

ANALÜÜSIMEMO

KELLELE EDASTAMISEKS: Tööandjate list, töögrupp, vastavalt vajadusele lähtuda seisukohavõttudes

Teema Tööandjale kuuluvate erakasutuses olevate sõiduautode maksusüsteemi muudatusettepanekute väljatöötamine

Valdkond: Maksupoliitika

Eesmärk ja uurimisküsimused

Eesmärk on välja töötada ettepanekud tööandja sõiduauto¹ isiklikul otstarbel kasutamise maksusüsteemi (nii erisoodustus kui käibemaks) muutmiseks.

Uurimisküsimused:

- 1) Milline on ajalugu Eestis?
- 2) Millised süsteemid on mujal kasutusel?
- 3) Milline oleks tööandjate jaoks optimaalne (lihtsus vs kulukus) süsteem?

Sisukord

Probleemikirjeldus	1
Tööandja sõiduauto maksustamise ajalugu Eestis.....	4
Tööandja sõiduauto maksustamine teistes riikides	4
Võimalikud stsenaariumid tulevikuks	6
Kokkuvõte	7

Probleemikirjeldus

2015 kehtiva maksusüsteemi kohaselt on tööandja sõidukite kasutamisel erasõitudeks tegemist erisoodustusega, mida maksustatakse tulu- ja sotsiaalmaksuga². Tööandja sõiduauto soetamisel kehtib sisendkäibemaksu mahaarvamise 50% piirang, st sõiduk maksustatakse käibemaksuga (KM) vähemalt 10% määra alusel³, v.a edasimüüvad autod, taksod, rendiautod, õppesõiduautod või eranditult vaid ettevõtluseks kasutatavad sõiduautod⁴.

¹ Juriidilisele isikule kuuluv M1 või M1G kategooria sõiduk, mida võidakse mh kasutada töötajate või juhatuse liikmete või nende pereliikmete isiklikes huvides, st mitte ainult tööga seotud kohustuste täitmiseks. Kuna regulatsioon kehtib nii avalik-õiguslike organisatsioonide kui ettevõtete jaoks, on edaspidi kasutusel „tööandja (sõidu)auto“

² Tulumaksuseadus §48 lg4 p2.

³ Käibemaksuseadus §30 lg3.

⁴ Käibemaksuseadus §30 lg4.

Erisoodustuse hinnaks ehk maksubaasiks on sõidupäeviku alusel erasõitude kilomeetrite arvu ja 0,3€⁵ korrutis või, kui sõidupäevikut ei peeta, siis fikseeritud hind 256 €/kuus. Erisoodustust maksustatakse, kuna selle näol on tegemist töötaja täiendava tuluga, mis tuleks maksustada sarnaselt palgatulule. 2009. aastal 256 euronit tõusnud erisoodustuse fikseeritud hind on varasemaga võrreldes kahekordne ja seetõttu asusid ettevõtjad pidama senisest aktiivsemalt sõidupäevikuid. Fakt, et sõidupäevikute alusel 2015 arvestatud reaalne erisoodustus on fikseeritud määrast ca 5 korda väiksem⁶, näitab, et fikseeritud hind on liiga kõrge ja sõidupäevikuid ei täideta korrektselt.

Sisendkäibemaksu mahaarvamise eesmärk on arvestada vaid lisandunud väärtust ja see maksustada, et ei tekiks kumuleeruvat maksustamist korduva edasimüügi puhul. Sisendkäibemaksu mahaarvamise piirangu eesmärk on luua ühetaoline maksustamine erasõitudeks kasutatavate eraautode ja tööandjaautode puhul. Muidu saaksid erakasutuses olevad tööandjaautod 20% maksueelise. Euroopa Liidu (EL) direktiiv nõuab, et kõik kaubad ja teenused oleksid ühesuguse KM arvestusega, ehk 100% sisendkäibemaksu tuleks KM kohustusest maha arvata⁷, ent praktikas on 25 liikmesriiki taotlenud erandeid ja 15 kasutavad sõiduautodele lausa 100% mahaarvamise piirangut. Seega ei ole välistatud 100% mahaarvamine ega ka 100% mahaarvamise piirang. Süsteemina on kahtlemata lihtsam ühetaoline sisendkäibemaksu mahaarvamine.

