



RAHANDUSMINISTEERIUM

Automaksu analüüs

Tallinn 2026

Uuringu autorite hinnangud ja järeldused ei pruugi kattuda Rahandusministeeriumi ametlike seisukohtadega.

Autor: Rait Pärs
Analüüsi juhendasid: Risto Kaarna, Madis Aben

Rahandusministeerium

Suur-Ameerika 1

Tallinn 10122

Üldtelefon: (372) 611 3558

Faks: (372) 611 3664

info@rahandusministeerium.ee

<https://www.rahandusministeerium.ee>

© 2026 Rahandusministeerium

Uuringut võib vabalt kopeerida, levitada, täiendada, kohendada ja sellele tugineda mis tahes meediumis või vormingus tingimusel, et uuringu autoritele on korrektset viidatud.

Sisukord

Sissejuhatus.....	4
1. Automaksu ülesehitus Eestis.....	5
1.1 Automaksu komponendid	5
1.2 Mootorsõidukimaksu arvutamine	6
1.3 Registreerimistasu arvutamine	9
2. Automaksu esimene kehtimisaasta	11
2.1 Sõidukiturg enne ja pärast automaksu	11
2.2 Keskmine mootorsõidukimaks 2025. aastal	17
2.3 Keskmine registreerimistasu 2025. aastal	20
2.4 Automaksu juriidiliste ja füüsiliste isikute vaates.....	22
3. Majanduslik mõju ja riigieelarve laekumine	25
3.1 Automaksu laekumine 2025. aastal	25
3.2 Automaks ja mootorsõidukite müügiga tegelev sektor ning sellega seotud maksulaekumine	26
3.3 Majandusstatistika.....	31
4. Automaks Euroopas.....	37
4.1 Eraisikute maksustamine Euroopa riikides	37
4.2 Juriidiliste isikute maksustamine Euroopa riikides.....	42
4.3 Keskkond.....	47
4.4 Probleemid hübriidide heite mõõtmisega	49
Lühikokkuvõte 2026. aasta esimesest kolmest kuust	51
Kokkuvõte	52
Kasutatud allikad.....	54

Sissejuhatus

Kuni 2024. aasta lõpuni olid Eesti ja Tšehhi ainukesed Euroopa Liidu riigid, kus puudus igasugune CO₂-põhine sõidukimaks. Paljudes Euroopa riikides on sõidukiga seotud maksud kujunenud oluliseks nii keskkonna- kui ka eelarvepoliitika vahendiks. Eestis jõustus 1. jaanuaril 2025 automaks, millel oli kaks peamist eesmärki: suunata tarbijaid keskkonnasõbralikumate sõidukite ostmisele ning laiendada riigi eelarve tulubaasi. Automaks koosneb kahest komponendist: ühekordsest registreerimistasust ning iga-aastasest mootorsõidukimaksust, mis mõlemad arvestavad sõiduki massi, CO₂ eriheidet, mootori tüüpi ja vanust.

2025. aastal laekus mootorsõidukimaks prognoosi kohaselt, kuid oodatust vähem laekus just registreerimistasu seoses sõidukiturule oodatust aeglasema taastumisega. Aeglase taastumise taga on olnud mitmeid põhjuseid: ebakindlus automaksu kehtima jäämise juures, üldine makromajanduslik ebakindlus ja maksutõusud (tulmaks, käibemaks). Sõidukiturule ajutist madalduku süvendas 2025. aasta alguses ka 2024. aasta lõpus toimunud ulatuslik ettevarumine.

Sõidukitega tehtavate tehingute madalama mahu tõttu on automaks pälvinud avalikus arutelus palju tähelepanu. Informeeritud avaliku arutelu eelduseks on objektiivne ja terviklik andmepõhine analüüs. Automaksu mõju hindamisel on oluline vaadata pilti tervikuna, arvestades nii maksulaekumise, sõidukiturule, tööhõive kui ka keskkonnamõjudega, ning paigutada Eesti kogemus Euroopa teiste riikide konteksti. Käesolev töö on koostatud eesmärgiga arutelu täiendada ning anda lisaks ka üldine kokkuvõte automaksu esimesest kehtimisaastast.

Analüüs on jaotatud nelja peatükki. Esimeses peatükis antakse ülevaade automaksu ülesehitusest ja arvutuspõhimõtetest koos näidetega erinevate mootoritüüpide lõikes. Teine peatükk käsitleb automaksu mõju sõidukiturule. Eraldi on vaadatud nii uute sõidukite esmarestreerimist, järelturul tehtavate tehingute arvu kui ka automaksu mõju erinevust eraisikute ja juriidiliste isikute lõikes. Lisaks on antud ülevaade keskmisest mootorsõidukimaksust ja registreerimistasust. Kolmas peatükk analüüsib riigieelarve laekumist 2025. aastal ning automaksu laiemat majanduslikku mõju, sealhulgas automüügisektori majandusnäitajaid, tööhõivet ja maksulaekumist. Neljandas peatükis vaadeldakse Eesti automaksu Euroopa kontekstis, tuginedes Transport & Environment'i 2025. aastal avaldatud analüüsile, mis võrdleb sõidukitega seotud makse 31 Euroopa riigis.

1. Automaksu ülesehitus Eestis

Esimeses peatükis antakse ülevaade Eestis 2025. aasta alguses jõustunud automaksu olemusest ja ülesehitusest. Välja on toodud nii automaksuga seotud terminoloogia kui ka näiteid registreerimistasu ja mootorsõidukimaksu summast sõltuvalt auto omadustest.

1.1 Automaksu komponendid

Mootorsõidukimaks ja registreerimistasu kokku moodustavad automaksu.

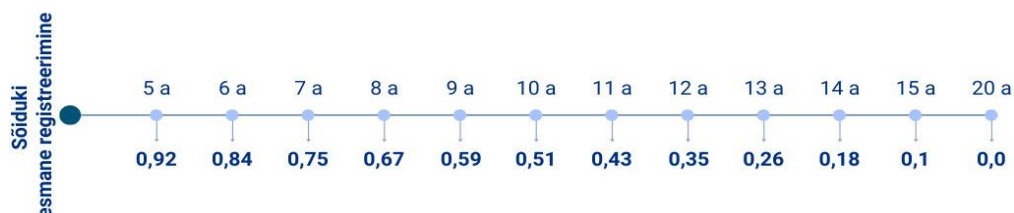
Automaksuga seoses on kasutusel mitmeid mõisteid nagu mootorsõidukimaks, registreerimistasu, aastamaks ja registreerimismaks. Analüüsi korrektseks mõistmiseks on vajalik mõista nende terminite tähendust ning automaksu komponentide arvutamise loogikat. Käesolevas analüüsis ja laiemalt mõtleme automaksu all nii mootorsõidukimaksu kui ka registreerimistasu kokku. Tavakasutuses mõeldakse mootorsõidukimaksu all vahel mõlemat, vahel konkreetselt iga-aastast mootorsõidukimaksu. Seetõttu on oluline siin mõisted ära defineerida.

Mootorsõidukimaks on teisisõnu aastamaks. See maks on sätestatud mootorsõidukimaksu seaduses. Tegemist on perioodilise maksuga, mida tasutakse igal aastal sõiduki omamise eest ning see kehtib seni, kuni sõiduk on liiklusregistris arvel. Mootorsõidukimaksuga maksustatakse sõiduautosid, mootorrattaid ja mopeede, kaubikuid, maastikusõidukeid ja ratastraktoreid.

Maksusumma arvutamise valem võtab arvesse baasosa, CO₂ heidet ja massi, mille valemid sõltuvad sõiduki mootori tüübist ja kategooriast. Lisaks rakendatakse vähemalt viie aasta vanuste sõidukite puhul vanusekordajat, mis korrutatakse mootorsõidukimaksu summaga, millest on lahutatud baasosa. Vanusekordajad on esitatud [joonisel 1](#). Vanusekordaja lisamise eesmärk on vältida automaksu regressiivsust ning vähendada vanemate sõidukite suhtelist maksukoormust.

Alates 2025. aasta novembrist rakendus mootorsõidukimaksu muudatus mille tulemusel vähendati lastega perede autoomanike mootorsõidukimaksu kuni 100 eurot iga alaealise (sh 18aastase) lapse kohta.

Mootorsõidukimaksu tasub omanik või vastutav kasutaja ning seda haldab Maksu ja Tolliamet.



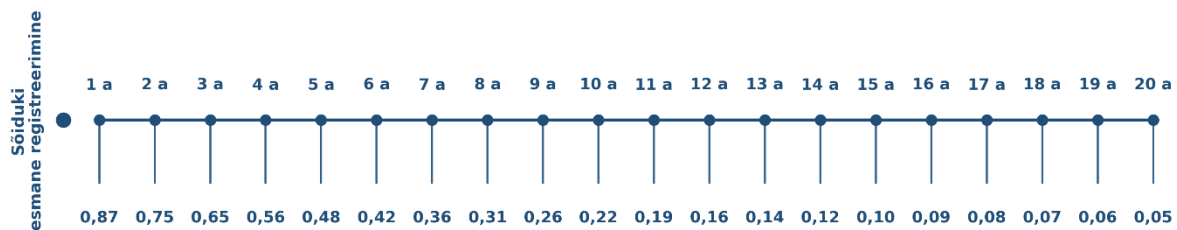
Joonis 1: Mootorsõidukimaksu vanusekordaja

Allikas: [Mootorsõidukimaks | Maksu- ja Tolliamet](#)

Registreerimistasu on ühekordne makse ning see on sätestatud liiklusseaduses. Seda tasutakse sõiduki esmakordsel registreerimisel või juba registreeritud sõiduki esimesel omanikuvahetusel juhul, kui sõiduki eest ei ole varem registreerimistasu makstud. Registreerimistasu rakendub sõiduautodele (M1 ja M1G kategooria) ja kuni 3500 – kilogrammise täismassiga veoautodele (N1 ja N1G kategooria). Kuigi olemuslikult on tegemist pigem maksuga, siis "tasu" viitab Eesti õigus- ja halduskeeles sageli ühekordsele maksele, mis on otseselt seotud mingi kindla sündmuse, tegevuse või toiminguga – antud juhul sõiduki esmakordse kandmisega liiklusregistrisse (või esimese omanikuvahetusega). See aitab seda selgelt eristada aastamaksust, mis on pidev ja perioodiline kohustus, mis kaasneb sõiduki omamisega.

Registreerimistasu summa sõltub sõiduki vanusest, massist, CO₂ heitmest, mootori tüübist ja kategooriast. Registreerimistasu vanusekordajat ([joonis 2](#)) rakendatakse registreerimistasu summale, millest on lahutatud baasosa. Võrreldes mootorsõidukimaksuga on registreerimistasu valemis suurem osakaal CO₂ heitel, et soodustada vähemsaastavate sõidukite ostmist.

Registreerimistasu tasub sõiduki registrisse kandja ja seda haldab Transpordiamet.



Joonis 2: Registreerimistasu vanusekordaja.

Allikas: [Liiklusseadus–Riigi Teataja](#)

Nii mootorsõidukimaksu kui ka registreerimistasu määrad on sätestatud osaliselt ELis müüdavatele sõidukitele kehtivate keskkonnanõuete järgi ning kuna need nõuded karmistuvad tulevikus, on registreerimistasu kavandatud tõusma 2028. ja 2031. aastal. Sellel on ka maksulaekumist stabiliseeriv eesmärk.

1.2 Mootorsõidukimaksu arvutamine

Lisaks automaksu olemusele on tähtis mõista, kuidas kujuneb lõplik mootorsõidukimaksu ja registreerimistasu summa. Selleks on koostatud järgnevad tabelid ([tabelid 1 kuni 3](#)), kus on välja toodud erineva mootori tüübiga sõiduautode (M1 ja M1G) maksusummad sõltuvalt sõiduki massist ja CO₂ heitest.

Kõikidesse tabeli lahtritesse on lisatud ka mootorsõidukimaksu baasosa summas 50 eurot. Tabelites olevad maksusummad kehtivad kuni viie aasta vanuste sõidukite puhul. Vanemate sõidukite maksusumma saamise jaoks on vaja tabelis olevast maksusummast lahutada baasosa ehk 50 eurot ning korrutada saadud summa [joonisel 1](#) vastava sõiduki vanusekordajaga. Lisaks on kõikides tabelitest siniseks tehtud lahter, mis iseloomustab kõige paremini 2025. aasta

detsembris registreeritud uut vastava mootori tüübiga sõidukit (ümardatud lähima tabeli väärtuseni).

Tabelis 1 toodud summad kehtivad sise põlemismootoriga ja välise laadimisvõimaluseta (liiklusregistris NOVC-HEV märkega; edaspidi VLV) hübriid sõiduautode kohta. Sise põlemismootoriga sõiduautode alla kuuluvad nii diisel- kui ka bensiinimootoriga M1 ja M1G kategooria sõidukid. Välise laadimisvõimaluseta hübriidide puhul on tegu sõidukitega, mille elektrimootorit ei ole võimalik laadida välisest elektriallikast ning mille liikumiseks vajalik energia toodetakse üksnes sise põlemismootoriga ja pidurdamisel taastuva energia abil.

		Mass (kg)										
		2000	2100	2200	2300	2400	2500	2600	2700	2800	2900	3000
WLTP CO ₂ (g/km)	0-117	50 €	90 €	130 €	170 €	210 €	250 €	290 €	330 €	370 €	410 €	450 €
	120	59 €	99 €	139 €	179 €	219 €	259 €	299 €	339 €	379 €	419 €	459 €
	130	89 €	129 €	169 €	209 €	249 €	289 €	329 €	369 €	409 €	449 €	489 €
	140	119 €	159 €	199 €	239 €	279 €	319 €	359 €	399 €	439 €	479 €	519 €
	150	149 €	189 €	229 €	269 €	309 €	349 €	389 €	429 €	469 €	509 €	549 €
	160	184 €	224 €	264 €	304 €	344 €	384 €	424 €	464 €	504 €	544 €	584 €
	170	219 €	259 €	299 €	339 €	379 €	419 €	459 €	499 €	539 €	579 €	619 €
	180	254 €	294 €	334 €	374 €	414 €	454 €	494 €	534 €	574 €	614 €	654 €
	190	289 €	329 €	369 €	409 €	449 €	489 €	529 €	569 €	609 €	649 €	689 €
	200	324 €	364 €	404 €	444 €	484 €	524 €	564 €	604 €	644 €	684 €	724 €
	210	364 €	404 €	444 €	484 €	524 €	564 €	604 €	644 €	684 €	724 €	764 €

Tabel 1: Sise põlemismootoriga ja VLV hübriid M1 ja M1G sõidukite mootorsõidukimaks.

Allikas: [Mootorsõidukimaksu kalkulaator | Maksu- ja Tolliamet](#)

Pistikhübriidide (liiklusregistris OVC-HEV märkega) ehk välise laadimisvõimalusega hübriidautode puhul on maksukoormus esitatud **tabelis 2**. Pistikhübriidide maksukoormus on olemuselt sarnane sise põlemismootoriga sõiduautode maksukoormusele, kuid erinevus seisneb massikomponendi arvestuses. Nimelt on massikomponendi erinevus 200kg ehk 2600kg kaaluva pistikhübriidi massiosa on sama suur kui 2400kg kaaluva ainult sise põlemismootoriga või VLV sõiduautul. Sarnast loogikat kasutatakse ka täiselektriliste sõidukite puhul, sest nende autode täismass on üldjuhul suurem eeskätt akude tõttu.

Kuigi CO₂ komponendi puhul erinevus sise põlemismootoriga ja välise laadimisvõimaluseta hübriidide puhul puudub siis praktikas on erinevus siiski väga suur. Pistikhübriidide heide on märkimisväärselt madalam, mistõttu on nendel sõidukitel võrdlemisi väike CO₂ eriheite maksukoormus.

Euroopa Komisjon on aga leidnud¹, et pistikhübriidide reaalne kütusekulu ja sellega kaasnev CO₂ heide on tunduvalt suurem, kui ametlik WLTP test näitab. See tuleneb suuresti autoomanike kasutusharjumustest ehk ametlikud testid eeldavad, et sõidukiomanikud kasutavad elektrirežiimi rohkem, kui seda reaalsuses tehakse. Praktikas sõidetakse suurem osa ajast sise põlemismootoriga. Sellest teemast on antud täpsem ülevaade alapeatükis 4.4.

¹ [EUR-Lex - 52024DC0122 - EN - EUR-Lex](#)

		Mass (kg)										
		2200	2300	2400	2500	2600	2700	2800	2900	3000	3100	3200
WLTP CO ₂ (g/km)	0-117	50 €	90 €	130 €	170 €	210 €	250 €	290 €	330 €	370 €	410 €	450 €
	120	59 €	99 €	139 €	179 €	219 €	259 €	299 €	339 €	379 €	419 €	459 €
	130	89 €	129 €	169 €	209 €	249 €	289 €	329 €	369 €	409 €	449 €	489 €
	140	119 €	159 €	199 €	239 €	279 €	319 €	359 €	399 €	439 €	479 €	519 €
	150	149 €	189 €	229 €	269 €	309 €	349 €	389 €	429 €	469 €	509 €	549 €
	160	184 €	224 €	264 €	304 €	344 €	384 €	424 €	464 €	504 €	544 €	584 €
	170	219 €	259 €	299 €	339 €	379 €	419 €	459 €	499 €	539 €	579 €	619 €
	180	254 €	294 €	334 €	374 €	414 €	454 €	494 €	534 €	574 €	614 €	654 €
	190	289 €	329 €	369 €	409 €	449 €	489 €	529 €	569 €	609 €	649 €	689 €
	200	324 €	364 €	404 €	444 €	484 €	524 €	564 €	604 €	644 €	684 €	724 €
	210	364 €	404 €	444 €	484 €	524 €	564 €	604 €	644 €	684 €	724 €	764 €

Tabel 2: M1 ja M1G kategooria pistikhübridi mootorsõidukimaks

Allikas: [Mootorsõidukimaksu kalkulaator | Maksu- ja Tolliamet](#)

Täiselektriliste sõiduautode puhul puudub CO₂ komponent ning massiosa algab 2400kg-st (tabel 3), mis on 200 kg rohkem kui pistikhübrididel ja 400kg rohkem kui sisepõlemismootoriga sõidukitel.

Mass(kg)										
2400	2500	2600	2700	2800	2900	3000	3100	3200	3300	3400
50 €	90 €	130 €	170 €	210 €	250 €	290 €	330 €	370 €	410 €	450 €

Tabel 3: Täiselektriliste M1 ja M1G sõidukite mootorsõidukimaks

Allikas: [Mootorsõidukimaksu kalkulaator | Maksu- ja Tolliamet](#)

Juhul, kui sõidukil puudub WLTP näitaja, arvutatakse sõidukile WLTP näitaja ekvivalent sõiduki teiste omaduste abil. Näiteks NEDC näitaja olemasolu korral korrutatakse see 1,21-ga², et saada vastav WLTP referentsväärtus. Kui sõidukil puuduvad liiklusregistris andmed CO₂ eriheite kohta, siis arvutatakse vastav WLTP referentsväärtus sarnaselt mootorsõidukimaksule ehk sõiduki võimsuse, tühimagi ja vanuse abil. Detailsema arvutusmetoodikaga on võimalik tutvuda mootorsõidukimaksu seaduses.³

Üheks probleemiks on, et mootorsõidukimaksu erinevus täiselektriliste ja ülejäänud mootori tüübiga sõidukite vahel on üpris väike. Näiteks on 2025. aasta detsembris registreeritud uute sõidukite puhul erinevuseks enamasti vaid 30 kuni 40 eurot aastas. Arvestades, et uute sõiduautode hinnad on kümnetes tuhandetes eurodes, siis ei ole selline erinevus piisav selleks, et mootorsõidukimaks suunaks inimesi ostma keskkonnasõbralikumaid sõidukeid. Mootorsõidukimaksu vähest erisust keskkonnasõbralikema ja saastavamate sõidukite vahel, aitab kompenseerida registreerimistasu.

² Kaubikutel (N-kategooria) on koefitsient 1,3.

³ [Mootorsõidukimaksu seadus – Riigi Teataja](#)

1.3 Registreerimistasu arvutamine

Registreerimistasu arvutamisel on võrreldes mootorisõidukimaksuga suurem kaal CO₂ eriheitel, et soodustada keskkonnasõbralikema sõidukite ostmist.

Kui mootorisõidukimaksu puhul arvestatakse CO₂ eriheite osa alates WLTP näitajast 118g/km, siis registreerimistasu puhul rakendub CO₂ eriheite komponent alates esimesest grammist kilomeetri kohta. Näiteks sõiduki puhul, mille CO₂ eriheide on WLTP meetodika järgi 1 g/km, moodustab CO₂ eriheitmest tulenev registreerimistasu osa 5 eurot.

Alltoodud tabelites (tabelid 4 kuni 6) on esitatud registreerimistasu suurus mootori tüübi lõikes. Tabelite ülesehitus on identne eelmises alapeatükis käsitletud mootorisõidukimaksu tabelitega. Siniseks on tehtud lahter, mis on vastab kõige paremini 2025. aasta detsembris keskmisele uuele registreeritud vastava mootori tüübiga sõiduautole. Kõik lahtrid sisaldavad ka registreerimistasu baasosa summas 150 eurot.

Tabelite puhul on valitud erinevad alguspunktid CO₂ eriheite osale tulenevalt reaalelulistest andmetest. Näiteks on alustatud sisepõlemismootoriga ja VLV hübriidide tabelit sajast grammist kilomeetri kohta. Kuigi on võimalik, et nende mootori tüüpidega sõidukid on sellest ökonoomsemad, siis sellised sõidukeid on praktikas vähe, mistõttu annab reaalsest olukorrast parema ülevaate käsitsi valitud alguspunkt.

		Mass (kg)										
		2000	2100	2200	2300	2400	2500	2600	2700	2800	2900	3000
WLTP CO ₂ (g/km)	100	650	850	1050	1250	1450	1650	1850	2050	2250	2450	2650
	120	765	965	1165	1365	1565	1765	1965	2165	2365	2565	2765
	130	865	1065	1265	1465	1665	1865	2065	2265	2465	2665	2865
	140	965	1165	1365	1565	1765	1965	2165	2365	2565	2765	2965
	150	1065	1265	1465	1665	1865	2065	2265	2465	2665	2865	3065
	160	1365	1565	1765	1965	2165	2365	2565	2765	2965	3165	3365
	170	1665	1865	2065	2265	2465	2665	2865	3065	3265	3465	3665
	180	1965	2165	2365	2565	2765	2965	3165	3365	3565	3765	3965
	190	2265	2465	2665	2865	3065	3265	3465	3665	3865	4065	4265
	200	2565	2765	2965	3165	3365	3565	3765	3965	4165	4365	4565
	210	3065	3265	3465	3665	3865	4065	4265	4465	4665	4865	5065

Tabel 4: Sisepõlemismootoriga ja VLV hübriidi M1 ja M1G sõiduautode registreerimistasu eurodes

Allikas: [Mootorisõidukimaksu kalkulaator | Maksu- ja Tolliamet](#)

		Mass (kg)										
		2 200	2 300	2 400	2 500	2 600	2 700	2 800	2 900	3 000	3 100	3 200
WLTP CO ₂ (g/km)	25	275	475	675	875	1 075	1 275	1 475	1 675	1 875	2 075	2 275
	50	400	600	800	1 000	1 200	1 400	1 600	1 800	2 000	2 200	2 400
	75	525	725	925	1 125	1 325	1 525	1 725	1 925	2 125	2 325	2 525
	100	650	850	1 050	1 250	1 450	1 650	1 850	2 050	2 250	2 450	2 650
	110	700	900	1 100	1 300	1 500	1 700	1 900	2 100	2 300	2 500	2 700
	120	765	965	1 165	1 365	1 565	1 765	1 965	2 165	2 365	2 565	2 765
	130	865	1 065	1 265	1 465	1 665	1 865	2 065	2 265	2 465	2 665	2 865
	140	965	1 165	1 365	1 565	1 765	1 965	2 165	2 365	2 565	2 765	2 965
	150	1 065	1 265	1 465	1 665	1 865	2 065	2 265	2 465	2 665	2 865	3 065
	160	1 365	1 565	1 765	1 965	2 165	2 365	2 565	2 765	2 965	3 165	3 365
	170	1 665	1 865	2 065	2 265	2 465	2 665	2 865	3 065	3 265	3 465	3 665

Tabel 5: M1 ja M1G kategooria pistikhübridi registreerimistasu eurodes

Allikas: [Mootorsõidukimaksu kalkulaator | Maksu- ja Tolliamet](#)

Võrreldes mootorsõidukimaksuga, on registreerimistasu puhul näha suuremat erinevust täiselektriliste ja ülejäänud mootoritüüpidega sõidukite vahel. Erinevus ulatus 2025. aasta detsembris keskel läbi 600 eurost 765 euron. Siiski ei ole diferentseeritus piisavalt suur, et see omaks märkimisväärset mõju tarbijate ostuotsustele.

Mass (kg)										
2400	2500	2600	2700	2800	2900	3000	3100	3200	3300	3400
0	200	400	600	800	1000	1200	1400	1600	1800	2000

Tabel 6: M1 ja M1G kategooria täiselektrilise sõiduauto registreerimistasu eurodes

Allikas: [Mootorsõidukimaksu kalkulaator | Maksu- ja Tolliamet](#)

Juhul, kui sõidukil puudub WLTP näitaja, arvutatakse sõidukile WLTP näitaja ekvivalent sõiduki teiste omaduste abil. Näiteks NEDC näitaja olemasolu korral korrutatakse see 1,21-ga, et saada vastav WLTP referentsväärtus. Kui sõidukil puuduvad liiklusregistris andmed CO₂ eriheite kohta, siis arvutatakse vastav WLTP referentsväärtus sõiduki võimsuse, tühimagi ja vanuse abil. Detailsema arvutusmetoodikaga on võimalik tutvuda lisatud liiklusseaduses.⁴

Sõidukite arv, millel puuduvad kõik vastavad ametlikud näitajad, muutub ajas aina väiksemaks. Seega referentsväärtuse kasutamine nii registreerimistasu kui ka mootorsõidukimaksu summa arvutamiseks on pigem harv ja langustrendis olev nähtus.

⁴ [Liiklusseadus–Riigi Teataja](#)

2. Automaksu esimene kehtimisaasta

Esmalt antakse ülevaade sõidukiturust tehingurühmade lõikes. Seejärel on esitatud statistika keskmise mootorisõidukimaksu ja registreerimistasu kohta. Viimases alapeatükis vaadatakse, milline on olnud automaksu mõju erinevus juriidilistele ja füüsilistele isikutele.

2.1 Sõidukiturg enne ja pärast automaksu

Sõiduautodega tehtud tehingud saab jaotada kolmeks peamiseks rühmaks: järelturu tehingud ehk omanikuvahetused, esmaregistreerimised (uued ja kasutatud kokku) ja ainult uute sõidukite esmaregistreerimised.

