

Sisekaitseakadeemia

Finantskolledž

Mihkel Päll

MOOTORSÕIDUKITE MAKSUSTAMINE EESTIS

Lõputöö

Juhendaja:

Indrek Saar, PhD

Tallinn 2016

SISEKAITSEAKADEEMIA LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

Finantskolledž	Juuni 2016
<p>Töö pealkiri eesti keeles: Mootorsõidukite maksustamine Eestis</p> <p>Töö pealkiri võõrkeeles: Motor Vehicle Taxation in Estonia</p> <p>Lõputöö on kirjutatud Eesti keeles ja koosneb 44 leheküljest. Lõputöö koostamisel on kasutatud 39 allikat, millele on viidatud tekstis. Teema on aktuaalne, kuna Eesti on üks vähestest Euroopa Liidu liikmesriikidest, kus ei maksustata sõiduaautosid. Mootorsõidukimaks on olemas seaduses, mis jõustus eelnõu kohaselt esimesel juulil 1998. aastal ning hiljuti on kirjutatud lõputöö perioodilise automaksu administreerimise võimalustest Eestis, ning seoses sellega on töö seotud varasemate teemakohaste uuringutega ning täiendab antud tööd statistiliste andmetega maksubaasi ja võimaliku maksutulude kohta ning pakub Eestile sobilikku mootorsõidukite maksustamise viisi.</p> <p>Lõputöö eesmärgiks oli selgitada välja Eestile sobilik mootorsõidukite maksustamise meetod. Lõputöö eesmärgi saavutamiseks püstitati järgmised uurimisülesanded :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Anda ülevaade mootorsõidukimaksu mõistest ja eesmärgist. 2. Anda ülevaade mootorsõidukimaksudest liikmesriikides. 3. Anda ülevaade Eesti mootorsõidukite statistikast. 4. Võrrelda alternatiivseid võimalusi mootorsõidukimaksu süsteemi rakendamiseks Eestis <p>Töös antakse põhjalik teoreetiline ülevaade mootorsõidukite maksustamise põhjustest, mootorsõidukimaksu mõistest ja olemusest. Töö empiirilises osas kasutati struktureeritud andmete kogumise meetodit, mille jaoks kasutati ametlikku statistikat, mida kasutati mitmekriteeriumi analüüsis töö eesmärgi saavutamiseks. Lõputöö kirjutamisel jõuti järeldusele, et Eesti riik vajab CO2 baasil mootorsõidukimaksu, et saada tulusid riigieelarvesse teehoiu jaoks ja et reguleerida Eesti sõidukiparki, mis on oma näitajate poolest üks Euroopa Liidu halvimaid. Maksu kehtestamisel oleksid positiivsed tagajärjed.</p>	
Võtmesõnad: Automaks, mootorsõidukimaks, maksustamine, maksud.	
Võõrkeelsed võtmesõnad: car tax, vehicle taxation, road tax, taxation.	
Lõputöö seos riiklike arengukavade ja prioriteetidega: Teehoiu arengukava 2014-2020, Transpordi arengukava 2014-2020, Eesti keskkonna strateegia aastani 2030.	
Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu	
<p>Töö autor: Mihkel Päll</p> <p>Olen koostanud lõputöö iseseisvalt. Kõik koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, seisukohad, kirjalikest allikatest ja mujal allikates saadud info on nõuetekohaselt viidatud. Olen nõus oma lõputöö avaldamisega elektroonilises keskkonnas.</p> <p>Allkiri:</p>	
Vastab lõputöö nõuetele	Allkiri:
Juhendaja:	
Kaitsmisele lubatud	Allkiri:
Kolledži direktor: Uno Silberg	

SISUKORD

SISSEJUHATUS	4
1. MOOTORSÕIDUKIMAKSU OLEMUS.....	7
1.1 Mootorsõidukimaksu mõiste ja eesmärk.....	7
1.2 Mootorsõidukite maksustamine valitud Euroopa Liidu riikides.....	13
2. MOOTORSÕIDUKITE STATISTIKA EESTIS JA NENDE MAKSUSTAMISE VÕIMALUSED	21
2.1 Statistiline ülevaade Eesti mootorsõidukitest.....	21
2.2 Alternatiivsed võimalused mootorsõidukimaksu rakendamiseks Eestis.....	25
KOKKUVÕTE	35
SUMMARY	38
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU	40

SISSEJUHATUS

Paljudes Euroopa Liidu riikides on kehtestatud mootorsõidukimaks, mille eesmärgiks on koguda maksutulu saastaja/kasutaja maksab põhimõttel. Kui võrrelda Eesti majandust teiste Euroopa Liidu riikidega, siis Eesti majandus on üks transpordimahukamaid ning kütusekulukamaid. Selleks, et saada ressursi teede ehitusse, hooldusesse ja remonti tuleks kaaluda mootorsõidukite maksustamist.

Lõputöö teema valiti, kuna erinevalt enamikest Euroopa Liidu liikmesriikidest rakendub Eestis transpordimaksudest ainult raskeveokimaks ehk Eestis ei maksustata sõiduautosid ega rakendata teekasutustasusid. Kohalike maksude seaduses on defineeritud mootorsõidukimaks, kuid ükski kohalik omavalitsus seda ei rakenda, seega on oluline analüüsida mootorsõidukite maksustamisega saadavat maksutulu.

Teema on aktuaalne, kuna Eesti on üks vähestest Euroopa Liidu liikmesriikidest, kus ei maksusta sõiduautosid. Euroopa Komisjon soovib Eestil kehtestada automaksu viimastes majanduspoliitilistes juhtnöörides. Mootorsõidukimaks on olemas seaduses, mis jõustus eelnõu kohaselt esimesel juulil 1998. aastal ning hiljuti on kirjutatud lõputöö perioodilise automaksu administreerimise võimalustest Eestis, ning seoses sellega on töö seotud varasemate teemakohaste uuringutega ning täiendab antud tööd statistiliste andmetega maksubaasi ja võimaliku maksutulu kohta ning pakub Eestile sobiliku mootorsõidukite maksustamise viisi.

Lõputöö uudsus seisneb selles, et varasemalt on uuritud mootorsõidukimaksu administreerimise võimalusi Eestis ning selle töö lisandväärtus annaks aimu võimalikest mootorsõidukimaksu kehtestamise tagajärgedest ning laekuvatest maksutuludest. Hetkel kehtiv mootorsõidukimaks võtab maksumäära arvutades arvesse registrimassi, teljekoormust ja mootorivõimsust, töös pakutav maksustamise lahendus on uudne, sest kaasab maksumäära arvutades süsinikdioksiidi heitkogust (CO₂).

Lõputöö probleem seisneb selles, et mootorsõidukite kasutamisest tingitud keskkonna saastamisest ja teede lagunemisest tekkinud kulutusi ei saa kütuseaktsiisist laekuvatest tuludest kaetud ning hetkel on probleemiks ebastabiilne ja vähene maanteeehituse rahastamine. Mootorsõidukite maksustamine oleks üks rahastamis võimalusi, kuid selle tulupotentsiaal ja muud mõjud pole teada. Automaksu kehtestamisel laekuvad tulud oleks sarnaselt kütuseaktsiisile võimalik suunata teede parandusse ja hooldusesse ning samuti võib see mõjutada inimeste tarbimisharjumusi ehk uue maksu kehtestamisel suunaks see inimesi ostma rohkem keskkonda säästvaid autosid ning positiivse tulemusena võib langeda ka mootorsõidukite arv, millel on seni olnud kasvav trend.

Lõputöö eesmärgiks on selgitada välja Eestile sobilik mootorsõidukite maksustamise meetod.

Lõputöö eesmärgi täitmiseks on püstitatud järgmised uurimisülesanded:

1. Anda ülevaade mootorsõidukimaksu mõistest ja eesmärgist.
2. Anda ülevaade mootorsõidukimaksudest valitud Euroopa Liidu riikides.
3. Anda ülevaade Eesti mootorsõidukite statistikast.
4. Võrrelda alternatiivseid võimalusi mootorsõidukimaksu süsteemi rakendamiseks eestis

Töö koostamisel kasutatakse mitmekriteeriumi analüüsi (Multi-Criteria analysis – MCA). Teoreetilisest osast ülevaate andmiseks kasutatakse erinevat erialakirjandust, teadusartikleid, Eesti Vabariigi õigusakte seisuga 16.05.2016 ning Euroopa Liidu õigusakte.

Lõputöö koosneb kahest peatükist, mis omakorda on jaotatud kaheks alapeatükiks. Esimeses peatükis käsitletakse lõputöö teoreetilist poolt, kus antakse ülevaade mootorsõidukimaksu mõistest ja eesmärgist. Samuti antakse ülevaade alternatiivsetest võimalustest mootorsõidukite maksustamisel ning Euroopa Liidu liikmesriikides olemasolevatest mootorsõidukimaksudest.

Teises peatükis antakse ülevaade Eesti mootorsõidukite statistikast ning uuritakse mitmekriteeriumi analüüsi abil, milline maksustamise viis oleks Eestile sobilik.

Samuti teostatakse andmete statistiline analüüs, milles analüüsitakse Eesti mootorsõidukite statistikat ning Eestile sobilikust maksusüsteemist tulenevat maksukohustust, mille tulemusel saadakse prognoositav maksutulu.

Lõputöö koostamisel on kasutatud teemale vastavat statistikat, erialakirjandust, seadusi ja teadusartikleid. Analüüsimisel on kasutatud Maanteeameti andmeid ning valemeid, mis on teistes Euroopa Liidu riikides kasutusel mootorsõidukite maksustamisel.

1. MOOTORSÕIDUKIMAKSU OLEMUS

1.1 Mootorsõidukimaksu mõiste ja eesmärk

Uued mootorsõidukid on Eestis maksustatud käibemaksuga ning kaudselt ka aktsiisiga, kuna mootorsõidukites kasutatav kütus kuulub aktsiisikauba hulka. Mootorsõidukimaksu kehtestamisel tuleb arvestada paljude küsimustega, nagu kuidas maksustada, keda maksustada, millal maksustada ning kui palju maksustada. Mootorsõidukimaks oleks sihtotstarbeline maks, mis tähendab, et selle maksu puhul oleks selgelt määratletud, mida laekunud maksutuludega finantseeritakse. Selle maksu seadmisel oleks mitmeid eesmärke, nagu maksutulu kogumine, panna autokasutajaid korvama keskkonnale põhjustavat negatiivset välismõju, suunata kasutama keskkonnasõbralikumaid ning väiksemaid autosid või koguni paneb inimesi üldse loobuma autode kasutamisest.

Eesti seaduse kohaselt on sõiduk teel liiklemiseks ettenähtud või teel liiklev seade, mis liigub mootori või muul jõul. Mootorsõiduk on mootori jõul liikuv sõiduk näiteks sõiduauto, mootorratas, buss ja veoauto. Mootorsõidukiks ei loeta mootoriga jalgratast, mopeedi ega mootori jõul liikuvat rööbassõidukit. (Liiklusseadus, 2010)

„Erinevalt enamikust EL-i liikmesriikidest rakendab Eesti transpordimaksudest ainult raskeveokimaksu (EL-i lubatud miinimummäärades), ei maksusta sõiduautosid ega rakenda teekasutustasusid. Hetkeseisuga on Eesti transpordimaksud (ilma kütuseaktsiisita) EL-i madalaimate hulgas. Raskeveokimaksuga kogutav maksutulu moodustab Eestis vaid 0,02% SKP-st, kui EL-i liikmesriikide keskmine on 0,5% SKP-st“ (Ernst & Young Baltic AS, 2015, lk 5). Raskeveokimaksu laekus 2015 aastal 5 072 200 eurot (Rahandusministeerium, 2016).

