

Sisekaitseakadeemia
Finantskolledž

Jaan Spaidel

**MOOTORSÕIDUKIMAKSU KEHTESTAMISE
VÕIMALIKUD MAJANDUSLIKUD MÕJUD EESTIS**

Lõputöö

Juhendaja:
Indrek Saar, PhD

Tallinn 2023

SISEKAITSEAKADEEMIA LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

Finantskolledž	Kaitsmise kuu ja aasta: juuni 2023
<p>Töö pealkiri eesti keeles: Mootorsõidukimaksu kehtestamise võimalikud majanduslikud mõjud Eestis</p> <p>Töö pealkiri võõrkeeles: <i>Possible economic effects of the implementation of motor vehicle tax in Estonia</i></p> <p>Lühikokkuvõte: Lõputöö mahuks on 56 lehekülge ning töö on kirjutatud eesti keeles. Töö käigus on kogutud kokku informatsiooni erinevatest andmebaasidest, teadusartiklitest kui ka ametiasutuste interneti lehekülgedel avaldatud andmete hulgast. Lõputöö uurimisprobleem püstitatud küsimusena: milline on potentsiaalne maksutulude laekumine mootorsõidukimaksu kehtestamisel sõidukitele registrimassiga alla 3,5 tonni.</p> <p>Töö eesmärk on välja selgitada mootorsõidukite maksustamise võimalikud mõjud Eestis.</p> <p>Uurimismeetodina kasutatakse andmekogumismeetodit.</p> <p>Töö eesmärgi saavutamiseks on püstitatud 6 uurimisülesannet:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Analüüsida erinevaid teoreetilisi lähtekohti mootorsõidukimaksu kehtestamiseks, mille registrimass jääb alla 3,5 tonni. 2) Analüüsida erinevaid (sh Euroopa Liidu) statistilisi andmeid, et välja selgitada sobilikum võimalus mootorsõidukimaksu kehtestamiseks. 3) Ankeetküsitluse raames kaardistada sõidukite omanike hinnanguid mootorsõidukimaksu kehtestamisel. 4) Analüüsida sõidukite statistikat Eestis maksubaasi tuvastamiseks. 5) Analüüsida sõidukite omanike käitumiseelistusi mootorsõidukimaksu kehtestamisel. 6) Hinnata teooriast ja praktikast tulenevaid võimalusi ning pakkuda välja rakendusettepanekud. <p>Lõputöö tulemusena selgus, et mootorsõidukimaksu kehtestamine oleks otstarbekas aastamaksuna alates aastast 2024 ning sobilik baashind oleks 73,02 eurot auto kohta. Maksu mõju mootorsõiduki omanikule on minimaalne. Ajapõhine ja kilomeetripõhine mootorsõidukimaks ei ole Eesti jaoks sobilik kuna administreerimis kulud oleksid liiga kõrged.</p>	
Võtmesõnad: majanduslikud mõjud, mootorsõidukimaks, teemaksutehnoloogia, kiirtee rahaline jätkusuutlikkus	
Võõrkeelsed võtmesõnad: economic effects, motor vehicle tax, tolling technology, highway financial sustainability	
Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu	
<p>Töö autor: Jaan Spaidel</p> <p>Olen koostanud lõputöö iseseisvalt. Kõik lõputöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, seisukohad, kirjalikest allikatest ja mujal allikates saadud info on nõuetekohaselt viidatud. Annan Sisekaitseakadeemiale 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> <p>Allkiri: _____ Kommentaar (soovi korral): _____</p>	
Vastab lõputöö nõuetele	
Juhendaja: Indrek Saar	allkirjastatud digitaalselt
Kaitsmisele lubatud	
Kolledži direktor: Kerly Randlane	allkirjastatud digitaalselt

