18. mai 2015

**Mootorsõidukitele kehtestatud maksudest Euroopa Liidu liikmesriikides
(registreerimistasud, kilovati põhiselt, aktsiis jm.)**

**Sissejuhatus**

Autode maksustamine on küllatki keeruline ja mitmetahuline majanduslik, sotsiaalne ja mõistagi maksualane probleem olnud kõigis EL liidu riikides. Käesolev lühiülevaade keskendub autode maksustamise paljudest probleemidest eeskätt eesmärgile soodustada maksupoliitiliste vahenditega uuemate, energiasäästlikumate ja keskkonnasõbralikumate mootorsõidukite soetamist. Tuleb märkida, et keskkonnasäästlikkus on oluline, kuid siiski mitte ainus aspekt autode maksustamisel riikide poolt seatavatest paljudest eesmärkidest (näit. teedeehitus ning infrastruktuur, regionaal- ja transpordipoliitika, riigi energiabilanss jm)

Euroopa Liidu liikmesriikides on mootorsõidukitele kehtestatud väga erinevaid otsemakse, mis esineda olla aktsiisimaksuna (Holland, Iirimaa, Inglismaa), mootorsõiduki maksuna (Belgia, Iirimaa, Itaalia, Luksemburg, Portugal, Rootsi, Saksamaa, Soome), sõiduki registreerimismaksuna (Belgia, Taani) või isegi sõiduki kaalu maksuna (Taani). Üks kokkuvõtlik ülevaade neist peamisest suundadest Euroopa Liidu riikide autode maksustamise viiside kohta on ilmunud ka Riigikogu Toimetistes (vt. [1], 3 lk või detailsemalt [3], 867 lk).

Mitmesugused automaksud, sh eespool loetletud maksud võivad olla kas ühekordsed sõiduki ostmisel ja registreerimisel või iga-aastased sõiduki kasutamise eest avalikel teedel.

Olemasolevate uuringute alusel võib Euroopa Liidu (ja OECD) riikides mootorsõidukitele kehtestatud maksud (ja tasud) jaotada kõige üldisemalt järgmistesse kategooriatesse: soetamisel makstavad maksud ning ekspluatatsioonil kehtestatud maksud (esmajoones kütused ja teemaksud).

Maksude kehtestamisel on Euroopa riigid lähtunud sõiduki tüübist või mootori mahust (cm³), võimsusest, kaalust, vanusest, kasutatavast kütusest (näit. bensiin, diisel, aga ka metaan, LPG) või müügihinnast.

Pruugitud autode puhul on tavaliselt kehtestatud mitmesugused maksualandused vastavalt sõiduki vanusele (nt. Belgias 10% pärast 10 aastat, Portugalis nt 67% enam kui 8 aastat vana sõiduki puhul, Prantsusmaal ja mõnes muus riigis on üle 25 aasta vanad autod üldse maksust vabastatud).

Euroopa komisjoni tellimusel on autode maksustamise viise riikide vahel võrreldud ja mõjusid uuritud paljude auto maksustamise üksikküsimuste lõikes, nagu käibemaksu seisukohalt, riikide vahelise autokaubanduse osas, viimasel ajal muuhulgas ka firmaautode maksustamist, teemaksude suhtes jne. Suuremal või väiksemal määral on need küsimused seotud ka keskkonnamõjudega.

Käesolevad töös kasutatud uuringumaterjalide peamised allikad ja viited on toodud töö lõpus.

**Automaksude üldine korraldus valitud EL riikides [[1]](#footnote-1)**

**Belgia**

Sõiduki kaalust või võimsusest sõltuv mootorsõidukimaks ja sõiduki vanusest ja liigist sõltuv registreerimismaks. Maksmäärade aluseks on vastavad tabelid, mida ajas ja sõltuvalt vajadusest korrigeeritakse. Lisaks mitmesugused maksuerandid (nagu näiteks ametiisikute sõidukid, omnibussid, teatud reisijateveo sõidukid, taksod teatud tingimustel, kiirabiautod, invaliidisõidukid, mootorpaadid, mootorlaevad, teatud põllumajandusu otstarbega sõidukid ja väiksema võimsusega mootorrattad).