Esmaregistreerimise alla kuuluvad nii Eestis ostetud uued sõidukid kui ka välismaalt Eestisse toodud kasutatud sõidukid, mis ei olnud eelnevalt Eestis liiklusregistris arvele võetud. Uued sõidukid moodustavad ligikaudu 50 kuni 60% kõikidest esmaregistreerimistest.

Kõige rohkem tehinguid tehakse sõidukite järelturul, mis hõlmab juba Eestis registreeritud kasutatud sõidukite müüki nii Eesti siseselt kui ka välismaale.

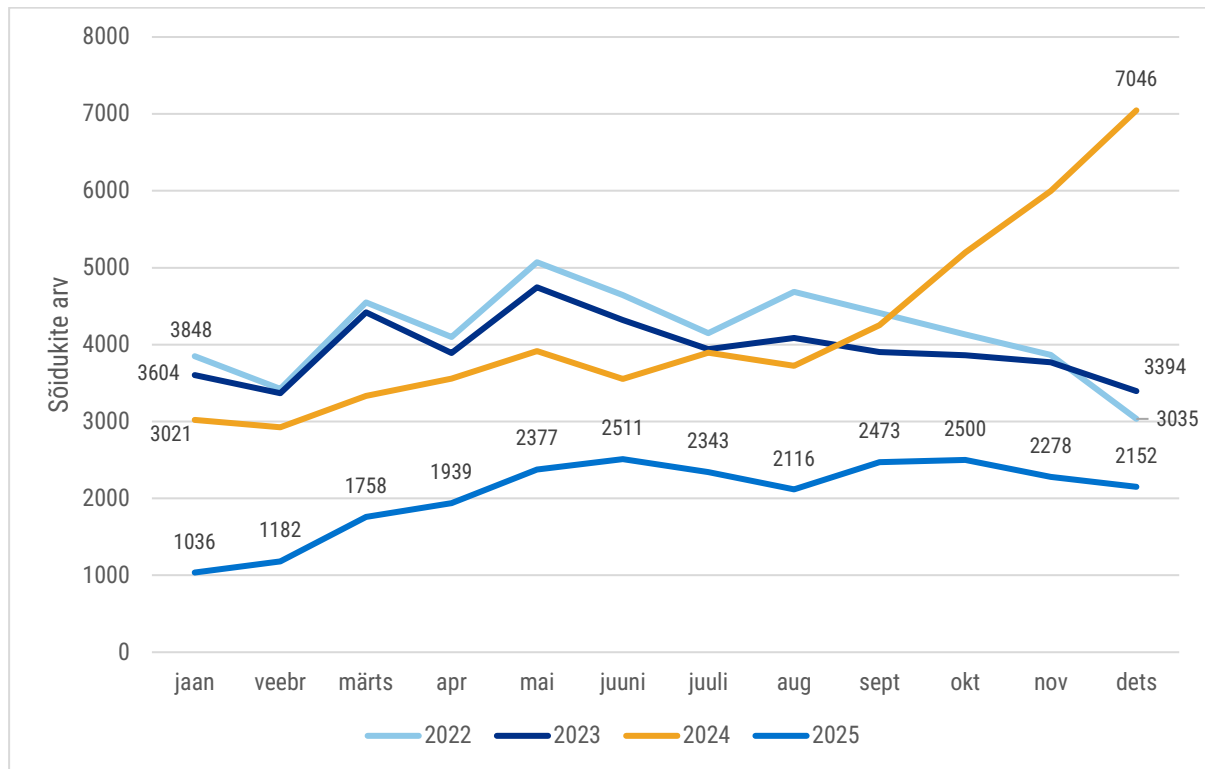
Käesolevas alapeatükis käsitletakse kõiki eelnimetatud tehingurühmi eraldi, eesmärgiga hinnata, kuidas automaksu kehtestamine on mõjutanud erinevaid turusegmente. Tehnilise märkusena tuleb lisada, et kui vaadata erinevaid avalikke andmeid sõidukite registreerimiste kohta, võib jõuda erinevaid andmeid kasutades erinevate tulemusteni. Läbilõikeline liiklusregister, mis on kättesaadav avaandmetena, sisaldab küll kõiki praegu registris olevaid ja peatatud kandega sõidukeid ning sealt saab kätte valdava enamiku esmaregistreerimistest. Kuid registris varasemalt olnud, aga vahepeal täielikult kustutatud sõidukeid ei ole. Käesolevas analüüsis on selle asjaoluga arvestatud ning on kasutatud transpordiameti igakuiselt avaldatud sõidukitega tehtud toimingute statistikat.

Maksutõusule eelnevat perioodi iseloomustas automaksuga seoses sõidukite nn ettevarumine. Inimesed, kes plaanisid lähiajal oma vana sõiduki välja vahetada, tõid ostuotsuse varasemaks, et vältida registreerimistasu maksmist. Selle tulemusel tõusis sõiduautode müük vahetult enne automaksu kehtestamist erakordselt kõrgele tasemele. [Joonisel 3](#) on esitatud esmaregistreeritud sõidukite arv 2022. kuni 2025. aastal kuude lõikes, kus on pikaajalisest tasemest on selgelt eristuv 2024. aasta viimane kvartal.

Samas tähendab maksueelne sõidukite ettevarumine, et maksujärgse perioodi alguses jäi sõiduautode müük erakordselt madalaks. Lisaks nõudluse ajutisele ammendumisele on müügimahte mõjutanud nii ebakindlus automaksu tuleviku osas kui ka üleüldine makromajanduslik ebakindlus. Lisaks tõusis 2025. aasta alguses tulumaksumäär 22%-le, mis vähendas inimeste kasutatavat tulu. Vastupidise efektiga on 2026. aastal jõustunud ühtne 700-eurone maksuvaba tulu, kuid kuna käesolev analüüs keskendub automaksu järgsele esimesele täisaastale, ei käsitleta selle mõju siin detailselt. Lühikokkuvõtte 2026. aasta esimesest kolmest kuust on leitav peatükis 5.

Kuivõrd suurt rolli on sõidukite müügi mahul vähenemisel mänginud ebakindlus automaksu tuleviku osas, ei ole ilma sotsiaalküsitlusuuringuta võimalik täpselt kvantifitseerida. Arvestades

teemat hõlmavat informatsiooni ja Rahandusministeeriumi kohtumistelt saadud infot turuosalistega, siis on tõenäoline, et ebakindlus automaksu kehtima jäämise juures on kõikidest sõidukite müüki mõjutavatest teguritest suurima kaaluga.



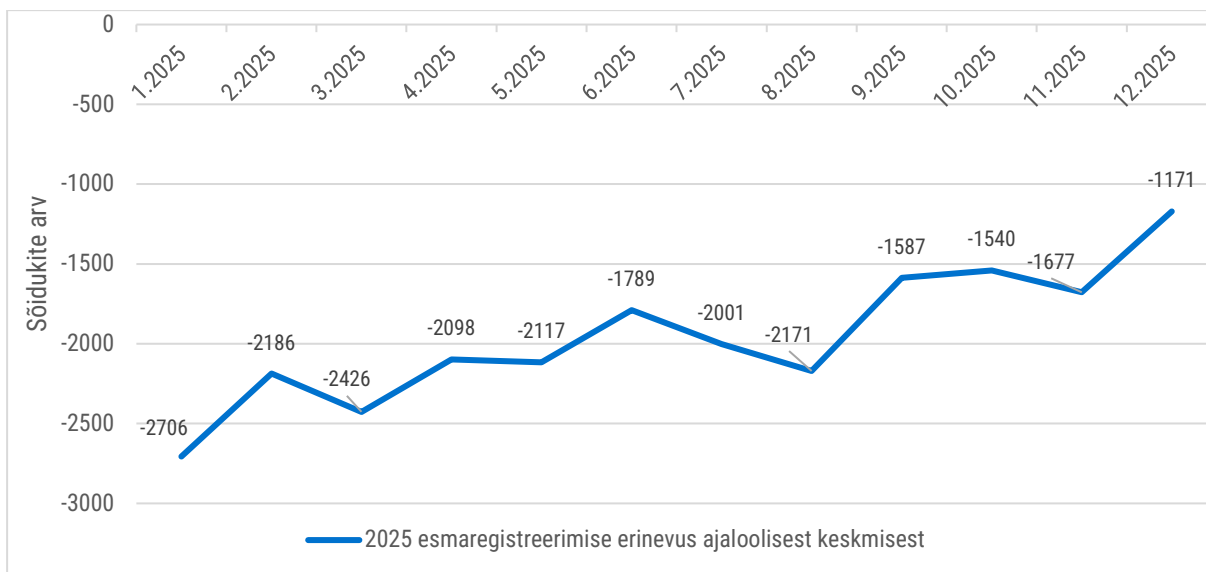
Joonis 3: Esmaregistreerimised M1 ja M1G (uued ja kasutatud kokku)

Allikas: [Sõidukitega tehtud toimingute statistika | Transpordiamet](#)

Maksutühistamise lootuses tarbimise edasi lükkamist saab käsitleda maksutõusueelse ettevarumise loogika vastandina. Kui maksutõusu ootuses tuuakse tarbimine ajaliselt ettepoole, siis potentsiaalse maksulanguse või maksutühistamise korral lükatakse tarbimine edasi.

Kuigi ebakindluse tingimustes on sõidukite müük püsinud ajaloolisest tasemest madalamal, on siiski täheldatav sõiduautode müügi mahu järkjärguline taastumine. Kuigi absoluutarvudes on esmaregistreerimiste arv langenud, siis tervikpildi saamiseks on vaja arvestada sõidukituru hooajalisusega. Talvekuudel on tehingute arv väiksem ning kevadel ja suvekuudel suurem. 2025. aasta viimases kvartalis on tehingute arv näidanud võrdlemisi väikest hooajalist langust, mistõttu saab öelda, et sõidukite müük on taastumas.

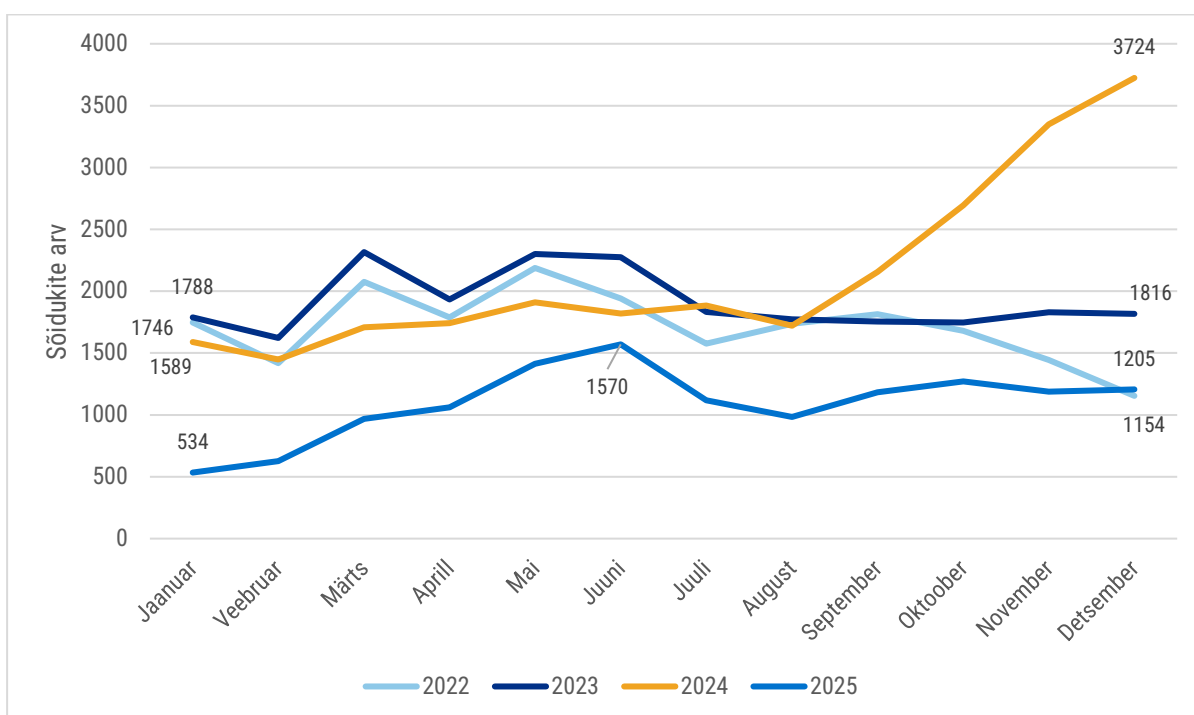
Sõidukite müügi taastumist illustreerib [joonis 4](#), mis võrdleb 2025. aasta sõiduautode esmaregistreerimist varasema ajaloolise keskmisega. Ajaloolise keskmise arvutamisel on jäetud välja 2024. aasta andmed, sest automaksu kehtestamisele eelnenud perioodil toimunud ühekordne müügi mahtude kasv ei peegelda tavapärasest turuolukorda ning selle kaasamine moonutaks tulemust.



Joonis 4. 2016 – 2023 võrreldes 2025 sõidukite müügiga M1 ja M1G esmregistreerimised kokku kuude lõikes.

Allikas: [Sõidukitega tehtud toimingute statistika | Transpordiamet](#)

Esmregistreerimistest umbes poole moodustavad uued sõidukid. Joonisel 5 on esitatud ainult uute sõiduautode esmregistreerimised.

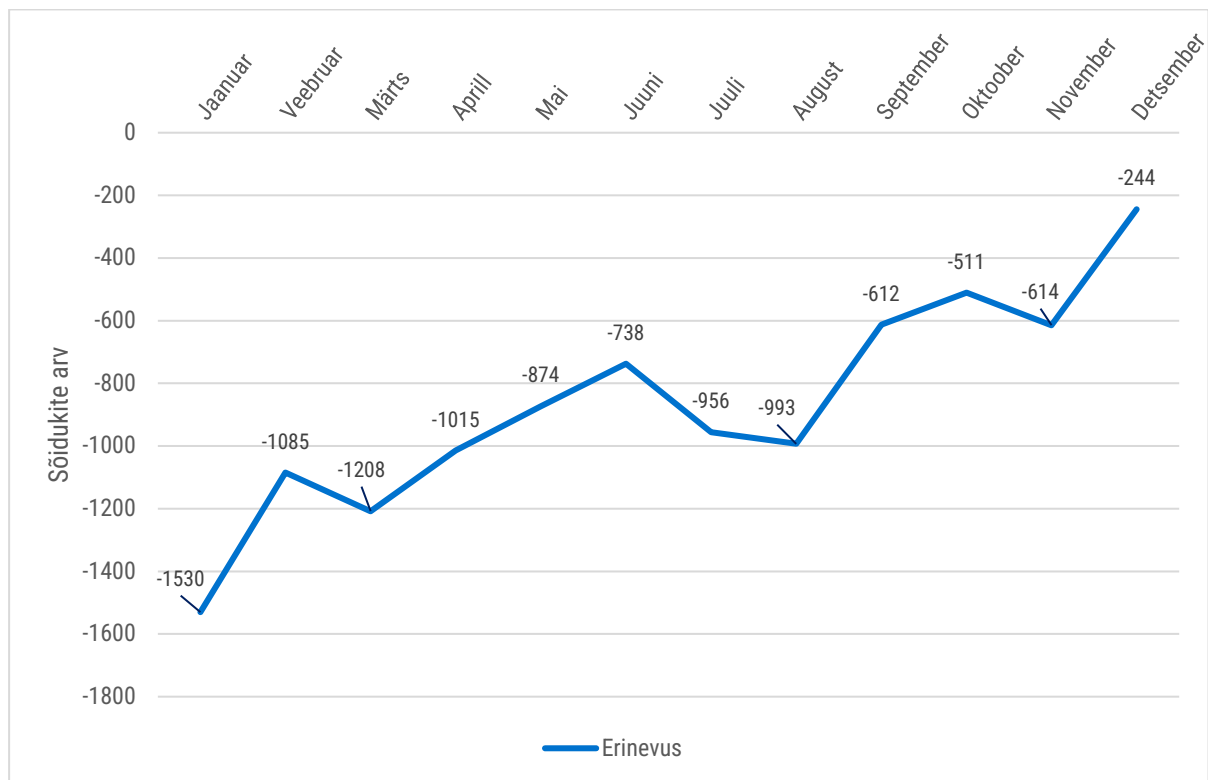


Joonis 5: Uute M1 ja M1G sõidukite esmregistreerimised alates 2022. aastast

Allikas: [Sõidukitega tehtud toimingute statistika | Transpordiamet](#)

Kuigi uute sõidukite müügiimaht on taastumas, tuleb rõhutada, et tegemist on väga lühikese aegreaga, mille areng sõltub olulisel määral tulevastest poliitilistest otsustest ja avalikest seisukohavõttudest. Automaksu püsimisega seotud ebakindluse suurenemine võib praeguse taastumistrendi katkestada või isegi ümber pöörata. Arvestades, et 2027. aastal on tulemas Riigikogu valimised, on tõenäoline, et poliitikute valimiseelsed lubadused suurendavad ostjate ebakindlust ning seeläbi mõjutavad sõidukiturgu negatiivselt.

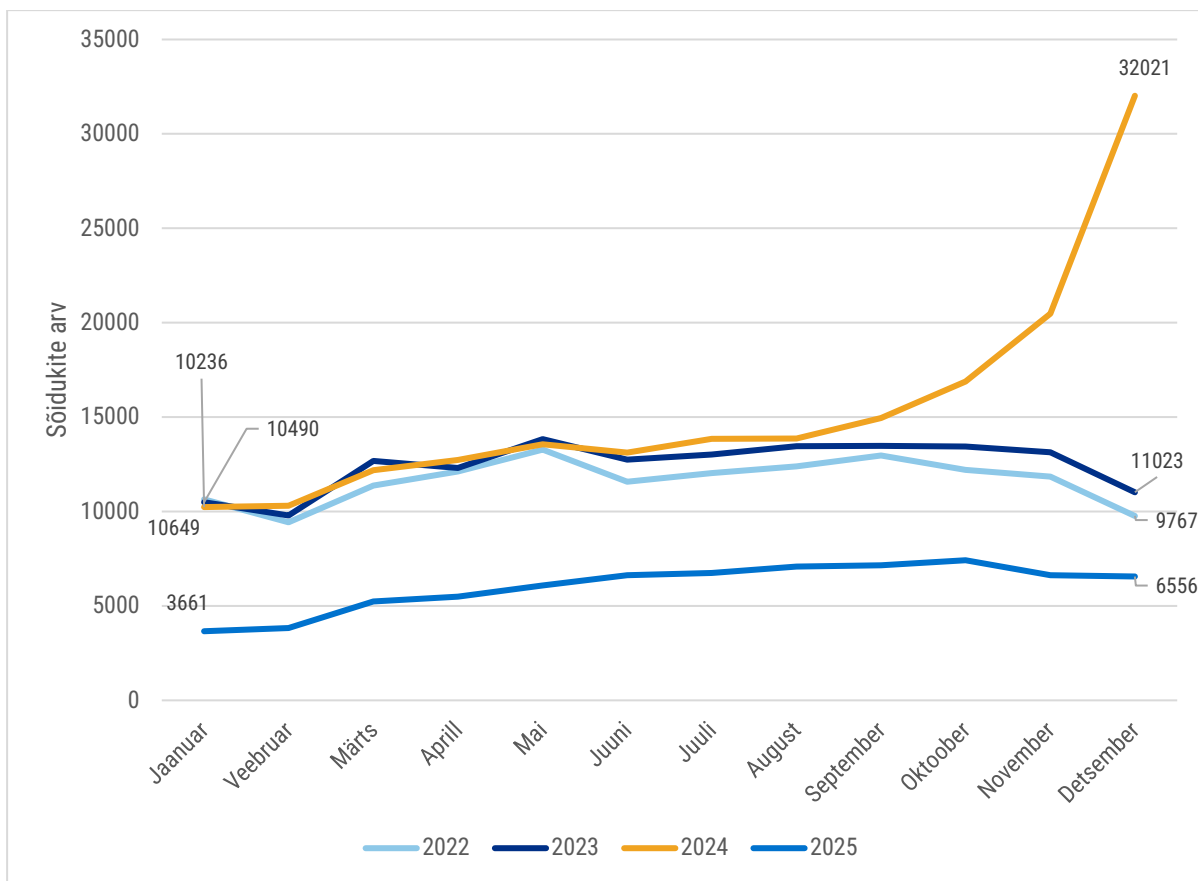
Uute sõidukite esmregistreerimine 2025. aastal võrreldes ajaloolise keskmisega on esitatud [joonisel 6](#). Arvestades, et uutel sõidukitel moodustab automaks hinnast võrdlemisi väikese osa, siis on ka loomulik, et uute sõidukite müük on näidanud kiiremat taastumist. Detsembris oli uute sõidukite esmregistreerimiste arv varasemast keskmisest 244 sõiduki võrra madalam.



Joonis 6: Uute sõidukite esmregistreerimine 2025. aastal võrreldes 2016 – 2023 aastate keskmisega.

Allikas: [Sõidukitega tehtud toimingute statistika | Transpordiamet](#)

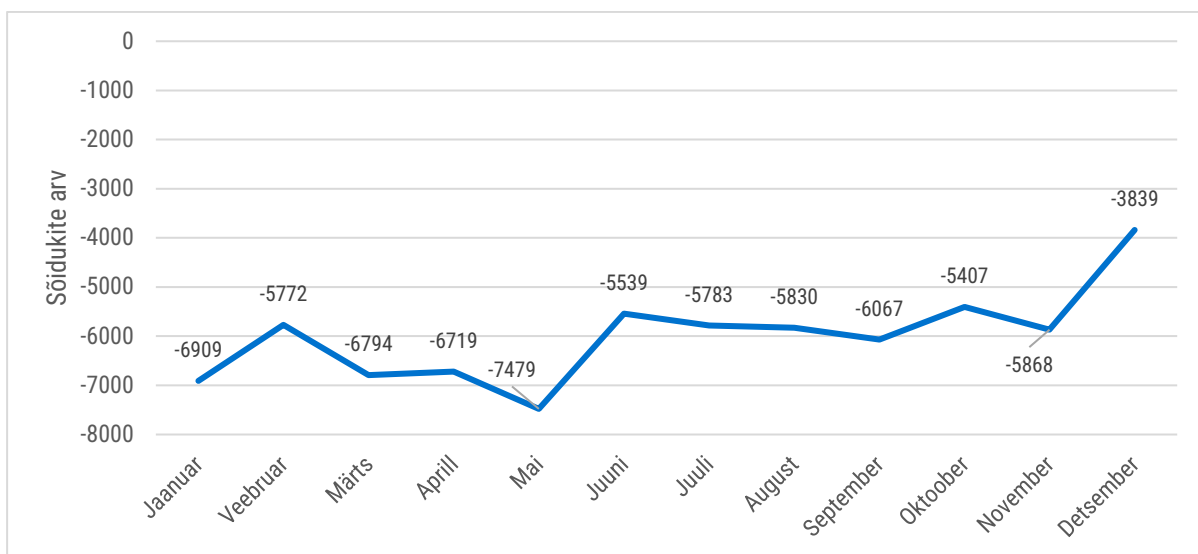
Tulenevalt võrdlemisi suurest registreerimistasu koormusest on märgata suuremat langust sõidukite tehingute arvus järelturul. Lisaks sellele, oli 2024. aastal just Eestis registreeritud kasutatud sõidukite ettevarumine suurim nii mahuliselt kui ka protsentuaalselt. Seega on võrdlemisi suur ettevarumine ja registreerimistasu toonud endaga kaasa ka aeglasema tehingute arvu taastumise. Järelturu tehingute arv on esitatud [joonisel 7](#) ja võrdlus varasema ajaloolise keskmisega [joonisel 8](#).



Joonis 7: Järelturu tehingute arv M1 ja M1G kategooria sõidukitega

Allikas: [Sõidukitega tehtud toimingute statistika | Transpordiamet](#)

Järelturu puhul on varasem võrdlusbaas arvatud vaid kahe aasta põhjal, sest vastav statistika on kättesaadav alates 2021. aasta juulist.



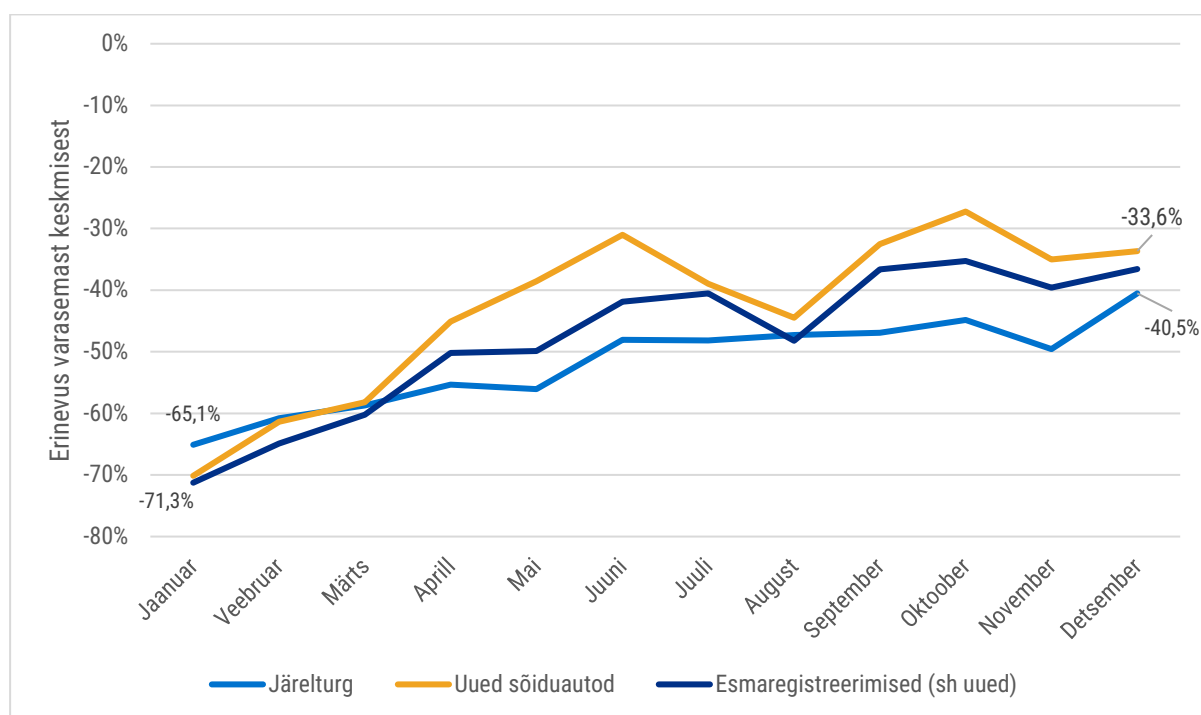
Joonis 8: 2025. aasta järelturu tehingute arvu erinevus võrreldes 2022 kuni 2023 keskmisega.