2014.a detsembris jõustunud süsteemi kohaselt kehtib mh erasõitudeks kasutatava tööandjaauto soetamisel sisendkäibemaksu mahaarvamise piirang 50%, s.t maha saab soetuselt arvata vaid kuni 50% soetusmaksumusest. Samuti saab 50% KM kohustusest maha arvata kütuse jm tööandjaautoga seotud kaupade ja teenuste soetuselt. Samas on ettevõtte kohustatud iga kulu puhul käibemaksu deklaratsioonile märkima, kas tegemist on vaid ettevõtluse otstarbel kasutatava kauba või teenusega või "segakasutusega". Samuti ollakse kohustatud pidama sõidupäevikut, mille alusel saab maksuhaldur kontrollida mahaarvamise õigsust.

Kokkuvõtva ülevaate segakasutuses oleva tööandjaauto maksustamisest annab tabel 1.

Table 1. Segakasutuses oleva tööandjaauto maksustamine

	Tulumaks ja sotsiaalmaks	Käibemaks
1. Sõitude üle peetakse arvestust (sõidupäevikut)		
1.1. Töötaja tasub isiklikud sõidud	erisoodustust ei teki	mahaarvamise piirang 50%

⁵ Erandina sõiduauto vanusega > 5 ja silindrite töömahuga ≤ 2000 cm³ puhul erisoodustuse hind 0,2 eur/km, kuid maksimaalselt 256 eurot kuus.

⁶ Allikas: MTA TSD andmed 18.09.2015

⁷ KM direktiiv, 2006/112/EÜ. Direktiivi artikkel 176 on siiski ka erandi ettevõtlusega mitteseotud kulude osas, näiteks kulutused luksuskaupadele, lõbustustele või meelelahutusele.

(0,30 €/km)		
1.2. Töötaja ei tasu isiklike sõitude eest	erisoodustus isiklikelt sõitudelt (tulu- ja sotsiaalmaks 0,2-0,3 €/km)	mahaarvamise piirang 50%
2. Sõitude üle ei peeta arvestust (sõidupäevikut)	erisoodustus 256 €-lt (tulumaks 68,05 € ja sotsiaalmaks 106,94 €)	mahaarvamise piirang 50%

Maksuarvestuse õigsuse kontrolliks tuleb nii osaliselt erakasutuses kui täielikult ettevõtlusega seotud sõitudeks mõeldud sõiduautode kasutamise kohta pidada sõidupäevikut. See on käibemaksuarvestuse puhul täiendav ja põhjendamatu halduskoormus, arvestades et 50% mahaarvamise piirang on juba ise kaudne hinnang erasõitude osakaalule⁸. Ettevõtja jaoks tähendab sõidupäeviku täitmise kohutus lisatööd ca 1 tund nädalas sõidupäeviku kohta, mis tööandjaautode arvu ja keskmist palka arvestades võib kokku tähendada ca 60 mln € väärtuses täiendavat tööd aastas⁹ (sellele lisandub veel riigipoolne halduskoormus). Seega oleks otstarbekam leida optimaalne fikseeritud hind või maksusüsteem, mis vähendaks haldus- ja nõusolekukulud¹⁰ ning oleks samal ajal erasõitude reaalse osakaalu või väärtusega proportsioonis.

Seaduseelnõude seletuskirjade põhjal on 2015 laekumiseks prognoositud ca 62 mln € tulu- ja sotsiaalmaksu¹¹ ning 47 mln € käibemaksu¹². 2015 oktoobri seisuga on keskmiselt kuus tasutud 2 mln € tulu- ja sotsiaalmaksu ning 1,7 mln € käibemaksu¹³. Seega võib aasta lõpuks laekuda eelarvesse ca 24 mln € (39% prognoosist) erisoodustuselt ja 20 mln € (43% prognoosist) käibelt – kokku 44 mln €.

2015 moodustab sõidupäeviku täitmise kulu (60 mln € aastas) 136% reaalsest maksutulust¹⁴ ning on sisendkäibemaksu piirangu kõrval mõneti dubleeriv kohustus. Võrreldes tuluprognosidega laekub reaalselt vaid 40%, mis näitab, et prognoos oli kas liiga optimistlik või et sõidupäevik ei täida järelevalves oma rolli. Sõidupäeviku täitmise kulu tuluprognosist omakorda moodustab 55%, millele lisandub riigipoolne halduskoormus.

⁸ Riigikohtulahend nr 3-3-1-85-03

⁹ 48 töönädalat, 1 tund nädalas, tööjõukulu 8,4 €/tunnis keskmise palga 1050 alusel, 120 tuhat sõidukit.

