

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Ärikorralduse instituut

Merje Kurm

**AUTOMAKSU RAKENDAMISE PRAKTIKA EUROOPA LIIDUS
NING MAKSU VÕIMALIK KEHTESTAMINE EESTIS**

Magistritöö

Õppekava Ärirahandus ja majandusarvestus, peeriala Majandusarvestus

Juhendaja: Kaidi Kallaste, MBA

Tallinn 2018

Deklareerin, et olen koostanud töö iseseisvalt ja olen viidanud kõikidele töö koostamisel kasutatud teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele, ning ei ole esitanud sama tööd varasemalt ainepunktide saamiseks. Töö pikkuseks on 11 050 sõna sissejuhatusest kuni kokkuvõtte lõpuni.

Merje Kurm

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 143871TARM

Üliõpilase e-posti aadress: merje.kurm@gmail.com

Juhendaja: Kaidi Kallaste, MBA:

Töö vastab kehtivatele nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(nimi, allkiri, kuupäev)

SISUKORD

LÜHIKOKKUVÕTE	4
SISSEJUHATUS	5
1. AUTOMAKSU RAKENDAMISE PRAKTIKA EUROOPA LIIDUS	7
1.1. Euroopa Liidu transpordipoliitika	7
1.2. Registreerimismaksu kehtestamise erinevad meetodid	9
1.2.1. CO ₂ -põhine registreerimismaks	9
1.2.2. Registreerimismaksu aluseks ei ole CO ₂ emissioon	12
1.2.3. Registreerimismaksu ei ole kehtestatud	14
1.3. Omandimaksu kehtestamise erinevad meetodid.....	15
1.3.1. CO ₂ -põhine omandimaks	16
1.3.3. Omandimaksu aluseks ei ole CO ₂ emissioon.....	18
1.3.7. Registreerimismaksu- ja omandimaksusüsteemide kokkuvõte	20
1.4. Probleemid sõiduautode maksustamisel	22
1.5. CO ₂ -põhise automaksu mõju	24
2. AUTOMAKSU SUURUS EUROOPA LIIDUS	29
2.1. Registreerimismaks	29
2.2. Omandimaks	35
2.3. Registreerimis- ja omandimaksu võrdlus	40
2.4. Registreerimis- ja omandimaks kokku	41
2.5. Järeldused ja ettepanekud	43
KOKKUVÕTE	46
SUMMARY	48
KASUTATUD ALLIKATE LOETELU	51
LISAD	55
Lisa 1. Sõiduautode tehnilised näitajad	55
Lisa 2. Maksusummad	56
Lisa 3. Registreerimis- ja omandimaksu võrdlus	57

LÜHIKOKKUVÕTE

Magistritöö eesmärkideks on selgitada välja, millised on registreerimis- ja omandimaksu regulatsioonid Euroopa Liidu riikides ning kuidas mõjutab CO₂ emissiooni tase automaksu suurust ja teha ettepanek lähtuvalt teiste riikide praktikast, milline automaks võiks olla Eestis.

Vastavalt eeltoodud eesmärkidele on magistritöö uurimisülesanneteks:

- kirjeldada Euroopa Liidu riikide registreerimis- ja omandimaksu regulatsioone;
- selgitada välja, millised on olnud automaksu kehtestamise mõjud;
- analüüsida, kuivõrd mõjutab CO₂ emissiooni tase automaksu suurust erinevates riikides;
- analüüsida, missugust maksusüsteemi võiks sõiduautode maksustamisel kasutada Eestis.

Euroopa Liidus ei ole siiani ühtset reeglistikku sõiduautode maksustamiseks, mistõttu jääb iga riigi otsustada, kas ja kuidas sõiduautosid maksustatakse. Peaaegu kõik riigid Euroopa Liidus sõiduautosid ka maksustavad, on vaid kaks riiki – Eesti ja Leedu, kus ei ole kehtestatud registreerimis- ega omandimaksu. Maksusüsteemid on riigiti väga erinevad ning mõnel juhul üsna keerukad. Enamikes riikides on vähemalt üks maksudest CO₂-põhine. Maksusüsteeme analüüsides selgus aga, et vaatamata CO₂-põhiste regulatsioonidele ei ole paljudes riikides CO₂ komponent see, mis enim mõjutab maksusumma suurust.

Eestis võiks kehtida CO₂-põhine registreerimismaks, kusjuures diiselmootoriga autodele võiks rakendada mõnevõrra kõrgem maksumäär. Maksusüsteem peaks olema selge ja arusaadav ning elektri- ja hübriidsõidukid võiksid olla maksust vabastatud.

Võtmesõnad: registreerimismaks, omandimaks, CO₂-põhine maks, sõiduauto maksustamine, automaksu alused, keskkonnasäästlikud autod.

SISSEJUHATUS

Euroopa Komisjon on kehtestanud Euroopa Liidu liikmesriikidele ühtse transpordipoliitika, mille peamine eesmärk on arendada ja edendada transporti, mis on tõhus, ohutu, turvaline ja jätkusuutlik ning looks tingimused konkurentsivõimelisele majandusharule, kus luuakse töökohti ja jõukust (EL transpordipoliitika, 2014). Poliitika lihtsamaks elluviimiseks on Euroopa Komisjon muuhulgas välja andnud valge raamatu „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“. Magistritöö raames kõige olulisemaks punktiks valges raamatus on, et Euroopa Komisjon on seadnud eesmärgiks vähendada 2050. aastaks CO₂-heidet vähemalt 60% võrra võrreldes 1990. aastaga (Valge raamat..., 2011, 5). Üheks võimaluseks CO₂ emissiooni vähendamiseks on kehtestada autotootjatele nõuded, mis sätestavad uute sõiduautode heitenormid.

Teiseks võimaluseks on läbi maksude muuta inimeste tarbimist keskkonnasõbralikumate sõidukite suunas. Kütuseaktsiis on üks keskkonnamaksudest, mis on Euroopa Liidu liikmesriikidele kohustuslik, samuti on veoautodele kohustuslik raskeveokimaks. Sõiduautodele aga ühtset ning kohustuslikku maksu kehtestatud ei ole. Liikmesriigid saavad ise otsustada, kas ja mismoodi nad sõiduautosid maksustada soovivad, mistõttu on riigiti maksusüsteemid väga erinevad ning mõnes liikmesriigis puuduvad üldse. Antud töö raames käsitletakse vaid erakasutuses olevate sõiduautodele kehtestatud registreerimis- ja omandimaksu süsteeme. Registreerimismaks on maks, mida tasutakse üks kord auto soetamisel, enamasti vaid esmasel registreerimisel ning omandimaks on perioodiline maks auto omamise eest.

Teema on aktuaalne, kuna ka Eestis sooviti 2018. aastaks kehtestada CO₂-põhine keskkonnalõiv, mis oma sisult oleks olnud registreerimismaks, kuna seda oleks pidanud tasuma sõidukite esmaregistreerimisel või Eestis juba registreeritud sõiduki esimesel omanikuvahetusel. (Uute autode keskkonnalõiv...2017) Maksu aga vastu ei võetud, mistõttu on Eesti üks kahest Euroopa Liidu riigist, kus automaksu erakasutuses olevatele sõiduautodele kehtestatud ei ole.

Magistritöö eesmärkideks on selgitada välja, millised on registreerimis- ja omandimaksu regulatsioonid Euroopa Liidu riikides ning kuidas mõjutab CO2 emissiooni tase automaksu suurust ja teha ettepanek lähtuvalt teiste riikide praktikast, milline automaks võiks olla Eestis. Vastavalt eeltoodud eesmärkidele on magistritöö uurimisülesanneteks:

- kirjeldada Euroopa Liidu riikide registreerimis- ja omandimaksu regulatsioone;
- selgitada välja, millised on olnud automaksu kehtestamise mõjud;
- analüüsida, kuidas mõjutab CO2 emissiooni tase automaksu suurust erinevates riikides;
- analüüsida, missugust maksusüsteemi võiks sõiduautode maksustamisel kasutada Eestis.

Magistritöö uurimisobjektiks on automaksu kehtestamise erinevad meetodid.

Magistritöö koosneb kahest peatükist. Esimeses peatükis kirjeldatakse esmalt, millised on registreerimis- ja omandimaksu alused Euroopa Liidu riikides ning millised maksusoodustused kehtivad keskkonnasõbralikele sõiduautodele. Seejärel tuuakse välja, millised on peamised probleemid sõiduautode maksustamisel selle tõttu, et maksusüsteemid on riigiti väga erinevad. Lisaks vaadeldakse, milline on olnud automaksu mõju riikides, kus on registreerimis- ja/või omandimaks muudetud CO2-põhiseks.

Teises peatükis arvutatakse registreerimis- ja omandimaksu suurused kolme erineva sõiduauto puhul. Võrdluseks on võetud Maanteeameti andmetel kõige enam registreeritud uus bensiiniauto, madala CO2 emissiooniga diiselauto ning elektriauto. Saadud andmete alusel analüüsitakse, kuidas mõjutab CO2 emissioon registreerimis- ja omandimaksu suurust ning võrreldakse maksukoormust riigiti. Seejärel analüüsitakse teiste riikide praktika põhjal, milline maksusüsteem võiks olla Eestis, võttes arvesse eeskätt naaberriikide maksuregulatsioone.

Magistritöö kirjutamisel kasutatakse nii eesti- kui ka võõrkeelseid allikaid. Peamiselt maksualaseid teadusartikleid, seaduseid, juhendeid, temakohaseid internetiallikaid ning Euroopa kohtu praktikat. Maksusummade analüüsimiseks kasutatakse Maanteeameti sõidukite statistika andmeid.

1. AUTOMAKSU RAKENDAMISE PRAKTIKA EUROOPA LIIDUS

1.1. Euroopa Liidu transpordipoliitika

1998. aastal sõlmisid Euroopa Komisjon ja Euroopa Autotootjate Liit (ACEA) kokkuleppe, mille eesmärgiks oli piirata uute sõiduautode keskmist CO₂ emissiooni taset. Soovitud keskmiseks CO₂ tasemeks kehtestati 140g/km aastaks 2008. (Euroopa Komisjon..., 1998, 3) Oluline on lisada, et tegemist oli vabatahtliku kokkuleppega, kus ühtegi karistust autotootjatele eesmärgi mittetäitmisel ette ei nähtud.

2005. aastal tegi Euroopa Komisjon ettepaneku nõukogu direktiivi kohta, mille eesmärk oli muuhulgas kohustada liikmesriike kaasama sõidukimaksude arvutustesse süsinikdioksiidi elementi (Komisjoni teatis...2007, 5). Märkimisväärne on, et käesoleva ajani ei ole Euroopa Nõukogu direktiivi vastu võtnud. Seega ei ole endiselt ühtegi Euroopa Liidu ülest dokumenti, mis käsitleks sõiduautode maksustamist ning muudaks maksustamise riigiti ühtlasemaks.

2006. aastal võeti vastu uuendatud Euroopa Liidu säästva arengu strateegia, kus kinnitati eesmärk, et uued sõidukid peavad saavutama keskmiselt CO₂-heitmete taseme 140 g/km 2008.-2009. aastaks ja 120 g/km 2012. aastaks (EL säästva arengu strateegia, 2006, 10).

2007. aastal vaatas Euroopa Komisjon üle senise sõiduautode süsinikdioksiidi vähendamise strateegia tulemused ning leidis, et kuigi võrreldes 1995. aastaga on 2004. aastal uute autode keskmine heide mõnevõrra vähenenud, siis on märkimisväärselt suurenenud suuremate ja võimsamate autode müük. Kõige rohkem on heite vähenemisele aidanud kaasa autotehnoloogia areng. Euroopa Komisjon oli seisukohal, et ilma täiendavate meetmeteta ei õnnestu 2012. aastaks täita CO₂-heitme taseme eesmärki 120 g/km. Euroopa Komisjon rõhutas, et kuna vabatahtlik kokkulepe ei õnnestunud, siis on vajalikud täiendavad meetmed. Lisaks julgustas Euroopa Komisjon liikmesriike võtma vastu 2005. aastal esitatud ettepaneku sõiduautode maksustamist

käsitleva nõukogu direktiivi. (Komisjoni teatis..., 2007, 6, 9). Nagu eelnevalt mainitud, siis ei ole direktiivi aga siiani vastu võetud.

2009. aastal andsid Euroopa Parlament ja Euroopa Liidu Nõukogu välja määruse nr 443/2009, millega kehtestati uute sõiduautode heitenormid väikesõidukite süsinikdioksiidheite vähendamist käsitleva ühenduse tervikliku lähenemisviisi raames. Määrusega kehtestati muuhulgas ka pikemaajalisema eesmärgina 2020. aastast uue autopargi keskmiseks heitkoguse sihttasemeks 95 g CO₂/km (EÜ määrus nr 443/2009 art 1). Lühemaks eesmärgiks jäeti endiselt, et 2012. aastaks saavutatakse tase 120 g CO₂/km. Kuna aga autotööstus oli kindlal veendumusel, et 2012. aastaks seatud eesmärki ei ole võimalik täita, siis tuli Euroopa Komisjon vastu ning seadis uueks eesmärgiks saavutada heitkoguse sihttase 130 g CO₂/km ning seda alles 2015. aastaks, varasema 2012. aasta asemel (Claims versus reality..., 2011, 1).

2011. aastal andis Euroopa Komisjon välja valge raamatu: „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentisvõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“, milles seatakse eesmärgiks 2050. aastaks vähendada CO₂-heidet vähemalt 60% võrra võrreldes 1990. aasta tasemega (Valge raamat..., 2011, 5). Kuigi valges raamatus on toodud pikemaajalisem eesmärk, kui määrusega 443/2009 on kehtestatud, siis ühtegi siduvat dokumenti, mis määraks uue keskmise heitkoguse sihttaseme pärast 2020. aastat, vastu võetud ei ole. Küll aga on Euroopa Komisjon 2017. aasta lõpus teinud ettepaneku Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse muutmiseks ning uute sihttasemete kehtestamiseks. Euroopa Komisjon selgitab, et praegused kuni 2020. aastani kehtivad CO₂-heitenormid sõiduautodele on oluliselt kaasa aidanud kergsõidukite CO₂-heite vähendamisele, kuid siiski tuleb tegevusi jätkata, et vähendada kasvuhoonegaaside heiteid veelgi. Ettepanekus sätestatakse uute kergsõidukitega seotud kulutõhusad CO₂-heite vähendamise eesmärgid 2030. aastaks koos sihtotstarbeliste stiimulisüsteemiga heiteta/vähese heitega sõidukite turuosa suurendamiseks. Uute sõiduautode keskmised CO₂-heidet peavad olema 2030. aastal 30% väiksemad kui 2021. aastal (Euroopa Komisjon..., 2017, 1–4, 10).

Eeltoodud regulatsioonid on küll peamiselt mõeldud autotootjatele, kes peavad uute autode tootmisel silmas pidama, millised on nõutavad CO₂-heitenormid, kuid nagu Euroopa Komisjon on selgitanud, siis ainult sellest ei piisa, et vähendada CO₂ taset. Oluline on ka, et inimesed muudaksid oma tarbimisharjumusi ning ostaksid pigem keskkonnasäästlikumaid sõidukeid. Seega on vajalik suunata tarbimist keskkonnasäästlikumate autode poole. Üheks meetmeks on

maksustada sõiduautosid CO₂-taseme järgi nii, et heiteta/vähese heitega autodelt tuleb automaksu tasuda oluliselt vähem kui suurtelt ning keskkonda saastavatelt sõidukitelt.

Järgenevates peatükkides kirjeldatakse, millised on erakasutuses olevate sõiduautode automaksu regulatsioonid erinevates riikides. Tuuakse välja, millistes riikides on CO₂-põhine maksustamine ning uuritakse, kuidas on mõjutanud CO₂-põhine maksustamine keskmist heite koguse taset.

1.2. Registreerimismaksu kehtestamise erinevad meetodid

Registreerimismaksu on Euroopa Liidus rakendanud 28-st riigist 20 riiki, nendest 13-s on registreerimismaks rohkemal või vähemal määral CO₂-põhine. Kaheksas riigis ei ole registreerimismaksu üldse kehtestatud: Eestis, Leedus, Luksemburgis, Lätis, Rumeenias, Rootsis ja Ühendkuningriigis. Kuigi kõige sagedamini on registreerimismaksu üheks aluseks CO₂ komponent, siis on maksu regulatsioonid riigiti siiski väga erinevad. Järgnevalt on kirjeldatud registreerimismaksu regulatsioone kahes grupis – need, kus registreerimismaks on vähemalt mingil määral CO₂-põhine ning ülejäänud, kus registreerimismaks on küll kehtestatud, kuid maksu aluseks on midagi muud kui CO₂ emissioon.

1.2.1. CO₂-põhine registreerimismaks

Nagu eelnevalt mainitud, siis 13-s Euroopa Liidu riigis on vähemalt üheks registreerimismaksu komponendiks CO₂ emissioon. Nendeks riikideks on Austria, Belgia, Küpros, Soome, Prantsusmaa, Kreeka, Horvaatia, Iirimaa, Malta, Portugal, Sloveenia, Holland ja Hispaania. Kõikides eeltoodud riikides on aga maksuregulatsioon isemoodi ning mõnel juhul on süsteem üsna keerukas. Alljärgnevalt on toodud, millised on CO₂-põhiste registreerimismaksude alused Euroopa Liidu riikides.

Tabelist 1 on näha, et registreerimismaksu aluseks on vaid CO₂ komponent kolmes riigis: Austrias, Küprosel ja Hollandis. Kuigi maksu alus on sama, siis on kõigis riigis erinev maksumäär ning arvutamise meetodika. Maksusummade võrdlused riigiti on toodud peatükis 2. Kõigis eeltoodud riikides on keskkonnasõbralikele sõiduautodele ette nähtud maksusoodustused. Austrias ja Hollandis on elektriautod registreerimismaksust täielikult vabastatud. Küprosel on registreerimismaksust vabastatud sõidukid, mille CO₂ emissioon on väiksem kui 120g CO₂/km. (ACEA, Overview on tax incentives...2017)

Tabel 1. CO2-põhised registreerimismaksu alused

Riik	Registreerimismaksu alused						
	CO2	Hind	Kütuseliik	Mootorimaht	Euro norm	Vanus	Pikkus
Austria	x						
Belgia	x		x		x	x	
Hispaania	x	x					
Holland	x						
Horvaatia	x	x	x				
Iirimaa	x	x					
Kreeka	x	x			x		
Küpros	x						
Malta	x	x	x				x
Portugal	x			x			
Prantsusmaa	x			x			
Sloveenia	x	x	x				
Soome	x	x					

Allikas: ACEA Tax Guide 2017, autori koostatud

Märkus: Belgias on regiooniti erinevad maksusüsteemid, ülaltoodud tabelis ja edaspidi on kajastatud Flaami regiooni regulatsioone.

Portugalis ja Prantsusmaal on registreerimismaksu aluseks nii CO2 emissioon kui ka mootorimaht. Portugalis on ette nähtud mõlema komponendi jaoks eraldi maksumäärad, mis kogu maksumäär leidmiseks tuleb kokku liita (ACEA, Tax Guide 2017, 192). Elektriautod on Portugalis registreerimismaksust vabastatud ning laetavatelt hübriidautodelt tuleb registreerimismaksu maksta vaid 25% (ACEA, Overview on tax incentives...2017). Prantsusmaal aga on kehtestatud registreerimismaks (*carte grise*), mille aluseks on mootorimaht ning mille täpne maksumäär sõltub regioonist. Ühtlasi on regioonidel õigus kehtestada registreerimismaksusoodustusi alternatiivkütuseid kasutavatele sõidukitele (võimalus on vabastada maksust täielikult või 50% ulatuses) (The Cost...2017). Lisaks on Prantsusmaal kehtestatud *bonus-malus* süsteem, mis tähendab seda, et sõltuvalt sõiduki CO2 väljalaske hulgast maksab auto ostja maksu (*malus*) või uute sõidukite puhul vastupidi makstakse ostjale boonust (*bonus*) (ACEA Tax Guide 2017, 94). Elektriautode ostjad saavad 10 000 euro suuruse toetuse, kui nad viivad vana diiselauto vanametalli kokkuostupunkti (ACEA, Overview on tax incentives...2017).