Raskeveokimaksuga maksustatakse veoste vedamiseks ettenähtud liiklusregistris registreeritud 12-tonnise või suurema registri- või täismassiga veoauto ning

veoautost ja ühest või enamast haagisest koostatud 12-tonnise või suurema registri- või täismassiga autorong, mille veoauto on registreeritud liiklusregistris. Raskeveokimaksu maksab Eestis ajutiselt või alaliselt elav füüsiline isik, Eestis registreeritud juriidiline isik ning riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutus. Raskeveokimaksu maksustamisperiood on kvartal ja see laekub riigieelarvesse. (Raskeveokimaksu seadus, 2000)

Maksu legaalfinantsatsioon on sätestatud maksukorralduse seaduses §2, mille kohaselt on maks seadusega või seaduse alusel valla- või linnakogu määrusega riigi või kohaliku omavalitsuse avalik-õiguslike ülesannete täitmiseks või selleks vajaliku tulu saamiseks maksumaksjale pandud ühekordne või perioodiline rahaline kohustus, mis kuulub täitmisele seaduses või määruses ettenähtud korras, suuruses ja tähtaegadel ning millel puudub otsene vastutasu maksumaksja jaoks. Legaalfinantsatsioonist saab tuletada maksu kõige olulisemad tunnused. (Lehis, 2009)

„Maksukorralduse seadus on kõige olulisem maksuõiguse akt, mis koondab endasse maksuõiguse üldosa sätteid, maksumenetluse ning maksualaste väärtegade koosseisud. Maksukorralduse seadus sisaldab kõikide maksude kohta kehtivaid üldpõhimõtteid. Maksukorralduse seaduse alusel ei koguta ühtegi maksu, kuid sellega määratakse maksuhalduri ja maksukohustuslase õigused, kohustused, vastutus, maksumenetluse ja maksuvaidluste lahendamise kord. Maksukorralduse seadus sätestab maksude kogumise süsteemi ja on raamseaduseks kõikidele maksuseadustele“ (Lillemets, 2006, lk 20).

Mootorsõidukimaksu võiks kirjeldada kui maksu, mida maksavad liiklusregistris registreeritud mootorsõiduki omanikud või kasutajad, kui maksumaksja asub maksu kehtestanud riigi territooriumil. Maksumäär võib oleneda paljudest asjaoludest, milleks on sõiduki kaal, võimsus hobujõududes, mootori maht, müügihind, telgede arv, istekohtade arv, kasutatav kütus, sõiduki vanus või elektriliste sõidukite puhul pinge.

Mootorsõidukimaks on defineeritud kohalike maksude seaduses (KoMS) §12, mille kohaselt on mootorsõidukimaks kohalike maksude seaduse järgi valla-või linnavolikogu poolt kehtestatud maks, mida maksavad liiklusregistris registreeritud

sõidukeid omavad või neid sõidukeid kasutavad maksu kehtestanud kohaliku omavalitsuse territooriumil elavad füüsilised ja asuvad juriidilised isikud. (Kohalike maksude seadus, 1994) Hetkel ei ole ükski kohalik omavalitsus sõidukimaksu kehtestanud.

Mootorsõiduki eest makstakse liiklusregistri toimingute eest riigilõivu. Riigilõivu legaalse definitsioon on riigilõivu seaduse (RLS) §2 kohaselt seaduses sätestatud juhul ja käesolevas seaduses sätestatud määras tasutav summa lõivustatud toimingute tegemise eest (Riigilõivuseadus, 2014). Tasutav riigilõivu määr 2016. aastal on mootorsõiduki või tema haagise registreerimisel 130 eurot, maastikusõiduki registreerimisel 67 eurot ja omanikuvahetuse puhul 61 eurot, viimase puhul on võimalik saada soodustust tehes seda e-teeninduses ja summa oleks sellisel juhul 48 eurot (Maanteeamet, 2016).

Butcher (2015, lk 4-5) toob oma töös esile, et mootorsõidukimaks kehtestati esmakordselt aastal 1889. aastal 1. jaanuaril tolli- ja maksuseaduses nelja rattaliste sõidukitele Inglismaal ning maksustavaks esemeks kirjeldati transporti, millel oli neli või enam ratast ning see liikus kahe või enama muula saatel või siis mehaanilisel jõul. Esimesed autod hakkasid sõitma Inglismaa teedel 1890 aastate keskel ning esimeseks mureks oli nende kasutamise ja kiiruse piiramine. Aastal 1903 mootorsõiduki seadus kehtestas autode registreerimise ja nummerdamise. Alates 1. jaanuarist 1904 pidid kõik mootorsõidukid olema registreeritud ja oli süütegu sõita registreerimata sõidukiga maanteel.

Mootorsõidukimaksu puhul on tegemist keskkonnamaksuga. Lahtvee, Oja ja Poltimäe (2005, lk 19) leiavad, et keskkonnamaks on maks, mille kehtestamise aluseks on tõestatud, spetsiifilise negatiivse keskkonnamõju füüsiline ühik. Seega viiakse keskkonnamaksude alla näiteks kõik energia ja transpordiga seotud maksud, kuid jäetakse välja lisandväärtusmaksud. Kõige otsesemalt keskkonnaga seotud maksud võib jagada kolme rühma: energiamaksud, transpordimaksud ning saastetasu ja loodusvaramaksud.

Lahtvee *et al.* (2005, lk 24) toovad välja, et transpordimaksud on suunatud veondussektori põhjustatud spetsiifiliste keskkonna-probleemide (õhusaaste,

ummikud, müra, tolmu jms) leevendamisele ja mõjutavad veondusteenuste kasutajaid nii otse (autoomanikud, sõitjad, kaubavedajad ja –saatjad) kui ka kaudselt – veondusteenuste maksude tõttu kasvava hinna kaudu.

Eesti keskkonnamaksu tuludest põhiosa moodustab transpordiga seonduvad maksud, milleks on kütuseaktsiis. 2012. aastal laekus riigile 484,2 miljonit eurot keskkonnamakse. Rohkem kui kolmveerandi keskkonnamaksudest moodustas kütuseaktsiis, millega maksustatakse ühte suuremat keskkonnamaksude allikat – kütuste kasutamist, kus ühelt poolt on tegemist valdavalt taastumatu loodusvara kasutusega ning teisalt kaasnevad kütuste põletamisega heitgaasid. Suurusjärgu võrra väiksemad on nii elektriaktsiisist kui ka õhu-, vee- ning jäätmete saastetasudest laekunud summad. Teiste keskkonnamaksude, nagu vee erikasutusõiguse tasu, kalapüügiõiguse tasu, raskeveokimaksu, sõiduauto registreerimismaksu ja pakendiaktsiisi – laekumised olid kütuse- ja elektriaktsiisi ning saastetasude kõrval väiksemad. (Statistikaamet, 2014)

Kütuseaktsiis on mootorikütuse ja kütteõli (pliiivaba bensiin, pliiibensiin, lennukibensiin, petrooleum, diislikütus, eriotstarbeline diislikütus, kerge kütteõli, raske kütteõli, põlevkivikütteõli, vedelgaas), tahkekütuse (kivisüsi, pruunsüsi, koks, põlevkivi), kütusesarnase toote ja biokütuse tarbimise lubamisel (aktsiisikaubana) või teisest liikmesriigist ilma ajutise aktsiisivabastuseta Eestisse toimetamisel tekkiv kohustus riigi ees. (Alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seadus, 2003)

Energiatoodete maksustamist Euroopa Liidus reguleerib energiamaksustamise direktiiv 2003/96/EÜ, mis sätestab muuhulgas kütusele minimaalsed aktsiisimäärad. Liikmesriigil on pädevus reguleerida siseriiklikult mootorikütuse aktsiisimäärasid, kuid need ei tohi olla madalamad kui direktiivis nõutavad alampiirid. Seega on liikmesriikidel lubatud kehtestada miinimummäärast kõrgemat kütuseaktsiisi vastavalt kohalikele vajadustele, mida ka riigid enamasti teinud on. (Ernst & Young Baltic AS, 2015, lk 19)

Euroopa transpordipoliitika rakendab saastaja/kasutaja maksab printsiipi, mille kohaselt peaksid loodusressursside kasutajad ja saasteainete emiteerijad kinni maksma nende poolt keskkonnale tekitatud kahjud. Transpordi poliitika eesmärgid

on veel kujundada säästlikumat autoparki ning liikumis- ja tarbimisharjumusi ning koguda vahendeid teedehoiuks ja investeringuteks. (Ernst & Young Baltic AS, 2015, lk 9)

Mootorsõidukimaks oleks sihtotstarbeline maks, mille puhul oleks konkreetselt määratletud, mida saadud maksutuludega finantseeritakse. Antud juhul läheksid kogutud maksutulud teede ehitusse, remonti ja hooldusesse. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi dokumendis „Riigimaanteede teehoiukava aastateks 2014-2020“ tuuakse esile, et teehoidu rahastatakse riigi maksutulust ning välisvahenditest. Investeeringute maht teedesse suureneb ning Euroopa toetuste osakaal väheneb. Selleks, et rahastamine oleks jätkusuutlikum, on vaja lisa ressursse. Samuti on Euroopa Ühtekuuluvusfondi rahasid ehk välisabivõimalik kasutada ainult üleeuroopalisse transpordivõrku kuuluvate maanteede arendamiseks, mitte aga kõrval- ja tugimaanteede jaoks. (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2014)

Cats, Reimal ja Susilo (2014, lk 2-6) toovad oma uurimustöö esile, et ühistransport on regulaarliinidel põhinev reisijate vedu, mis on mõeldud üldsuse kasutamiseks. Eestis on ühistranspordina kasutusel bussid, trollid, trammid ja rongid. Ühistransport toimib sõidugraafiku alusel. Alates esimesest jaanuarist 2013. on ühistransport Tallinna elanikele tasuta, kuid tasuta ühistranspordi kasutamiseks on vaja isikustatud ühiskaarti. Tallinn on suurim linn maailmas oma 425 000 elanikuga, kus pakutakse elanikele tasuta ühistransporti. Linn on pühendunud ühistranspordi kvaliteedi ja standardite tõstmisele. Tegevuskava näeb ette vana transpordi väljavahetamist uute, mahukamate, mugavamate ja keskkonda säästlikumate vastu. Tasuta ühistranspordi jaoks korraldati referendum, mida pooldas 75 protsenti hääletanutest.

Rootsi kuningliku tehnikaülikooli teadlase doktor Oded Catsi *et al.* (2014, lk 8-12) uuringust selgus, et tasuta ühistransport kasvatas Tallinnas sõitjate arvu kõigest 1,2 protsenti. Oded Cats kasutas oma uuringus andmeid Tallinna busside infosüsteemidest, mis loendavad sõitjaid ja jälgivad sõidukeid. Mõõturid olid 22 liinil, mis veavad umbes 64% kõigist Tallinna sõitjatest. Võrdlusperioodiks võeti andmed 2011. aasta kevadest kuni 2012. aasta kevadeni. Antud minimaalne kasutajate arvu kasv üllatas kõiki, kuna eeldati kümne protsendilist sõitjate arvu

kasvu. Minimaalse sõitjate arvu kasvu põhjusteks oli juba niigi suur ühistranspordi kasutajate osakaal üle 40 protsendi ja varasem pileti hind ei olnud kallid võrreldes keskmise sissetulekuga.