**Holland**

Ühekordselt riigile makstav sõiduautode ja mootorrataste maks ja aastamaksuna kogutav sõiduki (veoautod, bussid ja mootorrattad) aktsiisimaks. Maksumäärad sõltuvad sõiduki tüübist, kaalust ja kasutatavast kütusest. Maksuerandid - rööpmetel sõitvad sõidukid, kiirabiautod, taksod, invaliidsõidukid ning mitteresidentide poolt ja avalikus teenistuses kasutatavad sõidukid.

**Iirimaa**

Aastamaksuna mootori mahust sõltuv omaniku poolt riigile makstav sõidukimaks, tootja, importija või müüja poolt keskvalitsusele tasutav sõiduki kategooriast sõltuv mootorsõidukiaktsiis ja mootorsõidukite ja mootorrataste registreerimismaks, mis sõltub maksulisest väärtusest (aluseks vastavad iga-aastaselt korrigeeritavad tabelid). Sõidukiaktsiisist on vabastatud invaliidisõidukid, kiirabiautod, tuletõrjeautod, elektriliselt töötavad ja teede korrashoiu sõidukid.

**Itaalia**

Sõiduki tüübist (kas mootorratas, sõiduauto teatava istekohtade arvuga, ja sõltuvalt võimsusest progresseeruva määraga) sõltuv mootorsõidukimaks, kombineerituna kasutatavast kütusest.

**Portugal**

Kasutusel tootja või sõiduki importija poolt tasutav mootori mahust sõltuv (a) mootorsõidukimaks, (b) sõiduki munitsipaalmaks ja (c) maanteemaksud – tee litsents ja transportimise maks. Sõiduki munitsipaalmaksu maksab isik, kelle nimele sõiduk on registreeritud. Tulu saajaks on kohalik omavalitsus. Munitsipaalmaks laieneb ka mootorratastele, eralennukitele, lõbureisilaevadele. Mootorsõidukite puhul on maksu aluseks kasutatav kütus, mootori maht, sõiduki vanus ja elektriliste sõidukite puhul kasutatav voolupinge. Teemaksud sõltuvad sõiduki kogukaalust.

**Rootsi**

Mootorsõidukimaks, mis sõltub sõiduki kaalust, vanusest ja kasutatavast kütusest. Tulu saaja on riik. Maksuobjektiks on sõiduautod, veoautod, bussid, mootorrattad, traktorid ja keskregistris registreeritud treilerid.

**Saksamaa**

Maksustamise aluseks on mootori maht või maksimaalne lubatud kogukaal. Tulu saajaks liidumaade administratsioon.

**Soome**

Peamised automaksu liigid on nn. automaks, diiselsõidukite maks ja maks teatud tüüpi sõidukitele.

Automaksu tulu saaja on riik, maksustatakse sõiduautod, pakiautod, muud mootorsõidukid, mis kaaluvad vähem kui 1800 kg ja mootorrattad. Maksu makstakse sõiduki tootmisel või importimisel. Esimesel juhul makstakse seda sarnaselt käibemaksule, teisel sarnaselt tollimaksule. Sõidukit võib ajutiselt importida maksuvabalt. Selleks perioodiks, kui sõidukit võib kasutada maksuvabalt ajutise importimise alusel, on tavaliselt üks aasta. Samuti võib sõiduautot või mootorratast importida maksuvabalt Soome vähemalt aastaks, kui tegemist on isiku kolimisega Soome tingimustel (a) sõidukit on kasutatud sama aja jooksul, (b) sõiduk on ostetud väljaspool Soomet teenitud (ja maksustatud) raha eest.

Maksu suurus sõltub sõiduki maksustatavast väärtusest (taxable value), lisaks arvatakse 2% vastava tabeli alusel muutvast baasväärtusest. Taoline mahaarvamine leiab aset tingimusel, et maks on vähemalt 50% auto maksustatavast väärtusest. Maksustatav väärtus tähendab imporditud autodel tollimaksu ja Soomes toodetute puhul tehasehinda (ex-factory price).