Allikas: [Sõidukitega tehtud toimingute statistika | Transpordiamet](#)

Eelnevad graafikud on esitatud absoluutarvudes, kuid selline võrdlus ei võta arvesse erinevate tehingurühmade suuruseid. Suuruste arvesse võtmiseks on vaja vaadata absoluutarvulise languse asemel protsendilisi muutuseid, mis on esitatud [joonisel 9](#).

Kuna järelturu tehingute arvu on võimalik võrrelda vaid 2022. ja 2023. aastaga, siis on võrdlus kõikidel tehingurühmadel tehtud objektiivsuse säilitamiseks täpselt samal baasil.

Suurim protsentuaalne langus on toimunud järelturul ning väiksem langus on olnud uute sõidukite müügil. Taastumistrendi on näha aga kõikide tehingurühmade puhul.



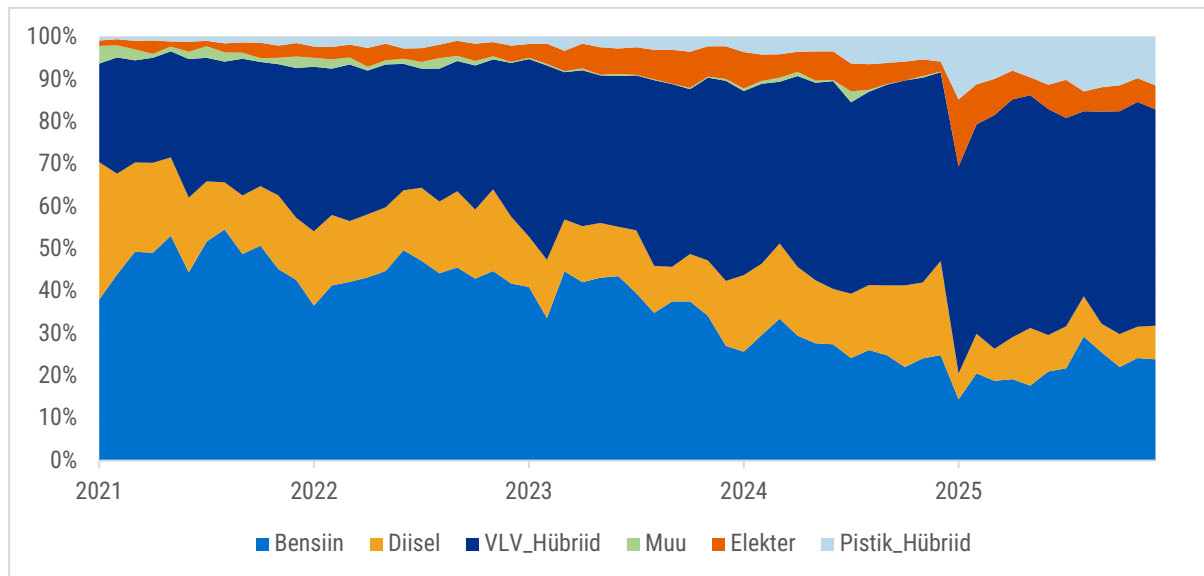
Joonis 9: 2025. aastal sõiduautodega (M1 ja M1G) tehtud tehingute osakaal 2023. aasta tehingute arvust.

Allikas: [Sõidukitega tehtud toimingute statistika | Transpordiamet](#)

Põhjus 2025. aasta mai ja juuni kuu järsuks tõusuks on 01.07.2025 jõustunud käibemaksu tõus. Kuigi järelturu ja esmaregistreerimiste (sh uued) puhul ei ole märkimisväärset muutust näha, siis uutel sõiduautodel on maksueelne ettevarumine toimunud just seetõttu, et uued sõidukid on kallimad ehk käibemaksu muudatus toob sellistel sõidukitel endaga kaasa võrdlemisi suure hinnalisa. Lisaks moodustavad suurema osa uute sõidukite ostudest ettevõtted, kelle ostuotsused on tavaliselt teadlikumalt ajastatud kui eraisikutel. Järgmistel kuudel toimunud languseks on kaks põhjust: esiteks ettevarumise järgne oodatav langus, kuid ka sellel ajal ilmunud uudised seoses automaksu tühistamisega⁵. Augusti kuu langus illustreerib hästi seda, mis võib juhtuda, kui 2027. aasta valimise eel inimeste ebakindlus suureneb seoses automaksu tühistamise sõnavõttudega.

⁵ Kallas: [teeme peaministrile ettepaneku automaks kaotada | Majandus | ERR](#)

Joonisel 10 on esitatud uute esmaregistreerimiste osakaal vastava kuu jooksul müüdnud sõidukite koguarvust mootori tüüpide lõikes. Selgelt juba automaksu eel, kui ka selle järgselt, on populaarsemaks valikuks osutunud välise laadimisvõimaluseta hübriidsõiduautod.



Joonis 10: Esmaregistreeritud uued sõidukid mootori tüüpide lõikes osakaaluna kuus müüdnud uute sõidukite koguarvust

Allikas: [Sõidukitega tehtud toimingute statistika | Transpordiamet](#)

Kuigi esmapilgul võib tunduda, et üle poole Eestis registreeritud uutest sõidukitest on hübriidsõidukid, siis tehniliselt on see järeldus korrektne. Probleemiks on aga see, et välise laadimisvõimaluseta hübriidi erinevus tavalisest sisepõlemismootoriga autost on äärmiselt väike. Lisaks sellele kasutatakse pistikhübriide palju rohkem sisepõlemismootoriga, kui ametlikud testid seda ette näevad, mis juhul on tegu sisuliselt suurema massiga sisepõlemismootoriga sõiduautoga.

2.2 Keskmise mootorsõidukimaks 2025. aastal

2025. aastal saatis Maksu- ja Tolliamet välja kokku 520 448 mootorsõidukimaksuteadet. Mootorsõidukimaksu tasumise tähtaeg saabus 2025. aastal 89,67 miljoni euro ulatuses ning 31.12.2025 seisuga oli sellest tasutud 97,6%. Mootorsõidukimaksu maksjaid oli ligi 475 000, sh 432 283 füüsilist isikut ja 69 523 juriidilist isikut. Füüsiliste isikute keskmine maksukohustus oli pärast maksuvähenduse rakendamist 99,7 eurot ning juriidilise isiku maksukohustus 195,85 eurot. Kokku oli 2025. aastal ligikaudu 764 517 maksustatud sõidukit.⁶

Järgnev statistika on arvatud 2025. aasta alguse sõidukite registri seisu põhjal. Aasta jooksul on mõned sõidukid registrist kustutatud, hävinud, varastatud või muul põhjusel maksukohustusest vabastatud, mistõttu on nende sõidukite maksukoormust vaja tagasiulatuvalt

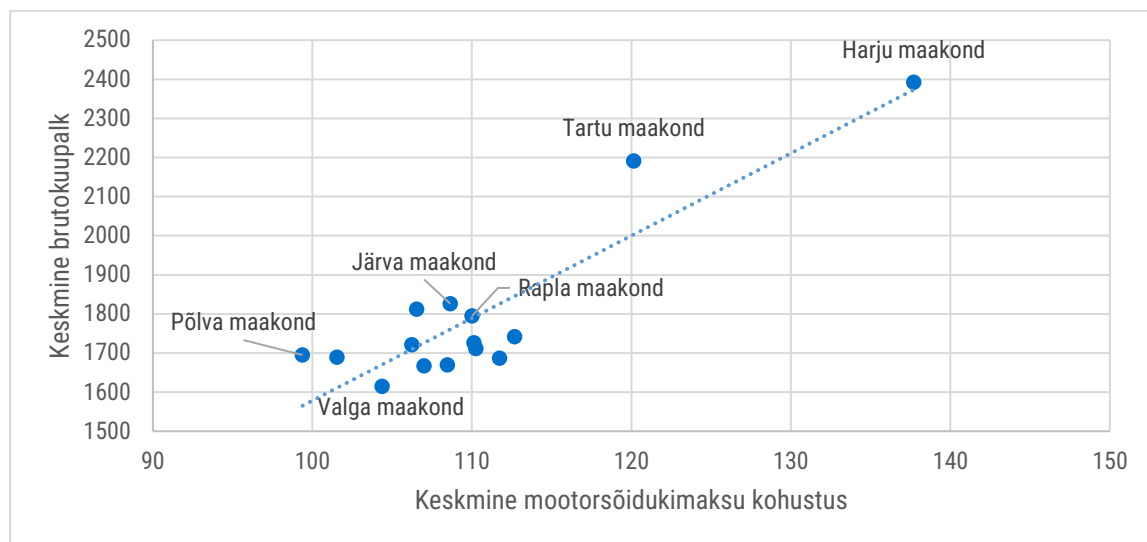
⁶ [Maksu- ja Tolliameti aastaraamat | Maksu- ja Tolliamet](#)

korrigeerida. Lühidalt öeldes vähendab see tasumisele kuuluvat mootorsõidukimaksu summat. Vastupidise efektiga on sõidukite esmarestreerimine, mis aasta jooksul suurendab kogu maksukohustuse summat. Kuna allolev statistika on arvatud 2025. aasta alguses kehtinud liiklusregistri seisuga, siis on kuvatava statistika ja tegelikkuse vahel mõningad erinevused, kuid arvestades valimi suurust, on need pigem marginaalsed ja ei muuda üldist seost.

Joonisel 11 on esitatud keskmise brutokuupalga seos keskmise mootorsõidukimaksu kohustusega maakondade lõikes. Keskmise mootorsõidukimaks hõlmab kõiki maksustamisele kuuluvaid sõidukeid, millest suurema osa moodustavad sõidua autod. Jooniselt on välja jäetud 17000 sõidukit, mille omaniku elukoha maakond on määramata (üldjuhul elukoht välismaal). Esitatud mootorsõidukimaksu koormusel on arvestatud ka lastega sõidukiomanike maksuvähendusega. Lisatud on ka trendijoon.

Jooniselt ilmneb selge seos sissetuleku ja mootorsõidukimaksu kohustuse vahel. Kõrgeima keskmise brutokuupalgaga maakonnas ehk Harjumaal on keskmine sõiduki maksukohustus 138 eurot. See viitab sellele, et kõrgema sissetulekuga maakondades omatakse keskmisest uuemaid ja saastavamaid sõidukeid.

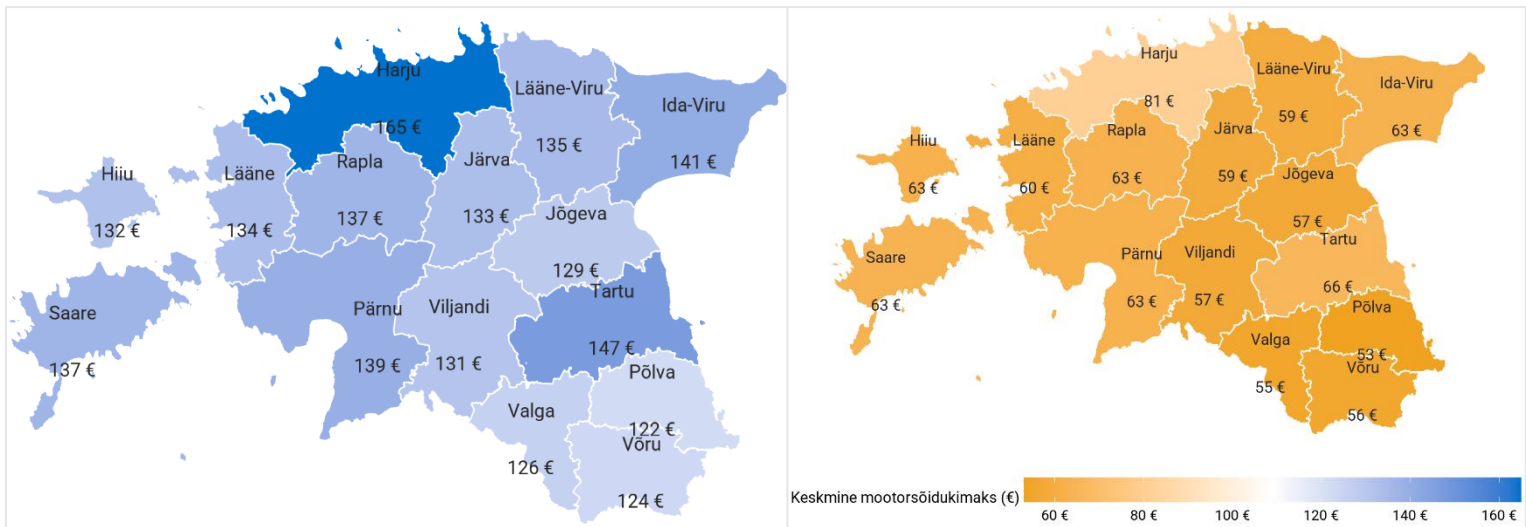
Kui vaadata keskmise maksukohustuse osakaalu ligikaudsest aastasest brutopalgast (neljanda kvartali keskmine kuupalk korrutatud 12-ga), siis see on võrdlemisi stabiilne kõikide maakondade lõikes jäädes vahemikku 0,46% (Tartumaa) kuni 0,55% (Hiiumaa).



Joonis 11: Keskmine brutokuupalk 2025. aasta neljandas kvartalis ja keskmine mootorsõidukimaksu kohustus 2025. aasta alguse liiklusregistri seisuga maakondade lõikes

Allikas: [Avaleht | Statistikaameti palgarakendus](#); Maksu ja Tolliamet

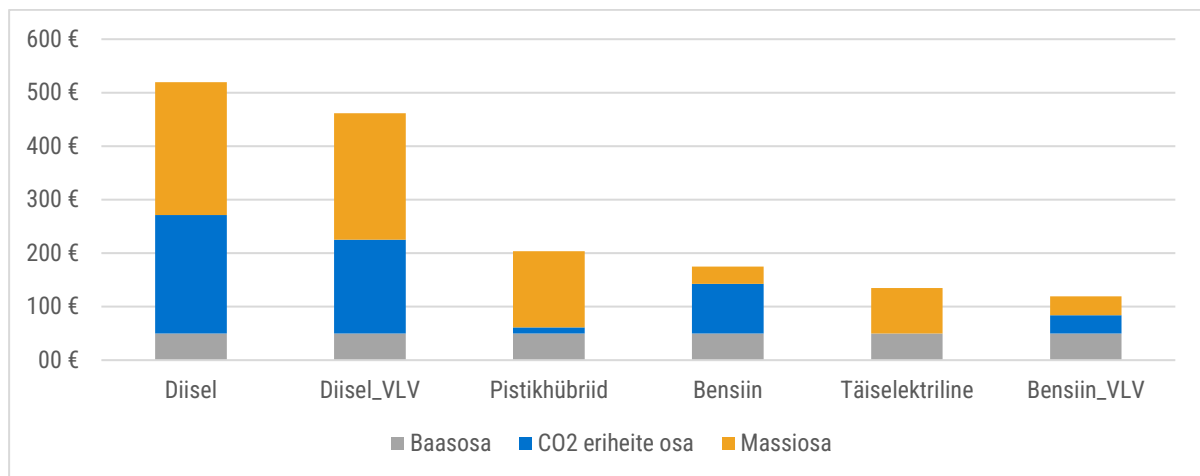
Joonisel 12 on esitatud keskmine mootorsõidukimaksu koormus enne (vasakpoolne) ja pärast (parempoolne) lastega sõidukiomanike maksuvähendust M1 ja N1 kategooria sõidukitel. Joonisel esitatud statistikasse kuuluvad ainult sõidukid, millele on maksuvähendus rakendatud. Vähenduse eelne keskmine maksukoormus oli 149 eurot ning vähenduse järgne 70 eurot. Maksuvähenduse kogukulu riigile on 18 miljonit eurot.



Joonisel 12: M1 ja N1 kategooria sõidukite keskmine mootorsõidukimaksu koormus enne (vasakul) ja pärast (paremal) lastega sõidukiomanike maksuvähendust (ainult maksuvähenduse alla kuuluvad sõidukid).

Allikas: Maksu ja Tolliamet

Joonisel 13 on esitatud keskmine mootorisõidukimaksu koormus 2025. aasta detsembris registreeritud uutel sõiduautodel (M1 ja M1G) mootori tüüpide lõikes. Alloleva joonisel ei ole arvestatud lastega sõidukiomanike maksusoodustust, sest andmed on võetud transpordiameti avalikust sõidukite statistikast, mida ei ole võimalik siduda sõiduki omanikule arvatava maksuvähendusega. See tähendab, et tegelik maksukohustus uutel sõidukitel oleks mõnevõrra madalam kui alloleval joonisel kuvatud tulemused näitavad. Jooniselt ilmneb potentsiaalne probleem mootorsõidukimaksu ülesehitusega. Välise laadimisvõimaluseta bensiinimootoriga sõidukite keskmine mootorsõidukimaks on väiksem kui täiselektrilistel sõidukitel. See tähendab, et mootorsõidukimaks suunab pigem tarbijaid ökonoomsema sisepõlemismootoriga sõiduki, mitte keskkonnasõbralikumale alternatiivile ehk elektriauto poole. Seda kinnitab ka joonisel 10 esitatud uute registreerimiste jaotus mootori tüüpide lõikes, millest järeldub, et elektrisõidukite osakaal uutest registreerimistest ei ole automaksu kehtestamise järgselt suurenenud.

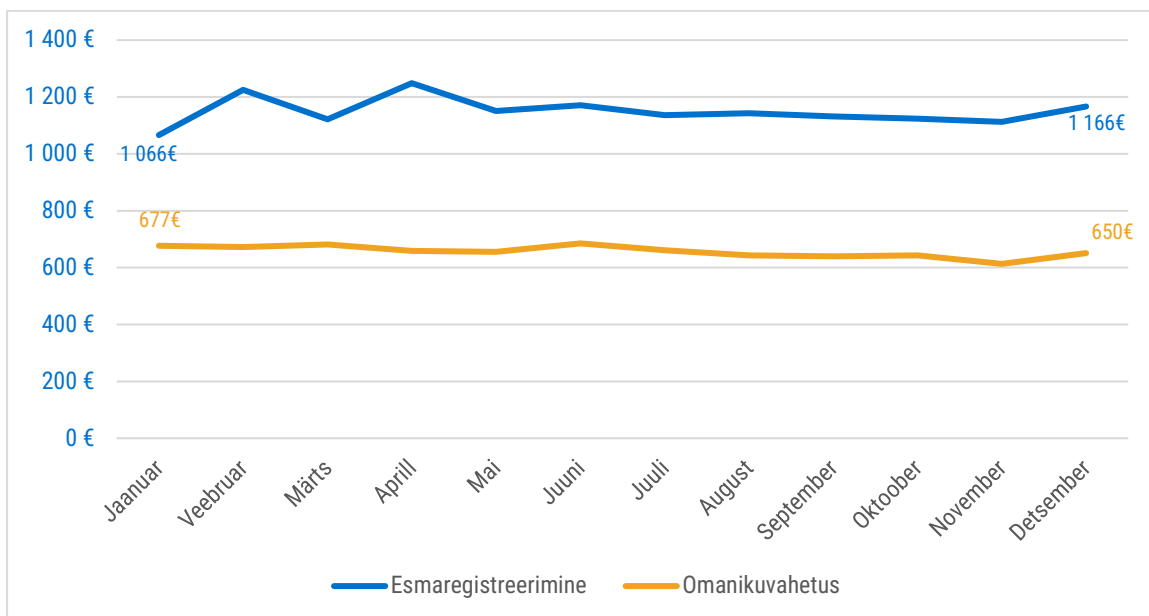


Joonis 13: 2025. aasta detsembris registreeritud uute sõidukite keskmine mootorsõidukimaksu mootori tüüpide lõikes (Rahandusministeeriumi arvutused).

Allikas: [Sõidukitega tehtud toimingute statistika | Transpordiamet](#); Rahandusministeeriumi arvutused

2.3 Keskmise registreerimistasu 2025. aastal

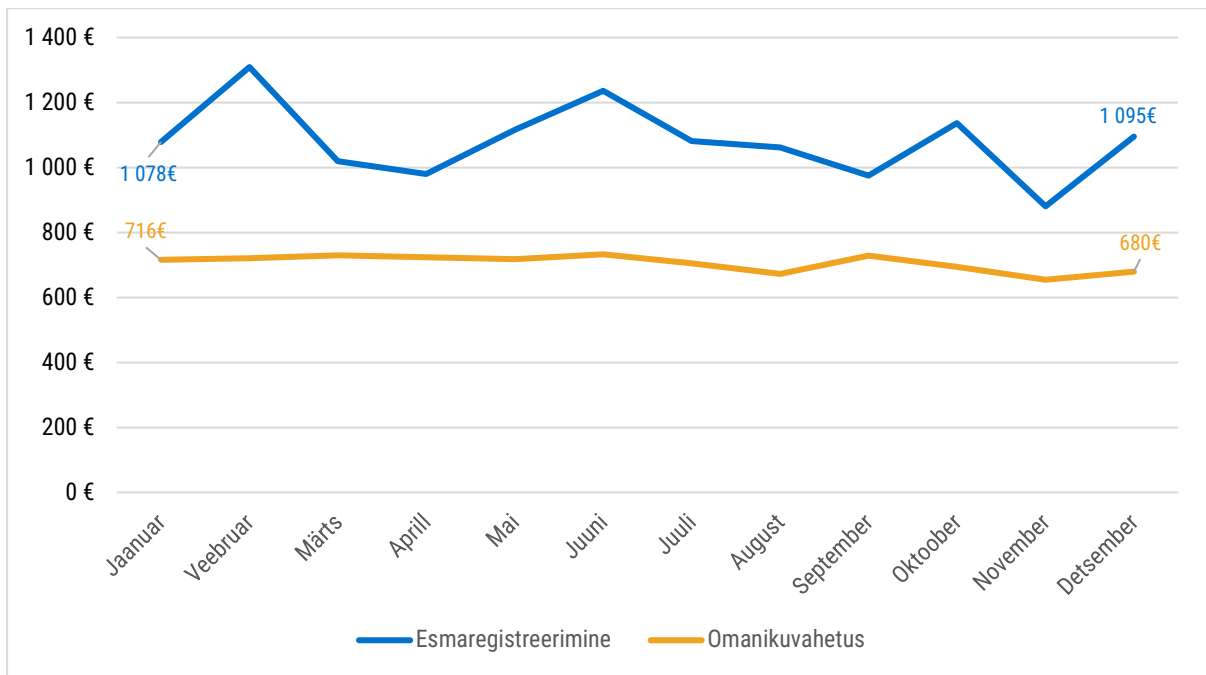
Käesolevas peatükis on arvatud keskmine registreerimistasu esmaregistreerimiste ja omanikuvahetuste lõikes. Statistika selle kohta on kättesaadav transpordiameti sõidukite statistika lehel, mille põhjal on koostatud [joonis 14](#), kus on esitatud keskmise registreerimistasu suurus tehingute tüüpide lõikes M1 ja M1G kategooria sõidukitele 2025. aastal. Esmaregistreeritud sõidukite registreerimistasu on kesktlābi umbes poole suurem, kui juba registris olevate sõidukite omanikuvahetuse puhul. Kuigi järelturul müüvad sõidukid on üldjuhul saastavamad, siis väiksem maksukoormus tuleneb just vanusekordajast, mis aitab vanematel sõidukitel vähendada ebaproportsionaalset suurt maksukoormust võrreldes sõiduki hinnaga. 2025. aasta detsembri seisuga oli esmaregistreerimiste keskmiseks registreerimistasuks 1158 eurot ja omanikuvahetusel 654 eurot. Põhjus esmaregistreerimiste jaanuari kuu madalale tasemele oli elektrisõidukite võrdlemisi suur osakaal tehingute koguarvust, mis tulenes ülejäänud mootoritüüpidega sõidukite registreerimisarvu automaksu jõustumisjärgsest ajutisest langusest.



Joonis 14: M1 ja M1G kategooria sõidukite registreerimistasu 2025. aastal tehingutüübi lõikes

Allikas: [Sõidukite statistika | Transpordiamet](#)

N1 kategooria sõidukite registreerimistasu summast moodustab võrdlemisi suure osa CO₂ eriheid, kuid see-eest on massiosa väiksem. Kokkuvõttes jääb maksusumma samasse suurusjärku M1 ja M1G sõidukitega. [Joonisel 15](#) on esitatud registreerimistasu suurus tehingute tüüpide lõikes.

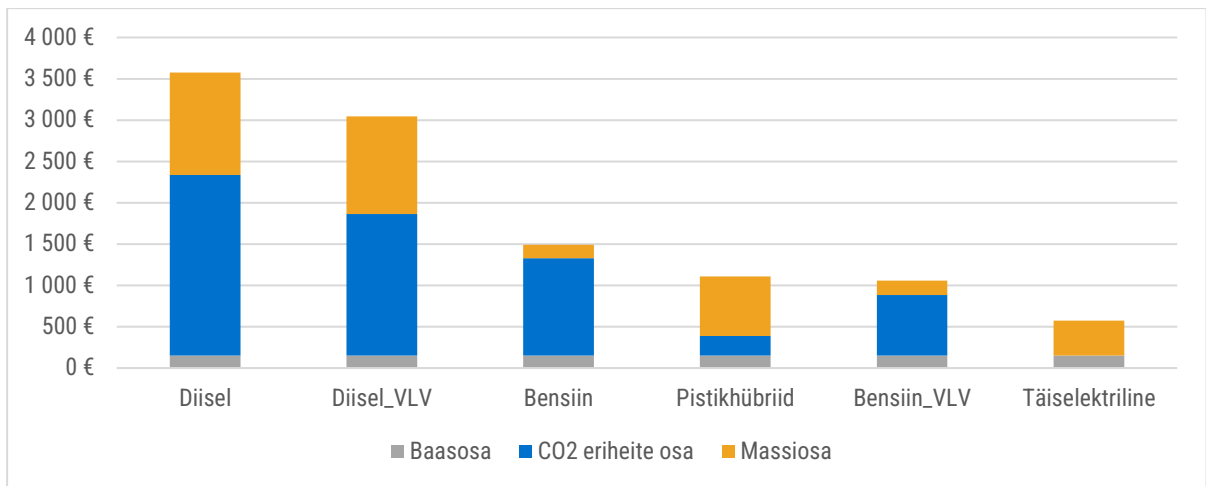


Joonis 15: N1 ja N1G kategooria sõidukite registreerimistasu 2025. aastal tehingutüübi lõikes

Allikas: [Sõidukite statistika | Transpordiamet](#)

Sarnaselt eelmisele peatükile on [joonisel 16](#) esitatud registreerimistasu mootori tüüpide lõikes 2025. aasta detsembris registreeritud uutel sõiduautodel (M1 ja M1G). Selgelt väikseima registreerimistasuga on täiselektrilised sõiduautod, millele lähimaks mootori tüübiks on pea kaks korda suurema keskmise registreerimistasuga välise laadimisvõimaluseta bensiinimootoriga sõidukid. Kuigi protsentuaalne erinevus on märkimisväärne, siis tarbijate jaoks on tähtsam siiski erinevus eurodes, milleks on 500 eurot. Arvestades, et uute sõiduautode hind ulatub kümnetesse tuhandetesse eurodesse ja neid kasutatakse mitmeid aastaid, moodustab 500 euro suurune registreerimistasu erinevus auto hinnast väikese osa. Suurim registreerimistasu on diiselmootoriga sõidukitel, mille osakaal uutest registreerimistest on ka vähenemas.

