

Sisekaitseakadeemia
Finantskolledž

Elizabeth Vainov

MOOTORSÕIDUKIMAKSU RAKENDAMINE EESTIS

Lõputöö

Juhendaja:
Hannes Udde, magistrikraadile vastav kvalifikatsioon

Tallinn 2022

SISEKAITSEAKADEEMIA LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

| | |
|---|--|
| Finantskolledž | Juuni 2022 |
| Töö pealkiri eesti keeles: Mootorsõidukimaksu rakendamine Eestis | |
| Töö pealkiri võõrkeeles: Implementation of Motor Vehicle Tax in Estonia | |
| <p>Lühikokkuvõte: Lõputöö on kirjutatud eesti keeles ja koosneb 55 leheküljest, mis sisaldab ka ingliskeelset kokkuvõtet. Autor kasutas lõputöös 55 allikat, millele on töös viidatud.</p> <p>Lõputöö uurimisprobleemiks on asjaolu, kuidas mõjutaks mootorsõidukimaksu rakendamine mootorsõidukite omanike käitumist ning tarbimisharjumusi. Eesti on 2022. aastal ainus riik Euroopa Liidus, kus ei rakendata mootorsõidukite saastenäitajate alusel maksu. Seetõttu on oluline välja selgitada mootorsõidukimaksu rakendamise tõhusus mootorsõidukite omanike tulevase käitumise kaudu.</p> <p>Lõputöö eesmärgiks on välja selgitada seosed mootorsõidukimaksu rakendamise ning mootorsõidukite omanike käitumise vahel. Lõputöös kasutas autor kombineeritud kvantitatiivset ning kvalitatiivset uurimismeetodit.</p> <p>Uuringust selgus, et vastuolu mootorsõidukimaksu rakendamise suhtes on suur, kuid leidis ka neid, kes mõistsid maksu rakendamise vajalikkust ning olid selle poolt. Lisaks selgus, et enamus ei loobuks isiklikust mootorsõidukist, kuid kaaluksid mootorsõidukimaksu rakendamisel sõiduki vahetamist keskkonnasõbralikumaksu vastu.</p> <p>Autor tõi välja kolm ettepanekut. Esiteks võiks arendada transpordivõrgustikku nii maapiirkondades kui ka linnas, sest see võimaldaks mootorsõidukite omanikel rohkem kaaluda isiklikust sõidukist loobumist. Teiseks võiks maksu rakendamisel hakata laekunud tulu eest parendama ning ehitama juurde nii sõidu- kui ka kergliiklusteid. Kolmandaks võiks võtta arvesse erinevate inimeste sissetulekutasemeid ning maksu suurus võiks piirkonniti erineda (nt linnas suurem maksumäär, kui maapiirkondades).</p> | |
| Võtmesõnad: mootorsõidukimaks, süsinikdioksiid, keskkond, saaste, maksud | |
| Võõrkeelsed võtmesõnad: <i>motor vehicle tax, carbon dioxide, environment, pollution, taxes</i> | |
| Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu | |
| Töö autor: Elizabeth Vainov | |
| <p>Olen koostanud lõputöö iseseisvalt. Kõik lõputöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, seisukohad, kirjakeelsetest allikatest ja mujal allikates saadud info on nõuetekohaselt viidatud. Annan Sisekaitseakadeemia tasuta loa (lihtlitsentsi) minu loodud teose reprodutseerimiseks säilitamise ja elektroonilise avaldamise eesmärgil, sealhulgas Sisekaitseakadeemia raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni. Annan loa teose üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Sisekaitseakadeemia veebikeskkonna kaudu sealhulgas Sisekaitseakadeemia raamatukogu digikogu kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni. Olen teadlik, et nimetatud õigused jäävad alles ka autorile. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei riku ma teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse õigusaktidest tulenevaid õigusi.</p> | |
| Allkiri: (allkirjastatud digitaalselt) | |
| Vastab lõputöö nõuetele | |
| Juhendaja: Hannes Udde | Allkiri: (allkirjastatud digitaalselt) |
| Kaitsmisele lubatud | |
| Kolledži direktor: Kerly Randlane | Allkiri: (allkirjastatud digitaalselt) |

SISUKORD

| | |
|---|----|
| SISSEJUHATUS | 4 |
| 1. MOOTORSÕIDUKIMAKSUST | 8 |
| 1.1 Mootorsõidukimaksu olemus ning maksustamise eesmärk..... | 8 |
| 1.2 Sõidukite elektrifitseerimine ning alternatiivid mootorsõidukite omamisele..... | 12 |
| 1.3 Mootorsõidukite omanike käitumist mõjutavad tegurid..... | 15 |
| 1.4 Mootorsõidukimaks naaberriikides | 19 |
| 2. MOOTORSÕIDUKIMAKSU RAKENDAMISE MÕJU MOOTORSÕIDUKITE OMANIKELE | 23 |
| 2.1 Uurimismetoodika tutvustus..... | 23 |
| 2.2 Mootorsõidukite omanike ankeetküsitluse tulemuse kokkuvõte..... | 26 |
| 2.3 Järeldused ja ettepanekud | 34 |
| SUMMARY..... | 42 |
| VIIDATUD ALLIKATE LOETELU | 43 |
| TABELITE JA JOONISTE LOETELU | 49 |
| Lisa 1. Küsimustik..... | 50 |
| Lisa 2. Küsitlusele vastanute profiil | 53 |
| Lisa 3. Avatud küsimuse kodeerimise tabel | 55 |

SISSEJUHATUS

Mootorsõidukimaks on kehtestatud kõikides Euroopa Liidu liikmesriikides (v.a Eesti), kuid erinevatel viisidel (Ots, 2021). Osades riikides on maksu rakendatud iga-aastase maksuna, teistes registreerimismaksuna ning maksumäär sõltub üldjuhul sõiduki süsinikdioksiidi heitkoguse määrast (European Automobile Manufacturers Association, 2021, pp. 6-7). Automaks on keskkonda mõjutav maks, mille eesmärk on suunata elanike transpordieelistusi (Arenguseire Keskus, 2021, lk 1). Mootorsõidukimaksu maksavad sõidukite kasutajad ehk need, kes kasutavad loodusressursse ning saastavad keskkonda läbi saasteainete ning sellest lähtuvalt peavad nad kinni maksma keskkonnale tekitatud kahjud (Ernst & Young Baltic, 2015, lk 9)

Lõputöö teema on aktuaalne, sest Eestist on saanud ainus riik Euroopa Liidus, kus ei ole rakendatud mootorsõidukimaksu, olenemata sellest, et sõidukid on üheks suurimaks õhusaaste allikaks kõrge süsinikdioksiidi heitkoguse tõttu (Jiménez-Palacios, 1999, p. 3). Eelnevalt oli mootorsõidukimaksuta ka Leedu, kuid alates 1. juulist 2020 peab seal maksma süsinikdioksiidil põhinevat mootorsõidukimaksu sõidukite esmakordsel registreerimisel või kasutatud auto omanikuvahetusel (Orav, 2020; Sarapuu, 2020). See, et Eestis ei ole kehtestatud mootorsõidukimaksu, võib tekitada nii mitmeidki küsimusi, nagu näiteks, kas Eestis ei hoolita õhusaastemäärast. Eeltoodust lähtuvalt valis töö autor teemaks mootorsõidukimaksu rakendamise Eestis. Seetõttu soovib töö autor analüüsida olukorda, kus riigis hakatakse rakendada mootorsõidukimaksu ning mida selle rakendamine võib kaasa tuua mootorsõidukite omanikele ning kas see muudaks nende tarbimis- ja/või käitumisharjumusi ühiskonnas või mitte. Kui mootorsõidukimaksu rakendamine tooks endaga kaasa selle, et sõidukite omanikud valiksid keskkonnasõbralikemaid autosid, siis selle läbi muutuks ka õhk puhtamaks.

Lõputöö on uudne, sest varem ei ole lõputöodes käsitletud mootorsõidukimaksu rakendamist Eestis vaatenurgast, kus uuritakse inimeste tulevase tarbimisharjumuse mootorsõidukimaksu rakendamisel ehk seda, kas maksu rakendamine tooks endaga kaasa muutused inimeste käitumises. Baranov (2010) uuris perioodilise automaksu administreerimise võimalusi Eestis. Lisaks on sarnast teemat varem käsitletud Päll (2016), kes uuris alternatiivseid võimalusi mootorsõidukimaksu süsteemi rakendamiseks Eestis.

Eeltoodust lähtuvalt on lõputöö uurimisprobleemiks järgmine küsimus: kuidas mõjutaks mootorsõidukimaksu rakendamine mootorsõidukite omanike käitumist ning tarbimisharjumusi?

Uurimisprobleemist tulenevalt on autor esitanud järgnevad uurimisküsimused:

1. Kui vanu ning millise kütuse tüübiga sõidukeid kasutavad mootorsõidukite omanikud käesoleval hetkel?
2. Kuidas muudaks mootorsõidukimaksu rakendamine mootorsõidukite omanike käitumist?
3. Milliseid alternatiivseid lahendusi eelistaksid maksu rakendamisel isiklikust mootorsõidukist loobujad?

Lõputöö eesmärgiks on välja selgitada seosed mootorsõidukimaksu rakendamise ning mootorsõidukite omanike käitumise vahel.

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks on püstitatud järgmised uurimisülesanded:

1. Analüüsida teadusallikate põhjal mootorsõidukimaksu olemust, põhjuseid, maksu rakendamise aluseid ning tarbijate suhtumist mootorsõidukimaksu ja nende käitumist mõjutavaid tegureid mootorsõidukite maksustamisel.
2. Analüüsida, milliseid sõidukeid omanikud 2022. aastal enim kasutatavad (sõiduki vanus ning kütusetüüp) ning kuidas mõjutaks mootorsõidukimaksu rakendamine autoomanike valikuid ja käitumist.
3. Sünteesida teooria ning empiirilise uuringu tulemused ja teha nende põhjal järeldused ning ettepanekud mootorsõidukimaksu rakendamiseks Eestis.

Eesmärgi elluviimiseks uurib töö autor teadusallikate põhjal erinevaid maksustamise eesmärke ning viise maksu rakendamiseks, alternatiivseid lahendusi mootorsõiduki omamisele ning inimeste käitumist mõjutavaid tegureid. Seejärel koostab autor küsitluse, mis hõlmab endas inimeste praeguseid sõidukeid ning maksustamisega kaasnevat käitumise muutuseid, lisaks ka inimeste eelistusi maksu rakendamisel.

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks kasutatakse kvalitatiivset ning kvantitatiivset kombineeritud uurimismeetodit. Kvantitatiivsel uuringul esitatakse tulemused statistiliselt – arvude ning mudelitena (Õunapuu, 2014, lk 61). Andmekogumismeetodina kasutatakse statistiliste andmete kogumist. Andmete kogumine toimub ankeetküsitlusena. Seejärel analüüsib töö autor ankeetküsitlusest saadud vastuseid kvantitatiivselt. Ankeetküsitlusega kogub autor andmeid inimeste hoiakutest mootorsõidukimaksu rakendamisel ning seda, kas ja kuidas autoomanikud muudaksid oma tarbimisharjumusi. Kuna ankeetküsitluses on ka avatud küsimus, mille vastuseid autor kodeerib, siis seetõttu on selle küsimuse vastuste analüüs kvalitatiivne.

Töö autor valis ankeetküsitluse valimiks mittetõenäosuslikest valimitest mugavusvalimi. Mugavusvalim tähendab seda, et valimisse valitakse uuritavateks sellised isikud, keda on lihtne uurimusse kaasata (Rämmer, 2014). Mugavusvalimi miinuseks on see, et nende vastajate puhul ei saa teha kaugeleulatuvaid järeldusi ega ka üldistusi, sest saadud andmed kajastavad eelkõige kergesti kättesaadavate inimeste hinnanguid.

Lõputöö koosneb kahest peatükist, mis jagunevad alapeatükkideks. Esimene peatükk hõlmab endas teooriat mootorsõidukimaksust ning see jaguneb omakorda neljaks alapeatükiks. Esimeses alapeatükis antakse ülevaade mootorsõidukimaksu olemusest ning selle maksustamisest. Teises alapeatükis käsitletakse mootorsõidukimaksu praktikat naaberriikides. Kolmas alapeatükk hõlmab endas alternatiivseid lahendusi mootorsõidukite omamisele. Neljas alapeatükk käsitleb mootorsõidukite omanike käitumist mõjutavaid tegureid.

Lõputöö empiirilises osas tutvustab töö autor uurimismeetodikat, valimit ning nii kvantitatiivset kui ka kvalitatiivset uurimismeetodit. Andmete kogumismeetodina rakendatakse küsitlust ning statistilist analüüsi saadud vastuste põhjal.

Küsitluse koostamisel kasutas töö autor küsitlusplatvormi *Google Forms*. Küsitluse saatis autor Sisekaitseakadeemia tudengitele ning õppejõududele, lisaks jagati seda suhtlusplatvormil *Facebook*. Eelpool toodust tulenevalt on küsitluse valimiks mugavusvalim.

Töö autor on kasutanud teaduslike artiklite ning kirjanduse leidmiseks järgnevaid andmebaase: SAGE, EBSCO, Taylor & Francis Online, Google Scholar, JSTOR. Otsingusõnadeks, mida teadusallikate leidmisel kasutati, olid: *car tax, automobile tax, motor vehicle tax, environment, pollution, vehicle excise duty, carbon dioxide*.

1. MOOTORSÕIDUKIMAKSUST

1.1 Mootorsõidukimaksu olemus ning maksustamise eesmärk

Alapeatükis annab töö autor ülevaate mootorsõidukimaksu ajaloost. Lisaks kirjeldab autor mootorsõidukite definitsiooni ning keskkonnaprobleeme, mis on tingitud mootorsõidukite suurest määrast. Samuti tuuakse järgnevas alapeatükis välja mootorsõidukimaksu olemuse, erinevad maksustamise viisid ning peamised eesmärgid sõidukite maksustamisel.

Mootorsõidukite maksustamine võeti esmakordselt kasutusele Ühendkuningriigis 19. sajandil 1888. aastal. Mootorsõidukimaksu hakati rakendama tolli- ja siseriiklike tulude seaduse alusel, mis laiendas veo määratlust "hobuse, muula või hobuste või muulide poolt juhitud sõidukid", edaspidi hõlmas veo määratlus kõiki sõidukeid, mida veetakse või liigutatakse maanteel, trammiteel või mujal kui raudteel auru, elektri või muu mehaanilise jõu abil. (Chatterton, *et al.*, 2018, p. 31)

Mootorsõidukid on paljudes riikides väga levinud transpordivahendid, sest nad pakuvad autoomanikele liikumisvabadust, eelkõige suurte vahemaade puhul. Auto omamist võivad mõjutada mitmed tegurid, nagu näiteks vanus, sissetulek, leibkonna suurus ning väikeste laste olemasolu peres. (Laviolette, *et al.*, 2021, pp. 1-2)

Auto omamine viib mootorsõidukite tihedama kasutusele, millel on omakorda suured mõjud keskkonnale, ühiskonnale ning tervisele (Laviolette, *et al.*, 2021, p. 1). Isiklikud sõidukid on liiklusummikute ja õhusaaste tekkimise peamisteks põhjusteks, sellest lähtuvalt on transpordivahendite maksustamise peamiseks teoreetiliseks eelduseks vajadus vähendada erasõidukite kasutamist ning piirata selle negatiivseid mõjusid (Leontev & Leontyeva, 2021, p. 8). Kuna enamuses riikides on autode arv pidevas kasvus, siis on oluline uurida, millised tegurid ja poliitikad võivad seda kasvu ohjeldada (Laviolette, *et al.*, 2021, p. 1).

