

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Majandusarvestuse instituut

Finantsarvestuse õppetool

Janelle Urres

**SÕIDUAUTO JA SELLE TARBEKS SOETATUD KAUPADE
JA TEENUSTE KÄIBEMAKSU MAHAARVAMISE PIIRANG
VS MOOTORSÕIDUKIMAKS EESTIS**

Magistritöö

Juhendaja: lektor Kaidi Kallaste

Tallinn 2015

SISUKORD

ABSTRAKT	4
SISSEJUHATUS	5
1. SÕIDUAUTODE MAKSUSTAMINE	7
1.1. Maksustamise viisid ja selle vajalikkus	7
1.2. Mootorsõidukiaktsiis ja -maks	8
1.3. Ettevõtte valduses olevate sõiduautode maksustamine	10
1.4. Varasem kogemus Eestis seoses sõiduauto ja selle tarbeks soetatud kaupade ja teenuste sisendkäibemaksu mahaarvamise piiranguga ning käibemaksuseaduse muudatuse jõustumine	13
2. EESTIS KEHTESTATUD SÕIDUAUTO JA SELLE TARBEKS SOETATUD KAUPADE JA TEENUSTE KÄIBEMAKSU MAHAARVAMISE PIIRANGU ANALÜÜS	18
2.1. Eestis 01.12.2014 kehtima hakanud käibemaksuseaduse muudatuse rakendamine	18
2.2. Käibemaksuseaduse muudatuse eelised ehk maksustamise vajalikkus	20
2.3. Käibemaksuseaduse muudatusega seotud probleemid ja ettepanekud	23
2.3.1. Halduskoormus	23
2.3.2. Pettused ja seadusest kõrvale hiilimine	25
2.3.3. Sõiduauto ja selle tarbeks soetatud kaupade ja teenuste käibemaksu mahaarvamise piiranguga seotud kontroll	28
2.3.4. Sisendkäibemaksu mahaarvamise piirang seoses Eesti Taastuvenergia tegevuskavaga	32
2.3.5. Riigitulude laekumine sõiduauto ja selle tarbeks soetatud kaupade ja teenuste käibemaksu mahaarvamise piiranguga	34
3. CO ₂ EMISSIOONIL SISALDUVA MOOTORSÕIDUKIMAKSU ANALÜÜS	38
3.1. Metoodika	38
3.2. Teiste Euroopa Liidu riikide praktika sõiduautode maksustamisel	39
3.3. CO ₂ põhise mootorsõidukimaksu eelised	48

3.4. CO ₂ emissioonil sisalduva mootorsõidukimaksu rakendamine Eestis	51
3.5. Eestis kehtiva ettevõtte sõiduauto ja selle tarbeks soetatud kaupade ja teenuste käibemaksu mahaarvamise piirangu ja autori soovitatava CO ₂ emissiooni sisaldusega mootorsõidukimaksu võrdlev analüüs.....	56
KOKKUVÕTE	60
SUMMARY	63
VIIDATUD ALLIKAD	66
LISAD	71
Lisa 1. Poolstruktureeritud intervjuu küsimused ja vastused	71
Lisa 2. Sõiduautode CO ₂ heitemäärad ja võimalik mootorsõidukimaksu laekumine sõiduauto CO ₂ heitemäära alusel Eestis	73
Lisa 3. Sõiduautode täismassid ja võimalik mootorsõidukimaksu laekumine sõiduauto täismassi alusel Eestis	87

ABSTRAKT

Töö pealkiri on: Sõiduauto ja selle tarbeks soetatud kaupade ja teenuste käibemaksu mahaarvamise piirang vs mootorsõidukimaks Eestis.

Eesti on üks vähestest Euroopa Liidu riikidest, kus pole kehtestatud üleüldist mootorsõidukimaksu. Hetkel piiratakse Eestis vaid käibemaksukohustuslastel sõiduauto ning selle tarbeks soetatud kaupade ja teenuste käibemaksu mahaarvamist. Samas jäi Eestis 2013. aastal registreeritud uute sõiduautode CO₂ tase Euroopa Liidu riikidest kõige kõrgemaks. Lähtudes uurimisprobleemist seati magistritöö eesmärgiks välja selgitada sõiduautode maksustamise erisused Eestis, 01.12.2014 jõustunud käibemaksuseaduse muudatuse eelised ja puudused ning hinnata, kas muudatusega kaasnev sõiduautode sisendkäibemaksu mahaarvamise piirang oli õigustatud või parema tulemuse oleks toonud üldise mootorsõidukimaksu kehtestamine.

Magistritöö uurimismeetod oli kvalitatiivne. Teostati dokumendivaatlus ja intervjuu Maksu- ja Tolliameti kontrolliosakonna autogrupi juhiga. Töö analüüsi tulemusena jõudis autor järeldusele, et üldine CO₂ emisiooni sisaldusel põhinev mootorsõidukimaksu kehtestamine Eestis tooks paremad tulemused keskkonna näitajates ja riigieelarve laekumises kui 01.12.2014 kehtima hakanud sõiduautode ning selle tarbeks soetatud kaupade ja teenuste käibemaksu mahaarvamise piirang. Erinevalt praegu kehtivast nn firmaautode maksustamisest, aitab CO₂ põhine mootorsõidukimaks kaasa Taastuvenergia tegevuskavas toodud eesmärkide saavutamisele. CO₂ põhise mootorsõidukimaksu kehtestamisel on hinnanguline maksutulu laekumine 63 461 221 eurot aastas, mis on 26% võrra suurem kui 01.12.2014 jõustunud käibemaksuseaduse muudatusest tulenev firmaautode maksustamisel 2015. aastaks prognoositud lisatulu 47 miljonit eurot ja 79% võrra suurem kui käibemaksuseaduse muudatusest tulenev tegelik käibemaksu laekumine (13,2 miljonit eurot aastas).

Võtmesõnad: firmaauto, käibemaksuseaduse muudatus, sisendkäibemaksu piiramine, mootorsõidukimaks, CO₂, riigitulu.

SISSEJUHATUS

Eestis võeti 01.12.2014 vastu uus käibemaksuseaduse muudatus, millega piiratakse äriühingutel sõiduauto ning selle tarbeks soetatud kaupade ja teenuste käibemaksu mahaarvamist. Muudatuse eesmärk on maksustada sõiduautode kasutamist õiglasemalt, mis ühtlasi suurendab riigieelarve laekumist. Ettevõtete sõiduautosid kasutatakse enamasti nii ettevõtluse kui ka eratarbimise jaoks. Eestis eelnevalt kehtiv kord lubas sõiduauto ning mootorikütuse jm kulutuste sisendkäibemaksu maha arvata täies ulatuses. Sõiduauto kasutamist eratarbeks maksustati omatarbena, mis aga ei katnud üldjuhul ära tegelikke kulutusi, mida sõiduautode osas eratarbimise jaoks tehti. Lisaks tekkis olukord, kus ettevõtjal oli soodsam autot omada kui eraisikul. Uue korraga soovitakse ühtlustada eraisikute ning ettevõtete maksukoormust sõiduauto soetamisel ning kasutamisel.

01.12.2014 jõustunud käibemaksuseaduse muudatusega hakkas kehtima nn automaks, mis on suunatud juriidilistele isikutele, kes on käibemaksukohustuslased. Füüsilisest isikust autoomanikele piiranguid ei kehtestatud. Samas autode kasutamise juures on olemas terve hulk negatiivseid kõrvalmõjusid, mis jäävad autode omanikele tihti märkamatuks. Selleks, et piirata autode kasutamist või kompenseerida autodest tulenevaid kulusid keskkonnale, kehtestatakse automakse, mida reeglina peab kandma auto kasutaja. Eesti on üks vähestest Euroopa Liidu riikidest, kus pole kehtestatud üldist mootorsõidukimaksu. Arvestades sellega, et 01.12.2014 jõustunud käibemaksuseaduse muudatuse üheks eesmärgiks oli suurendada riigieelarvet, oleks kasulikum maksustada kõiki sõiduautode omanikke.

Magistritöö on aktuaalne ja uudne. Töö aktuaalsus seisneb selles, et 01.12.2014 jõustunud käibemaksuseaduse muudatuse eelnõu tekitas paljudes asjaosalistes küsimusi ning kahtlusi maksustamise efektiivsuses. Samuti on käibemaksuseaduse muudatus tekitanud Eesti maksumaksjate seas palju kõneainet ja seda just sõiduauto kasutamistotstarbe kontrollimeetmete osas. Töö uudsus seisneb asjaolus, et seadusemuudatus jõustus alles 01.12.2014 ning autorile teadaolevalt ei ole varasemalt sama teemat Eestis käsitletud.

Antud töö eesmärk on selgitada välja sõiduautode maksustamise erisused Eestis, 01.12.2014 jõustunud käibemaksuseaduse muudatuse eelised ja puudused ning hinnata, kas

muudatusega kaasnev sõiduautode sisendkäibemaksu mahaarvamise piirang oli õigustatud või parema tulemuse oleks toonud üldise mootorsõidukimaksu kehtestamine.

Töö hüpoteesiks on autor seadnud, et üldine mootorsõidukimaksu kehtestamine Eestis tooks paremad tulemused keskkonna näitajates ja riigieelarve laekumises kui 01.12.2014 kehtima hakanud sõiduautode ning selle tarbeks soetatud kaupade ja teenuste käibemaksu mahaarvamise piirang.

Töö sisuline osa koosneb kolmest peatükist, mis omakorda jaguneb alapeatükkideks. Esimeses peatükis on välja toodud maksustamise vajalikkus ning sõiduautode maksustamise viisid. Lisaks käsitleb esimene peatükk ka 01.12.2014 jõustunud käibemaksuseaduse muudatust ning varasemat kogemust Eestis seoses sõiduauto ja selle tarbeks soetatud kaupade ja teenuste sisendkäibemaksu mahaarvamise piirangust. Teises peatükis on analüüsitud äriühingute sõiduautode ja selle tarbeks soetatud kaupade ja teenuste käibemaksu mahaarvamise piirangu eeliseid ja puudusi. Kolmandas peatükis keskendutakse sõiduautode maksustamisele CO₂ emissiooni sisalduse järgi. Käsitletud on sõiduautode maksustamist teistes Euroopa Liidu riikides ning analüüsitud CO₂ põhise automaksu rakendamist Eestis. Lisaks võrreldakse kolmandas peatükis Eestis 01.12.2014 kehtima hakanud firmaautode maksustamist võimaliku CO₂ põhise sõiduautode aastamaksuga ning kontrollitakse hüpoteesi paikapidavust.

Magistritöös kasutati kahte kvalitatiivset uurimismeetodit: poolstruktureeritud intervjuu ja dokumendivaatlus. Empiirilise osa koostamiseks intervjueeriti Maksu- ja Tolliameti kontrolliosakonna sõiduautode töögrupi talitusejuhataja tööülesandeid täitvat juhtivrevidenti Kaia Kollot. Dokumendivaatlus teostati teistes Euroopa Liidu riikides kehtestatud sõiduautode maksusüsteemi osas, et seeläbi hinnata Eestis võimaliku mootorsõidukimaksu kehtestamist. Magistritöö teema käsitlemiseks vajaliku informatsiooni allikateks kasutati nii eesti- kui võõrkeelseid allikaid, peamiselt transpordialased andmebaasid, erialased artiklid ja raportid ning antud teemat käsitlevad internetiallikad. Lisaks akadeemilisele kirjandusele hõlmab materjal maksuhalduri enda valdkonnapõhist käsitlust.

1. SÕIDUAUTODE MAKSUSTAMINE

1.1. Maksustamise viisid ja selle vajalikkus

Sõiduautode maksustamine on muutunud viimaste aastate jooksul üha populaarsemaks. Põhjus, miks autosid hakati täiendavalt maksustama, on olnud selles, et autode kasutamise juures on olemas terve hulk negatiivseid kõrvalmõjusid (Säästva arengu komisjon 2010, 13):

1. Õhusaaste – peamised transpordis tekkivad saasteained on peenosakesed, lämmastikoksiidid, vääveldioksiid, lenduvad orgaanilised ühendid, ning sekundaarse saasteainena tekkiv osoon.
2. Liiklusummikud.
3. Kliimamuutus – transpordikütuse põletamisel tekkivad kasvuhoonegaaside heitkogused moodustavad umbes 14% ülemaailmsest inimtegevusest pärinevast kasvuhoonegaasi heitkogusest.
4. Müra, tolm, vibratsioon.
5. Teede kulumine.
6. Jäätmete, sh ohtlike jäätmete (rehvid, akud, kasutatud õlid, lahustid) tekitamine.
7. Pinnase ja veekogude saastamine – lisaks õhusaastest tingitud pinnase ja veekogude reostusele saastab transport keskkonda ka raskmetallide, libedustõrjeks ja teeäärse taimestiku tõrjeks kasutatud kemikaalidega. Need saasteained võivad teede läheduses tekitada taimekahjustusi, vähendada mulla viljakust ning kahjustada inimeste ja loomade tervist.
8. Autod on ohuallikaks jalakäijatele.

Kõrvalmõjud jäävad aga autode omanikele tihti märkamatuks, sest reeglina nad otseselt ei kajastu auto omamise hinnas – need kulud kannab ühiskond tervikuna. Tekib ebaõiglane olukord: inimesed, kes autosid ei kasuta, maksavad kinni osa kuludest mis

tehadse, et muuta autoomanike elu mugavamaks. Auto kasutamine on muudetud odavamaks, kui see tegelikult peaks olema ja seetõttu on mitmed riigid kehtestanud automakse. Sõiduautosid koormavad otseselt kaks erinevat maksu: mootorsõidukimaks ja mootorsõidukiaktsiis. Lisaks sellele saab mootorsõidukite kasutamist veel koormata kütuse maksustamise (kütuseaktsiis), teede infrastruktuuri kasutamise (ajapõhine kasutustasu ja teetoll) ja parkimistasude kaudu.

Lisaks on enamik Euroopa Liidu liikmesriikidest piiranud ettevõtetel sõiduautode ning nende tarbeks ostetud kaupadelt ja teenustelt sisendkäibemaksu mahaarvamist. Piiranguid ei ole kehtestanud Tšehhi, Slovakkia, Saksamaa, Luksemburg ja Holland (Rahandusministeerium 2014). Piirangu kehtestamise eesmärk on maksustada sõiduautode kasutamist õiglasemalt, mis ühtlasi suurendab riigieelarve laekumist.

1.2. Mootorsõidukiaktsiis ja -maks

Mootorsõidukiaktsiis oli riiklik maks ja oma olemuselt tarbimismaks. Antud maksu koguti Eesti Vabariigis 01.04.1995–31.12.2002 Mootorsõidukiaktsiisi seaduse alusel. Paragrahv 1 alusel olid aktsiisi objektiks Eestisse imporditud ja Eestis toodetud või ümberehitatud mootorsõidukid, mida maksustati vastavalt mootorsõiduki silindrite töömahule ja vanusele. Maksukohustus oli seejuures ühekordne, st sõidukite edasimüümisel maksukohustust enam ei tekkinud. Mootorsõidukiaktsiis kaotati seoses 2003. aastast kehtima hakanud Raskeveokimaksuga.

Mootorsõidukiaktsiisi nimetatakse ka registreerimismaksuks, mis viitab sellele, et maks tasutakse sõiduki esimesel registrisse kandmisel konkreetses riigis. Registreerimismaksu diferentseeritakse enamasti järgmistel alustel (European Commission 2010):

- 1) sõiduki soetamismaksumus;
- 2) sõiduki CO₂ eraldus, keskmine kütusekulu;
- 3) võimsus;
- 4) sõiduki vanus;
- 5) kasutatav kütus;
- 6) sise põlemismootori töömaht;

7) heitgaaside keskkonnakahjulikkus.

Lisaks on otstarbekas sõiduautode registreerimismaksu määra diferentseerida järgmistel alustel: registreerimismass või tühimag, hübriidtehnoloogia ja elektriautod (Ibid).

Mootorsõidukimaks on riiklik või kohalik omandimaks. Mootorsõidukimaksu nimetatakse ka aastamaksuks, sest tavaliselt on maksustamisperioodiks kalendriaasta. Kuna mootorsõidukimaks tuleb tasuda igal aastal, on laekumised riigieelarvesse stabiilsemad. Võrreldes mootorsõidukiaktsiisiga on antud maksu mõju tarbijale suurem, sest aastamaks sunnib perioodiliselt mõtlema, kuidas vähem maksu maksta. Registreerimismaks on aga ühekordne. Mootorsõidukimaksu diferentseeritakse enamasti järgmiste näitajate järgi (European Commission 2010):

- 1) mootori töömaht;
- 2) võimsus;
- 3) sõiduauto vanus;
- 4) sõiduki kaal;
- 5) kasutatav kütus;
- 6) omaniku registreerimispiirkond;
- 7) heitgaaside keskkonnakahjulikkus;
- 8) süsihappegaasi emissioon, kütusekulu.

Lisaks on võimalik mootorsõidukimaksu diferentseerida järgmistel alustel: hübriidtehnoloogia, elektriautod (Ibid).

Eestis on mootorsõidukimaksu kehtestamise kord ja sellele esitatavad nõuded välja toodud kohalike maksude seaduses. Mootorsõidukimaksu kohta sätestab kohalike maksude seaduse paragrahv 12 järgmist: mootorsõidukimaksu maksavad liiklusregistris registreeritud mootorsõidukeid omavad või neid mootorsõidukeid kasutavad maksu kehtestanud kohaliku omavalitsusüksuse territooriumil elavad füüsilised ja asuvad juriidilised isikud. Maksumäära kehtestab volikogu diferentseerituna sõiduki registrimassi, lubatud teljekoormuse või mootori võimsuse järgi. Mootorsõidukimaksuga maksustamise periood on kalendriaasta. Kohalike maksude seaduse § 12 lg 2 näeb ette kohustusliku maksuvabastuse riigi- ja omavalitsusasutuste, kaitseväge ja Kaitseliidu mootorsõidukitele, välisesinduste ja diplomaatide sõidukitele, invaliidide sõidukitele ja raskeveokimaksuga maksustatavatele veoautodele. Mootorsõidukimaksu on katsetatud Tallinnas, Maardus ja Alajõe vallas. Tallinnas kehtis mootorsõidukimaks kohaliku maksuna aastatel 1996–2003. Maksukohustus

oli isikul, kelle sõiduki registreerimistunnistusel oli elu- või asukohaks Tallinn. Sõiduki kasutajal tuli maksu maksta ka juhul, kui ta kasutas sõidukit rendilepingu alusel ning rentniku andmed olid kantud liiklusregistrisse. Maksumääraks oli kehtestatud 5 Eesti krooni mootorivõimsuse iga kilovati kohta aastas. Mootorsõidukimaks tühistati, kuna inimesed hakkasid maksust vabanemiseks registreerima sõidukeid väljaspool Tallinna. (Mootorsõidukimaks võib...2002)

Praegusel hetkel maksustatakse Eestis mootorsõidukitest otseselt vaid raskeveokeid. Raskeveokimaksu seadus jõustus alates 01.01.2013. Vastavalt raskeveoki seaduse § 1 järgi on maksuobjektiks liiklusregistris registreeritud 12-tonnise või suurema registri- või täismassiga veoauto ning veoautost ja ühest või enamast haagisest koostatud 12-tonnise või suurema registri- või täismassiga autorong, mille veoauto on registreeritud liiklusregistris. Maksumäär sõltub otseselt sellest, kui suurt mõju raskeveok teele avaldab ning leitakse seaduse lisa toodud tabelist vastavalt liiklusregistris olevatele andmetele. Veoauto maksustamise aluseks on veoauto registrimass, telgede arv ja veotelje vedrustuse tüüp. Kui liiklusregistris puudub kanne veoauto registrimassi kohta, võetakse maksustamisel aluseks veoauto täismass. Autorong maksustatakse autorongi registri- või täismassi, autorongi telgede arvu ja veoauto vedava telje vedrustuse tüübi järgi. Vastavalt § 3 maksavad raskeveokimaksu Eestis ajutiselt või alaliselt elavad füüsilised isikud, Eestis registreeritud juriidilised isikud ning riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutused, kes raskeveokit omavad. Raskeveoki kasutaja maksab juhul, kui ta kasutab raskeveokit kasutuslepingu või omandireservatsiooniga müügilepingu alusel ja tema nimi või nimetus, isiku- või registrikood ning elu- või asukoha aadress on kantud liiklusregistrisse.

1.3. Ettevõtte valduses olevate sõiduautode maksustamine

Ettevõtete sõiduautosid kasutatakse enamasti nii ettevõtluse kui ka eratarbimise jaoks. Seda näitab nii rahvusvaheline kogemus kui ka kaudsed tõendid Eestist. Hinnangu kohaselt on Euroopa Liidus 50% uutest sõiduautodest soetanud äriühingud. Auto on ettevõttes keskse tähtsusega mobiilseks vahendiks liikumises, kuid samas on sõiduautol mitmeid negatiivseid mõjusid keskkonnale, nagu CO₂, müra, ummikud jms. (Copenhagen Economics 2010, pp 2)

Euroopa Komisjon teostas suuremahulise uuringu ettevõtete autode maksustamisest

Euroopa Liidus, mille põhijäreldustena toodi välja järgmist (Seletuskiri käibemaksuseaduse...):

1. Ettevõtete sõiduautode alamaksustamine on Euroopa Liidus suuresti norm.
2. Sellega kaasnevad otsesed tulukaod ning turumoonutustest tulenev üldine heaolukadu.
3. Kuna eksisteerivad stiimulid osta rohkem kütust ja suuremaid/võimsamaid autosid, on negatiivne mõju keskkonnale suurem.
4. Ettevõtete autode neutraalsem (võrreldes erakasutusega) maksustamine, ehk suurem erisoodustuse maksustamine võib:
 - a) suurendada üldist heaolu;
 - b) vähendada negatiivset mõju keskkonnale.

Nimetatud uuringus toodi välja Hollandi ja Belgia ettevõtete autode eratarbimise osakaalud, milleks on vastavalt 67% ja 78%. Inglismaa ja Itaalia on Euroopa Komisjonile esitanud käibemaksu erandi kehtestamise taotlustes välja toonud, et nende ettevõtete autode erakasutamise osakaal on 60%. Inglismaal oli välja toodud ka alternatiivne hinnang, mis tugines teisele andmestikule, mille järgi nimetatud osakaal oli 40%. Eestis pole analoogseid uuringuid teostatud, mistõttu ei saa täpselt öelda, mis on Eesti ettevõtete autode eratarbimise osakaal. (Ibid)

Siiski viitab Eesti Pangas hiljuti teostatud uuring sellele, et majapidamised, mis teenivad ettevõtlustulu, on jätnud leibkonnaküsitluses esitamata 62% oma tegelikult teenitud tulust. See tähendab, et nende ettevõtlustulu teenivate leibkondade sissetulek peaks olema keskmiselt 2,6 korda suurem kui ettevõtlustulu mitteteenivate leibkondade oma selleks, et nende tarbimine oleks võrdväärne. Sissetulekute avalikustamisel väiksemas mahus võib olla mitu põhjust: kas osa sissetulekust varjatakse või esitatud tuludest on maha arvatud suurem summa kulutusi, kuna osa isiklike kulutusi esitatakse ärikulutustena. Sealhulgas ka kulutused ettevõtluses kasutatavale sõiduautole. Võrreldes riikidega, kus sama uuringut läbi viidi, on Eestis esitamata tulu osakaal oluliselt suurem. (Ibid)

Probleemi olemasolule viitab ka asjaolu, et 2013. aasta alguse seisuga oli Eestis 5600 ettevõtet, kus aastane käive 2012. aastal oli alla 1000 euro, kuid mille omanduses oli keskmiselt 1,3 sõiduautot (Ibid)

Firmaautosid saab maksustada mitmel viisil. Neli peamist meetodit on maksustada firmaautosid lähtuvalt sõiduki hinnast, läbitud vahemaast, maksustada sõiduautole tehtud otseseid kulutusi (nt kütus ja hoolduskulud) või määrata fikseeritud maksusumma.

Maksustamise meetmeid saab ka kombineerida. Enim levinud firmaautode maksustamise viis on kindlaksmääratud protsent sõiduauto hinnast. (Harding 2014, pp 10 – 11) Lisaks on enamik Euroopa Liidu liikmesriikidest piiranud ettevõtetel sõiduautode ning nende tarbeks ostetud kaupadelt ja teenustelt sisendkäibemaksu mahaarvamist. Piiranguid ei ole kehtestanud Tšehhi, Slovakkia, Saksamaa, Luksemburg ja Holland. (Rahandusministeerium 2014)

Eestis enne 01.12.2014 kehtiv kord lubas sõiduauto ning mootorikütuse jm kulutuste sisendkäibemaksu maha arvata täies ulatuses ning sõiduauto kasutamist eratarbeks maksustati omatarbena. Omatarbe maksustatavaks väärtuseks oli tulumaksuseadusega määratud erisoodustuse hind ilma käibemaksuta, ehk siis 213 eurot ning sellelt käibemaks 42,7 eurot. See aga ei katnud üldjuhul ära tegelikke kulutusi, mida sõiduautode osas eratarbimise jaoks tehti. Kui maksukohustuslane pidas sõidupäevikut, siis oli see käibemaksu summa, mida riigile omatarbena maksustati, veelgi väiksem.

Praktika on näidanud, et enne 01.12.2014 kehtiv kord ei õigustanud ennast. Maksuhalduril oli väga raske hinnata ettevõtte esitatud tõendeid sellest, kuidas sõiduautot on kasutatud, sest tegelikust kasutusest ei jää jälge. Eratarbimise maksustatava väärtuse tõstmine aga rikuks nende maksumaksjate huve, kes sõiduautot vähem kasutavad ning seetõttu ka sõiduauto tarbeks vähem mootorikütust ja muud kaupa ostavad. Seega sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramine on õigem, kui kõigile ettevõtetele eratarbimise maksustatavat väärtust tõsta. (Seletuskiri käibemaksuseaduse...)

1.4. Varasem kogemus Eestis seoses sõiduauto ja selle tarbeks soetatud kaupade ja teenuste sisendkäibemaksu mahaarvamise piiranguga ning käibemaksuseaduse muudatuse jõustumine

Eestis on juba varasemalt kehtinud sisendkäibemaksu mahaarvamise piirang. Nimelt aastatel 1994–2001 kehtinud käibemaksuseadus ei lubanud maha arvata käibemaksu soetatud sõiduautodelt, mis ei olnud otseselt seotud ettevõtlusega, ning sellistele sõiduautodele ostetud kütuselt. Aastatel 2002–2003 kehtinud käibemaksuseaduse alusel oli võimalik maha arvata 2/3 sõiduauto soetamisel või liisimisel ning kütuse ostmisel tasutud käibemaksusust. See tähendab, et lähtuti eeldusest, mille kohaselt 2/3 ajast kasutatakse sõiduautot ametisõitudeks ning 1/3 ajast isiklikul eesmärgil. Seaduse säte aga tühistati, kui Eesti ühines Euroopa Liiduga

ning käibemaksuseadus viidi vastavusse nn Euroopa Liidu käibemaksu kuuenda direktiiviga. (Dontševski 2014)

25.09.2013 algatas Eesti Vabariigi Valitsus käibemaksuseaduse ja raamatupidamise seaduse muutmise eelnõu 493SE. Eelnõu puudutas ettevõttele kahe suurema muudatuse elluviimist. Esiteks käibedeklaratsiooni lisa esitamist, mis hõlmab üle 1000 euro maksvate tehingute kajastamist ning teiseks sõiduautodega seotud sisendkäibemaksu mahaarvamise piirangu rakendamist, milles seekord tehti ettepanek kehtestada 50/50 maksuarvestus ja laiendada sama proportsiooni ka autodega seotud kulutustele. Eelnõu võeti aga menetlusest, sest see tekitas huvigruppides meelepaha. Rahanduskomisjoni esimehe Sven Sesteri sõnul oli eelnõude menetlemisel tunnetatav liigne rutakus ning vähene dialoog huvigruppidega. Sven Sesteri sõnul vajab Rahandusministeerium ning Maksu- ja Tolliamet rohkem aega teemaga tegelemiseks. (Autode käibemaks...2014)

Üheks suuremaks põhjuseks miks eelnõu tagasi lükati, oli küsimus miks piirmääraks on just 50%. Eelnõu seletuskirja põhjendustes on tuginetud mitmetele andmeallikatele, sealjuures rahvusvahelisele kogemusele, ekspertarvamusele, erinevatele otsestele tõenditele sõiduautode erakasutuse kohta Eestis ning ka kaudsetele andmetele ja hinnangutele. Tervikpildi koostamisel on vastavalt võimalustele kasutatud 2012. ja 2013. aasta statistikat. Eestis oli 2012. aasta lõpus 109 000 ettevõtet, neist 102 000 olid mikroettevõtted ehk ettevõtted, milles töötab kuni 10 töötajat. Eesti Maksu- ja Tolliametile edastatud liiklusregistri andmete alusel omas seisuga 31.12.2013 sõiduautosid kokku 35 053 juriidilist isikut (mis ei tegele liisinguga, taksoveoga, sõidukite müügi ega ka õppesõitudega) ehk ligi kolmandik kõigist ettevõtetest. Neile kuulus omaniku või vastutava kasutajana kokku veidi üle 88 000 sõiduauto. Kokku deklareeris 2013. aastal mingisugust ettevõtte vara erakasutusse andmist 4640 ettevõtet. Kehtiva liikluskindlustusega sõiduautosid oli ettevõtetel 2013. aastal keskmiselt ligi 71 500 ning 2012. aastal ligi 70 000. (Millest tulenevalt on sõiduautode...)

Viimases Eesti tööjõu-uuringus on Eesti elanike käest küsitud, mis on nende peamine transpordivahend tööl käimiseks. Ligi 40% töötajatest kasutavad selleks isiklikku autot, kuid 13,4% ehk 79 200 inimest kasutavad ametiautot või töökoha sõidukit. Üldiselt on N-kategooria autode ehk väikekaubikute ja -busside kasutamine erasõitudeks vähem levinud, samuti ei ole neid ettevõtete omanduses nii arvukalt kui sõiduautosid. Ettevõtete omanduses olevate kehtivate liikluskindlustuspoliisidega sõiduautode arv oli võrdlusalusel 2012. aastal 70 000. Ettevõtete autode hulk ja nende töötajate hulk, kes väidavad, et käivad peamiselt tööl

töökoha autoga, on sarnases suurusjärgus. (Millest tulenevalt on sõiduautode...)

Äriühingud, kellega Maksu- ja Tolliamet oma kontrollide raames on kokku puutunud, kasutavad nende nimel olevaid sõiduautosid üldjuhul ka eraotstarbel. Tihti viitab sellele asjaolu, et sõiduauto kasutajaks on märgitud isikud, kellel ei ole kokkupuudet ettevõttega või on sõidukeid rohkem, kui töötajaid. Samas väidavad ettevõtete juhid, et kasutavad sõiduautosid ainult töösõitudeks. Umbes pooled kontrollitustest peavad töösõitude tõenduseks sõidupäevikuid, kuid süvenev trend on väita, et 100% sõitudest on töösõidud, mis vabastab sõidupäeviku pidamisest. Maksu- ja Tolliameti kokkuvõtva hinnangu järgi kasutavad ettevõtted erisoodustuse deklareerimise andmete põhjal sõiduautosid peamiselt ettevõtluse tarbeks. Kuid äriühingute reaalse kontrolli käigus selgub, et üldjuhul kasutatakse ettevõtete sõiduautosid ka ettevõtlusega mitteseotud eesmärkidel. (Ibid) Kuid ettevõtlusega mitteseotud sõitude kontrollimine on keeruline. Asjaolu, et sõiduauto kasutajaks on märgitud äriühinguga mitteseotud isik, ei võimalda maksuhalduril öelda, et sõidukit kasutatakse ka eratarbeks. Tavaliselt toovad äriühingud välja erinevaid põhjusi, miks sõiduauto kasutajaks on märgitud ka mitteseotud isik (tavaliselt perekonnaliige). Kõige levinumaks põhjuseks tuuakse asjaolu, et perekonnaliige on lisatud sõiduauto kasutajaks ennetavalt, kui peaks tegeliku kasutajaga mingi õnnetus juhtuma.

Viimane Eesti tööjõu-uuringu statistika ja Maksu- ja Tolliameti kogemus lubavad järeldada, et valdav enamik sõiduautodest on töötajate või muude isikute erakasutuses. Erakasutuse osakaalu kohta on võimalik samuti kaudsetele tõenditele tuginedes teha teatud oletusi. Ettevõtete ostetud uued autod on vastavalt Eesti Panga liisingustatistikale 30% kallimad kui erakiskute ostetud autod. Valdavalt registreeritakse uued autod just ettevõttesse (60% kõikidest ostetud uutest autodest). Sealjuures, kui autopargi keskmine läbisõit on 15 000 km aastas, siis uuemate autode (kuni 2 aastat) läbisõit on 35 000 km aastas. Vastavalt Euroopa Komisjoni tellitud ja Copenhagen Economics'i teostatud 2010. aasta uuringule ei anna üldiselt maksusoodustused väga suurt stiimulit ettevõtetele sõita lisakilomeetreid (keskmiselt ELis 1500 km aastas). Seega oleks vaja teada, kas 35 000 km aastane läbisõit on normaalsest suurem, mis lubaks oletada, et see lisa tuleneb erakasutusest. Kuna pole kõikeid andmeid ettevõtete autode läbisõidu kohta terve Euroopa Liidu kohta, kasutatakse võrdlusalusena Inglismaad, kus on teemat hinnanguliselt kõige põhjalikumalt uuritud. Inglismaa sõiduautopargi keskmine aastane läbisõit on samas suurusjärgus, mis Eestis – 13 200 km aastas. Sealsete ettevõtete autode keskmine läbisõit on 31 200 km aastas.

Sealjuures on välja toodud, et ettevõtluse tarbeks sõidetakse ettevõtte autodega keskmiselt 40% koguläbisõidust ehk eratarbimine on 60%. Vastavalt Copenhagen Economics'i uuringule võib Euroopa Liidu ettevõtete autode erakasutuse osakaal olla veelgi suurem – 70% kuni 80%. Täiendavalt väärub rõhutamist, et vastavalt Eesti Panga uuringule on Eestis läbi ettevõtluse tehtava eratarbimise probleem suurem kui mujal Euroopas. Seega teiste riikide näited, kus ettevõtete autode erakasutust on põhjalikumalt uuritud, peaksid olema Eesti jaoks head orientiirid ilma ülehindamise ohuta. (Millest tulenevalt on sõiduautode...)

Sõiduautode erakasutusele läbi ettevõtte viitab otsesemalt ka asjaolu, et Maksu- ja Tolliameti andmetel oli ettevõtete hulgas 2013. aasta esimese poolaasta seisuga 5600 ettevõtet, milles polnud sisulist majandustegevust (käivet ja töötajaid), kuid mille omanduses oli kehtiva liikluskindlustuspoliisiga 7000 sõiduautot. Seega ettevõtete autode osakaal, mis on registreeritud ettevõtte nimele võimaliku käibemaksust (ja muudest maksudest) kõrvalehoidumise eesmärgiga, on märkimisväärne – 10%. Võib eeldada, et sellist skeemi kasutatakse pigem juhul, kui saadav kasu on ka suurem, ehk risk sattuda maksuhalduri huviorbiiti õigustab ennast. Saadav kasu on suurem kallimate sõiduautode ja suuremate kaasnevate kulude korral, millelt on võimalik käibemaks maha arvata. Samuti on erisoodustuse hinnal ülempiir, juhuks kui erakasutust deklareeritakse. Kuna eelpoolmainitud 5600 ettevõttel sisulist majandustegevust ei ole, ei saa nende omanduses olevaid sõidukeid käsitleda kui ettevõtlussisendit ehk on täielikult erakasutuses. (Ibid)

Eelpool välja toodud tulemused lubavad järeldada, et Eestis on ettevõtete autod suures osas erakasutuses. Sealjuures tuleb tõdeda, et Inglismaa ja teised võrdlusalused riigid on Eestist nii asustustiheduselt, kultuuriliselt, kui jõukuse tasemelt erinevad. Seetõttu on koondhinnang konservatiivne, tuginedes madalaimale eelpool välja toodud kvantitatiivhinnangule. Hinnangute tulemusel on Eesti ettevõtte autode erakasutus ligikaudu 60%. Sisendkäibemaksu mahaarvamispääs piirangu taotletav määr 50% on tingitud asjaolust, et erakasutuse osakaalu hinnang tugineb muuhulgas ka kaudsetel tõenditel ja oletustel, mistõttu välistatakse ülehindamise võimalust. (Ibid)

03.04.2014 saatis Rahandusministeerium taas valitsusele sõiduautode sisendkäibemaksu tagasinõudmist piirava käibemaksuseaduse eelnõu. Sisulisi muudatusi varasemalt huvigruppide kritiseeritud uuenenud eelnõus palju ei olnud. Erinevalt varasemast eelnõust kirjutati uude sisse tõik, et ei rakendu sõiduautode ostmisel või liisimisel summalist piirangut, milleks oli varasema eelnõu kohaselt 2000 eurot auto kohta (BNS Majanduspoliitika

2014).