Imporditud pruugitud autod maksustatakse 90% määraga sarnaselt uuele autole kehtestatud maksust. Kui auto tootmisest on möödunud vähemalt 25 aastat kuni auto importimise hetkeni Soome, siis on rakendatavaks maksumääraks 30% auto väärtusest. Maksust on vabastatud tuletõrje-, veo-ja kiirabiautod ning invaliidisõidukid.

Diiselsõidukite maksu tulu saaja on riik. Diiselmootoriga sõiduautod maksustatakse sõltuvalt auto kogukaalust. Maksust on vabastatud nn teatud riigi omanduses olevad autod, tuletõrjeautod, kiirabiautod, veoautod kaaluga alla 12 000 kg, bussid ning diplomaatide ja saatkondade autod.

Maks teatud tüüpi sõidukitele (näit. sõiduautode, furgoonide ja spetsiaalse otstarbega autode omanikele) tingimustel, et (a) nende autode maksimaalne koormamata kaal on 3500 kg või (b) auto on registreeritud Soomes. Maksust on vabastatud näit. muuseumidele kuuluvad autod.

**Taani**

Mootorsõiduki registreerimismaks (aluseks müügihind koos käibemaksuga) ja mootorsõiduki kaalumaks (sõltub kaalust ja kasutatavast kütusest, diiselkütuse puhul - nn. tasanduskomponent).

**Kütuseaktsiisid ja autode maksustamine**

Üksnes kütuseaktsiisist tavaliselt ei piisa tarbijate poolt tehtavate transpordivalikute suunamisel ja keskkonnamõjude vähendamisel. Viimase 15 aasta jooksul on kütuseaktsiisi tõstetud enam kui kümnel korral (bensiini aktsiisimäär kasvas 2000-2010 ligi kaks korda, samas reaalhindades on kütuse hinnad püsinud 2000. a tasemel), ent see pole mõjutanud tarbijate valikut ökonoomsemate autode ja kütuste tarbimise vähendamise suunas.

Eestis moodustab transpordisektori osa energia lõpptarbimisest ligikaudu veerandi (millest omakorda 94% sõidu- ja veoautode energiatarve) ja transpordi kütusekulu on pidevalt kasvanud. Kõige kiirem kütusekulu ja kasvuhoonegaaside (KHG) kasv toimus aastatel 2004-2007 ning Eestile 2020. aastani antud 11%-line KHG „kasvuruum“ on juba praegu ületatud. Transpordile kuluva energia säästupotentsiaal on üldiselt teadvustamata ja kasutamata ning paljude arvates puuduvad ka sobivad hoovad, millega planeerimist ja tarbijate valikut suunata ökonoomsemate autode ja transpordiliikide kasuks.

Bensiini ja diislikütuse aktsiiside erinev maksustamise tase (OECD, 2010)



Allikas: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2011/wp11168.pdf>

Balti riikide võimalusi autode maksustamisel keskkonnapõhistel eesmärkidel kas kütuseaktsiiside ja/või otseste automaksude kaudu on alalüüsinud Baudouin Lamine and Erki Lõhmuste [4] oma ECFIN egiidi all ilmunud töös (2014, vol 12). Uurijad sedastavad, et Eesti ja teiste Balti riikide transpordisektor on kas alamaksustatud või üldse fookusest väljas, soovitades eelseisvaid võimalikke aktsiisitõuse kombineerida registreerimismaksude kaudu sõltuvalt Co2 emisssiooni ja autode mootorimahuga.

**Autode maksustamise erinevaid viise**

Eesti uued autod on võrreldes EL-is registreeritavatest uutest autodest keskmiselt 20% kütusekulukamad. Üle poole (51%) uutest autodest jäävad E–G energiaklassi ja seega ei erine oma kütusekulult 15 aastat tagasi enimmüüdud autodest. 2010. a EL-i uute autode CO2 seireraport osutas, et juba 65% Euroopa autodest on A–C energiaklassis ehk võrdlemisi säästlikud.

