõitudeks. Nende neljateistkümne sõiduauto kohta nähtusid asjaolud, mis võiksid anda märku, kas sõiduautot võidakse kasutada lisaks töösõitudele ka erakasutuses. Maksu- ja Tolliameti (2021) informatsiooni kohaselt ei tohi sõidukisse paigaldada ettevõtlusega mitteseotud varustust, milleks on näiteks suusaboks, rattaraam, turvatool jmt. Neljateistkümnest sõiduautost üheksas oli nähtaval asukohal laste turvatool. See aga viitab sellele, et sõidukit võidakse kasutada igapäevaselt lisaks töösõitudele ka erasõitudeks.

Teoreetilised lähtekohad sõidukite maksustamiseks võivad põhineda majandusteooria ja õiguslike põhimõtete kombinatsioonil. Majandusteooria seisukohalt võib maksude kujundamine põhineda efektiivsuse, õigluse ja halduskulude vähendamise eesmärkidel. Tööandja segakasutuses olevate sõidukite mootorsõidukimaksu kehtestamisel on oluline arvestada nii teooriast kui ka praktikast tulenevaid võimalusi ning leida tasakaal erinevate huvigruppide vahel.

Autor soovib mitte rakendada nendele ettevõtjatele, kelle sõiduautod on segakasutuses, mootorsõidukimaksu, vaid tugevdada järelevalvet ning koguda riigile tulu hetkel ettevõtetele kuuluvate segakasutuse sõiduautode erisoodustusena. Järelevalve teostamine tagab kindlasti suurema erisoodustuselt tulu- ja sotsiaalmaksu laekumise riigile, kui seda on täna ning vähendab olulise murekoha, mis on nende ettevõtjate seas, kelle registreeritud sõiduautod on aastakümneid seisnud garaazides ning on mõeldud eksponeerimiseks näitustel, laatadel või muuseumides. Arvutuslikult on riigituludesse erisoodustusena laekuv maksutulu suurema osakaaluga, kui seda oleks ettevõtete mootorsõiduki aastamaks (vt tabel 4 lk 31 ja 5 lk 33). Vabariigi Valitsus peaks üle hindama ettevõtluses kasutatavate sõiduautode maksustamise meetoodika, seda selleks, et ei tekiks ettevõtjatel tunne, kus ühe sõiduki eest tuleb tasuda mitmel moel maksu ning see tundub liigse maksukoormusena. Juhul, kui erisusi ei tehta on suur tõenäosus, et ettevõtjad muudavad Transpordiametis ümber sõiduautode kasutuse, määrates sõiduautod vaid töösõitudeks. Töösõitudeks määramine vähendab ettevõtjatel erisoodustuse pealt tulenevat maksukoormust. See aga vähendaks suures osas maksulaekumist riigi eelarvesse ning tooks kaasa ettevõtjate

hoolsuskohustusnõuete mittekorrektse täitmise sellisel juhul, kui nad ikkagi annaksid sõiduauto töötajale osaliselt erakasutuseks.

Eeltoodust tulenevalt teen järgmised soovitusel:

- Maksu- ja Tolliametile:
 - tõhustada järelevalvet segakasutusse märgitud sõidukite osas.
- Vabariigi Valitsusele:
 - mootorsõidukimaksu määramisel kehtestada erisused tööandja omandis või valduses olevate sõiduautode, millelt juba igakuiselt deklareeritakse ja tasutakse erisoodustust, osas.
- Transpordiametile ning Maksu- ja Tolliametile:
 - ühildada tehnoloogilised lahendused, liidestada programmid, et sõiduautode segakasutuses olevad andmed kajastuksid eeltäidetuna maksuahalduri deklaratsioonidel.

KOKKUVÕTE

Lõputöö teemaks oli mootorsõidukimaksu rakendamise otstarbekus tööandja omandis oleva sõiduauto kasutamiseks ettevõtlusega mitteseotud tegevuse tarbeks. Vabariigi Valitsusel on plaan rakendada mootorsõidukimaksu kõikidele liiklusregistris olevatele sõidukitele, kuid ettevõtjad juba maksavad segakasutuses olevatelt sõidukitelt tulu- ja sotsiaalmaksu erisoodustuse näol. Siiani ei ole selge, kas kõigilt segakasutuses olevatelt sõidukitelt ikka maksutulu laekub. Eelnevalt tulenevalt püstitasin uurimisprobleemi: kui suures ulatuses jääb hüpoteetiliselt riigil segakasutuses olevatelt sõiduautodelt erisoodustuse näol tulu- ja sotsiaalmaks laekumata. Uurimisprobleemi lahendamiseks püstitasin kolm uurimisküsimust, millele leidsin vastused analüüsi käigus.