SISUKORD

MÕISTETE JA LÜHENDITE SELGITUS	4
SISSEJUHATUS	5
1. MOOTORSÕIDUKIMAKSU MAJANDUSLIKUD MÕJUD EUROOPA LIIDUS ...	9
1.1. Mootorsõidukimaksu olemus ja kasutamine.....	9
1.2. Teede maksustamise erinevad võimalused	13
1.2.1. Kilomeetripõhine	14
1.2.2. Ajapõhine.....	15
1.2.3. Mootorsõiduki aastamaks	16
1.2.4. Mootorsõiduki maksustamise võimalused Eesti Vabariigis.....	17
1.3. Teede maksustamise mõju majandusele	19
2. MOOTORSÕIDUKIMAKSU KEHTESTAMISE VÕIMALUSED JA MÕJU	25
2.1. Uuringu protsess ja valim	25
2.2. Empiirilise analüüsi tulemused	28
2.2.1. Sobiliku maksumäära hindamine.....	28
2.2.2. Võimalik maksubaas.....	30
2.2.3. Leibkonna sissetulekud ja kulutused transpordile	30
2.2.4. Hinnang inimeste võimalikule käitumisele	31
2.3. Järeldused ja ettepanekud	36
KOKKUVÕTE	40
SUMMARY	42
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU.....	44
TABELITE JA JOONISTE LOETELU	49
Lisa 1. Küsitlus.....	50
Lisa 2. Küsitlusele vastanute profiil	54

MÕISTETE JA LÜHENDITE SELGITUS

GNSS - (*Global Navigation Satellite System*) globaalne satelliitnavigatsioonisüsteem.

DSRC - (*Dedicated Short-Range Communication*) traadita, lühi ulatusega sidekanal.

ACEA - (*European Automobile Manufacturers Association*) Euroopa Autotootjate Liit.

Vignette - Teemaksu- ja või mootorsõidukimaksu pileti süsteem.

SISSEJUHATUS

Lõputöö teema valiku tingis isiklik soov ja riigi vajadus leidmaks lisaraha kulutuste katteks. Isikliku soovi saab väljendada eesmärgiga vähendada mootorsõidukite arvu linnapildis ja suurendamiseks ühistranspordi kasutust mille tulemusel väheneks CO₂ saaste hulka õhus.

Arenguseire Keskuse (2021a) raporti kohaselt on auto kasutus olnud Eestis pidevas kasvutrendis võrreldes omavahel auto kasutust, ühistranspordi kasutust ja jalgsi liikumist. Raportis on märgitud, et veerandil neist on registrikanne peatatud ning liikluses ei osale. Olemasoleva info põhjal on raportis toodud järeldus, et Eesti on küllalt lühikese ajaga tõusnud Euroopa Liidu riikide hulgas üheks kõige autostunumaks riigiks. (Arenguseire Keskus, 2021a, lk 37)

Võttes aluseks olemasolevad statistilised andmed mootorsõidukite ja inimeste tarbimisharjumuste kohta, on selge, et tuleb leida lahendus autostumise pidurdamiseks. Ühe võimalusena näeb käesoleva töö autor mootorsõidukimaksu kehtestamist. Kuna sageli aetakse segamini mõisted teekasutustasu ja mootorsõidukimaks, siis sellest tulenevalt käsitleb töö autor mootorsõidukimaksu kui maksu, mis kehtestatakse mootorsõiduki omanikule mootorsõiduki omamise eest. Teekasutustasuna käsitleb autor maksu, mis kehtestatakse mootorsõiduki omanikule vastavalt läbitud kilomeetritele või ajale, mil mootorsõidukit kasutati liiklemiseks mingil perioodil.

Teema **aktuaalsust** rõhutab riigi vajadus leidmaks lisaraha kulutuste katteks. Transpordiamet (2020, lk 9) teehoiukava aastateks 2021-2030 kohaselt on suureks väljakutseks olemasoleva teedevõrgu sõidumugavuse parandamine ja jätkuv teedevõrgu ohutumaks muutmine nii sõidukitele kui ka jalakäijatele olemasolevate piiratud eelarvevahendite mahus keeruline. Aktuaalsust näitab ka valitsuse pidev vajadus leida lisaraha uute teede ehitamiseks ja olemasolevate remondiks ning hoolduseks. Valitsuse eesmärk on uurida ja leida lahendusi, kuidas vähendada transpordi CO₂-heidete hulka, mille läbi saaks säästa keskkonda ning vähendada transpordivahendite keskkonnajalajälge, et aidata saavutada kliimaeesmärgid 2030. ja 2050.aastaks. (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2021, lk 3)

Lähtudes kliima eesmärkidest aastatel 2030-2050 on Euroopa Parlament astunud mitmeid samme. Püstitatud eesmärkide saavutamiseks on Euroopa Parlament otsustanud keelustada alates aastast 2035 bensiini ja diiselmootoritega sõiduautode ja kaubikute müügi. Antud otsus kehtib siis uute mootorsõidukite puhul, kuid ei keela juba olemasolevate mootorsõidukite müüki müügisaalides. (News European Parliament, 2022)