01.07.2014 võeti vastu uus käibemaksuseaduse muudatus, mis jõustus 01.12.2014. Uue käibemaksuseaduse muudatuse järgi piiratakse sõiduauto ning selle tarbeks kaupade ja teenustele ostmisel makstud käibemaksu mahaarvamist. Kui ettevõtluseks ostetud sõiduautoga tehakse ka erasõite, siis on sisendkäibemaksu mahaarvamise piirang 50% hoolimata sellest, millises mahus erasõite tehakse. Sisendkäibemaksu mahaarvamise piirangut soetamisel rakendatakse sõidukitele, mis soetatakse pärast 01.12.2014. Piirang tähendab eelkõige seda, et ettevõtluses kasutatava sõiduauto soetamisel või kasutamislepingu alusel kasutamisel saab sisendkäibemaksu maha arvata mitte rohkem kui 50%. Samuti rakendub antud piirang sõiduauto tarbeks kaupade soetamisel ja teenuse saamisel. Seda ka juhul, kui sõiduauto ise on soetatud enne 01.12.2014. Sõiduautoga seotud kulutused on näiteks sõiduauto mootorikütus, varuosad, hooldus, remont, parkimistasud, kulutused sõiduauto transpordile (praamipilet). Sõiduauto kulu ei ole reklaami paigutuse kuld, samuti haagise ost või rent.

Sõiduautoks käibemaksuseaduse tähenduses loetakse M1 kategooria sõidukit, mille täismass ei ületa 3500 kilogrammi ja millel lisaks juhiistmele ei ole rohkem kui kaheksa istekohta. Sõiduauto mõiste sisustamisel tuleb lähtuda Majandus- ja Kommunikatsiooniministri 13.06.2011 määruse nr 42 "Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele" lisast 5. Sõidukeid, mida tähistatakse G tähe lisamisega kategooria tähisesse, loetakse maastikuautodeks. Samas ei muuda G tähe lisamine sõiduki kategooriat ning ka juhul, kui sõiduki tehnilises passis on märgitud MIG, on tegemist sõiduautoga ehk M1 kategooria sõidukiga, mille puhul tuleb arvestada sisendkäibemaksu mahaarvamise piirangutega (Sõiduauto deklareerimisega seotud...2014).

Sõiduautoga seotud sisendkäibemaksu on õigus 100% maha arvata üksnes juhul, kui sõiduautot kasutatakse viies erandis toodud tingimustele vastavalt kahe aasta jooksul. Need viis erandit on järgmised (Rahandusministeerium 2014):

1. Kui sõiduautot kasutatakse eranditult vaid ettevõtluse tarbeks.
2. Kui sõiduauto ostetakse müügiks tingimusel, et maksukohustuslane tegeleb sõiduautode müügiga ning ei võta neid muul otstarbel kasutusele.
3. Kui sõiduauto ostetakse kasutuslepingu alusel kasutusse andmiseks tingimusel, et maksukohustuslane tegeleb sõiduautode kasutusse andmisega ning ei võta neid muul otstarbel kasutusele.

4. Kui sõiduautot kasutatakse peamiselt taksoveoks tingimusel, et maksukohustuslasel on taksoveoluba ja sõidukikaart.
5. Kui sõiduautot kasutatakse peamiselt õppesõiduks tingimusel, et maksukohustuslasel on mootorsõidukijahi koolitamise luba või ta osutab mootorsõidukijahi õpetajana teenust isikule, kellel on mootorsõidukijahi koolitamise luba.

Kui sõiduauto kasutusotstarve muutub kahe aasta jooksul, näiteks esimesel aastal kasutatakse autot ainult ettevõtluses, aga järgneval aastal tehakse ka erasõite, siis tuleb teha ümberarvestus. Sel juhul tuleb kasutusotstarbe muutumise kuul mahaarvatud sisendkäibemaksu korrigeerida võttes aluseks 24-kuulise perioodi. (Ibid)

Seega võrreldes enne 01.12.2014 kehtivat käibemaksuseadust, piiratakse uue muudatusega sõiduautode omatarbe maksustamise asemel sõiduautode ostmisel ja kasutuslepingu alusel kasutamisel (sh rentimisel, liisimisel) ning nende tarbeks kaupade ja teenuste ostmisel (mootorikütus, remont, hooldus jms) tasutud käibemaksu mahaarvamist. Taksode ja õppesõiduautode puhul lubatakse sisendkäibemaksu sajaprotsendiliselt maha arvata juhul, kui autot kasutatakse peamiselt taksoveoks ja õppesõiduks. Seega ei välistata nende sõiduautode kasutamist isiklikul ja ettevõtlusega mitteseotud eesmärgil ja see kuulub jätkuvalt maksustamisele omatarbena.

2. EESTIS KEHTESTATUD SÕIDUAUTO JA SELLE TARBEKS SOETATUD KAUPADE JA TEENUSTE KÄIBEMAKSU MAHAARVAMISE PIIRANGU ANALÜÜS

2.1. Eestis 01.12.2014 kehtima hakanud käibemaksuseaduse muudatuse rakendamine

Seoses sõiduautoga seotud käibemaksuseaduse muudatusega on käibedeklaratsioonile lisatud kaks uut lahtrit – 5.3 ja 5.4.

Lahtris 5.3 märgitakse maksustamisperioodil käibemaksuseaduse § 30 lõike 4 punktides 3–5 sätestatud tingimustele vastavate ettevõtluses kasutatavate sõiduautode arv ning lahtri 5 summas sisalduv sisendkäibemaksusumma, mis on sellise sõiduauto soetamisel või kasutuslepingu alusel kasutamisel ning sellise sõiduauto tarbeks kaupade soetamisel ja teenuste saamisel maha arvatud. Lahtris ei kajastata müügiks või kasutuslepingu alusel kasutusse andmiseks soetatud sõiduautode arvu ega sellise sõiduauto tarbeks kaupade soetamisel ja teenuste saamisel maha arvatud sisendkäibemaksusummat.

Lahtris 5.4 märgitakse maksustamisperioodil käibemaksuseaduse § 30 lõikes 3 sätestatud tingimustele vastavate osaliselt ettevõtluses kasutatavate sõiduautode arv ning lahtri 5 summas sisalduv sisendkäibemaksusumma, mis on sellise sõiduauto soetamisel või kasutuslepingu alusel kasutamisel ning sellise sõiduauto tarbeks kaupade soetamisel ja teenuste saamisel maha arvatud (maksimaalselt 50% sisendkäibemaksust). See tähendab, et sellesse lahtrisse märgitakse selliste sõiduautode arv, mis ei vasta käibemaksuseaduse § 30 lg 4 sätestatud tingimustele ja sellise sõiduautoga seotud kuludelt arvestatud sisendkäibemaksusumma.

Nimetatud lahtritesse on kohustuslik märkida sõiduautode arv isegi siis, kui sel kuul kulutusi sõiduautole ei tule ehk sisendkäibemaksulahtreid 5.3 ja 5.4 ei täidetagi. Lisaks nähtub eelnevast, et lahtritest jäävad välja sõiduautod, mis vastavad käibemaksuseaduse § 30

lg 4 punktides 1–2 toodud tingimustele ehk nende sõiduautode osas ei pea üldse informatiivsetes lahtrites infot eraldi jagama. Seega ei pea ettevõttele kuuluvate sõiduautode koguarv vastama käibedeklaratsioonidel nähtuvale sõidukite arvule.

Töö käigus viidi läbi intervjuu Maksu- ja Tolliameti kontrolliosakonna sõiduautode töögrupi talitusejuhataja tööülesandeid täitva juhtivrevidendi Kaia Kolloga. Intervjuu küsimused ja vastused on toodud lisas 1. Käesoleva töö autor uuris intervjuueeritavalt, kas ja millised muudatused pidi Maksu- ja Tolliamet sisse viima, et koguda ja kontrollida andmeid seoses 01.12.2014 jõustunud käibemaksuseaduse muudatusega sõiduauto ning selle tarbeks kaupade ja teenuste sisendkäibemaksu piiramisega ning mis olid muudatustega seotud kulutuste suurus. Kaia Kollo sõnul puudub Maksu- ja Tolliametil eraldi arvestus kulutuste osas, kuid käibemaksuseaduse muudatusega tuli kujundada uus käibedeklaratsiooni vorm, need trükkida, teha muudatusi infotehnoloogilistes rakendustes ning tegeleda kontrollistrateegia väljatöötamisega. Äriühingud deklareerisid esmakordselt sõiduautodega seotud teavet 20.01.2015, kui esitati detsember 2014 käibedeklaratsioon. Tabelis 1 on välja toodud käibedeklaratsioonil deklareeritud sõiduautoga seotud andmed.

Tabel 1. Käibedeklaratsioonil deklareeritud andmed detsember 2014 ja jaanuar 2015

Näitajad	2014/12	2015/01	Muutus
Isikute arv, kes käibedeklaratsioonidel sõiduautode infot näitasid	30 870	31 850	980
s.h ettevõtluses 100% kasutatavate sõiduautode deklareerijad	11 080	11 460	380
s.h osaliselt ettevõtluses kasutatavate sõiduautode deklareerijad	22 360	23 310	950
Ettevõtluses 100% kasutatavate sõiduautode arv	22 690	22 720	30
Osaliselt ettevõtluses kasutatavate sõiduautode arv	43 600	44 690	1090
Kokku ettevõtluses kasutatavate sõiduautode arv	66 290	67 410	1120
Ettevõtluses 100% kasutatava sõiduauto soetamiselt ja sellise sõiduauto tarbeks kaupade soetamiselt ja teenuste saamiselt tasutud või tasumisele kuuluv käibemaks	1 585 200	1 370 500	-214 700
Osaliselt ettevõtluses kasutatava sõiduauto soetamiselt ja sellise sõiduauto tarbeks kaupade soetamiselt ja teenuste saamiselt tasutud või tasumisele kuuluv käibemaks	1 519 500	1 562 300	42 800
Kokku ettevõtluses kasutatava sõiduauto soetamiselt ja sellise sõiduauto tarbeks kaupade soetamiselt ja teenuste saamiselt tasutud või tasumisele kuuluv käibemaks	3 104 700	2 932 800	-171 900
Isikute arv, kellele Maanteeameti andmetel kuulus vähemalt 1 auto, aga kes ei deklareerinud vastava kuu käibedeklaratsioonil mitte ühtegi sõiduautot	7020	6240	-780
Nendele isikutele kuuluvate autode arv kokku	12 120	11 200	-920

Allikas: Autori koostatud tabel Maksu- ja Tolliametist saadud andmete põhjal

Tabelist 1 nähtub, et detsember 2014 käibedeklaratsioonil esitas andmeid sõidukite kohta 30 870 äriühingut. Neist 11 080 deklareerisid 100% ettevõtluses kasutatavaid sõiduautosid ja 22 360 osaliselt ettevõtluses kasutatavaid sõiduautosid. Täies ulatuses ettevõtluses kasutatavaid sõiduautosid deklareeriti 22 690, millega seotud kuludelt arvati sisendkäibemaksu maha 1 585 200 eurot. Osaliselt ettevõtluses kasutatavaid sõiduautosid deklareeriti 43 600, millelt arvati sisendkäibemaksu maha 1 519 500 eurot. Kui võrrelda andmeid jaanuar 2015 käibedeklaratsioonil esitatud andmetega, siis tabelist nähtub, et igakuiselt täidab sõiduautodega seotud lahtreid üha rohkem isikuid. Näiteks on jaanuar 2015 käibedeklaratsioonil suurenenud osaliselt ettevõtluses kasutatavate sõiduautode deklareerijate arv (lisandunud 950 isikud) ja deklareeritavate sõiduautode arv (1090 autot) võrreldes detsember 2014 käibedeklaratsiooniga. Lisaks on vähenenud üksnes ettevõtluses kasutatavate autode sisendkäibemaks (214 700 eurot) ja suurenenud osaliselt ettevõtluses kasutatavat sõiduautode sisendkäibemaks (42 800 eurot). Kui eelnevalt toodud andmed on 05.03.2015 seisuga, siis võib öelda, et 20.01.2015 seisuga, kui deklareeriti esmakordselt sõiduautodega seonduvaid andmeid, on deklareerijate arv kasvanud veelgi. Nimelt saatis Maksu- ja Tolliamet veebruar 2015 meeldetuletuse 9600 ettevõtjale, kes jätsid jaanuaris esitamata detsember 2014 käibedeklaratsioonile andmed neile kuuluva 15 000 sõiduauto kohta. Kümne päeva jooksul oli käibedeklaratsiooni parandanud üle 4100 isiku, kes esitasid andmed 6900 sõiduauto kohta. (Laurits 2015)

2.2. Käibemaksuseaduse muudatuse eelised ehk maksustamise vajalikkus

Tänapäeva ühiskonna lahutamatuks osaks on sõiduauto olemasolu. Uurimaks lähemalt sõiduauto soetusega kaasnevaid juriidiliste- ja füüsiliste isiku kulutusi, analüüsib käesoleva töö autor tabelis 2 toodud andmeid. Tabeli esimeses osas on välja toodud kasutatud eeldused, teises osas arvutuste tulemused.

Tabel 2. Füüsiliste- ja juriidiliste isikute maksukoormus erineva hinnaklassi autode puhul.

Eeldused			
Auto hind (koos km-ga)	15 000 €	25 000 €	35 000 €
Sissemaks	20%	20%	20%
Jääkväärtus	20%	20%	20%
Aastane intressimäär	5%	5%	5%
Liisingu periood	60 kuud	60 kuud	60 kuud
Aastane läbisõit	25 000 km	25 000 km	25 000 km
Kütusekulu	71/100km	71/100km	71/100km
Kütuse hind	1,3 eur/l	1,3 eur/l	1,3 eur/l
Kulu hooldusele, remondile jms	33% auto hinnast	33% auto hinnast	33% auto hinnast
Maksusummad (eurodes)			
Riigile 5 aasta jooksul tasutud maksud, kui ostjaks on eraisik (a)	27 622	38 869	50 116
Riigile 5 aasta jooksul tasutud maksud, kui ostjaks on ettevõtja, kes kasutab autot 100% ettevõtluseks (b)	0	0	0
Maksusumma, mille võrra vähem makse maksab ettevõtja, kes kasutab autot 100% ettevõtluseks, võrreldes eraisikuga (a)-(b)	27 622	38 869	50 116
Riigile 5 aasta jooksul tasutud maksud, kui ostjaks on ettevõtja, kes kasutab autot 50% ettevõtluseks (c)	13 059	13 059	13 059
Maksusumma, mille võrra vähem makse maksab ettevõtja, kes kasutab autot 50% ettevõtluseks, võrreldes eraisikuga (a) – (c)	14 563	25 810	37 057

Allikas: Seletuskiri käibemaksuseaduse muutmise seaduse 644SE eelnõu juurde.

Tabelist 2 lähtudes võib öelda, et ettevõtja jaoks on auto soetamine ja kasutamine oluliselt odavam kui eraisiku jaoks. Kui auto, mille hind on 25 000 eurot, soetamisest ja kasutamisest tulenevalt kujuneb eraisiku viie aasta maksukoormuseks 38 900 eurot, siis ettevõtjal, kes kasutab autot 50% ettevõtluses 13 100 eurot ning ettevõtjal, kes kasutab autot 100% ettevõtluses, maksukohustust ei teki. Ettevõttesse ostetava keskmise hinnaklassi ja 50% erakasutusega auto puhul kujuneb selle ost koos ülalpidamisega maksukoormuse erinevuse tõttu viie aasta jooksul eraisikuga võrreldes 25 800 euro võrra odavamaks, mis on ligikaudu samaväärse uue auto hind. Seega maksab ettevõtte 50% sõiduki erakasutuse puhul vaid kolmandiku eraisiku tasutavatest maksudest. Mida kallim on auto, seda suuremaks kujuneb maksukoormuste vahe ning see soodustab olukorra tekkimist, kus ettevõtete omanduses on keskmiselt kallimad autod kui eraisikute omanduses. (Seletuskiri käibemaksuseaduse...)

Tabelis 3 on kajastatud liiklusregistris aastatel 2013 ja 2014 esmalt registreeritud uute sõiduautode omanikud.

Tabel 3. Liiklusregistris esmalt registreeritud uued sõiduaudod 2013 ja 2014 aastal

Sõiduauto omanik	Liiklusregistris esmaselt registreeritud uued sõiduaudod 2013 aasta	Liiklusregistris esmaselt registreeritud uued sõiduaudod 2014 aasta
Riigiasutus	563	392
Välismaalane	10	15
Juriidiline isik	11317	12531
Füüsiline isik	7800	8190

Allikas: Autori koostatud tabel Maanteeametist saadud andmete põhjal

Tabelist 3 lähtuvalt kuulub juriidilistele isikutele kõige rohkem uusi sõiduaudodid (2013. aastal registreeriti uusi sõiduaudodid 11 317 ja 2014. aastal 12 531). Füüsilised isikud soetasid 2013. aastal uusi sõiduaudodid kokku 7800, mis on 31% vähem kui juriidilised isikud samal aastal. 2014. aastal soetasid füüsilised isikud uusi sõiduaudodid 8190, mis on 35% vähem kui juriidilised isikud samal aastal.

Käesoleva töö autori hinnangul on omavaheline seos olemas, et juriidilistele isikutele kuulub enim uusi sõiduaudodid, kuna nende kulutused sõiduaudode soetamisel on madalamad võrreldes füüsiliste isikutega. Kui maksusüsteem annab võimaluse äriühingutel osta sõiduauto soodsamalt kui eraisiku puhul, siis tavaliselt ostetakse suuremad ja võimsamad autod ja on ka tõenäoline, et sõiduaudodid kasutatakse sellisel juhul intensiivsemalt, mis toob aga kaasa suurema kahju keskkonnale. Kui ettevõttes kasutatav sõiduauto täidab muuhulgas ka esindusfunktsiooni, siis esinduskulu peaks jääma ettevõtte kanda. Sisendkäibemaksu piiramise eesmärk on suunata ettevõtjat mõtlema ja otsuseid langetama senisest ratsionaalsemalt. See ei tähenda, et ettevõtja peab ostma kasutatud ja tehniliselt halvas seisukorras sõiduaudodid. Kui ettevõtte soov on esinduslikult sõita suure ja võimsa autoga, siis sellise auto kasutamise juures peaks olema kehtestatud täiendav maks, mille üheks võimaluseks on sõiduauto ja selle tarbeks soetatud kaupade ja teenuste käibemaksu mahaarvamise piirang.

Ettevõtluses kasutatavate sõiduaudode soodsam maksustamine moonutab tegelikkust ja suurendab kogu ühiskonna kulutusi heaolule. Tegelikkuse moonutus on eriti nähtav sõiduaudode ettevõtluseks ja muul otstarbel kasutamise jagunemises, sest nagu töö peatükis 1.3 käsitletud uuringust selgus tehakse Belgias muuks otstarbeks 67% ja Hollandis koguni 78% sõite sõiduaudode kogu läbisõidust. Selgub, et ettevõtete sõiduaudode alamaksustamine

on Euroopa Liidus laialt levinud ja põhjustab eelarvekadu umbes 0,5% kogu Euroopa Liidu SKP-st ehk 54 miljardit eurot. Alamaksustamine võtab arvesse nii tööjõu- kui ka tarbimismakse. (Uusküla 2013)

Samuti avaldas Eesti Pank 2013. aastal uurimuse, mis käsitles ettevõtlustulu teenivate majapidamiste sissetulekute osalist esitamata jätmist Eestis. Uurimuses jõuti järeldusteni, et ettevõtlustulu teenivad majapidamised on jätnud esitamata 62% oma tegelikult teenitud tulust. Selleks on kaks põhjust: sissetuleku varjamine ja osa isiklike kulutuste esitamine ettevõtluskulutustena. Nende all mõistetakse muuhulgas ka kulutusi sõiduautole. (Kukk, Staehr 2013)

Lisaks sellele oli 2013. aasta alguse seisuga Eestis 5600 ettevõtet, kus aastane käive 2012. aastal oli alla 1000 euro, kuid mille omanduses oli keskmiselt 1,3 sõiduauto (Seletuskiri käibemaksuseaduse...). Teisisõnu on igal sellisel äriühingul 1,3 sõiduauto, millelt riigieelarvesse ei laeku tõenäoliselt suurt midagi. Kehtiv liikluskindlustus viitab sellele, et neid sõiduautosid siiski kasutatakse. Selliseid äriühinguid võib nimetada „elustiili ettevõteteks“, mille loomise eesmärk ei ole kindlasti olnud ettevõtlus, vaid sõiduauto soetamise ja selle tarbeks tehtud kulutuste ja saadud teenuste soodsamate tingimuste saamine.

2.3. Käibemaksuseaduse muudatusega seotud probleemid ja ettepanekud

2.3.1. Halduskoormus

Sõiduautode ja nende tarbeks kaupade ja teenuste soetamisel tasutud sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramise üheks miinuseks on halduskoormuse suurenemine ettevõtjatel, kes kasutavad sõiduauto eranditult ettevõtluse tarbeks. Halduskoormuse kasv on tingitud tõendamiskoormuse kasvust, sest äriühingutel tuleb tõendada erakasutuse puudumist. Kui enne 01.12.2014 kehtivat sõiduautode maksustamist omatarbe näol oli maksuhalduril keeruline ettevõtte esitatud tõendite põhjal hinnata sõiduauto tegelikku kasutusotstarvet, siis käibemaksuseaduse muudatuse kohaselt on ettevõtetel sama keeruline tõendada, et autot kasutakse üksnes ettevõtluse tarbeks. Sisuliselt toimub tõendamiskoormuse üleminek maksuhaldurilt ettevõttele.

Käesoleva töö autori hinnangul võeti seadus vastu kiirustades, sest kui lugeda käibemaksuseaduse eelnõud 644SE ja seletuskirju, siis ei leia selgeid juhiseid, kuidas käibemaksuseaduse muudatusega täpselt käituma peab. Nimelt pole selgeid juhiseid, kuidas ettevõtte peaksid tõendama, et autot kasutatakse ühel või teisel viisil. Seadusemuudatuse eelnõu seletuskirjast välja loetav soovitus paigaldada igale ettevõtte sõiduautole GPS seade, tundub ebamõistlik, sest sellega kaasnevad kulud on suured. Lisaks sellele suureneb ettevõtte töötaja või juhi ajakulu GPS seadmete analüüsimiseks, et jälgida sõiduauto teekonda. Teiseks on eelnõu seletuskirjas välja toodud, et auto peab olema pargitud ettevõtte juures, kuid selget käitumisjuhust, kuidas tõendamiskoormust praktikas täita, käibemaksuseaduses ja eelnõu seletuskirjas ei ole. Sõiduauto parkimine kodus ei välista tingimata auto jätkuvat käsitlemist vaid ettevõtluse tarbeks. Eestis on väga palju mikroettevõtteid, kes kasutavad äritegevuseks kodukontorit. Sel juhul ei saaks tekkida küsimust, miks auto on pargitud elukoha aadressil.

Kuna käesoleva töö autor ei saanud selgeid vastuseid, kuidas peaksid äriühingud tõendama sõiduauto 100% kasutamist ettevõtluses, siis pöörduti selle küsimusega ka Maksu- ja Tolliameti kontrolliosakonna sõiduautode töögrupi talitusejuhataja tööülesandeid täitva juhtivrevideendi Kaia Kollo poole. Lisas 1 olevale intervjuu küsimusele, kuidas jälgitakse sõiduauto 100% kasutamist, vastas intervjuueeritav, et käibemaksuseadus ei kehtesta konkreetseid tõendamise nõudeid, seega sõiduautodele paigaldatav GPS seade ei ole kohustuslik. Kontrollimisel vaatab maksuhaldur seda, millised nõuded/eeskirjad ettevõtte ise oma sõiduautode kasutamisele on seadnud ja kuidas nendest kinnipidamist jälgitakse. Sõidupäeviku kasutamisel tuleb sinna lisaks odmeetri näidule märkida ka sõidu eesmärk ning kui muud asjaolud (ettevõtte tegevuse iseloom, tankimiste andmed jne) ei tekita kahtlusi, et sõidupäeviku andmed võiksid olla valed, siis aktsepteeritaksegi sõidupäevikusse kirja pandut. Käibemaksuseaduse muutmise seaduse 644 SE eelnõu seletuskirjas välja toodud asjaolule, et sõiduauto kasutamist eranditult ettevõtluse jaoks peab auto olema pargitud ettevõtte juures, selgitas Kaia Kollo, et kui tegu on ettevõttele kuuluva sõiduautoga ning tõesti erasõite ei tehta, saab sisendkäibemaksu maha arvata 100%. Aga näiteks juhul, kui juhatuse liikme (äriühingu töötaja) peres rohkem autosid pole, tema kodukontori lähedal puudub ühistransport vm, siis ei ole eluliselt usutav, et töandja autot erasõitudeks ei kasutata.

Lisaks on käibemaksuseaduse eelnõu seletuskirjas välja toodud, et üldjuhul kasutatakse ettevõtluses kasutatavat sõiduauto nii ettevõtluse kui ka eratarbimise jaoks. Seega enamikus ettevõtetes halduskoormus ei kasva, kuna sisendkäibemaksu osaline mahaarvamine

ei suurenda halduskoormust. Võrreldes eelnevalt kehtiva seadusega ei ole ettevõtetal enam vaja tõendada omatarbe osakaalu, selle võrra ettevõtete halduskoormus väheneb. Käesoleva töö autori hinnangul ei ole seletuskirjas toodud seisukoht päris tõene, sest tegelikkuses väheneb halduskoormus vaid neil, kes kasutasid omatarbe tuvastamisel sõidupäevikut. Äriühingutel, kes lähtusid omatarbe tuvastamisel seadusandja määratud piirmäärast, halduskoormus tegelikult ei vähene. Samuti suureneb halduskoormus taksode ja õppesõiduautode puhul, kes peavad tõendama, et sõiduautosid kasutatakse peamiselt taksoveoks või õppesõiduks. Taksode ja õppesõiduautode kasutamine isiklikul ja ettevõtlusega mitteseotud eesmärgil on endiselt maksustatav omatarbena. Omatarbe maksustatava väärtuse leidmine on muutunud aga keerulisemaks, sest omatarbe mõiste on käibemaksuseadusest kaotatud ning taksoveo ja õppesõidu sõiduautode kasutamisel erasõitudeks, leitakse omatarbe maksustatav väärtus üldistel alustel vastavalt käibemaksuseaduse § 12 lõikele 6. Seega tuleb sõiduauto omatarvet maksustada nii nagu ükskõik millise muu kauba või teenuse omatarvet. Teoreetiliselt peaks omatarbe maksustatav väärtus koosnema kõigist kuludest, mis on tehtud teenuse (erasõitudeks kasutada andmine) osutamiseks. Kuidas maksumaksja neid kulusid arvutab ja kuidas maksuhaldur seda pärast kontrollib, jääb ilmselt tulevikus toimuvate vaidluste objektiks.

Seaduse muudatusega peaks muutuma haldamine ettevõtjate jaoks perspektiivis lihtsamaks ning vähendama sellega seotud kulutusi. Selle tagamiseks tuleks liikuda olukorra poole, mis ei suurendaks aruandlus või arvestuse pidamise kulutusi vaid vähendaksid seda. Hetkel aga suureneb töö autori hinnangul siiski enamikel äriühingutel halduskoormus.

2.3.2. Pettused ja seadusest kõrvale hiilimine

Sõiduautode ja nende tarbeks kaupade ja teenuste soetamisel tasutud sisendkäibemaksu mahaarvamise piirang kehtib M1 kategooria sõidukitele. Käibemaksuseaduse kohaselt on M1 kategooria sõiduk, mille täismass ei ületa 3500 kilogrammi ja millel lisaks juhiistmele ei ole rohkem kui kaheksa istekohta. Töö autori hinnangul on väga lihtne muuta M1 kategooria sõiduk kaubikuks (N1 kategooria), millele ei kehti 01.12.2014 jõustunud käibemaksuseaduse muudatus.

Maanteeameti andmete kohaselt on peale seaduse muudatust hüppeliselt kasvanud sõiduautode kaubikuks ümber registreerimine. November 2014 laekus üle 100 taotluse

nädalas, mistõttu on ümberehituse vormistamise järjekorrad pikenenud neljale nädalale. Kaubikuks soovitakse ümber registreerida kõikvõimalikke sõiduautosid kuni tavaliste sedaankerega sõiduautodeni välja. Maanteeameti peadirektori asetäitja Lauri Lugna sõnul on kaubikuna püütud esitleda nii paarikümne aasta vanust Audi 80 sedaani kui ka uusi kalleid maastureid, näiteks 50 000 eurot maksvat Toyota Land Cruiserit. Viimase puhul saaks teoreetiliselt käibemaksu pealt kokku hoida 5000 eurot rohkem. (Porschest veokiks...2014)

Praegu näevad nõuded ette, et kaubikus peab sõitjate salong olema kaubaruumist eraldatud vaheseinaga, mis peab suutma kinni hoida auto kandevõime jagu kaupa. Samuti kehtib kandevõime reegel: autos olevate istmete arvu järgi arvutatakse välja sõitjate jaoks vajalik kandevõime ja kaubiku puhul peab see olema väiksem kaubale mõeldud kandevõimest. See tähendab, et vähese kandevõimega sõiduautost ei saa ilma istmeid eemaldamata kaubikut teha. Peale selle ei saa kaubikut teha sõidukist, mille keretüüp on sedaan, kabriolett või kupee. Ometi on teada, et kaubikuks tehakse ka selliseid sõiduautosid, mida ettevõtluses kauba vedamiseks ei kasutata. (Ibid)

Maanteeameti andmete kohaselt hakatakse 01.12.2014 rakendama Euroopa ühtsete kaubikule kehtestatud normide rangemat versiooni, mis peale Eestis praegu käibel olevate nõuete määratleb ka kaubaruumi pikkuse ning laadimisava kõrguse ja pindala. Peale selle hakatakse rangemalt kontrollima, et kaubikuna registreeritud sõidukit tõesti sihtotstarbeliselt ehk kaubaveoks kasutatakse. Üheks indikaatoriks on kohustuslik vahesein sõitjate salongi ja kaubaruumi vahel. Samas 28.11.2014 seisuga ei olnud sõidukite ümberehitamisega tegelevaid ettevõtjaid Avestark ja Bennet Grupp ees ootavast muudatusest veel teavitatud. (Ibid)

Töö autori hinnangul on lihtne Maanteeametisse viia registreerimiseks sõiduk, kus tingimused on vastavusse viidud N1 kategooria kaubiku tingimustega. Nimelt lisatakse sõiduki ettenäitamisel sõidukisse vahevõre ning jälgitakse kaubaruumi mõõte. Samas metallvõre on lihtsasti eemaldatav ja igapäevaelus sõidetakse liikluses ikka M1 kategooria alla kuuluva sõidukiga.

Maanteeameti peadirektori asetäitja Lauri Lugna selgitas, et nad on rääkinud politsei- ja piirivalveameti ning Maksu- ja Tolliametiga, kes hakkavad kontrollima, et kaubiku jaoks kohustuslikud vaheseinad oleks liikluses olevatel autodel realselt ka kasutuses (Porschest veokiks...2014). Töö autori hinnangul ei ole kummalgi asutusel võtta lisaressurssi, kes hakkaksid täiendavalt kontrollima liikluses N1 kategooria alla registreeritud sõiduautosid.

Lisaks sellele kui vaadata näiteks autotootja Peugeot kodulehekülge, siis nähtub sealt

suurelt pealkiri “Peugeot sõiduauto kaubikuna” (Peugeot 2015). Nimelt pakub firma erinevaid sõidukeid mis on oma välimuselt küll M1 kategooria sõiduautod, kuid on registreeritud siiski N1 kategooria kaubikute alla. Kõige suurem erinevus M1 kategooria sõidukitest on asjaolu, et nendele sõidukitele on paigaldatud metallist vahevõre. Istekohtadeks jääb endiselt neli või viis istekohta.

Autode Müügi- ja Teenindusettevõtete Eesti Liidu käibemaksuseaduse muudatuse eelnõu 644SE jaoks koostatud arvamuse kohaselt on üheks suureks probleemiks ka käibemaksupettused, et eirata uut käibemaksuseaduse muudatust, millega sõiduauto soetuselt 100%-liselt käibemaksu enam tagasi ei saa. Sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramine soodustab kasutatud sõiduautode toomist Euroopast. Kui siseriiklikult muutub sõiduauto soetamine kallimaks, tekib stiimul soetada Euroopast sõiduautosid nullmääraga ning jätta edasimüügil käibemaks maksmata. Suureneb sõiduautode toomisega tegelevate ettevõtete arv, mis müüvad Euroopast nullmääraga soetatud sõiduauto edasi ostjale, kuid käibemaksu jätavad maksmata.

Erinevate ametkondade ühistegevus on näidanud kasutatud autode turul positiivseid arenguid, kuid sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramisega antakse kasutatud sõiduautode toomisele Euroopast uus hingamine, sest kasvab isikute arv, kes soovivad vältida täiendavat käibemaksukulu sõiduauto soetamisel. Paljud ettevõtted, mis seni soetasid uue või vähekasutatud sõiduauto Eestist, hakkavad otsima võimalusi soetada Euroopast toodud sõiduauto mõne vahendaja kaudu. Tekivad maksuvaidlused, mille keskne küsimus on, kas ostja teadis või pidi teadma, et müüja käibemaksu ei tasu.

Samuti suureneb sõiduautode soetamine eraisikutelt või käibemaksukohustuslasena registreerimata isikutelt, kes on sõiduauto eelnevalt omandanud mitmeid omanikuvahetusi sisaldava müügiahela käigus, kus käibemaks jäetakse maksmata. Sõiduauto kui vallasasja olemust arvestades pole keeruline ega kulukas „venitada“ müügiahel pikemaks, et lõppostja näiks ausa ettevõttena, kes käibemaksu maksmata jätmisest midagi ei teadnud.

Maksuhaldur peab kulutama tulevikus rohkem ressursi, et saada kätte maksud kasutatud autode turult. Sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramine kasvatab selle äriiga tegelevate isikute ning sellistelt isikutelt sõiduauto soetamisest huvitatud isikute arvu. Märkimisväärset hulgal käibemaksu ega tööjõumakse viimatinimetatud ettevõtete tegevusest riigile ei laeku.

Kokkuvõttes tekib olukord, kus Maksu- ja Tolliametil on lihtsam määrata käibemaksu

ettevõttele, kelle puhul ei ole sõiduauto kasutamine üksnes ettevõtluses Maksu- ja Tolliametit rahuldaval kujul tõendatud (kuigi enese hinnangul on ettevõtte teinud selleks kõik võimaliku) ning mitte tegeleda kasutatud autode müüjatelt käibemaksu kättesaamisega. Sellise olukorra tekkimine on tõenäoline, sest esimesel juhul on tegemist tegutseva ning vara omava ettevõttega, teisel juhul aga varatu äriühinguga. Mõistlik ei ole seadusemuudatus, mis „suunab“ maksuhaldurit pöörama kasutatud autodega „skeemitajatele“ vähem tähelepanu.

Lisaks sellele võeti käibemaksu seaduse muudatus vastu 01.07.2014, kuid see jõustus 01.12.2014, mis andis ettevõtetele võimaluse enne detsembrit soetada sõiduauto, millelt sai sisendkäibemaksu tagasi arvata 100%-liselt. See pani mitmeid ettevõtjaid tööautosid ostma enne 1. detsembrit.

2.3.3. Sõiduauto ja selle tarbeks soetatud kaupade ja teenuste käibemaksu mahaarvamise piiranguga seotud kontroll

Info autode soetamise kohta jõuab maksuametini käibedeklaratsiooni kaudu. Käibemaksuseaduse muudatus seoses sõiduauto soetamisel sisendkäibemaksu piiramisega võib muuta tarbijakäitumist. Soetatud sõiduauto deklareeritakse ettevõtte tarbeks, eesmärgiga saada 100%-liselt sisendkäibemaksu tagasi. Riik seisab aga silmitsi vajadusega kontrollida, et sõiduautosid, mida väidetavalt kasutatakse ainult ettevõtluse tarbeks, ei kasutata tegelikult ka erasõituteks ja ei hiilita nii käibemaksuseaduse muudatusest kõrvale.

Rahandusministeeriumi tolli- ja aktsiisipoliitika osakonna juhataja Marek Uusküla sõnade kohaselt jälgitakse sõiduautode liikumist töövälisel ajal ehk siis õhtustel aegadel, vahemikus reede õhtust pühapäeva õhtuni, samuti jälgitakse autode liikumist puhkuse ajal, kui auto kasutaja väidetavalt puhkusel on (Rohemäe 2014). Esiteks jääb töö autorile arusaamatuks, kuidas maksuhaldur saab reaajas informatsiooni puhkusel viibivate auto kasutajate kohta, et nende sõiduteekonda jälgida. Teiseks on välja toodud, et hakatakse sõiduautode liikumist jälgima tööväliselajal. Käesoleva töö autor toob välja, et auto sõiduteekonna jälgimine, ilma et sellest oleks autoomanikku teavitatud, on jälitustoiming. Tegemist on asja või isiku varjatud jälgimisega. Maksukorralduse seadus ei näe ette võimalust koguda tõendeid asja või isiku varjatud jälgimise läbi ehk selline jälitustegevus maksumenetluse raames on ebaseaduslik. Lisaks eeldab tõendite kogumine Maksu- ja Tolliameti alustatud maksemenetlust, millest on ka isikut teavitatud. Seega tuleks

maksuhalduril eriti hoolikalt enne menetlust üle vaadata kontrollitaktika ja saadava teabe allikad, et menetlus ei väljuks seadusepiiridest.