Eesti riigimaanteede pikkuseks 1. jaanuari 2014. aasta seisuga on 16 489 kilomeetrit. Riigimaanteedest on 1607 kilomeetrit (9,7 protsenti) põhimaanteed, 2406 kilomeetrit (14,6 protsenti) tugimaanteed, 12 476 kilomeetrit (75,7 protsenti) kõrvalmaanteed. Kattega teede pikkus seisuga 1. jaanuar 2014. aasta oli 11 078 kilomeetrit, umbes 67,2 protsenti ja kruusateede pikkus 5411 kilomeetrit ehk 32,8 protsenti riigimaanteede kogu-pikkusest. Riigimaanteedel on 983 silda kogupikkusega 22 991 meetrit. (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2014, lk 4)

Riigimaanteede hoiuks kulub 2016. aastal ligikaudu 271 688 000 eurot, millest välisvahendid on 32 300 000 eurot ning täiendav rahastamisvajadus on 30 000 000 eurot teehoiukava finantsplaani alusel. Iga aastaga täiendav rahastamisvajadus suureneb, kuna välisvahendite väljamaksed kohalike teede projektidele toimuvad kuni 2015. aasta lõpuni, selle lisandub üldine hinnataseme kasv kuni 2,5 protsenti aastas. (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2014)

Selleks, et analüüsida Eestile sobilik mootorsõidukimaks, kasutatakse töös mitmekriteeriumi analüüsi (Multi-Criteria analysis – MCA). MCA käigus võetakse arvesse erinevaid mõjusid, mida ei saa omavahel kokku liita. Erinevatele kriteeriumitele omistatakse erinevad väärtused, millega projekti hinnata ja seejärel kehtestatakse mõjuindeksid mõjukriteeriumitele (näiteks +++ = hea, ++ = keskmine, + = halb). Andes põhjendatud hinnangud igale kriteeriumile ja liites tulemused saadakse tulemuseks kogumõju. MCA analüüs võimaldab välja valida projekti, mille mõju oleks subjektiivselt hinnates suurim omavahel võrreldavate projektide hulgast. (Keskkonnaministeerium, 2009, lk 19) Inglismaal on valitsusametnikele välja töötatud juhend, kuidas kasutada mitmekriteeriumi analüüsi poliitikas ja muude tööalaste otsuste vastuvõtmisel. Antud juhendit kasutatakse aina rohkem Inglismaal ja paljudes teistes riikides. (Department of Communities and Local Government, 2009, lk 6)

Kokkuvõtvalt maksustatakse Eestis mootorsõidukeid käibemaksu, riigilõivu ja aktsiisiga, kuid ei maksustata veel mootorsõidukimaksuga. Keskkonnamaksudest tuleb tasuda raskeveokimaksu, mida kohaldatakse veoste vedamisel veoautodele ning autorongidele. Kuigi Eesti täidab Euroopa Liidu nõudeid kogudes raskeveokimaksu, mille ülesanne on mõjutada majandussubjektide käitumist, siis on need ühed Euroopa Liidu madalaimad. Kuigi Eestis KoMS-s on defineeritud mootorsõidukimaks, siis ei ole ükski omavalitsus sõidukimaksu kehtestanud. Mootorsõiduki maksu kehtestamisega oleks Eestis võimalik rohkem ressursse kasutada teede ehituses, remondis ning hoolduses.

1.2 Mootorsõidukite maksustamine valitud Euroopa Liidu riikides

Eestis ei ole veel sõiduautodele otsest maksu kehtestatud, kuid paljudes riikides on see juba pikemalt kasutusel olnud. Kuna Eesti asub Euroopa majanduspiirkonnas, oleks sobilik analüüsida mootorsõidukite maksustamise meetodeid just Euroopa Liidu riikides. Liikmesriikides kasutusel olevat praktikat saaks kasutada Eestis mootorsõidukite maksustamist reguleerivate õigusaktide välja töötamisel. Maksustamise aluseks on Euroopa Liidu riikides mootorsõiduki tehnilised näitajad nagu kaal, võimsus, mootori maht, telgede arv istekohtade arv, kasutatav kütus, kütusekulu, CO₂ sõiduki vanus või elektriliste sõidukite puhul pinge.

Soomes on kõrged maksud transpordi omamisel ja transpordi ostmisel, mis aeglustab mootorsõidukite arvu kasvu ning uuendamist antud riigis. 2011 aasta lõpuks oli keskmine sõiduautode vanus Soomes 12,3 aastat. Soomes maksustamist kasutatakse selleks, et toetada liikluspoliitika objekte, näiteks parandada liiklusohutust ja vähendada heitkoguseid. Sõiduautodele 2008. aasta alguses kehtestatud maks, mis põhines süsinikdioksiidi heitmisel osutus väga efektiivseks ning see meetod suunas ostjaid uusi autosid soetades ostma vähese heitega autosid ehk kehtib põhimõtte, mida suurem on CO₂ heitkogus autol, seda suurem on automaks. CO₂-heide on ekvivalent energiakulule, mitte ainult globaalse heitkoguse näitaja. 2011. aastal registreeritud sõiduautode keskmine CO₂ heide oli 144.8 g/km. Enne maksureformi 2007 oli vastav näitaja 178 g/km. Automaks tõstab mootorsõidukite hinda märkimisväärselt Soomes, kuskil 25 protsenti jahinnast. (The Association of Automobile Importers in Finland,

2015) Eeltoodud näitajaid arvesse võttes võib järeldada, et maksu kehtestamisel vähenes CO₂ näitaja.

Soome maksusüsteem julgustab inimesi kasutama vanasid autosid. Aastal 2012. kõigist registreeritud mootorsõidukitest umbes 13 protsendil puudus katalüüsmuundur, mille ülesandeks on saasteainete vähendamine. Mootorsõidukite vanust saaks uuendada muutes maksustamise fookuse ostult kasutamise peale nagu seda on tehtud enamikes Euroopa riikides. 2009. aastal keskmine registreeritud mootorsõidukite vanus Euroopas oli 8,2 aastat ehk neli aastat vähem kui Soomes. Sõiduk, mis on registreeritud Soomes on automaksu objekt, mida kogub riik. Iga-aastane sõidukimaks kehtestati 1994. aastal, mille maksumuseks oli 500 soome marka autodele, mis olid enne 1994 aastat registreeritud ning 700 marka uuemate autode puhul. Lisaks kehtestati mootorsõidukitele, mis ei kasutanud bensiini diislimaks. Tänapäeval koosneb mootorsõidukimaks iga-aastasest maksust ning lisaks sellele diislimaks. Maksusumma uuematel sõiduautodel ja kaubikutel põhineb sõiduki registreeritud CO₂ heitkogusel. Maks on väiksem kergematel sõidukitel ning väikese heitkogusega autodel ja suurem raskematel sõidukitel ning suurema saastavusega autodel. Põhi maksukomponent varieerub 43 - 606 euro vahel. (The Association of Automobile Importers in Finland, 2015)

Alates 1. märtsist. 2012. aastast arvutatakse Soome perioodilise automaksu määra CO₂ emissioon g/km kohta. Hetkel registris olevate autode emissioon varieerub 66 ja 400 g/km, seega maksukohustus asub vahemikus 20 - 600 eurot. Umbes 70% autodest asub emissiooni vahemikus 140 - 200 g/km, mille puhul maksukohustuseks on 80 - 160 eurot. (Baranov, 2010, lk 16-17)

Diiselmootoriga sõiduautodele on maksu suuruseks päevas 0,055 eurot iga saja kilogrammi kohta. Näiteks sõiduautole kaaluga 2050 kilogrammi on maks aastas 421,57 eurot (21 x 0,055 x 365). Furgoonidele on maks 0,09 eurot päevas iga 100 kilogrammi kohta. Veoautodele maks arvutatakse täismassi ja telgede arvu järgi. Veoautodel varieerub maksu suurus vahemikus 0,006 – 0,022 eurot päevas iga saja kilogrammi kohta. (OY Tieliikentee tietokeskus, 2016)

Saksamaal on enne 1. septembril 2009. aasta registreeritud autodel maksustamise aluseks CO₂- emissiooni klass ja kütuse liik. Peale seda kuupäeva registreeritud autodel on maksustamise aluseks CO₂- emissiooni kogus, mootori töömaht, kütuse liik ja esmase registreerimise aasta. Võimsuse puhul maksustatakse ühikuhinna alusel iga 100 cm³ . Bensiinimootoriga sõidukite ühikuhind on 2 eurot 100 cm³ kohta, mis on tunduvalt odavam kui diiselmootoriga sõidukitel 9,5 eurot cm³ kohta. Mootori mahu komponendile lisandub CO₂-põhine ühikuhind 2 eurot gramm kilomeetri kohta, mis ületab lubatud piirmäära (kehtestatud lähtuvalt auto registreerimise ajast). (Ernst & Young Baltic AS, 2015, lk 36)

Mootorsõidukimaks kehtestati Rootsis 1922. aastal eesmärgiga katta teehooldus kulud. Spetsiaalne müügitaks lisati autodele 1950-ndatel, et aeglustada kiiret motoriseerumist. Mootorsõidukitemaks kaotati ära sõiduautodele 1996. aastal ja veoautodel 1998. aastal. 2001. aastal kaotati ka viimane osa müügitaksust ära, mis oli kehtestatud bussidele ja mootorratastele. 1998. aastal liitus Rootsi Euroopa Liidu süsteemiga maksustada raskeveokeid. 2011 aastal oli 6,7 miljonit sõidukit mootorsõidukimaksuga seotud, sealhulgas 4,5 miljonit sõiduautot, 567 000 veoautot ja 989 000 haagist. Aastal 2011 oli mootorsõidukimaks bensiinimootoriga sõiduautole tühimagiga 1650 kilogrammi 2246 rootsi krooni (SEK) ehk 243,65 eurot. Maks suureneb olenevalt auto kaalust. (Swedish tax agency, 2011)

Alates 2006. aastast põhineb uute autode maksustamine sarnaselt Soomega CO₂ heitkogusel, mitte enam auto kaalul. Iga-aastase maksu baasmaks on 360 rootsi krooni pluss 20 rootsi krooni iga ühiku pealt, mis on üle 117 g/km. Diiselmootoriga autode omanikud maksavad tavaliselt kõrgemat maksu, et korvata madalam maks diislikütuse pealt, selleks korrutakse antud summa 2,33 -ga. Samuti diisel autod mis on registreeritud peale 2008. aastat maksavad lisaks 250 rootsi krooni ja mis on registreeritud varem kui 2008 maksavad 500 rootsi krooni. Alternatiivse kütuse kasutajad maksavad 10 rootsi krooni ühiku eest mis on üle 117 g/km. Aastal 2006 kehtestati ummikute maks Stockholmis, et finantseerida ringteed linna ümbruses. 2010. aastal oli maksutulu kokku ummikute maksust 799 miljonit rootsi krooni ehk umbkaudu 86.5 miljonit eurot. (Swedish tax agency, 2011)

Taanis kehtib kaks automaksu, milleks on auto registreerimismaks ja nii-öelda roheline maks. Registreerimismaksu maksab isik, kelle nimele auto registreeritakse esmakordselt. Registreerimismaks on väga kõrge ja seda peab maksma iga uue liiklusvahendi puhul, sealhulgas ka mootorrataste, taksode ja busside puhul, mis kaaluvad kuni neli tonni. Registreerimismaksu makstakse kord auto kestvaajal ning omaniku vahetuse korral ei pea seda uuesti tasuma. Maksumäär uute sõiduautode puhul on 105 protsenti sõiduki väärtusest, kui see maksab alla 76 400 taani krooni (DKK) ehk 10 265 euro. Näiteks, kui auto hind on üle 76 400 DKK arvutatakse nii, ütleme et auto väärtus on 100 000 DKK, siis võetakse 105 protsenti 76 400 DKKst ning 180 protsenti ülejäänust summast ehk 23 600 DKKst. Registreerimismaksuks tuleb siis 122 700 DKK ehk 16 200 eurot. 2007. aasta registreerimismaksule lisati maksusoodustus 536 eurot, kui auto suudab sõita bensiiniga üle 16 kilomeetri ja diisliga üle 18 kilomeetri. (Confederation fiscale europeenne, 2009)

Teine maks, mida Taanis autodele kehtestatakse on nii-öelda roheline maks, mida makstakse kaks korda aastas kütuse kulu põhjal. Bensiiniautod ja diiselaudod diferentseeritakse eraldi. Bensiiniautode määrad varieeruvad alates 260 taani kroonist autodele, mis suudavad sõita üle 20 km kütuse liitrist, kuni 9230 taani krooni autodele, mis suudavad sõita alla 4,5 km kütuse liitrist. Diiselaudode määrad varieeruvad alates 80 taani kroonist autodele, mis suudavad sõita 32,1 km kütuse liitrist, kuni 12 530 taani krooni autodele, mis suudavad sõita alla 5,1 km kütuse liitrist (Confederation fiscale europeenne, 2009).