Uurimisprobleemist tulenevalt oli lõputöö eesmärgiks välja selgitada mootorsõidukimaksu rakendamise otstarbekas tööandja omandis või valduses olevatele sõiduautodele, mida kasutatakse ettevõtlusega mitteseotud tegevuses. Eesmärgi täitmiseks analüüsisin Transpordiametit ja Maksu- ja Tolliametit saadudu teiseseid andmeid. Andmeanalüüsi aluseks oli Transpordiametis tööandjate poolt registreeritud ettevõtlusega mitteseotud tegevuseks olevate sõiduautode arv aastatel 2015-2023 ja segakasutuses olevate sõiduautode deklareerimine Maksu- ja Tolliametis aastatel 2019-2023.

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks püstitati neli uurimisülesannet. Esimene uurimisülesanne oli analüüsida ja süstematiseerida mootorsõidukimaksu rakendamise põhimõtteid ja sõidukite ning tööandja segakasutuses olevate sõidukite maksustamise teoreetilisi lähtekohti. Planeeritavat mootorsõidukimaksu tasutakse aastas korra ning maksu arvutamise aluseks on baasosa, CO₂ komponent ning sõiduki täismassi komponent, mis algab sõiduautodel alates kahest tonnist. Eelduste kohaselt lisandub ka registreerimistasu, mis koosneb baasosast, CO₂ komponendist ja täismassi komponendist. 2024. aasta seisuga tasuvad ettevõtjad segakasutuses olevatel sõidukitel erisoodustusena tulu- ja sotsiaalmaksu igal kalendrikuul. Erisoodustuselt arvutatakse tulumaks määras 20/80 ja sotsiaalmaks määras 33%. Eeltoodust tulenevalt ei ole autori arvates õiglane rakendada ettevõtjatele, kes juba tasuvad erisoodustuselt tulu- ja sotsiaalmaksu, lisaks veel ka mootorsõidukimaksu, sest ettevõtjad niigi panustavad omalt poolt riigieelarvesse arvestatava summa.

Teiseks uurimisülesandeks oli analüüsida Transpordiametis tööandjate poolt registreeritud ettevõtlusega mitteseotud tegevuseks olevate sõiduautode arvu aastatel 2019-2023 ja nendelt erisoodustuse deklareerimist Maksu- ja Tolliametis aastatel 2019-2023. Analüüsi tulemusel selgus, et võrreldaval perioodil oli kokku tasutud erisoodustusmaksu 221 078 sõiduautolt ning erisoodustusmaksu laekus kokku 273 892 205 eurot.

Tulenevalt analüüsitulemustest oli kolmandaks uurimisülesandeks näitlikustada tööandja segakasutuses oleva sõiduauto erisoodustusest laekuvat maksutulud ja planeeritava mootorsõidukimaksu omavahelisi seoseid. Maksu arvutustel võeti aluseks Toyota RAV 4 andmed, mille tulemusel jõuti järeldusele, et riigi eelarvesse laekuks erisoodustusmaksuna aastas kokku 36 286 686 eurot ja planeeritava mootorsõidukimaksu rakendamisel vaid 5 127 808 eurot.

Neljandaks uurimisülesandeks oli hinnata teooriast ja praktikast tulenevaid võimalusi ja pakkuda välja tööandja segakasutuses olevate sõidukite mootorsõidukimaksu kehtestamise erisuseks ettepanekud. Analüüsist selgus, et erisoodustusest makstavate maksudega tuleks riigieelarvesse rohkem tulu, kui planeeritavast mootorsõidukimaksust. Seega ei oleks mootorsõidukimaksu vaja rakendada, kui kõik ettevõtjad deklareeriksid ja tasuksid makse ausalt sõiduautodelt, mis on määratud nii töö kui ka erasõitudeks. Mootorsõidukimaksu rakendamisel, tuleks lisaks erisoodustusele ettevõtjatel tasuda ka mootorsõidukimaksu eest, mis tähendaks seda, et ettevõtjad peavad tasuma ühe sõiduki eest mitmeti. Järeldusena saab välja tuua selle, et kui seni on Transpordiametis segakasutusse registreeritud sõidukite arv oluliselt suurem, kui Maksu- ja Tolliametis deklareeritud segakasutuses olevate sõidukite arv ning nendelt erisoodustusena tasutud tulu- ja sotsiaalmaks, siis mootorsõidukimaksu rakendamisel võib tulemus olla samane.