¹⁰ Nõusoleku kulud (i.k. *compliance costs*) – kogutud maksuühiku kohta lisanduv kaudne kulu ettevõtja jaoks. Mida suurem on nõusolekukulu, seda suurem on maksumaksja motivatsioon maksumaksmisest kõrvale hoida.

¹¹ Tulumaksuseaduse 2009 muudatusega prognoositi erisoodustuse suuruseks kokku 106 mln kr aastas e 6,8 mln € kuus. Ostujõu järgi moodustaks see 2015.a 7,8 mln € kuus, sellelt sotsiaal- ja tulumaks 2015 määrade järgi 5,2 mln € kuus e 62,4 mln € aastas.

¹² Käibemaksuseaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri 2014.

¹³ Allikas: MTA TSD ja KMD andmed 18.09.2015

¹⁴ KMD ja TSD-I reaalselt deklareeritud andmete põhjal arvatud.

Tööandja sõiduauto maksustamise ajalugu Eestis¹⁵

Käibemaksu arvestamine tööandja sõiduauto erakasutuselt:

- 1994 – 100% KM mahaarvamise piirang
- 2002 – 2/3 KM võimalik maha arvata
- 01.05.2004 – kõik arvestavad 100% sisendkäibemaksu maha ja KM tuli tasuta omatarbeks (mille baas oli erisoodustus)
- 01.12.2014 – 50% mahaarvamise piirang + sõidupäeviku täitmise kohustus; erisoodustus 256 € või 0,2-0,3 €/km sõidupäeviku alusel

Erisoodustuse hinna tõstmine:

- 2000 - ca 32€ kuus
- 2002 – ca 64€ kuus
- 2003 – ca 128€ kuus või sõidupäeviku alusel 20-26 senti km
- 2009 - 256€ kuus või sõidupäeviku alusel 30 senti km

Kuni 2008 oli erisoodustuse standardmäär piisavalt madal, et sõidupäevikut valdavalt ei peetud vajalikuks pidada ja maksutulu suurenes aasta-aastalt. Alates 2009 asuti valdavalt täitma sõidupäevikut, mistõttu erisoodustusest tasutud maksusumma kokkuvõttes kasvas maksubaasi kasvust märksa aeglasemini. Kasvanud maksukoormust ja halduskoormust kompenseeriti osaliselt sõidupäevikute võltsimisega. 2014 detsembris jõustunud maksumuudatusega liideti kulukale sõidupäevikute süsteemile sisendkäibemaksu mahaarvamise piirang, mis kujutab endast samuti fikseeritud erasõitjate osakaalu. Ettevõtjate ja maksuhalduri tegevus näitas lühikese ajaga, et optimaalne maksukoormus on mõlema jaoks ületatud. Selle tulemusena laekub 2015 a lõpuks tõenäoliselt vaid 40% maksutulu prognoosist ja reaalselt laekumist ületab isegi halduskulu.

Ajaloo Eestis on seega võimalik õppida, et lihtne süsteem ja mõistlik fikseeritud määr motiveerivad ettevõtteid seaduskuulekusele. Halduskoormus ei tohiks maksutuluga võrreldes kasvada ebaproportsionaalselt suureks.

Tööandja sõiduauto maksustamine teistes riikides

Allolevalt näiteid teistes riikides kasutusel olevatest maksusüsteemidest¹⁶.

¹⁵ Osaliselt tuginedud Eesti Maksumaksjate Liidu artiklitele.

¹⁶ Allikas 1: Harding, M. (2014), "Personal Tax Treatment of Company Cars and Commuting Expenses: Estimating the Fiscal and Environmental Costs", OECD Taxation Working Papers, No. 20, OECD Publishing. <http://dx.doi.org/10.1787/5jz14cg1s7vl-en>

Allikas 2: Naess-Schmidt, S; Winiarczyk, M. (2009), „Company Car Taxation: Subsidies, Welfare and Environment“, Copenhagen Economics, DG Taxud working paper no 22, 2010.

