



Riigikogu Kantselei
riigikogu@riigikogu.ee

Teie 10.11.2025 nr 2-3/15-422
Meie 30.12.2025 nr 5-1/4857-2

Vastused kirjalikele küsimustele

Austatud Riigikogu esimees

Esitame Rahandusministeeriumi vastused Riigikogu liikme Helle-Moonika Helme kirjalikele küsimustele (422).

1. Kui palju on vähenenud autode müügist laekuv käibemaks?

Üldises plaanis vastab käibemaksu laekumine ootustele ning suuri negatiivseid kõrvalekaldeid ei ole. Kodumajapidamiste kulutused transpordile on selle aasta kahe esimese kvartaliga võrreldes eelmise aasta sama ajaga vähenenud alla 4%. Ettevõtted ostavad sõidukeid peamiselt tööks ning neil on õigus käibemaks sisendkäibemaksuna tagasi küsida, mistõttu ei laeku nendelt ostudelt riigile käibemaksu. Juba üldnumbreid vaadates saab seega öelda, et riik ei kaota käibemaksu sellises mahus ning muutused ei ole drastilised.

2024. aasta lõpus osteti tavapärasest rohkem uusi sõiduautosid – aasta viimase nelja kuuga ligikaudu 4 800 sõiduautot rohkem kui aasta varem. See tõi ajutiselt kaasa ligikaudu 18 miljoni euro suuruse täiendava käibemaksulaekumise, mis oli sisuliselt 2025. aasta arvelt ette ära toodud.

Käesoleva aasta esimese üheksa kuu jooksul on uusi sõiduautosid müüdud ligikaudu 6 400 võrra vähem kui mullu samal perioodil, mistõttu on käibemaksu ajutiselt jäänud laekumata ligikaudu 24 miljonit eurot. Tegemist on aga eeskätt ajastuse nihkega, mitte püsiva maksutulu vähenemisega. Selle mõjuga on arvestatud ka suvise majandusprognoosis ning käibemaksu laekumine tervikuna püsib prognoosisega kooskõlas.

Tõsi on, et registreerimistasu laekub algsest ootusest mõnevõrra vähem, kuid see on seletatav eelmise aasta lõpus toimunud tavapärasest suurema aktiivsusega nii imporditud sõidukite ostmisel kui ka kohalikul järelturul.

Avalikus ruumis levivad ka suuremad hinnangud käibemaksulaekumise vähenemise kohta, kuid need põhinevad ebaõigetest eeldustel. Käibemaks ei laeku kõigilt tehingutelt, valdav osa sõidukitest müüakse kasutatuna ning ostu ärajäämisel ei jää raha lihtsalt säästmisse, vaid see suunatakse muusse tarbimisse.

2. Kui palju on vähenenud automüügisektori tööjõumaksude laekumine?

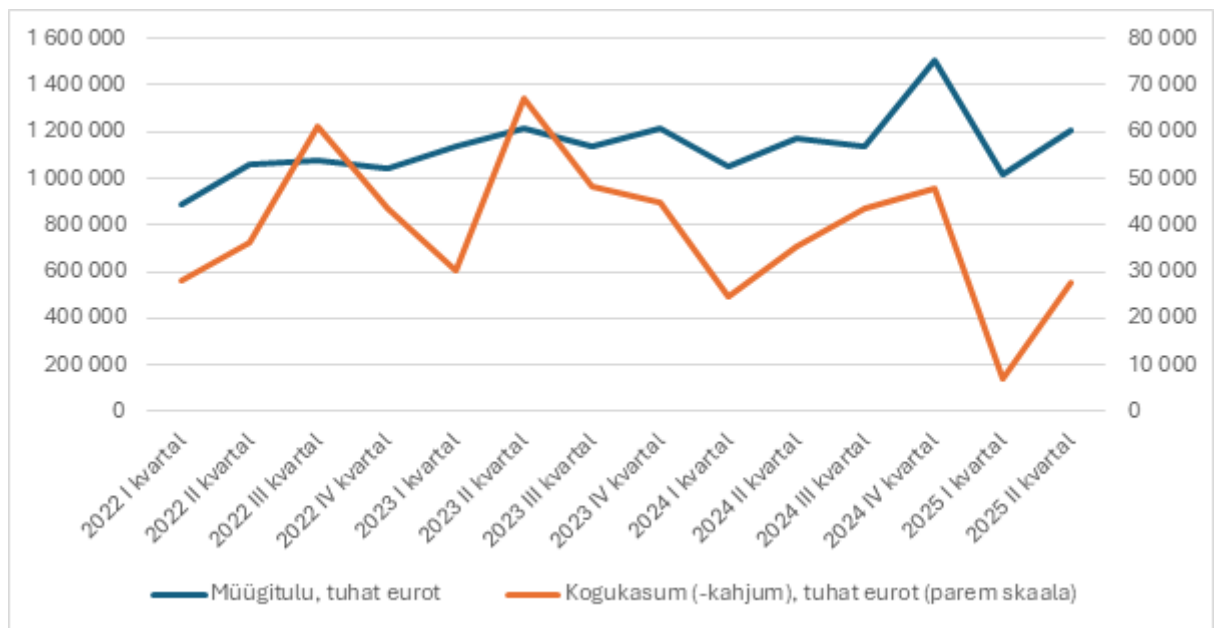
Käesolevast aastast muutus eesti majanduse tegevusalade klassifikaator (EMTAK 2025): kaotati kood 45 „mootorsõidukite ja mootorrataste hulgi- ja jaemüük ning remont“, mis oli ühes sektoris koos hulgi- ja jaekaubandusega, ja mis on nüüd kolmes tegevusalas – 46 „hulgikaubandus“, 47 „jaekaubandus“ ja 95 „arvutite, tarbeesemete ja kodutarvete ning mootorsõidukite ja mootorrataste parandus ja hooldus“ – millest viimane kuulub muude teenindavate tegevuste sektorisse.