Samuti on Potter (2004, p. 1093) toonud välja asjaolu, et transpordist tingitud energia- ja keskkonnamõjud on väga probleemne poliitikavaldkond. Näiteks on transpordi poolt tekitatud süsinikdioksiidi kogused Ühendkuningriigis viimase 25 aasta jooksul mitmekordistunud ning

transport on kõigist heitkogustest kõige kiiremini kasvav õhusaasteallikas. (Potter, 2004, p. 1093)

Enamikus arenenud riikides moodustavad sõidukid väga suure osa süsinikdioksiidi (CO₂) heitkogusest, mis on kõige olulisem kasvuhuonegaas. Majandusteooria näitab, et seda välismõju on võimalik parandada, kui sellele kehtestada maks. Isiklikust sõidukist tuleneva süsinikdioksiidi heitkoguste makse peetakse tihti nii poliitiliselt kui ka praktiliselt võimatuks ning seetõttu on uuringud keskendunud muudele alternatiivsetele lahendustele, nagu näiteks kütuse maksustamine. (Alberini & Bareit, 2016, p. 2)

Lisaks on ka Ciccone (2015, p. 141) toonud välja oma uuringus, et peaaegu kolm neljandikku transpordi heitkogustest pärinevad maanteetranspordist, eriti sõiduautodest ning kergveokitest. On olemas mitmeid lähenemisviise vähendamaks sõidukitest tingitud heitkoguseid. Nendeks viisideks on näiteks kütusesäästlikumate sõidukite arendamine ning taastuvad ressursid (nt biokütus, elekter). Lisaks nõudluse vähendamine sõidukitega reisimise järele, näiteks parendades ühistranspordiga liikumise võimalusi ning arendades kergliiklusteid. Samuti on üheks majanduslikuks stiimuliks sõidukite puhul ostu-, omandi- ning kasutusmaksud mõjutamaks inimeste otsuseid osta või kasutada autosid. (Ciccone, 2015, pp. 141-145)

Safitri (2020, p. 35) on defineerinud mootorsõidukimaksu sõidukite omandi- ja/või kasutamise maksuna. Mootorsõidukiks loetakse kahe või enama rattaga sõidukeid ning nende haagised, mida kasutatakse erinevat tüüpi maismaateedel ning mootorsõidukeid juhivad tehnilised seadmed, mis muudavad energiaressurssi liikuma panevaks jõuks (Safitri, 2020, p. 35).

Mootorsõidukimaksu objektiks on maismaateedel sõidukeid juhtivad või omavad isikud ehk need, kes kasutavad sõidukit. Maksumaksjaks mootorsõidukimaksu puhul on füüsilised- või juriidilised isikud, kes omavad mootorsõidukeid. Juriidilise isiku puhul kannab maksukohustust juriidilise isiku juhtkond või seaduslik esindaja. Seega maksavad maksu kõik isikud, kes omavad või kasutavad mootorsõidukeid. Maksu makstakse kas korraga maksustamisperioodi jooksul või vastavalt sellele, mis on kehtestatud kohalike omavalitsuste määrustes, seega võivad igal kohalikul omavalitsusel olla erinevad reeglid selle kohta, millal ja kuidas maksu tasutakse. Mootorsõidukimaks kogutakse piirkonnas, kus mootorsõidukid on ametlikult registreeritud. (Safitri, 2020, p. 36) Näiteks on ka Eestis sätestatud mootorsõidukimaks kohaliku maksuna, mida saaks iga kohalik omavalitsus rakendada iseseisvalt (Bernardi, *et al.*, 2012, p. 130).

Olenemata sellest, et Eestis on mootorsõidukimaksu kehtestamise võimalus olemas, siis hetkel ei rakenda seda ükski kohalik omavalitsus. Viimati rakendas mootorsõidukimaksu Eestis Maardu linn ning see kehtestati alates 1. jaanuarist 2001 (Maardu Linnavolikogu, 2000) ning see tunnistati kehtetuks 1. jaanuarist 2004 (Maardu Linnavolikogu, 2003). Käesoleval ajal on ainsad sõiduki pealt makstavad maksud Eesti Vabariigis raskeveokimaks ning uute sõidukite puhul ka käibemaks, kuid need maksud on riiklikud maksud ning nendest saadud tulu laekub riigi eelarvesse (Maksukorralduse seadus, 2002). Lisaks on maksukorralduse seaduses reguleeritud ka teekasutustasu, mis ei ole riiklik maks. Kui kõik kohalikud omavalitsused kehtestaksid mootorsõidukimaksu, siis saaksid nad sellest saadavat tulu kasutada näiteks kohalike omavalitsuste arendamiseks (Sulistyawati, *et al.*, 2020, p. 380).

Kohalike maksude seaduse § 12 kohaselt on mootorsõidukimaks selline maks, mida maksavad liiklusregistris registreeritud mootorsõidukeid omavad või sõidukeid kasutavad isikud, kes elavad maksu rakendanud kohaliku omavalitsuse territooriumil. Kasutaja maksab mootorsõidukimaksu juhul, kui ta kasutab sõidukit kasutuslepingu või omandireservatsiooniga müügilepingu alusel ning antud juhtudel peab vastutav kasutaja olema ka kantud liiklusregistrisse. (Kohalike maksude seadus, 1994)

Ühendkuningriigis on kasutusel termin: sõidukiaktsiis (*vehicle excise duty*), mis on tuntud ka kui sõidukite teemaks ning see on iga-aastane maks, millega maksustatakse sõidukite kasutajaid avalike teede kasutamise eest. Tavaliselt põhineb maksumäär sõidukite omadustel, nagu näiteks mootori suurus, kaal või võimsus. Samas on maksumäär üha enam seotud konkreetsete keskkonnanäitajatega, sealhulgas süsinikdioksiidi ja muude saasteainete heitkogustega. (Brand, *et al.*, 2013, pp. 138-139)

Alberini ja Bareit (2016, pp. 2-3) on samuti oma artiklis käsitlenud sõidukite pealt makstavat iga-aastast registreerimistasu, mida nimetatakse ka teemaksuks. Ka see maksumäär oleneb sõiduki süsinikdioksiidi heitkogusest. Sellist maksustamise viisi rakendatakse näiteks Ühendkuningriikides, Saksamaal ning Rootsis. Registreerimistasu suurus oleneb lisaks süsinikdioksiidi heitkogusest veel sellest, mis on sõiduki tootmisaasta, mudel, mootori suurus, hobujõud, kütusekulu ning jõuülekanne. (Alberini & Bareit, 2016, pp. 2-3)

Sõiduki ostu- või registreerimismaks on ühekordne tasu sõiduki registreerimisel. See on tasu isikliku sõiduki ostmisel, mis tuleb üldjuhul tasuda siis, kui auto müüakse selle esimesele

ostjale. Maksumäär sõltub mitmesugustest teguritest, nagu näiteks sõiduki hind, mootori töömaht, võimsuse või sõiduki massi mõõdud, kütusetüüp, süsinikuheitmed, kütusekulu või nende tegurite kombinatsioon. (Brand, *et al.*, 2013, p. 138)

Lisaks eeltoodule on ka Alberini & Bareit (2016, p. 2) välja toonud, et mitmetes riikides maksustatakse uusi sõidukeid ühekordse maksuga. Siinkohal on maksumäär kõrge, kui sõiduki süsinikdioksiidi heitkoguse näitaja on kõrge ning maksumäär on madal, kui mootorsõiduki heitkoguse määr on samuti madal. Selline ühekordne sõiduki maksustamise vorm on näiteks Prantsusmaal, Soomes, Rootsis, Hollandis ning Taanis. (Alberini & Bareit, 2016, p. 2)

Näiteks Ühendkuningriigis võivad saada auto- või teemaksule soodustust sõidukid, mis on saanud oma madalate saaste näitajate tõttu sertifikaadi ning soodustuse saamine oleneb konkreetse riigi regulatsioonidest. Seega on nende omamine soodsam ning keskkonnasõbralikum (Hadland, 2020, p.188). Ka Alberini ja Bareit (2016, p. 3) on nentunud asjaolu, et seeläbi premeeritakse mootorsõidukimaksu puhul vähesaastavate sõidukite omanikke ning karistatakse neid, kes omavad ning ostavad sõidukeid, millel on suur süsinikdioksiidi heitkoguse määr. Samuti on Romanuka ja Puzule (2021, p. 94) tuvastanud oma uuringus, et üldjuhul on uute sõidukite registreerimiskulud madalamad. See on tingitud sellest, et ajaga toodetakse üha enam keskkonnasäästlikumaid sõiduautosid ning seetõttu on ka nende sõidukite registreerimise kulud väiksemad kui vanematel mootorsõidukitel (Romanuka & Puzule, 2021, p. 94).

Kokkuvõtvalt peavad mootorsõidukimaksu maksuma sõidukeid kasutavad või omavad mootorsõidukite juhid. Eestis on mootorsõidukimaks kohalik maks ning olenemata sellest, et see on sätestatud kohalike maksude seaduses, siis hetkel ei rakenda seda ükski kohalik omavalitsus. Mootorsõidukite maksustamisel on mitmeid erinevaid viise, nagu näiteks ühekordne registreerimismaks, omandimaks ning iga-aastane teemaks. Mootorsõidukimaksu maksumäär sõltub erinevatest näitajatest, kuid üldjuhul, mida kõrgem on sõiduki süsinikdioksiidi heitkoguse näitaja, seda suurem on ka sõiduki pealt makstav maks. Sõidukite maksustamise eesmärgiks on negatiivsete välismõjude parandamine ning puhtama õhukeskkonna loomine, motiveerimaks inimesi soetama keskkonnasõbralikemaid autosid või vähendamaks sõiduautode hulka. Lisaks pakuvad mitmed riigid maksusoodustusi keskkonnasõbralike sõidukite omanikele.

1.2 Sõidukite elektrifitseerimine ning alternatiivid mootorsõidukite omamisele

Selles alapeatükis kirjeldatakse erinevaid alternatiive isikliku mootorsõiduki omamisele, lisaks põhjendatakse teadusallikate põhjal transpordivahendite suure hulga kaasnevad negatiivsed keskkonnamõjud. Samuti antakse ülevaade sõiduautode määra hetkeseisust Eestis ning tuuakse välja elektrifitseeritud sõidukite positiivsed küljed ning põhjused, miks eelistada just uue sõidukina elektrisõiduautot.

Inimeste üks põhivajadustest on transport. Samas peab võtma arvesse seda, et sellel on omad puudused. Need puudused puudutavad eelkõige linnakeskkonda, kus suur osa inimesi kasutab erinevaid liikumisvõimalusi samaaegselt. Transpordivahenditega kaasneb halb õhukvaliteet, liiklusummikud ning parkimiskohtade puudumine. Selleks, et eelpool mainitud probleeme lahendada, ilma et rakendataks rangeid piiranguid, tuleks kaaluda alternatiivseid võimalusi. Hardt ja Bogenberger (2019, pp. 155-156) on ühe alternatiivina toonud välja elektrimootoriga töötavad tõukerattad, kuna nad kasutavad akusid ning elektrilist jõuülekannet. Tänu keskkonda soodustavatele omadustele võivad elektritõukerattad kujundada ümber hetkel olevat linnaliiklust ning sellest tulenevalt lahendada ka linnaliikluses olevaid probleeme, nagu näiteks õhukvaliteet (Hardt & Bogenberger, 2019, pp. 155-156).

Vastupidiselt kõikidele teistele sektoritele, kus kasvuhoonegaaside heitkogused on viimastel aastakümnetel vähenenud, on transpordi puhul heitkoguste vähenemise protsess olnud kõige kehvem. Seepärast vähendaks transpordisektori elektrifitseerimine oluliselt kohalikku õhusaastet, mis põhjustab hingamisteede haigusi ja vähki. Lisaks võib transpordi elektrifitseerimine oluliselt vähendada kasvuhoonegaaside hulka, mis soodustavad globaalset soojenemist. Tänapäeval on suureks väljakutseks leida transpordisektori jaoks sobivad lahendused, mis toetaksid üleminekut säästvamale energiasüsteemile. (Ajanovic, *et al.*, 2021, p. 1)

Transpordisüsteemi ümberkujundamine ja elektrifitseerimine on muutunud keskkonnaprobleemide ja kliimamuutuste vastu võitlemise oluliseks strateegiaks. Euroopa Liidus vastutab transpordisektor veerandi kasvuhoonegaaside koguheitest. Kõige suurema osa kasvuhoonegaaside heitkogustest põhjustab maanteetransport, eriti sõiduaudod, tekitades

maanteetranspordivahenditena 60,7% süsinikdioksiidi koguheitest. (Ajanovic, *et al.*, 2021, p. 1; Euroopa Parlament, 2019)

Eestis oli Transpordiameti andmetel 2021. aasta seisuga 919 085 registreeritud sõidukit, millest 605 990 sõidukit on rohkem kui 10 aasta vanused ning need saastavad rohkem õhku kui näiteks hübriidautod (Transpordiamet, 2021). Hübriidsõidukid, mis saastavad vähem õhku, on veel uus trend ning seetõttu on hetke seisuga liiklemas palju sõidukeid, mille süsinikdioksiidi heitkogused on kõrged ning sellest tulenevalt on õhk saastatud. Eeltoodust tulenevalt on hetkel liikluses vanu autosid rohkem kui uusi ning need sõidukid saastavad õhku rohkem, seega on see ühiskonnale kahjulik. Hübriidautod on ökonoomsemad ning kasutavad liiklemisel kombinatsiooni elektrist ning kütusest, saastades seeläbi vähem õhku. Kui kehtestataks süsinikdioksiidi heitkogusel põhinev mootorsõidukimaks, siis hübriidsõidukite omanikud peaksid vähem maksu maksma vähese saastehulga tõttu. Eelnev võib mõjutada vanemate sõiduautode omanikke vahetama oma praegune sõiduk ökonoomsema vastu.

Eeltoodut kinnitab see, et elektrisõidukeid peetakse keskkonnasõbralikeks transpordivahenditeks, sest nad vähendavad õhusaastet, kasvuhoonegaaside heitkoguseid ning liikluse müra. Elektrifitseeritud mootorsõidukid ei eralda summutitoru kaudu õhusaasteaineid, nagu näiteks lämmastikoksiidid ning muid tahkeid osakesi ning see toob endaga kaasa puhtama õhukeskkonna. Lisaks sellele töötavad need sõidukid vaikselt, tekitades palju vähem müra võrreldes tavasõidukitega. (Petrauskiene, 2021, p. 2)

Lisaks transpordivahendite elektrifitseerimisele on veel üheks keskkonnaprobleeme lahendavaks alternatiiviks jagamismajandus. See on majandusmudel, mis põhineb toodete jagamisel, rentimisel, laenutamisel või vahetamisel. Sellest lähtuvalt on see täielik omandiõiguse vastand, sest inimesed jagavad olemasolevaid ressursse, mis on nende käsutuses ning mida nad ise täielikult ära ei kasuta. (Kalašová, *et al.*, 2019, p. 51)

Jalgrataste või sõidukite rentimine on tänapäeval jagamismajanduses kasvav trend. Erinevate transpordivahendite jagamine ühiskonnas võimaldab saada kasutajal lühiajalise juurdepääsu omale sobivale transpordiliigile vastavalt vajadusele, see hõlmab endas nii autorenti, isikliku sõiduki ühiskasutust, tõukeratta- ning jalgratta renti kui ka taksoteenust. (Shaheen, *et al.*, 2017, p. 1) Lisaks on kasutusel ka autojagamissüsteem, kus autode omanikel on võimalus oma isiklik

sõiduk lühiajaliselt välja rentida. Tänapäeval on see süsteem üheks oluliseks teguriks jagamismajanduse arengus. Autojagamissüsteem võimaldab platvormi kasutajal rentida sõiduk endale sobival ajal lühikeseks perioodiks. Suure tõenäosusega on tulevikus autode jagamine üks osa ummikute ning transpordiprobleemide lahendamisest. (Akhmetshin, *et al.*, 2019, p. 8)

Akhmetshin, *et al.* (2019, p. 8) on toonud välja, et on tehtud uuringuid, mille eesmärgiks on olnud hinnata sõidukite jagamise mõju linnades keskkonnasäästlikkuse vaatepunktist. Nende uuringute tulemusel on jõutud järeldusele, et lisaks vanade sõidukite asendamisel keskkonnasäästlikumate mootorsõidukite vastu, aitab ka mootorsõidukite ühiskasutus kaasa kasvuhoonegaaside heitkoguse vähenemisele (Akhmetshin, *et al.*, 2019, p. 8).