Iirimaal, Hispaanias ja Soomes sõltub registreerimismaks lisaks CO2 emissioonile ka sõiduki hinnast. Soomes on maksumäär 3,8% kuni 50%, kusjuures elektrisõidukitele kehtib alati miinimummäär (ACEA, Tax Guide 2017, 86). Hispaanias on maksumäär kuni 16,9% ning eraldi maksusoodustusi keskkonnasõbralikele sõidukitele kehtestatud ei ole, küll aga maksustatakse vaid

sõiduaautosid, mille CO2 emissioon on suurem kui 120 g/km (ACEA, Tax Guide 2017, 226–227). Iirimaal jääb maksumäär vahemikku 14% kuni 36% (ACEA, Tax Guide 2017, 130) ning elektriautodele kehtib maksimumsoodustus 5000 eurot (kuni 2021. aasta detsembrini), laetavatele hübriidautodele kehtib maksimumsoodustust 2500 eurot (kuni 2018. aasta detsembrini) ning teistele alternatiivkütuseid kasutatavatele audodele 1500 eurot (kuni 2018. aasta detsembrini) (ACEA, Overview on tax incentives...2017).

Horvaatias ja Sloveenias on registreerimismaksu alusteks CO2 emissioon, sõiduki hind ja kütuseliik. Horvaatias ei ole kehtestatud keskkonnasäästlikele sõiduautodele maksusoodustusi, kuid Sloveenias on elektri- ja laetavatele hübriidautodele ette nähtud soodustused vahemikus 3000 kuni 7500 eurot. (ACEA, Tax Guide 2017, 53, 220–221)

Kreekas sõltub registreerimismaks CO2 emissioonist, sõiduki hinnast ning heitkoguste piirmäärade Euro normist (ACEA Tax Guide 2017, 113) ning elektri- ja hübriidautod on maksust vabastatud (ACEA, Overview on tax incentives...2017).

Maltal on registreerimismaksu aluseks lisaks CO2 emissioonile kütuseliik, sõiduki hind ja pikkus. Maksusoodustusi keskkonnasäästlikele sõidukitele ette nähtud ei ole (ACEA, Overview on tax incentives...2017).

Belgias on sõidukite soetamisel kehtestatud riiklikul tasandil registreerimistasu numbrimärkide eest 30 eurot (personaliseeritud numbrimärk maksab 2000 eurot) ning maksusoodustused keskkonnasõbralikele sõidukitele. Nimelt saab Belgias elektrisõidukite soetamisel füüsilise isiku tuludeklaratsioonil mahaarvata 15% ostuhinnast (maksimumsummas 4940 eurot). Lisaks aga tuleb Belgias maksta registreerimismaksu, mis on kehtestatud kohalikul tasandil. Kuigi sätestatud on üldised määrad, mis sõltuvad auto vanusest ja mootorivõimsusest, siis on regiooniti maksuregulatsioonid üsna erinevad. Flaami regioonis sõltub maksu suurus CO2 emissioonist, kuid maksu aluseks on ka kütuseliik, heitkoguste piirmäärade Euro normid ja auto vanus. Maksust on vabastatud elektriautod, laetavad hübriidautod, mille CO2 emissioon on kuni 50g/km (kuni 31. detsembrini 2020) ja suruõhugaasiautod (kuni 31. detsembrini 2020). (ACEA Tax Guide 2017, 25–27)

Eeltoodust selgub, et CO2-põhiste registreerimismaksusüsteemidega riikidest sõltub vaid kolmes riigis maksu suurus üksnes CO2 emissioonist. Teistes riikides on maksu aluseks lisaks CO2

emissioonile veel kas sõiduki hind, kütuseliik, mootorimaht, heitkoguste piirmäärade Euro norm, sõiduki vanus ja/või pikkus. Seda, kuivõrd nendes riikides sõltub maksu suurus CO2 emissioonist on analüüsitud 2. peatükis.

Lisaks nähtub, et enamikes riikides on keskkonnasäästlikele sõidukitele kehtestatud maksusoodustused, vaid Hispaanias, Horvaatias ning Maltal eraldi soodustusi ette nähtud ei ole. Tõenäoliselt ei ole nendes riikides maksuvähendusi kehtestatud, kuna eeldatakse, et elektriautode maksukoormus on nagunii väiksem, sest nende CO2 emissioon on väga väike või null.

1.2.2. Registreerimismaksu aluseks ei ole CO2 emissioon

Seitsmes riigis on registreerimismaks kehtestatud muul alusel kui CO2 emissioon: Poolas, Ungaris, Itaalias, Slovakkias, Taanis, Tšehhis ja Bulgaarias. Tabelis 2 on toodud, millised on registreerimismaksu alused eelnimetatud riikides.

Tabel 2. Mitte CO2-põhised registreerimismaksu alused

Riik	Registreerimismaksu alused							
	Hind	Mootori- maht	Mootori- võimsus	Euro norm	Vanus	Kütuse- liik	Turva- varustus	Fikseeritud summa
Bulgaaria								x
Itaalia			x					
Poola	x	x						
Slovakkia			x		x			
Taani	x					x	x	
Tšehhi				x				
Ungari			x	x				

Allikas: ACEA Tax Guide 2017, autori koostatud

Bulgaarias tuleb sõiduauto registreerimisel maksta ökoloogilist maksu, mis on fikseeritud summas kõikidele sõidukitele võrdselt 160 leevi (81,81 eurot) ja sõiduki numbrimärkide eest 25 leevi (12,78 eurot) (ACEA Tax Guide 2017, 47).

Itaalias tuleb sõiduki esmasel registreerimisel maksta administratiivset registreerimistasu umbes 145 eurot. Lisaks tuleb uute ja kasutatud sõidukite registreerimisel ja üleandmisel maksta mootorivõimsusest sõltuvat maksu (IPT - *Imposta provinciale di trascrizione*), mida kogutakse maakondlikul tasandil. (ACEA Tax Guide 2017, 143 – 144)

Riiklikul tasandil on Itaalias kehtestatud ka mõned erandid, kes IPT-d maksma ei pea või peavad maksma vähendatud summas (ACEA Tax Guide 2017, 144):

- vähemalt 30 aasta vanustele sõidukitele on fikseeritud määr – 51,65 eurot;
- puuetega inimestele mõeldud sõidukid (diiselsõidukid, mille mootorivõimsus on väiksem kui 2800 kuupsentimeetrit ning bensiinisõidukitele, mille mootorivõimsus on väiksem kui 2000 kuupsentimeetrit) on maksust vabastatud;
- eraisikute müük sõidukite edasimüüjatele on maksuvaba;
- iga maakond võib vähendada IPT'd teatud tüüpi sõidukitele või omanikele. Näiteks keskkonnasõbralikud autod, riiklikud mittetulundusühingud;
- erisõidukitele (näiteks piimatankerid, betoonisegistid) on IPT üks neljandik tavalisest määrast.

Slovakkias sõltub registreerimismaks lisaks mootorivõimsusele ka sõiduki vanusest (vanust arvestatakse alates esimesest registreerimisest). Elektrisõidukitele kehtib fikseeritud tasu, mis on 33 eurot. (ACEA, Tax Guide 2017, 208–210)

Ungaris on samuti üheks maksu aluseks mootorivõimsus, kuid registreerimismaks sõltub ka heitkoguste piirmäärade Euro normist. Keskkonnasõbralikud sõidukid (näiteks elektriautod, laetavad hübriidautod) on registreerimismaksust vabastatud. (ACEA Tax Guide 2017, 125–126)

Tšehhis kehtib alates 1. jaanuarist 2009. aastast spetsiaalne keskkonnamaks nii uute kui kasutatud sõidukite registreerimisel sõiduautodele, mille heitkoguste piirmäärade Euro norm ei ole vähemalt Euro 3. (ACEA Tax Guide 2017, 60)

Poolas sõltub registreerimismaks sõiduki hinnast ja mootorimahust. Alla 2000 kuupsentimeetriga mootoriga sõidukitel on maksumäär 3,1% ning suurema mahuga autodel koguni 18,6%. (ACEA Tax Guide 2017, 187–188). Keskkonnasõbralikele sõiduautodele maksusoodustusi ette nähtud ei ole (ACEA, Overview on tax incentives...2017).

Taanis on samuti registreerimismaksu üheks aluseks sõiduki hind, kuid maksusumma sõltub veel kütuseliigist ning turvavarustusest. Sõltuvalt sõiduki maksustatavast väärtusest on üldine maksumäär alates 105% maksustatavast väärtusest. Alates 2016. aastast maksustatakse elektriautosid sama põhimõtte alusel, kui bensiini- ja diiselaautosid, kuid alles 2020. aastast peab

maksma registreerimismaksu elektriautodelt täies ulatuses. 2018. aastal tuleb tasuda 65% ja 2019. aastal 90% registreerimismaksust. (ACEA Tax Guide 2017, 70–71)

Eeltoodust selgub, et riikides, kus registreerimismaksu aluseks on midagi muud kui CO2 emissioon, sõltub maksu suurus sarnaselt CO2-põhiste regulatsioonidega, kas sõiduki hinnast, kütuseliigist, mootorimahust, heitkoguste piirmäärade Euro normist ja/või sõiduki vanusest. Sõiduauto pikkus mitte CO2-põhistes süsteemides registreerimismaksu suurust üheski riigis ei mõjuta. Lisaks aga on maksu aluseks veel mootorivõimsus ja turvavarustus ning ühes riigis – Bulgaarias, on registreerimismaks fikseeritud summa kõikidele sõiduautodele, olenemata auto tehnilistest näitajatest.

Samuti selgus, et seitsmest riigist neljas on keskkonناسäästlikele sõidukitele kehtestatud registreerimismaksusoodustused. Bulgaarias, Tšehhis ning Poolas eraldi soodustusi ette nähtud ei ole.

1.2.3. Registreerimismaksu ei ole kehtestatud

Registreerimismaksu ei ole 2017. aasta seisuga kehtestatud kaheksas riigis: Eestis, Leedus, Luksemburgis, Rootsis, Ühendkuningriigis, Saksamaal, Rumeenias ja Lätis.

Eestis tuleb maksta sõiduki registreerimise eest riigilõivu 130 eurot ja registreerimismärgi väljastamise eest 62 eurot (Riigilõivuseadus § 218 lg 1 ja § 219 lg 1).

Leedus on registreerimistasu puhul erisus esmase registreeringu ja järgnevate registreeringute puhul. Sõiduauto esmasel registreerimisel tuleb maksta registreerimistasu 14,48 eurot sõiduki päritolu kontrolli eest, mis on Leedus iga sõiduki puhul alati kohustuslik, 15,35 eurot ning numbrimärkide eest 15,06 eurot. Järgnevate registreerimiste puhul on sõiduki päritolu kontrolli ja numbrimärkide tasu sama, kuid registreerimistasu on vahemikus 10,14 kuni 12,45 eurot. (ACEA Tax Guide 2017, 161)

Luksemburgis tuleb tasuda registreerimistasu 24 eurot olemasoleva registreerimismärgi ülekandmisel uuele sõidukile ning 50 eurot uue registreerimismärgi eest. Kuna numbrimärke annab välja eraettevõtte, siis tuleb maksta ka 15 eurot ühe märgi valmistamise eest. Lisaks antakse maksusoodustust 5000 eurot, kui soetatakse elektriautosid või kütuseelementidega sõidukeid. (ACEA, Tax Guide 2017, 165)

Rootsis antakse samuti maksusoodustusi elektrisõidukite soetamisel. Ostes uue elektriauto või auto, mille CO2 emissioon on null, saab boonust (*super-green car premium*) 40 000 Rootsi krooni (4107 eurot) ja elektrisõiduki või auto, mille CO2 emissioon on 1-50 g/km, on boonus 20 000 Rootsi krooni (2054 eurot). (ACEA Tax Guide 2017, 233–234)

Ühendkuningriigis tuleb tasuda sõiduki esimesel registreerimisel administratiivset tasu 55 naela (62 eurot) (ACEA Tax Guide 2017, 241).

Saksamaal on keskmine tasu, mis tuleb sõiduki registreerimisel maksta 26,30 eurot. Lisaks kehtib alates 1. juulist 2016. aastast uute elektri- ja hübriidsõidukite soetusel keskkonnaboonus – elektriautodele 4000 eurot ning laetavatele hübriididautodele 3000 eurot. (ACEA Tax Guide 2017, 104)

Rumeenias tuleb maksta sõiduki numbrimärkide eest 40 leudi (8,70 eurot) (ACEA Tax Guide 2017, 204)

Lätis ei ole alates 1. jaanuarist 2017. aastast enam registreerimismaksu. Tuleb tasuda vaid sõiduki registreerimise eest tasu, mis on kokku 44 eurot. See sisaldab numbrimärkide tasu, registreerimisdokumentide kontrolli, registreerimistasu ning registreerimissertifikaati. (ACEA Tax Guide 2017, 155)

1.3. Omandimaksu kehtestamise erinevad meetodid

Omandimaksu on kehtestanud Euroopa Liidus 24 riiki, vaid neljas riigis maksu ei ole - Tšehhis, Eestis, Leedus ja Poolas. Sarnaselt registreerimismaksule on maksustamissüsteemid väga erinevad. Peamiselt on küll vähemalt üheks maksu aluseks CO2 väljalaske hulk, kuid on ka väga palju teisi komponente, millest maksusumma sõltub. Näiteks mootorivõimsus, mootorimaht, sõiduki vanus ja kaal. Alljärgnevalt on põhjalikumalt kirjeldatud erinevate riikide omandimaksu süsteeme.

1.3.1. CO2-põhine omandimaks

24-st Euroopa Liidu riigist, kes on omandimaksu kehtestanud, on maks CO2-põhine 14-s riigis: Belgias, Küprosel, Soomes, Prantsusmaal, Kreekas, Irimaal, Maltas, Portugalis, Saksamaal, Luksemburgis, Hollandis, Rootsis, Ühendkuningriigis ja Lätis.

Tabel 3. CO2-põhise omandimaksu alused

Riik	Omandimaksu alused						
	CO2	Kütuse- liik	Mootori- maht	Mootori- võimsus	Euro norm	Vanus	Kaal
Belgia	x	x		x	x		
Holland	x	x					x
Irimaa	x						
Kreeka	x						
Küpros	x						
Luksemburg	x	x					
Läti	x						
Malta	x					x	
Portugal	x		x				
Prantsusmaa	x						
Rootsi	x	x					
Saksamaa	x		x				
Soome	x						
Ühendkuningriik	x	x					

Allikas: ACEA Tax Guide 2017, autori koostatud

Tabelist 3 on näha, et kuues riigis on omandimaksu aluseks vaid CO2 emissioon: Irimaal, Kreekas, Küprosel, Lätis, Prantsusmaal ning Soomes. Sarnaselt registreerimismaksuga on ka omandimaksu puhul siiski kõigis eeltoodud riikides erinevad maksumäärad ja arvutamise meetodid. Maksusummade võrdlused on toodud peatükis 2. Oluline on veel lisada, et enamikes riikides on sõiduautodele, mis on registreeritud enne CO2-põhistele maksusüsteemidele üleminekut teistsugused maksustamise alused. Näiteks Irimaal on enne 1. juulit 2008. aastat ja Kreekas enne 1. novembrit 2010. aastat registreeritud sõidukitele maksu aluseks mootorivõimsus (ACEA Tax Guide 2017, 133, 117). Magistritöös on aga kirjeldatud vaid neid regulatsioone, mis kehtivad pärast maksureforme.

Ka omandimaksu puhul on mitmes riigis kehtestatud keskkonnasäästlikele sõidukitele maksusoodustusi. Riikidest, kus omandimaks sõltub vaid CO2 emissioonist, on ainult Kreekas elektri- ja hübriidautod omandimaksust täielikult vabastatud (ACEA, Overview on tax

incentives...2017). Teistes eelnimetatud riikides maksusoodustusi keskkonnasõbralikele sõiduautodele ei ole.

Portugalis ja Saksamaal sõltub omandimaks lisaks CO2 emissioonile ka mootorimahust. Lisaks on Portugalis kehtestatud täiendav maks sõiduautodele, mille CO2 emissioon on suurem kui 180g/km. Täiendavalt tuleb maksta 38,08 eurot, kui sõiduauto CO2 emissioon on vahemikus 180 kuni 250 g/km ning 65,24 eurot, kui CO2 emissioon on rohkem kui 250 g/km. (ACEA Tax Guide 2017, 195–196). Saksamaal on elektriautod omandimaksust vabastatud 10 aastat pärast esimest registreerimist (ACEA Tax Guide 2017, 104–105).

Luksemburgis, Rootsis ja Ühendkuningriigis on omandimaksu aluseks CO2 emissioon ja kütuseliik (ACEA Tax Guide 2017, 166–167, 234, 241). Luksemburgis kehtib elektriautodele omandimaksu miinimummäär ja Ühendkuningriigis on elektriautod maksust täielikult vabastatud ning teised alternatiivset kütust kasutavad autod saavad maksusoodustust 10 naela (11 eurot). Rootsis on keskkonnasäästlikud sõiduautod maksust vabastatud esimesed viis aastat. (ACEA, Overview on tax incentives...2017)

Maltas on omandimaksu aluseks sõiduki CO2 emissioon ja vanus. Esimesel viiel aastal on maksusumma vahemikus 100 kuni 180 eurot, sõltuvalt CO2 väljalaske hulgast. Pärast viiete aastat maks väheneb. (ACEA Tax Guide 2017, 177)

Hollandis sõltub omandimaksu suurus CO2 emissioonist, kütuseliigist ning sõiduki kogukaalust. Null CO2 emissiooniga sõiduautod on vabastatud omandimaksust kuni 2020. aastani. (ACEA Tax Guide 2017, 182).

Belgias on riiklikul tasandil omandimaks kehtestatud vaid ettevõtte sõiduautodele, mida lubatakse kasutada ka isiklikuks otstarbeks ning maksu aluseks on CO2 emissioon. Erakasutuses olevatele sõiduautodele on omandimaks kehtestatud kohalikul tasandil ning maksu aluseks on mootorivõimsus, kui regioonid ei ole sätestanud teisiti. Flaami regioon on alates 1. jaanuarist 2016. aastast sätestanud omandimaksule ka keskkonnaalase komponendi. Nimelt on keskkonnasõbralikumatele sõidukitele ettenähtud maksuvähendus ning autodele, mis reostavad keskkonda rohkem, on kehtestatud maksusuurendus. Maksuvähendust või -suurendust rakendatakse vaid nendele sõiduautodele, mis on omanikku vahetanud ning registreeritud (ehk siis nii uued kui kasutatud sõidukid) pärast 1. jaanuarit 2016. aastat. Maksu korrigeerimine sõltub

sõiduki CO2 emissioonist, kütuseliigist, mootorivõimsusest ja heitkoguste piirmäärade Euro normist. Minimaalne maksusumma on 40,88 eurot, kusjuures vedeldatud naftagaasi sõidukitelt saab 100 eurot soodustust. Kuni 2021. aastani on Flaami regioonis täielikult maksust vabastatud elektrisõidukid, hübriidsõiduautod, mille CO2 emissioon on väiksem kui 50g/km ja surugaasiautod (ACEA Tax Guide 2017, 31–32)

Ülaltoodust on näha, et omandimaksu puhul on maksu alused võrdlemisi sarnased registreerimismaksu alustega. Lisaks CO2 komponendile sõltub ka omandimaksu puhul maksu suurus kas kütuseliigist, mootorimahust, mootorivõimsusest, heitkoguste piirmäärade Euro normist ja/või sõiduki vanusest. Oluline erinevus on, et omandimaksu puhul ei ole sõiduki hind maksu arvutamisel tähtis. Põhjuseks on ilmselt asjaolu, et kui registreerimismaksu tuleb tasuda üldjuhul uutelt sõiduautodelt, siis on sõidukite hinda kerge määrata. Omandimaksu tuleb maksta aga ka kasutatud autodelt ning täpse ja õiglase hinna määramine võib olla keerukas.