Maksu- ja Tolliameti peadirektori Marek Helmi sõnul anti seaduse loomise ajal valitsusele ja seadusloojale mõista, et kontroll saab olema hulga keerukam ja senisest erinev. Senisel kontrolliviisil see seadus ellu ei lähe ja seaduse täitmine jääb vabatahtlikuks. Marek Helmi sõnul tuleb selleks, et teha vahet ettevõtluse ja eratarbe eesmärkidel auto kasutamise vahel, maksuametnikul minna oma laua tagant välja ja kontrollida auto tegelikku kasutamist. Marek Helmi sõnul pole mõtet autode eratarbeks kasutamist kontrollida ehitusplatsil või tehase territooriumil. Seal on kõik selge - autot kasutatakse ettevõtluseks. Küll aga tekib kahtlus auto kasutamisel ainult ettevõtluse tarbeks, kui see seisab keset päeva spordiklubi ees või õhtul suusaraja kõrval (Maksuameti juht...2015).

Veebruar 2015 alustas Maksu- ja Tolliamet ettevõtete sõiduautode vaatlusi, et koguda andmeid autode tegeliku kasutamise kohta. Vaatluste põhjal pöörduti 11 juhatuse liikme poole. Avalikkus aga sellist kontrolli omaks ei võtnud ning peale vaatlusi oli erinevates meediaväljaannetes kajastamist leidnud juhtum, kus ettevõtja sai Maksu- ja Tolliametilt kirja, milles paluti selgitada, miks oli sõiduauto pargitud spordiklubi MyFitness parklasse ja kuidas spordiklubi MyFitness parklasse tehtud sõit on seotud ettevõtlusega (Raave 2015). Avalikkus tajus sellist kontrolli ebaõigena ning Maksu- ja Tolliamet sattus suure kriitika alla. Nimelt pidas avalikkus sellist tegevust jälitustegevuseks. 2013. aastal muudeti jälitustegevuse regulatsiooni ning muuhulgas selliselt, et jälitustegevuse seadus kaotas kehtivuse ja jälitustegevust reguleerivad sätted sätestati kriminaalmenetluse seadustikus. Kriminaalmenetluse seadustiku kohaselt võib Maksu- ja Tolliamet seadustikus sätestatud eesmärkidel teha maksukriminaalasjades jälitustoiminguid, kuid seda üksnes juhul, kui tegemist on maksukuriteoga, millega on riigile tekitatud üle 40 000 euro kahju. Alates 2013. aastast on ka maksukorralduse seaduses peatükk, mis kannab pealkirja "Päring sideettevõtjale, jälitustoimingud ja salajane koostöö", kuid see reguleerib jälitustoimingute tegemist üksnes olukorras, kus otsustatakse isikule juurdepääsu andmist jälitusteabele või isiku teenistusse võtmist Maksu- ja Tolliametisse. Seega on Maksu- ja Tolliametil väga piiratud juhtudel jälituspädevus ja ka neil piiratud juhtudel võib Maksu- ja Tolliamet jälitustoimingu teha üksnes prokuratuuri või eeluurimiskohtuniku (kriminaalmenetluses) või isiku (isikule jälitusteabele juurdepääsu andmisel või isiku teenistusse võtmisel) kirjalikul loal (Ibid).

Maksu- ja Tolliameti kontrolliosakonna talitusejuhataja Katre Kuhi selgituste kohaselt on firmaautode kontrolli puhul tegemist tavapärase käibemaksukontrolliga ja ebaseadusliku jälitamisega seaduse mõistes tegemist ei ole. Sarnaseid vaatlusi teeb Maksu- ja Tolliamet ka juriidilistele isikutele kuuluvate korterite reaalse kasutamise kontrollimisel, taksonduses ning toitlustusasutuste ja ka köikide muude tööstuste võimaliku käibevarjamise kontrollimisel. Katre Kuhi sõnul on autode kasutamist enamjaolt väga keeruline tagantjärele kontrollida, mistõttu on kontrollide läbiviimine reaalselt ka põhjendatud. Abiks ei ole ka sõidupäeviku õigsuse hilisem kontrollimine, sest täielikult ettevõtluses kasutatava auto puhul päeviku täitmise kohustust ei ole. Reaalset sõiduauto kasutust on võimalik tuvastada seega tõhusalt pigem reaalselt kontrolliga. (Kann 2015b)

Katre Kuhi andis meedias sõiduautode kontrolli kohta täpsema ülevaate. Kontrolliobjekti valimisel määratleb maksuhaldur esmalt kohad, mille puhul võib eeldada ettevõtte sõiduauto kasutamist eraotstarbel - näiteks spordiklubid, meelelahutusüritused jms. Vaatluse tegemisest teavitatakse isikut, kelle parklas maksuhaldur viibib. Parkla omanikud ise ei ole kontrolliobjektid. Ühtegi isikut kontrollimiseks eelnevalt välja valitud ei ole, lõplik kontrolliobjekt ehk sõiduauto selgub kohapeal registrinumbrite alusel. Seetõttu ei saa rääkida ka „jälitamisest“, mille õigus maksuhalduril puudub. Kontrolliobjekti lõplik valik toimub parklas selle alusel, kas isik Maksu- ja Tolliameti andmetel deklareerib autoga seotud kulud 100% ettevõtlusega ehk selle sõiduauto kasutusotstarve peaks olema ainult ettevõtlusega seotud. Kontrolliobjektide valikul ei pöörata tähelepanu füüsiliste isikute sõiduautodele. Sarnane objektivalik toimib ka näiteks maksuhalduritele laekuvate vihjete puhul. Esmalt kontrollitakse saadatud andmete põhjal oma andmebaasidest, kas isiku suhtes on vaja alustada kontrollimenetlust või senine maksukäitumine ei anna selleks alust. Kui sõiduauto on nende kriteeriumite alusel valitud kontrolliobjektiks, alustatakse menetlusega, millest teavitatakse ka sõiduauto omanikku või volitatud kasutajat. Kontrollimenetlust alustatakse haldusaktiga (vaatluse korraldus). Alles alustatud menetluse käigus kogutakse tõendeid, muuhulgas ka fotode jms kujul. Maksu- ja Tolliamet ei eelda, et vaatlustel tuvastatud sõiduauto on maksudeklaratsioonides valesti deklareeritud. Kui isik aga hilisemas deklaratsioonis väidab, et auto kasutus oli 100%-liselt ettevõtlusega seotud, palutakse esitada selgitused ja vajadusel täiendavad tõendid. Kui selgitused ja tõendid on piisavad, siis menetlus isiku osas lõpetatakse. Katre Kuhi rõhutas, et maksuameti selline tegevus firmaautode kontrollimisel seadusega vastuolus ei ole. Katre Kuhi lisas, et vaatlused pole ainus viis, kuidas maksuhaldur

sõiduautode kasutust kontrollib - seda tehakse tagant järele eelnevate perioodide kohta. Näiteks kontrollitakse sõiduautoga seotud trahve, andmeid parkimisteenuste pakkujatelt jne. (Ibid)

Antud kontrollimeede aga sattus ühiskonnas nii suure kriitika alla, et Maksu- ja Tolliameti peadirektor Marek Helm andis meedias sõnumi, et sellised kontrollid peatakse kuni läbirääkimiste lõpuni valitsusega. Firmaautode registreerimine ainult firmasiseseks kasutamiseks on Marek Helmi sõnul praegu puhtalt vabatahtlik ja seisab südametunnistuse taga. (Maksuamet peatas firmade...2015)

Seega äriühingud saavad seaduse muudatusest kõrvale vaadata ning kontrollimine, kas äriühingud on kajastanud sõiduauto ning sellega seotud kaupade ja teenuste soetuse õigesti, jäetakse maksuhalduri poolt kontrollimata või kontrollitakse tagantjärele laua taga, mis ei pruugi õigeid tulemusi näidata. Autori läbiviidud intervjuus uuriti, mis viisil kontrollib Maksu- ja Tolliamet firmaautode kasutamist peale Marek Helmi poolset meediasse antud sõnumit peatada firmaautode vaatlused. Käesoleva töö lisas 1 toodud Kaia Kollo vastuste kohaselt kehtib endiselt äriühingutel tõele vastavate andmete deklareerimiskohustus. Ettevõtluses kasutatavate sõiduautodega seonduvat maksuarvestust kontrollitakse maksuarvestuse kontrollimise raames. Küsimusele, kas intervjuueeritav näeb, et Maksu- ja Tolliamet hakkab uuesti kontrollima vaatluste näol firmaautode kasutamist spordiklubide parklates või muudes kohtades, mida on raske seostada ettevõtlusega, vastas Kaia Kollo, et maksuhaldur kontrollib sõiduautodega seonduvat maksuarvestust tavapärase maksukontrollide raames. Maksumenetlus võib alata menetluse alustamise teatega, korraldusega teabe andmiseks ja dokumentide esitamiseks või vaatlusega. Menetlustaktika valib maksuhaldur vastavalt riskianalüüsile. Vaatluste teostamine kontrolli kestel ei ole samuti välistatud. Samas kui lugeda käibemaksuseaduse muudatuse 644SE seletuskirja, siis põhjendatakse sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramist vajadusega võtta „elustiili ettevõtetele“ (kellel sõiduauto ei ole tootmissisendiks) ära maksueelis. Seda kinnitab seaduseelnõu seletuskiri, milles on märgitud, et 2013. aasta alguse seisuga oli Eestis 5600 ettevõtet, kus 2012. aastal oli käive alla 1000 euro, kuid mille omanduses oli keskmiselt 1,3 sõiduautot. Seega kui probleemiks olid need 5600 äriühingut, kes saavad maksueelise, siis saaks maksueelise kõrvaldada ka muud moodi keskendudes konkreetselt nendele 5600 ettevõttele. Praegu saab lähtuda, et enamikel nendel 5600 ettevõttel, kelle aastane käive jääb alla 1000 euro, puudub üldse sisendkäibemaksu mahaarvamise õigus ja nad ei tohiks olla

registreeritud käibemaksudokumentide registris. Kui neil puuduks vastav registreering, puuduks neil ka sisendkäibemaksu mahaarvamise õigus.

Käesoleva töö autori hinnangul peaksid uued seaduse muudatused vähendama maksuhalduri koormust autodega seotud maksudega tegelemisel, mis võimaldaks vastavat ressursi kasutada muude maksupettustega võitlemisel sealhulgas kasutatud autode turu jätkuval korrastamisel. Võib küll öelda, et maksuhalduri koormus on lükatud ettevõtjale, kes peab nüüd tõendama sõiduauto kasutamist vaid ettevõtluseks, kuid selline koormuse kandmine ühelt poolelt teisele, ei näita täiuslikku seaduse muudatust. Lisaks on praegune käibemaksuseaduse muudatus toonud maksuhaldurile keerulise kontrollimenetluse, millega ühiskond ei suuda leppida. Tekib ebaõiglane olukord, kus ausad ettevõtted deklareerivad sõiduauto kahest kasutust, saades sisendkäibemaksu sõiduautode ja selle tarbeks soetatud kaupadelt tagasi 50% näol ja osad äriühingud eiravad seaduse muudatust ning küsivad sisendkäibemaksu tagasi ikka 100%-liselt. Töö autori hinnangul võivad viimased äriühingud olla just need samad “elustiili ettevõtted”, kes said ka ennem maksueelist ja kelle pärast tegelikult seaduse muudatus sisse viidi. Eelnevalt kehtiv kord näitas, et see ei õigusta ennast, kuna maksuhalduril oli väga raske hinnata ettevõtte esitatud tõendeid sellest, kuidas sõiduautot on kasutatud, sest tegelikust kasutusest ei jää jälge. Samas uus kehtiv kord ei ole paremuse suunas liikunud, sest esiteks pole selget ülevaadet, kuidas ettevõtted peaksid tõendama sõiduauto kasutust 100%-liselt ettevõtte tarbeks ning teiseks ei suuda ühiskond uue kehtiva korraga leppida, mistõttu maksuameti kontroll vaatluste näol peatati teadmata ajaks.

2.3.4. Sisendkäibemaksu mahaarvamise piirang seoses Eesti taastuvenergia tegevuskavaga

Eesti taastuvenergia tegevuskava aastani 2020 näeb ette 10%-lise taastuvenergia osakaalu saavutamise kütuste kogutarbimisel aastaks 2020. Tegevuskava kohaselt on oluline soodustada säästlike sõidukite soetamist, mis tarbiks vähem kütust. (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium)

Pole üllatus, et säästlik ei ole mitte üksnes väike, vaid ka uus sõiduk. Sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramisega luuakse olukord, kus uue sõiduki soetamine muutub ettevõtetele kallimaks. Seega hakkab ettevõtete omanduses olev autopark vananema, sest odavam on soetada kasutatud sõiduautosid. Samuti annab sisendkäibemaksu

mahaarvamise piiramine tõuke selleks, et suurem hulk eraisikuid soetab endale isikliku sõiduki. Rääkimata sellest, et eelduslikult soetatakse kasutatud sõiduauto, tekib küsimus üleüldisest efektiivsusest – kas täiendav maksulaekumine kaalub üles täiendava saastamise (Eestis registreeritud sõiduautode arv ning nendega läbitavate kilomeetrite arv kasvavad). Kokkuvõttes ilmneb, et sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramine töötab Taastuvenergia tegevuskavas toodud eesmärkidele vastu – soodustab kasutatud autode soetamist, suurendab kasutuses olevate sõiduautode koguarvu ning sõiduautodega läbitud kogukilomeetrite hulka. Tähelepanuta ei tasu jätta asjaolu, et keskkonnakaitselisest aspektist võetuna ei peaks soodustama Eesti muutumist teiste Euroopa riikide kasutatud sõidukite prügimäeks. (Autode Müügi- ja Teenindusettevõtete Eesti Liidu...2014)

Lisaks sellele ei ole kehtestatud 01.12.2014 jõustunud sõiduautodega seotud sisendkäibemaksu mahaarvamise piirangus erisusi hübriid- ning elektriautodele. Kuna hübriid ja eriti elektriautod on võrreldes tavaautodest tunduvalt kallimad, siis võib oletada, et seoses sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramise tulemusena väheneb ka hübriid- ja elektriautode soetus. Taastuvenergia tegevuskavas on ühe meetmena 10%-lise taastuvenergia osakaalu saavutamiseks nimetatud elektriautode laadimiskohtade infrastruktuuride väljaehitamist. Kui sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramine vähendab oluliselt huvi elektriautode järele, tekib küsimus, miks samal ajal peetakse oluliseks elektriautode tarbeks täiendavate infrastruktuuride rajamist. (Ibid)

Kokkuvõttes nähtub, et sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramine töötab Tegevuskavas toodud eesmärkidele vastu. Lisaks jääb arusaamatuks, miks sisendkäibemaksu piirang ei kehti näiteks mopeedi, mootorratta või muu mootorsõiduki soetamisel. Pole välistatud, et äriühing soetab äritegevuseks näiteks mootorratta, tuues selgituse, et äriühing vajab mootorratast, kuna äriühingu hallatav kinnistu asub piiratud juurdepääsuga alal, kuhu sõiduautoga ligi ei pääse. Seega on mootorratta soetus õigustatud ning äriühing saab 100%-liselt käibemaksu tagasi taotleda.

Sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramine mõjutab kindlasti ka uute sõiduautode müüki, kuna uued sõidukid on kallimad kui kasutatud. Töö autori hinnangul võivad äriühingud hakata eelistama kasutatud sõidukite soetust võrreldes uutega, mis on ökonoomsemad ja saastavad keskkonda vähem.

Lisaks sellele vaadates teist külge, siis tavaliselt sõltub automüügisektoris töötava automüüja palk müüdavate autode arvust. Samas kui äriühingud hakkavad eelistama

kasutatud sõidukeid uutest, siis müügisalongist autode soetus jääb väiksemaks ning selle võrra laekub riigieelarvesse ka vähem tööjõumakse. Samuti müügi vähenedes vajatakse ka vähem töötajaid. Samasugune mõju tabab autode hoolduse ja remondiga tegelevat sektorit, sest sisendkäibemaksu mahaarvamise piirang rakendub kõikidele sõiduautoga seotud kuludele. Lähtudes eelnevast saab väita, et sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramine tabab kõige valusamalt uute sõiduautode müüjaid ning autode hoolduse ja remondiga tegelevat sektorit, tuues kaasa käibemaksubaasi vähenemise tervikuna. Müügi- ning teenuste mahu vähenedes vähenevad mõlemast sektorist laekuvad muud maksud nagu tööjõumaksud. (Autode Müügi- ja Teenindustevõtete Eesti Liidu...2014)

Seaduse muudatus peaks toetama üldist autopargi uuenemist ja efektiivset kasutamist, mis omakorda suurendab inimeste turvalisust liikluses ning edendab keskkonnasäästlikust, kuid praegusel juhul võib väita, et seadusemuudatus ei ole neid eesmärke täitnud.

2.3.5. Riigitulude laekumine sõiduauto ja selle tarbeks soetatud kaupade ja teenuste käibemaksu mahaarvamise piiranguga

Käibemaksuseaduse muutmise seaduse 644SE eelnõu kohaselt loodetakse sõiduautode sisendkäibemaksu piiramisega saada 2015. aasta riigieelarvesse 47 miljonit eurot lisatulu. Maksu- ja Tolliamet ei kogu täpseid andmeid selle kohta, kui palju ettevõtted sõiduautodele tehtud kulutusi deklareerivad ning vastavalt käibemaksutagastust taotlevad. Seega on neid kulutusi hinnatud kaudselt, eeldades isikute ratsionaalset käitumist selles osas, et kõik vastavad kulud deklareeritakse ning käibemaks taotletakse tagasi.

Käibemaksuseaduse muutmise seaduse 644SE eelnõu kohaselt on eelarvemõju hinnangu aluseks potentsiaalse maksubaasi leidmine, mis koosneb kolmest osast:

1. Autode ostule tehtud kulutused. Nende puhul on kogutud andmed kolmest allikast. Esiteks Maksu- ja Tolliametist on kogutud andmed ettevõtetevaheliste sõiduautotehingute kohta (automüüjad ja muud ettevõtted), et teada saada otse välja ostetud autode hulk ja ostusummad. Teiseks andmeallikaks on Eesti Panga liisingustatistika, et teada saada liisitud autode hulk ja ostusummad. Kolmandaks on neid numbreid võrreldud Maanteeameti registristatistikaga, et hinnata autode müügi dünaamikat ja voogusid ettevõtluse ja eraisikute vahel. Samuti on Maanteeameti andmete alusel hinnatud kaubikute osakaalu (mis Eesti Panga andmestikus tehniliselt

on sõiduautod) ning need arvestusest eemaldatud.

2. Kütusekulu. Selle puhul on eeldatud autode keskmist aastast läbisõitu 25000 km, keskmist kütusekulu 7 liitrit 100 km kohta ning kütuseliitri keskmist hinda 1,3 eurot. Eelduse kehtivuse kontrolliks on seda võrreldud Maksu- ja Tolliameti kütuseaktsiisi statistikaga ning Statistikaameti tarbimiskäitumise statistikaga.
3. Muud seotud kulud. Nende hulka kuuluvad remont, hooldus, pesu, rehvid ning muud tüüpilised autodega seotud kulud. Aluseks on võetud tüüpiline keskmine uus sõiduauto (VW Passati baasmudel) ning avalikud teenuste ja toodete hinnakirjad. Samuti on eeldatud, et vanemate autode puhul kulud oluliselt ei erine.

Arvutuste aluseks on andmed ajavahemikust 2009–2013. Nende põhjal on tehtud prognoos 2014. ja 2015. aasta kohta.

Juriidiliste isikute kasutatavate liisinguautode hulk on vastavalt 2014. ja 2015. aastal 27 800 ja 28 400 ning välja ostetud sõiduautode hulk vastavalt 60 000 ja 63 000. Arvestades nii uute kui kasutatud sõidukite keskmist hinda (toimunud tehingute alusel), on autode ostust tulenev maksubaas ligikaudu vastavalt 570 ja 602 miljonit eurot. Muude sõiduautodega seotud kulude (kütus, hooldus, remont) summa on ligikaudu 236 ja 250 miljonit eurot aastas. Nimetatud summadest arvestatud käibemaks on vastavalt 134 ja 142 miljonit eurot. Mõju hinnangus on arvestatud sellega, et osa ettevõtetest deklareerivad käibemaksudeklaratsioonis omatarvet. Nende omatarbelt makstud sõidukikuludega seotud käibemaks on umbes kuus miljonit eurot aastas (hinnanguliselt 75% kogu omatarbe käibemaksust). Seda negatiivset mõju tasakaalustab asjaolu, et sõiduki tegeliku omatarbe näitamine ettevõtluse tarbena muutub keerulisemaks. Samuti muutub kontroll ettevõtete üle, sh teavitamiskohustuse tõttu, tõhusamaks. Täiendavalt on arvestatud sellega, et muudatuse rakendamine mõjutab ettevõtete käitumist ning 10% otse välja ostetavatest autodest ostetakse muudatuse rakendumise eel ette ära. Nendel eeldustel on mõju eelarvele 2015. aastal 47 miljonit eurot. Maksubaasi ning vastava maksumuudatuse mõju hinnangus ei ole arvestatud võimaliku pikaajalise nihkega tarbimiskäitumises (autode soetamine muutub kallimaks ning seega ostetakse kas vähem või odavamaid autosid), mis võib vähendada potentsiaalset maksubaasi ning seega ka maksumuudatuse mõju eelarvele. (Käibemaksuseaduse muutmise seaduse 644SE eelnõu)

Samas kui meenutada aastat 2009 kui tõsteti sõiduautode erisoodustuse hinda 2000 Eesti kroonilt 4000 kroonile ja loodeti eelarve suurt kasvu, siis tegelik tõus oli peaaegu neli korda väiksem. Tööandjad leidsid üsna üksmeelselt, et erisoodustuse hinna kasv väärrib

sõidupäeviku pidamist, mis vähendas hüppeliselt erisoodustuse deklareerijaid. Kui detsembris 2008 deklareeris 10 243 isikut erisoodustuse väärtuseks 53 miljonit krooni, siis jaanuaris 2009 oli alles jäänud 8046 isikut, kes deklareerisid oodatava 106 miljoni asemel 72,3 miljonit. See oli alles algus - iga järgnev kuu tõi väiksema numbri. Detsembris 2009 deklareeris 6244 isikut erisoodustuse väärtuseks 49,5 miljonit krooni, detsembris 2010 oli jäänud 5631 isikut ja 24,9 miljonit krooni (Lehis 2015). Võib öelda, et iga maksu juures on nähtamatu piir, milleni suurem osa maksumaksjaid tajub oma kohustust õiglasena ja maksab oma maksud ära. Piiri ületades, muutub aga maksumaksja käitumine. Seega võib öelda, et matemaatika ja ettevõtjate ratsionaalne käitumine ei ole alati kooskõlas ning hinnatud 47 miljonit eurot tundub ülehinnatud.

Maksu- ja Tolliameti hinnangul on sõiduautode sisendkäibemaksu arvestuse muudatuse tõttu laekunud täiendavalt käibemaksu keskmiselt umbes 1,1 miljonit eurot kuus. Kui laekumine jätkub sama graafiku järgi, tähendab see, et aasta lõpuks kogunev lisasumma on 47 miljoni euro asemel 13,2 miljonit eurot. (Kann 2015a) Seega on sõiduautode ja selle tarbeks soetatud kaupade ja teenuste käibemaksu mahaarvamise piiranguga hinnatud riigieelarve mõju 47 miljonit eurot ülehinnatud kolme kordselt. Kui arvestada, et kuuga on laekunud ligikaudu 1,1 miljon eurot, siis loodetava 47 miljoni euro puhul peaks aasta lõpu laekumine mitmekordistuma, mis aga ei ole tõenäoline. Käesolevas töös toodud tabelist 1 küll nähtub, et võrreldes detsember 2014 on jaanuaris 2015 ettevõtluses kasutatava sõiduauto ja sellise sõiduauto tarbeks kaupade soetamiselt ja teenuste saamiselt tasumisele kuuluv käibemaks vähenenud 171 900 euro võrra, kuid sellest ei saa veel järeldada, et selline tendents jätkub. Pigem võib öelda, et ettevõtjad kohanesid uue seadusega ja ei pidanud mõistlikuks suuri sõiduauto kulutusi teha, kartes, et maksuamet hakkab kontrollima. Teiseks pole tabelist 1 näha, et jaanuaris on ettevõtluses 100% kasutatavate sõiduautode deklareerijaid vähenenud, vaid neid on lisandunud 380.

Kui seadusemuudatuse eesmärk on suurendada riigieelarve tulusid, oleks otstarbekam teha seda üldise automaksu vormis, mis baseeruks näiteks CO₂ emissiooni sisaldusel. Hetkel on maksustatud ainult käibemaksukohustuslasena registreeritud ettevõtte sõiduautod. Maanteeameti liiklusregistrist saadud andmete kohaselt on seisuga 28.02.2015 arvele võetud kokku 656 313 sõiduautot, neist 499 149 on registreeritud eraisikute sõiduautod. Liisingfirmale kuulub kokku 97 116 sõiduautot, kus liisijaks võib olla nii füüsiline- kui juriidiline isik. Kui võtta arvutuskäigu aluseks, et pooltele liisingule kuuluvate sõidukite

kasutajad on juriidilised isikud, siis ettevõttele kuuluvaid sõiduautosid on hinnanguliselt 16% kõigist arvel olevatest sõiduautodest. Sellest tulenevalt võib öelda, et suurema tulu riigieelarvesse tooks hoopis kõiki autoomanikke hõlmav maksustamine.

3. CO₂ EMISSIOONIL SISALDUVA MOOTORSÕIDUKIMAKSU ANALÜÜS

3.1. Metoodika

Eesti on üks vähestest Euroopa Liidu riikidest, kus pole kehtestatud üleüldist mootorsõidukimaksu. Hetkel piiratakse Eestis vaid käibemaksudokumentatsioonil sõiduauto ning sellele tarbeks soetatud kaupade ja teenuste käibemaksu mahaarvamist. Samas jäi Eestis 2013. aastal registreeritud uute sõiduautode CO₂ emissiooni tase Euroopa Liidu riikidest kõige kõrgemaks. Lähtudes uurimisprobleemist seati magistr töö eesmärgiks välja selgitada sõiduautode maksustamise erisused Eestis, 01.12.2014 jõustunud käibemaksuseaduse muudatuse eelised ja puudused ning hinnata, kas muudatusega kaasnev sõiduautode sisendkäibemaksu mahaarvamise piirang oli õigustatud või parema tulemuse oleks toonud üldise mootorsõidukimaksu kehtestamine.

Autor viis magistr töö läbi kvalitatiivse uurimuse. Antud töös kasutati kahte andmekogumise meetodit: poolstruktureeritud intervjuu ja dokumendivaatlus.

Autor viis läbi intervjuu Maksu- ja Tolliameti kontrolliosakonna sõiduautode töögrupi talitusejuhataja tööülesandeid täitva juhtivrevideendi Kaia Kolloga. Antud isik osutus valituks, kuna Kaia Kollo juhib töögruppi, kes tegeleb igapäevaselt sõiduautode käibemaksu tagastusnõuetega. Intervjuu läbiviimiseks koostas autor poolstruktureeritud küsimustiku, kus küsimused olid ette määratud, kuid vastajaga toimus vaba vestlus. Küsimustik käsitleb 01.12.2014 jõustunud käibemaksuseaduse muudatusega kaasnevaid teemasid. Poolstruktureeritud intervjuu küsimustik ja intervjuueeritava vastused on välja toodud magistr töö lisas 1. Intervjuu toimus 20.04.2015. Enne intervjuu toimumist saatis autor küsimustiku Kaia Kollole tutvumiseks. Autoril on olemas Maksu- ja Tolliameti luba kajastada intervjuus saadud informatsioon oma magistr töö.

Teiseks andmete kogumise meetodiks oli dokumendivaatlus. Kuna töö eesmärgiks oli

hinnata, kas Eestis 01.12.2014 jõustunud käibemaksuseaduse muudatusega kaasnev sõiduautode sisendkäibemaksu mahaarvamise piirang oli õigustatud või parema tulemuse oleks toonud üldise mootorsõidukimaksu kehtestamine, vaadeldi sõiduautode maksusüsteemide praktikat teistes Euroopa Liidu riikides. Käesoleva töö autor vaatles lähemalt Hollandis, Taanis, Prantsusmaal ja Soomes kehtestatud sõiduautode maksusüsteeme. Holland, Taani ja Prantsusmaa osutusid vaadeldavaks objektiks, kuna antud riikide uute sõiduautode CO₂ emissiooni tase jäi 2013. aastal Euroopa Liidu riikides viie parema sekka. Lisaks vaadeldi Soome sõiduautode maksusüsteemi, kuna tegemist on Eesti naaberriigiga, ning Eestis võimaliku mootorsõidukimaksu määrad võiksid olla ligilähedased naaberriigi omale. Nägemaks erinevate riikide sõiduautode maksukoormust, ning hindamaks seeläbi Eestis võimaliku sõiduautode maksumäära kehtestamist, analüüsis magistr töö autor kahe erineva sõiduauto maksukoormusi Hollandis, Taanis, Prantsusmaal ja Soomes. Analüüsitavaks objektiks valiti nn rahvaauto, mille CO₂ heitetase ja hind jääb keskmisele tasemele ning luksusauto, mille CO₂ heitetase ja hind on keskmisest kõrgem. Rahvaautoks valis käesoleva töö autor 1,4 liitrise Volkswagen Golfi, kuna Maanteeameti andmete kohaselt oli seisuga 31.01.2015 Eestis registreeritud populaarsem sõiduauto mark Volkswagen. Lisaks sellele jääb magistr töö lisa 2 kohaselt enamik Eestis registreeritud sõiduauto CO₂ heitetase vahemikku 100–200 g/km ning 1,4 liitrise Volkswagen Golfi CO₂ heitetase on 120 g/km. Luksusautoks valiti Mercedes - Benz S 500, mille CO₂ emissiooni tase on keskmisest kõrgem (213 g/km) ning turuhind keskmisest autost tunduvalt kõrgem.

Hindamaks ligikaudset maksutululaekumist CO₂ emissioonil sisalduva mootorsõidukimaksu kehtestamisel Eestis, võeti aluseks Eestis 31.12.2014 seisuga arvel olevad M1 ja M1G kategooria sõiduautode arv, nende CO₂ heitetaseme sisaldus ja vanemate autode puhul täismass ning käesoleva töö autori leitud võimalikud Eestis kehtestatavad maksumäärad.

3.2. Teiste Euroopa Liidu riikide praktika sõiduautode maksustamisel

Euroopa Liidus puuduvad kohustuslikud õigusaktid, mis otseselt reguleeriksid sõiduautode maksustamist. Euroopa komisjon on andnud üldiseid soovitusi ühisturu paremaks toimimiseks, kuid antud valdkond on siiski liikmesriikide endi pädevuses. Seega maksustavad

liikmesriigid sõidukeid väga erinevalt, mistõttu on ka maksukoormus liikmesriikides erinev.

Viimasel ajal on mitmed Euroopa Liidu riigid muutnud sõiduautode maksusüsteemi nii, et see sõltuks osaliselt või täielikult CO₂ heitetasemest. Euroopa Liidu riikidest peale Eesti ei ole veel kehtestanud täielikku või osalist CO₂ põhist automaksu Bulgaaria, Tšehhi, Ungari, Leedu, Poola ja Slovakkia (European Automobile Manufacturers Association 2014). 2013. aastal oli Euroopa Liidu riikides uute autode CO₂ keskmine heitetase 126,8 g/km, mis on võrreldes 2012. aastaga paranenud 4%. Euroopa Liidu riikide uute sõiduautode CO₂ emissiooni tase on välja toodud tabelis 4.

Tabel 4. Uute sõiduautode CO₂ emissiooni tase Euroopa Liidu riikides

Nr	2013. a CO ₂ heitetase järjestus	2013. a registreeritud sõiduautode arv	2013. a keskmine CO ₂	2012. a keskmine CO ₂	Nr	Paranemise järjestus	Muutus %-des
1	Holland	416 258	109,1	118,6	1	Holland	-8%
2	Kreeka	58 143	111,9	121,2	2	Kreeka	-7,7%
3	Portugal	105 324	112,2	117,6	3	Sloveenia	-5,8%
4	Taani	184 261	112,7	117,0	4	Prantsusmaa	-5,7%
5	Prantsusmaa	1 827 219	117,4	124,4	5	Soome	-5,3%
6	Malta	5791	118,7	121,5	6	Bulgaaria	-5,0%
7	Iirimaa	74 509	120,7	125,1	7	Rumeenia	-4,9%
8	Itaalia	1 304 668	121,2	126,2	8	Hispaania	-4,9%
9	Hispaania	732 583	122,4	128,7	9	Portugal	-4,6%
10	Belgia	489 870	124,0	128,0	10	Ungari	-4,5%
11	Sloveenia	50 996	125,6	133,4	11	Tšehhi	-4,4%
12	Inglismaa	2 254 768	128,3	132,9	12	Slovakkia	-4,2%
13	Austria	318 642	131,6	135,8	13	Itaalia	-4,0%
14	Soome	99 937	131,8	139,1	14	Saksamaa	-3,9%
15	Rumeenia	57 100	132,1	139,0	15	Taani	3,7%
16	Rootsi	253 268	133,4	136,1	16	Küpros	3,5%
17	Luksenburg	45 687	133,4	137,0	17	Iirimaa	-3,5%
18	Ungari	55 063	134,4	140,8	18	Inglismaa	-3,5%
19	Tšehhi	162 052	134,6	140,8	19	Läti	-3,2%
20	Slovakkia	65 603	135,1	141,0	20	Austria	-3,1%
21	Saksamaa	2 930 525	136,1	141,6	21	Belgia	-3,1%
22	Poola	287 993	138,1	141,3	22	Leedu	-3,0%
23	Küpros	6863	139,2	144,3	23	Luksenburg	-2,7%
24	Leedu	11 706	139,9	144,2	24	Malta	-2,3%
25	Bulgaaria	15 007	141,7	149,2	25	Poola	-2,3%
26	Läti	10 343	147,1	152,0	26	Estonia	-2,3%
27	Eesti	19 591	147,2	150,6	27	Rootsi	-2,0%
	EU27	11 843 870	126,8	132,2		EU27	-4,1%

Allikas: (Transport & Enviroment 2014)

Tabelist 4 nähtub, et Euroopa Liidu riikidest oli kõige suurem CO₂ heitetase uute sõiduautode puhul Eestis (147,2 g/km). Võrreldes 2012. aastaga paranes tulemus 2,3% võrra (aastal 2012 oli uute sõiduautode CO₂ heitetase 150,6 g/km). Eestile järgnes Läti, kus uute sõiduautode CO₂ heitetase jäi 147,1 g/km. Euroopa Liidu riikidest oli 2013. aastal registreeritud uute sõiduautode CO₂ heitetase kõige madalam Hollandis. Võrreldes 2012. aastaga paranes Hollandis uute sõiduautode CO₂ heitetase 9,5 g/km ehk 8% aastas. Hollandis oli 2013. aastal soetatud uute sõiduautode CO₂ heitetase 25,9% väiksem kui Eestis. Kreekas jäi CO₂ heitetase 2013. aastal 111,9 g/km ning Portugalis 112,2 g/km. Kuigi Kreeka ja Portugali uute sõiduautode heitetase jäi madalamaks kui Taanis ja Prantsusmaal (vastavalt 112,7 g/km ja 117,4 g/km), hindas Transport & Environment Euroopa Liidu riikidest just Hollandi, Taani ja Prantsusmaa maksusüsteemi kõige tõhusamaks, et mõjutada ostjaid soetama kütusesäästlikke sõiduautosid (Crisp 2014).

Hindamiseks, kas hea maksusüsteem soodustab ostma madalama CO₂ heitetasemega sõiduautosid, vaatles käesoleva töö autor lähemalt Hollandis, Taanis ja Prantsusmaal kehtestatud sõiduautode maksuliike.