Ökonoomsete automudelite valik on viimastel aastatel oluliselt laienenud, samas puudub Eesti automüügiportaalides näiteks võimalus otsida sobivat autot kütusekulu näitaja järgi. Laiaulatuslik üleminek elektriautodele vähendaks Eestis transpordi kasvuhoonegaasi heidet vaid eeldusel, et akude laadimiskohad kasutavad taastuvatest allikatest toodetud energiat ehk omandavad rohelise energia sertifikaadi. Põlevkivist toodetud elektriga töötav auto tekitaks oluliselt rohkem kasvuhoonegaase kui enamus praegu kasutusel olevatest automudelitest. Samas oleksid elektril töötavad sõidukid õigustatud nende väiksema müra ja õhukvaliteeti vähe mõjutavate näitajate tõttu linnapiirkondades ja ühistranspordis.

Soomes oli 2009. a uute autode keskmine CO2 näitaja 155 g/km, Eestis seevastu 170 g/km. Kütusekulust lähtuvate automaksude ja soodustuste rakendamine on osutunud tõhusaimaks viisiks tarbijate valikute suunamisel näiteks Soomes, Rootsis, Taanis ja Prantsusmaal.

**Sõiduautodega seotud maksud EL liikmesriikides alates 2009-10**

Sõiduautode soetamisega seotud maksud

Riik Käibemaks (VAT) Auto registreerimismaks

Austria 20% Arvutatakse sõltuvalt kütusekulust

 Max 16% + boonus

Belgia 21% sõltuvalt kütusekulust (ka auto vanus ja Co2)

Bulgaaria 20% -

Küpros 15% sõltuvalt kütusekulust + CO2

Tsehhi 20% -

Saksamaa 19% -

Taani 25% 105% kuni DKK 79,000

Eesti 20% -

Hispaania 16% 18% (alates 1.7.2010), sõltuvalt CO2 heitest

 Alates 0% (kuni 120g/km) kuni 14.75% (üle 200g/km)

Soome 22% Hinna- ja + CO2 sõltuv % (min. 12.2%, max. 48.8 %)

Prantsusmaa 19.6% Baseerub CO2 (alates € 200 (156 kuni 160g/km) kuni

 € 2,600 ( üle 245g/km)

Kreeka 21% Co2 emissioonil (5% - 50%)

Ungari 25% Co2 emissioonist sõltuvalt

Iirimaa 21% CO2 sõltuvalt (14% kuni 36%)

Itaalia 20% ± €300

Leedu 21% LTL 50

Luksemburg 15% -

Läti 21% CO2 emissioonist sõltuvalt

Malta 18% Hinnast, auto suurusest ja CO2 sõltuv

Holland 19% hind + CO2

Poola 22% CO2 (3.1% - 18.6%)

Portugal 20% CO2 sõltuvalt

Rumeenia 19% hinnast ja CO2 sõltuvalt

Rootsi 25% -

Sloveenia 20% Hinnast sõltuvalt (1% –13%)

Slovakkia 19% -

Ühendkuningriik 17.5% -

*Allikas: ACEA 2010a. ACEA Tax Guide 2010. Highlights.*

**Autode maksustamine ja kütuse aktsiisid kui ostueelistuste kujundamise instrument (2015)**

Uuringtulemused (L. Grigolon jt, 2015, [6]) võimaldavad väita, et Euroopa autotarbija alahindab mõnevõrra (*slightly*) kütuse- ja üldse ekspluatatsioonikulude mõju auto kasutamise kogukuludele. Kuid see alahindamine ei pea uurijate arvates olema määrav faktor poliitika kujundajatele autode nö. otsemaksustamise eelistamisel võrreldes kütusehinnale lisanduva aktsiisi tõstmisega. Autode maksustamine mõjutab energiasäästlikumate autode ostmist, kuid ei mõjuta või mõjutab vähe nn. pikkade otste tegijaid ega kõrgemate tuludetsiilide tarbijaid. Kütuste tarbimise vähendamist mõjutab pigem kütuste maksustamine, kui automaksude tõstmine. Mudelanalüüs annab töö tegijate hinnangul praeguste kütuse hinnatasemete juures tulemuseks, et - kütuse hinnatõus 0,5 euro võrra vähendab autokütuste kogutarbimist ca 3 %.