Omandimaksu üheks maksu aluseks on erinevalt registreerimismaksust ka sõiduki kaal. Kui registreerimismaksu puhul on vaid kolm riiki, kus maks sõltub ainult CO2 emissioonist, siis omandimaksu süsteem on täielikult CO2-põhine koguni kuues riigis. Peatükis 2 on analüüsitud, kuid võrd sõltub maksu suurus CO2 emissioonist riikides, kus süsteem ei ole täielikult CO2-põhine.

Lisaks selgub, et omandimaksu puhul on vähemates riikides soodustusi keskkonnasäästlikele autodele. CO2-põhiste regulatsioonidega riikidest on vaid pooltes ette nähtud omandimaksu soodustused. Selle põhjuseks võib olla see, et registreerimismaksu soodustus mõjutab auto valikut rohkem.

1.3.3. Omandimaksu aluseks ei ole CO2 emissioon

Omandimaksu aluseks on midagi muud kui CO2 emissioon kümnes riigis: Austrias, Bulgaarias, Hispaanias, Horvaatias, Sloveenias, Slovakkias, Ungaris, Taanis, Itaalias ja Rumeenias. Tabelis 4 on toodud, millised on mitte CO2-põhistes riikides omandimaksu alused.

Tabel 4. Mitte CO2-põhised omandimaksu alused

Riik	Omandimaksu alused					
	Mootori- võimsus	Mootori- maht	Vanus	Kütusekulu	Kütuseliik	Euro norm
Austria	x					
Bulgaaria	x		x			
Hispaania	x					
Horvaatia	x		x			
Sloveenia		x				
Slovakkia		x	x			
Ungari	x		x			
Taani				x	x	
Itaalia	x					x
Rumeenia		x				

Allikas: ACEA Tax Guide 2017, autori koostatud

Sloveenias ja Rumeenias sõltub omandimaks mootorimahust, kusjuures Rumeenias on elektriautod maksust vabastatud (ACEA Tax Guide 2017, 222, 204).

Austrias ja Hispaanias on omandimaksu aluseks mootorivõimsus ning ka Austrias on elektriautod maksust vabastatud (ACEA Tax Guide 2017, 14, 228). Hispaania suuremates regioonides on 75%-line omandimaksu soodustus elektri- ja kütusesäästlikele autodele (ACEA, Overview on tax incentives...2017).

Bulgaarias, Horvaatias ja Ungaris sõltub omandimaks lisaks mootorivõimsusele ka sõiduki vanusest ning Bulgaarias ja Ungaris on elektriautod maksust vabastatud (ACEA Tax Guide 2017, 48, 54, 127)

Slovakkias on omandimaksu aluseks nii mootorivõimsus kui ka vanus. Hübriidsõidukitelt ning gaasiseadmetega varustatud autodelt tuleb maksta vaid pool maksusummast. Elektrisõidukid on aga maksust täielikult vabastatud. (ACEA Tax Guide 2017, 210–211)

Itaalias sõltub omandimaks mootorivõimsusest ja heitkoguste piirmäärade Euro normist. Itaalias saavad regioonid maksumäära modifitseerida, seega on erinevates regioonides maksusumma mõnevõrra erinev. Elektriautod ja hübriidid on maksust vabastatud 5 aastat pärast esmast registreerimist, hiljem on maksu suurus 1/4 bensiinisõidukitele kohalduvast maksust. Vedel- ja

surugaasil töötavatele sõidukitele on paljudes regioonides 75%-ne maksusoodustus. (ACEA Tax Guide 2017, 146–150)

Taanis on omandimaksu aluseks kütusekulu ja kütuseliik. Bensiinisõidukitele on poole aasta maksusumma vahemikus 31 kuni 1086 eurot ning diiselsõidukitele 13 kuni 1614 eurot. Elektriautodele rakendatakse maksu pärast 31. detsembrit 2018. (ACEA Tax Guide 2017, 74–76)

Tabelist 4 selgub, et riikides, kus omandimaksu aluseks on midagi muud, kui CO₂ emissioon, sõltub maksu suurus kas kütuseliigist, mootorivõimsusest, mootorimahust, heitkoguste piirmäärade Euro normist, sõiduki vanusest ja/või kütusekulust. Seega on maksu alused väga sarnased võrreldes CO₂-põhiste süsteemidega. Huvitav on aga see, et mitte CO₂-põhiste regulatsioonidega riikidest 80%-l on keskkonnasäästlikele sõiduautodele ettenähtud maksusoodustused, kuid CO₂-põhiste süsteemidega riikidest vaid 50%-l on maksusoodustused kehtestatud. Peamiseks põhjuseks võib olla see, et kui maksu arvutamise aluseks on CO₂ emissioon, siis keskkonnasäästlike autode puhul on eelduslikult omandimaksu summa väiksem, mistõttu eraldi soodustust vajalikuks ei peeta. Peatükis 2 on analüüsitudki seda, kuidas mõjutab maksusumma suurust CO₂ komponent.

1.3.7. Registreerimismaksu- ja omandimaksusüsteemide kokkuvõte

Eelnevates peatükkides kirjeldati lühidalt kõikide Euroopa Liidu riikide erakasutuses olevate sõiduautode registreerimis- ja omandimaksu süsteeme. Selgus, et maksualused on mõlema maksu puhul üsna sarnased. Olulisim erinevus on, et kui registreerimismaksu puhul on sõiduki hind paljudes riikides maksu arvutamise aluseks, siis omandimaksu leidmisel see üheski riigis maksusummat ei mõjuta. Lisaks võib öelda, et registreerimismaksu regulatsioonid on võrreldes omandimaksuga veidi keerukamad. Registreerimismaksu arvutamise valemid sisaldavad paljudes riikides mitmeid erinevaid komponente, mis teeb maksusummade leidmise üsna keerukaks ja tülikaks.

Tabelis 5 on välja toodud, millistes riikides on milline maks kehtestatud ning kas maks on CO₂-põhine või on maksu arvestuse aluseks midagi muud. Lisatud on ka riikide keskmine CO₂ emissiooni tase, et võrrelda, kuidas mõjutab CO₂-põhine maksustamine CO₂ emissiooni.

Tabel 5. Registreerimismaksu ja omandimaksu alused koos keskmise CO2 tasemega

Riik	CO2 tase 2017. aastal (g/km)	Registreerimismaks	Omandimaks
Portugal	104,6	CO2 põhine	CO2 põhine
Taani	107,1	muu	muu
Holland	108,3	CO2 põhine	CO2 põhine
Kreeka	108,8	CO2 põhine	CO2 põhine
Malta	110,4	CO2 põhine	CO2 põhine
Prantsusmaa	110,4	CO2 põhine	CO2 põhine
Iirimaa	111,6	CO2 põhine	CO2 põhine
Horvaatia	113,1	CO2 põhine	muu
Itaalia	113,4	muu	muu
Hispaania	115,0	CO2 põhine	muu
Belgia	115,9	CO2 põhine	CO2 põhine
Soome	118,2	CO2 põhine	CO2 põhine
Sloveenia	119,6	CO2 põhine	muu
Ühendkuningriik	120,1	ei ole	CO2 põhine
Rumeenia	120,6	ei ole	muu
Austria	120,7	CO2 põhine	muu
Küpros	122,2	CO2 põhine	CO2 põhine
Rootsi	122,3	ei ole	CO2 põhine
Tšehhi	124,4	muu	ei ole
Ungari	125,6	muu	muu
Bulgaaria	126,1	muu	muu
Slovakkia	126,1	muu	muu
Luksemburg	127,0	ei ole	CO2 põhine
Saksamaa	127,1	ei ole	CO2 põhine
Leedu	127,4	ei ole	ei ole
Poola	127,7	muu	ei ole
Läti	128,8	ei ole	CO2 põhine
Eesti	132,8	ei ole	ei ole

Allikas: ACEA Tax Guide 2017, European Environment Agency 2018, autori koostatud

Ülaltoodud tabelist on näha, et vaid kahes riigis – Eestis ja Leedus, ei ole kehtestatud registreerimis- ega omandimaksu. Teistes riikides on olemas vähemalt üks maksudest. Mõlemad maksud on kehtestatud aga koguni 14-s riigis. Üheksas riigis on nii registreerimis- kui omandimaks CO2-põhine – Belgias, Iirimaa, Kreekas, Küprosel, Hollandis, Maltal, Portugalis, Prantsusmaal ja Soomes ning vaid viies riigis sõltuvad mõlemad maksud millestki muust, kui CO2 emissioonist.

Tabelist 5 selgub veel, et madalaima CO2 tasemega on riigid, kus registreerimis- ja omandimaks on CO2-põhine. Erandiks on Taani, kus kumbki maks ei ole CO2-põhine. Taanis on aga

registreerimismaks väga kõrge (vt Lisa 3), mistõttu eelistatakse osta ilmselt odavamaid autosid, mis üldjuhul on väiksemad ning mille CO₂ emissioon on ka väiksem. Oluline mõjutaja on kindlasti ka see, et väga suure maksukoormuse tõttu ostetakse sõiduautosid vähem. Vaadates statistika andmeid, siis Taani on 28-st Euroopa Liidu riigist sõiduautode arvult tuhande elaniku kohta alles 22. kohal (Eurostat 2017).

Lisaks on näha, et kõrgeima CO₂ emissiooniga riikidel ei ole kehtestatud registreerimismaksu, mistõttu mõjutab just registreerimismaks autori hinnangul CO₂ taset rohkem kui omandimaks. Kõige kõrgema keskmise CO₂ emissiooni tasemega riik on Eesti, kus nagu eelnevalt toodud, ei ole kumbagi maksu kehtestatud. Tuginedes eeltoodule on autor seisukohal, et Eestis tuleks kaaluda registreerimismaksu kehtestamist, et vähendada keskkonna saastamist. Täpsemad ettepanekud Eestis kehtida võiva maksu osas on toodud teises peatükis.

1.4. Probleemid sõiduautode maksustamisel

Euroopa Komisjon tegi 2005. aastal ettepaneku ühtlustada sõiduautodega seotud makse. Ettepaneku eesmärkideks oli parandada siseturu toimimist ja rakendada ühenduse sõiduautode süsinikdioksiidi heite vähendamise strateegiat. Nimelt soovis Euroopa Komisjon vastu võtta direktiivi, mille kohaselt oleks ette nähtud eeskirjad süsinikdioksiidi heitel põhinevate sõiduautomaksude arvutamiseks ning mis kaotaks liikmesriikides ära registreerimismaksu. Komisjon leidis, et eeltoodu tooks märkimisväärset kasu siseturu toimimisele ja annaks olulise panuse ühenduse keskkonnaeesmärkide saavutamisse. Suureneks läbipaistvus ja õiguskindlus kõikidele ettevõtjatele, mille tulemusena oleks vähem takistusi kaupade ja isikute vabal liikumisel. (Nõukogu direktiivi ettepanek... 2005, 2, 5, 14)

Siiani ei ole Euroopa Liidus võetud vastu direktiivi, mis ühtlustaks sõiduautode maksustamise põhimõtteid, mistõttu saavad riigid ise otsustada, kas nad sõiduautosid maksustavad ning milliste reeglite alusel.

Asjaolu, et Euroopa Liidu riikides on niivõrd erinevad regulatsioonid automaksu rakendamisel, tekitab mitmeid probleeme. Kõige suuremaks murekohaks on topeltnmaksustamine. Topeltnmaksustamise oht võib kõige tõenäolisemalt tekkida olukorras, kus sõiduauto viiakse alaliselt teise liikmesriiki või kasutatakse autot peamiselt algsest registreerimisriigist erinevas

liikmesriigis. Näiteks tekib topeltnmaksustamine siis, kui kodanikud siirduvad liikmesriigist, mis kohaldab registreerimismaksu, kuid ei võimalda maksutagastust auto mujale viimisel, teise liikmesriiki, kus samuti kohaldatakse registreerimismaksu ning ei ole kehtestanud maksuvabastust. Samuti võib topeltnmaksustamist esineda siis, kui auto on registreeritud registreerimismaksu kohaldavas liikmesriigis, kuid seda kasutatakse peamiselt hoopis teises liikmesriigis, mis samuti kohaldab registreerimismaksu. (Komisjoni teatis...2012, 6)

Lisaks topeltnmaksustamise ohule on erinevates riikides olnud probleemiks ka piiriülene autorent või -liising. Alljärgnevalt on toodud näidetena Euroopa Kohtu seisukohad piiriülese autorendi ja liisingu korral registreerimismaksu kohaldamisel.

Irimaal tuli tasuda sõidukite registreerimismaks täies ulatuses ka juhul, kui Iiri residendid kasutasid teises liikmesriigis asuva ettevõtja poolt rendi- või liisingulepingu alusel sõidukit Irimaal, isegi kui kasutuse kestus oli lepingu kohaselt ette kindlaks määratud ja teada. Niisugune kohustus registreerida sõiduk ning tasuda registreerimismaks terves ulatuses puudutab ka neid Iiri residentide, kes impordivad Irimaale teises liikmesriigis renditud või liisitud sõiduki, isegi juhul, kui rendi või liisingu kestus on piiratud ja ette teada (Euroopa Kohtu otsus C 552/15, 2017, p 65).

Euroopa Kohtu praktika kohaselt aga võib liikmesriik registreerimismaksuga maksustada sõidukit, mille on andnud residentide kasutusse teises liikmesriigis asuv äriühing, ainult siis, kui selle sõiduki peamine kavandatud kasutus seisneb selle alalises kasutamises esimese liikmesriigi territooriumil (Euroopa Kohtu määrus C-242/05, 2006, p 24). Kui eeltoodu ei ole täidetud, siis on liikmesriigis registreeritud sõiduki side selle liikmesriigiga väiksem ning maksu kehtestamiseks on vaja muud põhjendust (Euroopa Kohtu otsus C 578/10, 2012, p 47). Kui selline põhjendus on olemas, siis on täiendavalt vaja, et maks vastaks proportsionaalsuse põhimõttele. (Euroopa Kohtu otsus C 552/15, 2017, p 74).

Niisugune kohustus registreerida sõiduk ning tasuda registreerimismaks terves ulatuses puudutab ka neid Iiri residentide, kes impordivad Irimaale teises liikmesriigis renditud või liisitud sõiduki, isegi juhul, kui rendi või liisingu kestus on piiratud ja ette teada. Seega on sellisel juhul maksusumma sama, mis sõiduki lõpliku importimise korral. (Euroopa Kohtu otsus C-552/15, 2017, p 76 – 77) Selle tulemusena võib aga teises liikmesriigis asuvalt äriühingult sõiduki rentimine või liisimine muutuda kulukamaks võrreldes rendi- või liisingulepingu sõlmimisega

lirimaal asuva äriühinguga. Eeltoodu aga diskrimineerib teises liikmesriigis asuvaid rendi- või liisinguettevõtjaid (Euroopa Kohtu otsusi C-451/99, 2002, p 69).

Kohtuotsuses nr C-552/15 on rõhutatud, et liikmesriikidel on küll vabadus sõidukite maksustamise valdkonnas oma maksupädevust teostada, kuid siiski on nad kohustatud selle teostamisel liidu õigust järgima. Asjaolu, et sõidukite maksustamine kuulub liikmesriigi pädevusse, ei saa õigustada teenuste osutamise vabaduse piirangut. (Euroopa Kohtu otsus C-552/15, 2017, p 86 – 87)

Ülaltoodu viitab üheselt sellele, et Euroopa Liidu sisene niivõrd erinev autode maksustamine toob kaasa mitmeid probleeme. Õnneks on Euroopa Kohtu praktika põhjal liikmesriigid oma maksusüsteeme täiustanud ning sätestanud ka maksutagastusi olukordades, kus inimesed liiguvad koos sõiduautodega ühest liikmesriigist teise. Endiselt aga on probleemiks see, et enamasti on maksusüsteemid küllaltki keerukad ning inimestel on raske nendest aru saada, eriti siis kui vahetatakse elukohta ning infot peab otsima võõrkeeles. Nii sõiduautode topeltnmaksustamine, kõrged auto registreerimismaksud rände korral ja sellealase teabe puudumine võivad takistada piiriülest liikuvust (Komisjoni teatis...2012, 11). Samuti teevad erinevad maksureeglid keerulisemaks autotootjate äri, kes peavad arvestama sõiduautode arendamisel mitmete riikide regulatsioonidega, et vastata vajalikule nõudlusele. Seega tooks automaksu süsteemide ühtlustamine kasu mitmes valdkonnas.

1.5. CO2-põhise automaksu mõju

Märkimisväärne on, et sõiduautod põhjustavad transpordisektoris rohkem kui 50% CO2 emissioonist (Smit 2016, 3). Üheks meetodiks, kuidas riigid saavad CO2 emissiooni vähendada, on arvestada automaksu määramisel CO2 komponendiga. Aja jooksul on enamus Euroopa Liidu riikidest muutnud automaksu regulatsioone rohkemal või vähemal määral CO2-põhiseks. Alljärgnevalt on toodud näitena, millised olid omandimaksu alused Euroopa Liidu riikides aastal 2000.

Tabelist 6 on näha, et 2000. aastal kehtinud omandimaksu regulatsioonides ei arvestanud riigid CO2 komponendiga. Üksnes Saksamaal oli üheks maksu aluseks heitgaaside emissioon. Enamasti aga leiti maksusumma mootorimahu või mootorivõimsuse järgi. Pärast 2000. aastat hakkasid Euroopa Liidu riigid järjest oma maksusüsteeme reformima. Kui varasemalt võis automaksu

kehtestamise eesmärk olla üksnes maksutulu kogumine, siis praeguseks on tähtsamaks saanud tarbimise suunamine keskkonnasõbralikumatele sõidukitele.

Tabel 6. Omandimaksu alused Euroopa Liidu riikides aastal 2000

Riik	Omandimaksu alus
Austria	Mootorivõimsus
Belgia	Mootorimaht
Holland	kogukaal + regioon + kütuse tarbimine
Taani	kütuse tarbimine + kaal
Soome	fikseeritud määr kõikidele sõidukitele
Prantsusmaa	mootorimaht + vanus + regioon
Saksamaa	mootorimaht + heitgaaside emissioon
Kreeka	Hobujõud
Iirimaa	Mootorimaht
Itaalia	Mootorivõimsus
Luksemburg	Hobujõud
Portugal	Mootorimaht
Hispaania	hobujõud + regioon
Rootsi	Kaal
Ühendkuningriik	fikseeritud määr koos vähendusega sõiduautodele, mille mootorimaht on väiksem kui 1100 kuupsentimeetrit

Allikas: EU – Fuel and vehicle tax policy (2000, 17)

Paljud Euroopa Liidu riigid reformisid juba 2008. aastaks automaksu regulatsioone ning muutsid maksu vähemalt osaliselt CO₂ põhiseks (Ryan *et al.* 2009, 2). 2017. aastal oli 28-st Euroopa Liidu riigist 19-l automaks vähemal või rohkemal määral CO₂-põhine (ACEA, Overview... 2017). Võrdluseks, et 2006. aastal oli vaid 9-l, 2007. aastal 11-l ning 2012. aastal juba 19-l riigil automaks CO₂-põhine (ACEA, Overview... 2013). Eeltoodust on näha, et maksureformid on toimunud enne 2012. aastat ning viimastel aastatel ei ole lisandunud riike, kus automaks leitakse CO₂-taseme järgi.