Riikliku teemaksu või siis mootorsõidukimaksu kehtestamine igale mootorsõidukile, mille registrimass jääb alla 3,5 tonni, kaasa arvatud mootorrattad, aitaks eeldatavalt kaasa keskkonna puhtuse hoidmisele. Ühtlasi aitaks maksu kehtestamine kergematele mootorsõidukitele kaasa maksutulude suurendamisele, mida omakorda saab riik edasi investeerida teistesse valdkondadesse näiteks nagu teede ehitus ja remont. Eesti on üks väheseid riike Euroopas, kus mootorsõidukeid, mille registrimass on alla 3,5 tonni, ei ole maksutatud (Jiménez-Palacios, 1999, p. 3).

Töö on **uudne**, sest varasemalt ei ole põhjalikult uuritud mootorsõidukimaksu kehtestamise võimalikust mootorsõidukitele registrimassiga alla 3,5 tonni ning mil määral oleks sellest mõjutatud mootorsõiduki omanik. Töö uudsus seisneb mootorsõidukimaksu kehtestamise mõju uurimises lõpptarbijale ehk mootorsõiduki omanikule ning maksukehtestamise mõjus maksutulude laekumisele. Sarnasel teemal on koostatud kolm lõputööd, mille autoriteks on Laura Väikemaa (2020), Artjom Nikitin (2019) ja Anneli Freienthal (2014). Baranov (2010) on uurinud mootorsõidukimaksu kehtestamise võimalusi Eestis. Lisaks on samalaadset võimalust uurinud ka Päll (2016), kes keskendus võimalike mootorsõidukimaksu süsteemide rakendamisele Eestis. Seni koostatud töödes on uuritud peamiselt teede maksutamise mõju üleüldiselt, kui ka teede maksustamise võimalust veoautodele. On vajalik uurida, millist tagajärge võiks maksu kehtestamine omada madalama sissetulekuga leibkondadele ning kui suur hulk Eestis registreeritud mootorsõiduki, kaaluga alla 3,5 tonni, omanikest oleks realselt maksu kehtestamisest mõjutatud ning millises ulatuses.

Eelnevast lähtuvalt on töö jagatud etappideks. Esmalt püstitatakse probleem millele järgnevad uurimisküsimused. Seejärel püstitatakse eesmärk ja uurimisülesanded. **Uurimisprobleem** on püstitatud järgmise küsimusena: milline on potentsiaalne maksutulude laekumine mootorsõidukimaksu kehtestamisel sõidukitele registrimassiga alla 3,5 tonni.

Uurimisprobleemi täpsustavad **kuus uurimisküsimust**.

1. Milline on mootorsõidukmaksu mõju inimese netosissetulekule erinevates Euroopa Liidu riikides?
2. Milline oli 2020, 2021 ja 2022 registreeritud mootorsõidukite arv?
3. Milline oli Statistikaameti andmete alusel inimeste sissetulekute kasvutrend aastatel 2020-2022?
4. Millised on olnud inimeste kulutused transpordile ja ühistranspordile aastatel 2016-2022?
5. Milline on mootorsõidukimaksu kehtestamisest saadav prognoositav maksutulu?
6. Millised on mootorsõiduki omanike hinnangud mootorsõidukimaksu kehtestamise kohta?

Lõputöö **eesmärk** on välja selgitada mootorsõidukite maksustamise võimalikud majanduslikud mõjud Eestis. Töö eesmärgi täitmiseks tuleb analüüsida riigi saadavat tulu ja mootorsõidukimaksu kehtestamise mõju mootorsõiduki omanikule. Analüüsi käigus võetakse võrdluse alla enamikes Euroopa Liidu riikides olev brutopalk ning riigile laekuv mootorsõidukimaks.