Kui automaksu kehtestamine on esialgu suunanud tarbijaid pigem ökonoomsemate sise põlemismootoriga sõidukite poole, siis 2028.- ja 2031 aastal planeeritud registreerimistasu tõusud muudavad diferentseerituse suuremaks ka täiselektrilise ja bensiinimootoriga sõidukite vahel, mis suurendab tõenäoliselt elektrisõidukite osakaalu esmaregistreerimistest.



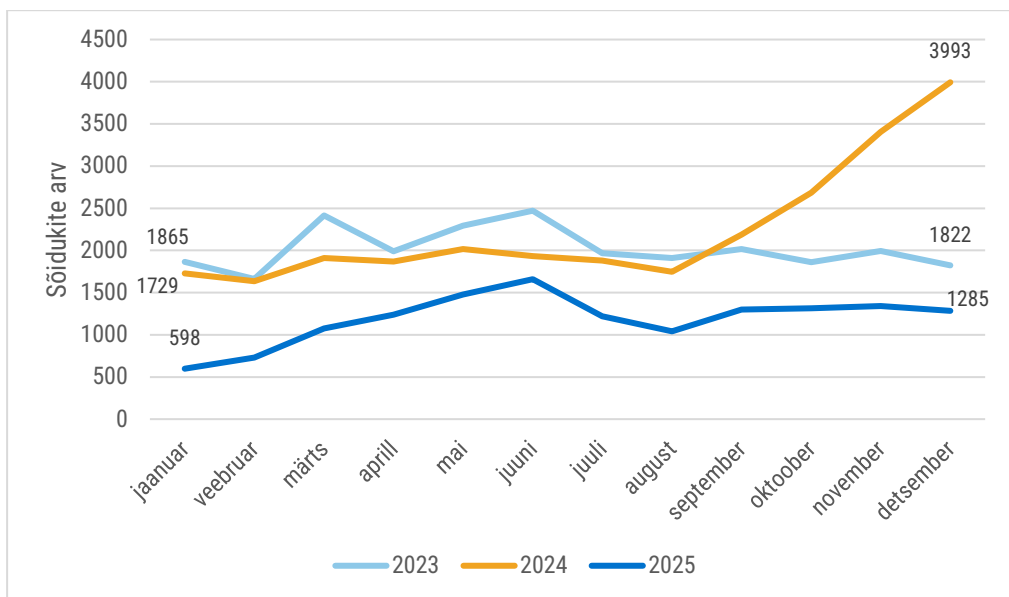
Joonis 16: 2025. aasta detsembris registreeritud uute sõidukite keskmine registreerimistasu mootori tüüpide lõikes (Rahandusministeeriumi arvutused).

Allikas: [Sõidukite statistika | Transpordiamet](#)

2.4 Automaksu juriidiliste ja füüsiliste isikute vaates

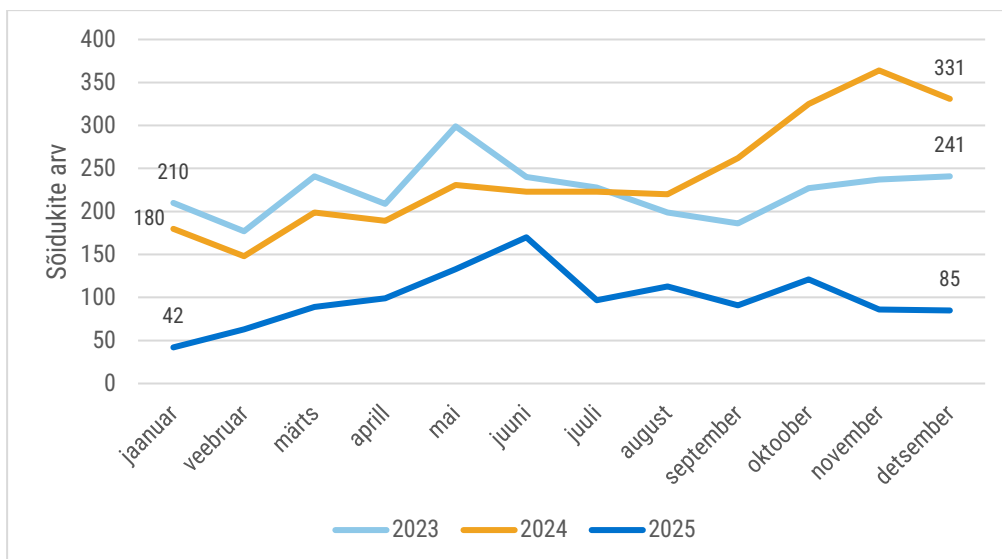
Käesolevas peatükis käsitletakse sõiduautode registreerimiste muutust eraisikute ja juriidiliste isikute lõikes. Juriidilistest isikutest omanike hulgas on ka liisingu/laenuettevõtted, riigiasutused jms. Suurem osa uuematest sõidukitest ostetakse just juriidiliste isikute poolt. Peatükis 2.1 ilmnes, et kõige kiiremini taastuvaks tehingurühmaks on just uute sõiduautode esmregistreerimine. Sellest saab teha esialgse järelduse, et ettevõtete puhul on sõidukite ostude taastumine olnud kiirem, kui eraisikutel.

Seda kinnitavad ka Transpordiameti andmed, mis on esitatud [joonistel 17 ja 18](#), kus on välja toodud uute registreeritud sõidukite arv sõiduki vastavalt juriidilistel ja füüsilistel isikutel eraldi.



Joonis 17: Juriidiliste isikute M1, M1G, N1 ja N1G esmregistreerimiste arv (uued)

Allikas: Transpordiamet



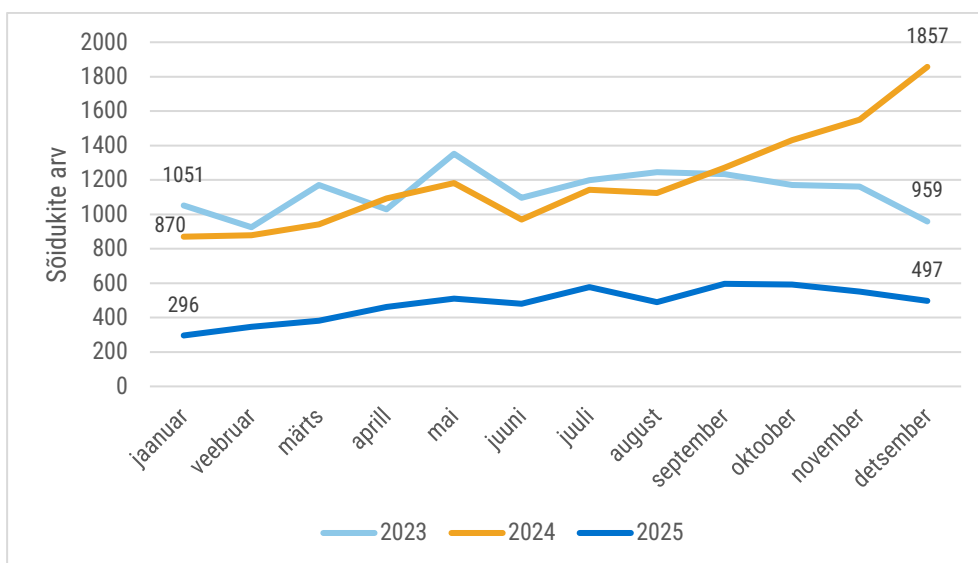
Joonis 18: Eraisikute M1, M1G, N1 ja N1G esmaregistreerimiste arv (uued)

Allikas: Transpordiamet

Võrreldes 2023. aasta detsembriga, on sõidukite müügis toimunud 29%-line langus. Nagu varasemates peatükkides mainitud, siis juunikuu eelse tõusu põhjustas käibemaksumäära tõus.

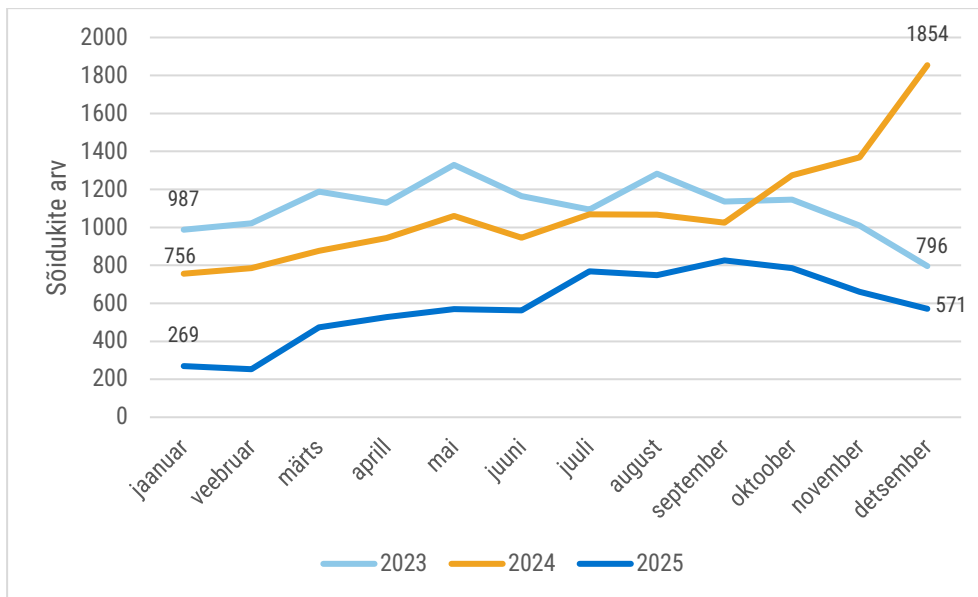
Suurem automaksu-eelne ettevarumine toimus juriidiliste isikute poolt, kelle uute sõidukite registreerimine suurenes aasta jooksul 1729-lt 3993-le ehk 131%. Füüsiliste isikute puhul oli vastavaks tõusuks 84%.

Samas kui vaadata kasutatud sõidukite ettevarumist, siis on näha täpselt vastupidist trendi (joonis 19 ja 20). Eraisikute kasutatud sõidukite esmaregistreerimine suurenes automaksu eelsel perioodil rohkem ning automaksu järgsel perioodil on ka nende taastumine olnud kiirem.



Joonis 19: Juriidiliste isikute M1, M1G, N1 ja N1G esmaregistreerimiste arv (kasutatud).

Allikas: Transpordiamet



Joonis 20: Erasisikute M1, M1G, N1 ja N1G esmaregistreerimiste arv (kasutatud)

Allikas: Transpordiamet

Ettevõtted ostavad üldjuhul uuemaid ja kallimaid autosid, mistõttu on nende automaksu koormus eraldi vaadatuna ka märkimisväärselt suurem. Samas aitab ettevõtete maksukoormust vähendada käibemaksu mahaarvamine, erisoodustuse reeglid (teistes riikides ka soodsad amortisatsioonireeglid). Ettevõtete maksustamisest nii Eestis kui ka Euroopas täpsemalt peatükis 4.2.

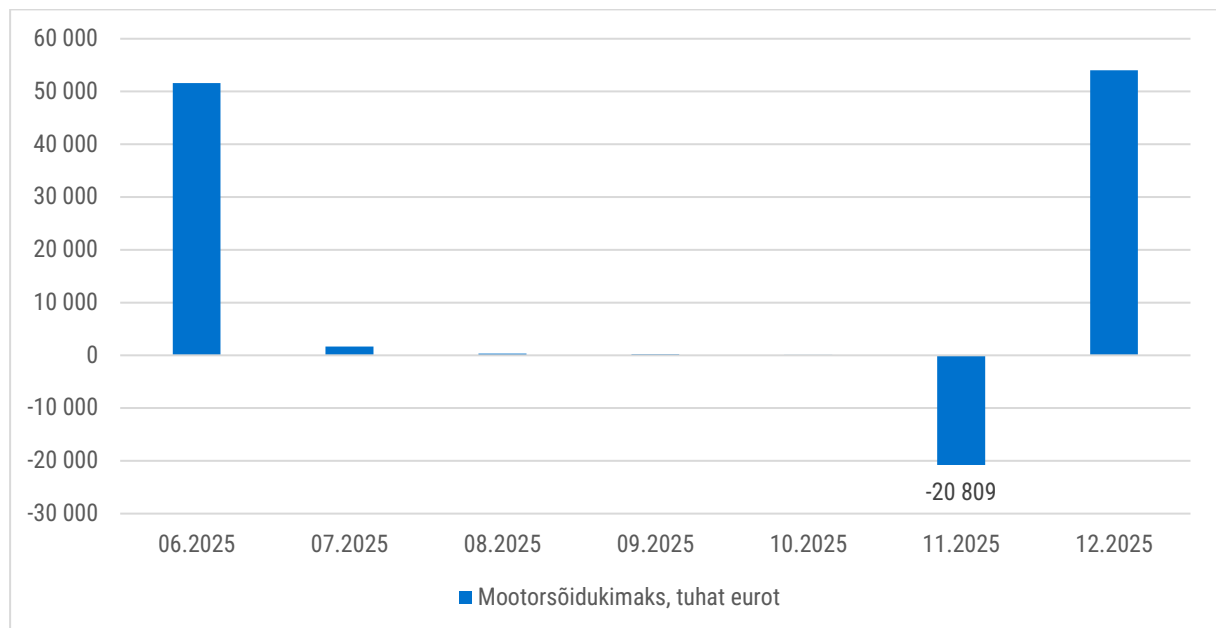
3. Majanduslik mõju ja riigieelarve laekumine

3.1 Automaksu laekumine 2025. aastal

2025. aastal laekus automaksust riigieelarvesse kokku 151 miljonit eurot, millest 87 miljonit eurot moodustas mootorsõidukimaks ja 64 miljonit eurot registreerimistasu.

Avalikus arutelus on palju tähelepanu pälvinud automaksu oodatust väiksem laekumine. Samas rõhutas Rahandusministeerium nii seaduseelnõu seletuskirjas ning kogu muus avalikus ja mitteavalikus kommunikatsioonis, samuti ka erinevates prognoosides, et selle maksu prognoosimisega kaasneb märkimisväärne määramatus, kuna tegemist on täiesti uue poliitikameetmega, mille käitumuslikke mõjusid ei olnud võimalik varasema statistika põhjal täpselt hinnata.

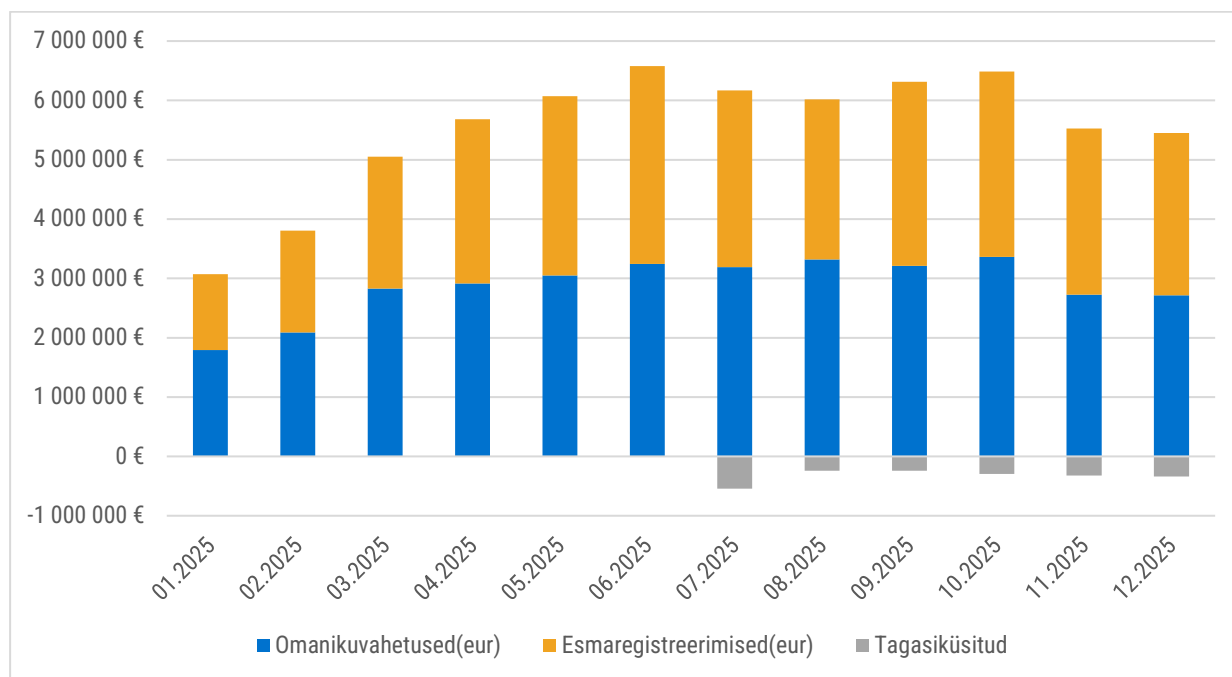
Mootorsõidukimaksu 2025. aasta kevadprognoosiks kujunes 99 miljonit eurot (sama hinnang oli seaduseelnõus) ning suveprognoosis korrigeeriti see 103 miljoni euroni. Nendes prognoosides ei olnud veel võimalik arvestada novembris jõustunud lastega sõidukiomanike automaksu soodustusega, mille käigus tagastati lastega sõidukiomanikele 18,2 miljonit eurot. Lõplikuks laekumiseks kujunes 87 miljonit eurot, mis vastas ka lisa eelarve raames tehtud prognoosile, kus oli arvestatud ka lastega sõidukiomanike maksusoodustusega. 31.12.2025 seisuga on 2025. aastal tasumisele kuulunud kogusummast riigile laekunud 97,6%. Mootorsõidukimaksu laekumine on esitatud [joonisel 21](#).



Joonis 21: Mootorsõidukimaksu laekumine kuude lõikes 2025. aastal

Allikas: Maksu ja Tolliamet

Registreerimistasu puhul prognoositi esialgselt 2025. aastaks 137 miljoni euro suurust laekumist (sama hinnang oli seaduseelnõus), kuid suveprognoosis korrigeeriti ootus 90 miljoni euroni. Lõplikud andmed näitavad, et registreerimistasu laekus riigile 64,2 miljoni eurot (joonis 22), mis jääb märkimisväärselt alla varasematele prognoosidele. 2026. aasta kevadprognoosis korrigeeris Rahandusministeerium registreerimistasu laekumise ootust allapoole: kui varem prognoositi 2026. aastaks 120 miljoni eurot (ootasime sõidukituru kiiremat taastumist), siis nüüdseks on laekumise ootust vähendatud 82 miljoni euroni.



Joonis 22: Registreerimistasu laekumine kuude lõikes

Allikas: [Sõidukite statistika](#) | [Transpordiamet](#)

Kui mootorsõidukimaks on oma olemuselt suhteliselt stabiilne maks kuna seda tasutakse kõigilt liiklusregistris olevad maksutavatesse kategooriatesse kuuluvatelt sõidukitelt, siis registreerimistasu puhul on tulevikulaekumine märksa ebakindlam. Registreerimistasu laekumine sõltub otseselt uute sõidukite registreerimise arvust, mida omakorda mõjutavad nii majanduslikud tingimused kui ka poliitilised ootused.

Nagu eelnevas peatükis mainitud, siis 2027. aastal toimuvad Riigikogu valimised võivad kaasa tuua lubadusi automaksu muutmiseks või tühistamiseks, mis lükkaks tarbijate sõidukiostuotsuseid veelgi edasi. Sellest tulenevalt püsib registreerimistasu prognoosimisega seotud määramatus endiselt kõrgel tasemel.

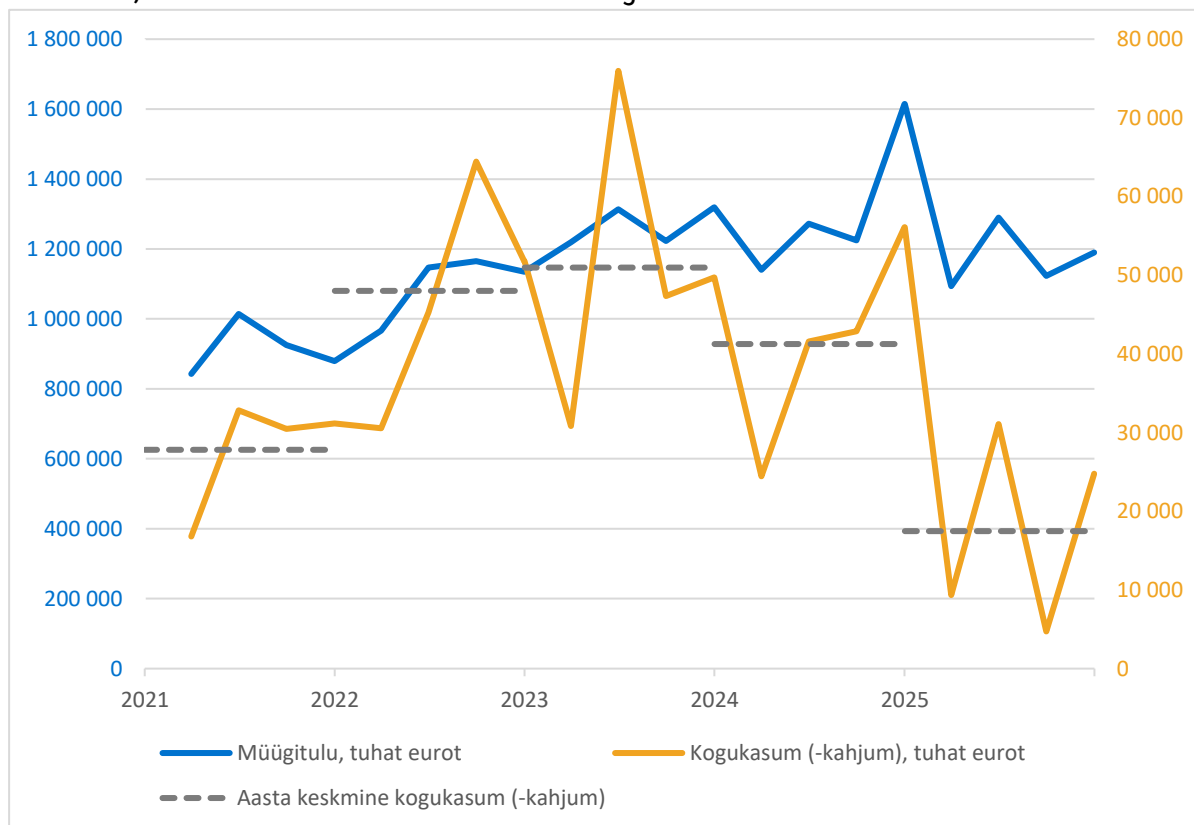
3.2 Automaks ja mootorsõidukite müügiga tegelev sektor ning sellega seotud maksulaekumine

Lisaks automaksust laekuvatele tuludele on oluline käsitleda ka automaksuga kaasnevat eelarvetulu kadu laiemat ning majanduslikku kahju. Nagu eelnevates peatükkides on korduvalt

esile toodud, on sõidukite müügi maht 2025. aastal olnud varasemate aastatega võrreldes madalamal tasemel, millega on kaasnenud mitmete maksude laekumise vähenemine riigieelarvesse. Käibemaksu laekumine on mõjutatud sõidukite müügi mahust. Samas on automaksul ka kaudne mõju sotsiaalmaksule ja tulumaksule, mis samuti tulenevad madalamast sõidukite müügi mahust.

Joonisel 23 on esitatud mootorsõidukite ja mootorrataste hulgi ja jaemüügi ning remondiga tegeleva sektori müügitulu ja kogukasum kvartalite lõikes. Jooniselt ilmneb, et sektor on näinud marginaalset müügitulu langust võrreldes 2023. aastaga, kuid suurem muutus on toimunud kasumlikkuses. See viitab sellele, et ettevõtete marginaalid on vähenenud kas hinnasoodustuste, kasvavate kulude või mõlema kombinatsioonina.

Kuigi müügitulu langus oli tagasihoidlik, tuleb arvestada inflatsiooni mõjuga. Nominaalselt võib müük näida püsinud ligikaudu samal tasemel, kuid seda on osaliselt toetanud üldine hinnatõus, mistõttu on reaalses arvestuses müügi maht nominaalsest veidike enam vähenenud.



Joonis 23: Mootorsõidukite ja mootorrataste hulgi- ja jaemüügi ning remondiga tegeleva sektori müügitulu ja kogukasum kvartalite lõikes 2021 I kvartal kuni 2025 IV kvartal.

Allikas: [EM041: ETTEVÕTETE MAJANDUSNÄITAJAD | Näitaja, Tegevusala, Tööga hõivatud isikute arv ning Vaatlusperiood. Statistika andmebaas](#)

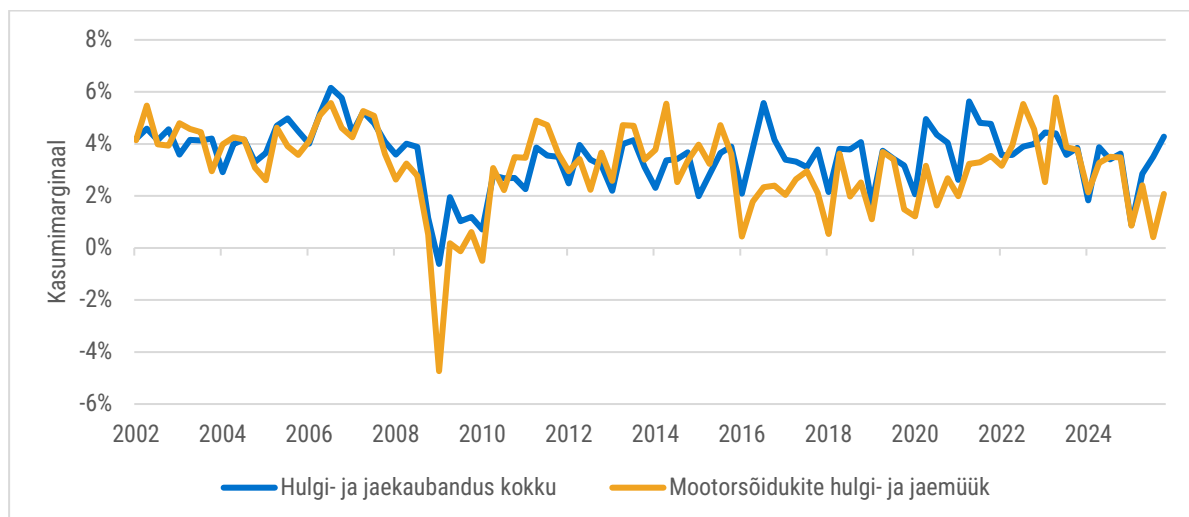
Rahandusministeeriumi arvutuste kohaselt tõi 2024. aasta lõpus sõidukite ettevarumine kaasa ligikaudu 18 miljoni euro suuruse täiendava käibemaksulaekumise. 2025. aasta müügi mahude langus põhjustas omakorda umbes 44 miljoni euro suuruse käibemaksulaekumise vähenemise. Seega on automaksu netomõju käibemaksust -26 miljonit eurot. Arvestades, et automaksu

esimesel kehtimisaastal, mil laekumine on väikseim, oli automaksust saadav tulu riigile 151 miljonit eurot, ei saa korrektseks pidada väiteid, mis ütlevad, et riigi tulud on automaksu kehtestamise tõttu vähenenud. Lisaks on osa sõidukite ostuotsuseid üksnes ajaliselt edasi lükkunud, mistõttu on 2025. aasta käibemaksu väiksem laekumine automüügist valdavalt ajutise iseloomuga.