Taanis on maksumäärad nii registreerimisel, kui ka perioodilise automaksu puhul tugevalt astmelised ja kõrged. Taanis on omapärane perioodiline maksustamise lahendus, milleks on kütusekulu. Kõrged maksumäärad piiravad Taanis autostumist, mille alternatiiviks on hoopis jalgrattakultuur. Jalgratastel on oma teed, jalgrattafoorid, jalgrattaparklad ning isegi rongides jalgrattavagunid.

Suurbritannias kehtib võrreldes eeltoodud riikidega teistsugune mootorsõidukite maksustamine, ehk seal maksustatakse sõidukeid, mis kasutavad avalikke teid sõitmiseks või parkimiseks. Mootorsõidukid mida kasutatakse avalikel teedel, peab olema nähtaval kohal maksu ketas ehk kehtiv litsents. Maksu ketas väljastatakse kindlustuse ja ülevaatuse olemasolul ning peale maksu tasumist. Antud maks kogus

2009. aastal 5,63 miljardit suurbritannia naelsterlingut. Alates 1999. aastast maksustatakse seda maksu CO₂ emissiooni põhjal. CO₂ põhjal maksustamine jagatakse klassidesse A kuni M. Autod registreeritud enne 2001. aastat maksustatakse mootori võimsuse järgi. Alla 1549 cc on maks 184 eurot ja üle 1549 cc on maks 298 eurot. (Government of the United Kingdom, 2016)

Tabel 1. CO₂ põhjal Suurbritannias maksustamise tabel klassides A kuni M (hinnad suurbritannia naelsterlingus) (Government of the United Kingdom, 2016)

Registreeritud autod 2001. Aasta		Bensiini või diisel autod		Alternatiivse kütusega autod	
Klass	CO ₂ näitaja (g/km)	12 kuud	6 kuud	12 kuud	6 kuud
A	Kuni 100	0	-	0	-
B	101 - 110	20	-	10	-
C	111 - 120	30	-	20	-
D	121 - 130	110	60.50	100	55
E	131 - 140	130	71.50	120	66
F	141 - 150	145	79.75	135	74.25
G	151 - 165	180	99	170	93.50
H	166 - 175	205	112.75	195	107.25
I	176 - 185	225	123.75	215	118.25
J	186 - 200	265	145.75	255	140.25
K	201 - 225	285	156.75	275	151.25
L	226 - 255	485	266.75	475	261.25
M	Üle 255	500	275	490	269.50

Tabelist 1 nähtub, et need kellel ei ole raha ega soovi, et kogu mootorsõidukimaks ära maksta, saavad seda teha ka poole aasta kaupa, kuid siis on ka maks suurem. Autod kuni 120 g/km kohta maksustatakse väikese määraga. Alates 120 grammist kilomeetri kohta on maks ligikaudu neli korda suurem, mis tõuseb hüppeliselt 30 suurbritannia naelsterlingust ehk 38 eurost kuni 110 naelsterlinguni ehk 140 euroni. Märkimisväärne on ka see, et bensiini- ja diiselmootoreid maksustatakse võrdselt.

Sarnaselt Suurbritanniale kehtestatakse ka Kreekas autodele liiklusmaksu, mida tuleb maksta kõikide sõidukite puhul, millel on Kreeka numbrimärk. Liiklusmaksu ehk teemaksu makstakse, et sõita avalikel teedel. Alates 2012. aastast ei väljastata

trükitud maksuarvet ega kleebiseid eesmärgiga hoida 80 miljonit eurot kokku. Maksukohustuslane peab tõendi ise välja printima andmebaasist. Liiklusmaksu summa on arvatatud vastavalt mootori mahule ja hinnad võivad muutuda iga aasta. (Kat, 2015)

Tabel 2. Kreekas kehtestatud automaksu määrad aastal 2014 (Kat, 2015)

Mootori maht	Summa eurodes
51 cc – 300 cc	22
301cc – 758 cc	55
786 cc – 1071 cc	120
1072 cc – 1357 cc	135
1358 cc – 1548 cc	240
1549 cc – 1738 cc	265
1739 cc – 1928 cc	300
1929 cc – 2357 cc	660
2358 cc – 3000 cc	880
3001 cc – 4000 cc	1000
4001 cc ja üle	1320

Sõidukid alla 50 cc ei maksa maksu ning hübriidsõidukid saavad soodustust või siis ei maksa üldse maksu. Kõik sõidukid, mis on registreeritud peale 2002. aastat mootori võimsusega üle 1929 cc maksavad luksusmaksu. Sõidukid mootori mahuga 1929 cc kuni 2500 cc maksavad viis protsenti sõiduki väärtusest ja need mis on üle 2501 cc maksavad kümme protsenti. (Kat, 2015)

Portugalis on enne 1. juuni 2007. aasta registreeritud autode puhul maksumäära arvutamise aluseks mootori töömaht, mootori kogupinge (elektriautode korral) ja sõiduki vanus (esmasest registreerimise aasta). Peale 1. juuni 2007. aasta registreeritud autodel kujuneb maksumäär soetusaasta, mootori mahu, CO₂-emissiooni ja kütuseliigi alusel. See tähendab, et mootori mahu põhisele komponendile lisandub CO₂-põhine komponent ning saadud maksumäär korrutatakse soetusaasta koefitsiendiga. (Ernst & Young Baltic AS, 2015, lk 36)

Iirimaal kehtib kuni 1. juuni 2008. aasta registreeritud sõiduautodele aastamaks, mis kujuneb mootori mahu ja CO₂-emissiooni põhjal. Peale nimetatud kuupäeva

registreeritud autode puhul on määravaks ainult CO₂-emissioon grammides kilomeetri kohta, mille tulemusel kujunev aastamaks on vahemikus 120 – 2350 eurot. (Ernst & Young Baltic AS, 2015, lk 36)

Tabel 3. CO₂ põhjal Iirimaal maksustamise tabel klassides A0 kuni G (Department of the Environment, Community and Local Government, 2016; autori koostatud)

Kategooria	CO ₂ g/km	Aastamaks	Pool aastat	Kvartal
A0	0	120	66	33
A1	1-80	170	94	48
A2	81-100	180	99	50
A3	101-110	190	105	53
A4	111-120	200	111	56
B1	121-130	270	149	76
B2	131-140	280	155	79
C	141-155	390	216	110
D	156-170	570	316	161
E	171-190	750	416	211
F	191-225	1200	666	339
G	225 ja suurem	2350	1304	663

Tabelites 1 ja 3 nähtub, et Suurbritannial ja Iirimaal on taolised maksustamise põhimõtted, kus maksu suurus tuleneb CO₂ näitajast ja kategooriast. Kuid, siiski sarnase maksusüsteemi korral erineb riikide aastamaks kohati kuni kolm korda sama näitajaga mootorsõidukile. Näiteks Iirimaal kõik sõidukid, mille CO₂ näitaja on üle 225 g/km on aastamaks 2350 eurot, kuid Suurbritannias CO₂ näitaja kuni 255 g/km on 615 eurot ning kõik CO₂ näitajad üle 255 g/km on 634 eurot. Seega auto, mille CO₂ näitaja on 230 g/km on aastamaks Iirimaal 2350 eurot aga Suurbritannias 634 eurot, seega vahe on 1706 eurot, mis on ligikaudu kolme kordne erinevus.

European Automobile Manufacturers Association (2016) toob oma maksujuhendis välja, et Euroopa Liidu 28 liikmesriigist ainult kolm ei rakenda sõiduauto omandimaksu ega teisi teekasutustasusid, need riigid on Eesti, Leedu ja Poola.

Kokkuvõtvalt enamik Euroopa Liidu riike maksustab sõiduautode omamist, kasutamist ning avalikel teedel sõitmist. Maksustamise aluseks on nii CO₂ heitkogus,

kütusekulu, kütuse liik, kaal, esmase registreerimise aasta, mootori töömaht ja mootori kogupinge. Eesti on üks kolmest Euroopa Liidu riigist, kes ei rakenda sõiduauto omandimaksu ega teisi teekasutustasusid, teised kaks riiki on Leedu ja Poola. Kuna Euroopa Liidu riigid asuvad Eestiga samas majanduspiirkonnas, oleks sobilik kasutada nende praktikat oma maksusüsteemi loomisel.

2. MOOTORSÕIDUKITE STATISTIKA EESTIS JA NENDE MAKSUSTAMISE VÕIMALUSED

2.1 Statistiline ülevaade Eesti mootorsõidukitest

Eesti on väike riik, kus elab palju rahvast maapiirkondades, kus ühistransport on puudulik või ebapiisav. Erasõiduki omamine on seetõttu vajalik ja selle tulemusel peaaegu igal teisel elanikul on auto.

Eesti liiklusregistrisse on kantud 925 000 mootorsõidukit kategooriates M, N, L ja O, nendest 18 protsenti on peatatud registrikandega (Ernst & Young Baltic AS, 2015, lk 61). Mootorsõidukite kategooriaid defineeritakse järgmiselt:

1. M kategooria sõidukid on vähemalt neljarattalised reisijateveoks konstrueeritud ja valmistatud mootorsõidukid.
2. N kategooria sõidukid on vähemalt neljarattalised veoseveoks konstrueeritud ja valmistatud mootorsõidukid.
3. L kategooria sõidukid on kahe või kolmerattalised mootorsõidukid, sealhulgas alltoodud nõuetele vastavad neljarattalised mootorsõidukid.
4. O kategooria sõidukid on haagised. (Maanteeamet, 2016)

Aktiivse registrikandega sõidukeid on kokku 759 000, millest suurema osa (74 protsenti, ligikaudu 561 000) moodustavad sõiduautod. Erasisikute valduses on 76 protsenti aktiivse registrikandega sõidukitest, peamiselt sõiduautod (moodustavad 82 protsenti erasisikute sõidukitest). Alla veerandi kogu sõidukipargist kuulub juriidilistele isikutele (välja arvatud riik) ning nendest 46 protsenti on sõiduautod. Riigile kuulub alla ühe protsendi sõidukipargist, peamiselt sõiduautod. Veoseveoks mõeldud neljarattalisi sõidukeid (kaubikud ja veoautod) on Eestis kasutusel kokku ligikaudu 81 000, millest ligikaudu 70 protsenti kuulub juriidilistele isikutele. (Ernst & Young Baltic AS, 2015, lk 61)

Tabel 4. Eesti sõidukipargi jagunemine 01.08.2015 seisuga (sõidukite arv, välja arvatud peatatud registrikandega sõidukid) (Ernst & Young Baltic AS, 2015, lk 61)

Sõiduki kategooriad	Kokku	Eraisiku omandis olevad sõidukid	Juriidilise isiku omandis olevad sõidukid	Riigi sõidukid	Muu
Sõiduauto	560 947	477 018	78 330	4 165	1 436
Kaubik	53 941	19 156	33 988	719	78
Veoauto	27 249	5 612	21 179	408	50
Bussid	4 002	545	3 301	155	1
Mootorrattad	35 222	32 626	2 350	122	124
Haagised	78 055	44 623	32 142	1 176	114
Kokku	759 416	579 578	171 290	6 745	1803

Tabelis 3 nähtub, et kõigist sõiduautodest 14 protsenti on juriidilise isiku omandis olevad autod. Maksu- ja tolliamet pöörab palju tähelepanu ning ressursi juriidiliste isikute omandis olevatele sõiduautodele, et neid ei kasutataks eratarbimises. Hiljuti tehti ettepanek, et auto kasutamist võiks kontrollida GPS seadme abil. Eestis on palju ettevõtteid, mille aastane käive oli mingil perioodil aastas alla tuhande euro, kuid firma omandis on keskmiselt 1,3 sõiduautot. Antud ettevõtete puhul on probleemiks, et arvatakse maha 100 protsenti sisendkäibemaksu, kuigi autosid kasutatakse ilmselgelt ainult eratarbimises. (Lehis, 2014) Sõiduautodest 82 protsenti on eraisikute valduses ning neid ei maksustata, tegemist on potentsiaalse maksutuluga.