Sõidukite rentimise positiivseks küljeks rentija vaatepunktist on see, et ta ei pea tasuma kulusid, mida maksab auto omanik, näiteks auto hooldus- ja/või kindlustuskulud. Teine positiivne külg rentimisel on sõidukiga kiiremini pääsemine soovitud sihtkohtadesse võrreldes jalgsi liikumisega. Samas peavad rentijad lisaks auto rentimise tasule maksma vastavalt vajadusele ka näiteks tasulistel aladel parkides. (Shaheen, *et al.*, 2017, p. 3)

Lisaks sõidukite rentimisele saab rentida ka jalgrattaid. Jalgrataste rentimine võimaldab teenuse kasutajatel vastavalt vajadusele juurde pääseda jalgratastele endale lähimates rentimiskohtades. Selle teenuse kasutamisel vastutab üldjuhul renditeenuseosutaja jalgrataste hoolduse-, hoiustamise- ning parkimiskulude eest. Jalgrataste jagamine võib pikemas plaanis hakata üha enam mõjutama ühistransporti või sõidukeid, sest jalgratas on ainus transpordiliik, mis ei tarbi energiat. (Shaheen, *et al.*, 2017, p. 6)

Jalgrataste kõrval on veel üheks alternatiiviks elektritõukerattad, mis on väikese elektrimootoriga liikumisvahendid ning need on mõeldud kasutamiseks ühele sõitjale korraga. Need elektrijõul liikuvad tõukerattad on mõeldud eelkõige lühikeste vahemaade läbimiseks linnapiirkondades. Sõidujagamisettevõtted on võtnud enda ettevõtluses kasutusele elektritõukerattad ning loonud kohad nende hoiustamiseks ja laenutamiseks. See võimaldab soovijatel rentida lühiajaliselt elektritõukerattaid. (Hollingsworth, *et al.*, 2019, p. 1)

Glötz-Richter (2016, p. 1301) on toonud välja, et tulevikus on liikumiskultuuri arendamise põhielementideks ühistranspordi ning jalgrattasõidu edendamine lisaks autode rentimise teenusele. Enamike inimeste jaoks saab ühistranspordisüsteem katta ära suurema osa igapäevastest sõitudest, kuid vahel võib siiski tekkida vajadus auto järele, näiteks juhusõitudeks (Glötz-Richter, 2016, p. 1301).

Eestis on transporditeenuseid pakkuvaks ettevõtteks Bolt (eelnevalt tuntud ka kui *Taxify*), mis asutati 2013. aastal ning tänaseks on see arenenud ülemaailmseks transpordiplatvormiks, mis pakub erinevaid sõiduteenuseid. Nendeks teenusteks on eelkõige elektritõukerataste- ning jalgrataste rent. Peale selle pakub ettevõtte veel toidu kohaletoomise teenust erinevatest toidukohtadest. (Vitkauskaitė & Vaiciukynaite, 2020, pp. 58-59) Lisaks pakub ettevõtte taksoteenust ning sõidukite rentimise teenust (Eesti Rahvusringhääling, 2021).

Kokkuvõtvalt on transpordivahendite elektrifitseerimine õhusaaste ning sõidukite tekitatud müra vähendamiseks vältimatu osa. Samuti on olemas mitmeid alternatiive, mida kasutada isiklikust sõiduautost loobumisel, nagu näiteks elektritõukerataste-, jalgrataste- ning sõidukite rentimine. Alternatiivide kasutamisel ning isiklikust sõidukist loobumisel kaasneksid lisaks paremale õhukvaliteedile ka liiklusummikute vähenemine ja osaliselt väheneks parkimiskohtade puudumisest tingitud probleemid. Jagamismajanduse areng ei lähe Eestis 2022. aastal inimeste tarbimisharjumustega kokku. Seda seetõttu, et Eestis ei ole mootorsõidukimaksu rakendatud ning enamikel on isiklikud sõiduautod. Sellest lähtuvalt võib mõtte omandi jagamisest olla eestlastele võõras ning inimestel võib võtta üksjagu aega, et sellise muutusega harjuda ja hakata igapäevaselt osalema jagamismajanduses.

1.3 Mootorsõidukite omanike käitumist mõjutavad tegurid

Selleks, et mõista mootorsõidukite omanikelt küsitlusest saadud vastuseid, peab töö autor oluliseks anda ülevaade inimeste käitumist mõjutavatest teguritest maksu rakendamisel ning sellest, mis reguleerib inimeste tarbimisharjumusi. Lisaks toob autor teadusallikate põhjal välja, millised tagajärjed võivad kaasneda maksu rakendamisel ning missugused põhjused võivad mõjutada maksukohustuse täitmist.

Mootorsõidukimaksu puhul võib esineda palju võimalikke käitumist mõjutavaid tegureid. Esimesena on Harju, Kosonen ja Draft (2016, p. 2) välja toonud selle aspekti, kas tarbija otsustab osta auto või mitte. Teiseks võib maks ajendada tarbijaid ostma odavamaid autosid kui nad muidu ostaksid, valides samale autole vähem varustust või hoopis valides odavama mudeli. Kolmandaks sõltuvad automaksud süsinikdioksiidi heitkogustest ning sellest lähtuvalt võib see mõjutada tarbijat auto valiku tegemisel teatud hinnavaheemikus. Neljandaks võivad sõidukite omanikud või kasutajad manipuleerida sõidukite maksubaasiga, millest lähtuvalt võib hakata esinema maksust kõrvalehoidmist. (Harju, *et al.*, 2016, p. 2) Viimase all on mõeldud seda, et kuna auto omaduste kohta pole võimalik valeandmeid esitada, siis on näiteks Soomes täheldatud sõiduki hinnangulise väärtuse muutmist läbisõidu tõstmise kaudu ning see alandab mootorsõidukite pealt makstavat maksu suurust (Harju, *et al.*, 2016, p. 21).

Brand, *et al.* (2013, p. 133) on oma uuringus viidanud sellele, et inimeste ostukäitumist, omamist ning sõidukite kasutamist mõjutavad autode hinnakujundus ja maksustamine. Samas on Beck ja Bennett (2003, p. 500) lisaks eelnevale toonud varasematest uuringutest välja seda, et sissetulekutase on seotud sõidukite nõudlusega ning mida suurem on sissetulek, seda suurem on nõudlus eelkõige uutele sõidukitele. Sellest tingituna jõuti järeldusele, et madalama sissetulekuga inimesed soetavad endale rohkem kasutatud kui uusi sõidukeid ning sissetuleku kasvades hakatakse ostma rohkem uusi (Beck & Bennett, 2003, p. 500).

Olenemata mootorsõidukimaksu kehtestamisest või mittekehtestamisest võib ka kütuse hind väga tugevalt reguleerida inimeste tarbimisharjumusi. Näiteks pidevalt kasvav bensiinihind toob autoomanikele suurt majanduslikku kahju. Lisaks kulutab auto kütust rohkem, kui inimesed tööle või koju sõites ummikutes istuvad. Seega võivad autojuhid loobuda igapäevasest autosõidust tööle ning hakata kasutama näiteks bussi, nii kannavad nad vähem kütusetõusust tulenevat aktsiisikoormust. (Kim & Yang, 2021, p. 2) Kütuse- ning sõidukimaksud toovad endaga kaasa autoomanikele suuremad sõidu- ja autoomamise kulud ning see võib omakorda mõjutada inimeste ostuotsust (Vance & Mehlin, 2009, p. 36).

Ka Chupp, *et al.* (2010, p. 121) on enda uurimuses kirjeldanud, et kõrge kütuse hind reguleerib inimeste käitumist ning seepärast ostetakse üha enam hübriidautosid, mis võtaks vähem kütust ning ühtlasi on need sõidukid ka keskkonnasõbralikumad. Lisaks on tekkinud olukord, kus hübriidautod saavad nii mõneski riigis maksusoodustust (nt Ameerika Ühendriigid), kuna need

sõidukid saastavad vähem õhku ning seetõttu aitavad parendada õhukvaliteeti (Chupp, *et al.*, 2010, p. 121).

Klein ja Smart (2019, p. 397) on omakorda toonud välja teadlaste uurimused selle kohta, missugused sündmused mõjutavad inimeste reisikäitumist. Nad leidsid, et inimeste valikuid mõjutavad näiteks eluaseme asukoht, sealne transpordisüsteem ning tööandjate loodud tööaja süsteem. Uuringud on näidanud, et inimeste elusündmused on väga tugevalt seotud reisikäitumise ning sõidukite omamisega. Sõiduki omamises või mitte omamises ei toimu üldjuhul muutusi, kui ei ole toimunud elumuutusi. Elumuutusena mõeldakse näiteks suurenenud või vähenenud sissetulekut, juhuluba omavate täiskasvanute arvu peres, kooselu, lahkuminekut või lapse sündi. Kõik eelmainitud sündmused võivad mõjutada auto omamist. Samuti on leitud tõendeid selle kohta, et kui inimestel halveneb tervis, näiteks vanusest tingituna, siis on see otseses seoses autode vähenemisega. Ka sissetulekute vähenemine võib alandada autode määra ning samamoodi võib ka sissetulekute kasv suurendada autode hulka ühiskonnas. (Klein & Smart, 2019, p. 397)

Eelpool toodule lisaks võib juhtuda, et mootorsõidukimaksu kehtestamine toob endaga kaasa hoopis vastupidise efekti. Näiteks kui mootorsõidukite pealt makstav maksumäär on kõrge, siis see võib tekitada omakorda olukorra, et ostetakse ning registreeritakse oma sõiduk madalama maksumääraga riigis. Teisisõnu võib mootorsõidukimaksu kehtestamisega kaasneda maksudest kõrvalehoidumise probleem. (Beck & Bennett, 2003, p. 488)

Muuhulgas on oluline inimeste maksumoraal, mis tähendab inimese sisemist motivatsiooni jälgida, milliseid makse tuleb maksta ning seejärel tasuda vabatahtlikult kõik kohustuslikud maksud, saades aru, et maksude tasumine aitab kaasa avalike hüvede pakkumisele riigilt. (Zulkieflimansyah, *et al.*, 2021, p. 405) Samuti on olemas mitmeid näitajaid, mis mõjutavad maksumaksjate kohustuste täitmist, näiteks maksualaste teadmiste tase, maksukuulekus, maksutahe ning maksukohustuse täitmata jätmise korral rakendatavad sanktsioonid. Kui maksumaksja tunneb vastutustunnet riigi pandud kohustuste ees, siis sellega kaasneb ka maksukohustuste tasumine. (Yunianti, *et al.*, 2019, p. 4)

Yunianti *et al.* (2019, p. 8) on jõudnud oma uuringus järeldusele, et maksumaksjate teadlikkusel on märkimisväärne ning positiivne mõju maksude tasumisele. Seega on kõrge

maksuteadlikkusega maksumaksjad maksude tasumisel kuulekad ning täidetakse maksukohustused maksude tasumisel (Yunianti *et al.*, 2019, p. 8). Ka Dewi ja Supadmi (2021, p. 40) järeldasid oma uuringust, et inimeste maksualased teadmised mõjutavad maksumaksjaid maksukohustusi täitma. Seega, mida paremad on maksumaksjate teadmised, seda paremini maksavad nad makse. Lisaks tõid nad välja, et maksusanktsioonidel on positiivne mõju mootorsõidukimaksu tasumisele ning mida suuremad on maksu tasumata jätmisel sanktsioonid, seda suurem on maksukohustuste täitmine (Dewi & Supadmi, 2021, p. 40). Nahumury *et al.* (2018, p. 166) on toonud välja, et maksumaksjad täidavad oma maksukohustusi, kui maksude tasumata jätmise sanktsioonid kahjustavad neid rohkem, ehk tasumata jätmise korral peaksid sanktsioonid olema piisavalt suured, et motiveeriks maksumaksjaid oma kohustusi täitma.

Sandes *et al.* (2019, p. 454) tegid uuringu, mille valimiks olid keskklassi kuuluvad auto omanikud, kes loobusid isiklikest sõidukitest. Uuringu tulemusena selgus, et inimeste otsustus isiklike sõidukite loobumisel ei olnud kerge. Nad täheldasid läbi viidud uuringus, et otsustusprotsess sõidukist loobumisel osutus aeglaseks ning tekitas loobujates palju sisemisi konflikte ning emotsioone, lisaks ka kiindumus- ja frustratsioonitunnet. Samuti täheldasid uuringu autorid, et autodest loobujad hakkasid autota liikumises nägema positiivsena seda, et nad ei pea enam auto eest vastutama, nad tundsid end ühistranspordis mugavalt ja vabana liiklusummikutest tekitatud stressist. Muuhulgas hakkasid nad ühistranspordis veedetud sõiduaega kasutama kasulikult, näiteks lugesid midagi või tegid tööd samal ajal. Lisaks eeltoodule märkasid uuringus osalejad veel seda, et ühistranspordiga sõites säästsid nad raha. (Sandes, *et al.*, 2019, p. 454)

Peamisteks teguriteks, mis mootorsõidukite omanike käitumist mõjutavad on sissetulek, elukoht, transpordisüsteem ning maksukoormus. Samuti mõjutavad käitumist erinevad elumuutused, nagu näiteks elukoha muutus ja/või pere loomine. Muuhulgas võib kõrge kütuse hind reguleerida inimeste valikuid sõiduki soetamisel, valides näiteks hübriidsõiduki, kuna siis on väiksem kütusekulu. Probleemseks kohaks on maksudest kõrvalehoidumine, näiteks registreerides oma sõiduki riiki, kus on väiksem sõidukilt makstav maksumäär.

1.4 Mootorsõidukimaks naaberriikides

Antud alapeatükis toob lõputöö autor välja mootorsõidukimaksu praktika Soomes, Lätis ning Leedus. Vastused saab järgnevatele küsimustele: kuidas sõidukeid maksustatakse ning mille pealt maksu suurus arvutatakse.

Euroopa riigid rakendavad erinevaid autode maksustamissüsteeme. Kuigi enamik Euroopa Liidu riike kehtestab teatud tüüpi registreerimis- või liiklusmaks, siis nende maksustamine erineb erinevates riikides märkimisväärselt struktuuride ja tasemete vahel. Mõned riigid annavad null- ja madala heitega autode ostjatele toetusi ja boonuseid, teised aga kohaldavad süsinikdioksiidil põhinevaid astmelisi ostu- või omandimakse. (Østli, *et al.*, 2021, p. 1)

Soomes toodetakse väga vähe autosid ning seetõttu imporditakse sinna enamus sõidukeid. Soome maksusüsteem sisaldab maksu, mida makstakse kõikidelt Soome imporditavatelt sõiduautodelt, kaubikutelt, bussidelt, mootorratastelt jne. Maksustamine ei olene sellest, kas sõiduk on uus või vana ning maks tuleb tasuda enne sõiduki Soome toomist või registreerimist. Automaksu kogub Soome toll nii Soome imporditud kui ka Soomes toodetud sõidukite eest. Nii rakendub automaks nii uutele kui ka kasutatud sõidukitele Soomes registreerimisel. Automaksukohustuslane on sõiduki omanikuna registrisse kantud isik. Kui sõiduk on Soome imporditud ettevõtluse tarbeks, siis on kohustatud tasuma automaksu äriühingu esindajaks volitatud isik. (Harju, *et al.*, 2016, pp. 3-4)

Automaks rakendub uutele ja kasutatud sõidukitele sarnaselt. Sõidukimaks koosneb Soomes kahest osast: põhimaksust ning maksust, mida rakendatakse diisli- ning elektrit kasutavatele sõidukitele. Sõiduautode ning kaubikute põhimaksu suurus sõltub sõiduki tootja poolt teatatud süsinikdioksiidi heitkoguste tasemest. Uute sõidukite puhul võetakse maksu aluseks süsinikdioksiidi andmed. Samas sageli ei ole kasutatud sõidukite süsinikdioksiidi heitkoguste määra teave kättesaadav. Sellistel juhtudel võetakse maksumäära aluseks kogumass ning see, kas sõidukil on diisel- või bensiinimootor. Kui autol ei ole heiteandmeid ametlikus sõiduki- ning juhiandmete registris, on maksu aluseks sõiduki kogumass. Põhimaks tõuseb süsinikdioksiidi emissiooni tasemega 106 eurolt aastas sõiduki puhul, mille süsinikdioksiidi heitkogus on 0 g/km, 655 euron aastas auto puhul, mille süsinikdioksiidi heitkogus on 400 g/km või rohkem. Eeltoodud andmed ning summad kehtisid 2018. aastal. Süsinikdioksiidi

heitkogusel põhinevat maksu hakati Soomes rakendama 2010. aastal. Diisel- ning elektriautosid maksustatakse pärast 2013. aastat vastavalt 5,5 ja 1,5 senti päevas iga 100 kilogrammi kohta sõiduki massilt. Seetõttu on diiselmootoriga autodel kogu sõidukimaks tunduvalt kõrgem kui bensiinimootoriga autodel. (Harju, *et al.*, 2018, pp. 26-27)

Ka Lätis on kasutusel mitmeid transpordimakse. Näiteks kehtib Lätis iga-aastane automaks. Samuti kehtib seal 2011. aastal kehtestatud ettevõtete omandis olevatele autodele erimaks. Varasemalt pidi sõidukite pealt maksma registreerimismaksu, kuid alates 2017. aastast on registreerimismaksu asemel iga-aastane automaks. Lisaks kehtib loodusvaramaksu osana ka kindlaks määratud tasu, mis on 40 eurot uue sõiduki registreerimisel Lätis. (Māris & Jānis, 2017, p. 137)

Lätis nägi jätkusuutlike alternatiivkütuste strateegia ja elektromobiilsuse arengukava 2014–2016 eelnõu ette mitmeid toetussüsteeme elektriautodele, näiteks tasuta parkimine ning ühistranspordiradade kasutamine (Māris & Jānis, 2017, p. 137). Lisaks on Lätis kasutusmaksuga maksustatud kõik sõidukid peale elektriautode (Romanuka & Puzule, 2021, p. 94).