Hollandis on kehtestatud nii sõiduki registreerimismaks kui mootorsõidukimaks. Sõiduauto ja mootorratta registreerimismaks tuleb tasuda auto ja mootorratta ostul või sõiduvahendi toomisel Hollandisse. Registreerimismaks põhineb CO₂ heitetasemel ja sõiduki hinnal. Diiselautod ja -mootorrattad, mis kiirgavad vähem kui 85 g/km CO₂ heitmeid, ja muul kütusel põhinevad sõidukid, mis kiirgavad vähem kui 88g/km CO₂ heitmeid, on vabastatud registreerimismaksust. Samuti on registreerimismaksust vabastatud erisõidukid nagu politsei, tuletõrje- ja sõjaväeautod, taksod ning sõiduautod, millel on rohkem kui üheksa istekohta. Keskmise heitetasemega sõiduauto puhul, mille CO₂ heitetase on 155 g/km, on registreerimismaksu suuruseks 7639 eurot. (Dutch tax administration)

Mootorsõidukimaksu tuleb Hollandis tasuda kord kolme kuu tagant või aastas korra. Kuni 2014. aastani kehtis maksuvabastus sõiduautodel, mille CO₂ heitetase jäi diiselkütusega autodel väiksemaks kui 95 g/km ja bensiinil sõitvatel autodel väiksemaks kui 110 g/km. 2015. aastal on maksuvabastus sõiduautodel, mille CO₂ heitetase on väiksem kui 50 g/km. (Government of Netherlands) Reeglid karmistusid, kuna sõiduautod on aastate jooksul muutunud kütusesäästlikumaks (Netherlands Ministry of Finance 2013). Alates 2016. aastast kehtib Hollandis maksuvabastus ainult elektrisõiduautodel (VDS Automotive Services). Samuti kehtib alates 01.01.2014 maksuvabastus sõiduautodel, mis on vanemad kui 40 aastat

(*vintage car*). Kuid maksuvabastus ei kehti diiselmootoriga ja vedelgaasiga sõitvatele masinatele. (Boonstra 2013) Mootorsõidukimaksu suurus sõltub sõiduauto kaalust, kütuse tüübist ja CO₂ heitetaseme suurusest. Alates 2016. aastast sõltub maksusumma ainult sõiduauto kaalust ja kütuse tüübist. Maksusumma jääb vahemikku 308–2016 eurot aastas. (European Commission 2015) Mootorsõidukimaksu ei tule tasuda mopeedidel, haagistel, haagissuvilatel ja telk haagistel. Eraldi reeglid kehtivad ka eriotstarbelistel sõidukitel nagu taksod, bussid jm. Lisaks on Hollandis kehtestatud ka CO₂ emissiooni sisaldusel põhinev firmaautode maksustamine. (Netherlands tops EU ranking...2014)

Hollandi ja Taani üheks maksustamise eripäraks on ka asjaolu, et maksusüsteemis eristatakse diiselmootoriga ja bensiiniga sõitvaid sõiduautosid. Diiselmootoriga sõitvatel autodel omanikel tuleb tasuda kõrgemat maksu. Diiselautodel on tavaliselt umbes 15% madalam summutitoru kui samalaadsetel bensiiniga sõitvatel autodel, mistõttu diiselauto saastab õhku suuremal määral (European Federation for Transport and Environment 2014).

Taanis on kehtestatud nagu Hollandis sõiduautode registreerimismaks ja aastapõhine mootorsõidukimaks. Registreerimismaks kehtib vaid esmalt arvele võetud sõiduautodel ning sõiduautode hilisemal müümisel ei tule uuel omanikul täiendavalt registreerimismaksu tasuda (Economic instruments in environmental policy). Summa suurus sõltub sõiduauto hinnast. Kui sõiduauto hind jääb alla 81 700 DKK ehk 10 952 euro (valuutakurss 1 DKK = 7,46 eurot), tuleb registreerimismaksu tasuda 5% sõiduauto hinnast. Kui sõiduauto hind ületab 81 700 DKK, tuleb registreerimismaksu tasuda 5% kuni 81 700 DKK ja ülejäänud sõiduauto summast 80%. Registreerimismaksust on vabastatud bussid ja traktorid, mootoriga jalgrattad ning kaubaveoks mõeldud veoautod. (Confederation Fiscale Europeenne) Samuti on kuni 2015. aastani registreerimismaksust vabastatud elektriautod (Duer jt 2011).

Sõiduautod, mis on registreeritud enne 1997. aastat, arvutatakse mootorsõidukimaks sõiduauto kaalu järgi. Sõiduautodel, mis on ostetud varem kui 1997. aastal ja mis kaaluvad alla 600 kg, on aastamaks 1700 DKK (228 eurot). Sõiduautodel, mille kaal on vahemikus 1501–2000 kg, on aastamaks 4780 DKK (641 eurot). Sõiduautod, mis on registreeritud hiljem kui 1997. aastal, määratakse maks vastavalt sõiduauto kütuse ökonoomsusele. Maksusumma arutatakse vastavalt sellele, mitu kilomeetrit saab sõita liitri kohta. Bensiinimootoriga sõiduki omanikel tuleb kõige vähem tasuda aastas 520 DKK (70 eurot), seda sel juhul kui sõiduauto saab sõita 20 km/l kohta. Kõige kõrgem maksusumma on 18 460 DKK (2475 eurot), kui sõiduauto saab sõita 4,5 km/l kohta. Diiselmootoriga autodele

on kehtestatud teised maksumäärad. Madalamaks aastamaksuks on 160 DKK (21,4 eurot), kui sõiduauto saab sõita 32,1 km/l kohta ning kõrgem aastamaks ulatub kuni 26 060 DKK (3493 eurot), kui sõiduauto sõidab vähem kui 5,1 km/l. (Economic instruments in environmental policy)

Lisaks sellele on Taanis kehtestatud ka firmaautodele aastamaks. Kui sõiduk on vähem kui 36 kuud vana ja mille soetushind on madalam kui 300 000 DKK (40 214 eurot), on aastamaksu suuruseks 25% sõiduauto hinnast. Kui sõiduki hind jääb alla 160 000 DKK (21 448 eurot), arvutatakse maksusumma siiski 160 000 DKK pealt. Kui sõiduki vanus enne esmast registreerimist on rohkem kui 36 kuud, siis arvutakse maksusuurus sõiduauto turuhinna põhjal ja 160 000 DKK alammäär ei võeta enam arvesse. Kui auto hind ületab 300 000 DKK, on maksu suuruseks 20% sõiduauto soetusmaksumusest. (Ibid)

Prantsusmaal tuleb registreerimismaksu tasuda sõiduauto esmaregistreerimisel või ümberregistreerimisel. Tasu suurus sõltub sõiduauto CO₂ heitetasemest. Maksusumma ulatub kuni 6000 euron. Registreerimismaksust on vabastatud sõiduautod, mille CO₂ heitetase jääb alla 135 g/km. Sõiduautode, mis paiskavad õhku 136–140 g/km CO₂ heitmeid, soetusel tuleb maksta juurde 100 eurot. Kui sõiduauto CO₂ heitetase jääb vahemikku 141–145 g/km, on registreerimismaks 300 eurot. Sõiduautod, mille CO₂ heitetase on suurem 201 g/km, on registreerimismaks 6000 eurot. Sõidukitel, mille CO₂ heitetase pole määratud, arvutakse maks vastavalt sõiduki hobujõule. Registreerimismaksust on vabastatud sõiduauto omanikud, kelle sõiduki hobujõud jääb alla 5. Sõiduautod, mille hobujõud jääb vahemikku 6–7, on registreerimismaks 800 eurot. Üle 16 hobujõuga autodel tuleb registreerimisel täiendavalt maksta 6000 eurot. Prantsusmaal kehtib ka boonussüsteem. Nimelt, kui Prantsusmaal soetatakse sõiduauto, mille CO₂ heitetase jääb vahemikku 0–20 g/km, tagastab riik 7000 eurot sõiduki soetushinnast. Samas summas saavad riigipoolset toetust ka elektriauto ostjad. Kui sõiduauto CO₂ heitetase jääb vahemikku 21–50 g/km toetab riik sõiduauto soetust 5000 euroga. Kui sõiduauto CO₂ heitetase jääb vahemikku 91–105 g/km on riigilt laekuv toetuse summa 200 eurot. Kui sõiduauto CO₂ heitetase jääb vahemikuks 106–135 g/km, ei tule sõiduauto omanikul registreerimismaksu täiendavalt tasuda, kuid jääb saamata ka riigipoolne ökonoomse sõiduauto ostu toetus. (French Car Taxes)

Prantsusmaal puudub eraisikutele sõiduauto aastapõhine maks. Samas on aastapõhine maks kehtestatud firmaautodele. Aastas makstav summa sõltub sõiduauto CO₂ heitetasemest. Kõige väiksem maksumäär on 2 eurot CO₂ grammi kohta. Seega kui sõiduauto CO₂ heitetase

jääb alla 100 g/km, tuleb heitekoguse suurus korrutada 2 euroga. Kui CO₂ heitetase jääb juba üle 251 g/km, siis maksusumma saamiseks tuleb korrutada see 19 euroga ehk kui sõiduauto CO₂ heitetase on 288 g/km, siis aastamaks tuleb 5472 eurot. Kui sõidukil ei ole määratud CO₂ heitetaset, siis maksusumma arvutatakse sõiduki hobujõu põhjal. Maksusumma jääb vahemikku 750–4500 eurot. (Ibid)

Hindamaks Eesti naaberriigis kehtestatud sõiduautode maksusüsteemi, vaatleb käesoleva töö autor lähemalt Soome näidet, kus on kehtestatud sõiduautodele nii registreerimismaks kui ka aastamaks. Registreerimismaks kehtib nii sõiduautodele kui ka kaubikutele ning kalkuleeritakse CO₂ heitetaseme ja auto maksustava väärtuse järgi. Maksumäär on 5–50% sõiduauto hinnast sõltuvalt CO₂ emissioonist. Kui kaubik kaalub rohkem kui 2500 kg, väheneb CO₂ põhine maksumäär 9,8–21,7% sõltuvalt kaubiku kaalust. Teatud autodel on ka maksuvabastus, näiteks kiirabi- ja tuletõrjeautod. Mootorsõidukimaksu tuleb tasuda N ja M kategooria sõiduautodel. Maksumäär sõltud alates 2012. aastast CO₂ heitetaseme suurusest. Sõiduautode, mille CO₂ emissiooni tase on 0 g/km, aastamaks on 43 eurot. Kui CO₂ heitetase on suurem kui 400 g/km, tuleb aastas arvestada 606 euro maksusummaga. Vanemate autode puhul arvutatakse maks vastavalt sõiduauto massile. Vastavalt massile jääb mootorsõidukimaks vahemikku 125,93–535,46 eurot. Mootorsõidukimaksu vabastus kehtib teatud riigi omandis olevatele sõiduautodele nagu kiirabi- ja tuletõrjeautod ning välisriigi diplomaadi kasutuses olevad sõidukid, bussidel, taksodel jm. 2012. aastal laekus registreerimismaksust Soome riigile 1006 miljonit eurot ja mootorsõidukimaksust 758 miljonit eurot.

Tabelis 5 on kajastatud analüüsitava riikide sõiduautode maksustamise aluseid sõiduautode soetamisel käibemaksu mahaarvamise piirangu, firmaautode maksu, registreerimismaksu ja mootorsõidukimaksu puhul.

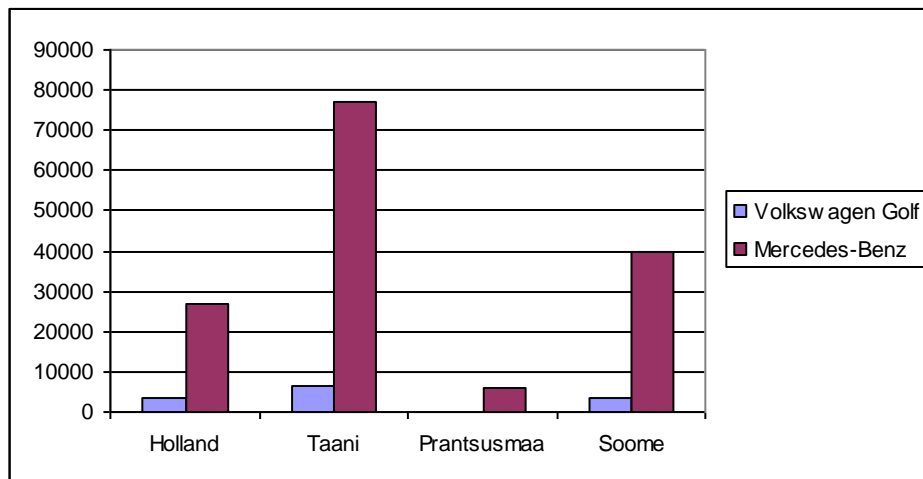
Tabel 5. Hollandis, Taanis, Prantsusmaal ja Soomes kehtestatud sõiduautode maksustamise alused

Sõiduauto maksuliik	Holland	Taani	Prantsusmaa	Soome
Sõiduauto soetamisel käibemaksu mahaarvamise piirang	-	100%	100%	100%
Firmaautode maks	CO ₂	vanus ja mass	CO ₂	-
Registreerimismaks	CO ₂ ja hind	hind	CO ₂ või hobujõud	CO ₂ ja hind
Mootorsõidukimaks	CO ₂ , kütuse tüüp ja mass	kütuse ökonoomus või kaal	-	CO ₂

Allikas: Autori koostatud tabel Hollandi, Taani, Prantsusmaa ja Soome sõiduautode maksustamise andmebaaside põhjal

Kui hinnata nende nelja riigi (Holland, Taani, Prantsusmaa ja Soome) maksusüsteeme, siis peab tõdema, et sõiduautodele on kehtestatud mitmeid makse. Prantsusmaa erineb oma maksusüsteemist selle poolest, et seal ei ole kehtestatud füüsilisest isikutest sõiduautode omanikele aastapõhist maksu, vaid on piiratud sõiduauto registreerimismaksuga ja firmaautode maksustamisega. Samuti kehtib Prantsusmaal käibemaksukohustuslastel sõiduauto soetamisel 100%-line käibemaksu mahaarvamise piirang. Sõiduauto soetamisel kehtib käibemaksu 100%-line mahaarvamise piirang ka Taanis ja Soomes. Erinevalt teistest võrreldavatest riikidest ei ole Hollandis kehtestatud sõiduauto soetusel käibemaksu mahaarvamise piirangut, kuigi Hollandis läbi viidud uuringu kohaselt kasutatakse seal firmaautosid ainult 20–30% äritegevuseks ja ülejäänud kasutus jääb eratarbeks (Copenhagen Economics). Samas on Hollandis kehtestatud firmaautode maks, mis sõltub CO₂ heitetasemest. Firmaautode maks on kehtestatud ka Taanis ja Prantsusmaal. Maksusumma suurus sõltub Taanis sõiduauto vanusest ja massist ning Prantsusmaal CO₂ heitetasemest. Hollandis, Taanis, Prantsusmaal ja Soomes kehtestatud registreerimismaks ja mootorsõidukimaks arvutatakse samuti erinevatel alustel. Et analüüsida vaadeldavates riikides kehtestatud registreerimismaksu ja mootorsõidukimaksu maksukoormusi, valis käesoleva töö autor välja kaks erinevat sõiduautot, nn rahvaauto ja luksusauto.

Rahvaautoks valis magistritöö autor 1,4 liitrise mootoriga Volkswagen Golfi, mille keskmine CO₂ heitetase on 120 g/km ja turuhind Eestis 18 452 eurot. Luksusautoks valis autor Mercedes-Benz 500 S, mille keskmine CO₂ heitetase on 213 g/km ja turuhind Eestis 106 704 eurot.

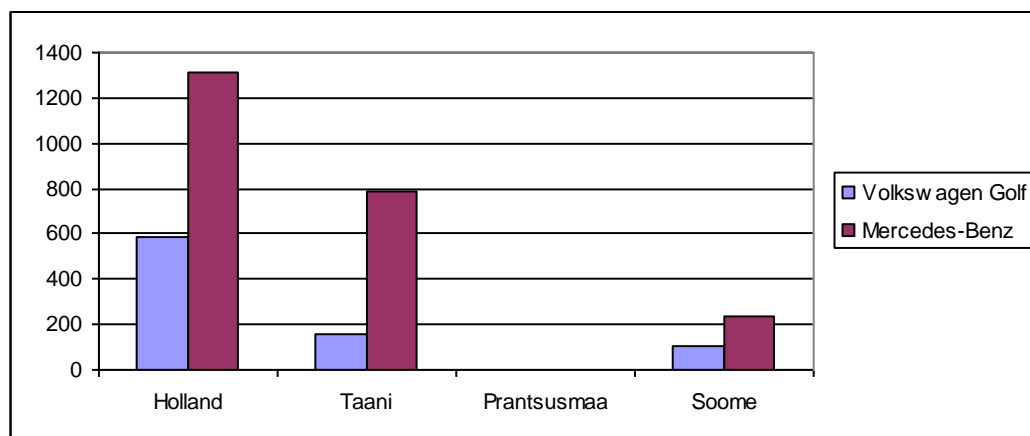


Joonis 1. Hollandis, Taanis, Prantsusmaal ja Soomes kehtestatud registreerimismaks eurodes
 Allikas: Autori koostatud tabel Hollandi, Taani, Prantsusmaa ja Soome sõiduautode maksustamise andmebaaside põhjal

Joonisest 1 nähtub, et kõige madalam sõiduautode registreerimismaks on Prantsusmaal. Kuna Prantsusmaal on registreerimismaksust vabastatud sõiduautod, mille CO₂ heitetase jääb alla 135 g/km, siis valitud Volkswagen Golfi (CO₂ 1420 g/km) soetamisel ei tule registreerimismaksu täiendavalt tasuda. Võrreldes teiste vaadeldavate riikidega on Prantsusmaal ka Mercedes-Benz S 500 soetusel registreerimismaks väike (6000 eurot). Prantsusmaa maksusüsteemis on pööratud suurt tähelepanu keskkonnale ning riik toetab suuresti sõiduautode omanikke, kes soetavad endale ökonoomsemad autod. Lisaks sellele, et registreerimismaks sõltub CO₂ tasemest ja alla 135 g/km CO₂ kehtib maksuvabastus, on Prantsusmaal kehtestatud ka boonussüsteem. Kui 2007. aastal sai Prantsusmaal registreeritud sõidukitelt riigipoolset toetust 30% kõikidest uutest registreeritud sõiduautodest, siis aastal 2010 tõusis see 50%-ni. Lisaks langes Prantsusmaal aastatel 2007–2010 sõiduauto soetusel täiendavalt makstav registreerimismaks. Kui 2007. aastal tuli Prantsusmaal 24% sõiduauto soetajatest maksta täiendavalt registreerimismaksu vastavalt CO₂ heitekogustele, siis 2010. aastal langes see 9%-ni. (The SCP Knowledge Hub 2011) Seega võib öelda, et Prantsusmaa maksusüsteem on soodustanud soetama rohkem ökonoomsemaid sõiduautosid.

Kõige kõrgem registreerimismaks on Taanis ja seda just siis, kui soetatakse kallim auto. Kui vaadata Taanis kehtestatud sõiduautode registreerimismaksu, siis see ei põhine sõiduauto säästlikkusel. Maksusumma sõltub sõiduauto hinnast, mitte aga ökonoomsusest.

Kui vaadata üldist autoturu pilti, siis võib öelda, et ökonoomsemad autod on ka kallimad. Seega tuleb Taanis maksta näiteks kalli hübriidauto puhul kõrgemat maksumäära, kui võib olla sõiduauto puhul, mis tegelikult paiskab õhku poole rohkem CO₂ heitmeid. Lisaks sellele võib kõrge registreerimismaks pidurdada uute ökonoomsemate sõiduautode soetust. Taanis kehtib registreerimismaks vaid esmalt arvele võetud sõiduautodel, seega soetades vana sõiduauto ei tule täiendavalt registreerimismaksu tasuda, mis soodustab ostma vanu ja kasutatud sõiduautosid. Seega võib öelda, et Taanis kehtestatud sõiduautode registreerimismaks toob riigile uute sõiduautode soetamisel sisse küll suurt lisatulu, kuid maksusüsteem ei ole kõige efektiivsem vähendamaks keskkonna saastet.



Joonis 2. Hollandis, Taanis, Prantsusmaal ja Soomes kehtestatud mootorsõidukimaks eurodes
 Allikas: Autori koostatud tabel Hollandi, Taani, Prantsusmaa ja Soome sõiduautode maksustamise andmebaaside põhjal

Joonisest 2 nähtub, et vaadeldavatest riikidest on kõrgem mootorsõidukimaks Hollandis, kus aastamaks sõltub CO₂ emissiooni sisaldusest, kütuse tüübist ja sõiduauto massist. Autori valitud Volkswagen Golfi aastamaksu suuruseks jääb 584 eurot ja Mercedes-Benz'i puhul 1316 eurot. Nagu eelnevalt sai öeldud, siis Prantsusmaal sõiduautode aastamaks puudub. Taanis peale 1997. aasta sõiduautodele kehtib aastamaks vastavalt kütuse ökonoomsusele. Mercedes-Benz'i puhul tuleb arvestada 786 euro suuruse aastamaksuga ja Volkswagen Golfi puhul 161 euro aastamaksuga. Kõige madalam sõiduautode aastamaks on Soomes, kus maksusumma sõltub 100%-liselt CO₂ heitetasemest. Sõiduautodel, mille CO₂ heitetase jääb 120 g/km, on aastamaks 101,84 eurot. Sõiduautodel, mille CO₂ heitetase jääb

213 g/km, on aastamaks 239,44 eurot.

Kui vaadata Hollandi, Taani, Prantsusmaa ja Soome automaksusüsteeme üldiselt, siis nähtub, et Hollandis, Prantsusmaal ja Soomes kehtestatud maksude puhul sõltub maksukoormus täielikult või osaliselt CO₂ heitetaseme sisaldusest. Käesoleva töö autor leiab, et Eestis võimalik mootorsõidukimaks peaks samuti sõltuma CO₂ emissiooni sisaldusest, sest selline maks soodustab kõige enam ostma ökonoomsemaid autosid. Näiteks Hollandis on kehtestatud sõiduautodele kolm maksu: firmaautode maks, registreerimismaks ja üldine mootorsõidukimaks, mis kõik sõltuvad täielikult või osaliselt CO₂ heitetasemest. Hollandi puhul võib öelda, et üldine sõiduautode maksusüsteem on soodustanud CO₂ heitmete vähenemist. Kui 2008. aastal jäi Hollandis uute sõiduautode CO₂ heitetase 157 g/km, siis aastatel 2008–2013 on CO₂ heitetase koguaeg langenud, jõudes 2013. aastal 109,1 g/km juurde (Netherlands Ministry of Finance 2013). Sõiduautode maksustamisest on Hollandis laekunud ka korralikult riigitulu. Hollandis oli 2012 aasta seisuga registreeritud peaaegu kaheksa miljonit autot. Registreerimismaksust laekus 2012. aastal riigile 1,8 miljardit eurot ja sõiduki aastapõhisest maksust 3,6 miljardit eurot (Ibid).

3.3. CO₂ põhise mootorsõidukimaksu eelised

Baltimaade energiatarbimine ja süsinikuheite määr on üks Euroopa Liidu suurimaid, seda just transpordis, kus sõiduautod on energiakulu poolest liidu esirinnas (Tubalkain 2014). Eesti riik liigub „rohelisema ühiskonna“ suunas ja autosid peetakse just kõige suuremateks keskkonna reostajateks. Sõiduautod tekitavad poole kuni kaks kolmandikku maanteetranspordi heitmetest (Lamine, Lõhmuste 2014).

Seega tuleks autode kasutusmaksu diferentseerida sõltuvalt sellest, kui keskkonnasõbralikud nad on. Seda saab kõige paremini teha autode CO₂ emissiooni sisalduse järgi, sest transpordist pärinev peamine kasvuhooonegaas on CO₂, mille heitkogused on otseselt seotud tarbitud fossiilkütuste hulgaga. Olenemata mootoritehnoloogiast paiskub iga tarbitud bensiiniliitri kohta õhku 2350 g ja diislikütuse liitri kohta 2660 g CO₂. Eestis on ebaökonomsete autode osakaal väga suur – 2010. aastal jäi üle 51% uutest autodest E–G energiaklassidesse, mis oma kütusekulult ei erine 20 aastat tagasi enimmüüdud sõiduautomarkidest. (Säästva arengu komisjon 2010, 25-26).

Aastatel 2000–2012 langes uute sõiduautode keskmine CO₂ heitkogus stabiilselt mitmes Euroopa Liidu piirkonnas. Samas oli 2012. aastal Balti riikides uute sõiduautode keskmine mass 1526 kilo, mis on tunduvalt kõrgem Euroopa Liidu keskmisest (1415 kg) ning lähedane Rootsile ja Soomele. Seetõttu jäid uute sõiduautode CO₂ heitkogused Balti riikides endiselt Euroopa Liidu suurimate sekka: heitmete tase 149 grammi CO₂ kilomeetri kohta oli kõrgem kui Euroopa Liidu uutes liikmesriikides, samuti Rootsis ning Soomes, mis on võrreldava rahvastikutiheduse ja kliimaga. (Ibid)

Asjaolu, et vanad liikmesriigid on uute sõiduautode CO₂ heitmete vähendamisel edukamad, võib olla seotud viimastel aastatel vastuvõetud maksustamispoliitika, mis põhinevad sõiduki keskkonnaomadustel, kasutades CO₂ heitkoguseid kas mootorsõidukimaksu, registreerimismaksu või mõlema määramiseks (Päike 2014).

Käesoleva töö autor näeks efektiivsema variandina kehtestada Eestis mootorsõidukimaks kui auto registreerimismaks. Mootorsõidukimaks on aastane maks, kuid registreerimismaks tuleb tasuda vaid auto esmaregistreerimisel. Aastamaks laekub riigieelarvesse stabiilsemalt. Mootorsõidukimaksu mõju oleks tarbijale suurem, sest aastamaks sunnib perioodiliselt mõtlema, kuidas vähem maksu maksta. CO₂ heitesisaldusel põhinev mootorsõidukimaks suunab tarbijaid ostma säästlikumaid sõiduautosid. Säästlik sõiduauto tähendab ühtlasi ka uut sõiduautot. Seega Eesti autopark hakkaks uuenema, millel on otsene seos liiklusohutusega. Tabelis 6 on välja toodud liiklusõnnetuses hukkunute arv Euroopa Liidu riikides.

Tabel 6. Liiklusõnnetuses hukkunute arv aastatel 2008-2012 miljon elaniku kohta

	2008	2009	2010	2011	2012
Leedu	148	110	90	97	100
Rumeenia	142	130	111	94	96
Poola	143	120	102	109	93
Kreeka	139	129	111	101	92
Läti	139	112	97	86	86
Bulgaaria	139	118	103	89	82
Belgia	88	88	75	78	73
Portugal	83	79	79	84	71
Tsehhi	104	86	76	74	71
Eesti	98	73	58	75	65
Luksemburg	72	97	64	64	65
Austria	82	76	66	62	64
Itaalia	79	71	68	64	62
Ungari	99	82	74	64	60
Küpros	104	89	75	85	59
Sloveenia	106	84	67	69	59
Prantsusmaa	67	66	62	61	56
Slovakkia	115	70	68	60	55
Soome	65	52	51	54	48
Saksamaa	54	51	45	49	44
Hispaania	68	59	54	45	41
Iirimaa	64	54	47	41	36
Taani	74	55	46	40	32
Holland	41	39	32	33	32
Rootsi	43	39	28	34	31
Suurbritannia	43	38	31	31	28
Malta	37	51	36	51	26
EL keskmine	78	70	62	60	55

Allikas: (Maanteeamet 2013)

Kui vaadata tabelit 6, siis on näha, et 2008. aastal oli Eestis liiklusõnnetuses hukkunuid 98 miljon elaniku kohta. Kahel järgneval aastal surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arv vähenes vastavalt 25 ja 40 inimese võrra, mida võib pidada hüppeliseks paranemiseks. Samas 2011. ja 2012. aastal oli hukkunute arvuks 75 ja 65 miljon elaniku kohta. Kui aastal 2010 suutis vaid 9 Euroliidu riiki saavutada liikluses hukkunute arvult miljoni elaniku kohta Eestist parema taseme, siis 2011.–2012. aastal Eestis paraku saavutatut hoida pole õnnestunud.

Eesti jagas liikluses 2012. aastal hukkunute arvult miljoni elaniku kohta Luksemburgiga 27 liikmesriigi seas 17.–18. kohta. Seega oli Eesti jätkuvalt ohutuma liiklusega küll Balti riikide seas, kuid Skandinaaviamaadele järelejäudmist veel märgata pole.

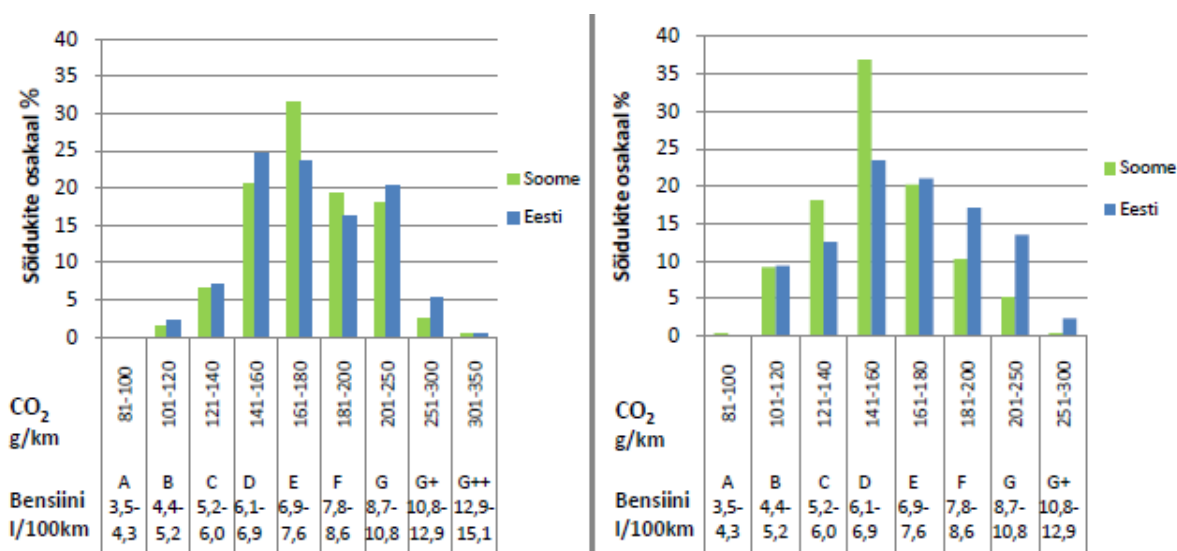
Ekslik oleks siit välja lugeda, nagu oleks Eestis olukord liikluses märgatavalt hullemaks läinud, küll aga on teiste riikide arengud paremuse suunas olnud kiiremad. Liiklusohvrite vähenemiseni viivad erinevad asjaolud, kuid üheks olulisemaks teguriks peab autor autopargi uuenemist. Seega on eriti oluline, et Eesti ei pidurdaks autopargi noorenemist ja Eesti saaks taas tõusta liiklusohutuse näitajate poolest Euroopa Liidu keskmisele tasemele. Seega registreerimismaksu kaotamine mõjub positiivselt nii liiklusohutusele kui ka keskkonnale, kuna see viib autopargi kiirema uuenemiseni. Ostukulude vähenemine on stiimuliks vanade sõidukite asendamisele turvalisemate, vähem saastavate ja kütusesäästlikumate sõidukitega. Sõiduki kasutamise ja selle tegeliku keskkonnamõju maksustamisel põhinev lähenemine on kooskõlas ühenduse keskkonnapoliitika põhiprintsiibiga, mis nõuab, et keskkonnakahjudega seotud kulud tasub saastaja (Wiersma 2006, 9). Eesti peaks takistama teistest riikidest toodavate kasutatud sõidukite sissevoolu ja soodustama uute ja keskkonnasäästlike sõidukite soetamist. Ühekordse registreerimismaksu näol selle eesmärgi saavutamist ei saa küll kellelegi soovitada. Olgugi et autode maksustamine Euroopa Liidus harmoneeritud ei ole, siis arvestades Euroopa Kohtu praktikat oleks nende kehtestamine nii, et need teiste liikmesriikide sõidukite suhtes diskrimineerivad ei ole, äärmiselt keeruline. Euroopa Komisjon ja Euroopa Kohus on järjekindlalt tunnistanud liikmesriikide vastavad maksud diskrimineerivateks. Mittediskrimineerivat registreerimismaksu oleks keeruline ning kulukas administreerida ja ka see jätaks ruumi vaidlustamistele. Vähem probleeme on perioodiliste maksudega, sest nendes Euroopa Liidu õigust rikkuv element praktiliselt puudub (Herm, 2010). Lisaks sellele kui autode registreerimismaksud on Euroopa Liidus erineva tasemega, kaasneb sellega Euroopa sõiduautoturu teatav killustumine. Kodanikud seisavad silmitsi märkimisväärsete finantskohustuste ja halduskuludega siis, kui nad soovivad viia auto ühest liikmesriigist teise liikmesriiki (Wiersma 2006, 5).

3.4. CO₂ emissioonil sisalduva mootorsõidukimaksu rakendamine Eestis

Kui mõelda nüüd võimalikule Eesti CO₂ heite põhisele mootorsõidukimaksule, siis võiks see olla üsna sarnane lähinaabri Soome maksule.

2004. aastal jäi Soome uute autode ökonoomsuselt sarnaselt Eesti, Läti ja Rootsiiga Euroopa viimaste hulka. Kuid peale 2007. aastat on Soomes rakendatud mitmeid meetmeid,

mis on mõjutanud autoostjate valikuid ökonoomsemate autode suunas. Soomes kehtib sõiduautodele kolm maksu: registreerimismaks, aastamaks ja kütuseaktsiis. Lisaks sellele on Soomes kehtestatud ettevõtte sõiduauto soetuse mahaarvamise piirang 100%. Oma osa on olnud nii teadlikkuse tõstmisel kui ka varem kehtinud automaksumäärade ümberkorraldamisel nii, et maksumäär sõltuks eelkõige CO₂ heite suurusest. Soomes kehtib aastast 2007 uus CO₂ heitel baseeruv diferentseeritud autoaktsiis, mille tulemusel hakkas esmaselt registreeritud autode keskmine CO₂ heide oodatust kiiremini kahanema. 2010. aasta kevadel reorganiseeriti ka autode aastamaksuga seotud maksumäärasid nii, et need sõltuvad CO₂ heite määrast (Säästva arengu komisjon 2010, 45).



Joonis 3. Eestis ja Soomes registreeritud uute autode jagunemine energiaklassi ja CO₂ taseme heite järgi 2006. (vasakpoolne tulpdiaagramm) ja 2009. (parempoolne tulpdiaagramm) aastal
Allikas: (Säästva arengu komisjon 2010, 46)

Soomes on peale 2007. aastat kehtestatud ja ümber korraldatud mitmeid sõiduautoga seotud makse, seega Soome automaksupoliitika mõju uute autode ökonoomsusele on hästi näha joonistelt 1, kus on võrreldud Eesti ja Soome 2006. ja 2009. aastal registreeritud uute sõiduautode jagunemist energiaklasside ja CO₂ näitajate järgi. Jooniselt võib näha, et 2006. aastal olid nii Eestis kui Soomes registreeritud autod energiaklassiti üsna sarnased, kuid 2009. aasta andmete järgi on Soomes oluliselt vähem ostetud E-G+ energiaklassi autosid. Kui 2009. aastal oli Eestis registreeritud F energiaklassiga sõidukite osakaal 17%, siis Soomes jäi

see 10% lähedale, seega lausa 7% vähem. Sama peab tõdema ka G energiaklassiga sõidukite puhul, kus Eestis registreeritud sõidukite osakaal ületab Soome oma 8% võrra (vastavalt 13% ja 5%). Soomes registreeriti 2009. aastal sõidukeid, mis kiirgavad CO₂ enam kui 251 g/km, alla 0,5% kogu sõidukite osakaalust. Seevastu D energiaklassi sõidukeid, mis paiskavad õhku 141–160 CO₂ g/ km kohta moodustasid Soomes kogu sõidukite osakaalust üle 35% (Finnish Transport Safety Agency).

Eelnevalt toodud tabelist 4 nähtub, et 2012. aastal oli Soomes uute sõiduautode keskmine CO₂ heitetase 136,1 g/km ning 2013. aastal paranes see 3,5%, jõudes 133,4 g/km juurde. 2014. aastal jäi uute sõiduautode keskmine CO₂ heitetase 127,4 g/km. (Motoring taxation) Seega võib väita, et inimesi saab maksudega mõjutada keskkonnasõbralikumat autot ostma.