Sõidukite maksustamisel tuleb arvestada, et kõik liiklusregistris aktiivse kandega sõidukid ei kuulu maksustatava sõidukipargi hulka. Näiteks on liiklusregistris aktiivse kandega („registreeritud“) sõidukite hulgas on teatud hulk sõidukeid, mille staatuseks on „ajutiselt kustutatud“. Maanteeameti statistika kohaselt on selliste sõidukite osakaalud järgmised (31. september 2015. aasta seisuga): mootorrattad ja mopeedid 2,7 protsenti, sõiduautod 2,1 protsenti, busside 3,8 protsenti, kaubikud 1,6 protsenti, veoautod 4,6 protsenti. Samuti on võib maksustatavate sõidukite arv olla väiksem seoses kindlustamata sõidukite sundkindlustuse rakendamisega alates 1. oktoober 2015.aasta. (Ernst & Young Baltic AS, 2015, lk 61)

Ernst & Young Baltic AS (2015, lk 63) toob oma töös esile, et Eesti sõidukiparki iseloomustab kõrge keskmine vanus, mis on 14 aastat, see näitaja on ligikaudu kaks korda kõrgem Euroopa Liidu keskmisest (7-8 aastat). Üle poolte ehk 52 protsenti Eesti sõiduautodest on üle 10 aasta vanused (registreeritud 2004. aasta või varem). Alla 2-aastaseid sõidukeid, mis on registreeritud 2014- 2015. aasta jooksul on Eesti sõidukipargist 6 protsenti.

Tabel 5. Sõidukipargi vanus 01.08.2015 seisuga (sõidukite arv, esmase registreerimise järgi) (Maanteeamet, 2015 ref Ernst & Young Baltic AS, 2015, lk 63)

Kategooriad	Kokku	2014-2015	2010-2013	2005-2009	2004 - varem
Sõiduautod	560 947	30 899	73 542	145 713	310 793
Kaubikud	53 941	5399	10 450	15 701	22 391
Veoautod	27 249	1285	3034	6981	15 949
Bussid	4002	358	692	944	2008
Mootorrattad ja mopeedid	35 222	2886	5653	11 624	15 059
Haagised	78 055	8366	16 680	26 438	29 571
Kokku	759 416	49 193	110 051	204 401	395 771

Tabelist 5 nähtub Eesti sõidukipargi vanus, mida iseloomustab kõrge keskmine vanus sõiduautode osas. Näiteks Euroopa Liidus on see keskmiselt seitse kuni kaheksa aastat aga Eestis 14 aastat, mis on ligikaudu kaks korda kõrgem.

Eesti sõidukiparki iseloomustab veel kõrge CO₂-heite määr võrreldes teiste Euroopa Liidu riikidega. 2013. aastal oli Eestis soetatud uute sõiduautode CO₂-heide Euroopa Liidu riikide seas kõige kõrgem. Rohkem kui pooltel sõidukitel puudub liiklusregistris euroklassi info. Uuringud on näidanud seost auto maksustamise ning autopargi olemuse vahel, mis tähendab, et auto omandimaksud on üks meede autopargi kujundamiseks. Seega võiks sõiduautode maksustamine olla Eestile võimalus sõidukite ökonoomsuse ning liikumisviiside kujundamiseks. (Ernst & Young Baltic AS, 2015, lk 65)

Eesti uute sõiduautode turg on tõusulainel alates 2016. aasta algusest, märtsis müüdi möödunud aastaga võrreldes 3,9 protsenti enam uusi sõiduautosid. Kõige rohkem oli

turgu väike-keskklassi sõiduautodel. Markidest enim müüdud on Toyota. Märtsis 2016. aasta müüdi kokku 2021 uut sõiduautot. Kolme esimese kuuga on 2016. aastal müüdud kokku 5427 uut sõiduautot, mis ületab möödunud aasta sama perioodi müüginumbreid 13,3 protsendi võrra. Kogu sõiduautode impordist moodustasid uued ligi poole. (AMTEL, 2016 ref Accelerista, 2016)

Tabel 6. Markide top 10 2016 esimeses kvartalis (sõidukite arv) (Accelerista, 2016)

Koht	Mark	2016 esimene kvartal
1	Toyota	832
2	Škoda	570
3	Nissan	441
4	Honda	420
5	Renault	407
6	Volkswagen	391
7	Subaru	266
8	Kia	258
9	Peugeot	201
10	Citroen	183

Tabel 6 näitab, et Eestis on aastast aastasse ostetud uute autodena peamiselt Toyotat, Škodat, Nissani ning Hondat. Neid autosid peetakse võrreldes teiste markidega vastupidavateks, lihtsa ehitusega ja varuosade hinnad on odavad. Samuti antud margid on hea hinnaga ning hinna-kvaliteedi suhe on paigas, seetõttu ka ostetakse uusi toyotasid näiteks kiadest kuni neli korda enam.

Eesti on väikese territooriumiga riik, mida iseloomustab hõre asustus. Kõik olulised teenused on koondunud rohkem asustatud piirkonda, mistõttu on vajalik isiklik transport, et käia näiteks arstil, koolis, poes või lasteaias. Eurostati andmetel oli 2012. aastal Eestis tuhande elaniku kohta 456 sõiduautot ja see number on kasvanud iga aastaga. Eestis on ühistranspordiga, jalgrattaga ja jalgsi tööl käijate osatähtsus kümne aastaga vähenenud. (Eurostat, 2016)

Tabel 7. Sõiduautode arv 1000 elaniku kohta eelnevalt käsitletud Euroopa Liidu liikmesriikides 2012. aastal (Eurostat, 2016 ; autori koostatud)

Koht	Riik	Arv
1	Soome	560
2	Saksamaa	530
3	Taani	468
4	Rootsi	464
5	Eesti	456
6	Suurbritannia	448
7	Iirimaa	425
8	Portugal	406

Tabelist 7 nähtub, et Eesti kohta on 456 sõiduautot 1000 elaniku kohta, antud näitaja oli 2002. aastal veel 291. Sõiduautode arv 1000 elaniku kohta on 10 aasta jooksul kasvanud 63,8 protsenti (Eurostat, 2016).

Statistika tulemustest võib järeldada, et Eesti sõidukipark uueneb aastast aastasse, mis on positiivne, kuid sõidukeid valides tehakse ilmselgelt valesid valikuid, kuna enamasti ostetakse Euroopa võimsamaid ja saastavamaid autosid.

Kokkuvõtvalt võib järeldada, et Eesti sõidukipargi keskmine vanus on ligikaudu kaks korda kõrgem Euroopa Liidu omast. Statistikast selgub, et üle 80 protsenti sõiduautodest kuulub eraisikutele. Eesti sõidukipark uueneb kiiresti, ligikaudu 50 000 sõidukit registreeritakse aastas, millest uued on ligikaudu pooled. Eesti sõidukiparki iseloomustab veel kõrge CO₂ heite määr võrreldes teiste Euroopa Liidu riikidega. Uutest registreeritud sõiduautodest on Eestis kõige kõrgem CO₂ heite määr, kuna Eestis ei ole ühtegi reguleerivat meetet.

2.2 Alternatiivsed võimalused mootorsõidukimaksu rakendamiseks Eestis

Mootorsõidukeid on võimalik maksustada mitme erineva näitaja alusel nagu CO₂ emissiooni kogus, kütuse liik, mootori töömaht, esmase registreerimise aasta, mass, registreerimismaks, auto näitajad, teemaksud või kombinatsioon mitmest aspektist. Selleks, et leida sobivaim maksustamise viis, tuleks analüüsida teistes Euroopa Liidu

riikides kasutuses olevaid mootorsõidukimaksu maksusüsteeme ning mitmekriteeriumi analüüs teha Eesti jaoks.

Selleks, et teha analüüs teiste riikidega on vaja näidisautot. Näidisautoks on Toyota Avensis 1.6 bensiinimootoriga versioon, mille keskmine kütusekulu on 6,1, mootori võimsus 97 kw, töömaht 1598 cm³ ja CO₂ emissioon 142 g/km (Amserv, 2016). Standardvarustusega Toyota soetusmaksumus on 16 010 eurot. Toyota Avensis on enim müüdnud mark ja mudel 2016. aastal esimeses kvartalis.

Eesti sõidukiparki iseloomustab kõrge CO₂-emissiooni määr, seal hulgas uute sõidukite seas ja kõrge keskmine vanus. Aastal 2014 oli Eestis registreeritud uute sõidukite CO₂-heide 147 g/km, mis oli Euroopa Liidu riikide seas kõige kõrgem (Euroopa Liidu keskmine näitaja oli 126 g/km). Probleemiks on ka Eesti sõidukipargi kõrge keskmine vanus, kuna vanem mootor toodab sama võimsuse juures rohkem heiteid kui uus. Eesti sõiduauto keskmine vanus on 14 aastat, mis on ligikaudu kaks korda kõrgem Euroopa Liidu keskmisest (7-8 aastat). Ka keskmise registrimassi poolest on Eesti sõiduaudod Euroopa Liidu keskmisest üle. Isiklik sõiduauto on Eestis reisijate veos kõige levinum transpordiliik, kusjuures selle osakaal on viimase kümnendi jooksul märkimisväärselt kasvanud (70 protsendilt 2001. aastal 84 protsendile aastaks 2013). (Ernst & Young Baltic AS, 2015, lk 63-66)

Kuna CO₂ põhjal maksustavad Euroopa Liidu riigid erineva maksumusega, siis analüüsitakse mitut varianti. Vastavalt tabelile 1 on näidisauto emissiooniga 142 g/km suurbritannias klassis F, mille CO₂ vahemik on 141 – 150 ning aastamaksu suuruseks tuleks 145 naelsterlingut ehk 183,3 eurot (145 / 0,79103 Euroopa Keskpanga kurss). Kreekas vastavalt tabelile 2 oleks liiklusmaks 265 eurot, kuna näidisauto töömaht jääb vahemikku 1549 – 1738 cc. Rootsis on baasmaks peale 2008. aastat registreeritud sõiduaudodel 360 rootsi krooni ehk 39 eurot. (360 / 9,23050 Euroopa Keskpanga kurss) Selle lisaks iga gramm, mis on üle 117 g/km maksab 20 rootsi krooni. Juurde peab maksma siis 25 (142 – 117) ühiku eest, 25 x 20 = 500 rootsi krooni ehk 54,17 eurot. Näidisauto aastamaksumuseks Rootsis tuleb siis 93,17 eurot (54,17 + 39). Kui tegu oleks autoga, mis tarbiks bensiini asemel diislit, tuleks antud näitaja korrutada 2,33-ga ning siis tuleks summa 217,08 eurot. Soomes on

mootorsõidukimaksu suuruseks 124,8 eurot aastas vastavalt sõidukiseaduses toodud tabelile (Ajoneuvoverolaki, 2003).