Autode registreerimis- ja käibemaks arvutatakse Lätis nende süsinikdioksiidi heitkoguste või mootorimahu alusel. Vanemate autode puhul ehk suurema heitkoguse määraga sõidukite puhul kehtib kõrgem maksumäär kui uutel autodel. Vanemateks autodeks loetakse sõidukeid, mis on esmakordselt registreeritud enne 2009. aastat. Vaatamata sellele on Euroopa Keskkonnaagentuur leidnud, et Läti uute sõiduautode CO₂ emissioon on Euroopa Liidus kõrgeim. Lätis olevate uute mootorsõidukite väljaheitegaaside süsinikusisaldus on väga lähedane Euroopa Liidu keskmisele. (Māris & Jānis, 2017, p. 141)

Romanuka ja Puzule (2021, p. 90) on oma uuringus välja toonud, et Eesti piirile lähedal elavad Läti kodanikud valivad oma sõiduki registreerimiskohaks tihtipeale Eesti. See tuleneb sellest, et kulud on väiksemad ning puuduvad täiendavad maksud, mis kaasnevad sõiduki registreerimisega, nagu näiteks kasutusmaks ning loodusvaramaks (Romanuka & Puzule, 2021, p. 90).

Leedus erineb sõidukite maksustamine Lätist selle poolest, et seal maksavad registreerimismaksu kõik sõidukid, mille süsinikdioksiidi emissioon 1 km kohta ületab 130 g.

Sellest tingituna kõik sõidukid, mis tekitavad väiksemal määral heitkoguseid, ei pea registreerimismaksu tasuma. Samas Eestis puuduvad täielikult riiklikud sõidukimaksud, erandiks on registreerimismaks, mida makstakse kõigi sõidukite eest samas summas. (Romanuka & Puzule, 2021, p. 94) Lisaks makstakse Leedus täiendavat hüvitist 1000 eurot vanade autode omanikele selleks, et nad annaksid oma vanad sõidukid käitlemiskohta nõuetekohaseks töötlemiseks ning taaskasutamiseks. Enne hüvitise saamist tuleb neil saada vana auto hävimistunnistus kinnitamaks sõidukite hävitamist. Samuti on Leedus loodud täiendav ettevõtlustoetus uute elektriautode- ning busside soetuseks, see hõlmab endas 4000 euro suurust hüvitist uue elektrisõiduauto eest ning 10 000 euro suurune toetus uue elektribussi soetuse eest. (Petrauskienė, *et al.*, 2021, p. 3)

Tabel 1. Mootorsõidukitelt makstavad maksud Lätis, Leedus, Soomes ning Eestis ning maksustamise alused (ACEA, 2021; autori koostatud)

| Maksud | Riik | | | |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|---|--|
| | Läti | Leedu | Soome | Eesti |
| Registreerimismaks | (tasu) fikseeritud tasu | (tasu) sõiduki tüübil põhinev – CO2 | jaemüügihind, CO2 heitkogus | fikseeritud riigilõiv |
| Omandimaks | täismass, mootori töömaht, võimsus | ei rakendata | CO2, kaal, kütuse tüüp | ei rakendata |
| Kütusetüübil põhinev maks | ei rakendata | ei rakendata | Diisliautod, elektriautod, sõidukimassilt | ei rakendata |
| Liiklusmaks sõiduautodelt | täismass, sõiduki vanus, CO2 (g/km) | ei rakendata | ei rakendata | ei rakendata |
| Aktsiis bensiinilt €/1000 liitri kohta | 509 | 466 | 724 | 563 |
| Aktsiis diislilt €/1000 liitri kohta | 414 | 372 | 513 | 372 |
| Raskeveokimaks/kommertssõiduk | kaal, telgede arv, vedrustuse tüüp | kaal, telgede arv, vedrustuse tüüp | kaal, telgede arv | registrimass/täismass, telgede arv, veotelje vedrustuse tüüp |

Tabelist 1 selgub, et enim makse mootorsõidukitelt tuleb tasuda Soomes, sest seal rakendatakse nii registreerimismaksu, omandimaksu kui ka kütuse tüübil põhinevat maksu diisli- ning elektrisõidukitelt, mida nimetatakse sõiduki omandi lisamaksuks ja lisaks on seal suurim aktsiisimäär nii diisli- kui ka bensiinikütuselt. Eestis tuleb tasuda ainult fikseeritud riigilõiv sõiduki registreerimisel ning raskeveokimaks. Lisaks tuleb sõidukeid tankides maksta kütuseaktsiisi, mis sisaldub kütusehinnas ning see maks on kasutusel ka kõikides naaberriikides. Tabelist nähtub, et Leedus tuleb lisaks kütuseaktsiisile tasuda vaid registreerimistasu sõiduki esmakordsel registreerimisel ning see arvutatakse sõiduki süsinikdioksiidi heitkoguse põhjal. Samuti on nii diisli kui ka bensiini pealt makstav kütuseaktsiis Leedus kõikidest võrreldavatest riikidest madalam. Lisaks peab kommertssõidukitelt tasuma maksu, mille maksumäär sõltub sõiduki kaalust, telgede arvust ning vedrustuse tüübist. Samas tuleb Lätis lisaks registreerimistasule tasuda ka omandimaksu, mille maksustamise aluseks võetakse mootorsõiduki täismass, mootori töömaht ja võimsus. Lisaks tuleb tasuda liiklusmaksu ning selle suurus sõltub sõiduki vanusest ning sõidukid, mille esmane registreerimine oli alates 1. jaanuarist 2009, maksumäär sõltub süsinikdioksiidi heitkogusest, mitte enam täismassist nagu vanemate sõidukite puhul (ACEA, 2021). (vt tabel 1)

Kokkuvõtvalt on kõikides eelpool kirjeldatud riikides vaja tasuda mootorsõidukite registreerimisel maksu, tasu või riigilõivu. Lisaks on rakendatud nii Lätis, Leedus, Eestis kui ka Soomes raskeveokimaks. Samuti tuleb nendes riikides tasuda kütuseaktsiisi, mille määrad on riigiti varieeruvad. Soome erineb Eestist, Lätist ning Leedust selle poolest, et seal on rakendatud ka kütusetüübil põhinevat lisamaksu diisli- ning elektrimootoriga sõidukitele. Lisaks tuleb seal veel tasuda omandimaksu ja liiklusmaksu. Leedu erineb Eestist registreerimismaksu poolest, kuna seal arvuatakse maksumäär süsinikdioksiidi heitkoguse põhjal, kuid Eestis on registreerimisel vaja tasuda ainult fikseeritud riigilõiv, mis on kõigile ühesugune olenemata sõiduki näitajatest. Lätis tuleb lisaks registreerimismaksule ning kütuseaktsiisile tasuda veel omandi- ja liiklusmaksu. Eeltoodust lähtuvalt on Eesti ainus riik, kus ei pea tasuma mootorsõidukitelt maksu, mille maksumäär sõltuks sõiduki näitajatest.

2. MOOTORSÕIDUKIMAKSU RAKENDAMISE MÕJU MOOTORSÕIDUKITE OMANIKELE

2.1 Uurimismetoodika tutvustus

Lõputöö eesmärgiks on välja selgitada seosed mootorsõidukimaksu rakendamise ning mootorsõidukite omanike käitumise vahel. Eesmärgi mõte seisneb selles, et kas mootorsõidukimaksu rakendamisel eelistaksid mootorsõidukite omanikud alternatiivseid lahendusi isiklikule sõiduautole (näiteks rendiauto, ühistransport) või vahetaksid mootorsõidukite omanikud oma sõidukid keskkonnasõbralikema vastu. Seda viimast eelkõige selleks, et vältida mootorsõiduki pealt maksu maksmist. Selleks, et hinnata mootorsõidukite omanike käitumist mootorsõidukimaksu rakendamisel, kasutas töö autor nii kvantitatiivset kui ka kvalitatiivset uurimismeetodit. Kahe uurimismeetodi ühendamine võimaldab uuritavat nähtust laiemalt mõista, sest nii saab ühe uurimismeetodiga saadud tulemusi laiendada teise meetodiga saadud tulemustega ning seeläbi täiendada nad teineteist (Õunapuu, 2014, lk 70). Töö autor kasutas andmekogumise meetodina ankeetküsitlust, mille sihtgrupiks olid sõidukeid omavad füüsilised isikud. Ankeetküsitluses täidavad vastajad küsitluse iseseisvalt endale sobival ajal ning sellest saadud vastuseid kirjeldatakse ja analüüsitakse statistiliselt (Lagerspetz, 2017, lk 194-195).

Küsitluse läbiviimise eeliseks on tõhusus, kuna selle kaudu on võimalik uurimust tehes haarata kaasa palju erinevaid inimesi. Lisaks säästab see uurija aega ja ka vaeva. Samas on küsitlusel ka omad puudused. Näiteks ei ole küsitluse läbiviimisel võimalik kontrollida, kui tõsiselt vastajad uurimusse suhtuvad ning kui hoolikalt ja ausalt nad küsimustele vastavad. Samuti pole teada vastajate kursis olek kõnealuse valdkonnaga. (Hirsjärvi, *et al.*, 2007, lk 182)

Küsitluses küsis töö autor isikute infot profiili ja- elukoha kohta, uuris praegust eelistust mootorsõiduki valikul, hoiakuid mootorsõidukimaksu rakendamisel ning mis tüüpi mootorsõidukimaksu eelistaksid mootorsõidukite omanikud (nt süsinikdioksiidil või võimsusel põhinev). Töö autor kasutas andmeanalüüsi meetodina statistilist analüüsi. Selleks, et andmeid statistiliselt analüüsida, kasutas autor tabelarvutustarkvara *Microsoft Excel*. Käesolevas töös

kasutati kirjeldavat statistikat, mille eesmärgiks oli andmete organiseerimine ning kompaktse ülevaate andmine uurimistulemustest (Õunapuu, 2014, lk 184). Kirjeldava statistika abil saab anda ülevaate mootorsõidukite omanike käitumisest mootorsõidukimaksu rakendamisel.

Küsitlus (vt lisa 1) koostati Google küsitlusplatvormi tarkvaraga. Küsitlusele vastamise perioodiks oli 21.02.2022-01.03.2022. Ankeetküsitlus koosnes neljast plokist. Kokku esitati 18 küsimust, millest 17 moodustasid valikvastustega küsimused ning nendest kolm olid poolavatud vastusevariandiga. Poolavatud vastusevariandis oli vastajal võimalik soovi korral kirjutada juurde enda variant. Valikvastustega ning poolavatuid vastuseid analüüsis autor kvantitatiivselt. Lisaks oli küsimuste seas ka üks avatud küsimus, mille vastuseid analüüsis töö autor kvalitatiivselt.

Avatud küsimused on sellised, kus esitatakse üksnes küsimus ning vastaja saab küsimusele vastata vabas vormis. Avatud küsimuse plussiks on see, et sellega on võimalik jõuda vastuseni, mida töö autor ei osanud ette näha küsimustikku koostades. Suletud küsimused on valikvastustega, mis tähendab, et vastajale on ette antud valikud, mille põhjal oma arvamust avaldada. (Hirsjärvi, *et al.*, 2007, lk 185-186)

Avatud küsimusest saadud vastuseid analüüsis autor kvalitatiivselt ning kasutas selleks standardiseeritud kontentanalüüsi. Selle eesmärgiks on määrata teksti omaduste esinemissagedusi (Kalmus, 2015). Seejärel koondas töö autor sarnase tähendusega tekstiosad vastavate koodide alla (vt lisa 3).

Tulemuste esitamiseks koostas töö autor tabelleid ning graafikuid. Tabelite ning graafikute põhjal sünteesis töö autor tulemusi tervikuks ning uuris vastajate valikute ja eelistuste seost nende tausta kui ka elukohaga. Tulemused presenteeriti protsentjaotusena ja visualiseeriti tabelite ning joonistena. Seejärel esitas autor analüüsitud ning visualiseeritud tulemused tekstina.

Autor valis ankeetküsitluse valimiks mittetõenäosuslikest valimitest mugavusvalimi, mis tähendab seda, et valimisse valitakse uuritavateks isikuteks need, keda on lihtne uurimusse kaasata (Rämmer, 2014). Valimi puuduseks on see, et nende vastajate puhul ei saa teha

kaugeleulatuvaid järeldusi ning üldistusi, sest küsitlusest saadud andmed kajastavad kergesti kättesaadavate inimeste hinnanguid. Töö autor saatis küsitluse Sisekaitseakadeemia tudengitele ning töötajatele, samuti jagas autor ankeetküsitlust sotsiaalmeediaplatformil Facebook. Küsitlusele vastamine oli anonüümne ning vabatahtlik. Kokku vastas küsitlusele 203 inimest, kellest 120 olid naised ja 83 mehed.

Tabel 2. Küsimustiku jagunemine teemaplokkideks (autori koostatud)

| Tegur | Eesmärk | Tulemuste esitamine |
|--|---|---|
| Vastaja kirjeldus | Saada ülevaade sellest, kes olid küsimustiku peamiseks sihtgrupiks | % jaotusena |
| Sõiduki kasutamise sagedus ja kasutatava sõiduki kirjeldus | Uurida, milliste sõidukitega autojuhid käesoleval hetkel sõidavad ning kui tihti nad oma mootorsõidukeid kasutavad | % jaotusena |
| Vastaja eelistused mootorsõidukimaksu suhtes | Analüüsida mootorsõidukite omanike käitumist mootorsõidukimaksu rakendamisel | Vastanute arvuna ja % jaotusena |
| Vastaja arvamus mootorsõidukimaksust | Kodeerida avatud küsimusest saadud vastused ning teha järeldus autoomanike üleüldisest arvamusel mootorsõidukimaksu rakendamise suhtes. | tekstina, lisa on välja toodud ka tabel % jaotusena |

Küsimustiku jaotas töö autor neljaks osaks, millest üks osa oli küsimustikule vastajate kirjeldus ning teemaplokkideks olid: sõiduki kasutamise sagedus ja kasutatava sõiduki kirjeldus, vastaja eelistused mootorsõidukimaksu suhtes ning vastaja arvamus mootorsõidukimaksust.