Et tulevasi pettuseid ennetada, tuleks rohkem tähelepanu pöörata järelvalve teostamisele, kuna üheks ohuallikaks on tegelikkuses segakasutuses oleva auto määramine Transpordiameti registris 100% töösõitudeks. Seejuures ei tule deklareerida erisoodustust ning oht, et satud kontrolli on väike, kuna kontrollifunktsiooniks puuduvad piisavad ressursid. Autor leiab, et kui kontrollimehhanism oleks suurem, siis oleks ka vahelejäämise võimalus suurem. Kindlasti tuleks ka ettevõtjaid, kelle sõiduk on märgitud ainult töösõitudeks trahvida, et edaspidi sellist käitumist ühiskonnas vähendada.

Lisaks teeb autor ettepaneku tehnoloogiliste lahenduste automatiseerimiseks. Andmeanalüüsi tehes, erinesid Transpordiameti andmed märgatavalt Maksu- ja Tolliameti andmetest, sellest tuleneval võiks tulevikus olla tehtud programmide vaheline liidestus, et edaspidi oleks teada, kui palju on tegelikkuses konkreetne juriidiline isik sõiduautosid määranud segakasutusse ning kui paljud nendest reaalselt ka Maksu- ja Tolliameti erisoodustuse deklareerivad ja sellelt ka tulu- ja sotsiaalmaksu tasuvad.

Lõputöö probleem sai lahendatud, uurimisküsimused ja uurimisülesanded said vastuse ning eesmärk täidetud. Selgitati välja, et mootorsõidukimaksu rakendamine ei ole otstarbekas tööandja omandis või valduses olevatele nendele sõiduautodele, mida ei ole määratud töösõitudeks ning millelt tasutakse juba tulu- ja sotsiaalmaks. Enne uue maksu kehtestamist tuleb hoolega analüüsida maksu kogumise eesmärki ning viise. Maksupoliitika kujundamine põhineb terviklikul lähenemisel, mis arvestab nii majanduslikke, sotsiaalseid kui ka poliitilisi aspekte.

SUMMARY

The topic of the study was applying motor vehicle tax for the use of a car owned by the employer for activities not related to business. The Government has a plan to apply motor vehicle tax to all vehicles in the traffic register. It is still not clear, whether tax revenue will still be received from all vehicles in mixed use. Based on the research problem, author established three research questions, which found answers during the analysis.

Due to the research problem, the aim of the study was to find out whether the application of motor vehicle tax is expedient for cars owned or held by the employer, which are used in non-business related activities. To fulfill the goal, author analyzed the data received from the Transport Board and the Tax and Customs Board.

As a conclusion, it can be stated that if so far the number of vehicles registered for mixed use in the Transport Administration is significantly higher than the number of vehicles declared in the Tax and Customs Board, and the special preferential tax was paid on them.

In order to prevent future frauds, more attention should be paid to monitoring, as one of the sources of danger is the designation of a mixed-use car in the register of the Transport Board as 100% business trips. There is no special discount to be paid and the risk of being inspected is small, as there are insufficient resources for the inspection function. The author believes that if the control mechanism would be larger, the possibility of getting caught would also be higher.

In addition, the author proposes the automation of technological solutions. When performing a data analysis, the data of the Transport Board differentiate significantly from the data of the Tax and Customs Board, as a result, an interface between the programs could be made, so that in the future it would be known how many of the company's cars are in reality designated for mixed use and how many of them actually declare taxes to the Tax and Customs Board.

The problem of the study was solved, the research questions and tasks were answered, and the goal was accomplished. It was found out that the application of motor vehicle tax is not expedient for cars owned or held by the employer. Before introducing a new tax, the purpose and method of collecting the tax must be carefully analyzed. The formation of tax policy is based on a comprehensive approach, that takes into account both economic, social and political aspects.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Baranov, M., 2010. *Perioodilise automaksu administreerimise võimalused Eestis. Lõputöö*. Tallinn: Sisekaitseakadeemia.