Saksamaal on mootorsõidukimaks kombineeritud baasmaksust ja CO₂ maksust. Baasmaks on 2 eurot iga 100 cm³ bensiini mootoriga autol ja diisli mootoriga autol 9,5 eurot. Näidisautol on töömaht 1598 cm³ seega baasmaks on 32 eurot ning diisli puhul oleks 152 eurot (Amserv, 2016). Saksamaal on CO₂ piirmäär 97 g/km, alla selle on autod CO₂ maksust vabastatud. Mootori mahu komponendile lisandub CO₂ - põhine ühikuhind 2 eurot g/km. Näidisautol on CO₂ 45 g/km üle piirmäära, seega 90 (45 x 2) eurot on CO₂ tasu. Baasmaks 32 eurot pluss 90 eurot CO₂ tasu teeb näidisautol aastamaksuks 122 eurot, mis oleks diisel auto puhul 242 eurot.

Iirimaal kehtib kuni 1. juuli 2008. aasta registreeritud sõiduautodele aastamaks, mis kujuneb mootori mahu ja CO₂-emissiooni põhjal. Peale nimetatud kuupäeva registreeritud autode puhul on määravaks ainult CO₂-emissioon g/km kohta (Ernst & Young Baltic AS, 2015). Näidisauto on oma 142 g/km näitajaga kategoorias F, mille suurused asuvad vahemikus 141 – 155 g/km. Iirimaal tuleks mootorsõiduki aastamaksuks 390 eurot. Iirimaal astmelisus ja maksu summa on väga suur. Kui Suurbritannias CO₂ vahemikus 226 – 255 g/km on aastamaksu suurus 485 naelsterlingut ehk 613 eurot siis Iirimaal CO₂ 225 g/km või enam maksab 2350 eurot, mis on ka antud riigis maksimum.

Taanis on registreerimismaks ja aastane mootorsõidukimaks, mille maksumäär arvutatakse kütusekulu liiter kilomeetri (l/km) kohta. Bensiinimootoriga ja diiselmootoriga kehtivad eraldi ühikuhinnad. Taani registreerimismaks on märkimisväärselt kõrge. Näidisauto puhul 16 010 eurost 10 265 eurot maksustatakse 105 protsendiga, sinna lisandub veel maksusoodustus 536 eurot, kuna näidisauto suudab sõita liiter bensiiniga üle kuueteist kilomeetri. Kõigepealt lisame maksusoodustuse $10\,265 + 536 = 10\,801$ eurot maksustame 105 protsendiga ning $16\,010 - 10\,801 = 5209$ eurot maksustame 180 protsendiga. Registreerimismaks tuleb $11\,341,05 + 9376,2 = 20\,717,25$ eurot. Näidisauto puhul tuleks registreerimismaksuks 20 717,25 eurot. Näidisauto keskmine kütusekulu on 6,1 liitrit sajale kilomeetrile. Seega ühe liitriga suudab läbida näidisauto 16,4 kilomeetrit. Seega näidisauto jääb kategooriasse, mis suudab sõita liitri kütusega 15,4 kuni 16,7

l/km ja selle poole aasta maksumus on 1010 taani krooni, seega aastas on see 2020 taani krooni ehk 271,42 eurot.

Iirimaal on sõidukite registreerimisel maksustamise aluseks soetusmaksumus ja CO₂ –emissioon. Iirimaa maksu- ja tolliameti koduleheküljel näidisauto andmeid sisestades annab maksustamise väärtuse 23 protsenti ehk 4937 eurot, kuid see väärtus on summast 21 466, mis on näidisauto turuhind Iirimaal (Irish Tax and Customs, 2016). Kuna kõik tehted on Eesti turuhinnast siis tuleb võtta 23 protsenti 16 010 eurost, mis teeb registreerimismaksuks 3682,3 eurot.

Eestile sobilik mootorsõidukimaks oleks CO₂ emissiooni põhjal olev saastemaks, mida rakendatakse edukalt Saksamaal. Euroopa Liidus pingutatakse juba aastaid väiksema CO₂ heitega ning kütusekuluga autopargi nimel. Viiendik CO₂ heitest arvatakse autopargi arvele. Eesti on uute autode CO₂ heite hulga poolest Euroopas esikohal, mis ühtlasi näitab, et Eestis ostetakse keskmiselt kõige kütusekulukamaid autosid. Näiteks 2012. aastal oli CO₂ heite hulk Eestis uutel autodel keskmiselt 150 g/km kohta, Euroopas keskmiselt aga 132 g/km kohta. Samas on Euroopa Komisjon ette kirjutanud, et aastaks 2020 ei tohiks heitkoguste keskmine tase olla suurem kui 95 g CO₂ g/km kohta. Eesti on praegu uute autode CO₂ heite ja seega ka kütusekulukuse poolest Euroopa Liidu esimeste seas just põhjusel, et meil ostetakse Euroopa keskmisest raskemaid ja võimsamaid sõidukeid. Põhimõtte autode maksustamisel võiks aga olla, et maksustatakse ebaökonoomsus. (Vitsur, 2014)

Kuna Eestis on Euroopa Liidu riikide seas kõige kõrgeim CO₂ näitaja nii uute kui vanade autode puhul, siis soovitatav variant olekski maksustada CO₂ põhjal mootorsõidukeid. Mis tooks kõige suurema maksutulu ning suunaks inimesi ostma vähem saastavaid autosid.

Kuna CO₂ on enamustes Euroopa Liidu riikides maksustamise üks põhikomponendiks, siis autotootjad on hakanud pöörama suuremat tähelepanu CO₂ näitajatele. Hiljuti avastati, et Saksamaa autotootja Volkswagen oli mitme aasta vältel kasutanud tarkvara oma sõiduautode heitmenäitajate mõjutamiseks (Euroopa Komisjon, 2016). Ka Eestis on moonutatud tarkvaraga sõidukeid, millest 2041 Volkswageni sõidukid, 2000 Škoda ning 144 neist on Seat. Volkswagen teatas, et

tarkvara, mis võltsib heitmete eraldamise tulemusi, on paigaldatud 11 miljonisse autosse kogu maailmas. (Postimees, 2015)

Tabel 8. Näidisauto maksustamise tulemused Euroopa Liidu riikides (autori koostatud)

Riik	CO ₂	Registreerimismaks	Muu	Summa
Suurbritannia	183,3	-	-	183,3
Rootsi	93,1	-	Baasmaks	93,1
Saksamaa	122	-	Mootorimaht	122,0
Iirimaa	390	3682,3	-	390,0
Taani	-	20 717,2	Kütusekulu	271,4
Kreeka	-	-	Liiklusmaks	265,0
Soome	124,8	Olemas	-	124,8

Tabel 8 näitab, et seitsmest analüüsitud riigist Suurbritannia, Rootsi, Saksamaa, Iirimaa ja Soome kasutab mootorsõidukimaksu arvestamisel CO₂ näitajat. Seitsmest riigist Taani, Iirimaa ja Soome kasutavad registreerimismaksu.

Registreerimismaks on ühekordne maks, mis on seotud sõidukite soetamisega. Maksumäär on kehtestatud protsendina soetusmaksumusest. Sõidukite registreerimismaksu rakendatakse Lätis, Irimaal, Soomes, Taanis ja Portugalis. Taanis moodustab registreerimismaks sõiduautode puhul rohkem kui 100 % soetusmaksumusest, mistõttu on Taanis madal autostumise tase. Eestis registreeriti 2014. aastal 47 253 sõiduautot, mis moodustas registreeritud sõiduautode koguarvust seitse protsenti. Maksustamise seisukohast näitab see, et sõiduauto registreerimismaks oleks ebastabiilne tulullikas, samal ajal kui aastamaksu tulubaas püsiks stabiilsena, kuna sõidukite koguarv olulisel määral ei muutu. Uusi sõidukeid oli 2014. aastal sõiduautode hulgas nelikümmend viis protsenti.

2014. aastal kinnitati Eesti Vabariigi Valitsuse tegevusprogramm, mille maksupoliitika üheks eesmärgiks on eelarve paindlikkuse suurendamine ning tulude sidumise vähendamine konkreetsete kuluartiklitega milles muudeti teeseadust. Teeseadusega muudeti seni kehtinud põhimõtet, et teehoiu rahastamise maht on seotud kütuseaktsiisi laekumisega riigieelarvesse. Planeeritud teehoiu rahastamise

muutus tingib ka transpordi arengukava eesmärgi muutmist, juhul kui teehoiu rahastamise mahtu ei taastata ja ei suurendata hiljemalt 2018 aastaks. (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2014)

Eesti teed jagunevad riigimaanteedeks, kohalike omavalitsuste teedeks, era- ning metsateedeks. Teede olem on reguleeritud Teeseadusega. Teehoidu rahastatakse riigi maksutulust ning välisvahenditest. Teehoiu rahastamismahu vähenemisest tulenevalt on oluliselt vähendatud kulutusi teedevõrgu ehitamisele ja arendamisele ning lisaks on kärbitud teedevõrgu säilitamisega seotud tegevusi. Teehoidu on kavandatud tähtsuse järjekorras - säilitamine, rekonstrueerimine, ehitamine ja teedevõrgu arendamine. Kogukulust on teedevõrgu säilitamisele planeeritud 57-69 protsenti, arendamisele 22-35 protsenti ning administreerimisele 8-9 protsenti. 2016. aastal on kogukulu üle 270 miljoni euro, millest 32 miljonit eurot on välisvahendid ning 30 miljonit on täiendav rahastamisvajadus. Aastaks 2019 on täiendav rahastamisvajadus üle 50 miljoni euro. (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2014)

Täiendav rahastamisvajadus on 50 miljonit eurot, mis oleks võimalik koguda eraisikutelt, kelle kasutuses on üle 80 protsendi sõiduautosid, mis on statistika järgi Euroopa ühed kõige saastavamad ja vanemad. Tabelist 4 on järgmised andmed, aktiivse registrikandega on sõidukeid 760 000, millest 580 000 on eraisikute ja 170 000 juriidiliste isikute. Tuleks maksustada 750 000 sõidukit, et saada 50 miljonit eurot täiendav rahastamisvajadus, see teeb sõiduki kohta keskmiselt 66 eurot aastas. Võrreldes saadud summat teiste riikidega tabelis kaheksa, on see palju väiksem. Saadud summa on arvatud vajaduse põhine, isegi kui summa oleks 100 eurot, oleks Eesti mootorsõidukimaks teiste riikidega võrreldes üks madalamaid ning maksutulu oleks 75 miljonit eurot.

Eestit iseloomustatakse enamasti kui lihtsa, arusaadava, väheste eranditega ja ettevõtlust soodustava maksusüsteemiga maad. Selline süsteem peaks olema kasulik nii riigile kui ka maksumaksjale, väljendudes mõlema osapoole suuremas sissetulekus ja madalamates halduskuludes. Maksupoliitika eesmärk on kujundada selline maksusüsteem, mis annaks soovitud koguses makse, kuid samas tagab isikute vahel võrdsuse, süsteemi läbipaistvuse ja minimaalsed halduskulud. (Laffer, Winergarden, Childs, 2011 ref Zahkna, 2014) Mitmekriteeriumi analüüsi tehes tuleks

võtta arvesse mootorsõidukimaksu kehtestamise puhul samasid eesmärgi. Mootorsõidukimaks peaks olema oma olemuselt õiglane, lihtne, tõhus ning samas stabiilse maksutuluga ning positiivse keskkonnamõjuga.