Vastaja kirjelduse plokis pani autor vanusegruppideks 18-22, 23-30, 31-55 ja 56 +. Põhjus, miks autor pani sellised vanusegrupid on, et 18-22 aastased on üldjuhul need noored, kes on lõpetamas või lõpetanud keskkooli ning siirdunud oma õpingutega edasi näiteks ülikooli. 23-30 aastaste hulka kuuluvad need inimesed, kes on siirdumas või värskelt siirdunud tööellu. 31-55 aastaste seas on neid, kes on jõudnud juba tööelus kohaneda ning loovad pere ja/või teevad

karjääri. Viimaseks vanusegrupiks pani töö autor 56+, sest see hõlmab endas vanemaid ning elukogenumaid inimesi. (vt lisa 2)

2.2 Mootorsõidukite omanike ankeetküsitluse tulemuse kokkuvõte

Järgnevalt analüüsib töö autor küsitlusest saadud vastuseid (vt lisa 1). Vastajate profiili määramiseks küsis autor küsitluses järgmist: sugu, vanus, haridus, sissetulek, elukoht ning leibkonnas elamine (vt lisa 2).

Esimeses küsimuses küsis töö autor vastajatelt sugu, selleks et määratleda naissoost ja meessoost isikute osakaalu vastajate seas. Küsimustikule vastas kokku 203 inimest, kellest 120 (59,1%) olid naised ning 83 (40,9%) mehed. Teisena küsis autor vastanute vanust tegemaks ülevaadet sellest, millisesse vanusegruppi vastajad kuuluvad. Selgus, et vastajaid leidis igast vanusegrupist, enim vastajaid oli vanusegrupis 18-22 ning vähim vastajaid oli 56+ vanusegrupis. (vt lisa 2)

Kolmanda, neljanda ja viienda küsimusega soovis autor teada, millise haridus- ning sissetulekutasemega küsitlusele vastajad olid ning millises piirkonnas nad elavad. Selleks, et teha mõningaid järeldusi sissetulekutaseme, elukoha ning haridustaseme põhjal, pidas autor oluliseks nende näitajate küsimist (vt tabel 4, 6 ja 7). Enim vastajaid olid keskharidusega. See võib tuleneda tõenäoliselt sellest, et küsitlust jagati esmajärjekorras Sisekaitseakadeemia tudengitele ning nende seas on enamus veel keskharidusega ning omandamas kõrgharidust. Vastajate profiili uurides selgus, et suurim osa vastanutest teenivad brutotulu vahemikus 1001-1500 (31%) eurot ning kaks kolmandikku vastanutest elavad linnas (67%). Vastajatest 79,3% elavad leibkondades. Leibkondades olevate autode hulk jagunes suures plaanis võrdselt, kuid enim on 2 sõidukit leibkonna kohta (37,8%) ning vähim on 3+ sõidukit leibkonna kohta (28,5%). Üks sõiduk leibkonna peale vastanute osakaaluks oli 33,7%. (vt lisa 2)

Esimeses teemaplokis uuris töö autor autoomanike mootorsõidukite kasutamise sagedust ning milline mootorsõidukitüüp (bensiin, diisel või hübriid) on mootorsõidukite omanike seas enam levinud käesoleval hetkel. See võimaldab autoril võrrelda teoorias käsitletut empiirilise osaga ning teha järeldusi sõidukite kasutamisest käesoleval hetkel.

Esmalt uuris töö autor seda, kui tihti mootorsõidukite omanikud mootorsõidukeid kasutavad. Küsimuse mõte seisnes selles, et kui inimesed kasutavad harva oma sõidukeid, siis linnas elades saaksid just need inimesed asendada isikliku auto omamise alternatiivsete lahendustega. Tabelist nähtub, et üle poole küsitlusele vastanutest kasutavad oma sõidukeid igapäevaselt. Samas on ka neid, kes autot igapäevaselt ei kasuta. Küsimusele oli võimalik vastata ka poolavatult ning ühe vastusena esines, et mootorsõidukit kasutatakse mõned korrad kuus koolis käimiseks. (vt tabel 3)

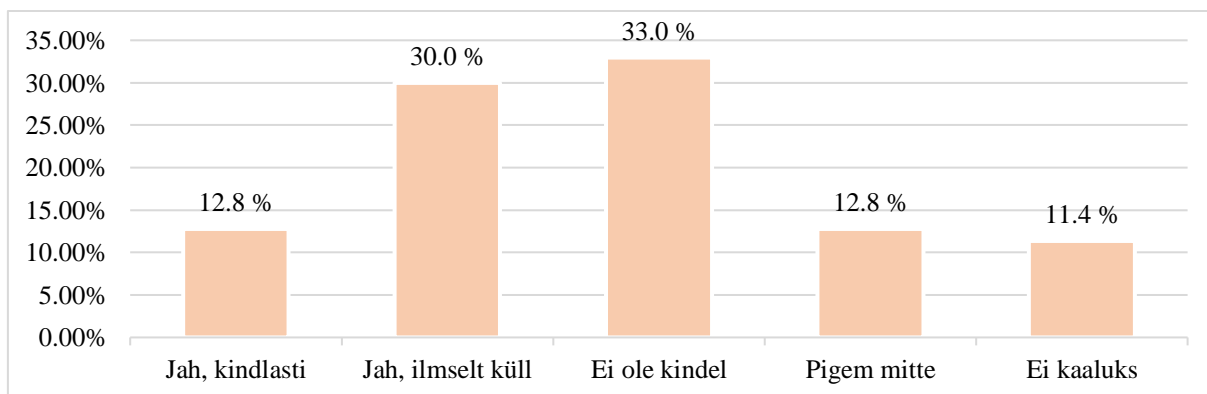
Tabel 3. Sõidukite kasutamise tihedus, kasutatava sõiduki vanus ning kütusetüüp (autori koostatud küsitluse alusel)

| Sõiduki kasutamise tihedus | % vastanutest |
|-----------------------------------|----------------------|
| Iga päev | 62,6% |
| 4-5 korda nädalas | 15,8% |
| 2-3 korda nädalas | 15,3% |
| Kord nädalas | 5,9% |
| Muu | 0,5% |
| Sõiduki vanus | % vastanutest |
| kuni 5 aastat | 24,1% |
| 6-10 aastat | 35% |
| 10 + aastat | 40,9% |
| Kütusetüüp | % vastanutest |
| Bensiin | 52,7% |
| Diisel | 43,3% |
| Hübriid | 4% |

Esimese teemaploki teise küsimuse eesmärgiks oli selgitada välja kui vanade sõidukitega käesoleval hetkel sõidetakse. Tabelist on näha, et enim on sõidukeid vanuses 10+ aastat (40,9%). Nagu jooniselt nähtub, siis vastajatest umbes üks neljandik (24,1%) kasutavad sõidukeid, mille vanuseks on kuni 5 aastat ning 6-10 aastat vanade sõidukite osakaal vastuste seas oli ligikaudu üks kolmandik (35%). (vt tabel 3)

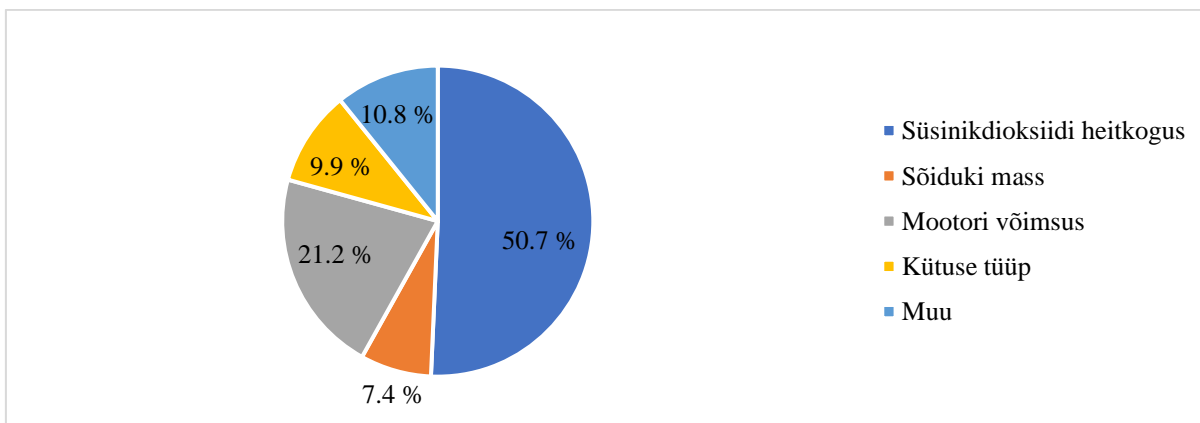
Järgneva küsimuse eesmärgiks oli uurida küsitlusele vastanutelt, mis kütuse tüüpi nende sõidukid tarbivad. Tabelist nähtub, et hübriidide osakaal on väga väike (4%). Vastustest selgus, et üle pooltel (52,7%) on praegusel hetkel kasutusel sõiduk, mis kasutab kütusena bensiini ning diislite osakaal jäi veidi alla poole (43,3%). (vt tabel 3)

Küsitluse teine teemaplokk hõlmab endast vastajate eelistusi mootorsõidukimaksu rakendamisel ning kuidas autojuhid edasi hakkaksid toimima. Teemaploki eesmärgiks on analüüsida, mida autojuhid ise eelistaksid maksu rakendamisel ning kuidas nad muudaksid, oma seniseid tarbimisharjumusi, mis puudutab nende neljarattalist.



Joonis 1. vastanute protsent, kes kaaluksid või ei kaaluks sõiduki vahetamist keskkonnasõbralikuma vastu, kui riik pakuks nende soetamisel maksusoodustust (autori koostatud küsitluse alusel)

Teise teemaploki esimese küsimuse eesmärgiks oli teada saada seda, et kui riik pakuks maksusoodustust vähe saastavate ning keskkonnasõbralike sõidukite soetamisel, siis kas vastajad kaaluksid oma mootorsõiduki vahetamist või mitte. Vastustest selgus, et varianti "pigem mitte" või "ei kaaluks" vastanute osakaal oli kokku 24,2%, mis ei ole märkimisväärselt suur. Varianti "ei ole kindel" vastanute osakaaluks oli üks kolmandik (33%) ning neid, kes valisid "jah, ilmselt küll" või "jah, kindlasti" variandi osa kõikidest vastanutest oli 42,8%. (vt joonis 1)



Joonis 2. Vastajate eelistus mootorsõidukite maksustamise alusest, % vastanutest (autori koostatud küsitluse alusel)

Järgmise küsimuse eesmärgiks oli uurida, mille alusel vastajad eelistaksid maksu rakendamist. Küsimusele vastanutest üle pooled (50,7%) valiksid mootorsõidukimaksu rakendamise aluseks süsinikdioksiidi heitkoguse. Süsinikdioksiidi heitkoguse alusel mootorsõidukimaksu rakendamisel oli vastajate järgmiseks eelistuseks mootori võimsus osakaaluga 21,2%. Sellele järgnes kütuse tüüp (9,9%) ning seejärel sõiduki mass (7,4%). (vt joonis 2)

Küsimusele oli võimalik vastata ka poolavatult ning seal esines mitmeid erinevaid vastuseid, millest osa ka kattusid. Üle pooled poolavatud vastusele vastajatest (6,9%) olid seisukohal, et ei soovi üldse mingit uue maksu rakendamist, seega ei eelista nad ka ühtegi välja pakutud variantidest. Küll aga toodi ettepanekuna välja, et võiks maksustada neid, kes omavad rohkem kui ühte mootorsõidukit. Lisaks toodi välja, et maksustada võiks ülevaatusel saadud mõõtmistulemuste põhjal. Muuhulgas olid mitu vastajat välja toonud, et maksustamise aluseks võiks võtta mootorsõiduki vanuse. (vt joonis 2)

Järgmise küsimuse eesmärgiks oli teada saada palju inimesi pooldaks mootorsõidukimaksu rakendamist keskkonناسäästlikkuse eesmärgil. Autor küsis küsitluses vastajate brutosissetulekut, selleks et võrrelda kui palju võib palgatase mõjutada soovi mootorsõidukimaksu tasuda keskkonناسõbralikkuse eesmärgil. Allpool olevast tabelist nähtub, et kõikidest sissetulekutasemetest kindlate pooldajate osakaal jääb vahemikku 8,1%-17%, "võib-olla" pooldamine vahemikku 27,6%-43,2% ning mitte pooldamine vahemikku 48,7%-58,6%. (vt tabel 4)

Vastuseid uurides selgus, et need, kes teenivad kuni 500 eurot kuus pooldaksid enim maksu rakendamist keskkonna säästmise eesmärgil. See on huvitav, sest töö autor eeldas enne küsitluse vastuste analüüsimist, et tulude suurenedes on inimesed ka rohkem nõus maksuma. Samas võib see tuleneda sellest, et vastajate seas oli palju üliõpilasi, kelle keskkonnateadlikkus võib olla mõnevõrra suurem kui vanematel inimestel, kelle sissetulekud on suuremad. Küll aga on "võib-olla" pooldamine suurem 1501-2000 eurot teenivate inimeste seas. Kõige rohkem mitte pooldajaid oli nende seas, kelle sissetulek on 2001+ eurot. (vt tabel 4)

Tabel 4. Erinevate palgatasemetega vastanute hoiak mootorsõidukimaksu rakendamise suhtes keskkonna säästmise eesmärgil (autori koostatud küsitluse alusel)

| Sissetulek (bruto) | Pooldamine | | |
|--------------------|------------|-----------|-------|
| | Jah | Võib-olla | Ei |
| kuni 500 eurot | 17% | 34% | 49% |
| 501-1000 eurot | 15% | 30% | 55% |
| 1001-1500 eurot | 14,3% | 30,2% | 55,5% |
| 1501-2000 eurot | 8,1% | 43,2% | 48,7% |
| 2001 + eurot | 13,8% | 27,6% | 58,6% |

Teise teemaploki neljanda küsimusega tahtis autor teada saada inimeste osakaalu, kes oleksid nõus kaaluma oma praeguse mootorsõiduki vahetamist keskkonnasõbralikuma vastu, kui maksu rakendamise aluseks võetaks süsinikdioksiidi heitkogus. Vastustest selgus, et umbes pooled valisid variandi "võib-olla" (51,2%) ning veerand vastajatest (26,1%) kaaluks sõiduki vahetamist keskkonnasõbralikuma vastu. Neid, kes ei mõtlekski sõiduki vahetamise peale oli osakaaluga 22,7% kõikidest vastanutest. (vt tabel 5)

Tabel 5. protsent vastanutest, kes kaaluksid mootorsõiduki vahetamist keskkonnasõbralikuma vastu, kui maksu hakataks rakendama süsinikdioksiidi põhjal (autori koostatud küsitluse alusel)

| Valikuvariant | % vastanutest |
|---------------|---------------|
| Jah | 26,1% |
| Võib-olla | 51,2% |
| Ei | 22,7% |

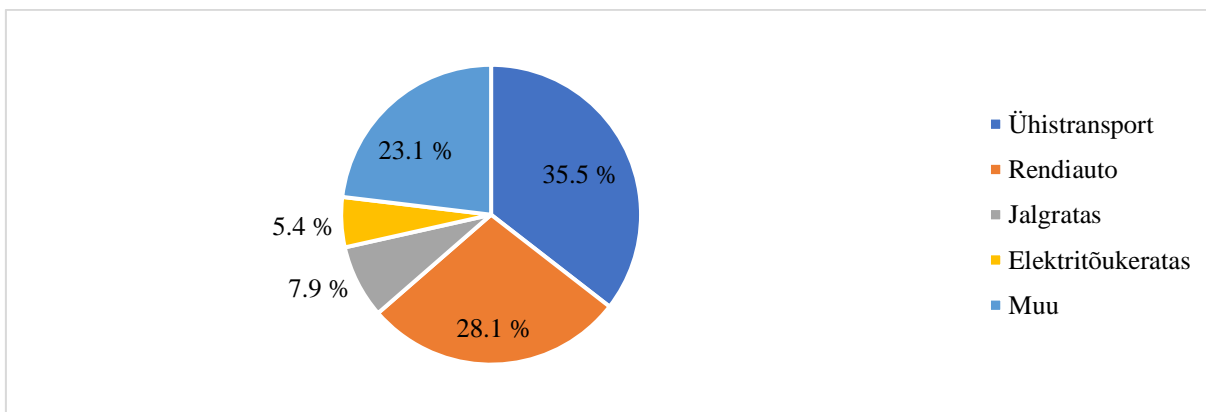
Käesoleva lõputöö üheks peamiseks eesmärgiks oli välja selgitada, kas mootorsõidukimaksu rakendamine muudaks autoomanike käitumist ning tarbimisharjumusi. Sellest lähtuvalt küsis autor järgneva küsimuse, mis puudutab just sõidukitest loobumist või mitte loobumist. Nagu järgnevast tabelist nähtub jäi mitte loobujate osakaal vahemikku 73,5%-90,9%, võib-olla loobujate osakaal 6,1%-23,5% ning loobujate osakaal 3%-3,7% vahele. (vt tabel 6)