Barros, V., Cruz, C. O., Judice, T. & Sarmiento, J. M., 2021. Is taxation being effectively used to promote public transport in Europe? *Transport Policy*, 114, pp. 215-224.

Bergantino, A. S., Intini, M. & Percoco, M., 2021. New car taxation and its unintended environmental consequences. *Transportation Research*, 148, pp. 36-48.

Bjertnaes, G. H. M., 2023. Taxation of fuel and vehicles when emissions are constrained. *Energy Economics*, 128, pp. 1-10.

GARO, 2023. *Swedish government proposes climate boonus for heavy and light electric vehicles*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.garo.se/en/news/swedish-government-proposes-climate-bonus-for-heavy-and-light-electric-vehicles> [Kasutatud 02.04.2024].

Chatterton, T., Anable, J., Cairns, S. & Wilson, R. E., 2018. Financial Implications of Car Ownership and Use: a distributional analysis based on observed spatial variance considering income and domestic energy costs. *Transport Policy*, 65, pp. 30-39.

Eesti Maksumaksjate Liit, 2008. *Saastepõhine maks kallima auto ostjatele pinnuks silmas*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://maksumaksjad.ee/maksu-uudised/saastepohine-maks-kallima-auto-ostjale-pinnuks-silmas/> [Kasutatud 29.12.2023].

Väino, V., 2024. *Euroopa Komisjon: automaks diskrimineerib välismaalt ostetud autode omanikke*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.err.ee/1609301796/euroopa-komisjon-automaks-diskrimineerib-valismaalt-ostetud-autode-omanikke> [Kasutatud 07.04.2024].

Eliasson, J., Pyddoke, R. & Swärdh, J. E., 2018. Distributional effects of taxes on car fuel, use, ownership and purchases. *Economics of Transportation*, 15, pp. 1-15.

European Automobile Manufacturers Association, 2022. *Tax guide*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://www.acea.auto/files/ACEA_Tax_Guide_2022.pdf [Kasutatud 07.04.2024].

Eurostat Statistics Explained, 2023. *Glossary: Carbon dioxide emissions*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Carbon_dioxide_emissions [Kasutatud 02.04.2024].

Habibi, S., Hugosson, M. B., Sundbergh, P. & Algers, S., 2019. Car fleet policy evaluation: The case of bonus-malus schemes in Sweden. *International Journal of Sustainable Transportation*, 13, pp. 51-64.

Harju, J., Kosonen, T. & Slemrod, J., 2020. Missing miles: Evasion responses to car taxes. *Journal of Public Economics*, 181, pp. 1-14.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P., 2005. *Uuri ja kirjuta*. Tallinn: Medicina.

His Majesty's Revenue and Customs, i.a. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://hmicfrs.justiceinspectrates.gov.uk/police-forces/forces-organisations/hmrc/> [Kasutatud 02.04.2024].

Kivi, L., Reinson, H., Anspal, S. & Järve, J., 2021. *Käitumist mõjutavate stiimulite kasutamine maksusüsteemis*. Uuring. Tallinn: Arenguseire Keskus.

Klein, P., 2014. *European car taxes and the CO₂ intensity of new cars*. Master thesis department of applied Economics Erasmus University Rotterdam, pp. 5-24.

Kohalike maksude seadus (1994) RT I 1994, 68, 1169.

Kristensen, B. N. & Lindberg, G., 2022. Comparing the Scandinavian automobile taxation systems and their CO₂ mitigation effects. *International Journal of Sustainable Transportation*, 16, pp. 910-927.

Kunert, U. & Kuhfeld, H., 2007. The diverse structures of passenger car taxation in Europe and the EU Commissions proposal for reform. *Transport Policy*, 14, pp. 306-316.

Kurm, M., 2018. *Automaksu rakendamise praktika Euroopa Liidus ning maksu võimalik kehtestamine Eestis*. Magistritöö. Tallinn: Tallinna Tehnikaülikool.

Leiten, A., 2021. *Automaksu kehtestamise võimalustest ja inimeste hoiakutest Eestis. Bakalaureusetöö*. Tallinn: Tallinna Tehnikaülikool.

Leavy, P., 2017. *Research Design. Quantitative, Qualitative, Mixed Methods, Arts-Based, and Community-Based Participatory Research Approaches*. New York: The Guilford Press.