Tabel 9. Kriteeriumid mitmekriteeriumi analüüsiks (autori koostatud)

Väärtus	Kirjeldus
+++	Tõhus maksulaekumine, kehtestamisel tugev keskkonnamõju, õiglane kõigi osapoolte suhtes, lihtne ja üheselt arusaadav, väga tõhus - mis suunab autoomanike eelistusi.
++	Väiksem maksulaekumine, nõrgem keskkonnamõju-kuid mõju on olemas, enam-vähem õiglane kõigi osapoolte suhtes, suhteliselt lihtne maksusüsteem, mingisugune tõhususe mõju on.
+	Ebastabiilne maksutulu, ei mõjuta keskkonda eriti, pole üldse õiglane, keeruline maksusüsteem, pole tõhus.

Tabel 9 kirjeldab hea maksusüsteemi omadusi. Hea maksusüsteem peab olema administratiivselt lihtne, paindlik, majanduslikult efektiivne ning õiglane. Maksimum väärtusel ehk kolmel plussil on kõige paremad kriteeriumid, kus on siis tõhus maksulaekumine, kehtestamisel tugev keskkonnamõju, õiglane kõigi osapoolte suhtes, lihtne ja üheselt mõistetav ning tõhus. Väärtuse langedes ehk kahel plussis ja ühel plussis on ka kehvemad omadused. Ühe plussi puhul on maksutulu ebastabiilne, ei mõjuta keskkonda eriti, pole õiglane, keerukas ning ebatõhus.

Tabel 10 Mitmekriteeriumi analüüs alternatiivsete maksusüsteemide võrdlemiseks (autori koostatud)

Alternatiiv	Stabiilne maksutulu	Keskkonnamõju	Õiglus	Lihtsus	Tõhusus
CO ₂	+++	+++	++	+++	+++
Registreerimismaks	+	+	+	++	+
Mootorimaht	++	++	++	++	++
Kütusekulu	+++	+++	+	+	++
Vanus	+	++	+	+	+
Ummikumaks	+	+	+	+	+
Kombineeritud	++	++	++	+	++

Objektiivselt hinnates on suurim mõju CO₂ maksusüsteemil, mille mõju on suurim omavahel võrreldavate alternatiivide hulgast. CO₂ süsteemil on kõige suurem ja stabiilsem maksutulude tänu Eesti sõidukipargi iseärasusele, kus on Euroopa Liidu üks kõrgemaid CO₂ näitajaid. Samuti on antud süsteemil kõige suurem keskkonnamõju ning lihtsus. Kuna Eesti CO₂ näitaja on suur, siis oleks ka CO₂ näitaja puhul maksustamine üks kõige tõhusamaid meetmeid selle reguleerimiseks.

Registreerimismaks on maksustamise seisukohast ebastabiilne tulullikas, kuna sõidukite koguarv olulisel määral ei muutu ning aastas registreeritakse maksimaalselt 7 protsenti ehk umbes 50 000 sõiduautot. Registreerimismaks on ebaõiglane samuti, kuna maksustatakse autosid, mis edaspidi registreeritakse, kuid need, kes on juba registreeritud ei maksa midagi. Samuti registreerimismaksul on ainult üks tõhus kriteerium, milleks on autostumise piiramine. Registreerimismaks keskkonda ei mõjuta nii efektiivselt nagu teised alternatiivid.

Kütusekulu põhjal maksustamine ei ole lihtne, vaid vastupidi väga keeruline võrreldes teiste alternatiividega ning ebaõiglane. Näiteks Audi a6, millel on CO₂ näitaja 220 g/km sõidab maanteel 8 liitrit sajale, kui Hyundai i20, mille CO₂ näitaja on 100, sõidab samuti 8 liitrit sajale. Kütusekulu põhjal maksustamine on ebaõiglane, keeruline ning ebatõhus, kõike mida üks hea maksusüsteem olema ei peaks.

Mootorimahu põhjal maksustamine stabiilse maksutuluga, piisava keskkonna mõjuga, suhteliselt õiglane, lihtne ning tõhus, kuid mitte nii tõhus ja efektiivne kui CO₂ maksusüsteem.

Ummikumaks on vähese maksutuluga, ei mõjuta keskkonda nii palju nagu teised maksud, ebaõiglane, keeruline ning ebatõhus. Eestis üldiselt ei eksisteeri ummikuid, maksu maksavad heal juhul veerand autoomanikest, mis on ebaõiglane ning keda, kus ja millal maksustada teeb sellest keerulise maksusüsteemi.

Kombineeritud maksusüsteem oleks stabiilse maksutuluga, hea keskkonnamõjuga ning tõhus, kuid jällegi keeruline ning ebaõiglane. Maksusüsteem, mis koosneb mitmest elemendist, ei ole lihtne ning efektiivne.

Hea maksusüsteem peab olema ka administratiivselt lihtne. Baranov (2010, lk 34-36) toob oma töös „Perioodilise automaksu administreerimise võimalused Eestis,, esile, et maksu kogujaks võiks olla liikluskindlustuse pakkuja, siis Maksu- ja Tolliametil ei ole vaja täiendavalt luua süsteemi maksukohustuse arvutamiseks ja maksu tasumise kontrolliks. Maksu tasumine oleks seotud kindlustuse ostmisega, seega maksu tasumata jätmine ei võimaldaks osta kindlustust. Maksu- ja Tolliamet ei peaks maksuteatise edastama, mis tähendaks kokkuhoidu nii palkadelt, kui ka postikuludelt. Liikluskindlustusandjatel ei teki samamoodi täiendavaid kulutusi seoses maksumaksjate informeerimisega. Juba praegu saadavad meeldetuletusi selle kohta, kui autoomanikul hakkab poliisi kehtivusaeg lõppema. Kuna liikluskindlustust ei oleks võimalik osta automaksu maksmata, siis liikluskindlustuse poliisi olemasolu kontroll oleks samaaegselt ka automaksu tasumise kontrolliks. Antud idee on üks parimaid lahendusi mootorsõidukimaksu administreerimiseks Eestis.

Mootorsõidukimaksu kehtestamine oleks otstarbekas, see suurendaks maksutulu, suunaks Eesti sõidukiparki ökonoomsemate autode suunal ning võimaldaks investeerida lisaraha teede ehitusse.

Mitmekriteeriumi analüüsi tulemustest selgus, et CO₂ põhjal mootorsõidukite maksustamine oleks Eestile kõige sobilikum variant, mida kasutab ka Suurbritannia. Eesti maksusüsteemi iseloomustab lihtsus ja selgus. CO₂ näitaja kategooriate alusel maksustamine oleks kasutusel olevatest süsteemidest lihtsaim, kuna Eesti on Euroopa Liidu riikidest CO₂ näitaja poolest esimene, siis oleks kõige parem viis reguleerida ning soovitatavalt võiks olla sarnaselt Iirimaaga kateregooriad väga astmelised. Mida kõrgem näitaja, seda kõrgem tasu ning kõige suuremad saastajad ja võimsate autode omanikud maksaksid ka rohkem, kui ökonoomsemate autode kasutajad. Saadav maksutulu arvatati hetke vajadusele, mis on 50 miljonit eurot, kuid on võimalik ka koguda 75 miljonit ning mootorsõidukimaks oleks endiselt Euroopa Liidu üks madalamaid.

Ettepanekuks soovitaksin kasutada maksu kogumisel Maksim Baranovi läbiviidud analüüsist saadud tulemust, kuna antud variant on administratiiv kuludelt kõige efektiivsem ning välistab maksuvõla tekkimise.

Kokkuvõtvalt saab järeldada, et Eestis oleks otstarbekas kehtestada mootorsõidukimaks, et saada tulusid riigieelarvesse teede hoolduse, remondi ja ehitamise jaoks. Samuti oleks uue maksu kehtestamisel võimalik reguleerida välismõju, suunates autokasutajad kasutama keskkonnasõbralikumaid ning väiksemaid autosid ning samuti võib maksu kohaldamine panna inimesi loobuma autode kasutamisest.

KOKKUVÕTE

Paljudes Euroopa Liidu riikides on kehtestatud mootorsõidukimaks, mille eesmärgiks on koguda maksutulu. Eesti majandus on üks Euroopa Liidu transpordimahukamaid ja kütusekulukamaid. Selleks, et saada ressursi teede ehitusse, hooldusesse ja remondi, tuleks kaaluda mootorsõidukite maksustamist.

Lõputöö aktuaalsus seisnes selles, et Eesti on üks vähestest Euroopa Liidu liikmesriikidest kus ei maksustata sõiduautosid. Selgus, et mootorsõidukimaks on olemas kohalike maksude seaduses kuid seda ei rakendata ning hiljuti on kirjutatud lõputöö perioodilise automaksu administreerimise võimalustest Eestis ning seoses sellega oli töö seotud varasemate teemakohaste uuringutega ning täiendab antud tööd statistiliste andmetega maksubaasi ja võimaliku maksutulu kohta ning pakub Eestile sobiliku mootorsõidukite maksustamise viisi.

Lõputöö uudsus seisnes selles, et varasemalt on uuritud mootorsõidukimaksu administreerimise võimalusi Eestis ning selle töö lisandväärtus pakub Eestile sobiliku mootorsõidukimaksu süsteemi ning annab aimu laekuvatest maksutuludest ja Eesti sõidupargist ülevaate. Hetkel kehtiv mootorsõidukimaks võtab maksumäära arvutades arvesse registrimassi, teljekoormust ja mootorivõimsust, töös pakutav maksustamise lahendus on uudne, sest kaasab maksumäära arvutades süsinikdioksiidi heitkogust (CO₂).

Lõputöö probleem seisnes selles, et mootorsõidukite kasutamisest tingitud keskkonna saastamisest ja teede lagunemisest tekkinud kulutusi ei saa kütuseaktsiisist laekuvatest tuludest kaetud ning hetkel on probleemiks ebastabiilne ja vähene maanteeehituse rahastamine. Mootorsõidukite maksustamine oleks üks rahastamis võimalusi, kuid selle tulupotentsiaal ja muud mõjud polnud teada. Automaksu kehtestamisel laekuvad tulud oleks sarnaselt kütuseaktsiisile võimalik suunata teede parandusse ja hooldusesse ning samuti võib see mõjutada inimeste tarbimisharjumusi

ehk uue maksu kehtestamisel suunaks see inimesi ostma rohkem keskkonda säästvaid autosid ning positiivse tulemusena võib langeda ka mootorsõidukite arv, millel on seni olnud kasvav trend.

Käesoleva teema eesmärk oli pakkuda Eestile sobilik perioodiline mootorsõidukimaks, mis oleks lihtne, õiglane ja motiveeriks inimesi ostma keskkonnasõbralikke autosid, kuna Eesti on autopargi poolest keskkonnasõbralike näitajate poolest viimasel kohal Euroopa Liidus. Samas maksu põhieesmärk on saada tulu ja reguleeriv funktsioon. Eesmärgi saavutamiseks kirjeldati erinevaid mootorsõidukimaksu süsteeme Euroopa Liidu riikides ning tehti mitmekriteeriumi analüüsi.

Selleks, et lõputöö eesmärki saavutada oli esimeseks uurimisülesandeks anda ülevaade mootorsõidukimaksu mõistest ja olemusest. Selgus, et Mootorsõidukimaks on defineeritud kohalike maksude seaduses (KoMS) §12, mille kohaselt on mootorsõidukimaks kohalike maksude seaduse järgi valla-või linnavolikogu poolt kehtestatud maks, mida maksavad liiklusregistris registreeritud sõidukeid omavad või neid sõidukeid kasutavad maksu kehtestanud kohaliku omavalitsuse territooriumil elavad füüsilised ja asuvad juriidilised isikud

Teiseks uurimisülesandeks oli anda ülevaade mootorsõidukimaksudest Euroopa Liidu liikmesriikides. Selgus, et enamik Euroopa Liidu riike maksustab sõiduautode omamist ja kasutamist. Selleks kasutatakse erinevaid mootorsõidukite maksustamise viise ning nad kõik toimivad praktikas. Eesti on üks kolmest Euroopa Liidu riigist, kes ei rakenda sõiduauto omandimaksu, teised kaks riiki on Leedu ja Poola.