Selleks, et analüüsida erinevates piirkondades elavate inimeste võimalusi isiklikust mootorsõidukist loobumisest, pidas töö autor oluliseks analüüsida seoseid valikute ning elukoha vahel. Tabelist on näha, et varianti "jah" valisid enim linnas elavad autoomanikud. See võib tuleneda sellest, et nii maal kui ka alevikus ei ole ühistranspordi korraldus tihtipeale eriti tihe ning see teeb omakorda võimatuks planeerida oma aega selle järgi, millal bussid liiguvad ja sellest lähtuvalt võib olla nii maal kui ka alevikus elavatel autoomanikel isiklikust sõidukist loobumine raskendatud. Kõige vähem loobujaid leidis alevikus elavate vastanute seas ning enim maal elavate autoomanike seas, kuigi mitmed küsitlusele vastanud vastasid avatud küsimusele, et maal pole sõidukist loobumine mõeldav (vt lisa 3). Võib-olla loobujaid oli enim maal elavate vastanute seas ning vähim alevikus. (vt tabel 6)

Tabel 6. Isiklikust mootorsõidukist loobumine mootorsõidukimaksu rakendamise korral vastavalt elukohal. autori koostatud küsitluse alusel)

| Elukoht | Isiklikust mootorsõidukist loobumine mootorsõidukimaksu rakendamise korral vastavalt elukohale (vastanute arv) | | |
|----------|--|-----------|------|
| | Ei | Võib-olla | Jah |
| Linnas | 77,9% | 18,4% | 3,7% |
| Alevikus | 90,9% | 6,1% | 3% |
| Maal | 73,5% | 23,5% | 3% |

Töö teooria osas käsitles autor erinevaid alternatiive isikliku mootorsõiduki omamisele (vt käesolev töö lk 14). Sellest lähtuvalt uuris töö autor, milliseid võimalikke alternatiive hakkaks autojuhid kasutama isikliku sõiduki omamisele (vt joonis 3). Autor andis vastajatele 4 vastusevarianti ning ühe poolavatud variandi "muu", milles vastaja sai panna endale meelepärase vastuse, kui ükski ette antud vastusevariantidest ei olnud sobiv.



Joonis 3. Isikliku mootorsõiduki asendamine alternatiividega, % vastanutest (autori koostatud küsitluse alusel)

Jooniselt nähtub, et populaarseimaks alternatiiviks osutus ühistransport (35,5%). Teise alternatiivina valiti rendiauto (28,1%). Poolavatud vastus osutus kolmandaks. Selle alla pani 13,8% vastanutest, et nad ei loobuks või neil ei oleks võimalik loobuda isiklikust mootorsõidukist, seega ei valinud nad ka ühtegi ette antud variantidest. Mõned vastajad panid mitu alternatiivi poolavatud vastusena, osa vastajatest lisas oma vastusele juurde, et maal elades ei oleks neil võimalik isiklikust sõidukist loobuda. Lisaks esines alternatiivsete variantidena veel taksot, mootorratast ning rulluiske. (vt joonis 3)

Lõputöö teooria osas käsitles töö autor maksustamise ühe probleemina maksudest kõrvalehoidumist ning seda, et inimesed on registreerinud mootorsõidukimaksu korral oma sõidukeid madalama maksumääraga riiki (vt käesolev töö lk 17). Selleks, et analüüsida, kas eelpool nimetatud probleem võiks hakata ka Eestis aset leidma, pidas töö autor oluliseks uurida, kas mootorsõidukimaksu rakendamisega võiks kaasneda maksudest kõrvale hoidumise probleem.

Autor võrdles küsitlusele vastanuid vastavalt haridustasemele. Küsitluse vastuseid analüüsid selgus, et ka Eestis leidsid neid, kes registreerisid või kaaluksid registreerimist liiga kõrge maksumäära korral oma sõiduki registreerimist madalama maksumääraga riiki. (vt tabel 7)

Allpool olevast tabelist on näha, et põhiharidusega vastajatest mõlemad olid seisukohal, et nad kaaluksid või võib-olla kaaluksid sõiduki registreerimist madala maksumääraga riiki. Võttes

kokku kõikidest haridustasemega vastanutest "jah" ning "võib-olla" saadud vastused, siis see osakaal on tunduvalt suurem kui nende osa, kes kindlasti ei kaaluks mootorsõiduki registreerimist madalama maksumääraga riiki. Lisaks ka nende vastajate seas, kellel on kõrgharidus (bakalaureus), oli rohkem neid, kes kaaluks kui neid, kes ei mõtleks sellisele "võimalusele". Küll aga oli magistrikraadiga vastajate seas rohkem neid, kes ei kaaluks sellist varianti. (vt tabel 7)

Tabel 7. Kõrge maksumäära korral isikliku mootorsõiduki registreerimine madalama maksumääraga riiki haridustasemete võrdlus (autori koostatud küsitluse alusel)

| Haridus | Kõrge maksumäära korral mootorsõiduki registreerimine madalama maksumääraga riiki (vastanute arv) | | | % vastanutest |
|--------------------------------|--|-----------|-----------------|---------------|
| | Jah | Võib-olla | Kindlasti mitte | |
| Põhiharidus | 1 | 1 | 0 | 1% |
| Keskharidus | 18 | 42 | 26 | 42,4% |
| Keskeriharidus | 12 | 16 | 17 | 22,2% |
| Kõrgharidus (bakalaureus) | 22 | 13 | 14 | 24,1% |
| Kõrgharidus (magistrikraad) | 6 | 3 | 12 | 10,3% |
| Kokku | 59 | 75 | 69 | 100% |

Avatud küsimusena küsis autor vastajatelt isiklikku arvamust mootorsõidukimaksust ning selle rakendamise kohta. Küsimuse vastuseid analüüsid selgus, et suurem osa vastajatest olid seisukohal, et ei soovi mitte mingil juhul sellist maksu. 39,3% vastanutest ei olnud lihtsalt mootorsõidukimaksu rakendamisega päri. Samas 17,7% vastanutest olid maksu rakendamise poolt ning tõid põhjuseks välja, et see on hea mõte ning võiks kaasa aidata keskkonnasäästlikkusele. Lisaks 2,5% vastajatest vastas, et kui sellega kaasneb näiteks teede ehitus ning parendamine (k.a kergliiklusteed), siis on nad mootorsõidukimaksu rakendamise poolt. Erapooletute ning neutraalsete vastajate osakaal oli 10,4% ning mõni vastaja lisas oma vastusele juurde veel selle, et ei tea mida arvata või vastata, sest teema on võõras ning seetõttu ei oska ka seisukohta võtta. 11,3% vastajatest olid seisukohal, et maksud ning hinnad on niigi kõrged ja sellest lähtuvalt ei ole maksu rakendamine hea mõte, kuna võib teha mootorsõidukeid omavad autojuhid oluliselt vaesemaks. (vt lisa 3)

5,4% vastanutest arvasid, et mootorsõidukimaksu rakendamine teeb maapiirkondades elavate inimeste elu keeruliseks, sest ühistransport käib harva ning palgad on tihtipeale maapiirkondades väiksemad, seega pole neil võimalik loobuda isiklikust mootorsõidukist ning samuti ei soodustaks maksu rakendamine maapiirkondades elavaid inimesi. (vt lisa 3)

3,45%-line osakaal oli mitme erineva vastusega. Ühed ei arvanud, et mootorsõidukimaksu rakendamine võiks endaga kaasa tuua sõidukitest loobumist ning positiivset mõju keskkonnale. Teised olid eelpool nimetatud maksu rakendamise poolt, kui maksustamisel hakataks arvesse võtma erinevate inimeste palgatasemeid ning juurde lisati veel ka seda, et maksu suurus võiks olla piirkonniti erinev. (vt lisa 3)

Koodi "mootorsõiduki kasutajana ei poolda, muidu pooldaks" osakaal vastanutest oli 2%, mis tähendab seda, et kui nendele seda maksukoormust ei langeks, siis nad pooldaksid ning saavad maksu kasulikkusest aru, küll aga võib maksu tasumine muutuda koormavaks ning seetõttu ei pooldata ka maksu rakendamist. Koodide "toetamine oleneb maksu suuruselt ning sellest kui tihti tuleb maksu tasuda" ning "võiks rakendada vanematele autodele" mõlemaks osakaaluks oli 1,5% kõikidest vastanutest. Avatud küsimuse vastuste seas oli 3 spetsiifilisemat vastust (0,5% osakaaluga ühe vastuse kohta). Autor pidas oluliseks need välja tuua, kuna nendes vastustes oli mitu ettepanekut ning üks tähelepanek. Üksikuna esinevad tunnused olid järgmised:

1. Mootorsõidukimaksu võiks rakendada neile, kellel on rohkem kui 1 sõiduk.
2. Parem oleks motiveerida inimesi toetuste ning soodustuste näol, mitte alustada kohe mootorsõidukimaksu rakendamisega.
3. Mootorsõidukimaksu rakendamisel leitakse võimalused maksust hoidumiseks. (vt lisa 3)

2.3 Järeldused ja ettepanekud

Selles alapeatükis annab töö autor ülevaate teooria ning küsitlusest saadud vastuste põhjal tehtud järeldustest, lisaks teeb autor alapeatüki lõpus mõned ettepanekud mootorsõidukimaksu rakendamiseks. Töö autor viis läbi ankeetküsitluse, mille eesmärgiks oli saada teada, milliste sõidukitega käesoleval hetkel sõidetakse ning kuidas mootorsõidukite omanike käitumise-

ja/või tarbimisharjumused muutuksid mootorsõidukimaksu rakendamise korral. Käesoleva töö ankeetküsitluse vastuseid analüüsid selgus, et mootorsõidukimaksu rakendamine võib vähesel määral hakata mõjutama mootorsõidukite omanike käitumist.

Küsimustikule vastanutest üle pooled kasutavad sõidukit igapäevaselt. Küll aga leidis vastajate seas ka neid, kes tegelikult kasutavad oma sõidukit harva ning see võib tõstatada küsimuse, kas poleks mõttekas loobuda isiklikust sõidukist ning kasutada vajadusel alternatiive. Samas, kui inimene elab maal, siis on sõidukist loobumine keeruline, kuna ühistransport liigub harva ning oma aega selle järgi planeerida on raske.

Esimese püstitatud uurimisküsimusega soovis autor välja selgitada, milliseid sõidukeid kasutavad mootorsõidukite omanikud käesoleval hetkel (sõidukite vanus ning kütuse tüüp). Eelnevast tulenevalt küsis autor ankeetküsitluses vastanutelt, millist kütuse tüüpi nende sõidukid kasutavad. See võib hakata maksustamisel olulist rolli mängima, kui Eestis hakataks mootorsõidukimaksu rakendada sarnaselt Soomega (vt käesolev töö lk 19), sest seal maksavad veel lisamaksu need, kes omavad diislimootoriga sõidukeid. Lisaks, kui maksu rakendatakse ainult bensiini- ja diislimootoriga autodele, siis on tõenäosus, et hübriidide osakaal liigeldavate sõidukite seas hakkab kasvama. Vastustest nähtus, et üle pooltel on bensiinimootoriga sõidukid, seejärel diislimootoriga ning suures vähemuses oli hübriidsõidukite osakaal. See tähendab omakorda seda, et sõidukeid, mis kasutavad kombinatsiooni elektrist ja kütusest, olles sellega märkimisväärselt vähem saastavad sõidukid, liikleb hetkel vähe.

Kinnitamaks väidet, et vanu sõidukeid liikleb rohkem kui uusi, küsiti vastajatelt ka nende kasutatava sõiduki vanust. Üle poole küsitlusele vastanutest valisid variandi "10+ aastat", mis kinnitab seda, et vanemaid sõidukeid, mis saastavad rohkem õhukeskkonda, liikleb enim ning uute sõidukite osakaal on märgatavalt väiksem (vt käesolev töö lk 13). Võttes arvesse, et mootorsõidukimaksu rakendamise põhiliseks eesmärgiks on reguleerida inimesi kasutama keskkonnasõbralikemaid sõidukeid, siis maksu tagajärjel on võimalik, et inimesed hakkavad soodsama maksumäära tõttu vahetama oma sõidukeid uuemate, ökonoomsemate ning vähem saastavate vastu.

Teise uurimisküsimusega soovis töö autor välja selgitada, mis muutuks sõidukite omanike jaoks, kui mootorsõidukimaksu hakataks rakendada, näiteks keskkonnasõbralikema sõidukite valik või sõidukist loobumine. Saamaks teada, mis tingimusel mootorsõidukite omanikud oleksid nõus enda praeguse sõiduki keskkonnasõbralikuma vastu vahetama, küsis autor vastanutelt, kuidas nad suhtuksid sellesse maksusoodustuse saamise korral. Peaaegu pooled vastanutest kaaluksid maksusoodustuse korral sõiduki vahetamist keskkonnasõbralikuma vastu ning umbes üks kolmandik vastanutest olid vastuses ebakindlad. Sellest saab järeldada seda, et riigi poolt sellise maksusoodustuse pakkumine võib osutada tõhusaks meetodiks keskkonnasõbralikuma keskkonna loomisel. Näiteks Leedus on olemas täiendav ettevõtlustoetus uute elektriautode soetamisel ning see hõlmab endas 4000 euro suurust hüvitist (vt käesolev töö lk 21).

Kolmanda uurimisküsimusega soovis autor selgitada välja, milliseid alternatiivseid lahendusi eelistaksid maksu rakendamisel isiklikust sõidukist loobujad, näiteks kas ühistransporti, ratast või rendiautot. Selleks, et saaks kaaluda isiklikust mootorsõidukist loobumist, tekib paratamatult küsimus, millega liigelda, kui selleks vajadus tekib. Sellest lähtuvalt käsitles autor töö teooria osas erinevaid alternatiive isikliku sõiduki omamisele (vt käesolev töö lk 14) ning uuris küsitluses vastanutelt, milliseid alternatiive nad enim kasutama hakkaksid. Kõige populaarsemaks vastuseks osutus ühistransport. Avatud küsimuses said vastajad kirjutada vabas vormis enda mõtted mootorsõidukimaksu ning selle rakendamise suhtes. Sellele vastates toodi mitmeid kordi välja, et kui ühistranspordivõrgustikku parendataks (nt tihedamad sõiduplaanid), siis oleks kergem loobuda isiklikust sõidukist. Ka töö teooria osas toodi välja (vt käesolev töö lk 15), et tulevikus on üheks peamiseks liikumiskultuuri arendamise elemendiks ühistranspordi edendamine. Eelpool toodud järeldusest lähtuvalt on autori üheks ettepanekuks maksu rakendamisel hakata pöörama tähelepanu ka ühistranspordivõrgustiku arendamisele.

Kui hakata Eestis rakendada mootorsõidukimaksu, siis tekib paratamatult küsimus, kuidas ja mille pealt maksu rakendada hakatakse. Mootorsõidukimaksu rakendamise aluseks võivad olla nii sõiduki hind, mootori töömaht, võimsuse või sõiduki massi andmed, kütusetüüp, süsinikdioksiidi heitkoguse andmed kui ka kütusekulu või erinevate tegurite kombinatsioonina (vt käesolev töö lk 11). Maksu rakendatakse erinevates riikides väga erinevalt ning samamoodi ka eri alustel, kuid üldjuhul võetakse aluseks eelkõige süsinikdioksiidi heitkogus (vt käesolev

töö lk 11). Käesoleva töö raames tehtud küsitluse vastustest selgus, et üle pooled valiksid mootorsõidukimaksu rakendamise aluseks süsinikdioksiidi saaste näitaja.