Esiteks saaks Eestis CO₂ põhist mootorsõidukimaksu kehtestada vaid neile autodele, mille CO₂ heite tase on liiklusregistris olemas. Eestis on alates 2004. aastast hakatud uute autode CO₂ heite tasemeid ülesse märkima. Seega alates 2004. aastast registreeritud autodele kehtiks maks CO₂ heite tasemest, varasematele autodele kehtiks maks mõnel muul alusel. Näiteks Soomes peavad vanemad autod maksma aastamaksu sõiduki täismassi alusel (TL-verkkotoimitus 2009). Kui palju täpselt üks kg CO₂ peaks maksma, on juba arutelu küsimus. Kuid see peab olema piisav, et motiveerida inimesi ostma loodussõbralikemaid autosid ja et nullemissiooniga elektriautode hinnavahe tavaautoga võrreldes ei oleks nii suur, kui see on praegu. Käesoleva töö autori hinnangul võiksid maksumäärad olla ligilähedased Soome omale. Sõltuvalt CO₂ heitmetest (0–400 g/km) jääb Soome sõiduautode aastane maks vahemikku 43,07–606,27 eurot (Verotaulukko 1...2013). Vanemate auto puhul arvestatakse maks vastavalt sõiduauto massi järgi (1300 kg–3401 kg) ning vastavalt massist jääb aastane maks vahemikku 125,93–535,46 eurot (Verotaulukko 2...2013). Samas tuleb arvestada sellega, et Soome palgamäärad on suuremad kui Eestis. Soome statistikaameti andmetel oli erasektori keskmine palk 2013. aastal 3503 eurot. Eesti keskmine brutopalk jäi 2013. aastal 949 eurot, mis on üle kolme korra väiksem kui Soomes. Eesti keskmine brutokuupalk oli 2014. aasta IV kvartalis 1039 eurot ja tõusis 2013. aasta IV kvartaliga võrreldes 5,3%, kuid jäädes siiski kõvasti alla Soomele. Lähtuvalt sellest leiab käesoleva töö autor, et Eestis kehtestatud maksumäärad võiksid jääda siiski Soome omadest väiksemaks.

Arvestades sellega, et Eesti jäi 2013 aastal Euroopa Liidu riikidest uute sõiduautode CO₂ heitetaseme poolest kõige viimaseks ehk soetatud uute sõiduautode CO₂ heitetase oli

kõige kõrgem (147,2 g/km), leiab käesoleva töö autor, et Eestis võiks võrreldes Soome automaksuga olla veel üks erinevus. Soomes maksustatakse kõiki sõiduautosid, seega tuleb raha välja käia ka autojuhtidel, kelle auto CO₂ heite tasemed on null, kuid seda muidugi siis väiksema summa näol. Eestis võiks kehtida maksuvabastus sõiduautodel, mille CO₂ heitetase jääb nulli. Maanteeameti andmete kohaselt oli 31.03.2015 seisuga Eestis registreeritud elektriautosid kokku 494, kelle omanikele kehtiks maksuvabastus.

Kas maksuvabastus võiks kehtida ka näiteks sõiduautodele, mis kiirgavad CO₂ heitekoguseid alla teatud koguse, on arutelu küsimus. Põhiküsimuseks on kas riik soovib suurendada sõiduautode maksustamisel riigitulusid või vähendada keskkonna saastamist. Sest tegelikult autode maksustamise eesmärk ei ole iseenesest riigi tulude suurendamine, vaid elukvaliteedi parandamine. Kui vaadata erinevaid sõiduautotootjate kodulehekülgi, siis võib tõdeda, et autod on aastate jooksul tunduvalt ökonoomsemaks muutunud. Seega leiab käesoleva töö autor, et maksuvabastus ei saa kehtida näiteks kuni D energiaklassini ehk 141 g/km, kuna see ei tooks riigikassasse soovitud tulemust. Käesoleva töö autor leiab, et sõiduautode aastamaks võiks hakata kehtima alates 100 g/km CO₂ emissiooni sisaldusega sõiduautode omanikele.

Eestis oli seisuga 31.12.2014 arvel olevaid M1 ja M1G kategooriaga sõiduautosid kokku 652 950. See arv sisaldab ka peatatud registrikandega sõidukeid. M1 kategooria sõiduautodest oli CO₂ heitetase määratlemata 375 274 sõidukil ja M1G kategoorias 15 871 sõidukil. Seega nende sõidukite puhul tuleks arvestada automaks vastavalt auto täismassile. 31.12.2014 arvel olevatest sõiduautodest on CO₂ heitetase määratletud 261 805 sõiduautol ehk 40,1% kõigist arvel olevatest sõidukitest. Käesoleva töö lisas 2 olevast tabelist nähtub, et sõiduautode CO₂ heitetase jääb vahemikku 44–478 g/km. Alla 100 g/km CO₂ heitetaseme sisaldusega sõidukeid oli registreeritud 2055, kellele kehtiks maksuvabastus.

Arvutamaks võimaliku CO₂ põhise automaksu kehtestamisel ligilähedast maksusumma laekumist riigieelarvesse, võttis käesoleva töö autor Soomes kehtestatud CO₂ heitetaseme maksumäärad ning jagas need kahega. Käesoleva töö autor leiab, et Eesti maksumäärad võiksid olla Soome omadest poole väiksemad, sest nagu eelnevalt välja toodi, on Soome keskmine palk võrreldes Eestiga tunduvalt kõrgem. Lisaks leiab autor, et kui maksumäärad kehtestada kõrged, siis sõiduautode omanikud hakkavad maksust kõrvale hiilima. Lisaks võiks Eestis kehtida maksuvabastus sõiduautodele, mille CO₂ emissiooni tase on alla 100 g/km. Lisas 2 olevast tabelist nähtub, et kui kehtestada Eestis võrreldes Soomega

poole väiksemad maksumäärad, laekuks 261 805 sõiduautolt, kus on CO₂ heitetase määratud, riigieelarvesse 23 479 784 eurot aastas. Lisaks tuleb arvestada ka maksusummade laekumist 391 145 sõiduautolt, kus ei ole CO₂ heitetase määratud ja maksusumma arvutatakse sõiduauto täismassi alusel. Maanteeametilt saadud andmete kohaselt jäävad vastavalt lisas 3 toodud tabelile 391 145 sõiduautode täismassid vahemikku 550–24 000 kg. Kusjuures 28 sõiduautol ei ole määratletud täismassi ega ka CO₂ heitetaset. Käesoleva töö autor võttis ka sõiduauto täismassi maksusumma arvutamiseks Soomes kehtestatud maksumäärad, mis jagati kahega. Arvutuste tulemusel saadi, et täismassi alusel oleks 391 145 registreeritud sõiduautodelt riigituludesse laekuv summa 39 981 437 eurot aastas. Seega kui Eesti peaks kehtestama mootorsõidukimaksu, mis on diferentseeritud uuemate sõidukite puhul CO₂ heitetaseme sisaldusest ning vanemate autode puhul täismassist, siis hinnanguline määratav mootorsõidukimaks oleks 63 461 221 eurot.

Samuti tuleks CO₂ põhise automaksu kehtestamisel Eestis kindlaks määrata millised sätted hakkaksid kehtima teistes riikides registreeritud autodele, millega sõidetakse ka Eestis. Näiteks Soome seaduse kohaselt on Soomes alaliselt elaval isikul (isik, kes viibib Soomes 12 järjestikuse kalendrikuu jooksul vähemalt 183 päeval) kohustus sõita Soomes registreeritud sõiduautoga. Alaliselt Soomes elaval isikul on õigus mujal Euroopa Liidu liikmesriigis registreeritud autot Soomes ilma automaksu maksmata kasutada 14 päeva. Käesoleva töö autori hinnangul tuleks kehtestada ka Eestis piirang mujal riikides registreeritud sõiduautode osas. Seadusesätted võiksid olla ligilähedased Soome omale.

Lisaks tuleb mõelda kuidas toimuks maksu kogumine. Enamus riikides kogub ja arvutab maksu riiklik asutus. Näiteks Soomes kogub automaksu Finnish Transport Safety Agency ja maks tuleb tasuda kord aastas. Maksukohustust saab tasuda nii läbi panga kui ka teatud asutustes kohapeal. Lisaks sellele on võimalus maksukohustust jälgida e-teenuste kaudu. (Finnish Transport Safety Agency, b) Mootorsõidukimaksu üheks omaduseks võib pidada suurt maksumaksjate arvu, kellega tuleks maksuhalduril automaksu kehtestamisel tegeleda. Maksu kogumissüsteem sõltub konkreetse maksu omadustest. Kui Eestis peaks hakkama kehtima sõiduautode CO₂ heite põhine mootorsõidukimaks, siis arvatavasti oleks automaksu kogujaks Maksu- ja Tolliamet. Kuna antud maks sõltub sõiduauto heite kogusest ja vanemate sõidukite puhul massist, siis selle kohta on kõige täpsemad andmed olemas Maanteeametil, kes tõenäoliselt hakkab andmeid edastama Maksu- ja Tolliametile. Maksuteatise edastamine auto omanikele võiks toimuda läbi e-maksuameti, hoides sellega

kokku postikulusid.

Kuigi CO₂ heitetaseme põhine mootorsõidukimaks tundub olevalt Eestile parim lahendus, on töö autori hinnangul CO₂ põhise automaksu puhul ka üks suur miinus - ajapõhine autode maksustamine ei ole kõige õiglasem variant. Kahe autoomaniku maksukohustused on ühesugused, kuid samal ajal ei saa ju võrrelda vanahärrat, kes mõnel pühapäeval oma naaberküla prouale külla läheb ja autoomanikku, kes nädalas 3-4 või ka rohkem kordi Tartust Tallinnasse tööle käib. Võrdväärsetena kohaldatakse neid, kes kasutavad oma sõidukit aastas 100 km või 100 000 km. Seega kui Eestis kehtestada üleriigiline CO₂ emissiooni sisaldusest põhinev mootorsõidukimaks tabaks see suure tõenäosusega valusalt neid, kellel seisab küüni all vana Moskvitš või Žiguli, millega sõidetakse aastas paar korda. (Rand 2011) Sellest lähtuvalt oleks ebaõiglane maksustada inimesi, kes kasutavad autot väga harva. Eestis on mitmeid maapiirkondi, kus ühistransport puudub ja seetõttu on auto omamine ja aeg-ajalt kasutamine väga vajalik. Lähtuvalt eelnevast leiab käesoleva töö autor, et enne aastapõhist maksu tuleks inimestele teatavaks teha, et aastamaks hakkab kehtima näiteks aasta pärast ja sellel ajal on inimestel võimalus oma autod vahetada keskkonnasõbralikumaks või mitte kasutuses olevad sõidukit registrist maha võtta.

3.5. Eestis kehtiva ettevõtte sõiduauto ja selle tarbeks soetatud kaupade ja teenuste käibemaksu mahaarvamise piirangu ja autori soovitava CO₂ emissiooni sisaldusega mootorsõidukimaksu võrdlev analüüs

Võrreldes firmaautode ning selle tarbeks soetatud kaupade ja teenuste puhul käibemaksu mahaarvamise piiramist ja CO₂ põhise mootorsõiduki aastamaksu, on mõlemal maksustamisviisil omad plussid ja miinused.

Paljud registreeritud äriühingud, kus ettevõtlust tegelikult ei toimu, omavad sõiduautosid. Maksu- ja Tolliameti andmetel oli ettevõtete hulgas 2013. aasta esimese poolaasta seisuga 5600 ettevõtet, milles polnud sisulist majandustegevust (käivet ja töötajaid), kuid mille omanduses oli kehtiva liikluskindlustuspoliisiga 7000 sõiduauto. Need 5600 ettevõtet kajastavad sõiduauto soetust ja sõiduautoga seotud kulutusi oma äritegevuses. Olles käibemaksukohustuslased on äriühingul võimalus nendelt kulutustelt riigilt tagasi küsida 20% hinnast, saades sellega hinnaeelisuse eraisikute ees. Asjaolu, et tegelikult neid

sõiduautosid ei kasutata äritegevuseks, vaid eratarbeks, annab maksusüsteem võimaluse äriühingutel osta sõiduauto soodsamalt kui eraisiku puhul. Ettevõtluses kasutatavate sõiduautode soodsam maksustamine moonutab tegelikkust ja suurendab kogu ühiskonna kulutusi heaolule. Tegelikkuuse moonutus on eriti nähtav sõiduautode ettevõtluseks ja muul otstarbel kasutamise jagunemises. Ettevõtete sõiduautode alamaksustamine on Euroopa Liidus laialt levinud ja põhjustab eelarvekadu umbes 0,5% kogu Euroopa Liidu SKP-st.

Käesoleva töö autor uuris intervjueeritavalt, millised on Maksu- ja Tolliameti hinnangul 01.12.2014 jõustunud sõiduauto ning selle tarbeks kaupade ja teenuste sisendkäibemaksu piiramisega seotud käibemaksuseaduse muudatuse kitsaskohad. Lähtuvalt lisas 1 toodud Kaia Kollo vastustele, on kitsaskohtadest veel vara rääkida, kuna seadus võeti alles vastu. Kaia Kollo sõnul on esmapilgul ilmnevad kitsaskohad võimalik tööprotsessi muudatustega kõrvaldada. See eest on autor 2.3 peatükis toonud välja mitmeid puuduseid seoses Eestis 01.12.2014 kehtima hakanud firmaautode maksustamisega:

1. Sõiduautode ja nende tarbeks kaupade ja teenuste soetamisel tasutud sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramisega suureneb ettevõtete halduskoormus. Kui enne 01.12.2014 kehtivat käibemaksuseadust maksustati firmaautosid erisoodustuse alusel oli maksuhalduril keeruline ettevõtte esitatud tõendite põhjal hinnata, kuidas sõiduautot tegelikkuses kasutati, siis seadusemuudatuse kohaselt on ettevõtetel sama keeruline tõendada, et autot kasutakse üksnes ettevõtluse tarbeks. Sisuliselt toimub tõendamiskoormuse üleminek maksuhaldurilt ettevõttele.
2. Seadusest on lihtne kõrvale hiilida. Sõiduautode ja nende tarbeks kaupade ja teenuste soetamisel tasutud sisendkäibemaksu mahaarvamise piirang kehtib M1 kategooria sõidukitele. M1 kategooria sõidukit on lihtne aga muuta N1 kategooria sõidukiks ehk kaubikuks, millele ei kehti 01.12.2014 jõustunud käibemaksuseaduse muudatus. Lisaks sellele otsitakse muid võimalusi, et seadusest kõrvale hiilida, tehes erinevaid käibemaksupettuseid.
3. Kontroll on keeruline. Maksu- ja Tolliametil tuleb kontrollida, et sõiduautosid, mida väidetavalt kasutatakse ainult ettevõtluse tarbeks, ei kasutata tegelikult ka erasoitudeks ja ei hiilita nii käibemaksuseaduse muudatusest kõrvale. Kontrollimaks tegelikku sõiduauto kasutust, tuleks maksuhalduril jälgida sõiduauto omanikke sõite töövälisel ajal. Maksu- ja Tolliameti esimesed läbiviidud kontrollid (vaatlused) sõiduautode osas tõid aga ühiskonda suure kriitika ning Maksu- ja Tolliamet peatas sellised kontrollid.

Seega firmaautode registreerimine ainult firmasiseseks kasutamiseks seisab südametunnistuse taga ning võib väita, et Maksu- ja Tolliameti kontrollimeede on läbikukkunud.

4. Sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramine ei arvesta Eesti Taastuvenergia tegevuskava. Esiteks selle näol, et sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramisega luuakse olukord, kus uue sõiduki soetamine muutub ettevõtetele kallimaks. Seega hakkab ettevõtete omanduses olev autopark vananema, sest odavam on soetada kasutatud sõiduautosid. Samuti annab sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramine tõuke selleks, et suurem hulk eraisikuid soetab endale isikliku sõiduki, milleks on suure tõenäosusega kasutatud sõiduk, mis on vähem ökonoomsem, kui uus ja kallim sõiduauto. Teiseks ei kehtestatud erisusi hübriid- ning elektriautodele. Kuna hübriid ja eriti elektriautod on võrreldes tavaautodest tunduvalt kallimad, siis võib oletada, et seoses sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramise tulemusena väheneb ka hübriid- ja elektriautode soetus.
5. Seaduse muudatuse üheks oluliseks teguriks oli tuua riigituludesse suurem laekumine, sest eelnevalt kehtiv firmaautode maksustamine erisoodustuse näol ei katnud üldjuhul ära tegelikke kulutusi, mida sõiduautode osas eratarbimise jaoks tehti. Uue seadusega loodeti saada 2015. aasta riigieelarvesse 47 miljonit eurot lisatulu, kuid Maksu- ja Tolliameti hinnangul on sõiduautode sisendkäibemaksu arvestuse muudatuse tõttu laekunud täiendavalt käibemaksu keskmiselt umbes 1,1 miljonit eurot kuus. Kui laekumine jätkub sama graafiku järgi, tähendab see, et 2015. aasta lõpuks kogunev lisasumma on 47 miljoni euro asemel 13,2 miljonit eurot.

Kui võrrelda sõiduautode ning selle tarbeks kaupade ja teenuste soetamisel tasutud käibemaksu mahaarvamise piiramist CO₂ põhise mootorsõidukimaksuga, saab välja tuua mitmeid eeliseid üldise automaksu näol:

1. Lai ning eranditeta maksubaas – maksu tasuvad kõik sõiduautode omanikud. Kui seadusemuudatuse eesmärk on suurendada riigieelarve tulusid, oleks otstarbekam teha seda üldise automaksu vormis, sest hetkel on maksustatud ainult ettevõtete sõidukid. Maanteeameti andmete kohaselt on ettevõtetele kuuluvaid sõiduautosid hinnanguliselt 16% kõigist arvel olevatest sõiduautodest. Sellest tulenevalt võib öelda, et suurema tulu riigieelarvesse tooks hoopis kõiki autoomanikke hõlvav maksustamine. CO₂ põhise mootorsõidukimaksu kehtestamisel on hinnanguline maksutulu laekumine

63 461 221 eurot aastas, mis on 26% võrra suurem, kui praegu kehtiva firmaautode maksustamisel 2015. aastaks prognoositud lisatulu 47 miljonit eurot ja 79% võrra suurem kui 01.12.2014 jõustunud käibemaksuseaduse muudatusest tulenev tegelik käibemaksu laekumine (13,2 miljonit eurot aastas).

2. Maksu administreerimine on lihtne – kõik registrisse kantud ning aktiivses kasutuses olevad sõiduautod on maksu objektiks. Maks määratakse kas CO₂ heitetaseme põhjal ja vanemate autode puhul sõiduki massi põhjal. Andmed maksusummade määramiseks on Maanteeametist võetavad ning maksusumma suurusest ei saa kõrvale hiilida.
3. CO₂ põhise automaksu puhul ei kaasne halduskoormuse kasvu ei ettevõtetele ega maksuhaldurile. Jäävad ära vaidlused selle üle, kuidas maksuhaldurit rahuldaval kujul tõendada, et sõiduautot kasutatakse üksnes ettevõtluses. Samuti ei tule maksuhalduril teha täiendavaid kontrollimeetmeid tõendamaks mis otstarbel sõiduautot kasutatakse või kas maksusumma on määratud õigesti.
4. Soositakse säästlike sõiduautode soetamist. CO₂ põhine automaks suunab nii eraisikuid kui ka ettevõtteid soetama väiksemaid autosid, mis ei ole reeglina luksusautod, aidates selliselt kaasa Taastuvenergia tegevuskavas toodud eesmärkide saavutamisele.
5. Hübriid- ning elektriautode turg ei kannata. CO₂ põhise automaksu eeliseks on see, et elektriautode omanikel on maksuvabastus ning hübriidautodele kohaldub maks madalamas määras. Seega säilib stiimul sellise auto soetamisest huvitatud isikutel hübriid- ja elektriautode ostmise.
6. Eesti ei muutu Euroopa riikide kasutatud autode prügimäeks. Vanade ning suure mootoriga autode soetamine teistest Euroopa riikidest muutub vähem ihaldusväärseks.

Samas on igal maksusüsteemil omad miinused ning üheks suuremaks CO₂ põhiseks mootorsõidukimaksu miinuseks peab käesoleva töö autor, et maksusumma ei sõltu läbitud teekonnast. Seega tuleb võrdsetel heitekogustega autode omanikel maksta aastas sama summa, olenemata sellest, et üks autoomanik läbib aastas 100 000 km ja teine 100 km. Käesoleva töö autor leidis, et CO₂ põhine sõiduautode aastamaks võimalikult vähe valusalt kehtestada, tuleks anda sõiduautode omanikele enne maksu jõustumist piisav aeg, et inimestel oleks võimalus oma autod vahetada keskkonnasõbralikemaks või mitte kasutuses olevad sõidukit registrist maha võtta.

KOKKUVÕTE

Magistritöös käsitleti Eestis 01.12.2014 jõustunud käibemaksuseaduse muudatust, millega piiratakse äriühingutel sõiduauto ning selle tarbeks soetatud kaupade ja teenuste käibemaksu mahaarvamist. Eestis enne 01.12.2014 kehtiv kord lubas sõiduauto ning mootorikütuse jm kulutuste sisendkäibemaksu maha arvata täies ulatuses ning sõiduauto kasutamist eratarbeks maksustati omatarbena. Omatarbe maksustatav väärtus aga ei katnud üldjuhul ära tegelikke kulutusi, mida sõiduautode osas eratarbimise jaoks tehti.

Magistritöö eesmärgiks oli selgitada välja sõiduautode maksustamise erisused Eestis, 01.12.2014 jõustunud käibemaksuseaduse muudatuse eelised ja puudused ning hinnata, kas muudatusega kaasnev sõiduautode sisendkäibemaksu mahaarvamise piirang oli õigustatud või parema tulemuse oleks toonud üldise mootorsõidukimaksu kehtestamine.

Sõiduautode maksustamine on muutunud viimaste aastate jooksul üha populaarsemaks. Põhjus, miks autosid hakati täiendavalt maksustama, on olnud selles, et autode kasutamise juures on olemas terve hulk negatiivseid kõrvalmõjusid, mis jäävad autode omanikele tihti märkamatuks, sest reeglina nad otseselt ei kajastu auto omamise hinnas - need kulud kannab ühiskond tervikuna. Sõiduautosid koormavad otseselt kaks erinevat maksu: mootorsõiduki- ja registreerimismaks. Lisaks on enamik Euroopa Liidu liikmesriikidest piiranud ettevõtetel sõiduautode ning nende tarbeks ostetud kaupadelt ja teenustelt sisendkäibemaksu mahaarvamist.

Töö käigus analüüsitud andmete põhjal saab väita, et ettevõtja jaoks on auto soetamine ja kasutamine oluliselt odavam kui eraisiku jaoks. Maanteeameti andmete kohaselt on 28.02.2015 seisuga Eestis arvel 656 313 sõiduautot, neist 499 149 sõiduautot kuulub eraisikutele, 97 116 liisingfirmadele (omanik võib olla nii juriidiline- kui füüsiline isik) ja ülejäänud sõiduautod kuuluvad suuremas osas juriidilistele isikutele. Kui võtta arvutuskäigu aluseks, et pooled liisingule kuuluvate sõidukite kasutajad on eraisikud, siis eraisikutele kuuluvaid sõiduautosid on hinnanguliselt 83% kõigist arvel olevatest sõiduautodest. Samas kui vaadata 2013. ja 2014. aastal esmalt registreeritud uute sõiduautode andmeid, siis peab

tõdemana, et juriidilistele isikutele kuulub kõige enam uusi sõidukeid. 2013. ja 2014. aastal registreerisid juriidilised isikud uusi sõiduautosid vastavalt 31% ja 35% võrra rohkem kui füüsilised isikud samal aastal. Töö autori hinnangul on omavaheline seos olemas, et juriidilistele isikutele kuulub enim uusi sõiduautosid, kuna nende kulutused sõiduautode soetamisel on madalamad võrreldes füüsiliste isikutega. Kui maksusüsteem annab võimaluse äriühingutel osta sõiduauto soodsamalt kui eraisikul, siis tavaliselt ostetakse suuremad ja võimsamad autod ja on ka tõenäoline, et sõiduautosid kasutatakse sellisel juhul intensiivsemalt, mis toob kaasa suurema kahju keskkonnale. Ettevõtluses kasutatavate sõiduautode soodsam maksustamine moonutab tegelikkust ja suurendab kogu ühiskonna kulutusi heaolule. Ettevõtete sõiduautode alamaksustamine on Euroopa Liidus laialt levinud ja põhjustab eelarvekadu umbes 0,5% kogu Euroopa Liidu SKP-st. Lisaks sellele oli 2013. aasta alguse seisuga Eestis 5600 ettevõtet, kus aastane käive 2012. aastal oli alla 1000 euro, kuid mille omanduses oli keskmiselt 1,3 sõiduautot. Teisisõnu on igal sellisel äriühingul 1,3 sõiduautot, millelt riigieelarvesse ei laeku tõenäoliselt suurt midagi. Käibemaksuseaduse muudatuse eesmärk on maksustada sõiduautode kasutamist õiglasemalt, mille tulemusel ühtlasi suureneks ka riigieelarve laekumine.

Samas kui seadusemuudatuse eesmärk on riigieelarve tulude suurendamine, oleks otstarbekam teha seda üldise automaksu vormis. Eesti on üks vähestest Euroopa Liidu riikidest, kus pole kehtestatud üldist mootorsõidukimaksu. 01.12.2014 jõustunud käibemaksuseaduse muudatusega hakkas kehtima nn automaks, mis on suunatud juriidilistele isikutele, kes on käibemaksukohustuslased. Füüsilisest isikust autoomanikele piiranguid ei kehtestatud. Samas jäi Eestis 2013. aastal registreeritud uute sõiduautode CO₂ tase Euroopa Liidu riikidest kõige kõrgemaks.

Töö hüpoteesiks seadis autor, et üldine mootorsõidukimaksu kehtestamine Eestis tooks paremad tulemused keskkonna näitajates ja riigieelarve laekumises kui 01.12.2014 kehtima hakanud sõiduautode ning selle tarbeks soetatud kaupade ja teenuste käibemaksu mahaarvamise piirang.

Töö hüpoteesi paikapidavuse kontrollimiseks analüüsis autor võimaliku CO₂ põhise mootorsõidukimaksu kehtestamise võimalusi Eestis. Samuti analüüsiti nii 01.12.2014 kehtima hakanud sõiduautode ning selle tarbeks soetatud kaupade ja teenuste käibemaksu mahaarvamise piirangu kui CO₂ põhise mootorsõidukimaksu eeliseid ja puudusi.

Töö käigus jõuti järeldusteni, et kõige mõistlikumaks lahenduseks on kehtestada Eestis

üleüldine CO₂ põhine sõiduautode maksustamine. CO₂ põhise maksustamise näol on tegemist meetmega, mida käsitleb muuhulgas Taastuvenergia tegevuskava. Auto kasutusmaksu diferentseeritakse sõltuvalt sellest, kui keskkonnasõbralik sõiduauto on. CO₂ põhise mootorsõidukimaksu administreerimine on lihtsam kui praegu kehtiv firmaautode ja selle tarbeks soetatud kaupade ja teenuste käibemaksu mahaarvamise piiramine. CO₂ põhise mootorsõidukimaksu puhul on maksu objektiks kõik registrisse kantud ning aktiivses kasutuses olevad sõiduautod. Maks määratakse CO₂ heitetaseme ja vanemate autode puhul sõiduki massi põhjal. Andmed maksusummade määramiseks on Maanteeametist võetavad ning maksusumma suurusel ei saa kõrvale hiilida. Samas praegu kehtiva firmaautode piirangust on lihtne kõrvale hiilida ja kontroll on keeruline. CO₂ põhise automaksu puhul ei kaasne halduskoormuse kasvu ei ettevõtetele ega maksuhaldurile. Jäävad ära vaidlused selle üle, kuidas maksuhaldurile tõendada, et sõiduautot kasutatakse üksnes ettevõtluses. Samuti ei tule maksuhalduril teha täiendavaid kontrollimeetmeid tõendamaks mis otstarbel sõiduautot kasutatakse või kas maksusumma on määratud õigesti. Kui sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramine ei arvesta Eesti Taastuvenergia tegevuskava, siis CO₂ põhine automaks soosib säästlike ning hübriid – ja elektriautode soetamist, sest elektriautode omanikel on maksuvabastus ning säästlikele - ja hübriidautodele kohaldub maks madalamas määras. Kui seadusemuudatuse eesmärk on riigieelarve tulude suurendamine, oleks otstarbekam teha seda üldise automaksu vormis. CO₂ põhise mootorsõidukimaksu kehtestamisel on hinnanguline maksutulu laekumine 63 461 221 eurot aastas, mis on 26% võrra suurem, kui 01.12.2014 jõustunud käibemaksuseaduse muudatusest tulenev firmaautode maksustamisel 2015. aastaks prognoositud lisatulu 47 miljonit eurot ja 79% võrra suurem kui käibemaksuseaduse muudatusest tulenev tegelik käibemaksu laekumine (13,2 miljonit eurot aastas).

Töö analüüsi tulemusena jõudis autor järeldusele, et töös püstitatud hüpotees leidis tõestamist – üldine CO₂ emisiooni sisaldusel põhinev mootorsõidukimaksu kehtestamine Eestis tooks paremad tulemused keskkonna näitajates ja riigieelarve laekumises kui 01.12.2014 kehtima hakanud sõiduautode ning selle tarbeks soetatud kaupade ja teenuste käibemaksu mahaarvamise piirang. Autor on seisukohal, et töös püstitatud eesmärk sai saavutatud ja täidetud.

SUMMARY

VAT DEDUCTION LIMIT FOR AUTOMOBILE AND ITS GOOD AND SERVICES PURCHASED VERSUS VEHICLE TAX IN ESTONIA

Janelle Urres

The master's thesis dealt with the VAT Act, which entered into force in 12.01.2014. With that act there are restricted car companies and purchased goods and services tax deduction. Before 01.12.2014 established order allowed to deduct input in cars, fuel and some other outlays in full and cars for own use was taxed as self-supply. However self-supply taxable value, did not cover the actual expenses what was done in passenger vehicle for private consumption.

Master Thesis aim was to analyze the VAT Act changes what entered into force on 12.01.2014, so to assess whether the company's car and its goods and services tax deductibility restriction was justified, or would it have been a better result where there would have been general tax on motor vehicles.

Car taxation has become increasingly popular in recent years. The reason why the cars were additionally charged has been that there has been available a whole host of negative side effects, which has very often been invisible to the owners, because as a rule, they are not directly reflected in the price- these costs are covered by society as a whole.

Cars are taxed by two different taxes: motor vehicle tax and motor vehicle excise tax. In addition, the majority of European Union members are limited businesses use of vehicles and goods and services purchased deduct.

Based to the analysis made in the work, it can be said that for the company is the cars acquisition and use significantly cheaper than to an individual. According to the National Road Administration as of 28.02.2015 in Estonia there is 656 313 cars accounted, 499 149 of these cars belong to private persons, 97 116 cars belong to leasing companies (the owner can be legal person and private person) and the rest of the cars belong mostly to legal persons.

If the basis for the calculation procedure is that half of the cars belong to leasing

companies but are used by private persons, then it is estimated that cars used by private persons are 83% of the total of registered passenger cars.

However, if we look at 2013 and 2014, new registered cars, then we can see and tell that new cars are mostly in legal persons. 2013 registered new cars 11 317 and 2014 the number was 12 531 which is 31% and 35% more cars belonged to physical person.

The works author says that there is interrelationship, that more cars are in the hands of legal persons, because their expenses to buy a car are more lower than compared to physical person.

If the tax system gives companies the opportunity to buy a car with lower price than private persons, then usually there are bought bigger and more powerful cars and then it is more likely that these cars are used more intensive, which brings more damage to environment. Favorable tax treatment to cars used by companies distorts reality and increases the society's costs for welfare. Companies cars are taxed in the EU widespread and it leads to budget losses 0,5% the total GDP of the European Union. In addition to that, beginning to year 2013, there was 5600 companies in Estonia where annual turnover in 2012 was less than 1000 euro's, but which owned by an average of 1.3 cars. In other words, each such company owned 1.3 cars, which the state budget is not likely to get something big.

VAT Act amendment seeks to tax car use more fairly which also increases the state budget receipts. However, if the amendment to the law is to increase state budget, it would be expedient to do it the overall vehicle tax form.

Estonia is one of the few EU countries which have not a general tax to motor vehicles. 01.12.2014 entered into force amendments to the Act came into force the car tax, which is to legal persons who are liable for VAT. To physical person who own the car, there are no limits. At the same time in Estonia year 2013 registered new cars CO₂ level was the highest in the European Union.

Author set the works hypothesis that overall tax to motor vehicles would result better performance into environmental terms, and to the state budget then 01.12.2014 started cars and for cars purchased goods and services VAT deduction limit.

To control if the hypothesis is right, the author analyzed possible CO₂ based motor vehicle tax options in Estonia. Also there were analyzed positive and negative sides for 01.12.2014 begun tax deductibility limit for passenger cars, goods, services and CO₂ based vehicle tax.

Author came into conclusion that the most reasonable solution is to lay down the overall CO₂-based taxation of cars. CO₂ based taxation is a measure which relates renewable energy action plan. Car taxation will depend on if the car is environmentally friendly. CO₂ based vehicle tax administration is simpler than the existing limitation to companies cars and purchases of goods and services. In CO₂ based Motor vehicle tax to all cars are put into register as a tax object. Tax will assigned based on a CO₂ emissions and if the car is older then based on a vehicle weight. Data to designate the tax is taken in the Roads Office and people can't seek away from the size of the tax. At the same time, right now based on a current restriction to companies cars, it is very easy to seek away and control is very complicated. CO₂ based car tax does not entail any increase in the administrative burden in the businesses and also not to the tax authorities. There won't be any argues about how to prove tax authority in the satisfaction form, that the car is used only in business. Also tax authority won't have to do control, to prove that what applications the car is used or is the tax right.

If the restriction on input tax deduction does not take into account Estonian renewable energy action plan then CO₂ based car tax favors efficient and hybrid - electric vehicles, the electric vehicles car owners have tax relief, and to sustainable - and more hybrid cars will be charged with lower rate. Passenger and purchases of goods and services tax deductibility restriction is expected to get additional 47 million euro's to the 2015 state budget.

The author's opinion in this work is that the impact for the state budget is overestimated. If the law change purpose is to increase the state budget, it would be more meaningful if we do it in a general tax the form of a car, because right now only companies cars are taxed. Works author find that if the CO₂ based car tax will established, then Estimated tax income will be 63 461 221 euro's, which is 26% more then right now current companies car taxation projected additional revenue.

During the study author came to conclusion that The hypothesis was proved- overall CO₂ taxation to the car will bring to Estonia better results in environmental indicators and also in the state budget. Author finds that the goal was achieved and completed.