Liiklusseadus (2010) RT I 2010, 44, 261.

Littlejohn, C. & Proost, S., 2022. What role for electric vehicles in the decarbonization of the car transport sector in Europe? *Economics of Transportation*, 32, pp. 1-15.

Lu, T., 2023. Response of new car buyers to alternative energy policies: The role of vehicle use heterogeneity. *Economic Modelling*, 120, pp. 1-10.

Macharis, C. & Witte, A. D., 2012. The typical company car user does not exist: The case of Flemish company car drivers. *Transport Policy*, 24, pp. 91-98.

Mcleod, S., 2023. *Qualitative Vs Quantitative Research Methods & Data Analysis*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.simplypsychology.org/qualitative-quantitative.html> [Kasutatud 28.03.2024].

Maksu- ja Tolliamet, i.a. *Erisoodustused*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://www.emta.ee/node/168/main_chapter/11175/pdf [Kasutatud 30.03.2024].

Maksu- ja Tolliamet, 2021. *Mida loetakse sõidukiks?* [Võrgumaterjal] Leitav: <https://emta.ee/ariklient/maksud-ja-tasumine/tulumaks-ja-sotsiaalmaks/erisoodustused/mida-loetakse-soidukiks> [Kasutatud 13.02.2024].

Maksu- ja Tolliamet, 2022a. *Raskeveokimaks*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/eraklient/maksud-ja-tasumine/muud-maksud/raskeveokimaks#maksustamise-alused> [Kasutatud 13.03.2024].

Maksu- ja Tolliamet, 2022b. *Teekasutustasu*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/eraklient/maksud-ja-tasumine/muud-maksud/teekasutustasu> [Kasutatud 13.03.2024].

Maksu- ja Tolliamet, 2024. *Vorm KMD*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://www.emta.ee/sites/default/files/documents/2023-12/vorm_kmd_2024.pdf [Kasutatud 23.03.2024].

Maksukorralduse seadus (2002) RT I 2002, 26, 150.

Majandus- ja taristuminister, 2019. *Sõidukite jaotus kategooriatesse ja klassidesse, sõidukite jaotus tüübiks, variandiks ja versiooniks ning sõiduki keretüübi tähistus*. Määrus. RT I, 23.08.2019, 3.

Ministry of Climate and Enterprise, 2023. *Sweden's Fifth Biennial Report Under the UNFCCC*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://unfccc.int/sites/default/files/resource/Sweden%E2%80%99s%20Fifth%20Biennial%20Report%20under%20the%20UNFCCC.pdf> [Kasutatud 02.04.2024].

Mäekivi, M., 2024. „*Pealtnägija*“ esitleb: *automaksumaksjate edetabel*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.err.ee/1609301673/pealtnagija-esitleb-automaksumaksjate-edetabel> [Kasutatud 07.04.2024].

Neuman, W. L., 2011. *Social Research Methods Qualitative and Quantitative Methods*. Seventh Edition. Pearson.

Pakgohar, A. & Mehrannia, H., 2023. Statistical Rules in Scientific Reports (The basics). *Iranian Journal of Diabetes and Obesity*, 15(1), pp. 1–6.

Pinglin, H., Yulong, S., Hanlu, N., Chengfeng, L. & Shufeng, L., 2021. The long and short-term effects of environmental tax on energy efficiency: Perspective of OECD energy tax and vehicle traffic tax. *Economic Modelling*, 97, pp. 307-325.

Potter, S. & Abukari, A., 2013. *A review of ten years of CO₂-based Company Car Taxation: impact and potential*. Oxford: The Open University, pp. 1-11.

Päll, M., 2016. *Mootorsõidukite maksustamine Eestis*. Lõputöö. Tallinn: Sisekaitseakadeemia.

PwC, 2022. *Global Automotive Tax Guide*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://www.pwc.com/ee/et/assets/document/2022-GlobalAutomotive_FormatierteVersion.pdf [Kasutatud 07.01.2024].

Rahandusministeerium, 2024a. *Mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu seletuskiri*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.fin.ee/media/10598/download> [Kasutatud 13.03.2024].

Rahandusministeerium, 2024b. *Algatused*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.fin.ee/riigi-rahandus-ja-maksud/maksu-ja-tollipoliitika/algatused#mootorsoidukimaks-> [Kasutatud 15.03.2024].