Selleks, et hinnata süsinikdioksiidipõhise mootorsõidukimaksu rakendamise tõhusust, uuris autor vastanutelt, kas nad sellisel juhul kaaluksid oma mootorsõiduki vahetamist. Vastustest selgus, et kindlate ning ebalevate kaaluvate osakaaluks kokku on kolm neljandikku. Sellest saab järeldada, et mootorsõidukimaksu rakendamine süsinikdioksiidi heitkoguse põhjal võiks olla tõhus, kuna vastajatest umbes kolm neljandikku olid seisukohal, et nad ei välistaks sõiduki vahetamist.

Uurides mootorsõidukimaksu pooldamist keskkonnasäästlikkuse aspektist vaadatuna selgus, et üle pooled ei oleks siiski maksu rakendamise poolt. Sellest võib järeldada, et kuna inimeste maksukoormus on niigi suur erinevate maksude näol, siis veel ühe maksu lisandumisel ei muuda keskkonnasäästlikkuse aspekt inimesi uut maksu hästi vastu võtma, isegi kui selle rakendamine on mingil määral keskkonnale kasulik, sest mootorsõidukimaksu rakendamine võib hakata reguleerima inimeste tarbimisharjumusi paremuse poole (nt vahetavad sõiduki keskkonnasõbralikuma vastu). Eeltoodust lähtuvalt on inimeste vastuseis antud maksu suhtes märkimisväärselt kõrge.

Töö teooria osas käsitles autor ka maksudest kõrvalehoidumist (vt käesolev töö lk 16). Analüüsivaks, kas sama probleem võiks hakata aset leidma ka Eestis kõrge mootorsõidukimaksu määra korral, pidas autor oluliseks uurida seda küsitlusele vastanutelt. Vastuseid analüüsid selgus, et see võib muutuda tulevikus probleemkohaks. Autor võrdles antud küsimuse puhul vastuseid ka erinevate haridustasemetel vahel. Peab tõdema, et haridus mõjutab inimeste maksumoraali või maksukuulekust. Sellest saab järeldada, et juba põhikoolis võiks õpetada õpilastele, miks on makse hea tasuda, muuhulgas võiks juba varakult koolitada tulevase maksumaksjaid olema maksukuulekad. Sama tendentsi võib märgata nii keskharidusega kui ka keskeriharidusega vastajate seas. Küll aga oli kõrgharidusega inimeste seas rohkem neid, kes ei kaaluks mootorsõiduki registreerimist madalama maksumääraga riiki. See võib tuleneda sellest, et nad on haritumad ning teadlikumad ja sellest lähtuvalt ka rohkem maksukuulekad. Samas, peab mõnna, et täielikult maksukuulekate osakaal võiks olla suurem, sest siin võib tekkida omakorda küsimusi, kas Eesti inimeste maksukuulekuse parendamiseks

peab hakkama rohkem teavitustööd tegema ning ühtlasi juba varajases koolieas õpetama tulevase maksumaksjaid olemaks tulevikus suurema maksutahtega.

Uurides vastajate isiklikku arvamust mootorsõidukimaksu ning selle rakendamise kohta, saab küsitlusest saadud vastuste põhjal järeldada, et nii mõnedki oleksid nõus mootorsõidukimaksuga, juhul kui nad saavad selle maksmisest vastuhüve, näiteks teede parandamine (k.a kergliiklusteed). Sellest tulenevalt teeb töö autor ettepaneku maksu rakendamisel ehitada uusi ning remontida vanu teid, selleks et mootorsõidukimaksu maksumaksjate vastuseisu vähendada vastuhüve kaudu.

Lisaks tõid mitmed vastajad välja, et maksustamisel võiks hakata arvesse võtma erinevate inimeste palgatasemeid, samuti piirkondlikke erinevusi. Selle all mõeldi seda, et nt maapiirkondades elavatel inimestel võiks olla väiksem maksumäär kui linnas elavatel inimestel. Siinkohal teeb autor ettepaneku, et mootorsõidukimaksu rakendamisel võiks võtta arvesse erinevaid sissetulekutasemeid ning piirkonda, kuna inimeste maksukoormus ning sissetulekute suurus on erinev, siis eelpool nimetatud maks võib hakata käima teatud maksumaksjatel üle jõu.

Eeltoodust lähtuvalt on autoril kolm ettepanekut, mida võiks hakata arvesse võtma mootorsõidukimaksu rakendamisel. Esiteks võiks arendada transpordivõrgustikku nii maapiirkondades kui ka linnas, sest see võimaldaks autoomanikel rohkem kaaluda isiklikust sõidukist loobumist. Teiseks võiks maksu rakendamisel hakata laekunud tulu eest parandama ning ehitama juurde nii sõidu- kui ka kergliiklusteid. Kolmandaks võiks võtta arvesse erinevate inimeste sissetulekutasemeid ning maksu suurus võiks piirkonniti erineda (nt linnas suurem maksumäär kui maapiirkondades).

KOKKUVÕTE

Mootorsõidukimaksu maksu subjektiks on need, kes omavad või kasutavad mootorsõidukeid. Selle maksu eesmärgiks on maksustada sõidukeid kasutavaid inimesi tarbimismaksu vormis ning sellel on regulatiivne eesmärk. Tänu mootorsõidukimaksule võib väheneda vanemate sõidukite hulk liikluses, kuna üldjuhul kehtib antud maksuga põhimõte, mida rohkem sõiduk keskkonda saastab, seda rohkem tuleb mootorsõiduki pealt maksu tasuda.

Autor seadis lõputöö eesmärgiks selgitada välja mootorsõidukite omanikel käesoleval hetkel kasutuses olevad sõidukid ning seda, kuidas mootorsõidukimaksu rakendamine hakkaks muutma nende tarbimise ja/või käitumise harjumusi. Lõputöö eesmärk sai täielikult täidetud ning kõik uurimisülesanded sooritatud.

Eesmärgi saavutamiseks kasutas autor ankeetküsitlust. Küsimustiku eesmärgiks oli uurida vastajatelt, milliste sõidukitega nad hetkel sõidavad, millised on nende eelistused mootorsõidukimaksu rakendamisel. Lisaks uuris autor küsitlusega, mis on autoomanike arvamus mootorsõidukimaksu rakendamisest, milles iga vastaja sai avaldada oma mõtteid nimetatud maksu suhtes avatud vastusena. Lõputöö eesmärgi saavutamiseks püstitati neli uurimisülesannet.

Esimeseks uurimisülesandeks oli anda ülevaade mootorsõidukimaksu olemusest, põhjusest ning maksustamise viisidest. Lõputöös toodi välja, et mootorsõidukimaks on maks, mida maksavad need, kes kasutavad või omavad mootorsõidukeid ning see on ajaga kujunenud keskkonnamaksuks, selleks et reguleerida mootorsõidukimaksu maksumaksjaid tegema sõidukite valikul keskkonnasõbralikemaid valikuid. Mida keskkonnasõbralikema näitajatega ning uuem on sõiduk, seda väiksem on maksumäär.

Teine uurimisülesanne oli analüüsida teadusallikate põhjal tarbijate suhtumist mootorsõidukimaksu ning nende käitumist mõjutavaid tegureid mootorsõidukite maksustamisel. Selgus, et inimeste käitumist ning suhtumist mootorsõidukimaksu võivad mõjutada nt sissetulekutase, kui maksukoormus koos kütuse ning muude kuludega, mis on seotud auto omamisega on liiga kõrge, siis võib see mõjutada sõidukist loobumist ning linnas

elavatel inimestel on võimalus valida alternatiivina nt ühistransport. Lisaks mängib olulist rolli maksumaksjate käitumises ka teadlikkus maksude tasumise kohta. Samuti on maksu rakendamisel võimalus, et leitakse võimalusi maksust kõrvalehoidumiseks liiga kõrge maksumäära korral. Käesolevas töös tõi töö autor teadusallikate põhjal välja, et selline asi on leidnud aset ka Lätis, kus Eesti piirile lähedal elavad Läti kodanikud registreerivad oma sõiduki Eestisse, selleks et mitte maksta mootorsõidukimaksu (vt käesolev töö lk 20).

Kolmandana uuris autor ankeetküsitlusega milliseid mootorsõidukeid omanikud käesoleval hetkel enim kasutavad ja kuidas hakkaks mootorsõidukimaksu rakendamine mõjutama autoomanike tulevase valikuid ning käitumist/tarbimist. Küsitluse tulemusel selgus, et maksu mittepooldajaid on palju rohkem kui neid, kes mootorsõidukimaksu rakendamist toetaksid. Samuti leidis vastajate seas ka neid, kes mõtleksid kõrge maksumäära korral sõiduki registreerimist madalama maksumääraga riiki. Lisaks nähtus vastustest, et leiduks neid, kes loobuksid isiklikust sõidukist mootorsõidukimaksu rakendamise korral või kes vahetaksid oma mootorsõiduki keskkonnasõbralikumaksu vastu.

Neljandaks uurimisülesandeks oli sünteesida teooriat ning ankeetküsitlusest saadud vastuseid ja teha selle põhjal nii järeldused kui ka ettepanekud mootorsõidukimaksu rakendamiseks Eestis. Lõputöös sai kinnitust see, et käesoleval hetkel liikleb rohkem vanu ning saastavamaid sõidukeid kui uusi. Lisaks nähtus, et teoorias välja toodud maksudest kõrvalehoidumise probleem võib hakata mootorsõidukimaksu rakendamisel ka Eestis aset leidma.

Autor teeb kolm ettepanekut, mida võiks hakata arvesse võtma mootorsõidukimaksu rakendamisel Eestis:

1. Arendada transpordivõrgustikku nii maapiirkondades kui ka linnas, see võimaldab autoomanikel rohkem kaaluda isiklikust sõidukist loobumist.
2. Mootorsõidukimaksu rakendamisel võiks laekunud tulu eest parendada ning ehitada juurde nii sõidu- kui ka kergliiklusteid.
3. Maksustamisel võiks võtta arvesse sissetulekutasemeid ning maksu suurus võiks piirkonniti erineda (nt maapiirkondades väiksem maksumäär kui linnas).

Autori arvates on lõputöö alguses püstitatud eesmärk täidetud ja soovitab antud teemal teha täpsema uuringu, kuidas võiks maksu just Eestis rakendada hakata, näiteks arvutada välja täpsed maksumäärad ning uurida, kuidas võiks need tulemused erineda käesolevas töös saadud tulemustega. Selle põhjal oleks võimalik teha veel täpsemaid järeldusi ja ettepanekuid.

SUMMARY

The title of this thesis is „Implementation of Motor Vehicle Tax in Estonia”. The thesis consists of 55 pages with 3 annexes, and it contains two main chapters. The thesis is written in Estonian and the author refers to 55 sources.

Thesis is topical due to the fact that despite vehicles being a major pollution contributors releasing CO₂ into the air, Estonia is the only EU country that has not implemented motor vehicle tax so far.

The aim of the thesis was to find out what kind of vehicles car owners drive at the present time and how tax implementing would change their consumption habits.

In order to fulfil the aim of the thesis in the theoretical part the author gave an overview of the nature of motor vehicle tax and taxation, motor vehicle tax practice in neighbouring countries, alternative transportation methods to owning a car, and factors that influence driver behaviours. In analysis section there were studied which vehicles are used by car owners at the present time, what are their preferences for the implementation of motor vehicle tax. The author conducted a survey in which driver’s opinion about implementing of motor vehicle tax was collected. As a result of survey it turned out that drivers are driving mostly older cars, however, among respondents there were those who would change their cars to eco-friendly ones, or, they would even give up owning a car. It was also revealed that there are more of those who do not support implementing of motor vehicle tax than those who would welcome the tax. Furthermore, a higher car taxation could lead to registering a car in a lower taxing state.

Based on the search, the following suggestions for implementing motor vehicle tax have been done. Firstly, developing transportation system in country region and in towns would allow residents to give up their cars. Secondly, tax revenues would enable improving of old roads and pedestrian paths, and construct new ones. Thirdly, different income levels could be taken into account while implementing motor vehicle tax, tax rates should vary in different regions (e.g. reduced rates in rural regions than in urban areas).

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Ajanovic, A., Haas, R., Schrödl, M., 2021. On the Historical Development and Future Prospects of Various Types of Electric Mobility. *Energies*, 14(4), pp. 1-25.

Akhmetshin, E. M., Sekerin, V. D., Pavlyuk, A. V., Shichiyakh, R. A., Allanina, L. M., 2019. The influence of the car sharing market on the development of ground transport in metropolitan cities. *Theoretical and Empirical Researches in Urban Management*, 14 (2), pp 5-19.

Alberini, A. & Bareit, M., 2016. The effect of Registration Taxes on New Car Sales and Emissions: Evidence from Switzerland. *Economics Working Paper Series*, 16/245, pp. 1-38.

Arenguseire Keskus, 2021. *Keskkonnahoidu mõjutavad maksud Eestis 2021*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://www.riigikogu.ee/wpcms/wp-content/uploads/2021/09/2021_maksustruktuur_keskkond_luhiraport.pdf [Kasutatud 18.01.2022].

Baranov, M., 2010. *Perioodilise automaksu administreerimise võimalused Eestis. Lõputöö*. Tallinn: Sisekaitseakadeemia.

Beck, J. H. & Bennett, R. W., 2003. Taxation, license fees, and new car registrations. *Public Finance Review*, 31(5), pp. 487-509.

Bernardi, L., Chandler, M., Gandullia, L., 2012. *Tax Systems and Tax Reforms in New EU Member States*. New York: Routledge.

Brand, C., Anable, J., Tran, M., 2013. Accelerating the transformation to a low carbon passenger transport system: The role of car purchase taxes, feebates, road taxes and scrappage incentives in the UK. *Transportation Research Part A Policy and Practice*, 49, pp. 132-148.

Chatterton, T., Anable, J., Cairns, S., Wilson, R. E., 2018. Financial Implications of Car Ownership and Use: a distributional analysis based on observed spatial variance considering income and domestic energy costs. *Transport Policy*, 65 (2018), pp. 30-39.

Chupp, B. A., Myles, K., Stephenson, E. F., 2010. The Incidence of Hybrid Automobile Tax Preferences. *Public Finance Review*, 38(1), pp. 120-133.

Ciccone, A., 2015. Environmental effects of a vehicle tax reform: empirical evidence from Norway. *Transport Policy*, 69, pp. 141-157.

Dewi, N. G. & Supadmi, N. L., 2021. Tax Socialization Moderate The Effect of Tax Knowledge and Tax Sanctions on The Compliance of Motor Vehicle Taxpayers. *American Journal of Humanities and Social Sciences Research*, 5 (2), pp. 34-42.

Eesti Rahvusringhääling, 2021. *Bolt alustas Eestis autorendi teenusega*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.err.ee/1608200428/bolt-alustas-eestis-autorendi-teenusega> [Kasutatud 09.04.2022].

Ernst & Young Baltic, 2015. *Transpordimaksude rakendamise võimalused Eestis*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://vv.riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/uuringud/ey_transpordimaksud_lopparuanne_2015_final.pdf [Kasutatud 19.01.2022].

Euroopa Parlament, 2019. *Sõiduautode CO2 heide: faktid ja arvud (infograafika)*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.europarl.europa.eu/news/et/headlines/society/20190313STO31218/soiduautode-co2-heide-faktid-ja-arvud-infograafika> [Kasutatud 28.10.2021].

European Automobile Manufacturers Association, 2021. *ACEA Tax Guide*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://www.acea.auto/files/ACEA_Tax_Guide_2021.pdf [Kasutatud 21.10.2021].

Glott-Richter, M., 2016. Reclaim street space! – exploit the European potential of car sharing. *Transportation Research Procedia*, 14, pp. 1296-1304.

Hadland, C., 2020. *Creating an Eco-Friendly Early Years Setting. A Practical Guide*. Abingdon, Oxon, New York: Routledge.

Hardt, C. & Bogenberger, K., 2019. Usage of e-Scooters in Urban Environments. *Transportation Research Procedia*, 37, pp. 155-162.

Harju, J., Kosonen, T., Draft, J. S., 2016. Behavioral Responses to Pigouvian Car Taxes: Vehicular Choice and Missing Miles. *National Tax Association*, 109, pp. 1-38.