Tähelepanuväärne on, et erinevad autorid on saanud erinevad tulemused, kuidas CO₂-põhine automaks on mõjutanud keskmist heite taset. Kui ühed väidavad, et CO₂-põhine maks on väga efektiivne vahend vähendamaks CO₂ taset, siis teised leiavad jällegi vastupidist. Veelgi enam, ei ole ka ühest arusaama, kumb automaksudest on CO₂ vähendamisel efektiivsem – kas registreerimismaks või omandimaks (Mortimore 2014, 30). Näiteks COWI uuringus leiti, et mõlemad automaksu liigid mõjutavad CO₂ vähenemist koosmõjus ning üks maksuliikidest ei ole efektiivsem kui teine (Fiscal Measures...2002, 115). Ryan (*et al.* 2009) leidsid aga, et registreerimismaks ei mõjuta oluliselt CO₂ taset, vaid omandimaks on see, mis mõjutab inimeste

autoostu valikut. Sarnaselt on arvanud ka Mayers ja Proost (2000) ning Giblin ja McNabola (2009). Samas leidsid Klier ja Linn (2012), et tarbijaid mõjutab rohkem registreerimismaks kui omandimaks. Need on vaid mõned näited, kui erinevad on autorite arvamused ja hinnangud automaksu mõjudele.

Alljärgnevalt on kirjeldatud, millised on olnud muutused riikides, kus on automaks muudetud CO₂-põhiseks. Näidetena tuuakse välja Hollandi, Iirimaa, Prantsusmaa, Tšehhi ja Ühendkuningriigi automaksu regulatsioonide reformid ning vaadeldakse muudatustest tingitud mõjusid.

Hollandis alustati automaksu reformimisega juba 2006. aastal. Aastatel 1992 kuni 2008 kehtis Hollandis sõiduautodele registreerimismaks, mis oli fikseeritud protsent sõiduki hinnast. (Smit 2016, 14) Maksumääraks oli nendel aastatel 45,2%. (Kok 2015, 139) 2009. aastal tehti maksuvabastus bensiinisõidukitele, mille CO₂ emissioon oli väiksem kui 110g/km ja diiselsõidukitele, mille CO₂ emissioon oli väiksem kui 95 g/km. 2010. aastast fikseeritud registreerimismaksu osa igal aastal vähendati ning lisati juurde CO₂-põhine tasu vastavalt sõidukite energiamärgistele. Alates 2013. aastast on aga Hollandis registreerimismaks täiesti CO₂-põhine ning keskkonnasõbralikele sõidukitele on ette nähtud maksusoodustused. Elektriautod, kütuseelementidega autod ja A-klassi hübriidsõidukid on maksust täiesti vabastatud ning B-klassi hübriididele on soodustus 2500 eurot. (Smit 2016, 14–15) Oluline on lisada, et registreerimismaksu määrad on diiselautodele kõrgemad kui bensiiniautodele. Seda sellepärast, et kompenseerida diiselautode madalamat aktsiisi. (Kok 2015, 139)

Lisaks registreerimismaksule oli Hollandis kehtestatud varasemalt ka omandimaks, mis sõltus mitmest komponendist: sõiduki kaalust, tüübist, kütuse tüübist, vanusest ning geograafilisest asukohast. Aastatel 2010 kuni 2014 olid madala CO₂ emissiooniga sõidukid omandimaksust täielikult vabastatud. 2014. aastast kuni 2016. aastani, mil sõidukite omandimaks Hollandis ära kaotati, said maksuvabastust kohaldada vaid sõidukid, mille CO₂ emissioon oli vähem kui 50g/km (varasemalt kehtis maksuvabastus diiselautode puhul kuni 95g/km ning bensiinisõidukitele kuni 110 g/km CO₂ emissiooni korral). (Smit 2016, 15)

Uuringud on näidanud, et alates 2008. aastast on Hollandis keskmine CO₂ emissioon järsult langenud oluliselt alla Euroopa keskmise. Seega võib eeldada, et maksusoodustused keskkonnasõbralikele sõidukitele täidavad oma eesmärgi, kuigi riigi kulud on väga suured. (Smit

2016, 32-33) Maksutulud on perioodil 2008 – 2013 vähenenud ligikaudu 6,4 miljardit eurot. (Kok 2015, 151)

Irimaal alustati nii auto registreerimis- kui omandimaksu süsteemide muudatusi 2008. aastast. Varem maksustati sõidukeid mootorimahu järgi, kuid pärast reformi oli maks CO₂-põhine. (Rogan *et al.* 2011, 583) Maksumuudatuste ajendiks oli asjaolu, et Iirimaa oli Euroopas uute sõiduautode CO₂ taseme poolest esimeste seas. Üheks põhjuseks oli kindlasti see, et Irimaal oli diiselaute osakaal kogu autopargist märkimisväärselt väiksem võrreldes teiste Euroopa riikidega. Aasta pärast maksureformi Irimaal uute sõiduautode CO₂ emissiooni tase vähenes, seega tundus algselt, et muudatused olid olnud mõjusad. Paraku selgus, et loodetud eesmärk täielikult siiski ei täitunud. Nimelt eeldati, et maksumuudatuste tõttu hakatakse ostma väiksemaid ja vähem saastavaid sõidukeid, kuid tegelikkuses suurenes oluliselt hoopis diiselaute soetus. (Smit 2016, 22–24). Kui 2007. aastal oli Irimaal diiselaute osakaal uute sõidukite soetamisel 28%, siis 2011. aastal olid 73% uutest ostetavatest autodest diiselaute. (Leinert *et al.* 2013, 1154)

Lisaks eelnevale kasvas Irimaal pärast maksumuudatusi kasutatud sõidukite import, mis võis hoopiski suurendada CO₂ taset, kuid kuna Euroopa Liit arvestab CO₂ emissiooni taset uute autode järgi, siis seda arvesse ei ole võetud (Smit 2016, 24-25). Veelgi enam, maksureformi tehes loodeti, et see on eelarveneutraalne ehk loodeti saada sama suurt maksutulu nagu varemgi. Kahjuks ka see ei läinud plaanipäraselt ning maksutulu vähenes u 33% võrreldes vana süsteemiga. (Rogan *et al.* 2011, 595).

Prantsusmaal tutvustati uut automaksu regulatsiooni nõ *bonus-malus* programmi 2008. aastal. Selle süsteemi kohaselt saab sõidukite, mille CO₂ emissioon on vahemikus 120g kuni 130 g/km, ostult 200 eurot boonust ning suurema CO₂ emissioonitasemega sõidukitelt tuleb maksta maksu vastavalt konkreetsele CO₂ emissioonile. Uus süsteem ei vahetanud välja eelmist regulatsiooni, vaid on täienduseks vanale maksusüsteemile. Prantsusmaa valitsuse eesmärgiks maksureformi tehes oli sarnaselt Iirimaaale, et see oleks eelarveneutraalne. 2008. aastal see kahjuks ei õnnestunud, kuna ei oodatud nii suurt reageeringut ning tarbimise muutumist, mistõttu oli kulu 225 miljonit eurot. Maksumäärasid muudeti mõningal määral ning eelarveneutraalsus saavutati 2010. aastal. Paraku aga suurt vähenemist CO₂ emissioonitasemes ei olnud. (Smit 2016, 25–26, 28).

Tšehhi erineb teistest riikidest selle poolest, et seal on kehtestatud keskkonnatasu, mida tuleb maksta nii uute kui kasutatud autode ostmisel. Maksualuseks on heitkoguste piirmäärade Euro

norm, kusjuures vanemaid ning saastavamaid autosid maksustatakse kõrgemalt kui uuemaid ja keskkonnasõbralikemaid. (Sit 2016, 33). Keskkonnamaks kehtestati Tšehhis 2009. aasta jaanuaris ning meede suurendas oluliselt uute autode ostmist, samuti suurenes suruõhugaasi kasutatavate autode hulk. Veelgi enam, vähenesid nii CO₂ kui ka NO_x emissioon. (Zimmermannova 2012, 1463)

Brand (et al 2013) leidsid Ühendkuningriigi maksusüsteemi puhul, et CO₂ emissiooni vähenemisel annavad kõige suurema efekti CO₂-põhine registreerimismaks ning *bonus-malus* süsteem, kuid seejuures on väga oluline maksusüsteemi ülesehitus.

Kokkuvõtvalt saab öelda, et CO₂-põhised automaksu regulatsioonid Euroopa Liidu riikides on mõjutanud tarbijate käitumist ning enim ostetud autod on paljudes riikides läinud väiksemaks, seda nii kaalult, suuruselt kui ka võimsuselt. Muidugi ei ole ainsaks põhjuseks automaks, vaid ka innovatsioon autotööstuses. Kuigi esmapilgul võib CO₂-põhine automaks näida väga tõhusa meetmena saastamise vähendamisel, siis on efektiivset maksusüsteemi väga keerukas kujundada. Kui riigid on kehtestanud boonuseid keskkonnasõbralikele autodele, siis suure tõenäosusega saadav maksutulu väheneb märgatavalt. Samuti võidakse keskkonnasõbralikud autod, millelt on saadud boonuseid, eksportida teistesse riikidesse. Veelgi enam, CO₂-põhise automaksu rakendamisel võib juhtuda, et ostetakse enam diiselsõidukeid, mistõttu CO₂ emissioon küll väheneb, kuid suurenevad teised saastajad, näiteks NO_x emissioon. (Smit 2016, 47–49). Paraku on praegusel hetkel Euroopa Komisjon keskendunud vaid CO₂ emissiooni taseme jälgimisele ning seetõttu võivad läbimõttlemata automaksu regulatsioonid loodetud kasu asemel tekitada keskkonnale veelgi rohkem kahju. Seega on väga oluline, et automaksu süsteemid oleksid väga läbimõeldud ning maksu ei rakendataks vaid maksutulu saamiseks. Samuti, et mõeldaks ka teiste saastajate peale, mitte vaid CO₂ emissioonile. Riikides, kus automaksu ei ole üldse kehtestatud, on võibolla mõnevõrra lihtsam efektiivsemat ja tõhusamat regulatsiooni luua, kuna ei pea arvestama maksutulu võimaliku kaotusega ning saab arvesse võtta teiste riikide kogemust tarbijate käitumise muutumisel. Keerulisemaks teeb muidugi tõhusa süsteemi loomise ka see, et Euroopa Liidus ei ole kehtestatud ühtset regulatsiooni automaksule. Nii tuleb arvesse võtta ka seda, millised on maksusüsteemid teistes riikides ning arvestada võimalust, et sõidukeid hakatakse ostma ning nendest riikidest, kus maks on väiksem. Oluline on, et makse vaadeldakse koos – nii registreerimismaks kui ka omandimaks peaksid ühtteist täiendama, mitte olema erinevate põhimõtete alusel kehtestatud. Eesmärgiks võiks olla keskkonna säästmine, mitte suure maksutulu kogumine.

2. AUTOMAKSU SUURUS EUROOPA LIIDUS

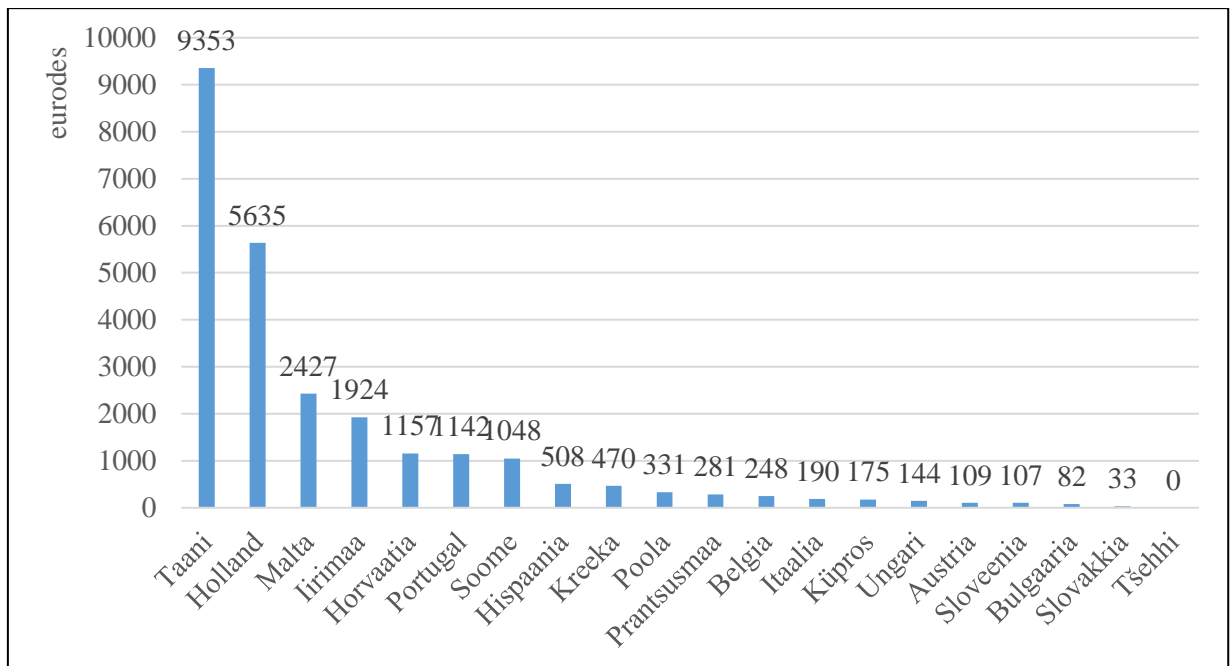
Eelmises peatükis kirjeldati, millised on automaksu regulatsioonid Euroopa Liidu riikides. Kuigi selgus, et mitmes riigis on maksualused samad, siis maksukoormus on riigiti sellegipoolest väga erinev. Selleks, et maksusummasid oleks võimalik võrrelda, on arvutatud kahe sõiduauto näitel kõigi Euroopa Liidu registreerimis- ja omandimaksu suurused. Üheks sõiduautoks valiti Renault Clio, mis on Maanteeameti andmetel Eestis 2017. aastal enim registreeritud uus sõiduauto ja mille CO₂ emissioon on 127 g/km. Teise autonäidena on valitud Peugeot 308, mille CO₂ emissioon on 84 g/km ja mis oli Maanteeameti andmetel kõige madalama CO₂ emissiooniga bensiini- või diiselauto, mis Eestis 2017. aastal registreeriti. (Maanteeameti statistika...2017) Kõige madalama CO₂ emissiooniga sõiduauto valiti bensiini- või diiselauto seast seetõttu, et elektri- ja hübriidautodele on paljudes riikides ette nähtud maksusoodustused ning seega ei annaks see õiget ülevaadet, millest maks sõltub. Et näha, kui suur on maksukoormus erinevates riikides elektriautodel, siis viimaseks on välja toodud ka ühe elektriauto – BMW i3, maksusummad.

Nii registreerimis- kui ka omandimaksu arvutamisel lähtuti sellest, et tegemist on uute autodega, mille esmane registreerimine toimus 2017. aastal. Omandimaksu summad arvutati terve aasta kohta ning samuti 2017. aasta määrade järgi.

Sõiduautode tehnilised andmed on toodud lisas 1 ning arvutatud maksusummad lisas 2. Järgnevates peatükkides on analüüsitud, kas ja kuidas sõltub automaksu suurus CO₂ emissioonist ning kui suur on maksukoormus riigiti. Seejärel on teiste riikide praktika abil analüüsitud, milline automaksu süsteem võiks olla Eestis.

2.1. Registreerimismaks

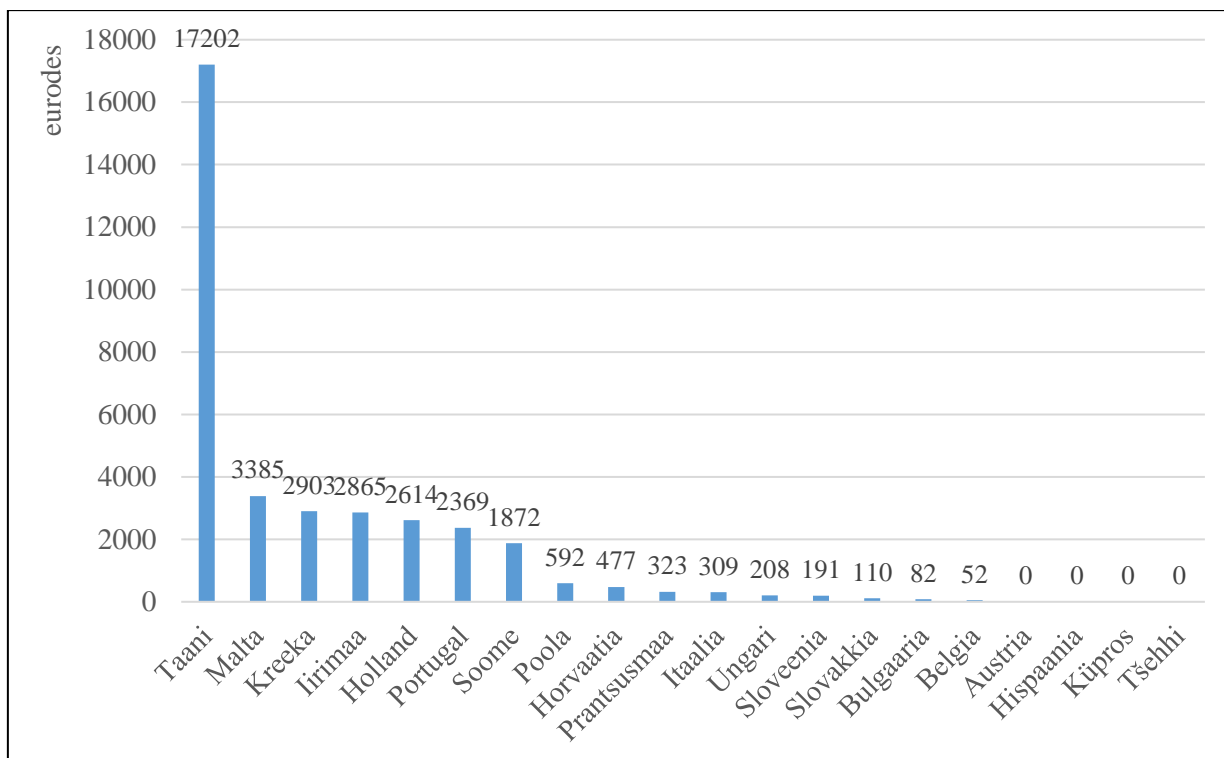
Registreerimismaksu on kehtestanud 20 Euroopa Liidu riiki, neist 13-s on maks CO₂-põhine ning kaheksas riigis sellist maksu ei ole. Joonisel 1 on toodud, kui suur on registreerimismaks uue bensiiniauto Renault Clio puhul.



Joonis 1. Renault Clio registreerimismaks
 Allikas: ACEA Tax Guide (2017), autori arvutused

Jooniselt 1 on näha, et märkimisväärselt suurem on Renault Clio puhul registreerimismaks Taanis, kus maks ei ole CO₂-põhine, vaid sõltub hoopis sõiduki hinnast, turvavarustusest ja kütuseliigist. Järgnevates riikides – Hollandis, Maltal, Soomes, Iirimaa, Horvaatias, Portugalis, Hispaanias ja Kreekas, on kõigis registreerimismaks CO₂-põhine. Tšehhis on küll registreerimismaks kehtestatud, kuid maks rakendub vaid sõiduautodele, mille heitkoguste piirmäärade Euro norm on väiksem kui Euro 3, seega Renault Clio puhul registreerimismaksu tasuma ei pea.