Eesmärgi täitmiseks püstitab töö autor **kuus uurimisülesannet**:

1. Analüüsida erinevaid teoreetilisi lähtekohti mootorsõidukimaksu kehtestamiseks, mille registrimass jääb alla 3,5 tonni.
2. Analüüsida erinevaid (sh Euroopa Liidu) statistilisi andmeid, et välja selgitada sobilikum võimalus mootorsõidukimaksu kehtestamiseks.
3. Ankeetküsitluse raames kaardistada sõidukite omanike hinnanguid mootorsõidukimaksu kehtestamisel.
4. Analüüsida sõidukite statistikat Eestis maksubaasi tuvastamiseks.
5. Analüüsida sõidukite omanike käitumiseelistusi mootorsõidukimaksu kehtestamisel.
6. Hinnata teooriast ja praktikast tulenevaid võimalusi ning pakkuda välja rakendusettepanekud.

Lõputöö raames kasutatakse **kvantitatiivset** uurimismeetodit. Kvantitatiivse uuringu tulemused esitatakse arvudena (Õunapuu, 2014, lk 61). Andmekogumismeetodina kasutatakse statistiliste andmete analüüsi ja ankeetküsitlust. Statistikaametist saadakse andmed mootorsõidukite aru, inimeste sissetuleku ja leibkondade kulu suuruste kohta

erinevate kuluartiklite lõikes. **Kvantitatiivse** uuringu käigus kogutakse kokku anonüümsed ankeetküsitluse tulemused, mille põhjal saab koostada aktuaalse analüüsi võimaliku mõju kohta mootorsõiduki omanikule. Samuti kasutatakse uuringus erinevate andmekogude dokumentide analüüsi, millele tuginedes on võimalik tuvastada mootorsõidukimaksu kehtestamise mõju riigi maksutulule laekumisele. Statistilise andmeanalüüsi tulemusel tuuakse välja võimalikud kitsaskohad mootorsõidukimaksu kehtestamisel (registrimassiga alla 3,5 tonni), selle mõju omanikule. Küsitluse sihtgrupiks on kõik inimesed, kes omavad juhtimisõigust ja mootorsõidukit. Sihtgruppi kuuluvad inimesed leitakse sotsiaalmeedia erinevate foorumite ja sõidujagamise gruppide kaudu. Lõputöö autor on valinud ankeetküsitluse valimiks mittetõenäosuslikest valimitest mugavusvalimi. Mugavusvalim tähendab seda, et valimisse valitakse uuritavateks isikud, keda on lihtne uurimusse kaasata (Rämmer, 2014). Mugavusvalimi miinuseks on, et vastanute puhul ei saa teha kaugeleulatuvaid järeldusi ega üldistusi, sest andmed kajastavad vastanute hinnanguid.

Lõputöö koosneb kahest peatükist, mis omakorda on jagatud alapeatükkideks. Esimeses peatükis antakse teoreetiline ülevaade mootorsõidukimaksu olemusest, maksustamise erinevatest võimalustest ja maksustamise võimalikust mõjust majandusele. Teises peatükis tutvustatakse uurimismetoodikat, uuringu tulemusi ning tehtud järeldusi ja ettepanekuid.

Lõputöös kasutatakse õigusakte, eesti- ja võõrkeelset kirjandust ning artikleid. Allikate otsinguks kasutatakse EBSCO andmebaase. Statistiliste andmete saamiseks kasutatakse Eesti Statistikaameti ning Eurostat andmebaase.

1. MOOTORSÕIDUKIMAKSU MAJANDUSLIKUD MÕJUD EUROOPA LIIDUS

1.1. Mootorsõidukimaksu olemus ja kasutamine

Mootorsõidukite maksustamine võeti esimest korda kasutusele Ühendkuningriigis aastal 1888. Maksu rakendati tolli- ja siseriiklike tulude seaduse alusel, mis laiendas veo määratlust, mida veetakse või liigitatakse maanteel, trammiteel või mujal kui raudteel auru, elektri või mõne muu mehaanilise jõu abil. (Chatterton, *et al.*, 2018, p. 31)

Mootorsõidukimaksu kehtestamine on reguleeritud alates 17. juuni 1999 direktiiviga 1999/62/EÜ, mis sätestab raskete kaubaveokite maksustamise, mida on muudetud varasemalt direktiividega 2006/38/EC, 2011/76/EC ning mille värskem redaktsioon on sätestatud direktiiviga 2020/C 223/01. Tulenevalt direktiivi 1999/62/EÜ nõuetest on võimalik mootorsõidukimaksu kehtestada, kui liikmesriik suudab tõendada, et infrastruktuuri projekteeritud elueaks on rohkem kui 30 aastat. (Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 1999/62/EÜ, 2020, lk 4)

Mootorsõidukimaksu kehtestamist on Eestis kaalutud juba pikemat aega. Aastal 2018 on kehtestatud maks ainult mootorsõidukitele üle 3,5 tonni. Eesti on üks väheseid Euroopa Liidu riike, kus väiksemaid mootorsõidukeid ei maksustata.