Harju, J., Kosonen, T., Laukkanen, M., Palanne, K., Sallee, J., 2018. Studying fuel and car tax policies using microdata: evidence from Finland, Sweden and Norway. *Government's Analysis, Assessment and Research Activities*, 70/2018, pp. 1-60.

Hirsjärvi, S., Remes, P., Sajavaara, P., 2007. *Uuri ja kirjuta*. Tallinn: Medicina.

Hollingsworth, J., Copeland, B., Johnson, J. X., 2019. Are e-scooters polluters? The environmental impacts of shared dockless electric scooters. *Environmental Research Letters*, 14 (8), pp. 1-10.

Jiménez-Palacios, J. L., 1999. *Understanding and Quantifying Motor Vehicle Emissions with Vehicle Specific Power and TILDAS Remote Sensing. Doctoral Dissertation*. Cambridge: Massachusetts Institute of Technology.

Kalašová, A., Harantová, V., Čulík, K., 2019. Public Transport as a Part of Shared Economy. *The Archives of Automotive Engineering*, 85 (3), pp. 49-56.

Kalmus, V., 2015. Standardiseeritud kontentanalüüs. Sotsiaalse analüüsi meetodite ja metodoloogia õpibaas, Tartu Ülikool. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://samm.ut.ee/kontentanalyyis> [Kasutatud 06.04.2022].

Kim, S.E. & Yang, J., 2021. Gasoline in the Voter's Pocketbook: Driving Times to Work and the Electoral Implications of Gasoline Price Fluctuation. *American Politics Research*, pp. 1-8.

Klein, N. J. & Smart, M. J., 2019. Life events, poverty, and car ownership in the United States: A mobility biography approach. *The Journal of Transport and Land Use*, 12(1), pp. 395-418.

Kohalike maksude seadus (1994) RT I, 07.06.2013, 5.

Lagerspetz, M., 2017. *Ühiskonna uurimise meetodid. Sissejuhatus ja väljajuhatus*. Tallinn: TLÜ Kirjastus.

Laviolette, J., Morency, C., Waygood, O., Goulias, K., 2021. Car Ownership and the Built Environment: A Spatial Modeling Approach. *Transportation Research Record*, pp. 1-17.

Leontev, E.V. & Leontyeva, Y.V., 2021. Individual property tax to fund public transport. *Journal of Tax Reform*, 7 (1), pp. 6-19.

Maardu Linnavolikogu, 2000. *Mootorsõidukimaksu kehtestamine. Määrus. KO 2001, 30, 567.*

Maardu Linnavolikogu, 2003. *Mootorsõidukimaksu kehtetuks tunnistamine. Määrus. KO 2004, 127, 1120.*

Maksukorralduse seadus (2002) RT I, 11.12.2021, 7.

Māris, J. & Jānis, B., 2017. Assessment of the Environmental Tax System in Latvia. *NISPAcee Journal of Public Administration and Policy*, 10(2), pp. 135-151.

Nahumury, J., Utama, I. W. W., Suryaningrum, D. H., 2018. The Compliance of Motor Vehicle Taxpayers: An Experimental Research. *Journal of Accounting and Strategic Finance*, 1 (2), pp. 163-176.

Orav, A. T., 2020. Ajast maha jäänud. Eesti on ainus Euroopa Liidu riik, kus pole automaksu. *Eesti Päevaleht*, [Võrgumaterjal] Leitav: <https://roheportaal.delfi.ee/artikkel/91837853/ajast-maha-jaanud-eesti-on-ainus-euroopa-liidu-riik-kus-pole-automaksu> [Kasutatud 04.12.2021].

Østli, V., Fridstrøm, L., Kristensen, N. B., Lindberg, G., 2021. Comparing the Scandinavian automobile taxation systems and their CO₂ mitigation effects. *International Journal of Sustainable Transportation*, pp. 1-18.

Ots, M., 2021. Raport: Eesti on ainus automaksuta Euroopa Liidu riik. *Eesti Rahvusringhääling*, [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.err.ee/1608343595/raport-eesti-on-ainus-automaksuta-euroopa-liidu-riik> [Kasutatud 04.12.2021].

Petrauskienė, K., Galinis, A., Kliaugaitė, D., Dvarionienė, J., 2021. Comparative Environmental Life Cycle and Cost Assessment of Electric, Hybrid, and Conventional Vehicles in Lithuania. *Sustainability*, 13 (2), pp. 1-17.

Potter, S., 2004. Transport Tax Reform and the Environment. *Energy & Environment*, 15(6), pp. 1093-1098.

Päll, M., 2016. *Mootorsõidukite maksustamine Eestis. Lõputöö*. Tallinn: Sisekaitseakadeemia.

Romanuka, I. & Puzule, A., 2021. Comparison of vehicle registration services in the Baltic States. *Journal of Regional Economic and Social Development*, 13, pp. 87-96.

Safitri, J., 2020. Motor Vehicle Tax Seen from the Tax Assessment and Collection Method. *Journal Dimensie Management and Public Sector*, 1(1), pp. 35-39.

Sandes, F. S., Leandro, J., Boaventura, P., Silva Junior, A. F., 2019. I do not own a car any more: An analysis of possessions' disposal and changes in consumers' identities. *International Journal of Consumer Studies*, 43 (5), pp. 446-456.

Sarapuu, B., 2020. Automaksu kehtestamine ajas leedulased vihale. *Postimees*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://leht.postimees.ee/7016121/automaksu-kehtestamine-ajas-leedulased-vihale> [Kasutatud 31.01.2022].

Shaheen, S., Bansal, A., Chan, N., Cohen, A., 2017. Mobility and the Sharing Economy: Industry Developments and Early Understanding of Impacts. *UC Berkeley: Transportation Sustainability Research Center*, pp. 1-13.

Sulistyawati, A. I., Sujarwati, I., Santoso, A., 2020. Motor vehicle tax compliance: measuring determining factors. *International Journal of Economics, Business and Accounting Research*, 4 (4), pp. 380-391.

Zulkieflimansyah, Z., Nurjihadi, M., Hasri, D. A., Ananda, N. A., Hakim, L., Masniadi, R., 2021. Tax Morale and Willingness to Pay Vehicles Taxpayers. *International Journal of Progressive Sciences and Technologies*, 30 (1), pp. 403-412.

Transpordiamet, 2021. *Sõidukite statistika*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.mnt.ee/et/ametist/statistika/soidukite-statistika> [Kasutatud 28.10.2021].

Vance, C. & Mehlin, M., 2009. Fuel Costs, Circulation Taxes and Car Market Shares: Implications for Climate Policy. *Transportation Research Record*, 2134(1), pp. 31-36.

Vitkauskaitė, E. & Vaiciukynaite, E., 2020. *Comparative Study of Business Models of European Micro-Mobility Online Services. Conference proceeding.* Hong Kong SAR, December 2020 conference: The 20th International Conference on Electronic Business.

Õunapuu, L., 2014. *Kvalitatiivne ja kvantitatiivne uurimisviis sotsiaalteadustes.* Tartu Ülikool.
[Võrgumaterjal] Leitav:
https://dspace.ut.ee/bitstream/handle/10062/36419/ounapuu_kvalitatiivne.pdf?sequence=1&isAllowed=y [Kasutatud 04.11.2021].

Yunianti, L. N., Putri, N. K., Sudiby, Y. A., Rafinda, A., 2019. The Influence of Awareness, Moral Obligations, Tax Access, Service Quality and Tax Sanctions on Taxpayer compliance in Paying Motor Vehicle Tax. *Journal of Accounting and Strategic Finance*, 2 (1), pp. 1-13.

TABELITE JA JOONISTE LOETELU

| | |
|--|----|
| Tabel 1. Mootorsõidukitelt makstavad maksud Lätis, Leedus, Soomes ning Eestis ning maksustamise alused (ACEA, 2021; autori koostatud)..... | 21 |
| Tabel 2. Küsimustiku jagunemine plokkideks (autori koostatud)..... | 25 |
| Tabel 3. Sõidukite kasutamise tihedus, kasutatava sõiduki vanus ning kütusetüüp (autori koostatud küsitluse alusel)..... | 27 |
| Tabel 4. Erinevate palgatasemetega vastanute hoiak mootorsõidukimaksu rakendamise suhtes keskkonna säästmise eesmärgil (autori koostatud küsitluse alusel)..... | 30 |
| Tabel 5. % vastanutest, kes kaaluksid mootorsõiduki vahetamist keskkonnasõbralikuma vastu, kui maksu hakataks rakendada süsinikdioksiidi põhjal (autori koostatud küsitluse alusel)..... | 30 |
| Tabel 6. Isiklikust mootorsõidukist loobumine mootorsõidukimaksu rakendamise korral vastavalt elukohale (autori koostatud küsitluse alusel)..... | 31 |
| Tabel 7. Kõrge maksumäära korral isikliku mootorsõiduki registreerimine madalama maksumääraga riiki haridustasemetete võrdlus (autori koostatud küsitluse alusel)..... | 33 |
| Joonis 1. % vastanutest, kes kaaluksid või ei kaaluks sõiduki vahetamist keskkonnasõbralikuma vastu, kui riik pakuks nende soetamisel maksusoodustust (autori koostatud küsitluse alusel)... | 28 |
| Joonis 2. Vastajate eelistus mootorsõidukite maksustamise alusest, % vastanutest (autori koostatud küsitluse alusel)..... | 29 |
| Joonis 3. Isikliku mootorsõiduki asendamine alternatiividega, % vastanutest (autori koostatud küsitluse alusel)..... | 32 |

Lisa 1. Küsimustik

1. Sugu
 - a) Naine
 - b) Mees
2. Mis vanusegruppi kuulute?
 - a) 18-22
 - b) 23-30
 - c) 31-55
 - d) 56+
3. Haridustase
 - a) Põhiharidus
 - b) Keskeriharidus
 - c) Keskkharidus
 - d) Kõrgharidus (bakalaureus)
 - e) Kõrgharidus (magistrikraad)
 - f) Kõrgharidus (doktorikraad)
4. Mis on Teie kuu sissetulek (bruto)?
 - a) kuni 500 eurot
 - b) 501-1000
 - c) 1001-1500
 - d) 1501-2000
 - e) 2001+
5. Millises piirkonnas Te elate?
 - a) Linnas
 - b) Maal
 - c) Alevikus
6. Kas elate leibkonnas?
 - a) Jah
 - b) Ei
7. Kui vastasite eelnevale küsimusele jah, siis mitu mootorsõidukit on Teie leibkonnas?
 - a) 1
 - b) 2

- c) 3+
8. Kui tihti kasutate mootorsõidukit?
- a) Kord nädalas
 - b) 2-3 korda nädalas
 - c) 4-5 korda nädalas
 - d) Iga päev
 - e) Muu...
9. Kui vana on Teie mootorsõiduk?
- a) kuni 5
 - b) 6-10
 - c) 10+
10. Mis kütuse tüüpi Teie mootorsõiduk tarbib?
- a) Bensiin
 - b) Diisel
 - c) Hübriid (kombinatsioon elektrist ja kütusest)
11. Kui riik pakuks maksusoodustust vähesaastavatele mootorsõidukite soetamisel, kas kaaluksite sõiduki vahetamist keskkonnasõbralikuma vastu?
- a) Jah, kindlasti
 - b) Jah, ilmselt küll
 - c) Ei ole kindel
 - d) Pigem mitte
 - e) Ei kaaluks
12. Kui saaksite valida, mille alusel mootorsõidukimaksu rakendataks, siis mis see oleks?
- a) Süsinikdioksiidi heitkogus
 - b) Sõiduki mass
 - c) Mootori võimsus
 - d) Kütuse tüüp
 - e) Muu...
13. Kas pooldaksite mootorsõidukimaksu rakendamist, et säästa keskkonda?
- a) Jah
 - b) Võib-olla
 - c) Ei

14. Kui mootorsõidukimaksu määra hakataks arvutama süsinikdioksiidi heitkoguse põhjal, siis kas kaaluksite sõiduki vahetamist keskkonnasõbralikuma sõiduki vastu (nt hübriidsõiduk)?
- a) Jah
 - b) Võib-olla
 - c) Ei
15. Kui mootorsõidukimaksu hakataks rakendama, siis kas kaaluksite isiklikust sõidukist loobumist?
- a) Jah
 - b) Võib-olla
 - c) Ei
16. Kui kaaluksite loobumist/loobuksite isiklikust sõidukist mootorsõidukimaksu rakendamisel, siis millist alternatiivi hakkaksite kasutama sõiduki omamisele?
- a) Ühistransport
 - b) Rendiauto
 - c) Jalgratas
 - d) Elektritõukeratas
 - e) Muu...
17. Kui hakataks rakendama Teie jaoks liiga kõrget maksumäära mootorsõidukite maksustamisel, siis kas kaaluksite oma sõiduki registreerimist madalama maksumääraga riiki?
- a) Jah
 - b) Võib-olla
 - c) Kindlasti mitte
18. Mis on Teie arvamus mootorsõidukimaksust ning selle rakendamisest?

Lisa 2. Küsitlusele vastanute profiil

Tabel. Vastanute jagunemine soo, vanuse, hariduse, sissetuleku, elukoha, leibkonna ning leibkonnas olevate mootorsõidukite põhjal (autori koostatud)

| Tunnused | Osakaal (%) |
|-----------------------------------|-------------|
| Sugu | |
| Naine | 59,1% |
| Mees | 40,9% |
| Vanus | |
| 18-22 | 36,5% |
| 23-30 | 29,6% |
| 31-55 | 32,5% |
| 56+ | 1,4% |
| Haridus | |
| Põhiharidus | 1% |
| Keskeriharidus | 22,2% |
| Keskharidus | 42,4% |
| Kõrgharidus (bakalaureus) | 24,1% |
| Kõrgharidus (magistrikraad) | 10,3% |
| Sissetulek | |
| kuni 500 | 23,2% |
| 501-1000 | 13,3% |
| 1001-1500 | 31% |
| 1501-2000 | 18,2% |
| 2001+ | 14,3% |
| Piirkond, kus vastaja elab | |
| Linnas | 67% |
| Maal | 16,7% |
| Alevikus | 16,3% |
| Leibkonnas elamine | |
| Jah | 79,3% |
| Ei | 20,7% |
| Autode arv leibkonnas | |
| 1 | 33,7% |

| | |
|----|-------|
| 2 | 37,8% |
| 3+ | 28,5% |

Lisa 3. Avatud küsimuse kodeerimise tabel

Lisa 2 tabel 1. Küsimuse „ Mis on Teie arvamus mootorsõidukimaksust ning selle rakendamisest? ” vastuste koodide tabel (autori koostatud küsitluse vastuste alusel, 2022)

| Välja toodud vastused koodide kaupa | Tunnuste esinemissagedus | Koodi osakaal koguvastustest |
|---|--------------------------|------------------------------|
| Poolt, sest see on hea võimalus keskkonnasäästmiseks | 36 | 17,7% |
| Ei toeta, sest hinnad ning maksud on niigi kõrged | 23 | 11,3% |
| Lihtsalt ei toeta | 80 | 39,3% |
| Neutraalne/erapooletu | 21 | 10,4% |
| Kui sellega kaasneb teede parendamine ning ehitus, siis poolt (k.a kergliiklusteed) | 5 | 2,5% |
| Mootorsõiduki kasutajana ei poolda, muidu pooldaks | 4 | 2% |
| Teeb maapiirkondades elavate inimeste elu keeruliseks | 11 | 5,4% |
| Ei arva, et mootorsõidukimaksu rakendamine mõjutab keskkonda või sõidukitest loobumist | 7 | 3,45% |
| Poolt kui maksustamisel võetakse arvesse erinevate inimeste palgatasemeid | 7 | 3,45% |
| Võiks rakendada vanematele autodele | 3 | 1,5% |
| Toetamine oleneb maksu suurusest ning sellest kui tihti tuleb maksu tasuda | 3 | 1,5% |
| Võiks rakendada neile, kellel on rohkem kui 1 sõiduk | 1 | 0,5% |
| Pigem motiveerida inimesi toetuste ning soodustuste näol, kui et kohe alustada maksustamisega | 1 | 0,5% |
| Mootorsõidukimaksu rakendamisel leitakse võimalused maksust hoidumiseks | 1 | 0,5% |
| Kokku | 203 | 100% |