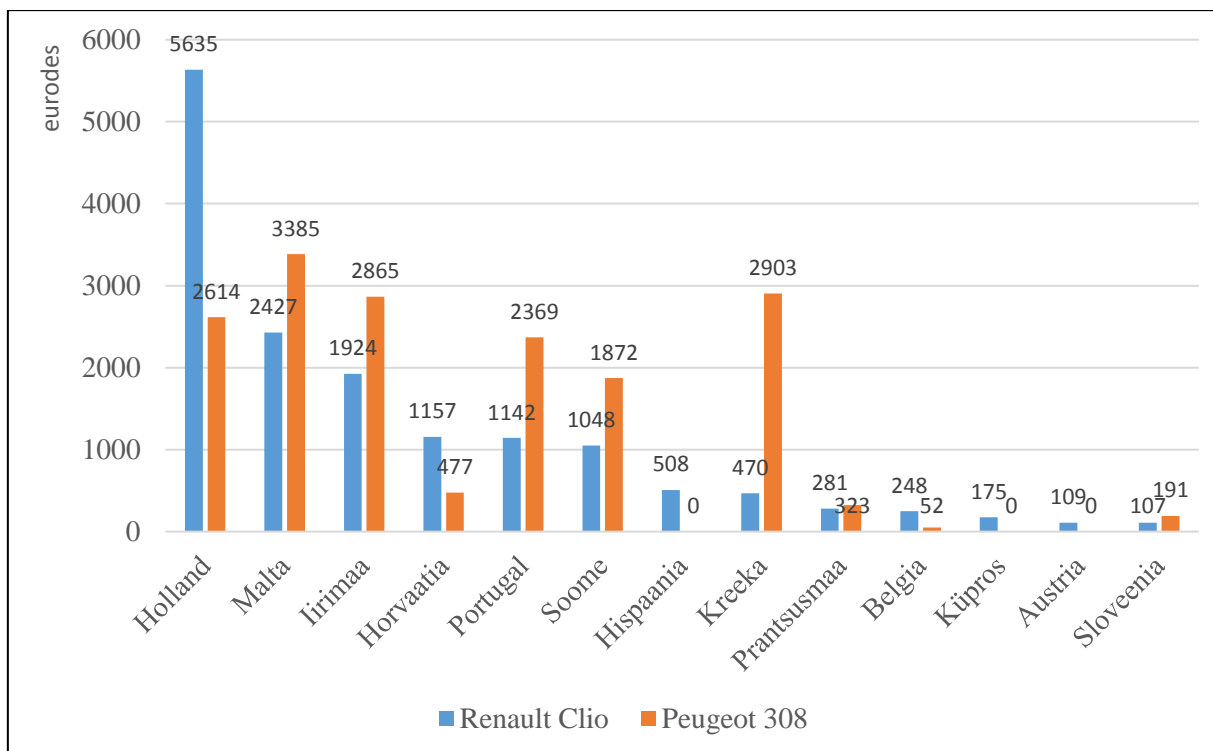
Alljärgneval joonisel on välja toodud registreerimismaksu summad uue diiselauto Peugeot 308 puhul.



Joonis 2. Peugeot 308 registreerimismaks
Allikas: ACEA Tax Guide (2017), autori arvutused

Jooniselt 2 on näha, et sarnaselt Renault Clio'ga on ka Peugeot 308 puhul registreerimismaks kõige suurem Taanis, kus maksu suurus sõltub sõiduki hinnast, turvavarustusest ja kütuseliigist. Kuna Peugeot 308 hind on oluliselt kõrgem kui Renault Cliol, siis on Taanis ka Peugeot 308 registreerimismaks märkimisväärselt suurem. Järgnevad Holland, Malta, Iirimaa, Horvaatia, Portugal ja Soome, kus maks on vahemikus 3385 kuni 1872 eurot. Võrreldes Renault Clio'ga on riikide järjestus veidi erinev, mistõttu on oluline analüüsida, millisest komponendist maksu suurus sõltub enim.

Alljärgnevalt on võrreldud Renault Clio ja Peugeot 308 registreerimismaksu summasid riikides, kus maks on CO₂-põhine, et analüüsida, kas CO₂ emissiooni suurus on peamine maksusumma mõjutaja.



Joonis 3. Renault Clio ja Peugeot 308 registreerimismaksu võrdlus
Allikas: ACEA Tax Guide (2017), autori arvutused

Kolmes riigis on registreerimismaksu aluseks vaid CO2 emissioon – Austrias, Küprosel ja Hollandis. Jooniselt 3 on näha, et kõikides riikides on Peugeot 308 registreerimismaksu summa suurem kui Renault Cliol, kuna Peugeot 308 CO2 emissioon on suurem. Kui Austrias ja Küprosel ei tule Peugeot 308 puhul registreerimismaksu üldse maksta, kuna CO2 emissiooni tase on nii väike, siis Renault Clio eest tuleb Austrias tasuda 109 eurot ja Küprosel 175 eurot. Hollandis aga on maksukoormus üsna kõrge. Renault Clio registreerimismaks on 5636 eurot, mis on CO2-põhiste maksusüsteemidega riikide seas kõrgeim ning Peugeot 308 puhul tuleb maksta 2614 eurot, mis on enam kui poole väiksem kui Renault Cliol ning võrreldes teiste riikidega, siis mitte kõige suurema maksukoormusega. Rohkem kui Hollandis tuleb Peugeot 308 eest registreerimismaksu tasuda Maltal, Kreekas ja Portugalis.

Iirimaal, Hispaanias ja Soomes sõltub registreerimismaks lisaks CO2 emissioonile ka sõiduki hinnast. Jooniselt 3 on näha, et kuigi Peugeot 308 CO2 emissioon on madalam kui Renault Cliol, siis tuleb Iirimaal Peugeot 308 eest registreerimismaksu tasuda oluliselt rohkem kui Renault Clio eest. Põhjuseks on, et Peugeot 308 hind on kõrgem kui Renault Cliol. Seega mõjutab Iirimaal registreerimismaksu summat eelkõige sõiduki hind, mitte CO2 emissiooni tase. Hispaanias ja

Soomes on Peugeot 308 registreerimismaks väiksem kui Renault Cliol, seega nendes riikides on CO2 emissioon kõige olulisem komponent, millest maks sõltub.

Horvaatias ja Sloveenias on registreerimismaksu aluseks CO2 emissioon, sõiduki hind ning kütuseliik. Jooniselt 3 on näha, et Horvaatias on olenemata Peugeot 308 kõrgemast hinnast Renault Clio eest tasutav registreerimismaks rohkem kui poole suurem. Vaadates diisel- ja bensiiniautode maksumäärade erinevusi, siis selgub, et diiselsõidukite maksumäärad on Horvaatias kõrgemad (ACEA Tax Guide 2017, 54). Seega mõjutab Horvaatias registreerimismaksu suurust enim sõiduauto CO2 emissiooni tase. Sloveenias aga on vastupidi Renault Clio maks mõnevõrra madalam, kuna bensiiniautode maksumäär on Sloveenias poole väiksem kui diiselautodel (ACEA Tax Guide 2017, 220) ning Renault Clio hind on samuti peaaegu poole madalam. Seega Sloveenias ei mõjuta CO2 emissioon nii oluliselt registreerimismaksu suurust, vaid hoopis sõiduki hind ja kütuseliik.

Portugalis ja Prantsusmaal sõltub registreerimismaks lisaks CO2 emissioonile ka mootorimahust. Jooniselt 3 selgub, et mõlemas riigis tuleb registreerimismaksu maksta rohkem Peugeot 308 eest, sest kuigi auto CO2 emissioon on madalam, siis on mootorimaht Peugeot 308'1 suurem. Seega mõjutab nii Portugalis kui Prantsusmaal registreerimismaksu suurust enim mootorimaht.

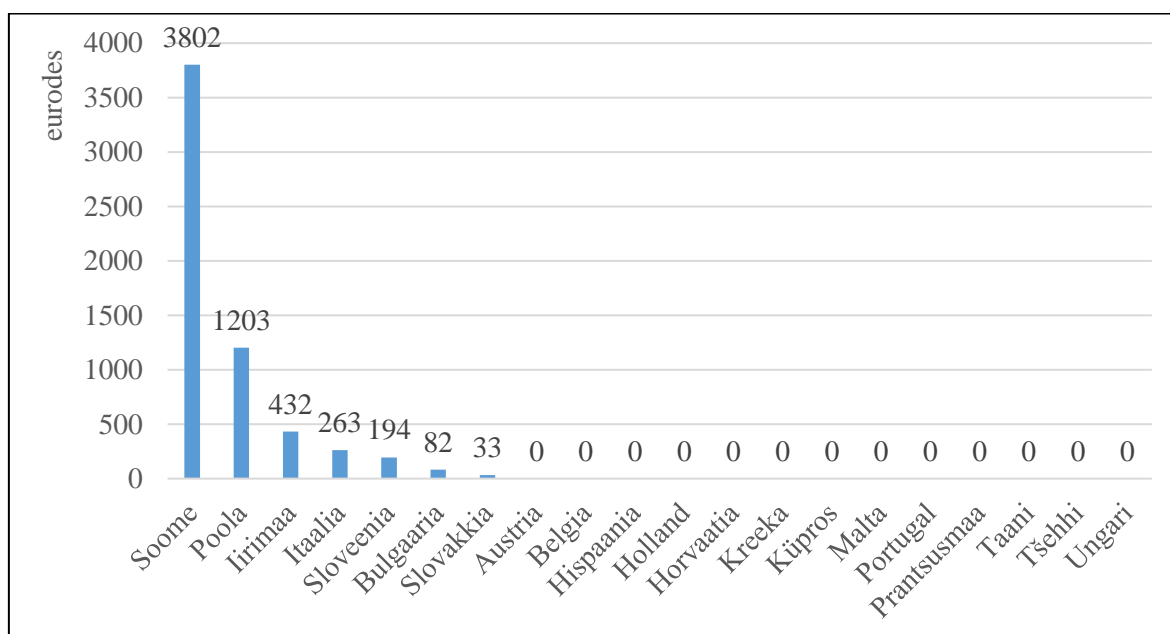
Maltal sõltub maks lisaks CO2 emissioonile ka sõiduki hinnast, pikkusest ja kütuseliigist. Jooniselt 3 on näha, et Renault Clio registreerimismaks on väiksem kui Peugeot 308'1. Lisas 2 toodud andmetest on näha, et Renault Clio on bensiiniauto, mille CO2 emissioon on 127 g/km, pikkus on 4062 mm ja hind 10 690 eurot ning Peugeot 308 on diiselauto, mille CO2 emissioon on 84 g/km, pikkus 4253 mm ja hind 19 100 eurot. Seega ei ole Maltal registreerimismaksu suuruse osas kõige suuremaks mõjutajaks CO2 emissioon, vaid hoopis sõiduki hind, kuna see on kahel sõiduautol kõige erinevam. Lisaks on mõlemad sõiduautod Euro 6 normiga ning Malta maksuregulatsioonide järgi rakendatakse diiselautole bensiinisõiduki maksumäärasid, kui diiselauto heitkoguste piirmäärade Euro norm on vähemalt Euro 5 (ACEA Tax Guide 2017, 176), seega ei ole ka erinev kütuseliik siinkohal määrav.

Kreekas on registreerimismaksu aluseks CO2 emissioon, sõiduki hind ja heitkoguste piirmäärade Euro normid. Kuna mõlemad sõiduautod on Euro 6 normiga, siis saab maksusummat mõjutada, kas CO2 emissioon või hind. Jooniselt 3 selgub aga, et Kreekas tuleb rohkem registreerimismaksu

maksta Peugeot 308 eest, mille CO2 emissioon on madalam, seega mõjutab maksusuurst enim sõiduki hind.

Belgias sõltub registreerimismaks nii CO2 emissioonist, kütuseliigist, heitkoguste piirmäärade Euro normist kui vanusest. Kuna mõlemad sõidua autod on Euro 6 normiga ja uued ning nii benii- kui ka diiselautode maksumäär on sama (ACEA Tax Guide 2017, 27), siis mõjutab maksusummat CO2 emissiooni tase. Jooniselt 3 ongi näha, et Renault Clio registreerimismaks on oluliselt suurem kui Peugeot 308'l.

Järgnevalt tuuakse välja elektriauto BMW i3 registreerimismaks riikides, kus maks on kehtestatud.



Joonis 4. BMW i3 registreerimismaks

Allikas: ACEA Tax Guide (2017), autori arvutused

Jooniselt 4 selgub, et riikides, kus registreerimismaks on kehtestatud, tuleb elektriautolt maksu maksta vaid Soomes, Poolas, Iirimaa, Itaalias, Sloveenias, Bulgaarias ja Slovakkias. Kuigi Hispaanias ja Tšehhis ei ole elektriautodele ettenähtud eraldi soodustust, siis ka nendes riikides on BMW i3 registreerimismaks null. Hispaanias maksustatakse sõiduaautosid, mille CO2 emissioon on kõrgem kui 120 g/km (ACEA Tax Guide 2017, 227) ja Tšehhis sõiduaautosid, mille heitkoguste piirmäärade Euro norm on väiksem kui Euro 3 (ACEA Tax Guide 2017, 60).

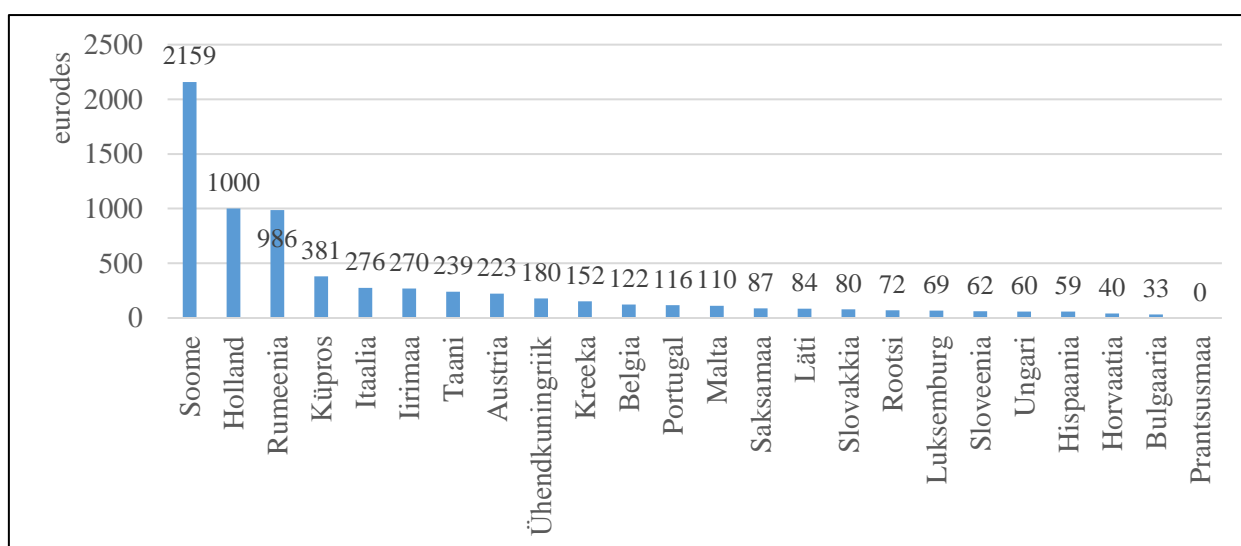
Kõige kõrgem on maks Soomes, kus maksusumma on 3802 eurot. Kuigi Soomes kehtib elektriautodele alati miinimum maksumäär, siis sõltub maks ka sõiduki hinnast. Kuna elektriautode hind on üsna kõrge, siis on ka maks niivõrd suur.

Kokkuvõtteks saab öelda, et kuigi paljudes riikides on registreerimismaksusüsteem CO2-põhine, siis mitte kõikjal ei ole CO2 emissioon maksu suurus enam mõjutav komponent. Iirimaal, Maltal ja Kreekas on olulisimaks teguriks sõiduki hind, Portugalis ja Prantsusmaal aga hoopis mootorimaht ning Sloveenias sõiduki hind ja kütuseliik.

Elektriautosid, mis on sarnaste näitajatega nagu BMW i3, maksustavad registreerimismaksuga vaid seitse riiki ning maksusummad on üldjuhul väiksemad kui enim ostetud bensiini- ja diiselautel. Eranditeks on Soome ja Poola, kus maksusumma sõltub enim sõiduauto hinnast. Elektriautode hinnad on aga märkimisväärselt kõrgemad kui enim ostetud autodel ning seetõttu on ka registreerimismaks suurem.

2.2. Omandimaks

Omandimaksu on kehtestanud 24 Euroopa Liidu riiki, neist 20-s on maks CO2-põhine ning neljas riigis sellist maksu ei ole. Joonisel 5 on toodud, kui suur on omandimaks uue sõidauto Renault Clio puhul.

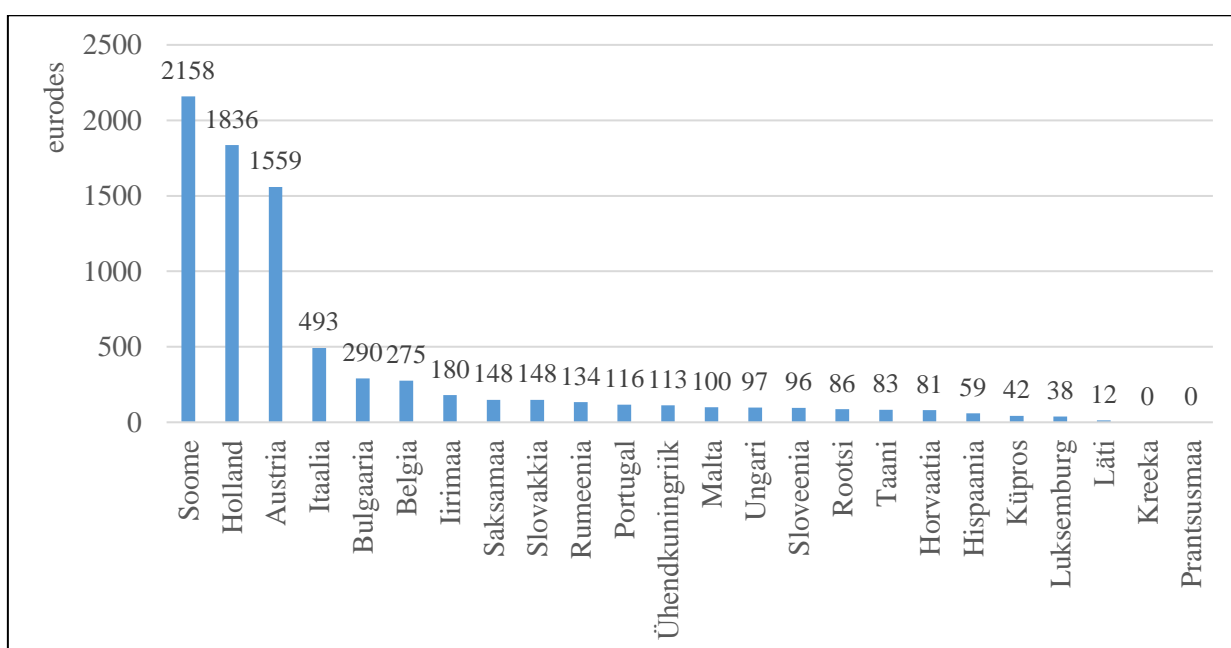


Joonis 5. Renault Clio omandimaks

Allikas: ACEA Tax Guide (2017), autori arvutused

Jooniselt 5 selgub, et kõige kõrgem on omandimaks Renault Clio puhul Soomes, kus aastas tuleb maksta üle 2000 euro. Järgnevad Holland, kus aastane omandimaks on 1000 eurot, Küprosel 381 eurot, Itaalias 276 eurot ning Iirimaa 270 eurot. Kõigis nimetatud riikides on omandimaks CO₂-põhine. Prantsusmaal, kus küll samuti on maks CO₂-põhine, Renault Clio puhul omandimaksu tasuda ei tule, kuna omandimaks rakendub sõiduautodele, mille CO₂ emissioon on suurem kui 190 g/km (ACEA Tax Guide 2017, 98).