Kolmandaks uurimisülesandeks oli anda Eesti mootorsõidukite statistika, selgus et Eesti sõidukipargi keskmine vanus on ligikaudu kaks korda kõrgem Euroopa Liidu omast. Statistikast selgub, et üle kaheksakümne protsendi sõiduautodest kuulub eraisikutele. Eesti sõidukipark uueneb kiiresti, ligikaudu 50 000 sõidukit registreeritakse aastas, millest uued on ligikaudu pooled. Eesti sõidukiparki iseloomustab veel kõrge CO₂ heite määr võrreldes teiste Euroopa Liidu riikidega. Uutest registreeritud sõiduautodest on Eestis kõige kõrgem CO₂ heite määr, kuna Eestis ei ole ühtegi reguleerivat meetet. Statistika tulemustest võib järeldada, et Eesti

sõidukipark uueneb aastast aastasse, mis on positiivne, kuid sõidukeid valides tehakse ilmselgelt valesid valikuid, kuna enamasti ostetakse euroopa kõige võimsamaid ja saastavamaid autosid

Neljandaks uurimisülesandeks oli analüüsida Eestile sobilik mootorsõidukimaksu süsteem mitmekriteeriumi analüüsi abil. Analüüsimisel võeti arvesse Eesti mootorsõidukite statistika näitajaid ning maksusüsteemi omadusi ja vajadusi. Maksutulu arvutamisel võeti arvesse täiendav rahastamisvajadus teehoiu jaoks.

Eesmärk saavutati ning jõuti järeldusele, et Eesti riik vajab CO₂ baasil mootorsõidukimaksu, et saada tulusid riigieelarvesse teehoiu jaoks ja et reguleerida Eesti sõidukiparki, mis on oma näitajate poolest üks Euroopa Liidu halvimaid. Maksu kehtestamisel oleksid positiivsed tagajärjed. Autori poolt pakutud süsteem on lihtne ja üheselt mõistetav.

SUMMARY

In many countries of the Europe Union a motor vehicle tax has been established, of which the goal is to collect the tax based on the „polluter or user pays“ principle. If comparing with other European Union, the Estonian economy is one of the most intensive in terms of the transport and the fuel consumption. In order to obtain the resources for road construction, maintenance and repair, the tax imposed on motor vehicles could be considered.

The Title of this thesis is „Motor Vehicle Taxation in Estonia“. It is written in Estonian and contains two main chapters, both containing two subsections, which are fitted on 44 pages. The author has used 39 sources, which are referred to in the text.

The subject is topical, because Estonia is one of the three Member States of the European Union, which does not have vehicle taxation on passenger cars. There is a Motor Vehicle Tax Act, which entered into force on 30 July 1998. Recently a thesis was written on the topic of „Possibilities of Periodic Vehicle Taxation Administration in Estonia“, which is how the topic of the current paper is related to previous thematic studies. The previous paper will complement the statistical data related to tax base and the potential tax revenue on the taxation of motor vehicles used in this paper. The current paper offers a suitable way for Estonia to decide upon the taxation of motor vehicles.

The aim of the thesis was to identify an appropriate method of taxation of motor vehicles in Estonia. To achieve the objective of the thesis, the following research tasks were set up:

1. To give an overview of the concept and purpose of the motor vehicle tax.
2. To give an overview of the motor vehicle taxes of the Member States.
3. To give an overview of the statistics of Estonian motor vehicles.

4. Compare the alternative ways for the implementation of the system of motor vehicle tax in Estonia.

In the thesis, the autor has given thorough theoretical overview of the reasons of the taxation of motor vehicles, and of the concept and essence of motor vehicle tax. In the empirical section of the paper, the author used structured data analysis method, which in turn was used in the multi-criteria analysis in order to achieve the aim of the paper.

When writing the thesis, the author came to conclusion that Estonia needs CO₂-based motor vehicle tax in order to receive revenues for carrying out road management work and regulate the Estonian vehicle fleet, which according to its characteristics is one of the worst in the European Union. The application of the tax would have positive consequences.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

*AMTEL – Autode Müügi- ja Teenindusettevõtete Eesti Liit, 2016. Tallinn.

Accelerista, 2015. *Popim mark Toyota, mudelist Nissan Qashqai – uute autode müük Eestis jätkas märtsis tõusulainel!* [Võrgumaterjal]

Leitav:<http://www.accelerista.com/uudised/eesti uudis/amtel-marts-2016-toyota-voit/>
[Kasutatud 27.01.2016].

Ajoneuvoverolaki (2003).

Alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seadus (2003).

Amserv, 2016. *Toyota Avensise tehnilised andmed.* [Võrgumaterjal] Leitav:
<http://www.amservauto.ee/toyota-uus-avensise-tehnilised-andmed> [Kasutatud
8.05.2016].

European Automobile Manufacturers Association, 2016. *ACEA Tax Guide. Maksu juhend.* [Võrgumaterjal] Leitav:
http://www.acea.be/uploads/news_documents/ACEA_TAX_GUIDE_2016.pdf
[Kasutatud 7.05.2016].

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

Butcher, L. 2015. *Vehicle Excise Duty (VED). Info dokument.* [Võrgumaterjal]
Leitav: www.parliament.uk/briefing-papers/SN01482.pdf [Kasutatud 7.05.2016]

Cats, O., Reimal, T., Susilo, Y. 2014. *Public Transport Pricing Policy – Empirical Evidence from a Fare-Free Scheme in Tallinn, Estonia.* Stockholm: Royal Institute of Technology

Confederation Fiscale Europeenne, 2016. *Road Tax, Road Tolls and Fees in Denmark*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.cfe-eutax.org/taxation/road-tax/denmark> [Kasutatud 10.01.2016].

Department for Communities and Local Government, 2009. *Multi-Criteria analysis: A manual*. Juhend, London: Department for Communities and Local Government

Department of the Environment, Community and Local Government, 2016. *Motor Tax Rates From January 2016*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.environ.ie/motor-tax-rates-january-2016> [Kasutatud 3.05.2016].

Ernst & Young Baltic AS, 2015. *Transpordimaksude rakendamise võimalused Eestis*. Uuringuaruanne, Tallinn. [Võrgumaterjal] Leitav: https://riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/uuringud/ey_transpordimaksud_lopparuanne_2015_final.pdf [Kasutatud 3.05.2016].

Eurostat, 2016. *Motorisation rate, Cars per 1000 inhabitants*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=en&pcode=tsdpc340> [Kasutatud 3.05.2016].

Government of the United Kingdom, 2016. *Vehicle tax rate tables*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.gov.uk/vehicle-tax-rate-tables> [Kasutatud 2.05.2016].

Irish Tax and Customs, 2016. *Vehicle Registration Tax (VRT)*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.ros.ie/evrt-enquiry/vrtenquiry.html?execution=e1s1> [Kasutatud 4.05.2016].

Kat, 2015. *Living in Greece, Circulation tax*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://livingingreece.gr/2012/12/28/road-tax-greece/> [Kasutatud 20.01.2016].

Keskkonnaministeerium, 2009. *Juhendmaterjal projekti teostavusuuringu, finants- ja majandusanalüüsi ning keskkonnamõju eelhinnangu koostamiseks, kui projekti*

kaasrahastamise taotlus esitatakse Euroopa Liidu Ühtekuuluvusfondile. Määrus.
[Võrgumaterjal] Leitav:
<https://www.riigiteataja.ee/aktiis/1041/0201/2013/UUS104102012013Lisa2.pdf>
[Kasutatud 5.05.2016].

Kohalike maksude seadus (1994).

Euroopa Komisjon, 2016. *EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta.* Määrus. [Võrgumaterjal] Leitav:
<https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/ET/1-2016-31-ET-F1-1.PDF>
[Kasutatud 5.05.2016].

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2014. *Riigimaanteede teehoiukava aastateks 2014-2020*, Teehoiukava. [Võrgumaterjal] Leitav:
https://www.mkm.ee/sites/default/files/riigimaanteede_teehoiukava_aastateks_2014-2020_muutmise.pdf [Kasutatud 5.05.2016].

*Laffer, A.B., Winegarden, H.W., Childs, J., 2011. *The Economic Burden Caused by Tax Code Complexity*. The Laffer Center, 2011. Zahkna, P., 2014. Käibemaksudeklaratsiooni lisaga seotud halduskoormus. Lõputöö, Tallinn: Sisekaitseakadeemia

Lahtvee, V., Oja, A., Poltimäe, H., 2005. Ülevaade Euroopa Liidu riikides läbi viidud rohelise maksureformi tulemustest. *SEI väljaanne nr. 8*. Tallinn: Säästva Eesti Instituut.

Lehis, L., 2014. Sõiduaudod käänulisel ja auklikul maksumaastikul. *EML ajakiri MaksuMaksja, mai nr 5*.

Lehis, L., 2009. *Maksuõigus. 2.*, täiendatud ja muudetud trükk. Tallinn: Juura

Liiklusseadus (2010).

Lillemets, K., 2006. *Maksukorraldus*. Tallinn: Sisekaitseakadeemia.

Maanteeamet, 2016. *Sõidukite kategooriad*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.mnt.ee/index.php?id=24481> [Kasutatud 25.01.2016].

Maksukorralduse seadus (2002).

OY Tieliikentee tietokeskus, 2016. *Motoring Taxation*. [Võrgumaterjal] Leitav: http://www.autoalantiedotuskeskus.fi/en/road_transport/motoring_taxation [Kasutatud 2.01.2016].

Postimees, 2015. *Eestis on 144 heitmenäite moonutava tarkvaraga Seati*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://tehnika.postimees.ee/3363349/eestis-on-144-heitmenaite-moonutava-tarkvaraga-seati> [Kasutatud 2.01.2016].

Rahandusministeerium, 2016. *Majanduse ülevaade ja riigieelarve täitmine detsember 2015*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.slideshare.net/rahamin/eesti-majanduse-ja-2015-aasta-riigieelarve-kasutamise-levaade> [Kasutatud 4.05.2016].

Raskeveokimaksu seadus (2000).

Riigilõivuseadus (2014).

Statistikaamet, Oras, K., Salu, K., 2014. *Keskkonnamaksud on toonud riigieelarvesse järjest rohkem tulu*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://statistikaamet.wordpress.com/2014/01/06/keskkonnamaksud-on-toonud-riigieelarvesse-jarjest-rohkem-tulu/> [Kasutatud 2.01.2016].

Swedish Tax Agency, 2011. *2011 Taxes in Sweden An English Summary of Tax Statistical Yearbook of Sweden*. Aastaraamat. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.skatteverket.se/download/18.71004e4c133e23bf6db800030152/10412.pdf> [Kasutatud 6.01.2016].

The association of Automobile Importers in Finland, 2015. *Car Tax and Other Traffic Taxes*. [Võrgumaterjal] Leitav: http://autotuoajat.fi/en/taxation/car_tax [Kasutatud 15.01.2016].

Vitsur, H. 2002. *Autode ostu peaks riik reguleerima samamoodi kui alkoholi müüki*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.tallinn.ee/est/Uudis-Vitsur-Autode-ostu-peaks-riik-reguleerima-samamoodi-kui-alkoholi-muuki> [Kasutatud 3.04.2016].