Seetõttu ei saa täpselt välja tuua automüügisektori andmeid, sest hulgi- ja jaekaubanduse sektori sees toimusid samuti muutused, mis ei olnud seotud automüügiga. Selleks, et jälgida täpselt sõidukimüügiga tegelevate konkreetsete ettevõtete numbreid, peaksime tegema eraldi maksusaladust sisaldavate andmete päringu ja see võtab rohkem aega, kui käesoleva kirja vastamise tähtaeg. Me saame vastata küsimusele, kasutades avalikku statistikat, milles on sektorimuudatused juba sisse viidud. Majandusuuringu andmed sõidukite müügiga tegeleva sektori (sektor on veidi laiem, juures on ka lisaseadmete müük ning mootorrataste hooldus ja remont) hõive kohta näitavad langust 3,1% (umbes 230 töötajat) käesoleva aasta esimesel poolaastal võrreldes eelmise aastaga. Langus ei ole ajaloolises kontekstis väga suur, 2023. aastal langes sektoris hõive näiteks 2,1% (umbes 160 töötajat). Sektori keskmine palgafond oli 2024. aastal umbes 1770 eurot töötaja kohta kuus. 230 töötaja tööjõumaksude summa 9 kuuga on ligi 1,4 miljonit eurot. Ilmselt aasta peale kokku, kui hõive vähenemine veidi ka süveneb, võib oodata suurusjärgus 3 miljonit vähem maksulaekumist. Kuid tasub välja tuua, et paljud sektori töötajatest leiavad või on juba leidnud uue töö ning riigi vaatest ei ole kogulaekumise vähenemine suur.

3. Kui palju on vähenenud maksulaekumised autondusega seotud valdkondades laiemalt?

Sektori kui terviku käekäigu kohta saab aimu, vaadates nende majandusnäitajaid. Täpsuse huvides tuleb välja tuua, et kuigi enamus sektorist on puhtalt mootorsõidukite müük (mitte hooldus või remont), siis on siin sees ka mootorrataste müük, hooldus ja -remont ning mootorsõidukite osade ja lisaseadmete müük. 2024. aasta lõpp oli müügitulult tavapärasest suurem, 2025. aasta algas langusega ning teises kvartalis oli juba tavapärase tase (1,2 miljardit käivet kvartalis) saavutatud. Kogukasum on siiski selgelt langenud. Kahjuks on hetkel võimalik vaadata vaid poole aasta numbreid. Kui avaldatakse tervikaasta numbrid, on pilt selgem.

Joonis. Mootorsõidukite müügiga tegeleva sektori käive ja kogukasum, 2022–2025 (2 kv), tuhandetes eurodes



Allikas: Statistikaamet (*EM041: ETTEVÕTETE MAJANDUSNÄITAJAD TEGEVUSALA JA TÖÖGA HÕIVATUD ISIKUTE ARVU JÄRGI (KVARTALID)*). *Statistika andmebaas*)

Ühe sektori väiksem majandusaktiivsus ei tähenda kohe automaatselt mõju maksulaekumisele, sest ettevõtjad ja töötajad liiguvad teistesse sektoritesse. Jälgime maksulaekumist regulaarselt ning avaldame numbrid, mida igaüks saab analüüsida ([Maksulaekumine 2025 | Tableau Public](#)). Samuti saab numbreid võrrelda meie tehtud prognoosidega ([Rahandusministeeriumi majandusprognosis](#) | [Rahandusministeerium](#)). Makse laekub vastavalt ootustele või piisavalt lähedal ootustele väitmaks, et mootorsõidukimaksu tulek ei ole suurt pilti kuidagi mõjutanud.