Oluline on rõhutada, et kõigilt sõiduautotehingutelt ei laeku käibemaksu, kuna ligikaudu pool tehingumahtudest tehakse ettevõtete poolt ning need deklareeritakse sisendkäibemaksuna. Riigi seisukohast on määrav kogu käibemaksulaekumine tervikuna – kui tarbimine ühes kaubagrupis väheneb, suunatakse osa kulutustest tavaliselt teiste kaupade ja teenuste ostuks, millelt laekub samuti käibemaksu.

Avalikus ruumis liigub arvutuskäike, mille põhjal on käibemaksulaekumise vähenemine olnud palju suurem. Need arvutused on vigased mitmel põhjusel. Ei ole õige eeldada, et igalt potentsiaalselt ostult käibemaks laekub (kasutatud sõiduk, ettevõtete sõidukid), et kõik oleksid müüdnud uue sõiduki hinnaga, valdav osa tehinguid tehakse kasutatud sõidukitega (käibemaks juba tasutud), või et sõidukite ostmata jätmisel raha lihtsalt säästetakse ja ei lähe muusse tarbimisse.

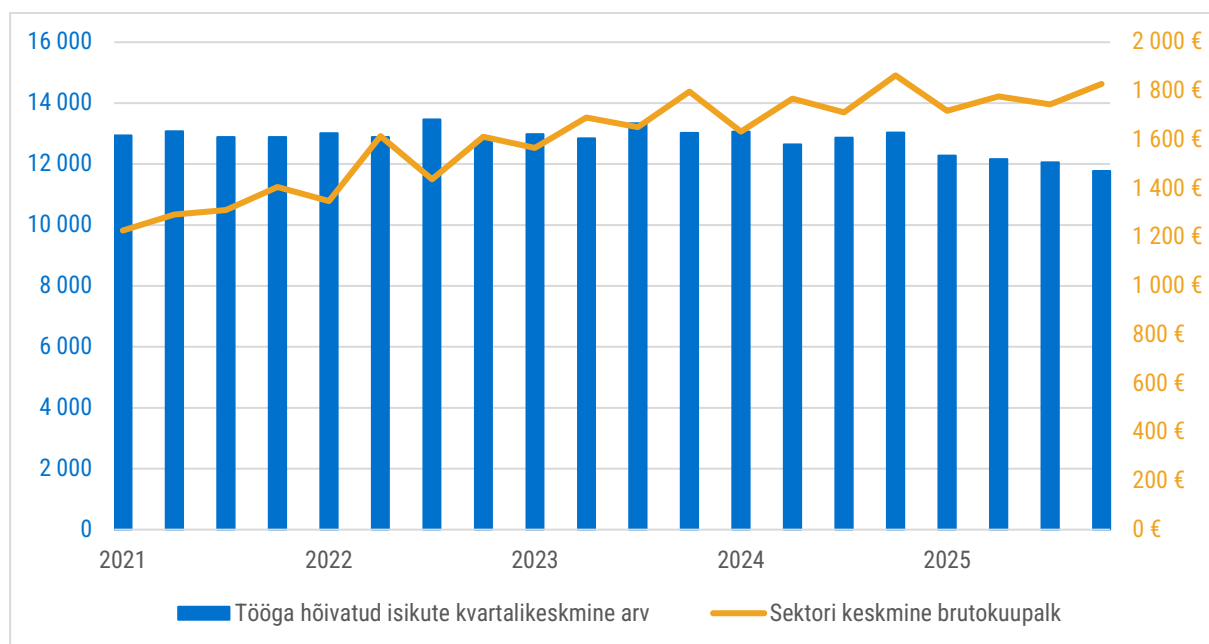
Kui jagada eelmisel joonisel esitatud kogukasum müügituluga, siis saame tulemuseks sektori kasumimarginaali. Joonisel 24 on esitatud mootorsõidukite hulgi- ja jaemüügi ning remondiga tegeleva sektori kasumimarginaal alates 2002. aastast kvartalite lõikes. Võrdluseks on toodud ka kogu hulgi- ja jaekaubanduse sektori kasumimarginaal samal perioodil. Mootorsõidukite sektori keskmiseks kasumimarginaaliks on vaadeldava perioodi vältel olnud 3,11%. Kogu jae- ja hulgikaubandust hõlmaval tegevusalal on vastav näitaja 3,56%. Automaksu eelsetel aastatel näitas automüügi tegelev sektor viimase kahekümne aasta kõrgemat kasumlikkust. Tipuks oli 2023. aasta teine kvartal, mil kasumimarginaaliks kujunes 5,79%. Automaksu järgselt on automüügi tegeleva sektori kasumlikkuse langenu, samal ajal on jae- ja hulgimüügis tervikuna olnud näha kasumlikkuse kasvu.



Joonis 24: Hulgi- ja jaekaubanduse (kokku) ning mootorsõidukite hulgi- ja jaemüük kasumimarginaal alates 2002. aastast kvartalite lõikes

Allikas: [EM041: ETTEVÕTETE MAJANDUSNÄITAJAD | Näitaja, Tegevusala, Tööga hõivatud isikute arv ning Vaatlusperiood. Statistika andmebaas](#)

Tulenevalt käsitletava sektori ettevõtete kehvematest majandusnäitajatest, on näha ka töötajate arvu langust. Joonisel 25 on esitatud kvartali keskmine tööga hõivatud isikute arv ja brutokuupalk.

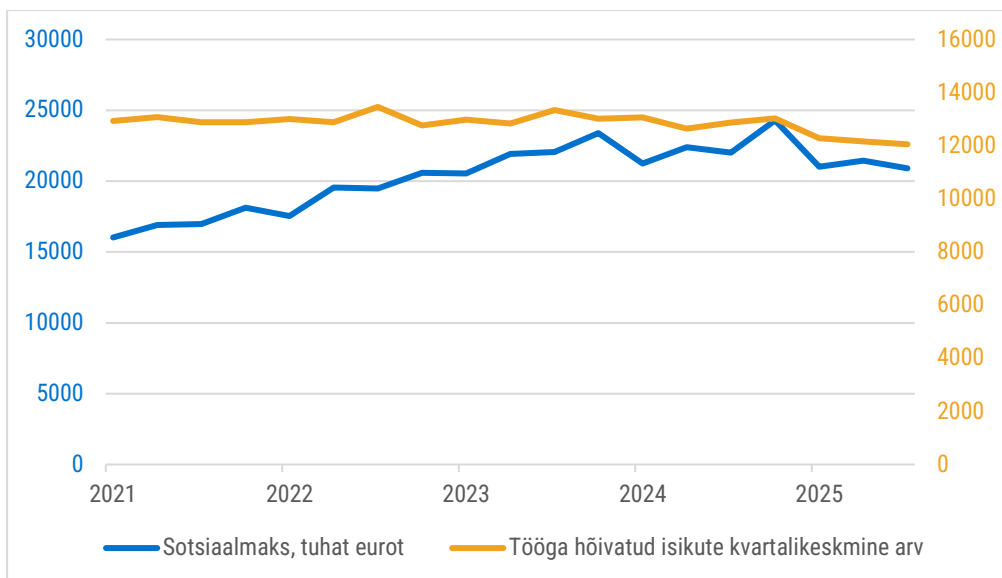


Joonis 25: Mootorsõidukite ja mootorrataste hulgi- ja jaemüügi ning remondiga tegeleva sektori tööga hõivatud isikute arv ja keskmine brutokuupalk

Allikas: [EM041: ETTEVÕTETE MAJANDUSNÄITAJAD | Näitaja, Tegevusala, Tööga hõivatud isikute arv ning Vaatlusperiood. Statistika andmebaas](#)

Tööhõivumaksudest on võimalik statistikaameti andmetest näha sotsiaalmaksu laekumist. Tulumaksu laekumise arvutamine oleks kaudselt võimalik aga kuna 2025. aastal ei kehtinud ühtlane maksuvaba tulu kõigile, sõltumata brutopalga suurusest, siis täpse tulumaksu summa arvutamine ei ole kahjuks võimalik. Seetõttu on välja toodud info vaid sotsiaalmaksu kohta. Küll aga on võimalik öelda, et muutus tulumaksus peab olema väiksem, tingituna madalamast maksumäärast võrreldes sotsiaalmaksuga.

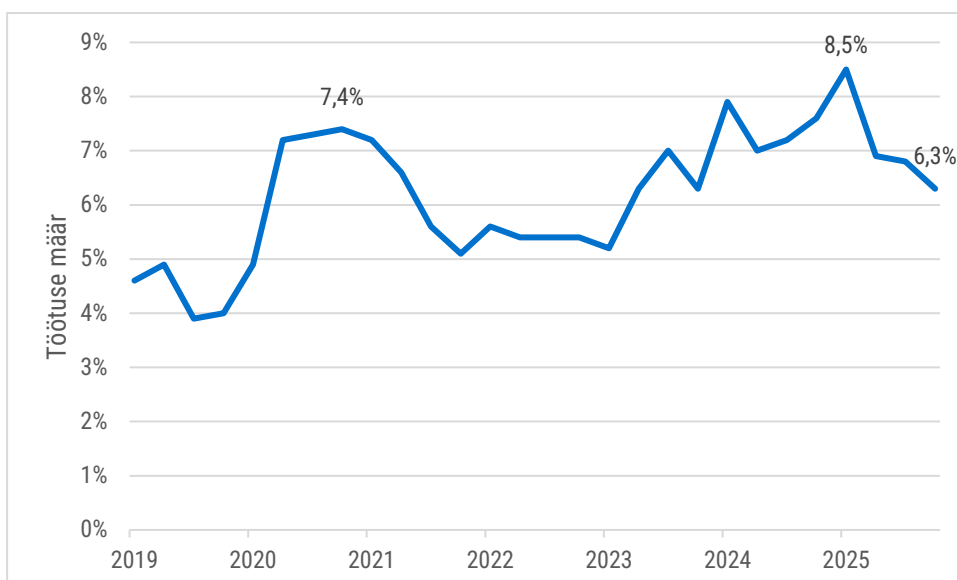
Tööhõive näitajad on mootorsõidukite müügiga tegelevas sektoris näidanud mõõdukat langust võrreldes eelmiste aastatega (joonis 26). Sotsiaalmaksu laekumine on tööhõive vähenemisega otseses seoses ning on vaadeldaval perioodil ka tööhõivega samas tempos langenud.



Joonis 26: Mootorsõidukite ja mootorrataste hulgi- ja jaemüügi ning remondiga tegeleva sektori tööga hõivatud isikute kvartalikeskmine arv ja sotsiaalmaksu laekumine tuhandetes eurodes.

Allikas: [EM041: ETTEVÕTETE MAJANDUSNÄITAJAD | Näitaja, Tegevusala, Tööga hõivatud isikute arv ning Vaatlusperiood. Statistika andmebaas](#)

Eelnevatelt joonistes ilmnes hõive langus mootorsõidukite müügi ja remondiga tegelevas sektoris, mistõttu on töjõumaksude laekumine ka sellest sektorist langenud. See aga ei tähenda, et töö kaotanud inimesed ei ole leidnud tööd teistes valdkondades. Kui vaadata üleüldist töötuse määra Eestis 20 kuni 64 aastaste inimeste seas, siis on näha, et töötuse määr on alates 2024. aasta neljandast kvartalist langenud 2,2 protsendipunkti (joonis 27).

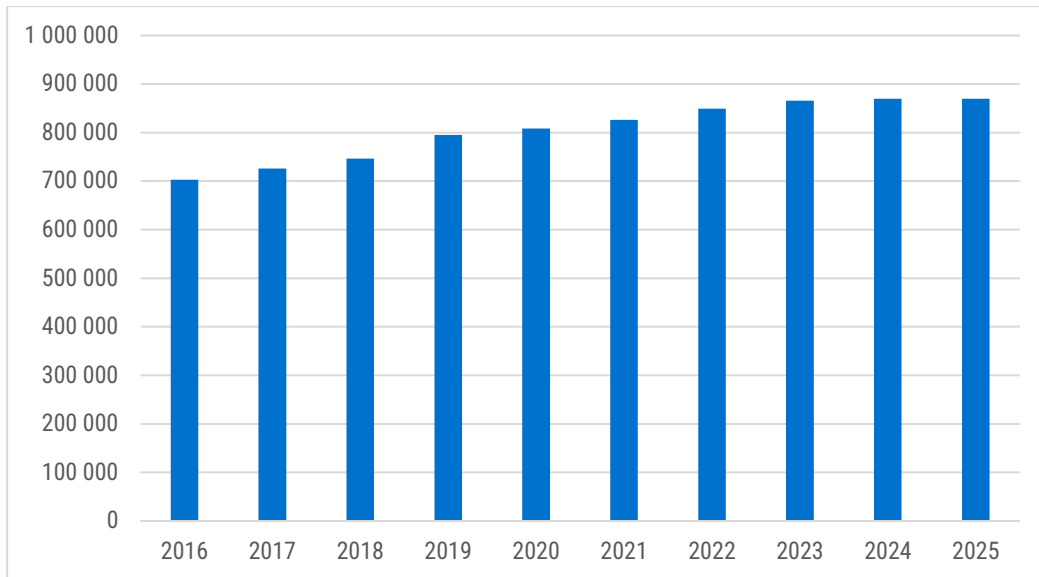


Joonis 27: Töötuse määr Eestis alates 2019. aastast 20 kuni 64 aastaste seas kvartalid.

Allikas: [TT3300: 15-AASTASTE JA VANEMATE HÕIVESEISUND SOO JA VANUSERÜHMA JÄRGI \(KVARTALID\). Statistika andmebaas](#)

3.3 Majandusstatistika

Seoses automaksu jõustumisega on registris olevate sõiduautode arvu kasv aeglustunud. Kuigi osaliselt on see seletatav sõidukite müügimahtude langusega, on oma roll ka vanade seisma jäänud sõidukite registrist kustutamisel (joonis 28).



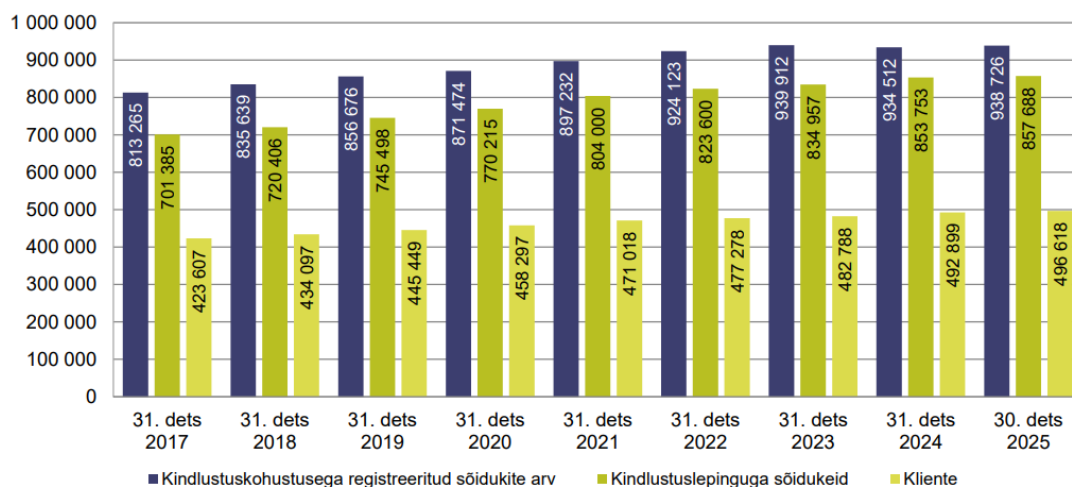
Joonis 28: Liiklusregistris registreeritud sõiduautode arv

Allikas: [TS32: SÕIDUKID JA ERASÕIDUKID, 31. DETSEMBER. Statistika andmebaas](#)

Registriandmetest täpsema pildi kasutuses olevate sõidukite koguarvust annab liikluskindlustuse statistika, sest eelduslikult, kui sõidukil on kehtiv liikluskindlustus, siis on see ka tegelikus kasutuses. Registriandmete puhul võivad statistikat moonutada registrist kustutamata jäänud mittekasutatavad sõidukid.

Eesti Liikluskindlustuse Fondi statistika näitab, et 2025. aastal suurenes nii kindlustuskohustusega registreeritud sõidukite arv kui ka kehtivate kindlustuslepingute ja klientide arv (joonis 29). See näitab, et isegi automaksu järgselt on sõidukite kasutamine Eestis tõusvas trendis.

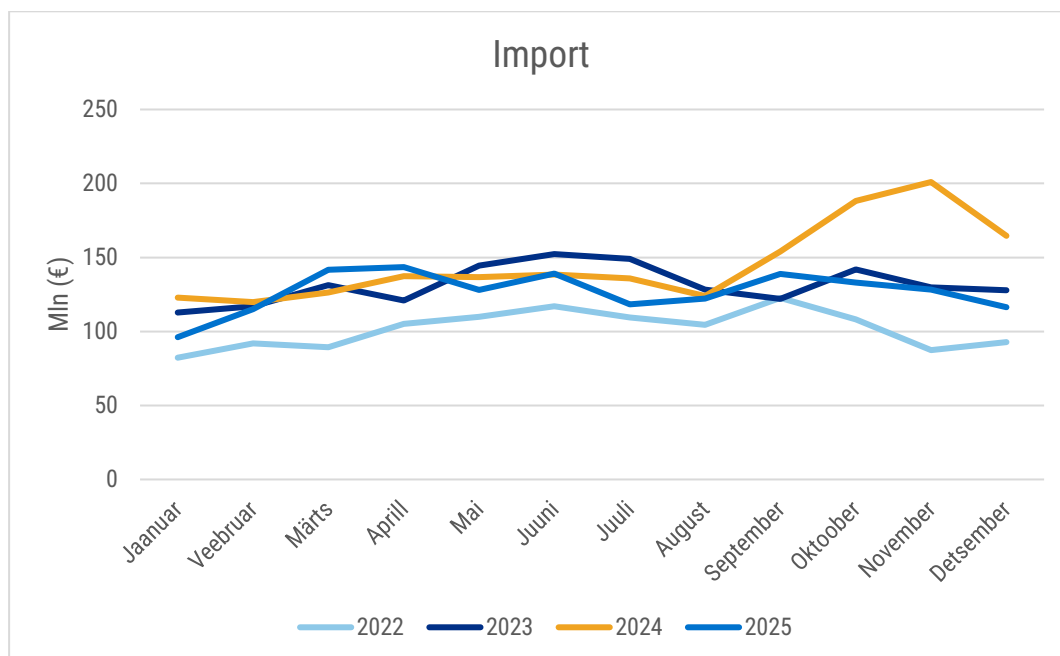
Sõidukite ja klientide arv



Joonis 29: Liikluskindlustuse statistika alates 2017. aastast (kuvatõmmis)

Allikas: [Liikluskindlustuse statistika](#)

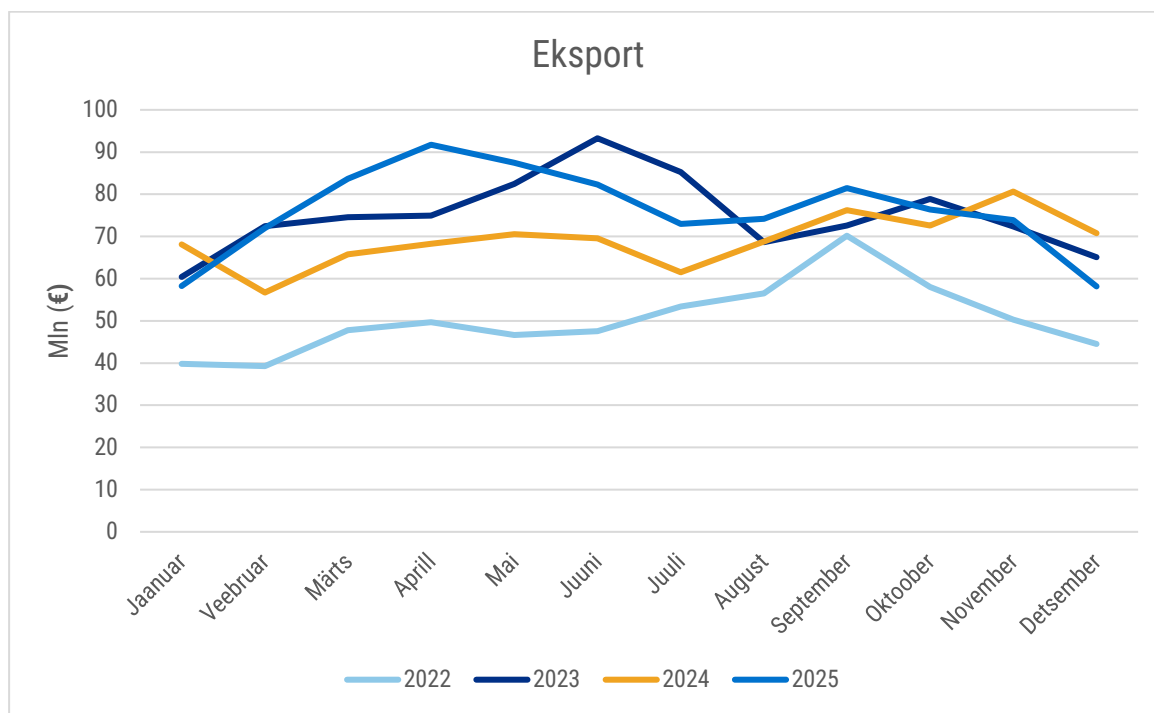
Joonisel 30 on esitatud sõiduautode impordi väärtus kuude lõikes. Tavapärasest suuremas väärtuses sõidukite impordi on näha automaksu eelselt 2024. aasta viimases kvartalis. 2025. aastal on impordimaht normaliseerunud varasemate aastate tasemele.



Joonis 30: Mootorsõidukite import aastatel 2022 kuni 2025

Allikas: [VKK14: KAUPADE EKSPORT JA IMPORT KAUBA \(SITC\) JA RIIGI JÄRGI \(KUUD\) 2004M01 - 2026M01. Statistika andmebaas](#)

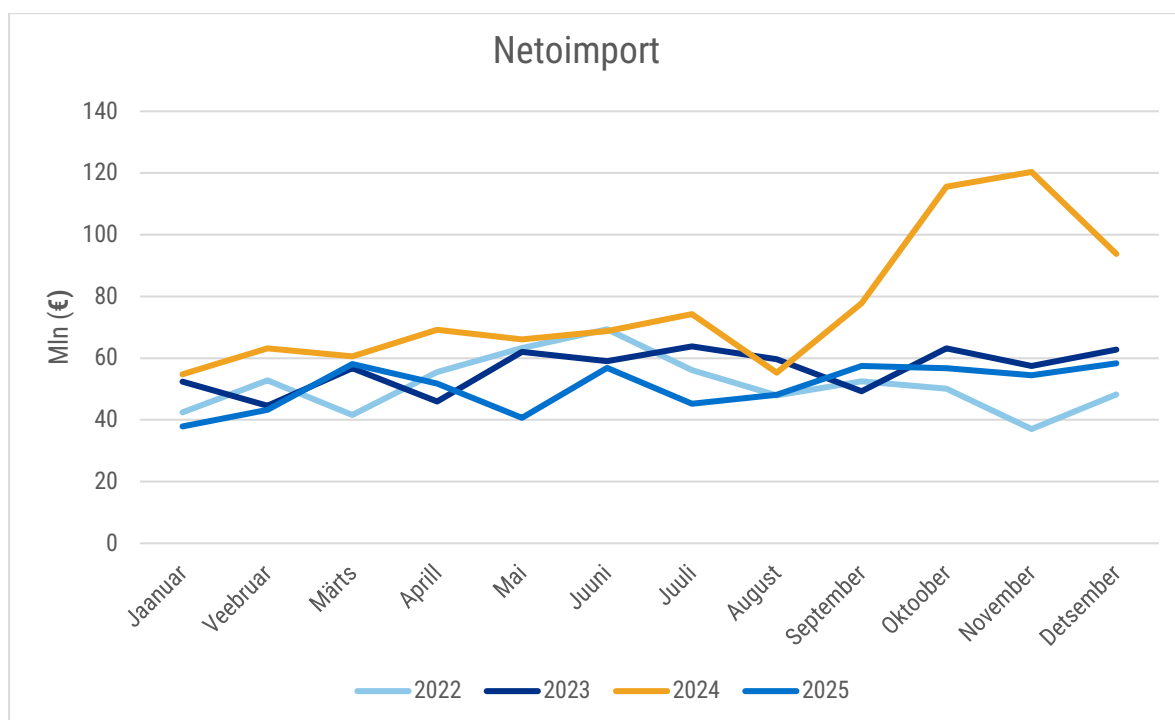
Eksportistatistika aitab hinnata, kui suur osa imporditud sõidukitest jääb tegelikult ka Eestisse, mitte ei lähe edasi reeksportiks. [Joonisel 31](#) on esitatud ekspordiandmed alates 2022. aastast kuude lõikes. Kuigi eksport on 2025. aastal olnud varasemast tasemest veidike kõrgemal, ei ole erinevus suur.



Joonis 31: Mootorsõidukite eksport aastatel 2022 kuni 2025

Allikas: [VKK14: KAUPADE EKSPORT JA IMPORT KAUBA \(SITC\) JA RIIGI JÄRGI \(KUUD\) 2004M01 - 2026M01. Statistika andmebaas](#)

Kui kombineerida viimased kaks joonist, siis saame tulemuseks netoeksporti (import – eksport, [joonis 32](#)). Netoimport peegeldab paremini seda, kui palju sõidukeid tegelikult Eestisse jääb. 2025. aasta keskel on netoimport olnud varasemast keskmisest veidike madalam, kuid aasta lõpuks on erinevus minimaalne.