VIIDATUD ALLIKAD

- Autode käibemaks võeti rajalt maha. (2014).
<http://www.kaupmeesteliit.ee/et/uudiste-arhiiv/uudised-2013/3214-autode-kaibemaks-voeti-rajalt-maha> (05.02.2015)
- BNS Majanduspoliitika. (2014). Ministeerium saatis firmaautode käibemaksu eelnõu taas valitsusse.
<http://majandus24.postimees.ee/2750364/ministeerium-saatis-firmaautode-kaibemaksu-eelnou-taas-valitsusse> (18.02.2015)
- Boonstra, S. (2013). 2014 Dutch Tax Package.
https://www.pwc.nl/nl_NL/nl/assets/documents/pwc-tax-package-2014-update.pdf (20.03.2015)
- Confederation Fiscale Europeenne. Road Tax, Road Tolls and Fees in Denmark.
<https://www.cfe-eutax.org/taxation/road-tax/denmark> (20.03.2015)
- Copenhagen Economics. (2010). Company car taxation, pp22.
http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_papers/taxation_paper_22_en.pdf (04.04.2015)
- Crisp, J. (2014). Dutch car tax regime leaves Germany far behind in curbing CO₂ emissions.
<http://www.euractiv.com/sections/transport/dutch-car-tax-regime-leaves-germany-far-behind-curbing-co2-emissions-310964> (20.03.2015)
- Dontševski, V. (2014). Kuidas leida autode maksustamisel kuldne kesktee?
<http://www.donoway.eu/node/58> (16.02.2015)
- Duer, H., Rosenhagen, C., Ritnagel, P. (2011). A comparative analysis of taxes and CO₂ emissions from passenger cars in the Nordic countries. https://books.google.ee/books?id=sxoSTYs2swcC&pg=PA20&lpg=PA20&dq=denmark+electric+car+registration+tax&source=bl&ots=IRtZ41gRy0&sig=bkYTEBbIUuNB-aPpCB8EZb5-kDc&hl=en&sa=X&ei=6vsrVZP_IMvKPc_JgCg&ved=0CC8Q6AEwADgK#v=onepage&q=denmark%20electric%20car%20registration%20tax&f=false (21.03.2015)
- Dutch tax administration. Private motor vehicle and motorcycle tax.
http://www.belastingdienst.nl/wps/wcm/connect/bldcontenten/belastingdienst/individueals/cars/bpm/private_motor_vehicle_and_motorcycle_tax/private_motor_vehicle_and_motorcycle_tax_bpm (20.03.2015)

- Economic instruments in environmental policy. Economic Instruments - Charges and taxes.
<http://www.economicinstruments.com/index.php/component/zine/article/87->
 (20.03.2015)
- European Automobile Manufacturers Association. (2014). CO₂ based motor vehicle taxes in the EU. http://www.acea.be/uploads/publications/CO_2_Tax_overview_2014.pdf
 (04.04.2015)
- European Commission - Taxation and Customs Union. (2015). Netherlands motor vehicles tax. http://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/taxDetail.html?id=444/1424159279&taxType=Other+indirect+tax
 (06.04.2015)
- European Commission- Taxation and Customs Union. (2010). Taxation trends in the European Union.
http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_structures/2010/2010_full_text_en.pdf (18.11.2010)
- European Federation for Transport and Environment. (2014). CO₂ emissions from new cars in Europe: country ranking. http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2014%20TE%20cars%20CO2%20MS%20report_FINAL_compressed%20cover_0.pdf (27.03.2015)
- Finnish Transport Safety Agency. Paying the vehicle tax.
http://www.trafi.fi/en/road/taxation/vehicle_tax/paying_the_vehicle_tax#Paymentdetails
 (18.03.2015)
- Finnish Transport Safety Agency. Structure and amount of tax.
http://www.trafi.fi/en/road/taxation/vehicle_tax/structure_and_amount_of_tax#levelsdrivingpower (18.03.2015)
- French Car Taxes.
<http://streetwise-france.com/car-tax-france.htm> (06.04.2015)
- Government of Netherlands. Motor vehicle tax.
<http://www.government.nl/issues/car-and-motorcycle-taxes/motor-vehicle-tax-mrb>
 (20.03.2015)
- Harding, M. (2014). Personal Tax Treatment of company cars and commuting expenses: estimating the fiscal and environmental costs, OECD taxation working papers.
<http://dx.doi.org/10.1787/5jz14cgl57vl-en> (06.04.2015)
- Herm, M. (2010). Advokaat automaksust: ühe mütsiga ei saa kõiki lüüa.
<http://www.raamatupidaja.ee/default.aspx?publicationid=8D75A1CB-B867-4407-9403-718E3FDBC0D2> (05.12.2010)
- Kann, L. (2015a). Firmaautod loodetud maksumiljoneid ei too.
<http://arileht.delfi.ee/news/uudised/firmaautod-loodetud-maksumiljoneid-ei-too?id=71349739> (09.05.2015)

- Kann, L. (2015b). Maksuamet kirjeldab, kuidas kontrollitakse avalikes paikades ettevõtete autosid. <http://arileht.delfi.ee/news/uudised/maksuamet-kirjeldab-kuidas-kontrollitakse-avalikes-paikades-ettevotete-autosid?id=70831783> (07.04.2015)
- Kohalike maksude seadus. Vastu võetud Riigikogus 21.09.1994 - RT I 1994, 68, 1169.
- Kukk, M., Staehr, K. Ettevõtlustulu teenivate majapidamiste sissetulekute osaline esitamata jätmine Eestis. (2013). <http://www.eestipank.ee/publikatsioon/toimetised/2013/62013-merike-kukk-karsten-staehr-ettevotlustulu-teenivate-majapidamiste-sissetulekute-osaline> (18.01.2015)
- Käibemaksuseadus. Vastu võetud Riigikogus 10.12.2003 - RT I 2003, 82, 554.
- Lamine, B. Lõhmuste, E. (2014). Majandusanalüüs: Kas Balti riigid peaksid sõiduautosid rohkem maksustama? <http://online.le.ee/2014/12/08/majandusanaluus-kas-balti-riigid-peaksid-soiduautosid-rohkem-maksustama/> (22.03.2015)
- Laurits, R. (2015). MTA: firmaautode deklareerimist parandas 4100 ettevõtet. http://www.emta.ee/?tpl=1026&c_tpl=1073&menu=2 (18.03.2015)
- Lehis, L. (2015). Lasse Lehise ekskursioon ajalukku: millal ja kuidas "leiutati" firmaauto erisoodustumaks. <http://arileht.delfi.ee/news/uudised/lasse-lehise-ekskursioon-ajalukku-millal-ja-kuidas-leiutati-firmaauto-erisoodustumaks?id=70899485> (02.05.2015)
- Maanteeamet. (2013). Eesti liiklusohutus ei küündi enam Euroopa Liidu keskmisele tasemele. <http://www.mnt.ee/index.php?id=23439> (05.03.2015)
- Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Eesti taastusenergia tegevuskava aastani 2020. https://www.mkm.ee/sites/default/files/taastuenergia_tegevuskava.pdf (18.03.2015)
- Maksuamet peatas firmaautode kontrolli. (2015). <http://majandus24.postimees.ee/3104487/maksuamet-peatas-firmaautode-kontrolli> (12.03.2015)
- Maksuameti juht selgitab avalikult, miks jahitakse ettevõtete autosid. (2015). <http://arileht.delfi.ee/news/uudised/maksuameti-juht-selgitab-avalikult-miks-jahitakse-ettevotete-autosid?id=70827975> (12.03.2015)
- Millest tulenevalt on sõiduautode sisendkäibemaksu mahaarvamise piirmääraks valitud 50 protsenti. (2014). <http://www.rmp.ee/maksud/kaibemaks/millest-tulenevalt-on-soiduautode-sisendkaibemaksu-mahaarvamise-piirmaaraks-valitud-50-2014-11-21?Print=1&popUp=1> (19.03.2015)
- Motoring Taxation. Autoalan Tiedotuskeskus. http://www.autoalantiedotuskeskus.fi/en/road_transport/motoring_taxation (11.02.2015)

- Must, B. (2011). Koalitsioon autode maksustamist ei toeta.
<http://www.logistikauudised.ee/default.aspx?publicationid=4561bf26-4c14-4714-93ec-cb06bc4b8b42> (09.03.2015)
- Netherlands Ministry of Finance. (2013). Vehicle taxes in the Netherlands.
<http://new.folketingsbilag.dk/files/1286962.pdf> (26.02.2015)
- Netherlands tops EU ranking of lowest CO₂ emissions from new cars – Germany and Poland the laggards. (2014). <http://www.transportenvironment.org/press/netherlands-tops-eu-ranking-lowest-co2-emissions-new-cars---germany-and-poland-laggards> (26.02.2015)
- Päike, L. (2014). Majandusanalüüs: Kas Balti riigid peaksid sõiduautosid rohkem maksustama? <http://online.le.ee/2014/12/08/majandusanaluus-kas-balti-riigid-peaksid-soiduautosid-rohkem-maksustama/> (17.03.2015)
- Peugeot. (2015). Peugeot sõiduaudod kaubikuna.
<http://www.autoforte.ee/peugeot-soiduautod-kaubikuna/> (03.02.2015)
- Porschest veokiks: Maanteeamet firmaautodest enam libakaubikuid teha ei lase. (2014).
<http://easyleasing.ee/uudised/porschest-veokiks-maanteeamet-firmaautodest-enam-libakaubikuid-teha-ei-lase/> (03.02.2015)
- Raave, L. (2015). MTA küsib: Miks oli ametiauto pargitud spordiklubi parklasse?
<http://raave.ee/et/MTA-kusib-miks-oli-soiduauto-pargitud-spordiklubi-parklasse> (12.03.2015)
- Rahandusministeerium. (2014). Ettevõtte sõiduauto maksustamine.
<http://www.fin.ee/eelarve-maksumuudatused/> (11.02.2015)
- Raskeveokimaksu seadus. Vastu võetud Riigikogus 18.10.2000 - RT I 2000, 81, 515.
- Rohemäe, M. (2014). AMTEL-i juht ei usu, et firmaautode käibemaksustamise tuluprognosis paika peaks. <http://uudised.err.ee/v/majandus/ab37c329-13b5-4d6a-97f2-daa044db4c94> (04.04.2015)
- Säästva arengu komisjon. (2010). Säästva transpordi raport.
<http://www.seit.ee/failid/782.pdf> (03.06.2014)
- Seletuskiri käibemaksuseaduse ja raamatupidamise seaduse muutmise eelnõu 493 SE juurde.
- Seletuskiri käibemaksuseaduse muutmise seaduse 644SE eelnõu juurde.
- Sõiduaudode deklareerimisega seotud muudatused alates 01.12.2014. (2014).
<http://www.rmp.ee/maksud/kaibemaks/soiduautode-deklareerimisega-seotud-muudatused-alates-01-12-2014-2014-12-09> (07.02.2015)

- The SCP Knowledge Hub. (2011). CO₂-based Motor Vehicle Tax.
<http://www.scp-knowledge.eu/sites/default/files/CORPUS%20WP%203%20KU%20CO2%20based%20motor%20vehicle%20tax.pdf> (17.03.2015)
- Transport & Environment. CO₂ emissions from new cars in Europe: country ranking. (2014).
http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2014%20TE%20cars%20CO2%20MS%20report_FINAL_compressed%20cover_0.pdf (20.03.2015)
- Tubalkain, M. (2015). Analüüs: Eesti võiks kaaluda autode maksustamist.
<http://majandus24.postimees.ee/3018515/analuus-est-i-voiks-kaaluda-autode-maksustamist>
(05.02.2015)
- Uusküla, M. (2013). Kui seda käibemaksu ees ei oleks.
<http://epl.delfi.ee/news/arvamus/marek-uuskula-kui-seda-kaibemaksu-ees-ei-oleks?id=67050702> (15.02.2015)
- VDS Automotive Services. Current regulations regarding Dutch vehicle taxes.
<https://www.vdsautomotive.nl/en/zakelijk/bpm-calculator/current-regulations>
(09.03.2015)
- Verotaulukko 1 Päästöperusteinen ajoneuvovero 01.01.2013 alkaen. Autoalan Tiedotuskeskus. (2013). http://www.autoalantiedotuskeskus.fi/files/444/VEROTA_ULUKKO_1_Paastoperusteinen_ajoneuvovero_01012013_alkaen.pdf (16.03.2015)
- Verotaulukko 2 kokonaismassaan perustuva ajoneuvovero 01.01.2013 alkaen. Autoalan Tiedotuskeskus. (2013). http://www.autoalantiedotuskeskus.fi/files/445/VEROTA_2_kokonaismassaan_perustuva_ajoneuvovero_01012013_alkaen.pdf (16.03.2015)
- Wiersma, J. M. (2006). Arvamus.
<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+COMPARL+PE-367.698+02+DOC+PDF+V0//ET&language=ET>
(05.02.2015)

LISAD

Lisa 1. Poolstruktureeritud intervjuu küsimused ja vastused

1. Küsimus: Kas ja millised muudatused pidi Maksu- ja Tolliamet sisse viima, et koguda ja kontrollida andmeid seoses 01.12.2014 jõustunud käibemaksuseaduse muudatusega sõiduauto ning selle tarbeks kaupade ja teenuste sisendkäibemaksu piiramisega? Kas oskate hinnata kulutuste suurust?

Vastus: Kulude osas puudub eraldi arvestus, kuid tuli kujundada uus käibedeklaratsiooni vorm, need trükkida, teha muudatusi infotehnoloogilistes rakendustes ning tegeleda kontrollistrateegia väljatöötamisega.

2. Küsimus: Käibemaksuseaduse muutmise seaduse 644 SE eelnõus ja seletuskirjas ei ole toodud välja selgeid juhiseid, kuidas ettevõtted peaksid tõendama, et autot kasutatakse erandlikult ettevõtluse tarbeks. Käibemaksuseaduse muudatuse eelnõust on välja loetav soovitus paigaldada igale ettevõtte sõiduautole GPS seade. GPS seadme paigaldus on kulukas. Kui firmaautol puudub GPS seade, siis milliste tõendite põhjal peab juriidiline isik tõendama, et sõiduautot kasutatakse eranditult ettevõtluse jaoks?

Vastus: Käibemaksuseadus ei kehtesta konkreetseid tõendamise nõudeid, seega GPS seade ei ole kohustuslik. Kontrollimisel vaatab maksuhaldur seda, millised nõuded/eeskirjad ettevõtte ise oma sõiduautode kasutamisele on seadnud ja kuidas nendest kinnipidamist jälgitakse. Sõidupäeviku kasutamisel tuleb sinna lisaks odomeetri näidule märkida ka sõidu eesmärk ning kui muud asjaolud (ettevõtte tegevuse iseloom, tankimiste andmed jne) ei tekita kahtlusi, et sõidupäeviku andmed võiksid olla valed, siis aktsepteeritaksegi sõidupäevikusse kirja pandut.

3. Küsimus: Teiseks on käibemaksuseaduse muutmise seaduse 644 SE eelnõu seletuskirjas välja toodud, et sõiduauto kasutamist eranditult ettevõtluse jaoks peab auto olema pargitud ettevõtte juures. Eestis on palju mikroettevõtteid, kes kasutavad äritegevuseks kodukontorit. Kas sellisel juhul võib firmaauto olla pargitud kodusel aadressil?

Vastus: Kui tegu on ettevõttele kuuluva sõiduautoga ning tõesti erasõite ei tehta, saab sisendkäibemaksu maha arvata 100%. Aga näiteks juhul, kui juhatuse liikme (äriühingu töötaja) peres rohkem autosid pole, tema kodukontori lähedal puudub ühistransport vm, siis ei ole eluliselt usutav, et tööandja autot erasõitudeks ei kasutata.

4. Küsimus: Maksu- ja Tolliameti peadirektor Marek Helm andis 26.02.2015 meedias sõnumi, et firmaautode eraotstarbel kasutamise kontroll vaatluste näol on peatatud kuni läbirääkimiste lõpuni valitsusega. Mis viisil kontrollib Maksu- ja Tolliameti hetkel firmaautode kasutamist?

Vastus: Ettevõtluses kasutatavate sõiduautodega seonduvat maksuarvestust kontrollitakse maksuarvestuse kontrollimise raames. Tõele vastavate andmete deklareerimiskohustus kehtib ikka.

5. Küsimus: Kas Teie näete, et Maksu- ja Tolliamet hakkab uuesti kontrollima vaatluste näol firmaautode kasutamist spordiklubide parklates või muudes kohtades, mida on raske seostada ettevõtlusega?

Vastus: Vastavalt eelnevalt selgitatule kontrollib maksuhaldur sõiduautodega seonduvat maksuarvestust tavapärase maksukontrollide raames. Maksumenetlus võib alata menetluse alustamise teatega, korraldusega teabe andmiseks ja dokumentide esitamiseks, vaatlusega. Menetlustaktika valib maksuhaldur vastavalt riskianalüüsile. Vaatluste teostamine kontrolli kestel ei ole samuti välistatud.

6. Küsimus: Millised on Teie arvates 01.12.2014 jõustunud sõiduauto ning selle tarbeks kaupade ja teenuste sisendkäibemaksu piiramisega seotud käibemaksuseaduse muudatuse kitsaskohad?

Vastus: Seadus on alles vastu võetud ning kitsaskohad selguvad töö käigus. Samas on esmapilgul ilmnevad kitsaskohad võimalik ka tööprotsessi muudatustega kõrvaldada.

Lisa 2. Sõiduautode CO₂ heitemäärad ja võimalik mootorsõidukimaksu laekumine sõiduauto CO₂ heitemäära alusel Eestis

CO ₂ heitemäär (g/km)	Sõiduauto kategooria	Sõiduauto arv	Soomes kehtestatud maksumäärad	Eesti võimalikud maksumäärad	Mootorsõidukimaksust laekuv summa Eestis
määramata	M1	375274			
44	M1	12	55,48	0,00	0
48	M1	1	56,94	0,00	0
49	M1	9	57,31	0,00	0
71	M1	2	67,16	0,00	0
75	M1	15	69,35	0,00	0
79	M1	63	71,54	0,00	0
81	M1	14	72,64	0,00	0
82	M1	8	73,37	0,00	0
83	M1	1	73,73	0,00	0
84	M1	22	74,46	0,00	0
85	M1	62	75,19	0,00	0
86	M1	6	75,56	0,00	0
87	M1	78	76,59	0,00	0
88	M1	49	77,02	0,00	0
89	M1	119	77,75	0,00	0
90	M1	41	78,11	0,00	0
91	M1	27	78,84	0,00	0
92	M1	157	79,57	0,00	0
93	M1	47	80,30	0,00	0
94	M1	89	81,03	0,00	0
95	M1	228	81,76	0,00	0
96	M1	18	82,49	0,00	0
97	M1	83	83,22	0,00	0
98	M1	241	83,59	0,00	0
99	M1	663	84,32	0,00	0
100	M1	6	85,05	42,53	255,15
101	M1	22	86,14	43,07	947,54
102	M1	181	86,87	43,44	7861,74
103	M1	164	87,60	43,80	7183,20
104	M1	543	88,33	44,17	23981,60
105	M1	421	89,06	44,53	18747,13
106	M1	420	89,79	44,90	18855,90
107	M1	168	90,52	45,26	7603,68
108	M1	239	91,25	45,63	10904,38

Lisa 2 järg

109	M1	942	92,35	46,18	43496,85
110	M1	404	93,08	46,54	18802,16
111	M1	45	93,81	46,91	2110,73
112	M1	99	94,54	47,27	4679,73
113	M1	605	95,63	47,82	28928,08
114	M1	1888	96,36	48,18	90963,84
115	M1	606	97,46	48,73	29530,38
116	M1	722	98,19	49,10	35446,59
117	M1	594	98,92	49,46	29379,24
118	M1	683	100,01	50,01	34153,42
119	M1	3418	100,74	50,37	172164,70
120	M1	1351	101,84	50,92	68792,92
121	M1	571	102,57	51,29	29283,74
122	M1	345	103,66	51,83	17881,35
123	M1	725	104,76	52,38	37975,50
124	M1	1535	105,49	52,75	80963,58
125	M1	1076	106,58	53,29	57340,04
126	M1	417	107,68	53,84	22451,28
127	M1	1241	108,41	54,21	67268,41
128	M1	1719	109,50	54,75	94115,25
129	M1	2059	110,60	55,30	113862,70
130	M1	1443	111,69	55,85	80584,34
131	M1	275	112,79	56,40	15508,63
132	M1	841	113,52	56,76	47735,16
133	M1	648	114,61	57,31	37133,64
134	M1	2853	115,71	57,86	165060,30
135	M1	3136	116,80	58,40	183142,40
136	M1	1419	117,90	58,95	83650,05
137	M1	1687	118,99	59,50	100368,10
138	M1	2437	120,09	60,05	146329,70
139	M1	6084	121,18	60,59	368629,60
140	M1	3763	122,64	61,32	230747,20
141	M1	1461	123,74	61,87	90392,07
142	M1	1909	124,83	62,42	119150,20
143	M1	2389	125,93	62,97	150423,40
144	M1	1506	127,02	63,51	95646,06
145	M1	2635	128,48	64,24	169272,40
146	M1	1852	129,58	64,79	119991,10
147	M1	1346	130,67	65,34	87940,91

Lisa 2 järg

148	M1	2433	132,13	66,07	160736,10
149	M1	5014	133,23	66,62	334007,60
150	M1	2886	134,69	67,35	194357,70
151	M1	984	135,78	67,89	66803,76
152	M1	2653	137,24	68,62	182048,90
153	M1	3664	138,34	69,17	253438,90
154	M1	4500	139,80	69,90	314550
155	M1	3104	140,89	70,45	218661,30
156	M1	3842	142,35	71,18	273454,40
157	M1	2824	143,81	71,91	203059,70
158	M1	2946	145,27	72,64	213982,70
159	M1	9442	146,37	73,19	691012,80
160	M1	2448	147,83	73,92	180943,90
161	M1	1366	149,29	74,65	101965,10
162	M1	2684	150,75	75,38	202306,50
163	M1	2384	152,21	76,11	181434,30
164	M1	2993	153,67	76,84	229967,20
165	M1	2374	155,13	77,57	184139,30
166	M1	2796	156,59	78,30	218912,80
167	M1	2533	158,05	79,03	200170,30
168	M1	2897	159,51	79,76	231050,20
169	M1	4035	160,97	80,49	324757
170	M1	1223	162,43	81,22	99325,95
171	M1	1103	163,89	81,95	90385,34
172	M1	4109	165,35	82,68	339711,60
173	M1	3461	167,17	83,59	289287,70
174	M1	1861	168,63	84,32	156910,20
175	M1	2705	170,09	85,05	230046,70
176	M1	2544	171,92	85,96	218682,20
177	M1	3542	173,38	86,69	307056
178	M1	2668	174,84	87,42	233236,60
179	M1	3057	176,66	88,33	270024,80
180	M1	2857	178,12	89,06	254444,40
181	M1	955	179,95	89,98	85926,13
182	M1	1380	181,41	90,71	125172,90
183	M1	1185	183,23	91,62	108563,80
184	M1	2661	185,06	92,53	246222,30
185	M1	1587	186,52	93,26	148003,60
186	M1	1005	188,34	94,17	94640,85

Lisa 2 järg

187	M1	1987	190,17	95,09	188933,90
188	M1	1288	191,99	96,00	123641,60
189	M1	2697	193,45	96,73	260867,30
190	M1	2242	195,28	97,64	218908,90
191	M1	1414	197,10	98,55	139349,70
192	M1	3094	198,93	99,47	307744,70
193	M1	2722	200,75	100,38	273220,80
194	M1	2801	202,58	101,29	283713,30
195	M1	2785	204,40	102,20	284627
196	M1	561	206,23	103,12	57847,52
197	M1	1098	208,05	104,03	114219,50
198	M1	1513	209,88	104,94	158774,20
199	M1	2098	211,70	105,85	222073,30
200	M1	1230	213,89	106,95	131542,40
201	M1	408	215,72	107,86	44006,88
202	M1	1199	217,54	108,77	130415,20
203	M1	808	219,37	109,69	88625,48
204	M1	1089	221,56	110,78	120639,40
205	M1	1362	223,38	111,69	152121,80
206	M1	628	225,21	112,61	70715,94
207	M1	866	227,40	113,70	98464,20
208	M1	1678	229,22	114,61	192315,60
209	M1	1240	231,41	115,71	143474,20
210	M1	851	233,24	116,62	99243,62
211	M1	561	235,43	117,72	66038,12
212	M1	803	237,25	118,63	95255,88
213	M1	612	239,44	119,72	73268,64
214	M1	992	241,27	120,64	119669,90
215	M1	797	243,46	121,73	97018,81
216	M1	406	245,65	122,83	49866,95
217	M1	364	247,47	123,74	45039,54
218	M1	348	249,66	124,83	43440,84
219	M1	1110	251,85	125,93	139776,80
220	M1	617	254,04	127,02	78371,34
221	M1	783	256,23	128,12	100314
222	M1	854	258,06	129,03	110191,60
223	M1	1087	260,25	130,13	141445,90
224	M1	1941	262,44	131,22	254698
225	M1	1731	264,63	132,32	229037,30

Lisa 2 järg

226	M1	1525	266,82	133,41	203450,30
227	M1	702	269,01	134,51	94422,51
228	M1	465	271,20	135,60	63054
229	M1	397	273,39	136,70	54267,92
230	M1	513	275,58	137,79	70686,27
231	M1	314	277,77	138,89	43609,89
232	M1	975	279,96	139,98	136480,50
233	M1	429	282,15	141,08	60521,18
234	M1	161	284,34	142,17	22889,37
235	M1	437	286,53	143,27	62606,81
236	M1	230	289,08	144,54	33244,20
237	M1	579	291,27	145,64	84322,67
238	M1	275	293,46	146,73	40350,75
239	M1	118	295,65	147,83	17443,35
240	M1	198	297,84	148,92	29486,16
241	M1	118	300,40	150,20	17723,60
242	M1	232	302,59	151,30	35100,44
243	M1	392	304,78	152,39	59736,88
244	M1	525	306,97	153,49	80579,63
245	M1	523	309,52	154,76	80939,48
246	M1	387	311,71	155,86	60315,89
247	M1	388	313,90	156,95	60896,60
248	M1	304	316,46	158,23	48101,92
249	M1	279	318,65	159,33	44451,68
250	M1	294	321,20	160,60	47216,40
251	M1	161	323,39	161,70	26032,90
252	M1	83	325,58	162,79	13511,57
253	M1	69	328,14	164,07	11320,83
254	M1	147	330,33	165,17	24279,26
255	M1	63	332,88	166,44	10485,72
256	M1	204	335,07	167,54	34177,14
257	M1	166	337,26	168,63	27992,58
258	M1	33	339,82	169,91	5607,03
259	M1	455	342,01	171,01	77807,28
260	M1	30	344,56	172,28	5168,40
261	M1	76	346,75	173,38	13176,50
262	M1	176	349,31	174,66	30739,28
263	M1	17	351,50	175,75	2987,75
264	M1	309	354,05	177,03	54700,73

Lisa 2 järg

265	M1	17	356,24	178,12	3028,04
266	M1	137	358,43	179,22	24552,46
267	M1	267	360,99	180,50	48192,17
268	M1	61	363,18	181,59	11076,99
269	M1	29	365,73	182,87	5303,09
270	M1	110	367,92	183,96	20235,60
271	M1	87	379,48	189,74	16507,38
272	M1	57	372,67	186,34	10621,10
273	M1	48	375,22	187,61	9005,28
274	M1	45	377,41	188,71	8491,73
275	M1	93	379,97	189,99	17668,61
276	M1	52	382,16	191,08	9936,16
277	M1	17	384,71	192,36	3270,04
278	M1	106	386,90	193,45	20505,70
279	M1	70	389,09	194,55	13618,15
280	M1	112	391,65	195,83	21932,40
281	M1	82	393,84	196,92	16147,44
282	M1	131	396,39	198,20	25963,55
283	M1	49	398,58	199,29	9765,21
284	M1	61	400,77	200,39	12223,49
285	M1	50	403,33	201,67	10083,25
286	M1	116	405,52	202,76	23520,16
287	M1	8	407,71	203,86	1630,84
288	M1	228	410,26	205,13	46769,64
289	M1	41	412,45	206,23	8455,23
290	M1	47	414,64	207,32	9744,04
291	M1	170	417,20	208,60	35462
292	M1	13	419,39	209,70	2726,04
293	M1	19	421,58	210,79	4005,01
294	M1	17	423,77	211,89	3602,05
295	M1	115	426,32	213,16	24513,40
296	M1	5	428,51	214,26	1071,28
297	M1	20	430,70	215,35	4307
298	M1	97	432,89	216,45	20995,17
299	M1	39	435,08	217,54	8484,06
300	M1	18	437,64	218,82	3938,76
301	M1	8	439,83	219,92	1759,32
302	M1	7	442,02	221,01	1547,07
303	M1	4	444,21	222,11	888,42

Lisa 2 järg

304	M1	13	446,40	223,20	2901,60
305	M1	24	448,59	224,30	5383,08
306	M1	6	450,78	225,39	1352,34
307	M1	14	452,97	226,49	3170,79
308	M1	31	455,16	227,58	7054,98
309	M1	8	457,35	228,68	1829,40
310	M1	81	459,54	229,77	18611,37
311	M1	10	461,73	230,87	2308,65
312	M1	5	463,92	231,96	1159,80
313	M1	1	465,74	232,87	232,87
314	M1	70	467,93	233,97	16377,55
315	M1	5	470,12	235,06	1175,30
316	M1	6	472,31	236,16	1416,93
317	M1	38	474,14	237,07	9008,66
319	M1	41	478,52	239,26	9809,66
320	M1	5	480,34	240,17	1200,85
321	M1	3	482,53	241,27	723,80
322	M1	5	484,72	242,36	1211,80
324	M1	27	488,74	244,37	6597,99
325	M1	36	490,56	245,28	8830,08
326	M1	7	492,75	246,38	1724,63
327	M1	15	494,58	247,29	3709,35
328	M1	1	496,77	248,39	248,39
329	M1	4	498,59	249,30	997,18
330	M1	23	500,42	250,21	5754,83
331	M1	15	502,61	251,31	3769,58
332	M1	7	504,43	252,22	1765,51
333	M1	8	506,26	253,13	2025,04
334	M1	15	508,08	254,04	3810,60
335	M1	2	510,27	255,14	510,27
337	M1	2	513,92	256,96	513,92
338	M1	2	515,75	257,88	515,75
340	M1	19	519,40	259,70	4934,30
343	M1	12	524,87	262,44	3149,22
344	M1	1	526,70	263,35	263,35
345	M1	6	528,52	264,26	1585,56
346	M1	29	529,98	264,99	7684,71
347	M1	5	531,81	265,91	1329,53
348	M1	7	533,63	266,82	1867,71

Lisa 2 järg

349	M1	34	535,46	267,73	9102,82
350	M1	11	536,92	268,46	2953,06
351	M1	1	538,74	269,37	269,37
353	M1	2	542,03	271,02	542,03
355	M1	23	545,31	272,66	6271,07
357	M1	28	548,60	274,30	7680,40
358	M1	2	550,06	275,03	550,06
360	M1	4	553,34	276,67	1106,68
365	M1	16	561,01	280,51	4488,08
366	M1	4	562,47	281,24	1124,94
367	M1	6	563,93	281,97	1691,79
368	M1	4	565,39	282,70	1130,78
370	M1	8	568,31	284,16	2273,24
374	M1	1	574,15	287,08	287,08
376	M1	4	576,70	288,35	1153,40
377	M1	1	578,16	289,08	289,08
378	M1	31	579,62	289,81	8984,11
381	M1	1	583,64	291,82	291,82
385	M1	2	588,75	294,38	588,75
387	M1	1	590,94	295,47	295,47
388	M1	3	592,40	296,20	888,60
393	M1	5	598,24	299,12	1495,60
394	M1	6	599,33	299,67	1797,99
396	M1	7	601,86	300,93	2106,51
398	M1	2	604,08	302,04	604,08
400	M1	1	606,27	303,14	303,14
406	M1	1	606,27	303,14	303,14
410	M1	26	606,27	303,14	7881,51
412	M1	1	606,27	303,14	303,14
415	M1	3	606,27	303,14	909,41
416	M1	1	606,27	303,14	303,14
420	M1	7	606,27	303,14	2121,95
430	M1	1	606,27	303,14	303,14
434	M1	4	606,27	303,14	1212,54
437	M1	2	606,27	303,14	606,27
440	M1	5	606,27	303,14	1515,68
450	M1	2	606,27	303,14	606,27
459	M1	1	606,27	303,14	303,14
465	M1	5	606,27	303,14	1515,68

Lisa 2 järg

470	M1	1	606,27	303,14	303,14
475	M1	3	606,27	303,14	909,41
488	M1	2	606,27	303,14	606,27
489	M1	2	606,27	303,14	606,27
490	M1	1	606,27	303,14	303,14
495	M1	3	606,27	303,14	909,41
79	M1G	1	71,54	35,77	35,77
133	M1G	2	114,61	57,31	114,61
139	M1G	23	121,18	60,59	1393,57
149	M1G	16	133,23	66,62	1065,84
154	M1G	4	139,80	69,90	279,60
157	M1G	9	143,81	71,91	647,15
158	M1G	11	145,27	72,64	798,99
159	M1G	63	146,37	73,19	4610,66
161	M1G	4	149,29	74,65	298,58
162	M1G	92	150,75	75,38	6934,50
164	M1G	65	153,67	76,84	4994,28
165	M1G	5	155,13	77,57	387,83
166	M1G	19	156,59	78,30	1487,61
167	M1G	21	158,05	79,03	1659,53
168	M1G	82	159,51	79,76	6539,91
169	M1G	414	160,97	80,49	33320,79
171	M1G	46	163,89	81,95	3769,47
172	M1G	7	165,35	82,68	578,73
173	M1G	3	167,17	83,59	250,76
174	M1G	74	168,63	84,32	6239,31
175	M1G	5	170,09	85,05	425,23
177	M1G	28	173,38	86,69	2427,32
178	M1G	59	174,84	87,42	5157,78
179	M1G	46	176,66	88,33	4063,18
180	M1G	24	178,12	89,06	2137,44
181	M1G	10	179,95	89,98	899,75
183	M1G	33	183,23	91,62	3023,30
184	M1G	458	185,06	92,53	42378,74
185	M1G	25	186,52	93,26	2331,50
186	M1G	2	188,34	94,17	188,34
187	M1G	173	190,17	95,09	16449,71
188	M1G	80	191,99	96,00	7679,60
189	M1G	258	193,45	96,73	24955,05

Lisa 2 järg

190	M1G	624	195,28	97,64	60927,36
191	M1G	231	197,10	98,55	22765,05
192	M1G	33	198,93	99,47	3282,35
193	M1G	80	200,75	100,38	8030
194	M1G	49	202,58	101,29	4963,21
195	M1G	586	204,40	102,20	59889,20
196	M1G	18	206,23	103,12	1856,07
197	M1G	51	208,05	104,03	5305,28
198	M1G	423	209,88	104,94	44389,62
199	M1G	828	211,70	105,85	87643,80
201	M1G	9	215,72	107,86	970,74
203	M1G	79	219,37	109,69	8665,12
204	M1G	357	221,56	110,78	39548,46
205	M1G	107	223,38	111,69	11950,83
206	M1G	59	225,21	112,61	6643,70
207	M1G	7	227,40	113,70	795,90
208	M1G	94	229,22	114,61	10773,34
209	M1G	121	231,41	115,71	14000,31
210	M1G	16	233,24	116,62	1865,92
212	M1G	137	237,25	118,63	16251,63
213	M1G	959	239,44	119,72	114811,50
214	M1G	461	241,27	120,64	55612,74
215	M1G	441	243,46	121,73	53682,93
216	M1G	562	245,65	122,83	69027,65
217	M1G	175	247,47	123,74	21653,63
218	M1G	239	249,66	124,83	29834,37
219	M1G	210	251,85	125,93	26444,25
220	M1G	197	254,04	127,02	25022,94
221	M1G	576	256,23	128,12	73794,24
222	M1G	71	258,06	129,03	9161,13
223	M1G	356	260,25	130,13	46324,50
224	M1G	782	262,44	131,22	102614
225	M1G	37	264,63	132,32	4895,66
226	M1G	32	266,82	133,41	4269,12
227	M1G	14	269,01	134,51	1883,07
228	M1G	317	271,20	135,60	42985,20
229	M1G	121	273,39	136,70	16540,10
230	M1G	208	275,58	137,79	28660,32
231	M1G	270	277,77	138,89	37498,95

Lisa 2 järg

232	M1G	77	279,96	139,98	10778,46
233	M1G	30	282,15	141,08	4232,25
234	M1G	39	284,34	142,17	5544,63
235	M1G	83	286,53	143,27	11891
236	M1G	43	289,08	144,54	6215,22
237	M1G	4	291,27	145,64	582,54
238	M1G	848	293,46	146,73	124427
239	M1G	672	295,65	147,83	99338,40
240	M1G	92	297,84	148,92	13700,64
241	M1G	93	300,40	150,20	13968,60
242	M1G	77	302,59	151,30	11649,72
243	M1G	638	304,78	152,39	97224,82
244	M1G	224	306,97	153,49	34380,64
245	M1G	67	309,52	154,76	10368,92
246	M1G	64	311,71	155,86	9974,72
247	M1G	38	313,90	156,95	5964,10
248	M1G	9	316,46	158,23	1424,07
249	M1G	488	318,65	159,33	77750,60
250	M1G	724	321,20	160,60	116274,40
251	M1G	43	323,39	161,70	6952,89
252	M1G	93	325,58	162,79	15139,47
253	M1G	46	328,14	164,07	7547,22
254	M1G	109	330,33	165,17	18002,99
255	M1G	259	332,88	166,44	43107,96
256	M1G	5	335,07	167,54	837,68
257	M1G	173	337,26	168,63	29172,99
258	M1G	9	339,82	169,91	1529,19
259	M1G	445	342,01	171,01	76097,23
260	M1G	150	344,56	172,28	25842
261	M1G	11	346,75	173,38	1907,13
262	M1G	90	349,31	174,66	15718,95
263	M1G	28	351,50	175,75	4921
264	M1G	28	354,05	177,03	4956,70
265	M1G	185	356,24	178,12	32952,20
266	M1G	21	358,43	179,22	3763,52
267	M1G	9	360,99	180,50	1624,46
268	M1G	1	363,18	181,59	181,59
269	M1G	35	365,73	182,87	6400,28
270	M1G	820	367,92	183,96	150847,20

Lisa 2 järg

271	M1G	66	379,48	189,74	12522,84
272	M1G	73	372,67	186,34	13602,46
273	M1G	271	375,22	187,61	50842,31
274	M1G	68	377,41	188,71	12831,94
275	M1G	175	379,97	189,99	33247,38
276	M1G	54	382,16	191,08	10318,32
277	M1G	103	384,71	192,36	19812,57
278	M1G	327	386,90	193,45	63258,15
279	M1G	551	389,09	194,55	107194,30
280	M1G	195	391,65	195,83	38185,88
281	M1G	21	393,84	196,92	4135,32
282	M1G	51	396,39	198,20	10107,95
283	M1G	41	398,58	199,29	8170,89
284	M1G	170	400,77	200,39	34065,45
286	M1G	41	405,52	202,76	8313,16
287	M1G	202	407,71	203,86	41178,71
288	M1G	57	410,26	205,13	11692,41
289	M1G	45	412,45	206,23	9280,13
290	M1G	1	414,64	207,32	207,32
291	M1G	48	417,20	208,60	10012,80
292	M1G	7	419,39	209,70	1467,87
293	M1G	2	421,58	210,79	421,58
294	M1G	216	423,77	211,89	45767,16
295	M1G	18	426,32	213,16	3836,88
296	M1G	16	428,51	214,26	3428,08
298	M1G	10	432,89	216,45	2164,45
299	M1G	190	435,08	217,54	41332,60
302	M1G	22	442,02	221,01	4862,22
304	M1G	18	446,40	223,20	4017,60
305	M1G	15	448,59	224,30	3364,43
307	M1G	105	452,97	226,49	23780,93
308	M1G	176	455,16	227,58	40054,08
309	M1G	5	457,35	228,68	1143,38
310	M1G	15	459,54	229,77	3446,55
311	M1G	3	461,73	230,87	692,60
312	M1G	22	463,92	231,96	5103,12
313	M1G	42	465,74	232,87	9780,54
314	M1G	16	467,93	233,97	3743,44
315	M1G	15	470,12	235,06	3525,90