4. Kui palju on kasvanud töötukassa väljamaksed seoses automüügi kukumisega selles sektoris töötuks jäänud inimestele?

Registreeritud töötus on 2025. aastal väiksem kui 2024. aastal, samuti on vähenenud uute registreeritud töötute arv. Samuti ei tähenda töötuks jäämine automaatselt kulu Töötukassale, sest inimene võib leida uue töö. Täpset majandussektori jaotust ilma eraldi andmepäringuta ei ole võimalik näidata, kuid saame vaadata avalikke andmeid. Näiteks on koondanud ettevõtte tegevusala märgitud koondamishüvitise andmete juures. Kahjuks täpsemalt sõidukite müügiga tegeleva sektori koondamisi avaldatud ei ole, vaid andmed on esitatud kogu hulgi- ja jaekaubanduse sektori kohta. Eelmisel aastal oli koondamisi selles sektoris 10 kuuga 902. Käesoleval aastal on neid olnud sama pika ajaga 1044. Võib täheldada väikest kasvu, kuid tegemist on väga suure sektoriga. Majandusuuringu andmed Statistikaameti andmebaasist osundavad, et sõidukite müügiga tegeleva sektori (taaskord on sektor laiem, seal on juures ka lisaseadmete müük ning mootorrataste hooldus ja remont) hõive on langenud 3,1% (umbes 230 töötajat) käesoleva aasta esimesel poolaastal võrreldes eelmise aastaga. Langus ei ole ajaloos kontekstis väga suur, nt 2023. aastal langes sektoris hõive 2,1% (umbes 160 töötajat). Täpsemate Töötukassa kulude osas peab pöörduma kas otse Töötukassasse või Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumisse.

5. Kui palju on laekumata jäänud seoses töökohtade vähenemisega automüügi sektoris sotsiaalmaks?

Jätkuks 2. küsimuse vastusele: 1,4 miljonist eurost umbes 0,8 miljonit eurot moodustab sotsiaalmaks.

6. Kui suur on registreerimismaksuga tekitatud summaarne vara väärtuse langus Eesti autoomanikele autode müügiväärtuse vähenemise tõttu?

Sõidukite varana hindamise praktika ei ole standardiseeritud ning selle kohta ei eksisteeri kasutatavat andmestikku. Sõidukite väärtus selgub ostu-müügitehingute käigus ning ka nende kohta ei ole avalikku kasutatavat andmebaasi (nagu näiteks kinnisvara puhul), mille põhjal saaks täpseid järeldusi teha. Kaudsete andmete põhjal saab teha teatavaid oletusi. Liisinguga ostetud kasutatud sõidukite keskmine hind (lähendina on kasutatud keskmist liisingukohustust) ei ole 2025. aastal võrreldes 2024. aastaga muutunud ([*Liisitud autode uusmüük tüübi ja kliendigrupi lõikes*](#)). Siit on väljas autolaenuga või otse ostetud kasutatud sõidukid.

7. Kuna automaksudest laekuv raha pidi minema teede korrashoidu ja teedevõrgu arendamise, siis kas rahandusministeerium teeb juba analüüse, kuidas maksude alalaekumine peegeldub ja missugune mõju saab olema sellel meie teedevõrgu arendamisel ja korrashoiul?

Lisaraha teehoidu põhineb mootorsõidukimaksul ning seda laekub vastavalt ootustele. Samuti tuginevad eelarvestrateegias planeeritud vahendid prognoosile, mis tähendab, et isegi kui tulevikus peaks mootorsõidukimaksu ootusest vähem laekuma, ei tähenda see automaatselt teehoiurahade vähenemist, mis nõuab eraldi otsust. Lisaraha teehoidu suurendab teedevõrgu kvaliteeti ning parandab korrashoidu.

8. Kui riigikogus esitatakse veelkord eelnõu mootorsõiduki kaotamiseks, siis kas valitsus, kes on vastutav kriisi eest, mis on tabanud nii automüügi sektorit kui ka ühiskonda laiemalt, toetaks seda eelnõud?

Selgitame esmalt, et Eesti oli üks viimaseid riike Euroopas, kus mootorsõidukimaksu ei olnud. Mootorsõidukimaks võimaldab riikidel suunata elanikke keskkonnanahoidlikkuse suunas, suunata tarbimisvalikuid, vähendada saastet, ummikuid, müra, energiasõltuvust ja muid autostumisega kaasnevaid kahjulikke välismõjusid. Seetõttu enamus Euroopa riikidest ka sõidukeid ühel või teisel moel maksustab. Sõidukite maksustamist on meile soovitanud mitmed rahvusvahelised organisatsioonid.

Rahandusministeerium ei toetaks järjekordset mootorsõidukimaksu seaduse kehtetuks tunnistamise seaduse eelnõu, sest põhjused, mille tõttu Vabariigi Valitsus mootorsõidukimaksu seaduse algatas, on jätkuvalt asjakohased ja muutusi ei ole toimunud. Riigi rahanduse seis on endiselt pinev ja kaitsekulude rahastamine on jätkuvalt üks riigi prioriteete. Samuti ei pea me põhjendatuks loobuda mootorsõidukimaksu kehtestamisega seatud keskkonnanäesmärkidest. Oleme arvestanud maksuga seotud laiemat ühiskondlikku mõju ning seetõttu sisse viinud ka muudatusi, mis maksukohustust leevendaks.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Jürgen Ligi
rahandusminister

Anna-Liisa Juhtver
anna-liisa.juhtver@fin.ee