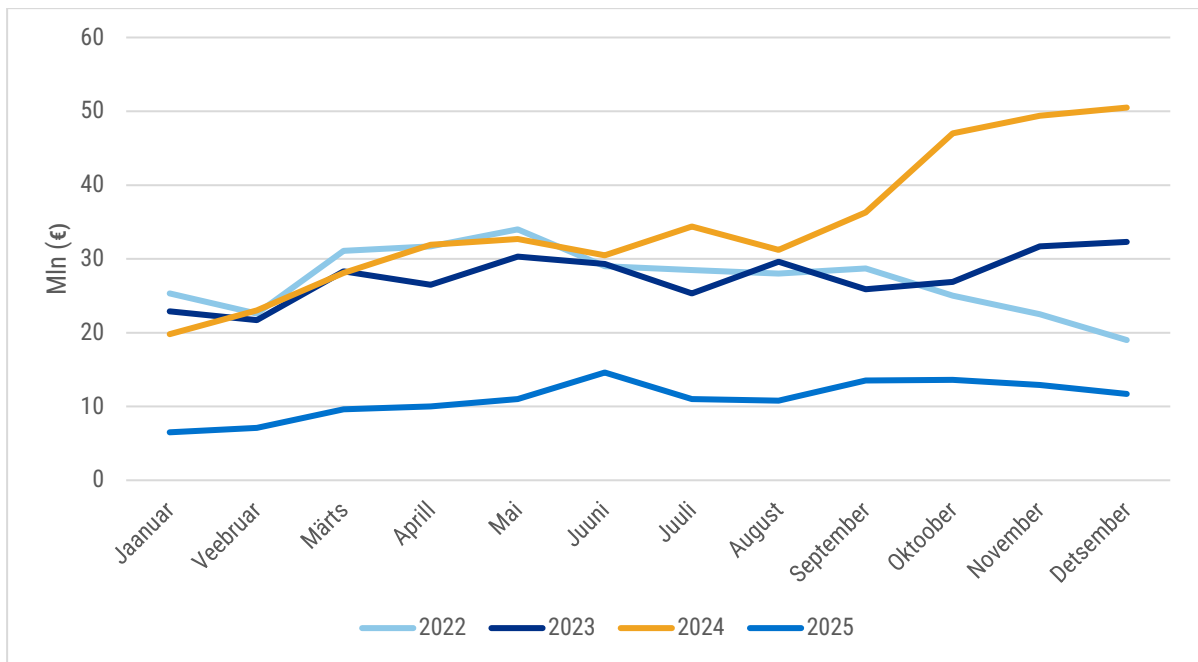
Joonis 32: Mootorsõidukite netoimport aastatel 2022 kuni 2025

Allikas: [VKK14: KAUPADE EKSPORT JA IMPORT KAUBA \(SITC\) JA RIIGI JÄRGI \(KUUD\) 2004M01 - 2026M01. Statistika andmebaas](#)

Liisingustatistika on sõidukituru analüüsis oluline täiendav andmeallikas, kuna märkimisväärne osa nii eraisikute kui ka ettevõtete poolt kasutatavatest sõidukitest on soetatud liisingu kaudu. Eesti panga statistika liisingu uusmüügi kohta kliendirühmade ja liisitava vara lõikes võimaldab hinnata, kuidas on automaks mõjutanud liisinguturgu eraisikute ja juriidiliste isikute puhul.

Uusmüük on liisinguettevõtte soetatud vara maksumuse ja rentniku esimese sissemakse vahe, st perioodi jooksul tekkinud uute intressi kandvate nõuete summa.

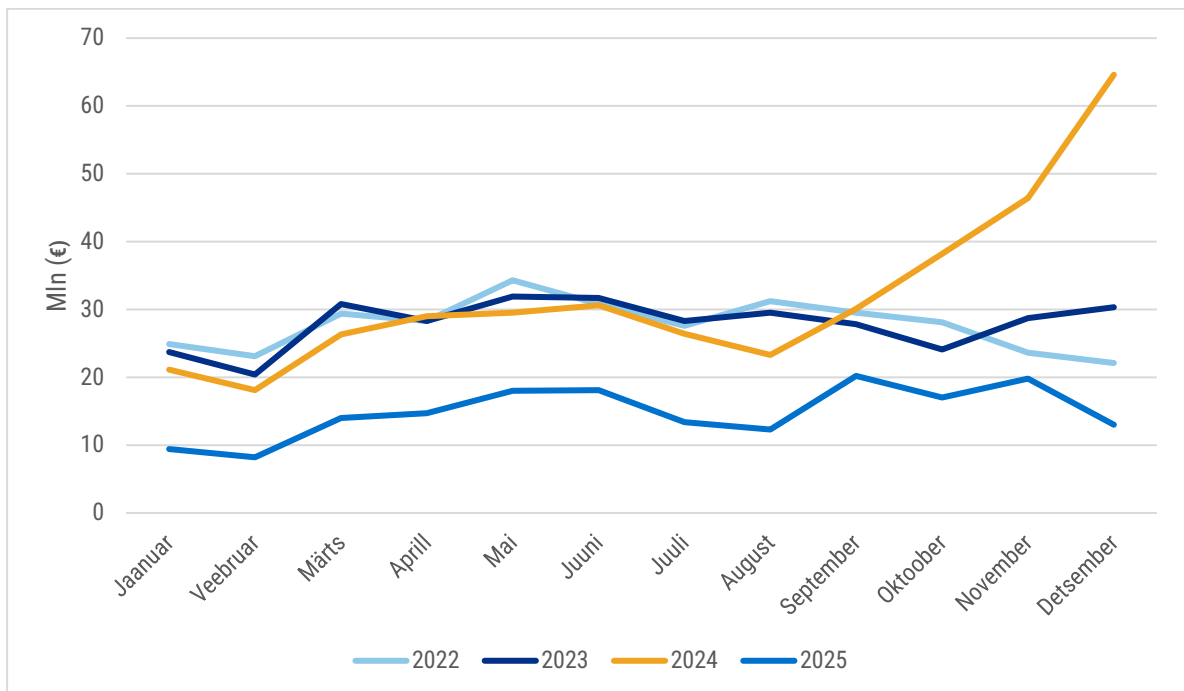
Joonisel 33 On esitatud sõiduautode liisingu uusmüük eraisikutele. Sarnaselt sõidukite registreerimisele ei ole ka liisingu uusmüük eraisikute puhul jõudnud varasemale tasemele.



Joonis 33: Kodumajapidamiste sõiduautode liisingu uusmüük aastatel 2022 kuni 2025

Allikas: [Liisingu uusmüük kliendigrupi ja liisitava vara lõikes](#)

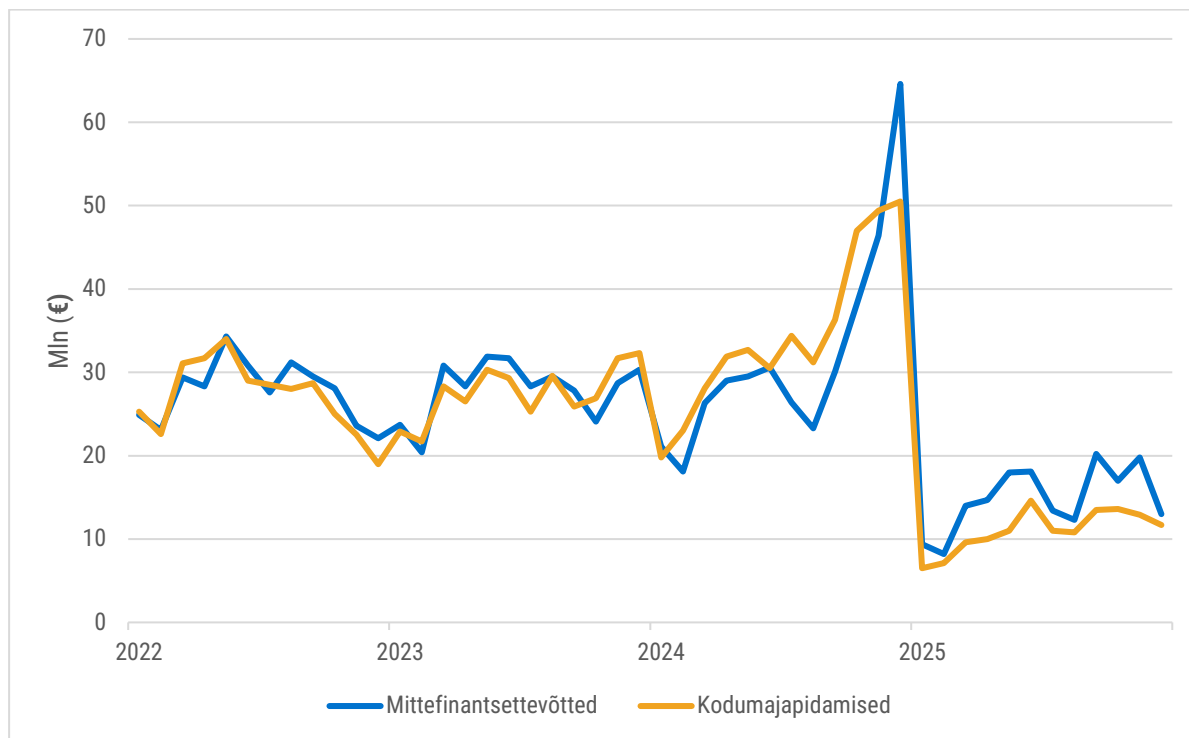
Joonisel 34 on esitatud mittefinantsettevõtete sõiduautode liisingu uusmüük. Nagu peatükis 2.4 välja toodi, on ettevõtete poolt soetatud sõidukite arv taastunud kiiremini kui eraisikutele. Sama trend kajastub ka liisingustatistikas. Kuigi sarnaselt eraisikutele ei ole veel jõutud eelmiste aastate tasemele.



Joonis 34: Mittefinantsettevõtete sõiduautode liisingu uusmüük aastatel 2022 kuni 2025

Allikas: [Liisingu uusmüük kliendigrupi ja liisitava vara lõikes](#)

Joonisel 35 on esitatud liisingumahtude kogupilt ehk kodumajapidamiste ja mittefinantsettevõtete kulutused sõiduautodele aegreana. Kui sõiduautode registreerimiste puhul oli statistikat näha, et ettevõtete puhul on taastumine olnud kiires, siis sama trend ilmneb ka liisingustatistikast. Kui varasemalt olid kodumajapidamiste kulutused mittefinantsettevõtetelega väga sarnasel tasemel, siis 2025. aastal on märgata selgelt suuremat erinevust.



Joonis 35: Liisingu uusmüük mittefinantsettevõtete ja kodumajapidamiste lõikes aastatel 2022 kuni 2025.

Allikas: [Liisingu uusmüük kliendigrupi ja liisitava vara lõikes](#)

4. Automaks Euroopas

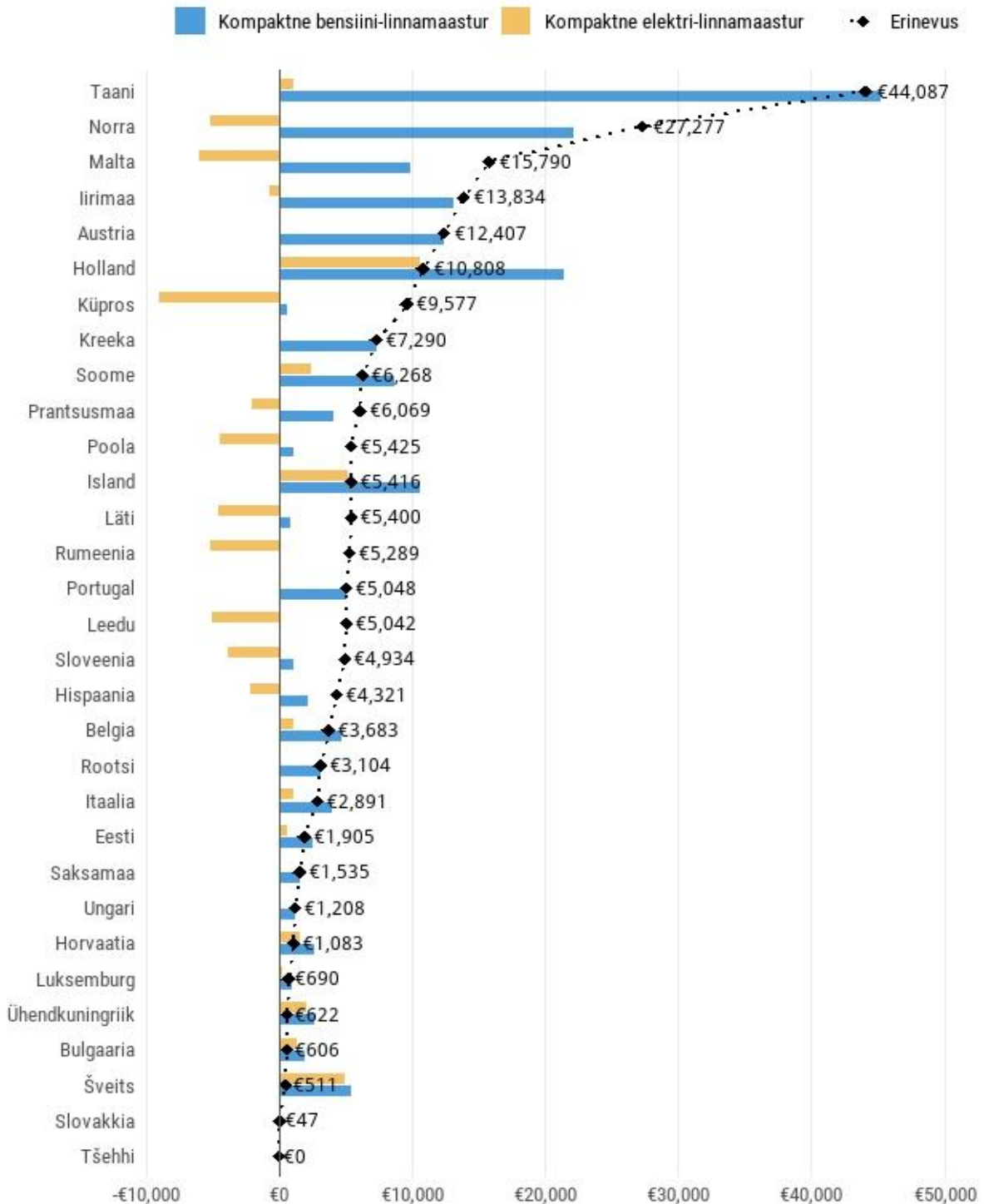
Eestis 2025. aastal kehtima hakanud automaks on pälvinud rohkelt avalikku kriitikat, kusjuures üks sagedamini kõlavaid argumente on väide, et automaks moodustab liiga suure osa auto hinnast. Rahvusvaheline võrdlus näitab aga vastupidist: Eesti automaksu koormus on Euroopa kontekstis tagasihoidlik ning jääb oluliselt alla enamiku Lääne- ja Põhja-Euroopa riikide tasemele. Selles peatükis võrreldakse Eesti automaksu koormust teiste Euroopa riikidega, tuginedes eelkõige Transport & Environment'i (edaspidi T&E) uuringule „The Good Tax Guide”, mis võrdleb sõidukitega seotud makse 31 Euroopa riigis. Käesolevas peatükis kasutatakse 2025. aastal avaldatud väljaannet, mis kajastab ka juba Eestis kehtivat automaksu.

Analüüsi arusaamise lihtsustamiseks on kasutatud soetusmaksude ja omamismaksude puhul Eestis kehtivad termineid ehk registreerimistasu ja mootorsõidukimaks.

4.1 Erasisikute maksustamine Euroopa riikides

T&E 2025. aasta aruandes on arvatud sõidukitega seotud maksukoormus tüüpilise kasutusperioodi pikkuse alusel. Erasisikute puhul on selleks kümme aastat. Arvestatud on nii registreerimistasu (soetusmaks) kui ka mootorsõidukimaksu (omamismaks). Erinevus riikide vahel on märkimisväärne, näiteks kompaktses bensiinimootoriga linnamaasturi puhul varieerub kogu maksukoormus erasisikule kümne aasta jooksul 0 eurost Tšehhis kuni 45000 euronni Taanis (joonis 36). Lisaks on joonisel välja toodud ka kompaktses elektrilise linnamaasturi maksukoormus kümne aasta jooksul ning selle erinevus võrreldes bensiinimootoriga alternatiiviga. Riigid on järjestatud maksukoormuse erinevuse järgi (bensini ja elektrisõiduki vahe), mis annab ülevaate sellest, millised riigid suunavad maksusüsteemi kaudu tarbijaid kõige rohkem elektrisõidukite poole. Joonisel silma paistev Norra, kus elektrisõidukite osakaal uutest registreerimistest on Euroopas kõrgeim (ligikaudu 90% 2024. aastal), saavutab selle muuhulgas tänu 27 277 eurosele maksukoormuse erinevusele bensiini- ja elektrisõidukite vahel.

Eesti jääb selles võrdluses silma suhteliselt väikese maksukoormuse diferentseeritusega, milleks on 1905 eurot. See tähendab, et kuigi Eesti automaks suunab tarbijaid mõnevõrra keskkonnasõbralikumatele sõidukitele, on maksusüsteemi kaudu antav hinnasignaal rahvusvahelises võrdluses nõrk. Riikides, kus elektrisõidukite osakaal on kõige kiiremini kasvanud, on maksukoormuse erinevus kordades suurem.



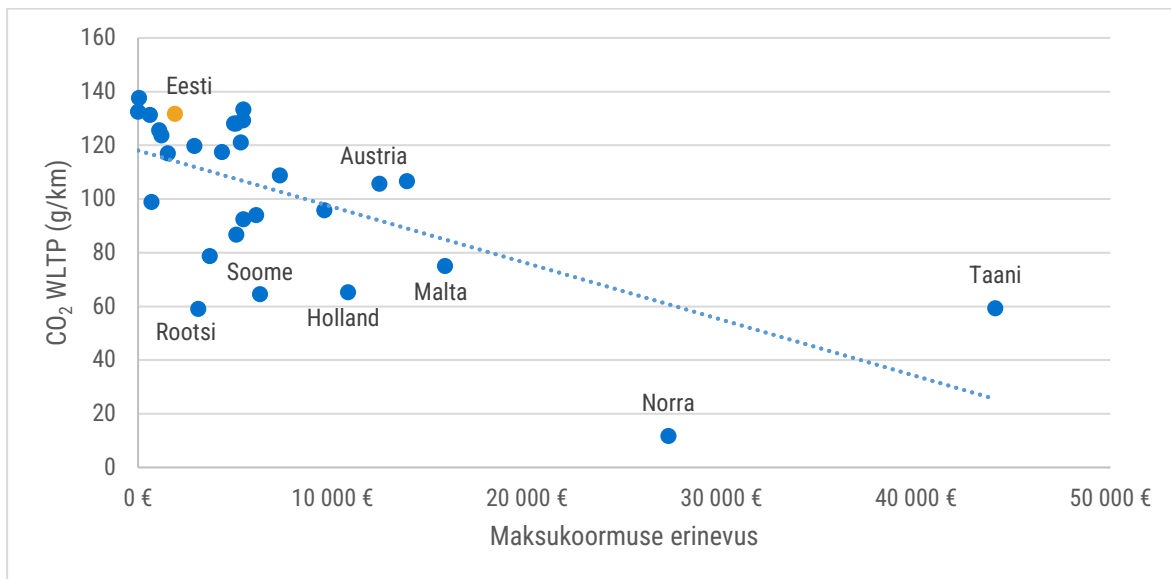
Joonis 36: Sõiduautoga seotud maksud eraisikule 10 aasta jooksul auto kasutamisest.

Allikas: [Which countries are incentivising drivers to go electric? | T&E](#)

Joonisel 37 on esitatud riikides registreeritud uute sõidukite keskmine CO₂ WLTP heitemäär ning selle seos maksukoormuse erinevusega elektri ja bensiini sõidukite vahel. Joonisele on lisatud ka trendijoon, mis näitab väga selgelt seost suurema automaksu diferentseerituse ja uute registreeritud sõidukite keskmise heitemäära vahel. Suurima maksukoormuse erinevusega

riikides on Taani ja Norra, kus on ka uued sõidukid märkimisväärselt keskkonnasõbralikumad. Eriti aitab sellele kaasa suur elektriautode osakaal.

Alloleva joonise tõlgendamisel on vaja silmas pidada üht meetodilist probleemi. Nimelt ei ole kõikide Euroopa riikide 2025. aasta heitemäärade andmed veel saadaval, mistõttu on vajalik kombineerida 2024. aasta heitemäär 2025. aastal kehtiva maksukoormusega. Muutus aastate vahel oleks siiski väike, sest enamikes riikides on automaks kehtinud juba pikka aega. Seega üldine seos ei ole muutunud, küll aga võib üksikute riikide puhul olla tekkinud väikesed muutused. Näiteks Eesti puhul oleks heitemäär automaksu järgselt veidikene madalamal. Ühtlasi mõjutavad ostuotsuseid ka muud tegurid, nagu näiteks ostutoetused või suhtumine keskkonda.



Joonis 37: Maksukoormuse erinevus elektri ja bensiini mootoriga sõidukitel ja selle seos CO₂ WLTP heitemääraga

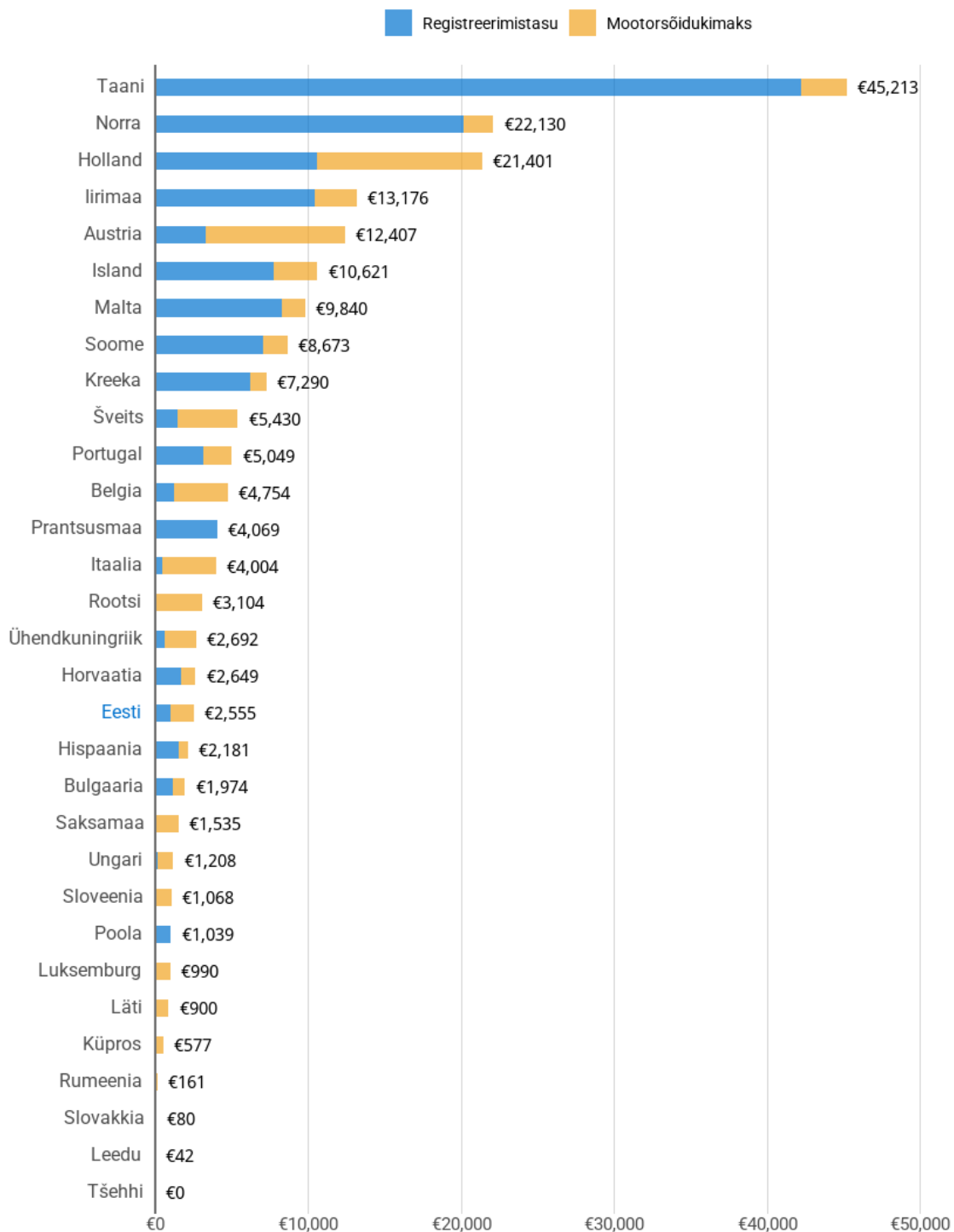
Allikad: [Which countries are incentivising drivers to go electric? | T&E](#); [Monitoring of CO2 emissions from passenger cars](#).

Oluline on mõista ka seda, millistest komponentidest Euroopa riikide maksukoormus koosneb, sest sellest sõltub maksu tasumise ajaline jaotus. Näiteks ühekordne suur makse registreerimistasu näol võib mõjutada tarbijate ostuotsuseid rohkem, kui võrdväärse summa mootorsõidukimaksu tasumine kümne aasta jooksul.

Joonisel 38 on täpsemalt näha, kuidas jaguneb kompaktsel bensiinimootoriga sõiduki kogu maksukoormus 10 aasta jooksul. Registreerimistasu summa on välja toodud sinisena ning mootorsõidukimaks oranžina. Autopargi keskkonnasõbralikumaks muutmist eest vedavad riigid erinevad teistest eeskätt just suure registreerimistasu tõttu, kuigi on ka riike nagu Holland ja Austria, kus märkimisväärne osa maksukoormusest on iga aastane mootorsõidukimaks.