Järgnevalt on välja toodud, kui suur on erinevates riikides omandimaks sõiduauto Peugeot 308 puhul.



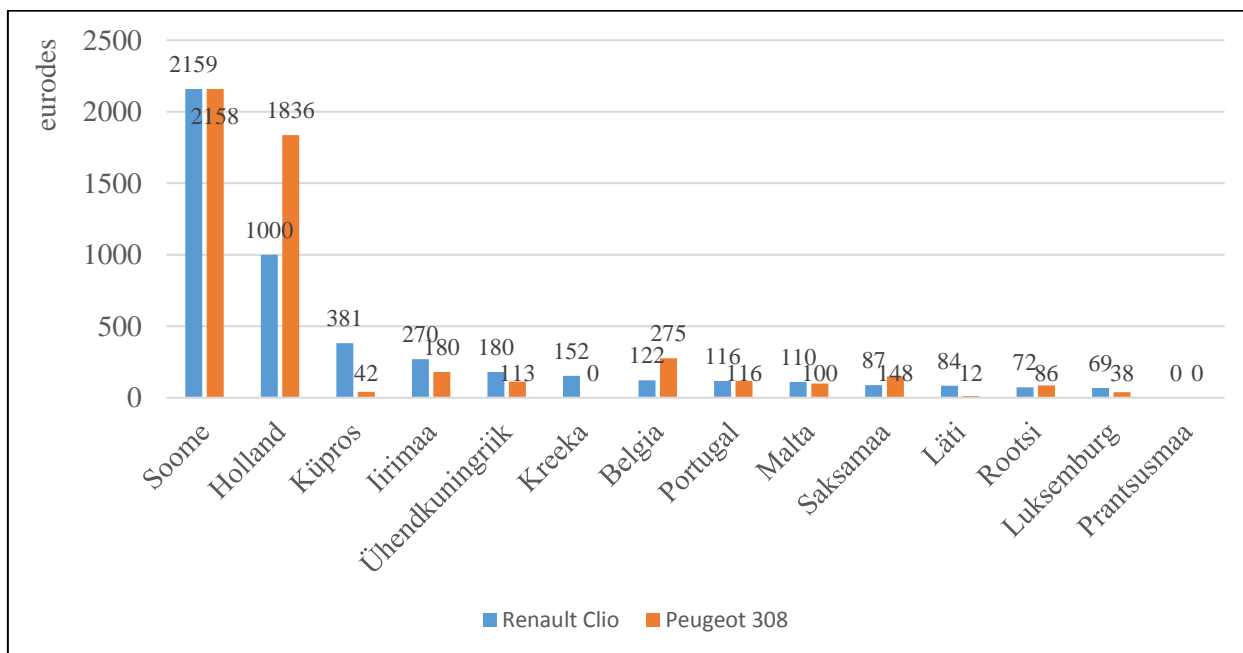
Joonis 6. Peugeot 308 omandimaks

Allikas: ACEA Tax Guide (2017), autori arvutused

Jooniselt 6 on näha, et sarnaselt Renault Clioga on ka Peugeot 308 omandimaks kõige kõrgem Soomes, kus aastane maks on jällegi üle 2000 euro. Järgnevad Holland ja Austria, kus aastas tuleb maksta üle 1500 euro ning Itaalia, kus omandimaks on veidi alla 500 euro. Nimetatud riikidest Austrias ja Itaalias ei ole omandimaks CO₂-põhine, vaid maksustamise aluseks on mootorivõimsus (Itaalias ka heitkoguste piirmäärade Euro norm). Seega on nendes riikides omandimaks Peugeot 308 puhul kõrgem, kuna Renault Clio mootorivõimsus on väiksem. Kuna Prantsusmaal rakendub omandimaks alles siis, kui sõiduauto CO₂ emissioon on 190 g/km või rohkem, siis ka Peugeot 308 eest maksu tasuda ei tule. Kreekas aga maksustatakse omandimaksuga

sõiduautosid CO2 emissiooniga alates 91 g/km, mistõttu Renault Clio puhul on maks 152 eurot, kuid Peugeot 308 eest maksu tasuma ei pea.

Analüüsimeks, kuivõrd omandimaksu suurus sõltub CO2 emissiooni tasemest, on joonisel 7 võrreldud Renault Clio ja Peugeot 308 omandimaksu riikides, kus maks on kasvõi osaliselt CO2-põhine.



Joonis 7. Renault Clio ja Peugeot 308 omandimaksu võrdlus

Allikas: ACEA Tax Guide (2017), autori arvutused

Kuues riigis on omandimaks täielikult CO2-põhine – Iirimaal, Kreekas, Küprosel, Lätis, Prantsusmaal ja Soomes. Kõikides nimetatud riikides, välja arvatud Prantsusmaal, on omandimaks suurem Renault Clio puhul, kuna selle sõiduki CO2 emissiooni tase on kõrgem. Prantsusmaal ei tule omandimaksu maksta kummagi auto pealt, kuna maksustatakse sõiduautosid, mille CO2 emissioon on alates 190 g/km. Kõige suurem on maks Soomes, kus tuleb aastas tasuda mõlema auto puhul üle 2000 euro.

Luksemburgis, Rootsis ja Ühendkuningriigis sõltub omandimaks lisaks CO2 emissioonile veel kütuseliigist. Jooniselt 7 on näha, et Luksemburgis ja Ühendkuningriigis on Peugeot 308 omandimaks väiksem. Kui võtta arvesse, et Luksemburgis on diiselauteade maksumäär kõrgem (ACEA Tax Guide 2017, 166) ning Ühendkuningriigis on diisel- ja bensiiniautodele maksumäärad samad (Rates of vehicle tax...2018), siis selgub, et mõlemas riigis mõjutab maksu suurust enim

siiski CO2 emissioon. Vastupidiselt on aga Rootsis, kus Peugeot 308 eest tuleb omandimaksu tasuda mõnevõrra rohkem, kuna diiselautodele kehtib kõrgem määr (ACEA Tax Guide 2017, 234). Seega Rootsis mõjutab omandimaksu suurust enim kütuseliik.

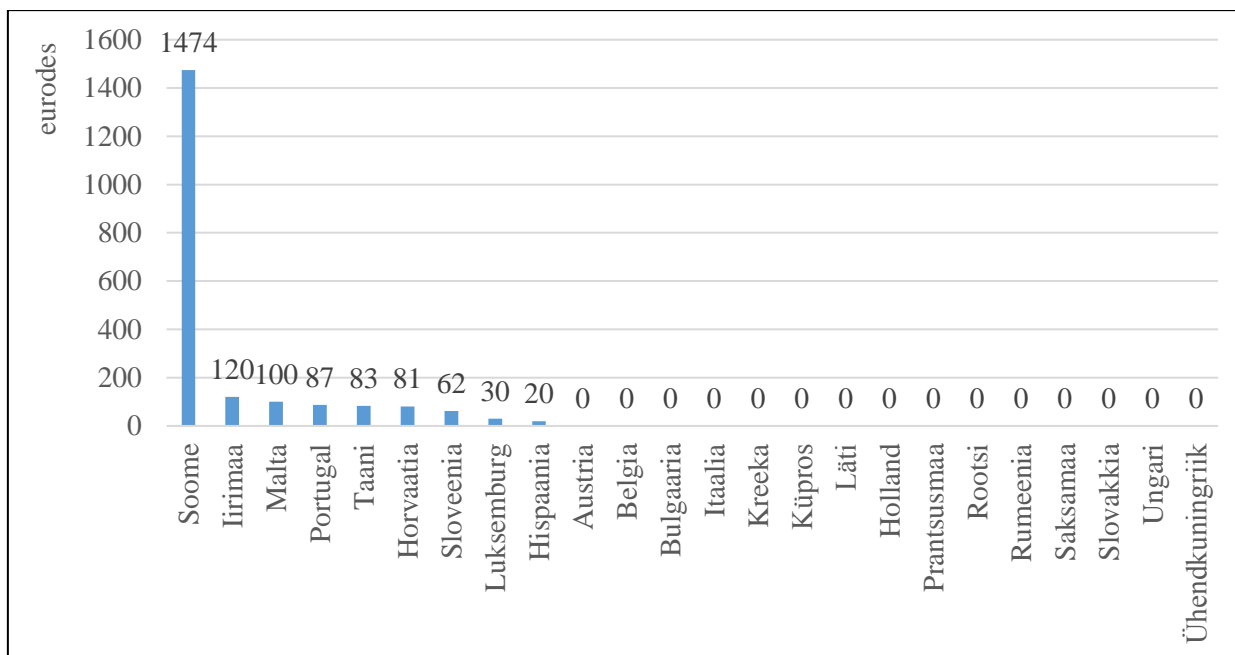
Portugalis ja Saksamaal on omandimaksu aluseks nii CO2 emissioon kui ka mootorimaht. Jooniselt 7 selgub, et Portugalis tuleb mõlemalt autolt maksu maksta samas summas, kuid Saksamaal on omandimaks kõrgem Peugeot 308 puhul, kuna selle mootorimaht on suurem. Seega Portugali puhul saab öelda, et omandimaksu mõjutavad üsna võrdselt nii CO2 emissioon kui mootorimaht, kuid Saksamaal sõltub maksu suurus enam mootorimahust.

Maltal sõltub omandimaks CO2 emissioonist ja sõiduki vanusest. Kuna käesolevas töös võeti eelduseks, et mõlemad autod on uued ning jooniselt 7 on näha, et omandimaks on mõnevõrra suurem Renault Clio puhul, siis saab öelda, et Maltal sõltub omandimaks enim CO2 emissioonist.

Hollandi omandimaksu arvutamise aluseks on CO2 emissioon, kütuseliik ja sõiduki kaal. Jooniselt 7 on näha, et Renault Clio omandimaks on väiksem kui Peugeot 308. Kuna mõlema sõiduauto kaalud on üsna võrdsed ning Renault Clio CO2 emissioon on kõrgem, siis sõltub omandimaksu suurus enim kütuseliigist.

Belgias on omandimaksu komponentideks CO2 emissioon, kütuseliik, mootorivõimsus ja heitkoguste piirmäärade Euro norm. Jooniselt 7 selgub, et Peugeot 308 puhul tuleb Belgias maksta omandimaksu umbes poole rohkem kui Renault Clio eest. Mõlema auto heitkoguste piirmäärade Euro norm on 6, seega sellest maksu suurus ei sõltu. Küll aga on Renault Clio mootorivõimsus oluliselt väiksem. Lisaks, vaadates Belgia maksumäärasid, siis selgub, et diiselautodele kehtivad kõrgemad määrad (ACEA Tax Guide 2017, 32). Seega mõjutavad Belgias omandimaksu suurust enim kütuseliik ja mootorivõimsus.

Edasi tuuakse välja elektriauto BMW i3 omandimaks riikides, kus omandimaks on kehtestatud.



Joonis 8. BMW i3 omandimaks
Allikas: ACEA Tax Guide (2017), autori arvutused

Jooniselt 8 on näha, et elektriautolt tuleb omandimaksu maksta vaid üheksas riigis, kuigi maks on kehtestatud kokku 24 riigis. Kõige kõrgem on maks jällegi Soomes, kus aastas tuleb maksta peaaegu 1500 eurot. Enamikes riikides on aga elektriautod omandimaksust vabastatud, soodustades nii keskkonnasäästlike autode ostmist.

Eeltoodule tuginedes saab öelda, et kuigi omandimaksu puhul on rohkem riike, kus maksuregulatsioon on täielikult CO₂-põhine ning vähem neid, kus maks sõltub mitmest tegurist, siis ei ole ka CO₂-põhiste omandimaksusüsteemidega riikides alati maksu suurust enim mõjutav komponent CO₂ emissioon. Omandimaksu puhul küll ei ole ühtegi riiki, kus maksusumma sõltuks sõiduki hinnast, kuid Rootsis ja Hollandis on olulisimaks teguriks kütuseliik, Belgias kütuseliik ja mootorivõimsus ning Portugalis nii CO₂ emissioon kui mootorimaht.

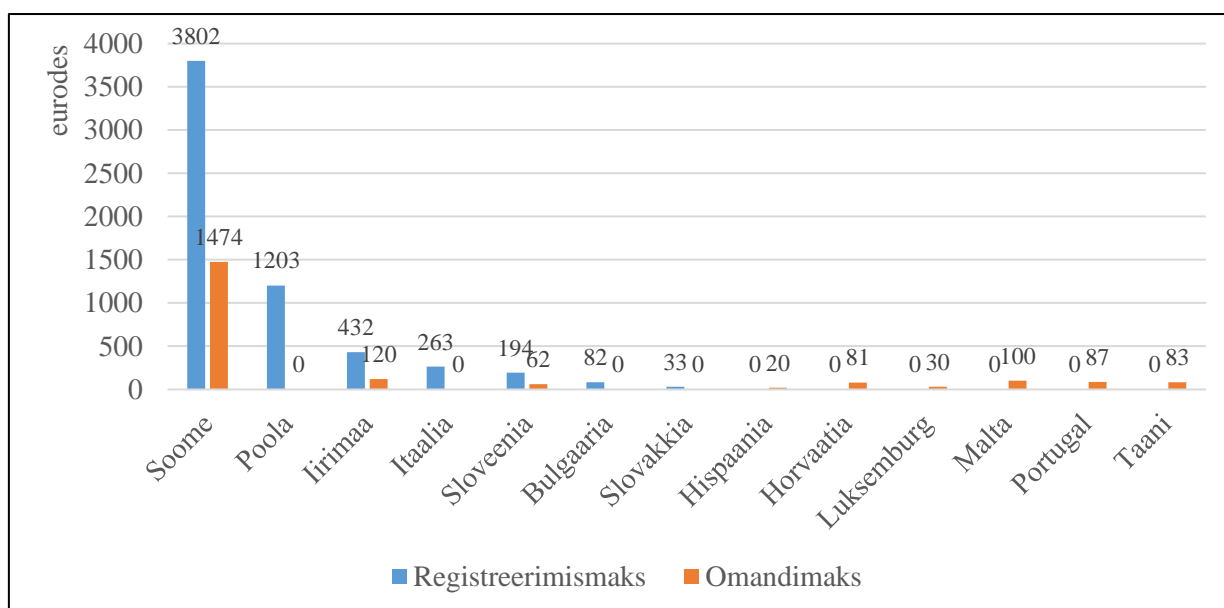
Elektriautodele rakendub omandimaks sarnaselt registreerimismaksule väga vähestes riikides ning maksusummad on kõikjal palju väiksemad kui diisel- ja bensiiniautodel. Kuigi ka omandimaks on elektriauto puhul kõige kõrgem Soomes, siis on maks siiski oluliselt väiksem kui töös näidetena toodud bensiini- ja diiselautol. Põhjuseks on see, et omandimaksu puhul ei sõltu maks sõiduauto hinnast ning seetõttu ei tõsta elektriautode kõrgem hind omandimaksu.

2.3. Registreerimis- ja omandimaksu võrdlus

Järgnevalt on võrreldud Renault Clio ja Peugeot 308 registreerimis- ja omandimaksu suurust Euroopa Liidu riikides. Lisas 3 on toodud riigiti maksusummad mõlema maksu osas. Diagrammilt on näha, et Taanis, Hollandis, Maltal, Horvaatias, Portugalis, Kreekas, Prantsusmaal, Sloveenias ja Ungaris on registreerimismaks mõlema sõiduauto puhul kõrgem kui omandimaks. Nimetatud riikides vaid Taanis ja Ungaris ei ole kumbki maks CO₂-põhine, teistes riikides on vähemalt üks maksudest CO₂-põhine. Omandimaks on mõlema sõiduauto puhul kõrgem kui registreerimismaks Soomes, Itaalias, Küprosel, Austrias ja Slovakkias, kusjuures vaid Soomes ja Küprosel on mõlemad maksud CO₂-põhised, Austrias on ainult registreerimismaks CO₂-põhine ning Itaalias ja Slovakkias ei sõltu kumbki maksudest CO₂ emissioonist.

Belgias, Hispaanias ja Bulgaarias on omandimaks suurem vaid Peugeot 308 puhul ning Iirimaaal on vastupidi Renault Clio omandimaks kõrgem kui registreerimismaks. Eeltoodud riikidest Belgias ja Iirimaaal on nii registreerimis- kui omandimaks CO₂-põhine, Hispaanias on vaid registreerimismaks CO₂-põhine, kuid omandimaksu aluseks on mootorivõimsus ning Bulgaarias ei ole kumbki maks CO₂-põhine.

Joonisele 9 on toodud elektriauto BMW i3 registreerimis- ja omandimaksu võrdlused riikides, kus mõlemad maksud on kehtestatud ja vähemalt ühe maksusumma on suurem kui null.



Joonis 9. BMW i3 registreerimis- ja omandimaksu võrdlus
Allikas: ACEA Tax Guide (2017), autori arvutused

Ülaltoodud jooniselt selgub, et Soomes, Poolas, Iirimaa, Itaalias, Sloveenias, Bulgaarias, Bulgaarias ja Slovakkias on elektriauto BMW i3 puhul registreerimismaks suurem, kusjuures nii Poolas, Itaalias, Bulgaarias kui Slovakkias on omandimaksu summa null. Maltal, Portugalis, Taanis, Horvaatias ja Hispaanias on jällegi vastupidi, registreerimismaksu summa on null, aga omandimaksu BMW i3 eest maksta tuleb.

Kokkuvõtvalt saab öelda, et kui võrrelda registreerimis- ja omandimaksu koormust, siis CO₂-põhiste regulatsioonidega riikides on üldjuhul registreerimismaks kõrgem kui omandimaks. Riikides, kus maksualuseks on midagi muud, on pooltes riikides registreerimismaks kõrgem ning pooltes omandimaks kõrgem. Seega valdavalt on riigid suunanud autode maksustamise ostu hetkele ning perioodiline maks on enamikes riikides pigem väike.

2.4. Registreerimis- ja omandimaks kokku

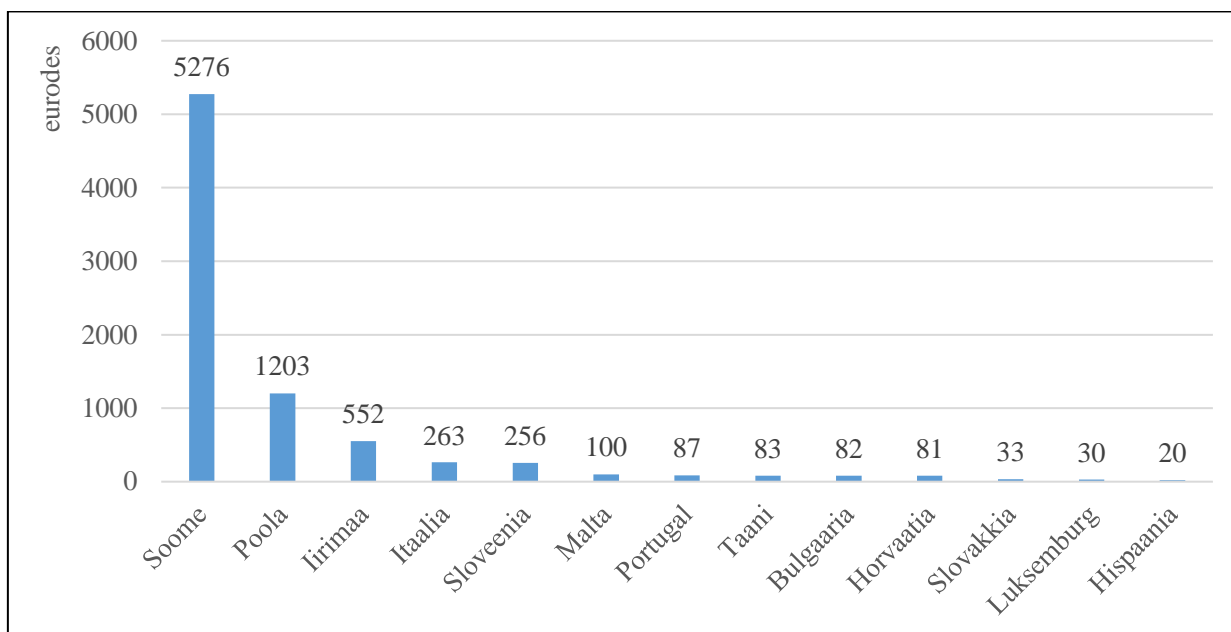
Kui eelnevalt võrreldi, kuidas jaguneb riigiti registreerimis- ja omandimaksu koormus, siis nüüd vaadeldakse, milline on maksukoormus, kui mõlemad maksud kokku liita. Lisas 3 on toodud registreerimis- ja omandimaks kokku kõikides Euroopa Liidu riikides, kus maks on kehtestatud ning vähemalt üks maksudest on suurem kui null.