**Autode maksustamise muid valikuid**

Vajadusel saab kaaluda ebaökonoomsetele sõiduautodele maksu kehtestamist. Näiteks seada sisse ühekordne registreerimismaks esmasel registreerimisel ja/või aastane automaks keskmisest kütusekulukamatele sõiduautodele. Ühekordne registreerimismaks ei mõjutaks praegusi, vaid esmaselt registreeritavate autode omanikke, seevastu aastase automaksuga maksustaks kõiki autokasutajaid saaste alusel. Lisaks on võimalik kaaluda meetmeid, nagu ametiautode maksustamise diferentseerimine ja sõidukompensatsiooni piirmäärade diferentseerimine vastavalt auto kütusekulule [2].

**Gaasi kasutava sõiduki kasutamise perspektiivid**

Eraisiku seisukohast on tähtsaim gaasisõiduki soetamise põhjus majanduslik kasu, mis tuleneb maagaasi odavusest transpordikütusena, võrrelduna bensiini või diiselkütusega. Seda suunda peaks pikemas perspektiivis toetama ka Transpordi Arengukava oma seisukohtade kohaselt, mille järgi ei maksustata enne 2025. aastat täiendava aktsiisiga maanteetranspordis kasutatavat gaasi. Samuti võib gaasisõiduki eelistamise põhjuseks olla keskkonnateadlikkuse tõus inimeste seas ja seetõttu biometaani eelistamine fossiilsetele kütustele

**Eesti seisukohad autode maksustamise keskkonnaeesmärkide osas.**

Eesti Keskkonnaühenduste Koda on koostanud põhjaliku teemakohase Säästva Transpordi Raporti (nn. SAKTRA, 2010, vt [5]), milles tuuakse lisaks ettepanekutele otseste transpordivahendite maksustamise meetmete näol ja kütuseaktsiisi tõusule esile ka kaudseid abinõusid, nagu näiteks parem linnakorraldus, säästev sõidustiil ja selle propageerimine, maanteetasud, ühistranspordi doteerimine ning kaubavedude nihutamine raudteele.

Toivo Mängel

Nõunik

Õigus- ja analüüsiosakond

Tel. 65 15

**Kasutatud kirjandus ja viited.**

1. Kai Priks, Automaksud Euroopa riikides

<http://www.riigikogu.ee/rito/index.php?id=11467>

1. Maksu- ja tollipoliitika panus Lissaboni strateegiasse (2.1.4., lk 9 ja lk.14), Euroopa Komisjon, Brüssel 25.10.2005 KOM(2005) 532 lõplik (17 lk)

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+PV+20071024+ITEM-008-25+DOC+XML+V0//ET>

1. Inventory of Taxes in the EU, <http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/tax_inventory_18_en.pdf>
2. Do the Baltic States need to tax passenger cars more? By Baudouin Lamine and Erki Lõhmuste, ECIN (vol 11, 2014) <http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/country_focus/2014/cf-vol11_11_en.htm>
3. Jüssi, M., Poltimäe, H., Sarv, K., Orru, H. Säästva transpordi raport 2010. Säästva Arengu Komisjon, Tallinn, 2010, 73 lk.

<https://riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/saktra_raport2010kinnitatud.pdf>

1. **Laura Grigolon, Mathias Reynaert, Frank Verboven**, Fuel taxes versus car taxes to reduce fuel consumption, viide:

<http://www.voxeu.org/article/fuel-taxes-versus-car-taxes-reduce-fuel-consumption>

1. Antud autode maksustamise põhimõtteid refereeriva kokkuvõtliku ülevaate aluseks on *Inventory Tax review* kokkuvõtted (vt [3]), milles 2000 aastate algusest pärit andmestik võib olla nüüdseks mõningal määral muutnud. Hilisemaid võrreldavaid andmeid ja Euroopa enamiku riikide kohta autode registreerimismaksu arvutamise aluste kohta on allpool esitatud *ACEA* (Euroopa Autotootjate Assotsiatsioon) *Tax Guide* vahendusel*.* [↑](#footnote-ref-1)