Kuigi esmapilgul võib tunduda, et Eestis on justkui Euroopas võrdlemisi heal kohal siis tuleb mees pidada eelmist joonist. Ostuotsuste suunamisel ei ole tähtsam mitte kogu maksukoormuse suurus vaid erinevus bensiini ja elektrisõidukite vahel. Mõnes riigis, nagu näiteks Lätis, on maksukoormus bensiinimootoriga sõidukile madalam kui Eestis, kuid sealjuures

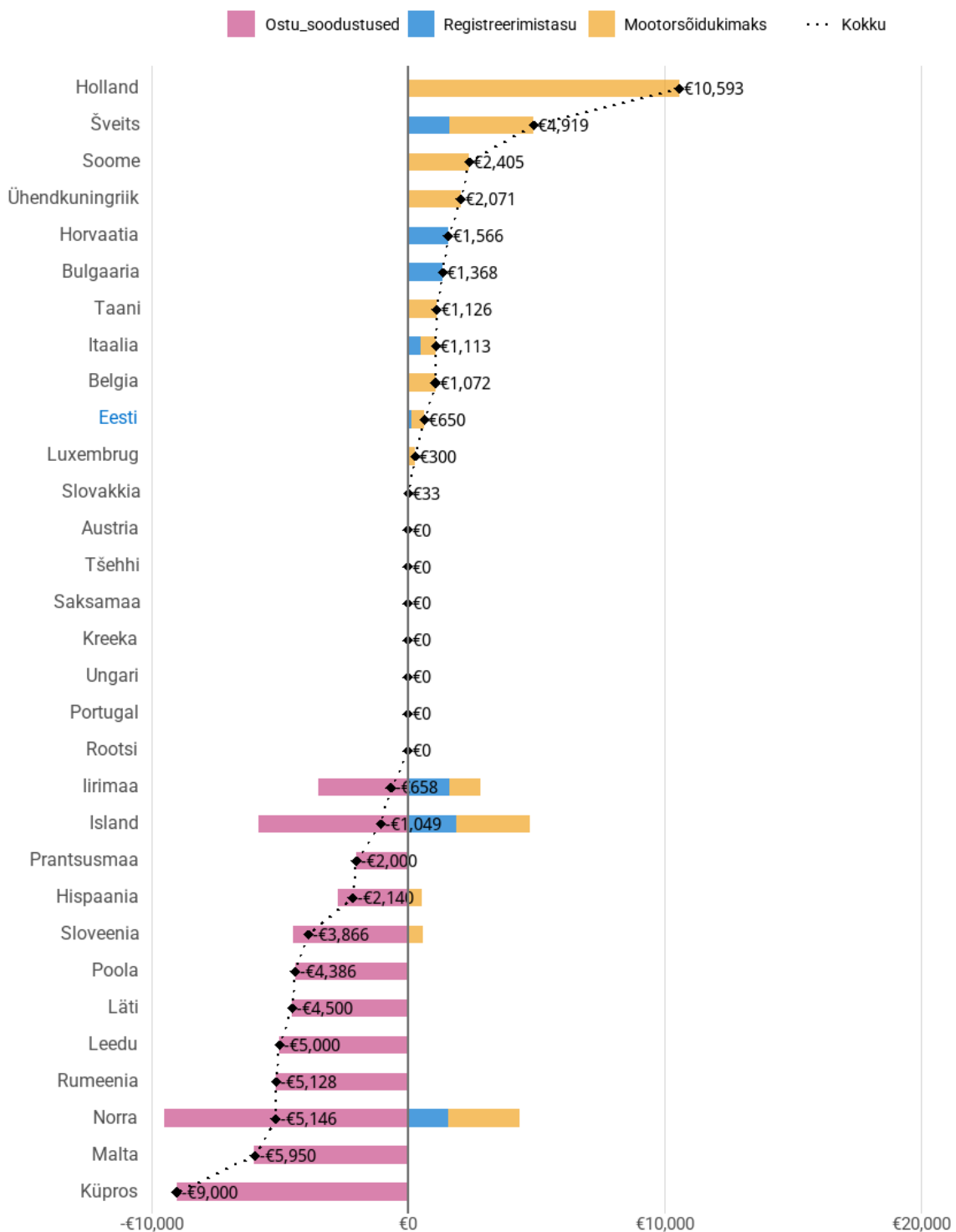
luuakse suurem diferentseeritus elektrisõidukite ja sise põlemismootoriga autode vahel, maksusoodustuste abil.



Joonis 38: Erasisikute automaksu summa jagunemine soetusmaksu (registreerimistasu) ja omamismaksu (mootorsõidukimaks) lõikes Euroopa riikides bensiinimootoriga linnamaasturitele

Allikas: [How much taxes do you pay for owning a car? | T&E](#)

Joonisel 39 on esitatud vastavad andmed ka kompaktse elektrilise linnamaasturi puhul. Eesti asub sellel joonisel 10. kohal, mis viitab võrdlemisi kõrgele elektrisõidukite maksukoormusele. Paljude riikide puhul on elektriautode maksukoormus (koos ostutoetustega) isegi negatiivne.



Joonis 39: Erasisikute automaksu summa jagunemine soetusmaksu, omamismaksu ja ostu soodustuse lõikes Euroopa riikides elektri linnamaasturitele.

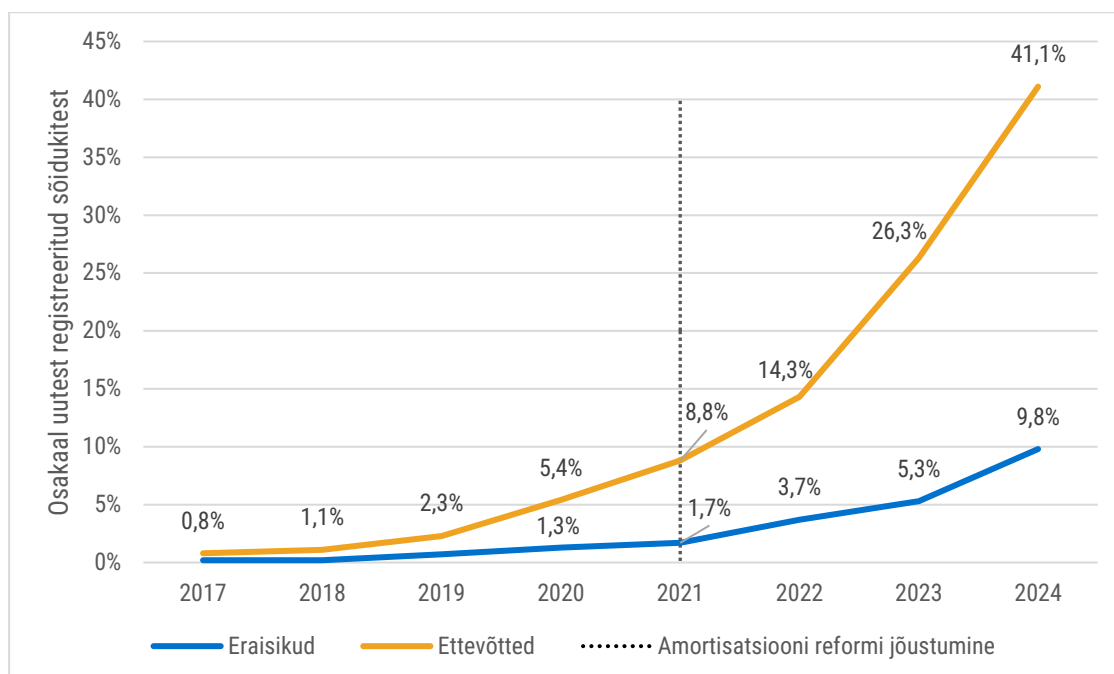
Allikas: [How much taxes do you pay for owning a car? | T&E](#)

4.2 Juriidiliste isikute maksustamine Euroopa riikides

T&E 2025. aasta analüüs näitab, et riikidevahelised erinevused on ettevõtete segmendis oluliselt suuremad kui eraisikute puhul. Kui peatükis 4.1 käsitleti kogumaksukoormust kümne aasta jooksul eraisiku vaates, siis ettevõtete puhul arvutatakse maksukoormus tavapärase nelja-aastase omamisperioodi jooksul, arvestades lisaks registreerimistasule ja mootorsõidukimaksule ka käibemaksu mahaarvamist, amortisatsiooni ja erisoodustust.

Euroopas on neli riiki, kus ettevõtete neto-maksukoormus kompaktses bensiinimootoriga sõidukile on negatiivne, üks neist on ka Eesti (joonis 41 ja 42). Arvestades, et suurema osa uutest sõidukitest ostavad just ettevõtted, siis toimub sõidukipargi uuenedamine just ettevõtete kaudu. Hiljem müüvad ettevõtted need autod eraisikutele. See tähendab, et kui riik soovib oma sõidukiparki muuta keskkonnasõbralikumaks, siis fookus peaks olema just ettevõtete suunamises väiksema heitega sõidukite soetamisele. Joonisel 42 on esitatud kompaktses bensiinimootoriga sõiduautoga seotud maksukoormus ettevõtetele.

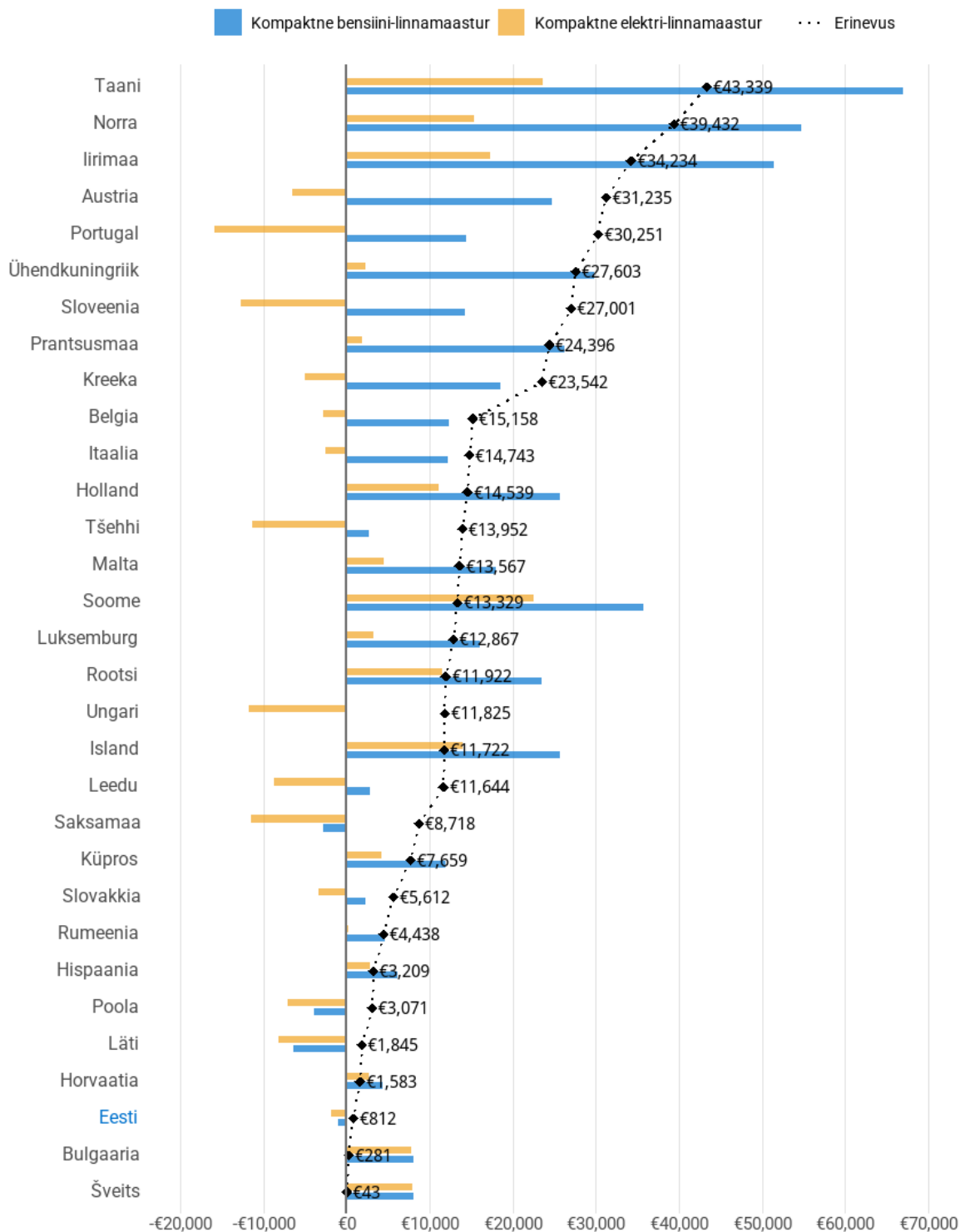
Kuigi üks võimalus suunata ettevõtteid ökonoomsemate sõidukite ostmisele on läbi automaksu diferentseerituse erinevate sõidukite vahel, siis Belgias on elektriautodele ülemineku kiirendamiseks rakendanud amortisatsioonipõhist lähenemist. Nimelt saab ettevõtte kulumit kajastada üksnes täiselektrilistelt sõidukitelt, kõikidelt teistelt mootori tüübiga sõidukitelt ei ole võimalik ettevõtetel kulumit kajastada ja seeläbi maksukilbiga oma maksukoormust vähendada. Selle tulemusel on elektrisõidukite osakaal kõikidest uutest ettevõtete registreeritud sõidukitest tõusnud nelja aastaga 8,8 protsendilt 41,1 protsendini. (joonis 40). Eestis ei ole selline lähenemine aga rakendatav, kuna Eesti maksavad ettevõtted tulumaksu dividendidelt, mitte kasumilt.



Joonis 40: Belgias registreeritud elektrisõidukite osakaal uutest sõiduautodest sõiduki registreerija lõikes

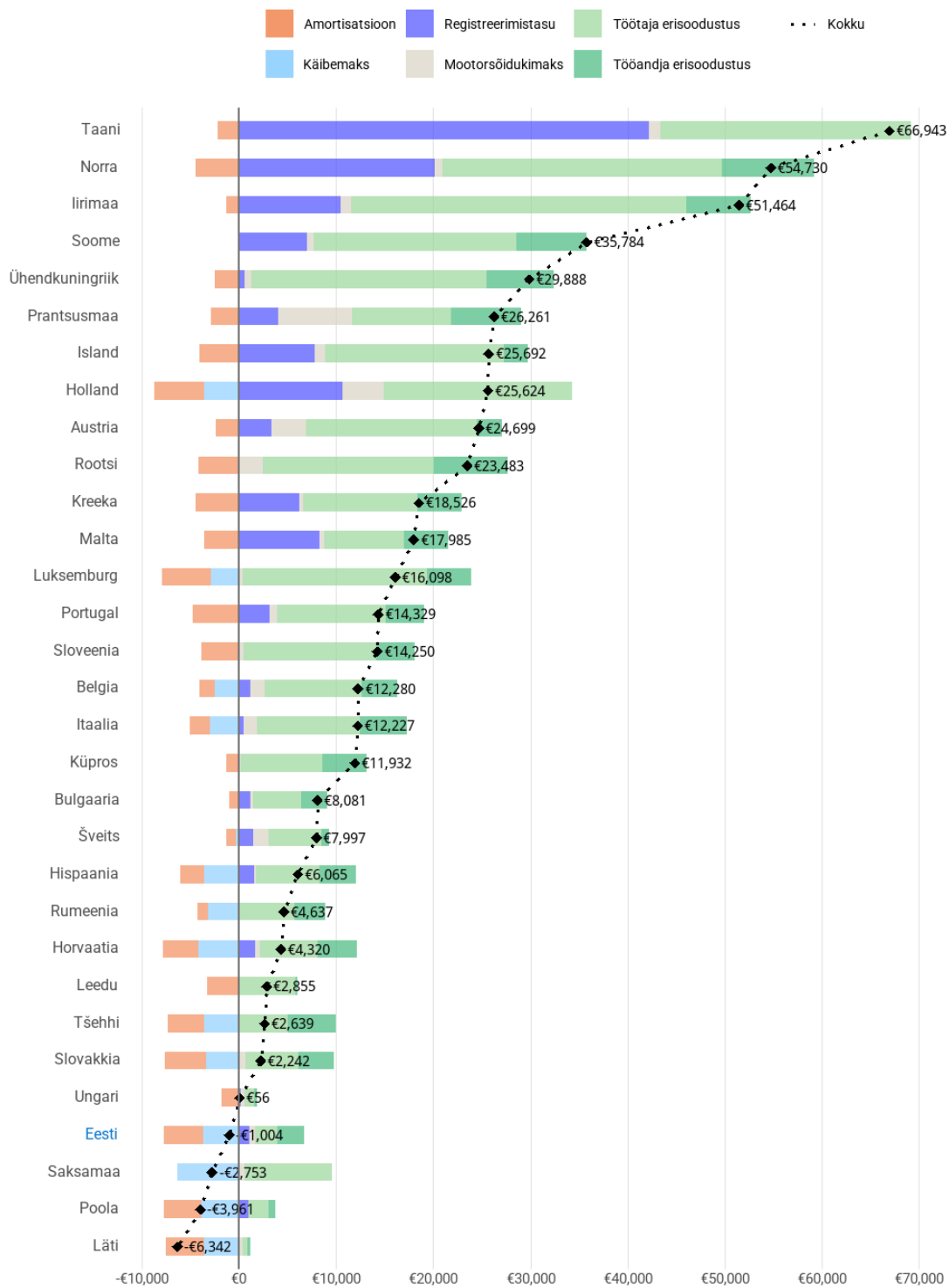
Allikas: [EU Briefing GTG 2025](#)

Sarnastel eraisikutele on ka ettevõtete puhul Eesti maksukoormus võrdlemisi kõrgel kohal just elektrisõidukite puhul, kuigi maksukoormus on siiski negatiivne. Elektrisõidukite maksukoormus on esitatud [joonisel 43](#).



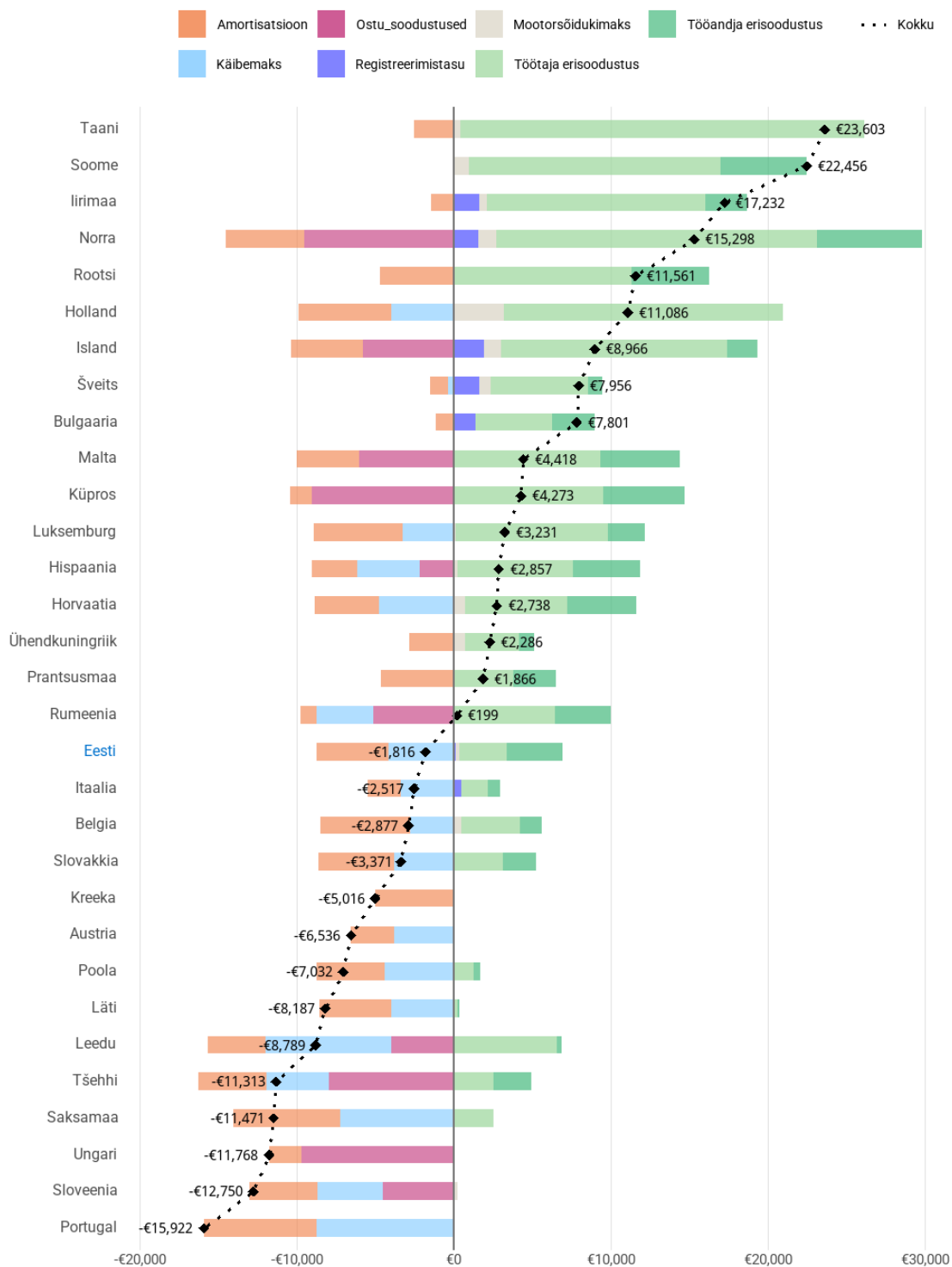
Joonis 41: Juriidiliste isikute maksukoormus nelja aasta jooksul bensiini ja elektrimootoriga linnamaasturile

Allikas: [How much taxes do you pay for owning a car? | T&E](#)



Joonis 42: Kompaktse bensiinimootoriga linnamaasturi omamisega seotud maksud nelja aasta jooksul juriidilistele isikutele.

Allikas: [How much taxes do you pay for owning a car? | T&E](#)

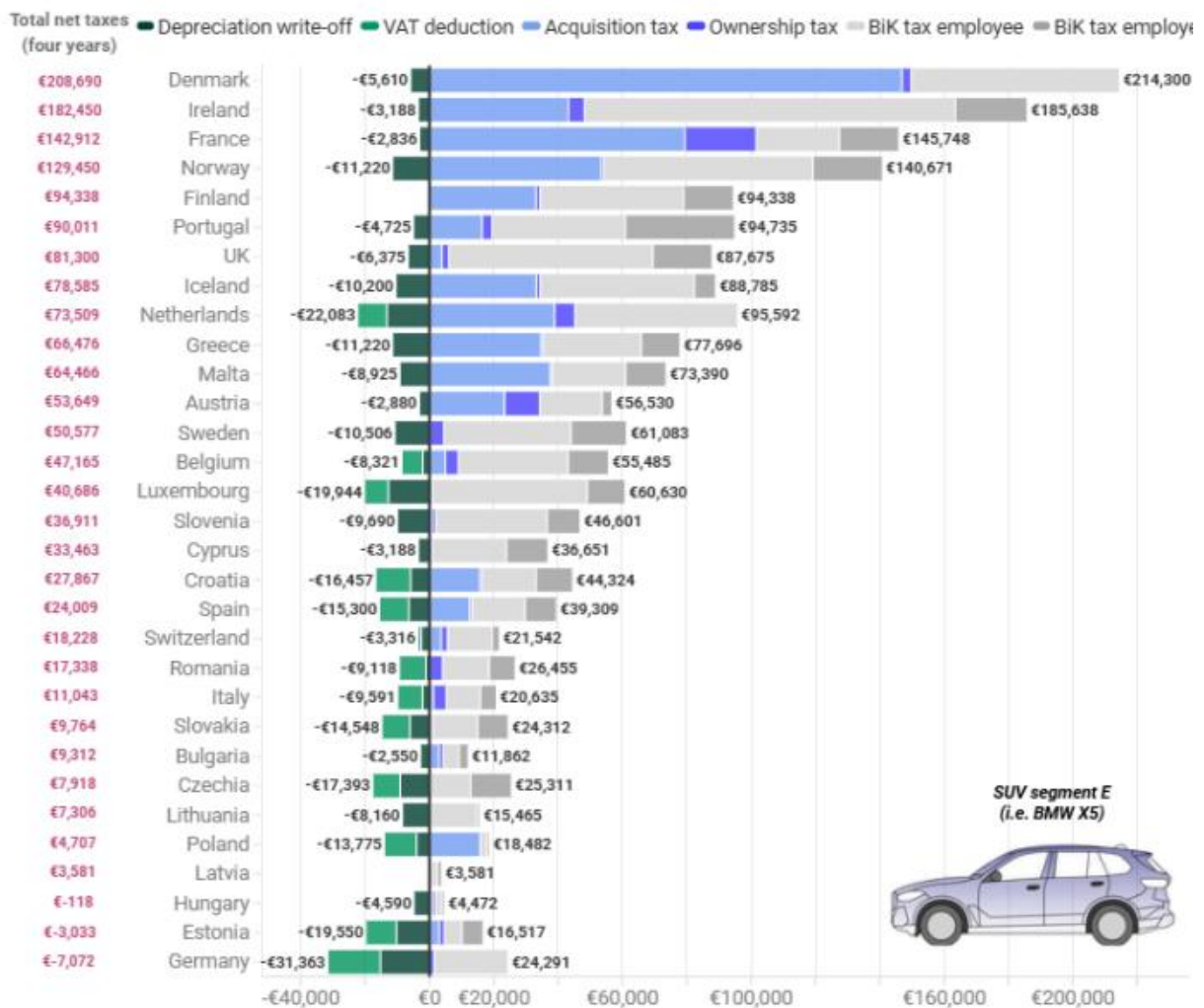


Joonis 43: Kompaktse elektrilise linnamaasturi omamaisega seotud maksud nelja aasta jooksul juriidilistele isikutele

Allikas: [How much taxes do you pay for owning a car? | T&E](#)

Kui kompaktse bensiinimootoriga sõiduautode puhul oli Eestis maksukoormuses Euroopas tagantpoolt neljas, siis suuremate maasturite puhul langeme eelviimasele kohale. Kui peatüki alguses tuli ilmseks, et Eestis on võrdlemisi väike diferentseeritus bensiini ja elektrimootoriga sõiduki vahel, siis sama saab öelda ka väiksema ja suurema sise põlemismootoriga sõiduki kohta. Probleemiks on aga see, et suurema linnamaasturi puhul muutub netomaksukoormus veelgi rohkem negatiivseks. Kui kompaktse bensiinimootoriga sõiduk puhul oli netomaksukoormus -1004 eurot, siis suure linnamaasturi puhul on vastavaks näitajaks -3033 eurot (joonis 44).

Joonise teises äärmuses on Taani, kus suure linnamaasturi puhul on ainuüksi registreerimistasu suurusjärgus 150 tuhat eurot.