Erisoodustuse arvestus ja maksustamine:

- Saksamaa soodustab oma autotootjaid ja töötajate mobiilsust, hoides erakasutuses olevate tööandjaautode maksukoormuse madalal. Selle tulemusena ostetakse 32% sõidukitest ettevõtete poolt töötajatele kasutamiseks, 85% kallitest autodest müüakse ettevõtetele, sest maksud erisoodustuselt on madalamad kui eraisiku liisingumakse.
- Ühendkuningriigis 10-35% sõiduki maksumusest aastas maksubaas, sõltuvalt CO2 emissioonist. Maksja on töötaja.
- Hollandis ei maksustata erakasutust, kui see on alla 500 km aastas. Sloveenias on kuni 500 km erasõite kuus 50% normaalsest maksukoormusest.
- Soomes vähendatakse erisoodustuse hinda 80%, kui ärisõitude ulatus on üle 30000 km aastas, Norras vähendatakse maksubaasi 75%, kui ärisõite on rohkem kui 40000 km aastas.
- Erisoodustuse määr on enamasti seotud sõiduki soetusmaksumuse või kataloogihinnaga¹⁷:
 - Belgia 0,33-1,5% kataloogihinnast kuus, mis omakorda sõltuvalt CO2 emissioonist ja kütuseliigist,
 - UK 0,42-2,92% kataloogihinnast sõltuvalt CO2 emissioonist;
 - Prantsusmaal 0,75% soetusmaksumusest kuus,
 - Portugal ja Šveits 0,8% soetusmaksumusest kuus,
 - Saksamaal 1% kataloogihinnast ja Slovakkias 1% soetusmaksumusest kuus,
 - Luxemburg, Austria, Sloveenia 1,5% soetusmaksumusest kuus,
 - Mitmel pool on kasutusel kombineeritud määr, mis arvestab nt nii hinda, sõidetud vahemaad kui mootori ökonoomsust vmt.
- Tegelikku erasõitude mahtu arvestav süsteem oli 2014 osaliselt kasutusel Eestis, Soomes, Luksemburgis, Rootsis, Itaalias ja Saksamaal, väljaspool Euroopat ka Kanadas ja USA-s.
 - Kanadas, Soomes ja Rootsis lisati läbisõidupõhisele maksubaasile mingi kindlaksmääratud summa (minimaalne maksubaas).
 - Kanadas ja Soomes arvestati läbisõidupõhist maksubaasi 0,18 € kilomeetri kohta. Soomes on maksubaas 0,06€ kilomeetri kohta, kui töötaja maksab bensiini eest.
- Töö- ja koduvaheline transport on osaliselt või täielikult maksudest vabastatud Austrias, Belgias, Prantsusmaal, Luksemburgis, Poolas, Soomes, Rootsis, Šveitsis, Taanis, Saksamaal ja Norras. Täiendavalt on võimalik töötaja maksustatavast tulust maha arvata ühistranspordikulud Belgias, Prantsusmaal, Saksamaal, Poolas ja

http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_papers/taxation_paper_22_en.pdf

¹⁷ Mõeldud uue auto hinnapakumist müügiesinduses, ent kasutatud autode puhul oleks võimalik kasutada nt Eesti Konjunktuuriinstituudi koostatavat nimekirja keskmiste turuväärtuste määramiseks automudelite lõikes.

Hollandis ning maksuvaba on tööandja kulu (hüvitis) ühistranspordile Austrias, Taanis, Prantsusmaal, Hollandis, Portugalis, Slovakkias ja Sloveenias. Mõned riigid sealhulgas arvestavad töökoha kaugust elukohast, ettevõtte asukohta linnast väljaspool ja/või ühistranspordi piisavust.

Käibemaksu arvestus

15-s EL-i riigis ei tohi erakasutuses olevate ettevõtte sõiduautode soetamisel üldse käibemaksu maha arvata. Rumeenias, Belgias ja Hispaanias on mahaarvamise piirang 50%, Itaalias 60%, Poolas 40%, Lätis 20%. Tsehhis, Slovakkias, Hollandis, Luksemburgis ja Saksamaal on piirang 0% ehk kõik saab maha arvata. Riikides, kus kõik on võimalik maha arvata, on enamasti kasutusel omatabe maksustamine, nagu Eestis enne 2014 detsembrist.

Sõiduarvestuse süsteem on eelkõige vajalik riikides, kus on erasõitjate tegelikku ulatust arvestav maksusüsteem, nagu Eesti, Soome ja Rootsi (väljaspool EL ka USA ja Kanada). Ka Soomes ja Rootsis on kasutusel sõidupäevikud, mida on võimalik asendada GPS jälgimissüsteemide vm-ga.