Täiendavate tulude vajadust kinnitab riigi laenukoormus, mis seoses COVID-19 tulenevate mõjude tõttu on suurenenud. Samuti vajadus, mis tuleneb transporditaristu laiendamisest. Kuna ühiskond on pidevas muutumises, toimub autostumine ning parkimismaju- ja parkimiskohti on vähe. Mootorsõiduki maksustamine oleks mõjutusmeetmeks kasutamaks linna piirkonnas suuremal määral ühistransporti, mis aitaks vähendada ummikuid, oleks sunnimeetmeks sõidukõlbmatu mootorsõiduki likvideerimiseks läbi selle utiliseerimise, mille tulemusel muutuks liikumine tänavatel ohutumaks teistele liiklejatele. Saberi (2018, p. 179) on oma uurimustöös „*The role of the automobile industry in the economy of developed countries*“ välja toonud, et riigi majanduse arengut on raske ette kujutada ilma autotööstuse arenguta. Selle all on mõeldud pigem autotööstust laiemas mõttes, sest vaja on ikkagi mootorsõidukeid, mille abil saab toimida maantee transport.

Saberi (2018, p. 180) arvamuse kohaselt ei saa ühegi riigi majandus areneda jõudsalt ilma autotööstuseta. Tema arvamus tugineb varasematel uuringutel, millele ta oma töös viitab. Viimastel aastatel on autotööstuse globaalne osatähtsus SKT struktuuris kasvanud ning loonud uusi töökohti ja tõstnud keskmist palka. Seega on Saberi oma uuringus veendumusel, et autotööstuse tõhus toimimine ja areng on kõigile oluline, mitte ainult majanduslikult, vaid ka sotsiaalselt.

Brand, *et al.*, (2013, p. 133) on oma uuringus märkinud, et inimeste ostukäitumist, sõidukite omamist ning kasutamist mõjutavad hinnakujundus ja maksustamine. Sama on viidanud ka Beck & Bennett (2003, p. 500) oma varasemas uuringus, et sissetulekutase on seotud sõidukite nõudlusega. Mida suurem on sissetulek, seda suurem on nõudlus. Nad jõudsid järeldusele, et madalama sissetulekuga inimesed soetavad endale rohkem kasutatud kui uusi sõidukeid.

Nagu iga maksu puhul, kaasneksid ka mootorsõidukimaksu kehtestamisega mõningased positiivsed kui ka negatiivsed mõjud. Negatiivseteks mõjudeks võivad olla töökohtade vähenemine transpordisektoris ja sellest tulenevalt riigi maksutulu vähenemine palgamaksete kaudu, lisaks ka mootorsõiduki omaniku maksukoormuse kasv. Positiivse mõjuna aitaks mootorsõidukimaksu kehtestamine kaasa kliimaeesmärkide täitmisele (vähendaks CO₂ hulka, mis on inimese tervisele kahjulik), suurendaks riigi maksutulu, oleks abimeetmeks laenukoormuse vähendamisel. Inimesed hakkaksid oma liikumist rohkem planeerima, eelistades alternatiivse meetodina ühistransporti. Riigil on võimalus suurenenud maksutulu suunata muudesse valdkondadesse, mis omakorda mõjuksid positiivselt tervele ühiskonnale.

Drăcea (2011, p. 1) on oma uurimises väitnud, et tarbimise maksustamine Euroopa Liidus on oluline ja et erilist tähtsust tuleb pöörata just kaudsetele maksudele, mis moodustavad üle 30% eelarve tuludest. Lahti mõtestades on mootorsõidukimaks kaudne maks, mistõttu haakub Drăcea uurimus käesoleva uurimusega, sest töö eesmärk on välja selgitada võimalik mootorsõidukimaksu suurus, mille kaudu saaks suurendada riigi maksutulude laekumist võimalikult väikse mõjuga mootorsõiduki omaniku majanduslikule sissetulekule.