Lisa 2 järg

316	M1G	16	472,31	236,16	3778,48
317	M1G	65	474,14	237,07	15409,55
318	M1G	3	476,33	238,17	714,50
319	M1G	15	478,52	239,26	3588,90
320	M1G	1	480,34	240,17	240,17
321	M1G	1	482,53	241,27	241,27
322	M1G	40	484,72	242,36	9694,40
324	M1G	49	488,74	244,37	11974,13
326	M1G	40	492,75	246,38	9855
327	M1G	1	494,58	247,29	247,29
328	M1G	2	496,77	248,39	496,77
329	M1G	35	498,59	249,30	8725,33
330	M1G	1	500,42	250,21	250,21
331	M1G	19	502,61	251,31	4774,80
332	M1G	36	504,43	252,22	9079,74
333	M1G	2	506,26	253,13	506,26
335	M1G	26	510,27	255,14	6633,51
338	M1G	1	515,75	257,88	257,88
339	M1G	8	517,57	258,79	2070,28
340	M1G	35	519,40	259,70	9089,50
341	M1G	1	521,22	260,61	260,61
343	M1G	7	524,87	262,44	1837,05
345	M1G	2	528,52	264,26	528,52
346	M1G	2	529,98	264,99	529,98
347	M1G	1	531,81	265,91	265,91
348	M1G	21	533,63	266,82	5603,20
350	M1G	1	536,92	268,46	268,46
351	M1G	2	538,74	269,37	538,74
352	M1G	21	540,20	270,10	5672,10
353	M1G	1	542,03	271,02	271,02
354	M1G	11	543,85	271,93	2991,18
355	M1G	2	545,31	272,66	545,31
356	M1G	2	547,14	273,57	547,14
358	M1G	32	550,06	275,03	8800,96
360	M1G	1	553,34	276,67	276,67
361	M1G	50	554,80	277,40	13870
363	M1G	11	558,09	279,05	3069,50
364	M1G	13	559,55	279,78	3637,08
368	M1G	1	565,39	282,70	282,70

Lisa 2 järg

370	M1G	8	568,31	284,16	2273,24
372	M1G	1	571,23	285,62	285,62
373	M1G	1	572,69	286,35	286,345
374	M1G	13	574,15	287,08	3731,98
375	M1G	1	575,61	287,81	287,81
376	M1G	21	576,70	288,35	6055,35
378	M1G	32	579,62	289,81	9273,92
380	M1G	2	582,72	291,36	582,72
382	M1G	2	584,73	292,37	584,73
383	M1G	56	586,19	293,10	16413,32
388	M1G	1	592,40	296,20	296,20
392	M1G	21	597,14	298,57	6269,97
397	M1G	1	602,98	301,49	301,49
398	M1G	2	606,27	303,14	606,27
400	M1G	11	606,27	303,14	3334,49
407	M1G	1	606,27	303,14	303,14
439	M1G	1	606,27	303,14	303,14
478	M1G	2	606,27	303,14	606,27
määramata	M1G	15 871			
Kokku		652 950			23 479 785

Allikas: Autori koostatud tabel Eesti Maanteeametist ja Soome Autoalan Tiedotuskeskus'est saadud andmete põhjal

Lisa 3. Sõiduautode täismassid ja võimalik mootorsõidukimaksu laekumine sõiduauto täismassi alusel Eestis

CO ₂ heitemäär (g/km)	Sõiduauto täismass	Sõiduauto arv	Soomes kehtestatud maksumäärad	Eesti võimalikud maksumäärad	Mootorsõidukimaksust laekuv summa Eestis
0	920	14	125,93	62,97	0,00
0	1044	11	125,93	62,97	0,00
0	1111	7	125,93	62,97	0,00
0	1172	1	125,93	62,97	0,00
0	1201	1	125,93	62,97	0,00
0	1450	548	148,56	74,28	0,00
0	1945	283	0,00	0,00	0,00
0	1965	83	0,00	0,00	0,00
	550	3	125,93	62,97	188,90
	600	12	125,93	62,97	755,58
	625	1	125,93	62,97	62,97
	658	6	125,93	62,97	377,79
	700	1	125,93	62,97	62,97
	710	2	125,93	62,97	125,93
	715	1	125,93	62,97	62,97
	720	2	125,93	62,97	125,93
	730	4	125,93	62,97	251,86
	740	1	125,93	62,97	62,97
	750	6	125,93	62,97	377,79
	760	1	125,93	62,97	62,97
	780	1	125,93	62,97	62,97
	782	1	125,93	62,97	62,97
	790	1	125,93	62,97	62,97
	800	2	125,93	62,97	125,93
	820	1	125,93	62,97	62,97
	825	3	125,93	62,97	188,90
	835	1	125,93	62,97	62,97
	840	5	125,93	62,97	314,83
	845	1	125,93	62,97	62,97

Lisa 3 järg

	850	4	125,93	62,97	251,86
	860	2	125,93	62,97	125,93
	865	1	125,93	62,97	62,97
	870	3	125,93	62,97	188,90
	875	1	125,93	62,97	62,97
	880	2	125,93	62,97	125,93
	890	8	125,93	62,97	503,72
	900	5	125,93	62,97	314,83
	910	2	125,93	62,97	125,93
	920	26	125,93	62,97	1637,09
	925	1	125,93	62,97	62,97
	930	19	125,93	62,97	1196,34
	940	15	125,93	62,97	944,48
	942	2	125,93	62,97	125,93
	945	1	125,93	62,97	62,97
	950	199	125,93	62,97	12530,04
	960	1	125,93	62,97	62,97
	963	1	125,93	62,97	62,97
	965	30	125,93	62,97	1888,95
	970	5	125,93	62,97	314,83
	975	7	125,93	62,97	440,76
	980	106	125,93	62,97	6674,29
	985	1	125,93	62,97	62,97
	990	47	125,93	62,97	2959,36
	993	1	125,93	62,97	62,97
	1000	54	125,93	62,97	3400,11
	1010	1	125,93	62,97	62,97
	1015	25	125,93	62,97	1574,13
	1019	3	125,93	62,97	188,90
	1020	10	125,93	62,97	629,65
	1025	4	125,93	62,97	251,86
	1030	13	125,93	62,97	818,55

Lisa 3 järg

	1040	28	125,93	62,97	1763,02
	1050	39	125,93	62,97	2455,64
	1055	6	125,93	62,97	377,79
	1060	5	125,93	62,97	314,83
	1065	1	125,93	62,97	62,97
	1067	1	125,93	62,97	62,97
	1070	15	125,93	62,97	944,48
	1080	6	125,93	62,97	377,79
	1082	2	125,93	62,97	125,93
	1085	5	125,93	62,97	314,83
	1090	13	125,93	62,97	818,55
	1100	114	125,93	62,97	7178,01
	1105	5	125,93	62,97	314,83
	1110	79	125,93	62,97	4974,24
	1115	6	125,93	62,97	377,79
	1120	22	125,93	62,97	1385,23
	1125	9	125,93	62,97	566,69
	1127	5	125,93	62,97	314,83
	1130	112	125,93	62,97	7052,08
	1135	44	125,93	62,97	2770,46
	1139	1	125,93	62,97	62,97
	1140	40	125,93	62,97	2518,60
	1141	1	125,93	62,97	62,97
	1143	1	125,93	62,97	62,97
	1145	56	125,93	62,97	3526,04
	1150	118	125,93	62,97	7429,87
	1155	136	125,93	62,97	8563,24
	1160	884	125,93	62,97	55661,06
	1162	1	125,93	62,97	62,97
	1164	2	125,93	62,97	125,93
	1165	98	125,93	62,97	6170,57
	1170	214	125,93	62,97	13474,51

Lisa 3 järg

	1175	130	125,93	62,97	8185,45
	1180	58	125,93	62,97	3651,97
	1185	8	125,93	62,97	503,72
	1186	1	125,93	62,97	62,97
	1190	157	125,93	62,97	9885,51
	1195	51	125,93	62,97	3211,22
	1200	298	125,93	62,97	18763,57
	1205	29	125,93	62,97	1825,99
	1210	175	125,93	62,97	11018,88
	1212	1	125,93	62,97	62,97
	1215	45	125,93	62,97	2833,43
	1220	198	125,93	62,97	12467,07
	1225	144	125,93	62,97	9066,96
	1230	210	125,93	62,97	13222,65
	1235	28	125,93	62,97	1763,02
	1240	95	125,93	62,97	5981,68
	1245	52	125,93	62,97	3274,18
	1250	478	125,93	62,97	30097,27
	1255	37	125,93	62,97	2329,71
	1257	2	125,93	62,97	125,93
	1260	188	125,93	62,97	11837,42
	1265	350	125,93	62,97	22037,75
	1270	496	125,93	62,97	31230,64
	1272	1	125,93	62,97	62,97
	1274	1	125,93	62,97	62,97
	1275	524	125,93	62,97	32993,66
	1279	1	125,93	62,97	62,97
	1280	320	125,93	62,97	20148,80
	1282	1	125,93	62,97	62,97
	1285	114	125,93	62,97	7178,01
	1290	379	125,93	62,97	23863,74
	1292	1	125,93	62,97	62,97

Lisa 3 järg

	1295	48	125,93	62,97	3022,32
	1298	4	125,93	62,97	251,86
	1299	3	125,93	62,97	188,90
	1300	735	125,93	62,97	46279,28
	1302	1	136,88	68,44	68,44
	1303	2	136,88	68,44	136,88
	1305	27	136,88	68,44	1847,88
	1310	326	136,88	68,44	22311,44
	1315	107	136,88	68,44	7323,08
	1316	14	136,88	68,44	958,16
	1320	322	136,88	68,44	22037,68
	1325	756	136,88	68,44	51740,64
	1327	2	136,88	68,44	136,88
	1328	2	136,88	68,44	136,88
	1330	670	136,88	68,44	45854,80
	1333	6	136,88	68,44	410,64
	1335	329	136,88	68,44	22516,76
	1336	5	136,88	68,44	342,20
	1339	1	136,88	68,44	68,44
	1340	585	136,88	68,44	40037,40
	1343	1	136,88	68,44	68,44
	1345	401	136,88	68,44	27444,44
	1346	1	136,88	68,44	68,44
	1347	1	136,88	68,44	68,44
	1350	711	136,88	68,44	48660,84
	1355	4112	136,88	68,44	281425,28
	1356	1	136,88	68,44	68,44
	1360	956	136,88	68,44	65428,64
	1365	496	136,88	68,44	33946,24
	1366	1	136,88	68,44	68,44
	1367	1	136,88	68,44	68,44
	1370	2172	136,88	68,44	148651,68

Lisa 3 järg

	1374	1	136,88	68,44	68,44
	1375	857	136,88	68,44	58653,08
	1378	1	136,88	68,44	68,44
	1379	2	136,88	68,44	136,88
	1380	381	136,88	68,44	26075,64
	1384	8	136,88	68,44	547,52
	1385	493	136,88	68,44	33740,92
	1387	2	136,88	68,44	136,88
	1390	168	136,88	68,44	11497,92
	1391	1	136,88	68,44	68,44
	1394	1	136,88	68,44	68,44
	1395	2116	136,88	68,44	144819,04
	1397	1	136,88	68,44	68,44
	1400	2318	136,88	68,44	158643,92
	1405	353	148,56	74,28	26220,84
	1408	1	148,56	74,28	74,28
	1409	77	148,56	74,28	5719,56
	1410	777	148,56	74,28	57715,56
	1412	1	148,56	74,28	74,28
	1413	1	148,56	74,28	74,28
	1415	323	148,56	74,28	23992,44
	1419	1	148,56	74,28	74,28
	1420	1964	148,56	74,28	145885,92
	1421	7	148,56	74,28	519,96
	1425	852	148,56	74,28	63286,56
	1429	2	148,56	74,28	148,56
	1430	3429	148,56	74,28	254706,12
	1433	2	148,56	74,28	148,56
	1434	19	148,56	74,28	1411,32
	1435	1462	148,56	74,28	108597,36
	1436	1	148,56	74,28	74,28
	1440	1861	148,56	74,28	138235,08

Lisa 3 järg

	1441	5	148,56	74,28	371,40
	1442	19	148,56	74,28	1411,32
	1444	2	148,56	74,28	148,56
	1445	6614	148,56	74,28	491287,92
	1447	134	148,56	74,28	9953,52
	1448	14	148,56	74,28	1039,92
	1450	2831	148,56	74,28	210286,68
	1452	2	148,56	74,28	148,56
	1453	1	148,56	74,28	74,28
	1454	1	148,56	74,28	74,28
	1455	504	148,56	74,28	37437,12
	1457	1	148,56	74,28	74,28
	1459	2	148,56	74,28	148,56
	1460	2824	148,56	74,28	209766,72
	1463	202	148,56	74,28	15004,56
	1464	1	148,56	74,28	74,28
	1465	903	148,56	74,28	67074,84
	1467	29	148,56	74,28	2154,12
	1469	12	148,56	74,28	891,36
	1470	1447	148,56	74,28	107483,16
	1471	3	148,56	74,28	222,84
	1472	5	148,56	74,28	371,40
	1474	1	148,56	74,28	74,28
	1475	1409	148,56	74,28	104660,52
	1476	1	148,56	74,28	74,28
	1477	2	148,56	74,28	148,56
	1478	46	148,56	74,28	3416,88
	1479	3	148,56	74,28	222,84
	1480	2724	148,56	74,28	202338,72
	1481	59	148,56	74,28	4382,52
	1483	1	148,56	74,28	74,28
	1484	1	148,56	74,28	74,28

Lisa 3 järg

	1485	620	148,56	74,28	46053,60
	1487	1	148,56	74,28	74,28
	1488	10	148,56	74,28	742,80
	1489	1	148,56	74,28	74,28
	1490	1799	148,56	74,28	133629,72
	1491	1	148,56	74,28	74,28
	1492	3	148,56	74,28	222,84
	1494	1	148,56	74,28	74,28
	1495	1159	148,56	74,28	86090,52
	1496	1	148,56	74,28	74,28
	1497	2	148,56	74,28	148,56
	1498	21	148,56	74,28	1559,88
	1499	13	148,56	74,28	965,64
	1500	3129	148,56	74,28	232422,12
	1501	4	160,97	80,49	321,94
	1502	39	160,97	80,49	3138,92
	1503	10	160,97	80,49	804,85
	1505	1195	160,97	80,49	96179,58
	1506	27	160,97	80,49	2173,10
	1507	91	160,97	80,49	7324,14
	1508	208	160,97	80,49	16740,88
	1510	3639	160,97	80,49	292884,92
	1511	36	160,97	80,49	2897,46
	1515	1060	160,97	80,49	85314,10
	1516	18	160,97	80,49	1448,73
	1517	1	160,97	80,49	80,49
	1518	32	160,97	80,49	2575,52
	1519	47	160,97	80,49	3782,80
	1520	1169	160,97	80,49	94086,97
	1522	2	160,97	80,49	160,97
	1523	1	160,97	80,49	80,49
	1525	2760	160,97	80,49	222138,60

Lisa 3 järg

	1527	1	160,97	80,49	80,49
	1529	32	160,97	80,49	2575,52
	1530	925	160,97	80,49	74448,63
	1533	25	160,97	80,49	2012,13
	1534	2	160,97	80,49	160,97
	1535	1645	160,97	80,49	132397,83
	1537	1	160,97	80,49	80,49
	1538	3	160,97	80,49	241,46
	1539	5	160,97	80,49	402,43
	1540	1876	160,97	80,49	150989,86
	1542	5	160,97	80,49	402,43
	1543	13	160,97	80,49	1046,31
	1544	5	160,97	80,49	402,43
	1545	1493	160,97	80,49	120164,11
	1547	10	160,97	80,49	804,85
	1548	7	160,97	80,49	563,40
	1549	91	160,97	80,49	7324,14
	1550	5682	160,97	80,49	457315,77
	1551	5	160,97	80,49	402,43
	1552	15	160,97	80,49	1207,28
	1553	91	160,97	80,49	7324,14
	1555	1726	160,97	80,49	138917,11
	1556	7	160,97	80,49	563,40
	1558	5	160,97	80,49	402,43
	1560	1658	160,97	80,49	133444,13
	1561	2	160,97	80,49	160,97
	1563	24	160,97	80,49	1931,64
	1565	892	160,97	80,49	71792,62
	1566	1	160,97	80,49	80,49
	1567	14	160,97	80,49	1126,79
	1568	11	160,97	80,49	885,34
	1569	153	160,97	80,49	12314,21

Lisa 3 järg

	1570	1725	160,97	80,49	138836,63
	1571	1	160,97	80,49	80,49
	1572	40	160,97	80,49	3219,40
	1574	1	160,97	80,49	80,49
	1575	1244	160,97	80,49	100123,34
	1577	3	160,97	80,49	241,46
	1578	5	160,97	80,49	402,43
	1579	11	160,97	80,49	885,34
	1580	3526	160,97	80,49	283790,11
	1581	94	160,97	80,49	7565,59
	1583	3	160,97	80,49	241,46
	1584	14	160,97	80,49	1126,79
	1585	1263	160,97	80,49	101652,56
	1586	4	160,97	80,49	321,94
	1587	2	160,97	80,49	160,97
	1590	3271	160,97	80,49	263266,44
	1592	1	160,97	80,49	80,49
	1594	2	160,97	80,49	160,97
	1595	2321	160,97	80,49	186805,69
	1596	60	160,97	80,49	4829,10
	1597	2	160,97	80,49	160,97
	1598	1	160,97	80,49	80,49
	1600	3707	160,97	80,49	298357,90
	1601	4	174,11	87,06	348,22
	1602	1	174,11	87,06	87,06
	1603	5	174,11	87,06	435,28
	1605	915	174,11	87,06	79655,33
	1606	7	174,11	87,06	609,39
	1607	1	174,11	87,06	87,06
	1608	4	174,11	87,06	348,22
	1609	26	174,11	87,06	2263,43
	1610	2783	174,11	87,06	242274,07

Lisa 3 järg

	1611	17	174,11	87,06	1479,94
	1612	3	174,11	87,06	261,17
	1613	1	174,11	87,06	87,06
	1614	2	174,11	87,06	174,11
	1615	2564	174,11	87,06	223209,02
	1616	2	174,11	87,06	174,11
	1617	2	174,11	87,06	174,11
	1618	1	174,11	87,06	87,06
	1619	95	174,11	87,06	8270,23
	1620	1580	174,11	87,06	137546,90
	1621	1	174,11	87,06	87,06
	1622	2	174,11	87,06	174,11
	1623	22	174,11	87,06	1915,21
	1624	1	174,11	87,06	87,06
	1625	2464	174,11	87,06	214503,52
	1626	6	174,11	87,06	522,33
	1628	25	174,11	87,06	2176,38
	1630	2971	174,11	87,06	258640,41
	1632	3	174,11	87,06	261,17
	1634	28	174,11	87,06	2437,54
	1635	1372	174,11	87,06	119439,46
	1636	1	174,11	87,06	87,06
	1637	4	174,11	87,06	348,22
	1638	2	174,11	87,06	174,11
	1639	1	174,11	87,06	87,06
	1640	2178	174,11	87,06	189605,79
	1641	2	174,11	87,06	174,11
	1642	29	174,11	87,06	2524,60
	1643	4	174,11	87,06	348,22
	1644	3	174,11	87,06	261,17
	1645	2037	174,11	87,06	177331,04
	1646	5	174,11	87,06	435,28

Lisa 3 järg

	1647	14	174,11	87,06	1218,77
	1648	5	174,11	87,06	435,28
	1649	5	174,11	87,06	435,28
	1650	8087	174,11	87,06	704013,79
	1651	7	174,11	87,06	609,39
	1653	1	174,11	87,06	87,06
	1654	1	174,11	87,06	87,06
	1655	2278	174,11	87,06	198311,29
	1656	17	174,11	87,06	1479,94
	1658	1	174,11	87,06	87,06
	1659	200	174,11	87,06	17411,00
	1660	1500	174,11	87,06	130582,50
	1661	2	174,11	87,06	174,11
	1662	5	174,11	87,06	435,28
	1663	288	174,11	87,06	25071,84
	1664	1	174,11	87,06	87,06
	1665	1723	174,11	87,06	149995,77
	1666	15	174,11	87,06	1305,83
	1667	5	174,11	87,06	435,28
	1668	1	174,11	87,06	87,06
	1669	2	174,11	87,06	174,11
	1670	2090	174,11	87,06	181944,95
	1671	2	174,11	87,06	174,11
	1674	5	174,11	87,06	435,28
	1675	2712	174,11	87,06	236093,16
	1676	1	174,11	87,06	87,06
	1677	1	174,11	87,06	87,06
	1678	4	174,11	87,06	348,22
	1679	2	174,11	87,06	174,11
	1680	2492	174,11	87,06	216941,06
	1681	13	174,11	87,06	1131,72
	1682	3	174,11	87,06	261,17

Lisa 3 järg

	1684	3	174,11	87,06	261,17
	1685	2358	174,11	87,06	205275,69
	1686	2	174,11	87,06	174,11
	1687	6	174,11	87,06	522,33
	1688	28	174,11	87,06	2437,54
	1689	2	174,11	87,06	174,11
	1690	2950	174,11	87,06	256812,25
	1691	2	174,11	87,06	174,11
	1692	1	174,11	87,06	87,06
	1693	3	174,11	87,06	261,17
	1694	26	174,11	87,06	2263,43
	1695	2177	174,11	87,06	189518,74
	1696	2	174,11	87,06	174,11
	1697	1	174,11	87,06	87,06
	1698	30	174,11	87,06	2611,65
	1699	5	174,11	87,06	435,28
	1700	4301	174,11	87,06	374423,56
	1701	6	187,98	93,99	563,94
	1702	11	187,98	93,99	1033,89
	1705	491	187,98	93,99	46149,09
	1706	4	187,98	93,99	375,96
	1707	3	187,98	93,99	281,97
	1708	1	187,98	93,99	93,99
	1709	4	187,98	93,99	375,96
	1710	2942	187,98	93,99	276518,58
	1711	3	187,98	93,99	281,97
	1712	8	187,98	93,99	751,92
	1713	2	187,98	93,99	187,98
	1714	4	187,98	93,99	375,96
	1715	810	187,98	93,99	76131,90
	1716	3	187,98	93,99	281,97
	1717	35	187,98	93,99	3289,65

Lisa 3 järg

	1719	28	187,98	93,99	2631,72
	1720	2926	187,98	93,99	275014,74
	1721	10	187,98	93,99	939,90
	1722	3	187,98	93,99	281,97
	1723	1	187,98	93,99	93,99
	1724	5	187,98	93,99	469,95
	1725	1150	187,98	93,99	108088,50
	1726	2	187,98	93,99	187,98
	1727	2	187,98	93,99	187,98
	1728	6	187,98	93,99	563,94
	1729	2	187,98	93,99	187,98
	1730	4222	187,98	93,99	396825,78
	1731	10	187,98	93,99	939,90
	1732	6	187,98	93,99	563,94
	1733	74	187,98	93,99	6955,26
	1734	3	187,98	93,99	281,97
	1735	1990	187,98	93,99	187040,10
	1737	2	187,98	93,99	187,98
	1738	82	187,98	93,99	7707,18
	1740	1452	187,98	93,99	136473,48
	1742	6	187,98	93,99	563,94
	1743	10	187,98	93,99	939,90
	1744	6	187,98	93,99	563,94
	1745	1657	187,98	93,99	155741,43
	1746	1	187,98	93,99	93,99
	1747	3	187,98	93,99	281,97
	1748	1	187,98	93,99	93,99
	1749	7	187,98	93,99	657,93
	1750	4670	187,98	93,99	438933,30
	1753	10	187,98	93,99	939,90
	1755	1794	187,98	93,99	168618,06
	1756	1	187,98	93,99	93,99

Lisa 3 järg

	1757	16	187,98	93,99	1503,84
	1758	3	187,98	93,99	281,97
	1759	22	187,98	93,99	2067,78
	1760	2703	187,98	93,99	254054,97
	1761	1	187,98	93,99	93,99
	1762	3	187,98	93,99	281,97
	1763	1	187,98	93,99	93,99
	1764	2	187,98	93,99	187,98
	1765	580	187,98	93,99	54514,20
	1766	7	187,98	93,99	657,93
	1768	3	187,98	93,99	281,97
	1769	1	187,98	93,99	93,99
	1770	2799	187,98	93,99	263078,01
	1771	16	187,98	93,99	1503,84
	1773	1	187,98	93,99	93,99
	1774	3	187,98	93,99	281,97
	1775	2719	187,98	93,99	255558,81
	1776	4	187,98	93,99	375,96
	1777	8	187,98	93,99	751,92
	1778	7	187,98	93,99	657,93
	1779	42	187,98	93,99	3947,58
	1780	4714	187,98	93,99	443068,86
	1781	1	187,98	93,99	93,99
	1782	3	187,98	93,99	281,97
	1783	7	187,98	93,99	657,93
	1784	18	187,98	93,99	1691,82
	1785	828	187,98	93,99	77823,72
	1786	3	187,98	93,99	281,97
	1787	1	187,98	93,99	93,99
	1788	10	187,98	93,99	939,90
	1789	7	187,98	93,99	657,93
	1790	4124	187,98	93,99	387614,76

Lisa 3 järg

	1791	7	187,98	93,99	657,93
	1792	5	187,98	93,99	469,95
	1793	25	187,98	93,99	2349,75
	1794	1	187,98	93,99	93,99
	1795	896	187,98	93,99	84215,04
	1796	86	187,98	93,99	8083,14
	1797	4	187,98	93,99	375,96
	1799	2	187,98	93,99	187,98
	1800	4766	187,98	93,99	447956,34
	1801	1	202,58	101,29	101,29
	1803	2	202,58	101,29	202,58
	1804	1	202,58	101,29	101,29
	1805	1018	202,58	101,29	103113,22
	1807	75	202,58	101,29	7596,75
	1808	1	202,58	101,29	101,29
	1809	8	202,58	101,29	810,32
	1810	1443	202,58	101,29	146161,47
	1811	7	202,58	101,29	709,03
	1813	5	202,58	101,29	506,45
	1814	7	202,58	101,29	709,03
	1815	847	202,58	101,29	85792,63
	1816	1	202,58	101,29	101,29
	1817	1	202,58	101,29	101,29
	1818	2	202,58	101,29	202,58
	1819	1	202,58	101,29	101,29
	1820	6391	202,58	101,29	647344,39
	1821	10	202,58	101,29	1012,90
	1823	6	202,58	101,29	607,74
	1824	4	202,58	101,29	405,16
	1825	2459	202,58	101,29	249072,11
	1826	1	202,58	101,29	101,29
	1827	15	202,58	101,29	1519,35

Lisa 3 järg

	1828	40	202,58	101,29	4051,60
	1829	2	202,58	101,29	202,58
	1830	3617	202,58	101,29	366365,93
	1831	4	202,58	101,29	405,16
	1832	76	202,58	101,29	7698,04
	1833	13	202,58	101,29	1316,77
	1835	1211	202,58	101,29	122662,19
	1836	6	202,58	101,29	607,74
	1837	10	202,58	101,29	1012,90
	1838	1	202,58	101,29	101,29
	1839	1	202,58	101,29	101,29
	1840	3599	202,58	101,29	364542,71
	1841	7	202,58	101,29	709,03
	1842	5	202,58	101,29	506,45
	1843	1	202,58	101,29	101,29
	1844	2	202,58	101,29	202,58
	1845	1682	202,58	101,29	170369,78
	1846	20	202,58	101,29	2025,80
	1847	30	202,58	101,29	3038,70
	1848	1	202,58	101,29	101,29
	1849	10	202,58	101,29	1012,90
	1850	2455	202,58	101,29	248666,95
	1851	5	202,58	101,29	506,45
	1852	29	202,58	101,29	2937,41
	1853	2	202,58	101,29	202,58
	1854	16	202,58	101,29	1620,64
	1855	930	202,58	101,29	94199,70
	1856	4	202,58	101,29	405,16
	1857	1	202,58	101,29	101,29
	1858	6	202,58	101,29	607,74
	1859	8	202,58	101,29	810,32
	1860	2581	202,58	101,29	261429,49

Lisa 3 järg

	1861	4	202,58	101,29	405,16
	1862	12	202,58	101,29	1215,48
	1863	2	202,58	101,29	202,58
	1864	20	202,58	101,29	2025,80
	1865	1686	202,58	101,29	170774,94
	1866	7	202,58	101,29	709,03
	1867	20	202,58	101,29	2025,80
	1868	10	202,58	101,29	1012,90
	1869	4	202,58	101,29	405,16
	1870	2147	202,58	101,29	217469,63
	1871	8	202,58	101,29	810,32
	1872	9	202,58	101,29	911,61
	1873	3	202,58	101,29	303,87
	1875	2597	202,58	101,29	263050,13
	1876	5	202,58	101,29	506,45
	1877	2	202,58	101,29	202,58
	1878	3	202,58	101,29	303,87
	1879	1	202,58	101,29	101,29
	1880	1806	202,58	101,29	182929,74
	1881	9	202,58	101,29	911,61
	1882	14	202,58	101,29	1418,06
	1883	3	202,58	101,29	303,87
	1884	17	202,58	101,29	1721,93
	1885	533	202,58	101,29	53987,57
	1886	1	202,58	101,29	101,29
	1887	45	202,58	101,29	4558,05
	1888	5	202,58	101,29	506,45
	1889	9	202,58	101,29	911,61
	1890	2381	202,58	101,29	241171,49
	1892	3	202,58	101,29	303,87
	1893	1	202,58	101,29	101,29
	1894	1	202,58	101,29	101,29

Lisa 3 järg

	1895	1317	202,58	101,29	133398,93
	1896	17	202,58	101,29	1721,93
	1897	4	202,58	101,29	405,16
	1899	4	202,58	101,29	405,16
	1900	2550	202,58	101,29	258289,50
	1901	6	217,91	108,96	653,73
	1902	4	217,91	108,96	435,82
	1903	23	217,91	108,96	2505,97
	1904	4	217,91	108,96	435,82
	1905	927	217,91	108,96	101001,29
	1906	3	217,91	108,96	326,87
	1907	4	217,91	108,96	435,82
	1908	3	217,91	108,96	326,87
	1909	2	217,91	108,96	217,91
	1910	2540	217,91	108,96	276745,70
	1911	8	217,91	108,96	871,64
	1912	13	217,91	108,96	1416,42
	1913	2	217,91	108,96	217,91
	1914	12	217,91	108,96	1307,46
	1915	614	217,91	108,96	66898,37
	1916	3	217,91	108,96	326,87
	1917	34	217,91	108,96	3704,47
	1918	6	217,91	108,96	653,73
	1919	3	217,91	108,96	326,87
	1920	2728	217,91	108,96	297229,24
	1921	5	217,91	108,96	544,78
	1922	1	217,91	108,96	108,96
	1923	28	217,91	108,96	3050,74
	1924	8	217,91	108,96	871,64
	1925	1248	217,91	108,96	135975,84
	1926	4	217,91	108,96	435,82
	1927	6	217,91	108,96	653,73

Lisa 3 järg

	1928	215	217,91	108,96	23425,33
	1929	7	217,91	108,96	762,69
	1930	2180	217,91	108,96	237521,90
	1931	8	217,91	108,96	871,64
	1932	8	217,91	108,96	871,64
	1934	2	217,91	108,96	217,91
	1935	1267	217,91	108,96	138045,99
	1936	6	217,91	108,96	653,73
	1937	3	217,91	108,96	326,87
	1938	4	217,91	108,96	435,82
	1939	4	217,91	108,96	435,82
	1940	1227	217,91	108,96	133687,79
	1941	37	217,91	108,96	4031,34
	1942	1	217,91	108,96	108,96
	1943	15	217,91	108,96	1634,33
	1944	2	217,91	108,96	217,91
	1945	822	217,91	108,96	89561,01
	1946	23	217,91	108,96	2505,97
	1947	21	217,91	108,96	2288,06
	1948	3	217,91	108,96	326,87
	1949	13	217,91	108,96	1416,42
	1950	4035	217,91	108,96	439633,43
	1951	25	217,91	108,96	2723,88
	1952	2	217,91	108,96	217,91
	1953	2	217,91	108,96	217,91
	1954	2	217,91	108,96	217,91
	1955	2212	217,91	108,96	241008,46
	1956	4	217,91	108,96	435,82
	1957	7	217,91	108,96	762,69
	1958	2	217,91	108,96	217,91
	1959	8	217,91	108,96	871,64
	1960	3448	217,91	108,96	375676,84

Lisa 3 järg

	1961	3	217,91	108,96	326,87
	1962	3	217,91	108,96	326,87
	1964	1	217,91	108,96	108,96
	1965	358	217,91	108,96	39005,89
	1967	28	217,91	108,96	3050,74
	1968	2	217,91	108,96	217,91
	1969	36	217,91	108,96	3922,38
	1970	3220	217,91	108,96	350835,10
	1971	23	217,91	108,96	2505,97
	1972	1	217,91	108,96	108,96
	1973	3	217,91	108,96	326,87
	1974	30	217,91	108,96	3268,65
	1975	1258	217,91	108,96	137065,39
	1976	4	217,91	108,96	435,82
	1977	22	217,91	108,96	2397,01
	1978	13	217,91	108,96	1416,42
	1979	13	217,91	108,96	1416,42
	1980	2709	217,91	108,96	295159,10
	1981	1	217,91	108,96	108,96
	1984	2	217,91	108,96	217,91
	1985	1079	217,91	108,96	117562,45
	1986	4	217,91	108,96	435,82
	1987	10	217,91	108,96	1089,55
	1988	2	217,91	108,96	217,91
	1989	9	217,91	108,96	980,60
	1990	2539	217,91	108,96	276636,75
	1993	1	217,91	108,96	108,96
	1995	331	217,91	108,96	36064,11
	1996	6	217,91	108,96	653,73
	1998	3	217,91	108,96	326,87
	1999	2	217,91	108,96	217,91
	2000	2863	217,91	108,96	311938,17

Lisa 3 järg

	2002	1	233,97	116,99	116,99
	2003	2	233,97	116,99	233,97
	2004	31	233,97	116,99	3626,54
	2005	1225	233,97	116,99	143306,63
	2006	2	233,97	116,99	233,97
	2007	10	233,97	116,99	1169,85
	2008	1	233,97	116,99	116,99
	2009	3	233,97	116,99	350,96
	2010	2039	233,97	116,99	238532,42
	2011	1	233,97	116,99	116,99
	2012	15	233,97	116,99	1754,78
	2013	2	233,97	116,99	233,97
	2014	5	233,97	116,99	584,93
	2015	887	233,97	116,99	103765,70
	2016	37	233,97	116,99	4328,45
	2017	3	233,97	116,99	350,96
	2018	2	233,97	116,99	233,97
	2019	54	233,97	116,99	6317,19
	2020	1876	233,97	116,99	219463,86
	2021	2	233,97	116,99	233,97
	2022	1	233,97	116,99	116,99
	2023	4	233,97	116,99	467,94
	2024	6	233,97	116,99	701,91
	2025	1493	233,97	116,99	174658,61
	2026	7	233,97	116,99	818,90
	2027	3	233,97	116,99	350,96
	2028	9	233,97	116,99	1052,87
	2029	3	233,97	116,99	350,96
	2030	2884	233,97	116,99	337384,74
	2031	4	233,97	116,99	467,94
	2032	8	233,97	116,99	935,88
	2033	5	233,97	116,99	584,93

Lisa 3 järg

	2034	3	233,97	116,99	350,96
	2035	860	233,97	116,99	100607,10
	2036	13	233,97	116,99	1520,81
	2037	13	233,97	116,99	1520,81
	2038	23	233,97	116,99	2690,66
	2039	1	233,97	116,99	116,99
	2040	2352	233,97	116,99	275148,72
	2041	7	233,97	116,99	818,90
	2042	1	233,97	116,99	116,99
	2043	3	233,97	116,99	350,96
	2044	2	233,97	116,99	233,97
	2045	552	233,97	116,99	64575,72
	2046	7	233,97	116,99	818,90
	2047	3	233,97	116,99	350,96
	2048	4	233,97	116,99	467,94
	2049	2	233,97	116,99	233,97
	2050	1623	233,97	116,99	189866,66
	2051	11	233,97	116,99	1286,84
	2052	3	233,97	116,99	350,96
	2053	14	233,97	116,99	1637,79
	2055	299	233,97	116,99	34978,52
	2056	13	233,97	116,99	1520,81
	2057	6	233,97	116,99	701,91
	2058	3	233,97	116,99	350,96
	2059	26	233,97	116,99	3041,61
	2060	1384	233,97	116,99	161907,24
	2061	4	233,97	116,99	467,94
	2062	4	233,97	116,99	467,94
	2063	6	233,97	116,99	701,91
	2064	24	233,97	116,99	2807,64
	2065	586	233,97	116,99	68553,21
	2066	3	233,97	116,99	350,96