Võimalikud stsenaariumid tulevikuks

Nõusolekukulu aitaks vähendada ning maksusüsteemi optimeerida sõidupäeviku kaotamine ja maksusüsteemi lihtsustamine. Maksusüsteemi on võimalik lihtsustada nt sisendkäibemaksu mahaarvamise piirangu kaotamisega, sõiduarvestuse arendamise või kaotamisega, maksuarvestuse sidumisega sõiduautode väärtuse, võimsuse või saastavusega, kui need andmed on liiklusregistris olemas.

Arvutused näitavad, et võimalikest lahendustest sõidupäeviku kaotamisel praeguse 50% sisendkäibemaksu mahaarvamise piirangu säilides peaks sõiduauto hinnaga seotud erisoodustuse hind olema madalam kui 1% hinnast, et ettevõtete maksukoormus ligikaudu samale tasemele jääks. Kui baashinnaks võetaks 0,5% sõiduki maksumusest, jääks keskmise hinnaklassi (25000 €¹⁸) sõiduauto kasutaja maksukoormus u samale tasemele ja sõidupäeviku pidamisest vabanemine oleks täiendav kasutegur. Rakendades erisoodustuse hinna määramiseks koefitsienti 0,8%, tõuseks maksukoormus, ent keskmise hinnaklassi sõiduauto kasutaja sõidupäevikupidamisest vabanenud tulu kompenseeriks seda oluliselt. Koefitsendi 1% kehtestamisel kasvaks maksukoormus oluliselt ja seda ei kompenseeriks ka sõidupäevikupidamisest loobumine. Kõrgema hinnaklassi (näidisarvutus 35000€) sõiduauto kasutaja, kes praegu peab sõidupäevikut, ei võidaks ühestki stsenaariumist ja madalama hinnaklassi (15000 €) sõiduauto kasutaja võidaks tõenäoliselt juba ka 1% koefitsiendi puhul.

¹⁸ Rahandusministeeriumi andmetel praegu tööandja auto keskmine soetusväärtus ca 29tuh €.

Sidumine KW või CO2 emissiooniga. KW andmed Liiklusregistris on täielikud, ent CO2 emissiooni tootjaandmed osalised (ca 80%). Selles mõttes on lihtsam siduda võimsusega. Samas peaks olema võimalik CO2 andmed sarnaste sõidukite vanuse, massi, mootori suuruse, kütuseliigi jm järgi automaatselt tuletada. Kui maksumäär oleks kehtestatud heitgaasiemissiooni vahemiku lõikes, ei oleks mõõdukas hälve ka nii määrav. Olemasolevate andmete põhjal on keskmine (mediaan) tööandjaauto võimsus 103 kw ja CO2 emissioon keskmiselt (mediaan) 164 g/km.

Tingimusel, et maksutulu jääks 2015 a suurusjärku, KM mahaarvamise piirangu asemel suhestatakse käibemaksumäär erisoodustuse hinda ja erisoodustust deklareeritaks kõigilt kahese kasutusega sõidukitelt (aluseks võetud 50tuh sõidukit) automaatselt igas kuus, peaks maksubaas (erisoodustuse hind) olema tööandjaauto võimsuse ja 0,95 korrutis. Sõidupäevikust tuleneva halduskoormuse kaotamise tulemusena vähenenud kulu arvelt võiks maksumäära tõsta ka ümmarguse 1 €ni kilovatilt kuus.

Kui KW põhine oleks ainult erisoodustuse hind, võiks see olla suhtes 0,75 €/KW kohta kuus.

Kokkuvõttes, et hoida maksukoormust praegusel tasemel ja muude tingimuste samaks jäädes, peaks erisoodustuse hind:

- Suhestatuna sõiduki turuväärtusesse moodustama sellest mitte rohkem kui 1%;
- Suhestatuna mootori võimsusesse, võiks erisoodustuse määr olla maksimaalselt 0,75 €/KW kuus (sellest omakorda tuleks tasuda tulu- ja sotsiaalmaks);
- Kui erisoodustuselt makstaks ka käibemaks, võiks määr olla 0,95-1 €/KW kuus.

Kokkuvõte

Kokkuvõttes võib öelda, et hetkel on segakasutuses tööandjaautode maksustamine väga kulukas süsteem ega täida fiskaalseid eesmärke.