Saksamaal on uuritud, millist mõju avaldab mootorsõidukimaksu kehtestamine madalama sissetulekuga leibkondadele. Uuringus leiti, et võimalike negatiivsete mõjude leevendamiseks tuleks madalama sissetulekuga leibkondadele tasuda igal aastal 40 € suurune

toetus. Leiti, et madala sissetulekuga leibkonnad, pensionärid ja üksikvanemad saaksid kasu kavandatavast mootorsõidukimaksust ning maksu negatiivne mõju ei püsiks kaua. Saadav kasu oleks tuntav paremas ühistranspordi korraldamises ja soodsamates pileti hindades. (Steck, *et al.*, 2020, p. 12)

Borovina (2016, pp. 77-78) on oma uurimuses väitnud, et side maksude ja majandustõusu vahel on kõige enam arutletud ja uuritud teema. Maksude eesmärk on suurendada riigi tulusid, samas kui maksuõigluse seisukohalt tuleks fiskaalkoormus jaotada panustajate hulgas igäihe olukorda arvestades. Sageli juhtub, et see, mis on õiglane, ei ole tõhus ning see, mis on väga tõhus, ei ole õiglane. Seda kinnitab ka Meireles, *et al.*, (2021, p. 3) uuring, mille peamine eesmärk oli uurida maksude mõju vähendamaks CO₂ sisaldust loodus keskkonnas. Uuringu järelduseks on öeldud, et mootorsõidukimaksud on osutunud tõhusaks heitkoguste vähendamisel. Uuringu käigus leidis kinnitust, et riikide valitsused peaksid mootorsõiduki maksustamise ühtlustama, mille tulemusena saavutatakse ka kliimaeesmärkide täitmine aastaks 2050. (Meireles, *et al.*, 2021, p. 11)

Autode paljusus aga tekitab keskkonnaprobleeme. Hiljutises uuringus Meireles, *et al.*, (2021, p. 1) toob välja, et transpordisektor on Euroopa suurim CO₂-heite allikas. See vastutab üle veerandi kõigi kasvuhoonegaaside heitkoguste eest. Ainuüksi sõiduaudod moodustavad ligi 41% heitkogusest, mis avaldavad mõju inimeste tervisele. Uuringu kohaselt tuleks kliimakoostuste täitmiseks autod ja kaubikud dekarboniseerida. Niisugune ümberkujundamine nõuab üldisi muudatusi, näiteks kuidas sõidukid on maksustatud.

Potter (2004, p. 1093) on oma uuringus väitnud, et transpordist tingitud energia- ja keskkonnamõjud on väga probleemne valdkond. Transport on kõigist heitkogustest kõige kiiremini kasvav õhusaasteallikas. Samale järeldusele jõudis ka Ciccone (2015, p. 141) uuring mis kinnitab Potter (2004) uuringu tulemusi, et peaaegu kolm neljandikku transpordi heitkogustest pärineb maanteetranspordist ning just eriti sõiduaudodest ja kergveokitest.

Euroopa transpordi- ja keskkonnaföderatsiooni uuringust selgus, et Vahemere piirkonna riigid tekitavad vähem heitkoguseid sõiduki kohta, võrreldes põhja- ja keskeuroopaga. Uuringus hinnati, kas Vahemere piirkonnas on täheldatud süsinikdioksiidi heitkoguste

vähennemist kehtestatud mootorsõidukite maksustamisest tingituna. (Meireles, *et al.*, 2021, p. 5)

Autorid Griet De Ceuster ja Inge Mayeres poolt on teemal „The Taxation of Car Use in the Future“ avaldatud artikkel teede maksustamise kohta, milles tuuakse välja 5 põhipunkti. Avaldatakse arvamust, et autotranspordi hinnapoliitikas on lünk praeguse hinnapoliitika ja transpordimajandusteooria soovitude vahel. Uuritakse, kuidas mõjutavad lünki autotranspordi hinnapoliitikas viis arengute kategooriat: (1) majanduslikud ja demograafilised muutused, (2) autode kütusesäästlikkuse edasine suurenemine ja alternatiivsete tehnoloogiate tähtsuse kasv, (3) jagatud mobiilsus, (4) ühendatud ja automatiseeritud mobiilsuse uuendused ja (5) hinnatehnoloogiate areng. Nendel arengutel võib olla nii positiivne kui ka negatiivne mõju transpordi väliskuludele, milleks võivad olla näiteks kulud keskkonnale, tervisele või liiklusõnnetustega seotud kahjudele. (Ceuster & Mayeres, 2021, p. 534-535)