Lisast 3 selgub, et võrreldes teiste riikidega on Taanis nii Peugeot 308 kui ka Renault Clio registreerimis- ja omandimaksu summa oluliselt kõrgem, seda vaatamata sellele, et Taanis on omandimaks üsna madal. Automaksu teeb Taanis kõrgeks äärmiselt suur registreerimismaks, mis on ligikaudu sama suur, kui auto hind. Peugeot 308 automaks on Taanis üle 17 000 euro ja Renault Clio maks on üle 9000 euro. Küllaltki suur maksukoormus on ka Hollandis, kus Renault Clio automaks on üle 6000 euro ja ja Peugeot 308 maks üle 4000 euro. Järgnevad Soome, Malta ja Iirimaa, kus mõlema auto puhul on automaks vahemikus 2000 kuni 4000 eurot.

Lisaks on lisas 3 olevalt diagrammilt näha, et enamikes riikides on Peugeot 308 eest tasutav maks kõrgem kui Renault Clio automaks. Suuremate maksukoormusega riikidest on vaid Hollandis Renault Clio automaks kõrgem. Väiksema maksukoormusega riikidest on Renault Clio automaks suurem kui Peugeot 308-l ainult Horvaatias, Hispaanias ja Küprosel. Seega olenemata sellest, et Peugeot 308 on oluliselt väiksema CO₂ emissiooniga, on enamikes riikides Renault Clio registreerimis- ja omandimaksu summa suurem. Eeltoodu kinnitab veelgi asjaolu, et kuigi paljudes

riikides on sõiduautode maksustamine vähemal või rohkemal määral CO₂-põhine, siis ei ole CO₂ komponent siiski ainus ja/või peamine tegur, mis maksukoormust mõjutab.

Edasi tuuakse välja, milline on maksukoormus riigiti elektriauto BMW i3 puhul riikides, kus vähemalt üks maksudest on suurem kui null.



Joonis 10. BMW i3 registreerimis- ja omandimaks kokku
Allikas: ACEA Tax Guide (2017), autori arvutused

Jooniselt 10 on näha, et BMW i3'lt tuleb automaksu maksta vaid 14-s riigis. Kõige suurem on automaks Soomes, kus registreerimismaks ja aastane omandimaks kokku on üle 5000 euro, järgneb Poola, kus automaks kokku on ligikaudu 1200 eurot ja seejärel Iirimaa, kus maksukoormus on ligikaudu 550 eurot. Üldiselt siiski on elektriautode maksukoormus väga väike või on täielikult mõlemast maksust vabastatud. See peaks inimesi suunama ostma rohkem keskkonnasäästlikke autosid. Paraku on aga elektriautode hinnatase kõrgem kui bensiini- või diiselautodel, mistõttu paljud inimesed ei saa elektriauto ostu endale lubada. Samuti ei ole elektriautode kasutusmugavus veel nii hea, kuna autosid on vaja küllaltki lühikese vahemaa tagant laadida. Küll aga koguvad aina enam populaarsust hübriidautod, milledele enamikes riikides kehtivad sarnased maksusoodustused kui elektriautodele.

2.5 Järeldused ja ettepanekud

Eelnevalt selgus, et paljudel juhtudel ei ole CO₂ emissioon peamine komponent, millest sõltub CO₂-põhiste maksusüsteemidega riikides maksu suurus. Väga tihti on hoopis hind, mootorivõimsus või mootorimaht see, mis maksu enim mõjutab. Autori hinnangul ei ole aga sõiduki hind see, millest registreerimismaks sõltuda võiks, kui eesmärgiks on suurendada keskkonnasäästlike autode ostmist. Seda sellepärast, et üldjuhul on keskkonnasõbralikumad autod nõ tavaautodest palju kallimad. Seetõttu ei ole autori arvates õige, et maks sõltub suurel määral hinnast.

Maksusüsteemide analüüsimisel selgus, et Euroopa Liidus on üldjuhul registreerimismaks kõrgem kui omandimaks, seda eriti nende riikide puhul, kus kehtib CO₂-põhine maks. Kõige kõrgem on registreerimismaks Taanis, kus maksusumma on ligikaudu sama suur kui auto hind. Omandimaks on suurim Soomes, kus maks on töös toodud autode puhul veidi üle 2000 euro. Registreerimis- ja omandimaks kokku on kõrgeim samuti Taanis ning seda just ülikõrge registreerimismaksu tõttu. Elektriautodele kehtib enamikes Euroopa Liidu riikides maksusoodustused ning seetõttu on elektriautode maksukoormus üldiselt väga väike.

Eestis planeeriti kehtestada 1. jaanuarist 2018 keskkonnalõiv, mis oma sisult oleks olnud registreerimismaks. Lõivu oleks pidanud tasuma sõidukite esmaregistreerimisel või Eestis juba registreeritud sõiduki esimesel omanikuvahetusel. Teada on veel, et uuemate sõidukite puhul oleks lõivumäär sõltunud CO₂ emissioonist ning enne 2015. aastat valmistatud sõiduautode puhul oleks lõivu aluseks olnud mootorivõimsus. Lõivumäärad oleksid alanud Eestis enimmüüdud uute autode keskkonnasõbralikumate versioonide puhul 150-160 eurost. Täiendavalt nähti ette soodusmäärad elektri- ja hübriidautodele ning vanematele sõiduautodele. (Uute autode keskkonnalõiv...2017)

Arvestades, et Eestis on keskmine CO₂ emissiooni tase Euroopa Liidu kõrgeim (European Environment Agency 2018), siis võiks autori hinnangul ka Eestis automaks olla. Kehtestada tasuks registreerimismaks, kuna seda tuleb tasuda kohe, kui auto ostetakse ja registreeritakse, mistõttu on autor arvamusel, et see maks mõjutab inimesi auto valikul rohkem. Omandimaksu tuleb tasuda alles mõne aja pärast ning võib juhtuda, et auto ostmise hetkel sellele eriti ei mõelda ning seetõttu ei täidaks maks oma eesmärki. Registreerimismaksu kehtestamist toetab ka tabelis 5 toodud andmed. Nimelt selgub tabelist, et riikides, kus registreerimismaksu ei ole, on CO₂ emissioonitase kõrgem. Seetõttu on autori seisukoht, et registreerimismaks on tõhusam CO₂ emissiooni

vähendamisel. Registreerimismaksu võiks tasuda vaid uute sõidautode esmasel registreerimisel Eestis.

Kui vaadata tabelis 5 toodud andmeid, siis on selgelt näha, et riikides, kus on CO₂-põhine registreerimismaks on üldjuhul keskmine CO₂ tase väiksem, kui mitte CO₂-põhiste regulatsioonidega riikides. Seega võiks ka Eestis olla registreerimismaks CO₂-põhine.

Samuti oleks hea, kui maks oleks selge ning arusaadav, mistõttu võiks maks sõltuda ainult ühest või kahest komponendist. Paljudes riikides on hetkel kehtivad maksusüsteemid liiga keerulised. Inimestel ei ole võimalik lihtsasti kalkuleerida, kui suur oleks maks ühe või teise auto puhul. Kuna maks iseenesest juba on inimeste jaoks koormus, siis võiks maksusüsteem olla lihtne ja arusaadav kõigile.

Lisaks eelnevale võiks kehtida erinev maksumäär bensiini- ja diiselautodele. Diiselautode CO₂ emissioon on küll väiksem, kuid lisaks CO₂ emissioonile eraldavad nad ka teisi kahjulikke aineid, näiteks lämmastikdioksiidi. Seetõttu võiks diiselautodele kehtida mõnevõrra kõrgem maksumäär. Vastasel juhul on oht, et hakatakse rohkem ostma diiselautosid. See küll vähendaks CO₂ emissiooni taset, kuid keskkonna üldine saastatus ei paraneks. Selline olukord juhtus näiteks Iirimaa, kus pärast CO₂-põhisele maksule üleminekut suurenes märgatavalt diiselautode soetus.

Selleks, et soodustada keskkonnasäästlike autode ostmist võiksid elektri- ning hübriidautod olla maksust täielikult vabastatud. Kuna elektri- ja hübriidautode hinnad on bensiini- ja diiselautodest kõrgemad, siis kompenseerib see natukenegi suuremaid kulusid. Lisaks tasuks taastada ostutoetused, mida on kaalutud ka teha (Ministeerium tahab taastada...2017).

Viimaseks on oluline kujundada õige maksumäär, mis on ilmselt kõige keerulisem. Silmas tuleb pidada seda, et see on maks, mis peaks mõjutama inimeste tarbimist keskkonnasäästlike autode poole. Liiga väike maksumäär ilmselt suurt mõju ei avalda, samas aga ei tohiks maks olla liigselt koormav. Lisaks tuleb arvestada ka naaberriikides kehtivate maksusüsteemidega.

Kui vaadelda Eesti naaberriikide automaksusüsteeme, siis Lätis registreerimismaksu enam ei ole, Soomes sõltub registreerimismaks CO₂ emissioonist ja sõiduki hinnast ning omandimaks on mõlemas riigis täielikult CO₂-põhine. Küll aga on maksukoormus Lätis ja Soomes väga erinev. Kui Lätis on Renault Clio omandimaks 84 eurot ja Peugeot 308 maks on vaid 12 eurot, siis Soomes

on maksusummad vastavalt 2159 eurot ja 2158 eurot. Soomes on omandimaksukoormus terves Euroopa Liidus kõige kõrgem. Registreerimismaks on Soomes Renault Clio puhul 1048 eurot ja Peugeot 308 eest tuleb maksta 1872 eurot. Kuna Soomes on maksukoormus üsna kõrge ning ka sissetulekud suuremad, siis pigem peab Eestis maksumäärade kujundamisel arvestama Läti maksusüsteemiga. Ei tohiks tekkida olukord, kus inimesed liiga suure maksu vältimiseks hakkaksid oma autosid Lätti registreerima. Mõnevõrra kõrgem maksusumma ilmselt olulist mõju ei avaldaks, kuid märkimisväärse erinevuse korral inimesed seda kindlasti teeksid.

Maksumäärade kujundamisel võiks abiks olla 2017. aastast kehtima hakanud uue mootorsõiduki kasutajale antavate andmete loetelu ja kasutaja teavitamise kord, mille lisas 1 on märgitud sõiduauto energiamärgise energiaklasside skaala. Skaalal on jaotatud sõiduaudod vastavalt CO₂ emissioonile 7-ks grupiks ning seda sama jaotist saaks kasutada ka maksustamisel. Iga grupile võiks vastata konkreetne maksusumma ning nii, et suurema CO₂ emissiooniga sõiduaudodele kehtiks oluliselt kõrgem määr. Esimesse gruppi kuuluvad sõiduaudod, mille CO₂ emissioon on kuni 90 g/km ning nemad võiksid olla maksust vabastatud. Järgmine grupp on vahemikus 91 kuni 110 g/km ning neile võiks kehtida miinimummäär 150 eurot, edasi on sõiduaudod, mille CO₂ emissioon on vahemikus 111 kuni 130 g/km ja maksumäär võiks olla 200 eurot. Vahemikus 131 kuni 150 g/km võiks maks olla 300 eurot, 151 kuni 170 g/km 450 eurot, 171 kuni 200 g/km 600 eurot ning rohkem kui 201 g/km võiks maks olla 800 eurot. Selliselt kasvab maksusumma CO₂ emissiooni suurendes oluliselt ning võiks suunata inimesi ostma väiksema CO₂ emissiooniga autosid. Diiselmootoriga sõiduaudodele võiks kehtida näiteks 1,2 kordne maksumäära suurendus.

Kui kasutada Maanteeameti 2017. aasta statistika andmeid, siis oleks ülaltoodud maksumääradega uute sõiduaudode eest saadav registreerimismaksu tulu kokku ligikaudu 14,5 miljonit eurot.

Magistritöös näitena kasutatud sõiduauto Renault Clio puhul oleks maks 200 eurot ning Peugeot 308 oleks maksust vabastatud. Kui võrrelda Renault Clio maksukoormust teiste Euroopa Liidu riikidega, siis asetseks Eesti ülalkirjeldatud maksusüsteemiga kolmeteistkümnendal kohal (joonis 1). Seega ei oleks maksukoormus võrreldes teiste Euroopa Liidu riikidega väga suur. Riskikohaks muidugi jääb see, et Lätis registreerimismaksu ei ole ja näiteks Renault Clio omandimaks on 84 eurot, mis on mõnevõrra väiksem. Samas aga tuleb omandimaksu maksta igal aastal, mistõttu kokkuvõttes ei ole maksusumma Lätis nii palju väiksem ja ei tohiks mõjutada Eesti registreerimismaksu. Oluline on aga inimeste käitumist jälgida ning juhul, kui kehtestatud maksusüsteem ei tööta ning ei täida oma peamist eesmärki, siis tuleb regulatsiooni kohandada.

KOKKUVÕTE

Magistritöö eesmärkideks oli selgitada välja, millised on registreerimis- ja omandimaksu regulatsioonid Euroopa Liidu riikides ning kuidas mõjutab CO₂ emissiooni tase automaksu suurust ja teha ettepanek lähtuvalt teiste riikide praktikast, milline automaks võiks olla Eestis.

Vaatamata Euroopa Komisjoni soovitudele ühtlustada Euroopa Liidus sõiduautode maksustamist, ei ole seda siiani tehtud. Iga riik saab endiselt ise otsustada kas ja mismoodi sõiduautosid maksustakse. See toob kaasa aga selle, et maksusüsteemid on riigiti väga erinevad, mis omakorda teeb kodanike jaoks keeruliseks teiste riikide regulatsioonidest aru saada ning neid korrektselt jälgida, eriti kui info ei ole kättesaadav emakeeles. Probleeme ühtse süsteemi puudumisel on teisigi. Suurimaks neist on kindlasti topeltmaksustamise oht. Murekohaks on ka see, et sõiduautode topeltmaksustamise oht, kõrged registreerimismaksud rände korral ja sellealase teabe puudumine võivad kõik takistada piiriülest liikuvust.

Magistritöös vaadeldi kõikide Euroopa Liidu riikide maksusüsteeme ning selgus, et vaid kahes riigis – Eestis ja Leedus ei ole kehtestatud registreerimis- ega omandimaksu. Kõikjal mujal Euroopa Liidus on olemas vähemalt üks maksudest, kusjuures 14-s riigis on kehtestatud mõlemad maksud. Registreerimismaksu on kehtestanud 20 riiki, kusjuures 13-s riigis on maks CO₂-põhine, omandimaksu on rakendanud koguni 24 riiki ja 14-s on maks CO₂-põhine. Mõlemad maksud on CO₂-põhised üheksas riigis. Lisaks eelnevale selgus, et enamikes riikides on kehtestatud maksusoodustused või -vabastused keskkonnasäästlikele autodele.

Kuna enamikes riikides on registreerimis- ja/või omandimaks CO₂-põhine, siis analüüsi magistritöös, milline on olnud maksureformide mõju riikides, kus maks on CO₂-põhiseks muudetud. Selgus, et enim ostetud autod on paljudes riikides läinud väiksemaks, seda nii kaalult, suuruselt kui ka mootorivõimsuselt. Ainsaks põhjuses ei ole muidugi automaksu olemasolu, vaid ka innovatsioon autotööstuses. Lisaks nähtus, et kui paljudes riikides võis algselt tunduda CO₂-põhine maks väga tõhusa meetmena saastamise vähendamisel, siis nii mitmelgi juhul ei olnud see päris nii. Näiteks suurenes Irimaal hoopis diiselaute ostmine, mille tulemusena küll CO₂

emissioon vähenes, kuid diisela autod suurendavad lämmastikdioksiidi, seega loodetud kasu keskkonna säästmisel jäi siiski saamata. Samuti oli mitmes riigis murekohaks, et loodeti luua eelarveneutraalset maksusüsteemi, kuid see ei õnnestunud. Alles pärast maksumäärade kohandamist suudeti mõnes riigis saavutada eelarveneutraalsus. Kõik see näitab, et CO₂-põhine automaks on tõhus meede tarbijate ostukäitumise mõjutamiseks, kuid väga rakse on efektiivset maksusüsteemi kujundada, eriti, kui riigi eesmärgiks on ka maksutulu koguda.

Magistritöö analüüsi osas selgus, et kuigi enamus Euroopa Liidu riikidest on automaksu muutnud aja jooksul CO₂-põhiseks, siis ei ole CO₂ komponent siiski sageli see komponent, millest maks enim sõltub. Tihti on maksu suurimateks mõjutajateks hoopis sõiduauto hind, mootorivõimsus, mootorimaht ning kütuseliik. Kui võrrelda automaksu erinevaid liike, siis omandimaksu on küll kehtestatud rohkemates riikides, kuid registreerimismaksu summad on mõnevõrra kõrgemad, seda eriti riikides, kus on CO₂-põhine maksusüsteem.

Kuigi ka Eestis planeeriti automaksu kehtestada alates 2018. aastast, siis viimasel hetkel sellest loobuti. Autori hinnangul aga võiks siiski Eestis automaks kehtida, kuna see aitaks mõjutada keskkonnasäästlikumate sõidukite ostmist ning selle abil saaks suurendada maksutulu. Eestis võiks kehtestada CO₂-põhise registreerimismaksu, kus diiselmootoriga autodele kehtiks mõnevõrra kõrgem määr. Maksust võiksid täielikult olla vabastatud elektri- ning hübriidautod. Maksusumma võiks alata 150 eurost bensiiniautodel ning 180 eurost diisela autod del ning ulatuda vastavalt 800 kuni 960 euron. Maksusüsteem peaks olema selge ja arusaadav kõigile. Oluline on jälgida inimeste käitumist pärast maksu kehtestamist ning vajadusel tuleb maksumäärasid kohandada, et maks täidaks oma eesmärgi ning ostetaks rohkem keskkonnasõbralikumaid autosid. Kõige olulisemaks ei peaks saama maksutulu kogumine, kuigi ka see on riigi jaoks kindlasti oluline aspekt.

Nii Eestis kui mujal Euroopa Liidu riikides on palju ettevõtete autosid, mida kasutatakse ka eratarbeks. Seega tasuks edaspidi analüüsida, kuidas erinevad riigid on lahendanud eratarbimises kasutatavate ettevõtete autode maksustamise. Ka selliste sõiduautode maksusüsteemid on riigiti väga erinevad, mistõttu võiks analüüsida, kuidas Eestis kehtestatud maks täidab oma eesmärgi.