Rahandusministeerium, 2024c. *Maksud*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.fin.ee/riigi-rahandus-ja-maksud/maksu-ja-tollipoliitika/maksud> [Kasutatud 13.03.2024].

Reanos, M. T., 2020. Initial incidence of carbon taxes and environmental liability. A vehicle ownership approach. *Energy Policy*, 143, pp. 1-7.

Schering, J., 2018. *Fringe benefits taxation The case of company cars as fringe benefits in Sweden*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://kth.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1295637&dswid=-7576> [Kasutatud 23.03.2024].

Shiftan, Y., Albert, G. & Keinan, T., 2012. The impact of company-car taxation policy on travel behavior. *Transport Policy*, 19, pp. 139-146.

Soasepp, S., 2016. *Eesti elanike hoiakud CO₂-põhise automaksu suhtes ja sellega seotud tegurid*. *Bakalaureusetöö*. Tartu: Tartu Ülikool.

Spaidel, J., 2023. *Mootorsõidukimaksu kehtestamise võimalikud majanduslikud mõjud Eestis*. *Lõputöö*. Tallinn: Sisekaitseakadeemia.

Sternier, T. & Köhlin, G., 2012. *Fuel taxes and the poor. The distributional effects of gasoline taxation and their implications for climate policy*. RFF Press, ptk 2.

Stretton, C., 2023. *The RED II regulation guide for biofuels*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.circularise.com/blogs/red-ii-regulation-guide> [Kasutatud 30.03.2024].

Taherdoost, H., 2021. Data Collection Methods and Tools for Research; A Step-by-Step Guide to Choose Data Collection Technique for Academic and Business Research Projects. *International Journal of Academic Research in Management*. 10 (1), pp. 10-38.

Transport Styrelsen, 2023. *The bonus malus system*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.transportstyrelsen.se/en/road/Vehicles/bonus-malus/> [Kasutatud 07.01.2024].

Tulumaksuseadus (1999) RT I 1999, 101, 903.

Vabariigi Valitsus, 2024. *Mootorsõidukimaksu seaduse eelnõu seletuskiri*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/e1de3711-afda-4ffe-b99f-6541625f98f2/Mootors%C3%B5idukimaksu%20seadus> [Kasutatud 17.03.2024].

Vainov, E., 2022. *Mootorsõidukimaksu rakendamine Eestis. Lõputöö*. Tallinn: Sisekaitseakadeemia.

Wappelhorst, S., Mock, P. & Yang, Z., 2018. *Using vehicle taxation policy to lower transport emissions*. International Council on Clean Transportation, pp. 2-22.

Õunapuu, L., 2014. *Kvalitatiivne ja kvantitatiivne uurimisviis sotsiaalteadustes*. Tartu Ülikool.

Yan, S. & Eskeland, G. S., 2018. Greening the vehicle fleet: Norway's CO₂- Differentiated registration tax. *Journal of Environmental Economics and Management*, 91, pp. 247-262.

Lisa 1. Päring Maksu- ja Tolliametile

Kolmapäev, 21. veebruar 2024

Tere!

Olen Sisekaitseakadeemia neljanda kursuse tudeng Tanel Mootse.

Vajan isiklikust huvist tulenevalt koolitöö projekti läbiviimisel järgmiseid andmeid:

- Mitme sõiduauto pealt on aastatel 2019-2023 tasutud erisoodustusmaksu?
- Kui palju on tasutud aastatel 2015-2023 sõiduautode pealt kokku tulumaksu ning palju on kokku tasutud sotsiaalmaksu. Lisaks soovin saada infot, kui suur on KMD real 5.4 deklareeritud sõidukite arv?

Lisa 2. Päring Transpordiametile

Kolmapäev, 21. veebruar 2024

Tere!

Olen Sisekaitseakadeemia neljanda kursuse tudeng Tanel Mootse.

Vajan koolitöö projekti läbiviimisel järgmiseid andmeid:

- Palju on 01.01.2024 seisuga ettevõtjatele registreeritud sõidukeid
- Kui paljud neist on märgitud segakasutusse ehk lubatud erasõidud
- Mis on segakasutusse märgitud sõiduautode väljalaskeaastad koos mootori võimsusega KW
(palun tabelina sõiduauto väljalaskeaasta järgi nende arv ja sõiduauto võimsus KW)
- Mis on 2019-2023 31.12 seisuga ettevõtete segakasutuses olevate sõidukite arv kokku?