Analüüsi tulemusena paneb Tööandjate Keskliit ette:

- kujundada maksusüsteemi majandusarengut ja ettevõtete huvisid silmas pidades, mitte pelgalt maksutulu eesmärgil;
- prognoosida uue maksusüsteemi või olemasoleva muutmise tekitatavat maksukoormust või eelarvetulu reaalse laekumise, mitte praeguse süsteemi mittetäitunud tuluprognoosi silmas pidades;
- kaotada sõidupäevikud jm sõiduarvestus kui dubleeriv ja kulukas kohustus;
- kaotada sisendkäibemaksu mahaarvamise piirang, et KM süsteem oleks lihtne ja ühetaoline. Selle asemel KM arvestada nn omatarbena erisoodustuselt, nagu 2004-

2014. Kui KM direktiivist tulenevalt ei ole KM täielikku mahaarvamist erasõitudele rakendada, võiks jääda ühetaoline 50% piirang;

- kehtestada erisoodustuse baashinnaks sõiduki ligikaudsel turuväärtusel põhinev või mootori võimsusest või heitgaaside emissioonist sõltuv väärtus;
- vabastada ettevõtluse arendamiseks ja töötamise lihtsustamiseks erisoodustusest ka tööandja poolt organiseeritud või hüvitatud transport kodu ja töökoha vahel;
- vabastada lisaks töö- ja koduvahelistele sõitudele 100% ettevõtluses kasutatavate sõiduautode puhul mõistliku paindlikkuse tagamiseks nt 500 km suurune aastane erisoodustuse vaba eratarbelise läbisõidu piirmäär.

Lisa 1 - Fact sheet

- Tulu- ja sotsiaalmaksu deklaratsioonide (TSD) alusel on 2015 ca 6500 erisoodustuse deklareerijat, kes maksavad ca 2 mln € kuus (24 mln € aastas). 2009 a seadusemuudatuse prognoosi 2015 ekvivalenti ümber arvutades oleks eelarveootus ca 62 mln € aastas.
- Käibemaksudeklaratsioonil (KMD) deklareerib ca 23800 maksukohustuslast osaliselt erasõitudeks kasutamiseks ca 55 tuh sõidukit (2015 juuliks vähenenud 44 tuhandeni). Tasutakse keskmiselt 1,7 mln€ kuus ehk ca 20 mln € aastas. Käibemaksuseaduse muudatuse eelnõu seletuskirjas oodati 46,5 mln € aastas.
- Sõidupäeviku kulu ca 60+ mln € s.o 400-500 € päeviku/sõiduki kohta aastas¹⁹. Kulu moodustab tulu- sotsiaal- ja käibemaksulaekumisest kokku 136%. Halduskuluna lisandub tegelikkuses veel vaid ettevõtluseks kasutatavate sõiduautode ja “segakasutuses” olevate sõiduautode eristamine raamatupidamises ning riigipoolne administratiivkulu (põhjalikumad deklaratsioonivormid ja kontroll).
- Juriidiliste isikute omandis või vastutusel olevate M1 kategooria sõidukite arv – 88300²⁰.
- Erakasutuses Tööandjasõidukite arv hinnanguliselt 50-60tuh - KMD-l oli jaanuaris 55 tuh, juulis juba 44 tuh²¹.
- Ettevõtete arv ca 200000 sh FIEd. Käibemaksukohustuslaste arv 2015 76 tuh.
- Grete Errase 2015 bakalaureusetöös (TTÜ) selgitati välja, et valimis osalenud ettevõtetes oli eratarbimise määr ca 1-30%, keskmine 12,5%, KM saab sisendkäibemaks maha arvata kuni 50%.
- Rahvusvahelised uuringud näitavad, et tööandjaautode keskmine läbisõit on ca 30000 km aastas ja erasõidukite läbisõit ca 10000-15000 km aastas. Eesti erasõidukite keskmine aastane läbisõit on 15-16 tuh km ja juriidiliste isikute sõidukite läbisõit 21-22 tuh km²². Tõenäoliselt on suurem osa erasõitudest tegelikult seotud töö käimisega.
- Tööandjasõiduautode keskmine (mediaan) võimsus on 103Kw ja CO2 emissioon ca 164g/km²³. Tööandjasõiduauto keskmine maksumus Rahandusministeeriumi andmetel 29000€.

¹⁹ ETKL arvutus.

²⁰ Allikas: Maanteeamet 16.10.2015

²¹ KMD ja TSD andmed siin ja edaspidi MTA-lt 18.09.2015

²² Allikas: Maanteeamet 29.10.2015

²³ samas