Lisa 3 järg

	2068	7	233,97	116,99	818,90
	2069	1	233,97	116,99	116,99
	2070	878	233,97	116,99	102712,83
	2071	4	233,97	116,99	467,94
	2073	2	233,97	116,99	233,97
	2074	6	233,97	116,99	701,91
	2075	695	233,97	116,99	81304,58
	2076	15	233,97	116,99	1754,78
	2077	3	233,97	116,99	350,96
	2080	1266	233,97	116,99	148103,01
	2082	6	233,97	116,99	701,91
	2083	3	233,97	116,99	350,96
	2084	12	233,97	116,99	1403,82
	2085	647	233,97	116,99	75689,30
	2086	5	233,97	116,99	584,93
	2087	19	233,97	116,99	2222,72
	2088	5	233,97	116,99	584,93
	2090	1443	233,97	116,99	168809,36
	2091	3	233,97	116,99	350,96
	2093	31	233,97	116,99	3626,54
	2095	304	233,97	116,99	35563,44
	2096	3	233,97	116,99	350,96
	2098	3	233,97	116,99	350,96
	2099	6	233,97	116,99	701,91
	2100	1745	233,97	116,99	204138,83
	2101	4	250,76	125,38	501,52
	2102	3	250,76	125,38	376,14
	2104	3	250,76	125,38	376,14
	2105	504	250,76	125,38	63191,52
	2106	1	250,76	125,38	125,38
	2107	3	250,76	125,38	376,14
	2108	3	250,76	125,38	376,14

Lisa 3 järg

	2109	4	250,76	125,38	501,52
	2110	1010	250,76	125,38	126633,80
	2111	10	250,76	125,38	1253,80
	2112	7	250,76	125,38	877,66
	2113	29	250,76	125,38	3636,02
	2114	4	250,76	125,38	501,52
	2115	810	250,76	125,38	101557,80
	2116	27	250,76	125,38	3385,26
	2117	2	250,76	125,38	250,76
	2118	14	250,76	125,38	1755,32
	2119	1	250,76	125,38	125,38
	2120	1249	250,76	125,38	156599,62
	2121	9	250,76	125,38	1128,42
	2122	4	250,76	125,38	501,52
	2123	13	250,76	125,38	1629,94
	2124	31	250,76	125,38	3886,78
	2125	827	250,76	125,38	103689,26
	2126	5	250,76	125,38	626,90
	2127	7	250,76	125,38	877,66
	2128	6	250,76	125,38	752,28
	2129	7	250,76	125,38	877,66
	2130	1648	250,76	125,38	206626,24
	2131	4	250,76	125,38	501,52
	2132	19	250,76	125,38	2382,22
	2133	1	250,76	125,38	125,38
	2134	1	250,76	125,38	125,38
	2135	312	250,76	125,38	39118,56
	2136	14	250,76	125,38	1755,32
	2137	1	250,76	125,38	125,38
	2138	2	250,76	125,38	250,76
	2139	1	250,76	125,38	125,38
	2140	1723	250,76	125,38	216029,74

Lisa 3 järg

	2141	4	250,76	125,38	501,52
	2142	4	250,76	125,38	501,52
	2143	5	250,76	125,38	626,90
	2144	3	250,76	125,38	376,14
	2145	677	250,76	125,38	84882,26
	2146	5	250,76	125,38	626,90
	2147	2	250,76	125,38	250,76
	2148	3	250,76	125,38	376,14
	2149	7	250,76	125,38	877,66
	2150	1082	250,76	125,38	135661,16
	2151	3	250,76	125,38	376,14
	2152	3	250,76	125,38	376,14
	2153	2	250,76	125,38	250,76
	2154	8	250,76	125,38	1003,04
	2155	688	250,76	125,38	86261,44
	2156	5	250,76	125,38	626,90
	2157	9	250,76	125,38	1128,42
	2158	1	250,76	125,38	125,38
	2159	5	250,76	125,38	626,90
	2160	1390	250,76	125,38	174278,20
	2161	4	250,76	125,38	501,52
	2162	2	250,76	125,38	250,76
	2163	2	250,76	125,38	250,76
	2164	15	250,76	125,38	1880,70
	2165	857	250,76	125,38	107450,66
	2166	3	250,76	125,38	376,14
	2167	3	250,76	125,38	376,14
	2168	7	250,76	125,38	877,66
	2170	736	250,76	125,38	92279,68
	2171	1	250,76	125,38	125,38
	2172	31	250,76	125,38	3886,78
	2173	7	250,76	125,38	877,66

Lisa 3 järg

	2174	2	250,76	125,38	250,76
	2175	927	250,76	125,38	116227,26
	2177	2	250,76	125,38	250,76
	2178	7	250,76	125,38	877,66
	2179	2	250,76	125,38	250,76
	2180	1358	250,76	125,38	170266,04
	2181	2	250,76	125,38	250,76
	2182	4	250,76	125,38	501,52
	2183	16	250,76	125,38	2006,08
	2184	3	250,76	125,38	376,14
	2185	365	250,76	125,38	45763,70
	2186	5	250,76	125,38	626,90
	2188	2	250,76	125,38	250,76
	2189	5	250,76	125,38	626,90
	2190	516	250,76	125,38	64696,08
	2191	3	250,76	125,38	376,14
	2194	7	250,76	125,38	877,66
	2195	1046	250,76	125,38	131147,48
	2198	6	250,76	125,38	752,28
	2199	6	250,76	125,38	752,28
	2200	1200	250,76	125,38	150456
	2201	1	268,28	134,14	134,14
	2202	4	268,28	134,14	536,56
	2203	1	268,28	134,14	134,14
	2204	2	268,28	134,14	268,28
	2205	392	268,28	134,14	52582,88
	2206	86	268,28	134,14	11536,04
	2207	4	268,28	134,14	536,56
	2208	2	268,28	134,14	268,28
	2209	2	268,28	134,14	268,28
	2210	891	268,28	134,14	119518,74
	2211	1	268,28	134,14	134,14

Lisa 3 järg

	2213	14	268,28	134,14	1877,96
	2215	94	268,28	134,14	12609,16
	2216	2	268,28	134,14	268,28
	2217	1	268,28	134,14	134,14
	2218	10	268,28	134,14	1341,40
	2219	4	268,28	134,14	536,56
	2220	785	268,28	134,14	105299,90
	2221	2	268,28	134,14	268,28
	2222	15	268,28	134,14	2012,10
	2223	61	268,28	134,14	8182,54
	2224	2	268,28	134,14	268,28
	2225	308	268,28	134,14	41315,12
	2226	4	268,28	134,14	536,56
	2227	9	268,28	134,14	1207,26
	2228	5	268,28	134,14	670,70
	2229	2	268,28	134,14	268,28
	2230	776	268,28	134,14	104092,64
	2231	6	268,28	134,14	804,84
	2232	16	268,28	134,14	2146,24
	2233	1	268,28	134,14	134,14
	2234	3	268,28	134,14	402,42
	2235	658	268,28	134,14	88264,12
	2236	2	268,28	134,14	268,28
	2237	8	268,28	134,14	1073,12
	2239	25	268,28	134,14	3353,50
	2240	215	268,28	134,14	28840,10
	2241	7	268,28	134,14	938,98
	2245	345	268,28	134,14	46278,30
	2246	46	268,28	134,14	6170,44
	2247	3	268,28	134,14	402,42
	2248	2	268,28	134,14	268,28
	2249	4	268,28	134,14	536,56

Lisa 3 järg

	2250	520	268,28	134,14	69752,80
	2251	12	268,28	134,14	1609,68
	2253	1	268,28	134,14	134,14
	2254	2	268,28	134,14	268,28
	2255	266	268,28	134,14	35681,24
	2258	4	268,28	134,14	536,56
	2259	5	268,28	134,14	670,70
	2260	511	268,28	134,14	68545,54
	2263	2	268,28	134,14	268,28
	2264	1	268,28	134,14	134,14
	2265	360	268,28	134,14	48290,40
	2266	1	268,28	134,14	134,14
	2267	14	268,28	134,14	1877,96
	2268	57	268,28	134,14	7645,98
	2269	4	268,28	134,14	536,56
	2270	468	268,28	134,14	62777,52
	2271	2	268,28	134,14	268,28
	2272	1	268,28	134,14	134,14
	2273	1	268,28	134,14	134,14
	2275	252	268,28	134,14	33803,28
	2276	5	268,28	134,14	670,70
	2277	7	268,28	134,14	938,98
	2280	265	268,28	134,14	35547,10
	2281	4	268,28	134,14	536,56
	2282	1	268,28	134,14	134,14
	2283	3	268,28	134,14	402,42
	2284	22	268,28	134,14	2951,08
	2285	84	268,28	134,14	11267,76
	2286	2	268,28	134,14	268,28
	2287	49	268,28	134,14	6572,86
	2288	1	268,28	134,14	134,14
	2289	1	268,28	134,14	134,14

Lisa 3 järg

	2290	933	268,28	134,14	125152,62
	2291	12	268,28	134,14	1609,68
	2292	13	268,28	134,14	1743,82
	2294	2	268,28	134,14	268,28
	2295	78	268,28	134,14	10462,92
	2297	6	268,28	134,14	804,84
	2298	2	268,28	134,14	268,28
	2300	794	268,28	134,14	106507,16
	2302	2	286,53	143,27	286,53
	2303	3	286,53	143,27	429,80
	2304	4	286,53	143,27	573,06
	2305	124	286,53	143,27	17764,86
	2307	2	286,53	143,27	286,53
	2308	2	286,53	143,27	286,53
	2309	2	286,53	143,27	286,53
	2310	482	286,53	143,27	69053,73
	2312	1	286,53	143,27	143,27
	2313	37	286,53	143,27	5300,81
	2314	39	286,53	143,27	5587,34
	2315	466	286,53	143,27	66761,49
	2316	1	286,53	143,27	143,27
	2318	10	286,53	143,27	1432,65
	2319	1	286,53	143,27	143,27
	2320	655	286,53	143,27	93838,58
	2321	1	286,53	143,27	143,27
	2322	2	286,53	143,27	286,53
	2323	1	286,53	143,27	143,27
	2325	548	286,53	143,27	78509,22
	2326	3	286,53	143,27	429,80
	2327	4	286,53	143,27	573,06
	2328	1	286,53	143,27	143,27
	2330	219	286,53	143,27	31375,04

Lisa 3 järg

	2331	8	286,53	143,27	1146,12
	2332	3	286,53	143,27	429,80
	2333	1	286,53	143,27	143,27
	2335	167	286,53	143,27	23925,26
	2336	24	286,53	143,27	3438,36
	2337	1	286,53	143,27	143,27
	2340	213	286,53	143,27	30515,45
	2341	8	286,53	143,27	1146,12
	2342	4	286,53	143,27	573,06
	2343	4	286,53	143,27	573,06
	2345	203	286,53	143,27	29082,80
	2346	7	286,53	143,27	1002,86
	2347	4	286,53	143,27	573,06
	2349	3	286,53	143,27	429,80
	2350	760	286,53	143,27	108881,40
	2351	3	286,53	143,27	429,80
	2352	2	286,53	143,27	286,53
	2355	145	286,53	143,27	20773,43
	2356	4	286,53	143,27	573,06
	2357	2	286,53	143,27	286,53
	2358	7	286,53	143,27	1002,86
	2359	49	286,53	143,27	7019,99
	2360	164	286,53	143,27	23495,46
	2362	2	286,53	143,27	286,53
	2364	3	286,53	143,27	429,80
	2365	354	286,53	143,27	50715,81
	2366	1	286,53	143,27	143,27
	2367	3	286,53	143,27	429,80
	2368	3	286,53	143,27	429,80
	2370	126	286,53	143,27	18051,39
	2371	15	286,53	143,27	2148,98
	2375	130	286,53	143,27	18624,45

Lisa 3 järg

	2376	1	286,53	143,27	143,27
	2379	5	286,53	143,27	716,33
	2380	365	286,53	143,27	52291,73
	2381	8	286,53	143,27	1146,12
	2382	8	286,53	143,27	1146,12
	2385	151	286,53	143,27	21633,02
	2386	20	286,53	143,27	2865,30
	2387	1	286,53	143,27	143,27
	2388	3	286,53	143,27	429,80
	2390	200	286,53	143,27	28653,00
	2394	16	286,53	143,27	2292,24
	2395	242	286,53	143,27	34670,13
	2396	1	286,53	143,27	143,27
	2398	3	286,53	143,27	429,80
	2399	1	286,53	143,27	143,27
	2400	3916	286,53	143,27	561025,74
	2404	47	305,51	152,76	7179,49
	2405	154	305,51	152,76	23524,27
	2408	2	305,51	152,76	305,51
	2409	2	305,51	152,76	305,51
	2410	73	305,51	152,76	11151,12
	2411	3	305,51	152,76	458,27
	2413	2	305,51	152,76	305,51
	2415	72	305,51	152,76	10998,36
	2418	30	305,51	152,76	4582,65
	2420	431	305,51	152,76	65837,41
	2422	9	305,51	152,76	1374,80
	2423	7	305,51	152,76	1069,29
	2424	11	305,51	152,76	1680,31
	2425	86	305,51	152,76	13136,93
	2426	1	305,51	152,76	152,76
	2427	158	305,51	152,76	24135,29

Lisa 3 järg

	2428	1	305,51	152,76	152,76
	2429	3	305,51	152,76	458,27
	2430	930	305,51	152,76	142062,15
	2431	2	305,51	152,76	305,51
	2432	14	305,51	152,76	2138,57
	2435	277	305,51	152,76	42313,14
	2436	10	305,51	152,76	1527,55
	2437	1	305,51	152,76	152,76
	2438	5	305,51	152,76	763,78
	2439	3	305,51	152,76	458,27
	2440	324	305,51	152,76	49492,62
	2441	14	305,51	152,76	2138,57
	2443	3	305,51	152,76	458,27
	2445	71	305,51	152,76	10845,61
	2448	19	305,51	152,76	2902,35
	2449	1	305,51	152,76	152,76
	2450	1878	305,51	152,76	286873,89
	2452	1	305,51	152,76	152,76
	2453	1	305,51	152,76	152,76
	2454	12	305,51	152,76	1833,06
	2455	315	305,51	152,76	48117,83
	2457	8	305,51	152,76	1222,04
	2458	7	305,51	152,76	1069,29
	2459	61	305,51	152,76	9318,06
	2460	490	305,51	152,76	74849,95
	2462	2	305,51	152,76	305,51
	2463	1	305,51	152,76	152,76
	2465	89	305,51	152,76	13595,20
	2466	1	305,51	152,76	152,76
	2467	2	305,51	152,76	305,51
	2468	4	305,51	152,76	611,02
	2469	26	305,51	152,76	3971,63

Lisa 3 järg

	2470	750	305,51	152,76	114566,25
	2472	5	305,51	152,76	763,78
	2473	1	305,51	152,76	152,76
	2474	5	305,51	152,76	763,78
	2475	63	305,51	152,76	9623,57
	2478	6	305,51	152,76	916,53
	2480	318	305,51	152,76	48576,09
	2481	1	305,51	152,76	152,76
	2483	8	305,51	152,76	1222,04
	2484	3	305,51	152,76	458,27
	2485	171	305,51	152,76	26121,11
	2486	21	305,51	152,76	3207,86
	2487	1	305,51	152,76	152,76
	2490	60	305,51	152,76	9165,30
	2494	2	305,51	152,76	305,51
	2495	444	305,51	152,76	67823,22
	2499	1	305,51	152,76	152,76
	2500	709	305,51	152,76	108303,30
	2502	3	325,22	162,61	487,83
	2503	3	325,22	162,61	487,83
	2504	10	325,22	162,61	1626,10
	2505	658	325,22	162,61	106997,38
	2506	398	325,22	162,61	64718,78
	2510	1351	325,22	162,61	219686,11
	2512	28	325,22	162,61	4553,08
	2513	36	325,22	162,61	5853,96
	2515	809	325,22	162,61	131551,49
	2517	6	325,22	162,61	975,66
	2518	3	325,22	162,61	487,83
	2520	199	325,22	162,61	32359,39
	2521	4	325,22	162,61	650,44
	2522	65	325,22	162,61	10569,65

Lisa 3 järg

	2524	1	325,22	162,61	162,61
	2525	247	325,22	162,61	40164,67
	2527	22	325,22	162,61	3577,42
	2530	73	325,22	162,61	11870,53
	2531	1	325,22	162,61	162,61
	2535	5	325,22	162,61	813,05
	2536	2	325,22	162,61	325,22
	2537	1	325,22	162,61	162,61
	2540	629	325,22	162,61	102281,69
	2541	81	325,22	162,61	13171,41
	2542	5	325,22	162,61	813,05
	2544	1	325,22	162,61	162,61
	2545	170	325,22	162,61	27643,70
	2546	1	325,22	162,61	162,61
	2547	1	325,22	162,61	162,61
	2549	10	325,22	162,61	1626,10
	2550	832	325,22	162,61	135291,52
	2551	1	325,22	162,61	162,61
	2553	4	325,22	162,61	650,44
	2555	35	325,22	162,61	5691,35
	2556	2	325,22	162,61	325,22
	2558	3	325,22	162,61	487,83
	2560	137	325,22	162,61	22277,57
	2562	1	325,22	162,61	162,61
	2563	8	325,22	162,61	1300,88
	2564	2	325,22	162,61	325,22
	2565	158	325,22	162,61	25692,38
	2567	4	325,22	162,61	650,44
	2568	1	325,22	162,61	162,61
	2570	131	325,22	162,61	21301,91
	2571	1	325,22	162,61	162,61
	2572	3	325,22	162,61	487,83

Lisa 3 järg

	2574	1	325,22	162,61	162,61
	2575	80	325,22	162,61	13008,80
	2576	1	325,22	162,61	162,61
	2577	2	325,22	162,61	325,22
	2579	1	325,22	162,61	162,61
	2580	526	325,22	162,61	85532,86
	2581	2	325,22	162,61	325,22
	2582	2	325,22	162,61	325,22
	2585	15	325,22	162,61	2439,15
	2586	148	325,22	162,61	24066,28
	2589	1	325,22	162,61	162,61
	2590	1164	325,22	162,61	189278,04
	2591	1	325,22	162,61	162,61
	2592	1	325,22	162,61	162,61
	2595	82	325,22	162,61	13334,02
	2596	1	325,22	162,61	162,61
	2599	10	325,22	162,61	1626,10
	2600	1337	325,22	162,61	217409,57
	2601	3	345,66	172,83	518,49
	2602	2	345,66	172,83	345,66
	2605	85	345,66	172,83	14690,55
	2608	38	345,66	172,83	6567,54
	2609	2	345,66	172,83	345,66
	2610	100	345,66	172,83	17283,00
	2614	1	345,66	172,83	172,83
	2615	7	345,66	172,83	1209,81
	2619	2	345,66	172,83	345,66
	2620	352	345,66	172,83	60836,16
	2622	1	345,66	172,83	172,83
	2624	1	345,66	172,83	172,83
	2625	76	345,66	172,83	13135,08
	2626	2	345,66	172,83	345,66

Lisa 3 järg

	2630	301	345,66	172,83	52021,83
	2631	85	345,66	172,83	14690,55
	2633	1	345,66	172,83	172,83
	2635	13	345,66	172,83	2246,79
	2639	3	345,66	172,83	518,49
	2640	285	345,66	172,83	49256,55
	2641	1	345,66	172,83	172,83
	2644	1	345,66	172,83	172,83
	2645	12	345,66	172,83	2073,96
	2648	5	345,66	172,83	864,15
	2649	2	345,66	172,83	345,66
	2650	725	345,66	172,83	125301,75
	2654	26	345,66	172,83	4493,58
	2655	55	345,66	172,83	9505,65
	2659	1	345,66	172,83	172,83
	2660	90	345,66	172,83	15554,70
	2665	174	345,66	172,83	30072,42
	2667	3	345,66	172,83	518,49
	2670	100	345,66	172,83	17283,00
	2675	35	345,66	172,83	6049,05
	2676	1	345,66	172,83	172,83
	2677	37	345,66	172,83	6394,71
	2679	3	345,66	172,83	518,49
	2680	271	345,66	172,83	46836,93
	2682	1	345,66	172,83	172,83
	2683	1	345,66	172,83	172,83
	2685	194	345,66	172,83	33529,02
	2688	1	345,66	172,83	172,83
	2690	42	345,66	172,83	7258,86
	2691	1	345,66	172,83	172,83
	2694	5	345,66	172,83	864,15
	2695	252	345,66	172,83	43553,16

Lisa 3 järg

	2698	15	345,66	172,83	2592,45
	2699	43	345,66	172,83	7431,69
	2700	1401	345,66	172,83	242134,83
	2701	1	366,83	183,42	183,42
	2703	2	366,83	183,42	366,83
	2705	11	366,83	183,42	2017,57
	2708	2	366,83	183,42	366,83
	2710	150	366,83	183,42	27512,25
	2712	3	366,83	183,42	550,25
	2714	1	366,83	183,42	183,42
	2715	26	366,83	183,42	4768,79
	2719	3	366,83	183,42	550,25
	2720	540	366,83	183,42	99044,10
	2721	1	366,83	183,42	183,42
	2722	11	366,83	183,42	2017,57
	2724	43	366,83	183,42	7886,85
	2725	45	366,83	183,42	8253,68
	2726	2	366,83	183,42	366,83
	2727	5	366,83	183,42	917,08
	2730	193	366,83	183,42	35399,10
	2733	4	366,83	183,42	733,66
	2735	168	366,83	183,42	30813,72
	2738	4	366,83	183,42	733,66
	2740	30	366,83	183,42	5502,45
	2742	1	366,83	183,42	183,42
	2744	10	366,83	183,42	1834,15
	2745	195	366,83	183,42	35765,93
	2748	207	366,83	183,42	37966,91
	2750	328	366,83	183,42	60160,12
	2754	1	366,83	183,42	183,42
	2755	14	366,83	183,42	2567,81
	2758	5	366,83	183,42	917,08

Lisa 3 järg

	2759	2	366,83	183,42	366,83
	2760	141	366,83	183,42	25861,52
	2764	1	366,83	183,42	183,42
	2765	12	366,83	183,42	2200,98
	2766	10	366,83	183,42	1834,15
	2767	38	366,83	183,42	6969,77
	2768	2	366,83	183,42	366,83
	2770	68	366,83	183,42	12472,22
	2771	6	366,83	183,42	1100,49
	2773	2	366,83	183,42	366,83
	2774	1	366,83	183,42	183,42
	2775	17	366,83	183,42	3118,06
	2776	2	366,83	183,42	366,83
	2777	5	366,83	183,42	917,08
	2780	259	366,83	183,42	47504,49
	2784	2	366,83	183,42	366,83
	2785	5	366,83	183,42	917,08
	2786	1	366,83	183,42	183,42
	2790	56	366,83	183,42	10271,24
	2794	3	366,83	183,42	550,25
	2795	9	366,83	183,42	1650,74
	2799	2	366,83	183,42	366,83
	2800	680	366,83	183,42	124722,20
	2803	2	388,73	194,37	388,73
	2805	86	388,73	194,37	16715,39
	2807	3	388,73	194,37	583,10
	2808	3	388,73	194,37	583,10
	2809	1	388,73	194,37	194,37
	2810	897	388,73	194,37	174345,41
	2812	5	388,73	194,37	971,83
	2813	1	388,73	194,37	194,37
	2815	3	388,73	194,37	583,10

Lisa 3 järg

	2816	17	388,73	194,37	3304,21
	2818	3	388,73	194,37	583,10
	2820	11	388,73	194,37	2138,02
	2824	6	388,73	194,37	1166,19
	2825	19	388,73	194,37	3692,94
	2830	52	388,73	194,37	10106,98
	2831	2	388,73	194,37	388,73
	2833	4	388,73	194,37	777,46
	2834	2	388,73	194,37	388,73
	2835	16	388,73	194,37	3109,84
	2836	2	388,73	194,37	388,73
	2838	1	388,73	194,37	194,37
	2840	29	388,73	194,37	5636,59
	2844	2	388,73	194,37	388,73
	2845	12	388,73	194,37	2332,38
	2846	2	388,73	194,37	388,73
	2849	1	388,73	194,37	194,37
	2850	582	388,73	194,37	113120,43
	2853	1	388,73	194,37	194,37
	2854	1	388,73	194,37	194,37
	2855	1	388,73	194,37	194,37
	2857	5	388,73	194,37	971,83
	2860	10	388,73	194,37	1943,65
	2861	3	388,73	194,37	583,10
	2864	10	388,73	194,37	1943,65
	2865	5	388,73	194,37	971,83
	2867	4	388,73	194,37	777,46
	2870	500	388,73	194,37	97182,50
	2875	7	388,73	194,37	1360,56
	2880	239	388,73	194,37	46453,24
	2885	1	388,73	194,37	194,37
	2890	16	388,73	194,37	3109,84

Lisa 3 järg

	2893	1	388,73	194,37	194,37
	2895	3	388,73	194,37	583,10
	2896	1	388,73	194,37	194,37
	2897	1	388,73	194,37	194,37
	2898	2	388,73	194,37	388,73
	2899	1	388,73	194,37	194,37
	2900	203	388,73	194,37	39456,10
	2902	1	411,36	205,68	205,68
	2903	44	411,36	205,68	9049,92
	2905	6	411,36	205,68	1234,08
	2906	5	411,36	205,68	1028,40
	2908	1	411,36	205,68	205,68
	2910	7	411,36	205,68	1439,76
	2920	128	411,36	205,68	26327,04
	2924	1	411,36	205,68	205,68
	2925	5	411,36	205,68	1028,40
	2926	7	411,36	205,68	1439,76
	2927	3	411,36	205,68	617,04
	2928	1	411,36	205,68	205,68
	2930	15	411,36	205,68	3085,20
	2931	2	411,36	205,68	411,36
	2934	1	411,36	205,68	205,68
	2935	16	411,36	205,68	3290,88
	2940	98	411,36	205,68	20156,64
	2942	4	411,36	205,68	822,72
	2944	2	411,36	205,68	411,36
	2945	88	411,36	205,68	18099,84
	2948	19	411,36	205,68	3907,92
	2949	6	411,36	205,68	1234,08
	2950	229	411,36	205,68	47100,72
	2955	6	411,36	205,68	1234,08
	2957	1	411,36	205,68	205,68

Lisa 3 järg

	2960	89	411,36	205,68	18305,52
	2965	15	411,36	205,68	3085,20
	2970	18	411,36	205,68	3702,24
	2972	1	411,36	205,68	205,68
	2973	1	411,36	205,68	205,68
	2975	1	411,36	205,68	205,68
	2980	124	411,36	205,68	25504,32
	2985	3	411,36	205,68	617,04
	2989	1	411,36	205,68	205,68
	2990	75	411,36	205,68	15426,00
	2993	22	411,36	205,68	4524,96
	2994	85	411,36	205,68	17482,80
	2995	9	411,36	205,68	1851,12
	2996	7	411,36	205,68	1439,76
	2997	2	411,36	205,68	411,36
	2998	5	411,36	205,68	1028,40
	3000	367	411,36	205,68	75484,56
	3005	2	434,72	217,36	434,72
	3010	38	434,72	217,36	8259,68
	3015	2	434,72	217,36	434,72
	3016	1	434,72	217,36	217,36
	3017	1	434,72	217,36	217,36
	3020	10	434,72	217,36	2173,60
	3023	1	434,72	217,36	217,36
	3024	1	434,72	217,36	217,36
	3025	9	434,72	217,36	1956,24
	3026	1	434,72	217,36	217,36
	3030	31	434,72	217,36	6738,16
	3035	16	434,72	217,36	3477,76
	3039	21	434,72	217,36	4564,56
	3040	15	434,72	217,36	3260,40
	3045	4	434,72	217,36	869,44

Lisa 3 järg

	3050	168	434,72	217,36	36516,48
	3055	5	434,72	217,36	1086,80
	3060	40	434,72	217,36	8694,40
	3061	3	434,72	217,36	652,08
	3062	2	434,72	217,36	434,72
	3065	1	434,72	217,36	217,36
	3070	18	434,72	217,36	3912,48
	3075	1	434,72	217,36	217,36
	3079	3	434,72	217,36	652,08
	3080	177	434,72	217,36	38472,72
	3082	1	434,72	217,36	217,36
	3084	13	434,72	217,36	2825,68
	3085	68	434,72	217,36	14780,48
	3090	4	434,72	217,36	869,44
	3094	9	434,72	217,36	1956,24
	3095	3	434,72	217,36	652,08
	3100	207	434,72	217,36	44993,52
	3105	1	458,81	229,41	229,41
	3107	4	458,81	229,41	917,62
	3110	2	458,81	229,41	458,81
	3118	3	458,81	229,41	688,22
	3119	5	458,81	229,41	1147,03
	3120	2	458,81	229,41	458,81
	3125	7	458,81	229,41	1605,84
	3129	1	458,81	229,41	229,41
	3130	24	458,81	229,41	5505,72
	3136	1	458,81	229,41	229,41
	3140	5	458,81	229,41	1147,03
	3142	1	458,81	229,41	229,41
	3145	1	458,81	229,41	229,41
	3150	44	458,81	229,41	10093,82
	3159	1	458,81	229,41	229,41

Lisa 3 järg

	3160	5	458,81	229,41	1147,03
	3165	9	458,81	229,41	2064,65
	3166	1	458,81	229,41	229,41
	3168	1	458,81	229,41	229,41
	3170	3	458,81	229,41	688,22
	3175	109	458,81	229,41	25005,15
	3176	4	458,81	229,41	917,62
	3178	4	458,81	229,41	917,62
	3180	9	458,81	229,41	2064,65
	3190	3	458,81	229,41	688,22
	3195	1	458,81	229,41	229,41
	3200	193	458,81	229,41	44275,17
	3210	3	483,63	241,82	725,45
	3220	96	483,63	241,82	23214,24
	3221	92	483,63	241,82	22246,98
	3223	3	483,63	241,82	725,45
	3225	5	483,63	241,82	1209,08
	3230	23	483,63	241,82	5561,75
	3235	1	483,63	241,82	241,82
	3240	7	483,63	241,82	1692,71
	3245	1	483,63	241,82	241,82
	3248	1	483,63	241,82	241,82
	3250	75	483,63	241,82	18136,13
	3256	1	483,63	241,82	241,82
	3260	169	483,63	241,82	40866,74
	3265	32	483,63	241,82	7738,08
	3266	73	483,63	241,82	17652,50
	3267	2	483,63	241,82	483,63
	3270	2	483,63	241,82	483,63
	3277	3	483,63	241,82	725,45
	3280	23	483,63	241,82	5561,75
	3288	3	483,63	241,82	725,45

Lisa 3 järg

	3290	21	483,63	241,82	5078,12
	3300	148	483,63	241,82	35788,62
	3310	3	509,18	254,59	763,77
	3311	46	509,18	254,59	11711,14
	3314	3	509,18	254,59	763,77
	3330	4	509,18	254,59	1018,36
	3332	3	509,18	254,59	763,77
	3345	2	509,18	254,59	509,18
	3350	3	509,18	254,59	763,77
	3357	11	509,18	254,59	2800,49
	3360	2	509,18	254,59	509,18
	3379	50	509,18	254,59	12729,50
	3380	2	509,18	254,59	509,18
	3400	32	509,18	254,59	8146,88
	3402	3	535,46	267,73	803,19
	3409	1	535,46	267,73	267,73
	3434	1	535,46	267,73	267,73
	3440	1	535,46	267,73	267,73
	3446	1	535,46	267,73	267,73
	3447	10	535,46	267,73	2677,30
	3450	13	535,46	267,73	3480,49
	3452	4	535,46	267,73	1070,92
	3462	2	535,46	267,73	535,46
	3465	2	535,46	267,73	535,46
	3470	1	535,46	267,73	267,73
	3483	3	535,46	267,73	803,19
	3490	6	535,46	267,73	1606,38
	3492	1	535,46	267,73	267,73
	3493	10	535,46	267,73	2677,30
	3495	31	535,46	267,73	8299,63
	3496	4	535,46	267,73	1070,92
	3499	8	535,46	267,73	2141,84

Lisa 3 järg

	3500	607	535,46	267,73	162512,11
	3510	1	535,46	267,73	267,73
	3520	1	535,46	267,73	267,73
	3538	9	535,46	267,73	2409,57
	3539	1	535,46	267,73	267,73
	3546	13	535,46	267,73	3480,49
	3548	4	535,46	267,73	1070,92
	3549	16	535,46	267,73	4283,68
	3550	4	535,46	267,73	1070,92
	3564	1	535,46	267,73	267,73
	3580	1	535,46	267,73	267,73
	3583	9	535,46	267,73	2409,57
	3585	1	535,46	267,73	267,73
	3629	1	535,46	267,73	267,73
	3652	5	535,46	267,73	1338,65
	3655	2	535,46	267,73	535,46
	3674	3	535,46	267,73	803,19
	3683	1	535,46	267,73	267,73
	3730	1	535,46	267,73	267,73
	3750	2	535,46	267,73	535,46
	3797	1	535,46	267,73	267,73
	3800	2	535,46	267,73	535,46
	3830	1	535,46	267,73	267,73
	3850	7	535,46	267,73	1874,11
	3870	1	535,46	267,73	267,73
	3878	13	535,46	267,73	3480,49
	3880	3	535,46	267,73	803,19
	3900	9	535,46	267,73	2409,57
	3901	80	535,46	267,73	21418,40
	3904	1	535,46	267,73	267,73
	3946	1	535,46	267,73	267,73
	4000	9	535,46	267,73	2409,57

Lisa 3 järg

	4036	5	535,46	267,73	1338,65
	4082	5	535,46	267,73	1338,65
	4100	1	535,46	267,73	267,73
	4127	2	535,46	267,73	535,46
	4160	1	535,46	267,73	267,73
	4173	9	535,46	267,73	2409,57
	4200	2	535,46	267,73	535,46
	4218	5	535,46	267,73	1338,65
	4220	1	535,46	267,73	267,73
	4245	1	535,46	267,73	267,73
	4250	3	535,46	267,73	803,19
	4263	6	535,46	267,73	1606,38
	4300	1	535,46	267,73	267,73
	4309	13	535,46	267,73	3480,49
	4320	1	535,46	267,73	267,73
	4355	2	535,46	267,73	535,46
	4400	2	535,46	267,73	535,46
	4500	5	535,46	267,73	1338,65
	4535	1	535,46	267,73	267,73
	4600	18	535,46	267,73	4819,14
	4676	1	535,46	267,73	267,73
	4700	1	535,46	267,73	267,73
	4800	2	535,46	267,73	535,46
	4900	1	535,46	267,73	267,73
	4995	1	535,46	267,73	267,73
	5000	14	535,46	267,73	3748,22
	5080	1	535,46	267,73	267,73
	5216	2	535,46	267,73	535,46
	5335	1	535,46	267,73	267,73
	5585	1	535,46	267,73	267,73
	5990	3	535,46	267,73	803,19
	6428	1	535,46	267,73	267,73

Lisa 3 järg

	6440	3	535,46	267,73	803,19
	6500	2	535,46	267,73	535,46
	6800	1	535,46	267,73	267,73
	6900	1	535,46	267,73	267,73
	7000	1	535,46	267,73	267,73
	7100	1	535,46	267,73	267,73
	7250	1	535,46	267,73	267,73
	7258	1	535,46	267,73	267,73
	7490	4	535,46	267,73	1070,92
	7825	1	535,46	267,73	267,73
	8000	1	535,46	267,73	267,73
	8600	1	535,46	267,73	267,73
	9000	1	535,46	267,73	267,73
	9970	1	535,46	267,73	267,73
	10900	1	535,46	267,73	267,73
	11000	1	535,46	267,73	267,73
	11567	1	535,46	267,73	267,73
	11805	1	535,46	267,73	267,73
	11990	1	535,46	267,73	267,73
	12000	1	535,46	267,73	267,73
	12600	1	535,46	267,73	267,73
	13200	1	535,46	267,73	267,73
	13750	1	535,46	267,73	267,73
	13950	1	535,46	267,73	267,73
	14220	1	535,46	267,73	267,73
	15195	1	535,46	267,73	267,73
	16000	1	535,46	267,73	267,73
	16100	1	535,46	267,73	267,73
	16400	1	535,46	267,73	267,73
	16500	1	535,46	267,73	267,73
	17300	1	535,46	267,73	267,73
	17500	2	535,46	267,73	535,46

Lisa 3 järg

	18000	3	535,46	267,73	803,19
	18500	1	535,46	267,73	267,73
	22500	1	535,46	267,73	267,73
	24000	1	535,46	267,73	267,73
	määramata	28			
	Kokku	391 145			39 981 437,12

Allikas: Autori koostatud tabel Eesti Maanteeametist ja Soome Autoalan Tiedotuskeskus'est saadud andmete põhjal