Joonis 44: Suure linnamaasturi omamisega seotud maksud juriidilistele isikutele nelja aasta jooksul (kuvatõmmis)

Allikas: [EU Briefing GTG 2025](#)

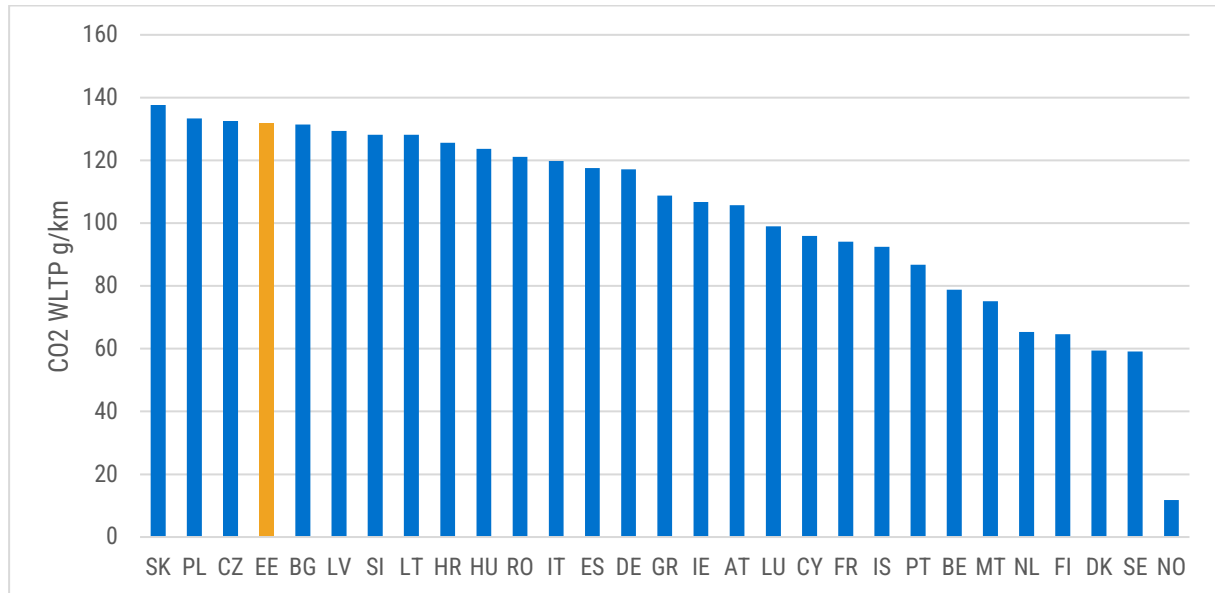
Kokkuvõtvalt on alapeatükkide 4.1 ja 4.2 peamisteks järeldesteks:

- Eestis on väike diferentseeritus elektri ja sise põlemismootoriga autode vahel, mis tähendab, et automaksu mõju elektrisõidukite osakaalu suurendamisele on marginaalne.

- Lisaks väikesele diferentseeritusele on ka üldine automaksu koormus Eestis madalal tasemel.
- Juriidiliste isikute puhul on Eesti, üks Euroopa soodsamaid kohti, kus suuri linnamaastureid omada, olles suurema maksukoormusega vaid Sakamaast. Kui Saksamaa puhul on mõneti loogiline riigipoolne maksusüsteemi ehitamine oma ühe suurima sektori toetamiseks, siis Eesti puhul sellist põhjust tuua ei saa.
- Kokkuvõtvalt võib öelda, et Eestis praeguste põhimõtetega kehtiv automaks suunab eraisikuid pigem ostma veidikene keskkonnasõbralikumat sise põlemismootoriga autot, kui tegema ostuotsuse elektri sõiduki kasuks. Ettevõtete puhul on eriti problemaatiliseks just suuremate ja saastavamate sõidukite negatiivne maksukoormus.

4.3 Keskkond

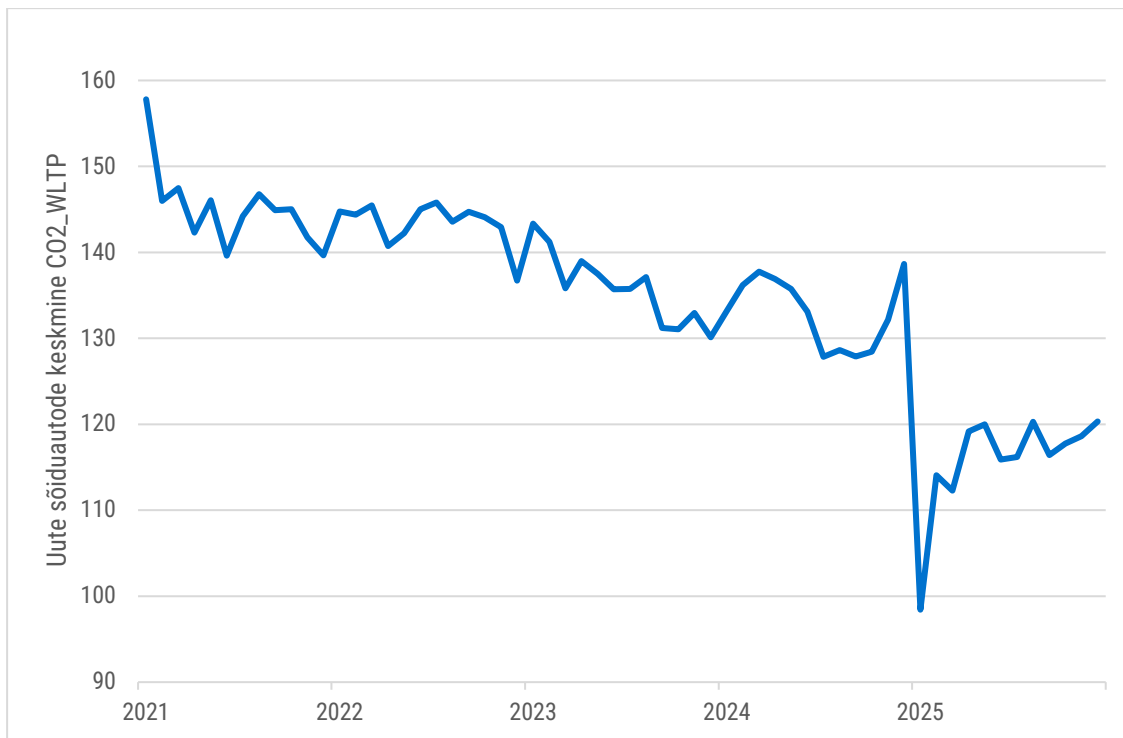
Kuni 2024. aasta lõpuni oli Eesti üks väheseid Euroopa riike, kus puudus igasugune CO₂ põhine sõidukimaks. T&E uuringu kohaselt oli Eesti koos Tšehhiga ainuke riik 31 uuritud Euroopa riigi seas, kus puudusid mõlemad, nii registreerimistasu kui ka mootorsõidukimaks. Selle tulemusena oli Eesti sõidukipark üks vanemaid ja saastavamaid Euroopas: autoparki keskmine vanus oli ligikaudu 17 aastat (kolmas koht Euroopas). Selle üheks põhjuseks ongi varasem automaksu puudumine, mistõttu ei ole inimesed enam kasutuses mitteolevaid sõidukeid registrist kustutanud. Teisalt oli 2024. aastal Eestis registreeritud uute sõiduautode keskmine CO₂ heide üks EL-i kõrgemaid (joonis 45).



Joonis 45: 2024. aastal uute registreeritud sõidukite keskmine CO₂ WLTP Euroopa riikides

Allikas: [Monitoring of CO₂ emissions from passenger cars](#)

Üheks võimaluseks hinnata automaksu mõju inimeste sõidukite ostueelistustele keskkonna vaates on vaadata uute sõiduautode keskmist CO₂ heitemäära. Joonisel 46 on esitatud Eestis registreeritud uute sõiduautode keskmine CO₂ WLTP näitaja ajavahemikus 2021 kuni 2025.



Joonis 46: Keskmine CO2 WLTP vastaval kuul registreeritud uute sõidukite kohta

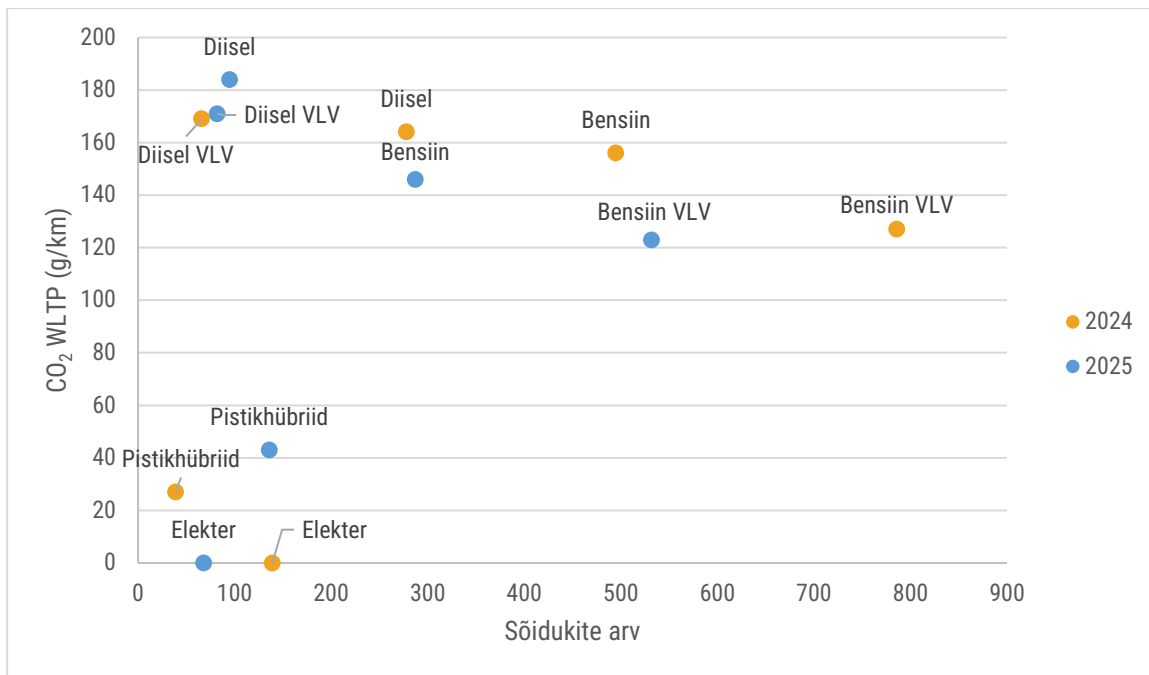
Allikas: [Sõidukite statistika | Transpordiamet](#)

Põhjus jaanuarikuu madalaks tasemeks on saastavamate sõidukite ettevarumine 2024. aasta lõpus. Sellest tulenevalt suurenes ajutiselt elektrisõidukite osakaal jaanuari kuus registreeritud uute sõidukite arvust, mis tingis erakordselt madala keskmise CO₂ heitemäära.

Joonisel 47 on esitatud 2025. aasta detsembri kuus esmaregistreeritud uute sõidukite statistika tuues välja mootori tüüvide lõikes WLTP heitemäär ja registreeritud sõidukite arvu. Parema võrdluse andmiseks on lisatud oranžide punktidenähtudega 2023. aasta detsembri statistika. Põhjus vaid ühe kuu andmete kasutamises seisneb selles, et 2025. aasta alguses oli keskkonnasõbralikumate sõidukite osakaal tavapärasest kõrgem, mistõttu annab parema ülevaate praegusest olukorrast vaid viimase vaatluse alla kuuluva kuu kasutamine.

Pistikhübriidide puhul on arvestatud nii diisel kui ka bensiini mootoriga hübriide koos, sest diiselmootoriga pistikhübriidide registreeriti 2025. aasta detsembris vaid üks.

Jooniselt ilmneb selgelt Eestis kehtiva automaksu väike diferentseeritus. Uute elektrisõidukite esmaregistreerimine on langenud ning sise põlemismootoriga sõidukite keskmine CO₂ WLTP heitenorm on näidanud vaid marginaalset langust, millele on kaasa aidanud ka üldine sõidukite efektiivsuse paranemine.



Joonis 47: 2025. aasta detsembris uued esmaregistreeritud sõidukid mootoritüübi lõikes. CO₂ eriheide WLTP näitaja alusel ja sõidukite arv.

Allikas: [Sõidukitega tehtud toimingute statistika | Transpordiamet](#)

Kuigi pistikhübridid moodustavad Eesti sõidukipargist väid väikese osa, siis on ajas nende osakaal suurenemas. Üheks põhjuseks võib olla tüüpilisest sisepõlemismootoriga sõidukist veidi väiksem automaksu koormus või inimese enda soov osta keskkonnasõbralikum sõiduk. Samas aga tuleb arvestada potentsiaalsete probleemidega pistikhübridide heitemäära mõõtmises. Euroopa Komisjon on avaldanud raporti⁷, kus väidetakse, et hetkel kehtiva meetodika alusel on pistikhübridide CO₂ ametlik heitemäär alahinnatud. Raport tugineb reaalsele sõidukite kasutusandmestikule, milles tuvastatakse, et pistikhübridide tegelik CO₂ heitemäär on ligikaudu 3,5 korda kõrgem võrreldes WLTP testides mõõdetud väärtustega. Peamiseks põhjuseks on asjaolu, et pistikhübride ei laeta ega kasutata praktikas elektri režiimis sellisel määral, nagu WLTP meetodika eeldab.

4.4 Probleemid hübriidide heite mõõtmisega

WLTP võeti Euroopa Liidus kasutusele 2017. aastal, asendades varasema NEDC mõõtmisprotseduuri, mille puhul oli tegelike heitkoguste ja laboritingimuste vahe kasvanud ligikaudu 40%-ni. Kuigi WLTP kujutab reaalset sõidustiili märkimisväärselt paremini kui NEDC, näitavad Euroopa Komisjoni 2024. aasta märtsis avaldatud esimese tegeliku kasutuse aruande tulemused, et ka WLTP väärtuste ja tegeliku heite vahel esineb oluline lahknevus, seda eriti pistikhübridsõidukite puhul.

⁷ [First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - Climate Action](#)

Alates 2021. aasta jaanuarist peavad kõik EL-i turul müüdavad uued sõidukid, mis kasutavad vedelkütust, olema varustatud pardakütuseseiire seadmetega. Need seadmed registreerivad pidevalt sõiduki tegeliku kütusetarbimise ja läbitud vahemaa. Tootjad on kohustatud kogutud andmed igal aastal Euroopa Komisjonile edastama. Esimese aruande aluseks kasutati 2021. aastal esmregistreeritud sõidukite andmeid, mis hõlmasid kokku üle 600 000 sõiduauto.

Bensiinimootoriga sõidukite puhul oli tegeliku kasutuse CO₂ heide WLTP väärtusest keskmiselt 23,7% kõrgem, diiselmootoriga sõidukitel 18,1%. Absoluutarvudes tähendab see 28–35 g CO₂/km ehk ligikaudu 1–1,5 l/100 km võrra suuremat kütusekulu. Erinevus tuleneb teguritest, mida laborikatsetes ei ole võimalik täielikult modelleerida: liiklustingimused, teekatte seisukord, välisõhu temperatuur, kliimaseadme kasutamine, pardaelektronika koormus ja juhi sõidustiil. Oluline on märkida, et WLTP juurutamine vähendas lahknevust varasema NEDC-ga võrreldes ligikaudu poole võrra, mis näitab, et uuem mõõtmisprotseduuri on oma eesmärgi osaliselt täitnud.

Oluliselt teravamalt kerkib esile probleem pistikhübriidsõidukite puhul. Komisjoni aruande kohaselt olid 2021. aastal registreeritud pistikhübriidide tegelikud CO₂ heitkogused keskmiselt 3,5 korda kõrgemad kui WLTP ametlikud väärtused. Absoluutarvudes tähendab see, et kui WLTP test näitas keskmiselt 39,5 g CO₂/km, siis tegelik heide oli 139,5 g CO₂/km, vahe oli ligikaudu 100 g CO₂/km ehk 4 l/100 km. Veelgi kõnekam on tõsiasi, et pistikhübriidide tegelik heide oli vaid 23% madalam tavapärase sise põlemismootoriga sõidukite keskmisest (180,3 g CO₂/km), kuigi WLTP väärtuste põhjal jääb mulje, et pistikhübriid on sise põlemismootorist kordades ökonoomsem.

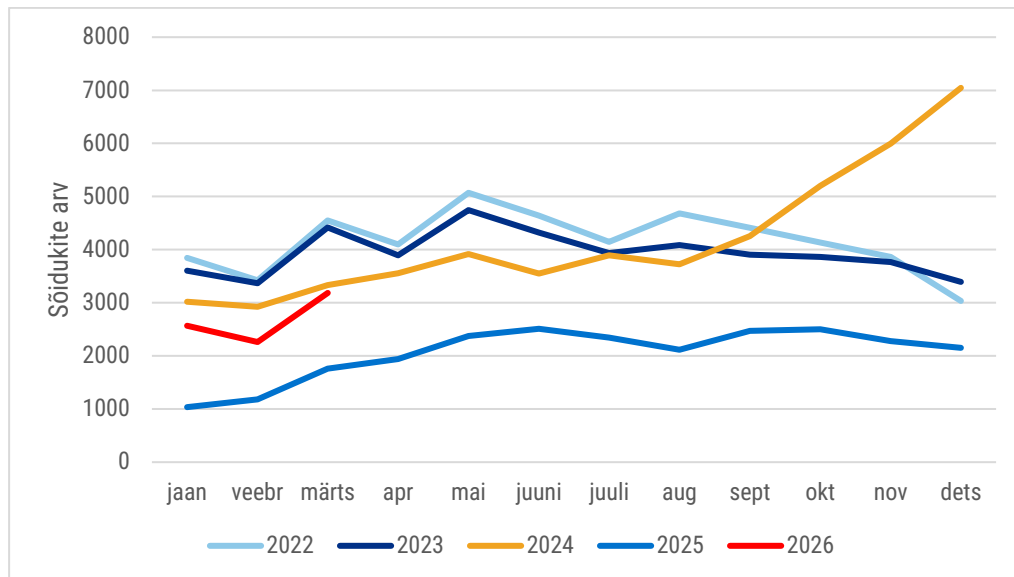
Lahknevuse põhjus peitub selles, et tegelikus kasutuses laetakse pistikhübriide oluliselt harvem ja kasutatakse elektrilises režiimis vähem, kui WLTP mõõtmismetoodika eeldab. Paljud omanikud kasutavad pistikhübriidi peamiselt sise põlemismootoriga, saades küll kasu madalamast WLTP-põhisest maksumäärast (mis enamikes riikides kehtib), kuid tekitades heidet, mis on võrreldavad tavalise bensiini- või diiselmootoriga sõidukiga.

Euroopa Komisjon on sellele probleemile juba reageerinud, muutes pistikhübriidide WLTP arvutusmetoodikat. Uuendatud kasutusfaktor kehtib alates 2025. aastast ning täiendav korrigeerimine on kavandatud 2027. aastale. Siiski ei muuda metoodika uuendamine tagasiulatuvalt juba registreeritud sõidukite WLTP väärtusi, mistõttu jääb lahknevus olemasoleva sõidukipargi puhul püsima.

Lühikokkuvõte 2026. aasta esimesest kolmest kuust

Analüüsi eesmärk oli käsitleda automaksu järgset esimest täisaastat, et oleks terviklik vaade nii jooksvast statistikast kui ka aeglasemalt avaldatavast majandusstatistikast. Nüüdseks on aga statistika saadaval ka mõningate näitajate kohta juba 2026. aasta märtsi kuuni. Olulisemast on antud ülevaade käesolevas peatükis.

2026. aasta alguses on sõidukiturg näidanud paranemismärke. Eriti jääb silma märtsikuus toimunud suurem hüpe. Kuigi sõidukite müüginahud märtsis suurenesid, siis tuleks olukorrale läheneda ettevaatliku optimismiga. Sarnast esmaregistreerimiste tõusu on näha [joonisel 48](#) ka 2022. ja 2023. aastal, mis viitab sellele, et tegu võib olla hooajalisusega. Samas ei ole selline tõus nähtav 2024. aasta märtsis.



Joonis 48: M1 ja M1G kategooria sõidukite esmaregistreerimised (sh uued)

Allikas: [Sõidukitega tehtud toimingute statistika | Transpordiamet](#)

Registreerimistasu on esialgsetel andmetel 2026. aastal laekunud 17,7 miljonit eurot, mis on 5,8 miljonit enam kui mullu samal perioodil. Hetkeseisuga ei ole veel teada märtsi kuu registreerimistasu tagasiküsimiste summat, kuid varasemate kuude kogemusel võib öelda, et see on ilmselt suurusjärgus 300 tuhat eurot.

2026. aasta algusest jõustus ühtlane maksuvabatulu kõigile inimestele 700 eurot kuus. See aitab suurendada inimeste ostujõudu, mis võiks positiivselt mõjuda ka sõidukiturule.

Lähis-Idas toimuvast sõjategevusest tingitud kõrgemad kütuse hinnad võivad tarbijaid suunata rohkem elektri- ja pistikhübriidsõidukite poole.

Kokkuvõte

Automaks on pälvunud viimastel aastatel palju avalikku tähelepanu ja teravat arutelu. 2027. aastal tulevate Riigikogu valimiste tõttu on tõenäoliselt näha lähitulevikus ka automaksu-teemalise diskussiooni taaselavnemist. Käesolev analüüs koondas kokku tähtsamad automaksu aspektid, et aidata teemale läheneda võimalikult andmepõhiselt ja objektiivselt.

Sõidukitega tehtavate tehingute arv on automaksu järgselt olnud ajaloolisest keskmisest madalamal tasemel, kuid on siiski näitamas taastumistrendi. Kiiremat taastumist on näidanud ettevõtted, sest nende puhul on sõidukite ostmist enamasti raskem edasi lükata, eraisikute puhul on rohkem näha ostuotsuste edasilükkamist. Sõidukite müügimahtude langust ei saa enam seletada üksnes maksueelse ettevarumisega – olulist rolli on mängib ka poliitiline ebakindlus automaksu kehtima jäämise osas. Sellest hoolimata näitab liikluskindlustuse statistika, et kasutuses olevate sõidukite arv on kasvamas.

Automüügiga tegeleva sektori müügitulu on veidike langenud, kuid suurem muutus on toimunud sektori kasumlikkuses, mis on märkimisväärselt langenud. Nõudluse ajutisest ammendumisest tingituna on pakkumise samaks jäämise tingimustes selline tulemus mõneti ootuspärane. Tööhõive on sektoris mõnevõrra langenud, kuid üldine töötuse määr on Eestis alates automaksu kehtestamisest langenud, mis viitab sellele, et töö kaotanud inimesed on tõenäoliselt leidnud tööd teistes valdkondades.

Riigieelarve seisukohast on oluline vaadata automaksuga seotud maksumuutusi tervikuna, mitte üksnes ühe sektori või maksuliigi kaupa. Käibemaksu laekumine automüügist on 2025. aastal olnud väiksem, kuid seda on osaliselt kompenseerinud 2024. aasta lõpu maksueelsest ettevarumisest laekunud täiendav käibemaks. Automaksu netomõju käibemaksulaekumisele on kordades väiksem, kui automaksust saadav tulu riigile. Lisaks on osa ostuotsuseid vaid ajutiselt edasi lükkunud, mis tähendab, et käibemaksulaekumise langus on pigem ajutise iseloomuga.

Paigutades Eestis kehtiv automaks Euroopa konteksti, ilmneb, et elektri- ja sise põlemismootoriga sõidukite maksukoormuse erinevus on võrreldes teiste riikidega väike. Oluline ei ole siinjuures ainult kogu maksukoormuse tase, vaid selle jagunemine registreerimistasu ja mootorsõidukimaksu vahel ning diferentseeritus erinevate mootoritüüpide vahel. Registreerimistasu kui ühekordne suur makse mõjutab ostuotsust tüüpiliselt rohkem kui sama summa, mis tasutakse mootorsõidukimaksuna kümne aasta jooksul. Just nendes riikides, kus ostuhetke maksukoormus keskkonnasõbralikema ja saastavama sõiduki vahel erineb kõige enam, on ka elektrisõidukite osakaal uute registreerimiste seas kõrgeim. Väikesest diferentseeritusest tulenevalt ei ole automaksu-järgselt Eestis suurenenud elektrisõidukite osakaal esmregistreerimistest, pigem on tarbijad liikunud ökonoomsema sise põlemismootoriga sõiduki poole. Kavandatud registreerimistasu tõusud aastatel 2028 ja 2031 seavad ootuse, et elektrisõidukite osakaal esmregistreerimistest on tulevikus suurenemas.

Juriidiliste isikute vaates on Eesti üks Euroopa soodsamaid riike sõiduki omamiseks ka automaksu järgselt. Suurema osa uutest sõidukitest soetavad just ettevõtted, mistõttu on nende maksustamisel Eesti sõidukipargi keskkonnasõbralikumaks muutmisel oluline roll. Eriti silmatorkav on olukord suuremate linnamaasturite puhul, mille kogu maksukoormus on negatiivne ja millest tahapoole jääb meist vaid Euroopa suurima autotööstusega Saksamaa.

2026. aasta esimese kvartali andmed näitavad sõidukiturul paranemismärke. Samas on oluline olukorrale läheneda ettevaatliku optimismiga, sest osa täheldatud kasvust on seletatav turu tavapärase hooajalisusega. 2027. aasta Riigikogu valimiste lähenemisega on tõenäoline, et avalikus arutelus tuleb automaksu muutmise või tühistamise teema taas teravamalt üles. 2025. aasta kogemuse põhjal võib hinnata, et selline ebakindlus mõjutab tarbijate ostuotsuseid ning võib turu taastumist ajutiselt pidurdada. Samal ajal on tarbijate ostujõudu 2026. aastast toetamas ühtne maksuvaba tulu, mis võib sõidukiturule mõjuda positiivselt. Automaksu puhul tuleb arvestada, et uue maksuga harjumine võtab aega ning käitumuslikud muutused, nii sõidukite ostueelistustes kui ka sõidukipargi keskkonnasõbralikumaks kujunemisel, avalduvad täiel määral alles pikema perioodi jooksul.

Kasutatud allikad

[Avaleht | Statistikaameti palgarakendus](#)

[EM041: ETTEVÖTETE MAJANDUSNÄITAJAD | Näitaja, Tegevusala, Tööga hõivatud isikute arv ning Vaatlusperiood. Statistika andmebaas](#)

[EU Briefing GTG 2025](#)

[EUR-Lex - 52024DC0122 - EN - EUR-Lex](#)

[First Commission report on real-world CO2 emissions of cars and vans using data from on-board fuel consumption monitoring devices - Climate Action](#)

[How much taxes do you pay for owning a car? | T&E](#)

[Kallas: teeme peaministrile ettepaneku automaks kaotada | Majandus | ERR](#)

[Liikluskindlustuse statistika](#)

[Liiklusseadus–Riigi Teataja](#)

[Liisingu uusmüük kliendigrupi ja liisitava vara lõikes](#)

[Maksu- ja Tolliameti aastaraamat | Maksu- ja Tolliamet](#)

[Monitoring of CO2 emissions from passenger cars.](#)

[Mootorsõidukimaks | Maksu- ja Tolliamet](#)

[Mootorsõidukimaksu kalkulaator | Maksu- ja Tolliamet](#)

[Sõidukite statistika | Transpordiamet](#)

[Sõidukitega tehtud toimingute statistika | Transpordiamet](#)

[TS32: SÕIDUKID JA ERASÕIDUKID, 31. DETSEMBER. Statistika andmebaas](#)

[TT3300: 15-AASTASTE JA VANEMATE HÕIVESEISUND SOO JA VANUSERÜHMA JÄRGI \(KVARTALID\). Statistika andmebaas](#)

[VKK14: KAUPADE EKSPORT JA IMPORT KAUBA \(SITC\) JA RIIGI JÄRGI \(KUUD\) 2004M01 - 2026M01. Statistika andmebaas](#)

[Which countries are incentivising drivers to go electric? | T&E](#)