SUMMARY

THE PRACTICE OF APPLYING CAR TAX IN THE EUROPEAN UNION AND ITS POSSIBLE ESTABLISHMENT IN ESTONIA

The aims of this master's thesis are to find out what kind of registration and circulation tax regulations the European Union countries have and how does the level of CO₂ emissions influence the amount of the car tax and based on countries' practices make propositions on what kind of car tax could Estonia have. To achieve the aims of the thesis, the author has postulated the following research tasks:

- describe the regulations of registration tax and circulation tax of the European Union countries;
- identify the influence of establishment of a car tax;
- analyse how much the level of CO₂ emission influence the amount of car tax in different countries;
- analyse what kind of taxation system Estonia could use on taxing cars.

The master's thesis has been divided into two chapters. In the first chapter it is described what are the bases of registration and circulation taxes in the European Union countries and what kind of tax reductions do they have for more environmentally friendly cars. After that, it is pointed out what are the main difficulties with car taxation due to the differences in regulations in different countries. Addition to that it is brought out what has been the influence on car tax in the countries where registration tax and/or circulation tax has been tied to the level of CO₂ emissions. In the second chapter, the registration and circulation taxes are calculated for the most often registered gasoline car, diesel car with a low level of CO₂ emission and electrical car. Based on the calculations it is analysed how the level of CO₂ emissions influences the amount of the registration tax and circulation tax; also, the tax burdens in different countries are compared. Based on other countries' practices it is analysed what kind of taxation system Estonia could have taking primarily into account the tax regulations in neighbouring countries.

Regardless of the recommendation of the European Commission to harmonize car taxation policies across the European Union, this objective had not been achieved. Every country can decide on if and how they want to tax cars. That results in a situation where different countries have different taxation systems which makes it hard for the citizens of the European Union to understand the regulations in different countries and follow them correctly, especially when the information is unavailable in their own language. There are other problems as well caused by different taxation regulations, the biggest of them being the risk of double taxing. It is also worrisome that the risk of double taxation, high registration taxes related to migration and lack of information may hinder cross-border movement in the European Union.

In the master's thesis all the European Union countries were covered and it turned out that only Estonia and Lithuania do not have registration tax nor circulation tax. All the other countries have at least one of the taxes and 14 had both. Registration tax has been established in 20 countries and in 13 of them the tax is based on the level of CO₂ emissions. Circulation tax has been established in as many countries as 24 and it is based on level of CO₂ emissions in 14 of them. Both of the taxes are CO₂-based in nine countries. Addition to the previous, it turned out that most of the countries have established tax reductions or exemption for environmentally friendly cars.

As most of the countries have tied the registration and/or circulation tax with the level of CO₂ emissions, it was analysed what has been the impact of tax reforms where the tax(es) have been changed to CO₂-based taxes. It turned out that the popularity of smaller cars has risen, that is in the mean of weight, measures and engine power. The reason of these changes is not merely the taxation of cars, but as well the innovations in car industry. Additionally, it appeared that although in many countries it initially seemed that CO₂-based taxation is an efficient measure to reduce CO₂ emissions, but in several countries it turned out to be not the case. For example, in Ireland, it increased the popularity of diesel cars, which produce less CO₂, but they also produce more nitrogen dioxide, therefore the hoped benefit of being less harmful for the environment was not achieved. In addition, it was hoped to create a budget-neutral taxation system, but in several countries it did not turn out that way and budget-neutrality was achieved only after amending the tax rates. All of it suggests that CO₂-based car tax is an efficient mean to influence consumers purchasing behaviour, but it is difficult to design an effective taxation system, especially when the aim is to collect tax revenue, not only to promote environmentally friendlier consumption.

In the analysis part of the master's thesis, it became evident that although in most of the countries the car tax has been changed to be based on the level of CO₂ emissions, it is usually not the main

component on which the tax is dependent on. Often the price of a car, engine power, engine volume and the fuel type are the ones to have the biggest effect. When comparing the different types of car tax, it turned out, that more countries have enforced circulation tax, but the fees for registration tax are somewhat higher, even more so in countries that have a CO₂-based taxation system.

In Estonia it was planned to establish car tax since the beginning of 2018, but it was abandoned at the last moment. In author's opinion, there should be a car tax in Estonia, because it would promote buying more environmentally friendly vehicles and it would increase tax revenue. The government should establish a CO₂-based registration tax, where diesel cars would have somewhat higher tax rate. Exemption should be given to electrical cars and hybrid cars. Tax amount should start from 150 euros for gasoline cars and from 180 euros for diesel cars and go as high as 800 and 960 euros accordingly. Taxation system should be clear and understandable for everyone. It is important to follow up on citizens' behaviour after establishing the tax and if needed amend the tax rates so that the tax would fulfil its purpose and that people would prefer more environmentally friendly cars. Although collecting tax revenue is a very important aspect for the state, it should not be the most important one.

KASUTATUD ALLIKATE LOETELU

- ABC Motors (2018). *Renault Clio hinnad*. Kättesaadav: <https://www.abcmotors.ee/mudelid/show/clioprices.html>, 5. mai 2018
- ACEA. (2017). Overview on tax incentives for electric vehicles in the EU. - *European Automobile Manufacturers' Association*
- ACEA. (2013). Overview of CO2-Based Motor Vehicle Taxes in the EU. - *European Automobile Manufacturers' Association*
- ACEA. (2017). Overview of CO2-Based Motor Vehicle Taxes in the EU. - *European Automobile Manufacturers' Association*
- ACEA (2017). Tax Guide 2017. Kättesaadav: <http://www.acea.be/news/article/acea-publishes-2017-tax-guide>, .1. mai 2017
- Belastingdienst (2018). *Hoeveel motorrijtuigenbelasting moet ik betalen?* Kättesaadav: <https://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/nl/auto-en-vervoer/content/hulpmiddel-motorrijtuigenbelasting-berekenen>, 5. mai 2018
- BMW Inchcape (2018). *BMW i3 hind*. Kättesaadav: <https://bmw.inchcape.ee/bmw/i/i3>, 5. mai 2018
- Brand, C., Anable, J., Tran, M. (2013). Accelerating the transformation to a low carbon passenger transport system: The role of car purchase taxes, feebates, road taxes and scrappage incentives in the UK. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 49, 132-148.
- Commission of the European Communities 29. 07.1998 communication from the Commission to the Council and the European Parliament: Implementing the Community Strategy to Reduce CO2 Emissions from Cars: An Environmental Agreement with the European Automobile Industry.
- COWI A/S (2002). Fiscal Measures to Reduce CO2 Emissions from New Passenger Cars. European Commission's Directorate General for Environment. Final Report.
- Driver & Vehicle Licensing Agency (2018). *Rates of vehicle tax for cars, motorcycles, light goods vehicles and private light goods vehicles*. Kättesaadav: <https://www.gov.uk/government/publications/rates-of-vehicle-tax-v149>, 18. aprill 2018
- EU - Fuel and vehicle tax policy. Swedish Environmental Protection Agency report 2000.

- Euroopa Komisjoni 28. aprilli 2011. aasta valge raamat Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas.
- Euroopa Komisjoni 14. detsembri 2012. aasta teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule ning Euroopa majandus- ja sotsiaalkomiteele, mis käsitleb ühtse turu tugevdamist sõiduautode piiriüleste maksutõkete kõrvaldamise abil.
- Euroopa Komisjoni 8. novembri 2017. aastatuule ettepanek Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruseks, millega kehtestada uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes heite vähendamist käsitlevast liidu terviklikust lähenemisviisist, ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007.
- Euroopa Liit (2014). *Euroopa Liidu transpordipoliitika*. Kättesaadav: https://europa.eu/european-union/topics/transport_et, 21. aprill 2018
- Euroopa Liidu Nõukogu 26. juuni 2006 uuendatud Euroopa Liidu säästva arengu strateegia.
- Euroopa Nõukogu 5. juuli 2005. aasta direktiivi ettepanek sõiduautodega seotud maksude kohta.
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määrus 443/2009, millega kehtestatakse uute sõiduautode heitenormid väikesõidukite süsinikdioksiidiheidete vähendamist käsitleva ühenduse tervikliku lähenemisviisi raames.
- Euroopa Ühenduste Komisjoni 7. veebruari 2007 teatis Nõukogule ja Euroopa Parlamendile: Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidiheidete vähendamist käsitleva ühenduse strateegia läbivaatamise tulemused.
- European Environment Agency (2018). *No improvements on average CO2 emissions from new cars in 2017*. Kättesaadav: <https://www.eea.europa.eu/highlights/no-improvements-on-average-co2>, 11.05.2018
- Eurostat (2017). *Passenger cars in the EU*. Kättesaadav: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Passenger_cars_in_the_EU, 14.05.2018
- French-Property (2017). *The Cost of a Vehicle Registration in France*. Kättesaadav: https://www.french-property.com/news/money_france/vehicle_carte_grise_registration/, 5. mai 2018
- Giblin, S., McNabola, A. (2009). Modelling the impacts of a carbon emission-differentiated vehicle tax system on CO2 emissions intensity from new vehicle purchases in Ireland. - *Energy Policy, No 37*, 1404-1411
- GOV.UK (2018). *Vehicle tax rates*. Kättesaadav: <https://www.gov.uk/vehicle-tax-rate-tables>, 5. mai 2018
- Greenpeace (2011). *Claims vs reality: How the European car lobby proved itself wrong*. Kättesaadav: <http://www.greenpeace.org/eu-unit/en/Publications/2011/car-myths/>, 5. mai 2018

- Klier, T., Linn, J. (2012). Using Vehicle Taxes to reduce carbon dioxide emission rates of new passenger vehicles: Evidence from France, Germany and Sweden. *American Economic Journal: Economic Policy*, Vol. 7, No. 1, 212-242
- Kohtuotsus, 21.03.2002, C-451/99
- Kohtuotsus, 27.06.2006, Van de Coevering, C-242/0
- Kohtuotsus, 26.04.2012, C-578/10
- Kohtuotsus, 19.09.2017, C-552/15, ECLI:EU:C:2017:698.
- Kok, R. (2015). Six years of CO₂-based tax incentives for new passenger cars in The Netherlands: Impacts on purchasing behavior trends and CO₂ effectiveness. – *Transportation Research Part A*, No 77, 137–153.
- Leinert, S., Daly, H., Hyde, B, O Gallachoir, B. P. (2013). Co-benefits? Not always: Quantifying the negative effect of a CO₂-reducing car taxation policy on NO_x emissions. – *Energy Policy*, No 63, 1151-1159.
- Maanteeamet (2017) *Sõidukite statistika*. Kättesaadav: <https://www.mnt.ee/et/ametist/statistika/soidukite-statistika>, 18. aprill 2018
- Mayeres, I., Proost, S. (2000). Should diesel cars in Europe be discouraged? - *Regional Science and Economics*, No 31, 453-470
- Mortimore, A. (2014). Reforming vehicle taxes on new car purchases can reduce road transport emissions – ex post evidence. *Australian Tax Forum*, 29, 177–216.
- Next Greencar (2018). *Renault Clio Euro standard*. Kättesaadav: <http://www.nextgreencar.com/emissions/make-model/renault/cli/>, 5. mai 2018
- Peugeot (2018). *Peugeot 308 hinnakiri*. Kättesaadav: <http://www.peugeot.ee/et/peugeot-mudelivalik/peugeot-soidukid/uus-308/hinnakiri.html>, 5. mai 2018
- Pott, T (2017). Ministeerium tahab taastada elektriautode ostutoetuse. Kättesaadav: <https://www.err.ee/642883/ministeerium-tahab-taastada-elektriautode-ostutoetuse>, 11.05.2018
- Renault (2018). *Renault Clio specifications*. Kättesaadav: <https://www.renault.co.uk/vehicles/new-vehicles/new-clio/compare.html>, 5. mai 2018
- Riigilõivuseadus, RT I, 30.12.2014, 1
- Rogan, F., Dennehy, E., Daly, H., Howley, M., O Gallachoir, B. P. (2011). Impacts of an emission based private car taxation policy – First year ex-post analysis. – *Transportation Research Part A*, No 45, 583–597.

- Ryan, L., Ferreira, S., Convery, F. (2009). The impact of fiscal and other measures on new passenger car sales and CO2 emissions intensity: Evidence from Europe. - 31 *Energy Economics*, No 31, 365-374
- Smit, T. (2016). What is known about the influence of CO2 differentiated vehicle taxes on car sales in the EU? (Magistritöö)
- Zimmermannova, J. (2012). Ex-post analysis of impacts of the car registration fee in the Czech Republic. - *Transportation Research Part A*, No 46, 1458–1464
- Transport Malta (2018). *Motor Vehicle Valuation*. Kättesaadav: <http://www.valuation.vehicleregistration.gov.mt/motorVehicle.aspx>, 5. mai 2018
- Uue mootorsõiduki kasutajale antavate andmete loetelu ja kasutaja teavitamise kord, RT I, 22.11.2016, 21
- Vero Skatt (2016). *Uusien ajoneuvojen verotus*. Kättesaadav: https://www.vero.fi/henkiloasiakkaat/auto/autoverotus/uusien_ajoneuvojen_verotu/, 5. mai 2018
- Vero Skatt (2018). *Autoveron määrä*. Kättesaadav: https://www.vero.fi/henkiloasiakkaat/auto/autoverotus/autoveron_maara/, 5. mai 2018
- Äripäev (2017). *Uute autode keskkonnalõiv algab 150 eurost*. Kättesaadav: <https://www.aripaev.ee/uudised/2017/03/17/uute-autode-keskkonnaloiv-algab-150-eurost>, 21. aprill 2018

LISAD

Lisa 1. Sõiduautode tehnilised näitajad

Sõidu- auto	Mootori- tüüp	Mootori- võimsus	Mootori- maht	CO2	Hind	Euro norm	Pikkus	Kaal	Kütuse- kulu
Renault Clio	bensiin	54	1149	127	10 690	6	4062	1564	5,5 l/100
Peugeot 308	diisel	88	1560	84	19100	6	4253	1491	3,6 l/100
BMW i3	elekter	75	0	0	38 800	-	3999	1280	12,9 kWh/100

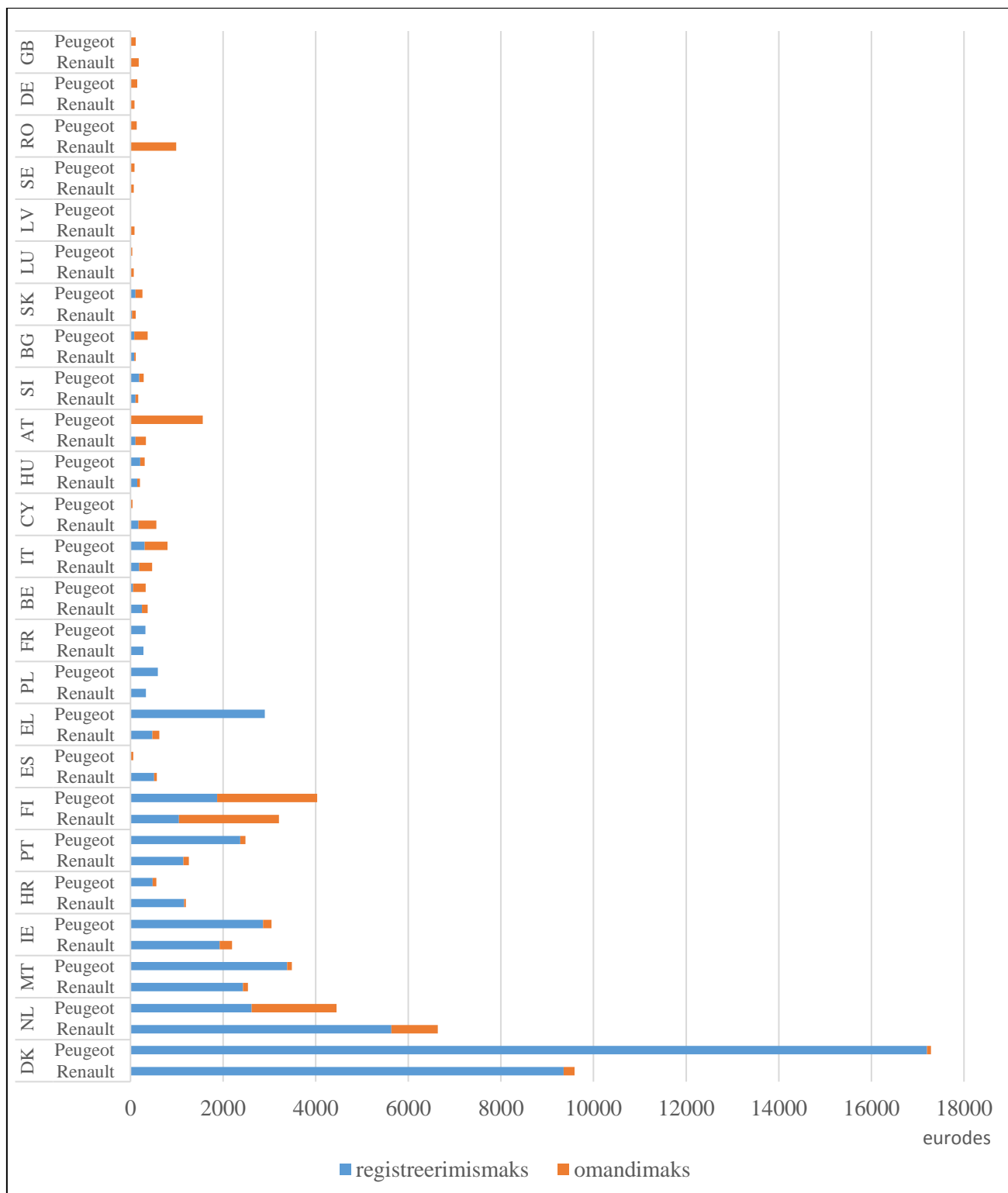
Allikas: ACEA Tax Guide (2017), ABC Motors (2018), Peugeot (2018), BMW Incheape (2018), Next Greencar (2018), Renault (2018)

Lisa 2. Maksusummad

Riik	Registreerimismaks			Omandimaks		
	Renault Clio	Peugeot 308	BMW i3	Renault Clio	Peugeot 308	BMW i3
Austria	109	0	0	223	1559	0
Belgia	248	52	0	122	275	0
Bulgaaria	82	82	82	33	290	0
Eesti	0	0	0	0	0	0
Hispaania	508	0	0	59	59	20
Holland	5635	2614	0	1000	1836	0
Horvaatia	1157	477	0	40	81	81
Iirimaa	1924	2865	432	270	180	120
Itaalia	190	309	263	276	493	0
Kreeka	470	2903	0	152	0	0
Küpros	175	0	82	381	42	0
Leedu	0	0	0	0	0	0
Luksemburg	0	0	0	69	38	30
Läti	0	0	0	84	12	0
Malta	2427	3385	0	110	100	100
Poola	331	592	1203	0	0	0
Portugal	1142	2369	0	116	116	87
Prantsusmaa	281	323	0	0	0	0
Rootsi	0	0	0	72	86	0
Rumeenia	0	0	0	986	134	0
Saksamaa	0	0	0	87	148	0
Slovakkia	33	110	33	80	148	0
Sloveenia	107	191	194	62	96	62
Soome	1048	1872	1474	2159	2158	43
Taani	9353	17 202	0	239	83	83
Tšehhi	0	0	0	0	0	0
Ungari	144	208	0	60	97	0
Ühendkuningriik	0	0	0	180	113	0

Allikas: ACEA Tax Guide (2017), Vero Skatt (2016), Vero Skatt (2018), Transport Malta (2018), Belastingdienst (2018), GOV.UK (2018)

Lisa 3. Registreerimis- ja omandimaksu võrdlus



Allikas: autori arvutused

Märkus: Jooniselt on välja jäetud Eesti ja Leedu, kuna neil pole kumbagi maksu kehtestatud ning Tšehhi, kuna registreerimismaks on null ja omandimaksu ei ole seal kehtestatud.