Mootorsõiduki kasutamisega on seotud teede kasutamise maks ja kütuseaktsiisid. Euroopa Liidu riikides läheb kütuseaktsiis riigi üldtuludesse ja seda kasutatakse harva teede finanseerimiseks. (Gomez & Vassallo, 2014, p. 2) Sarnasele järeldusele on jõudnud ka Ceuster & Mayeres (2021, p. 534), et teemaksu majanduslik põhjendus lähtudes eelnevast jääb kehtima ja mõnel juhul isegi tugevneb. Ühine mobiilsus ja teemaksutehnoloogiate uued arengud võivad samuti hõlbustada teemaksude rakendamist.

Ernst & Young Baltic AS (2015, lk 92) uuringust ilmneb, et sõiduautodele maksu kehtestamisest oleksid mõjutatud Eestis ca 496 tuhat aktiivse registrikandega sõiduautot, millest 85% kuuluvad eraisikutele ja ülejäänud jaguneb ettevõtete ning avaliku sektori vahel (eeldusel, et ei tehta maksuvabastusi mõnele sõidukigrupile). Analüüsis on põhistsenaariumina käsitletud ainult sõiduautode maksustamist ning alternatiivina nii sõiduautode kui ka mopeedide, mootorrattaste ja kaubikute maksustamist. Sõiduautode aastamaksu kehtestamise korral algab majanduslike mõjude ahel. Selle all mõeldakse maksukoormuse kasvu mootorsõiduki omanikule, mõju inimeste sissetulekule, mõju ettevõtetele, mistõttu võib tekkida ka mõningane koondamiste laine transpordisektoris. Samuti võib ahela ühe mõjuna välja tuua võimaliku maksutulu laekumise vähenemise palga maksudelt.

Kokkuvõttes on teede maksustamisel mitmeid positiivseid ja negatiivseid mõjusid ning iga riik peaks kaaluma, missugusel määral oleks mõistlik maks kehtestada ning kuidas leevendada maksu mõju sellest tingitud suuremat mõju tundvatele leibkondadele. Mootorsõidukimaksustamise positiivsete ja negatiivsete mõjude kohta on erinevaid arvamusi. Maksu kehtestamise vastu on üldjuhul inimesed, kellel on madalam sissetulek või arvestades sissetulekuid on väljaminekud samaväärsed. Niisugusel juhul oleks tegu inimestega, kes elavad palgapäevast palgapäevani. Jah- niisugusel juhul oleks nende inimeste puhul maksu kehtestamine majanduslikult koormav ja vähendaks toimetuleku piiri märkimisväärselt. 1.juunist aastal 2022 on toimetuleku piir vastavalt Sotsiaalministeeriumi kodulehel avaldatud andmete kohaselt üksi elaval inimesel või esimese perekonna liikmel 200 eurot kuus ja iga alaealise liikme toimetulekupiir 240 eurot kuus (Sotsiaalministeerium, 2022).

Mootorsõidukimaksu positiivse mõjuna võiks välja tuua, et maksu kehtestamise mõjuna väheneks mootorsõidukite arvukus linnapildis, tekkiks juurde vabu parkimiskohti, kütuseaktsiis väheneks. Selle tulemusena muutuksid tarbekaubad soodsamaks, maksutulude suurenenud laekumise tulemusena väheneks laenuraha hulk. Maksutulud oleks võimalik reinvesteerida erinevatesse valdkondadesse ja väheneks ka õhu saastatus, mis aitaks saavutada kliimaeesmärgid aastaks 2035. See ühtib ka eespool mainitud Euroopa Parlamendi vastuvõetud otsusega, mis tõestab, et probleem on olemas ja sellega tuleb tegeleda (vt käesolev töö lk 6).

1.2. Teede maksustamise erinevad võimalused

Wojciech, *et al.*, (2021, p. 29) on artiklis väljatoodud, et inimeste kasvavad liikumisvajadused koos erasõidukite sagedase kasutamisega on osa sotsiaalkeskkonnamõjude peamistest probleemidest. Teadlased rõhutavad, et selle probleemi lahenduseks võiksid olla elektrisõidukid. Eeldatakse, et elektrisõidukite kasutamine toob kaasa fossiilide tarbimise vähenemise, mille tulemusena väheneks kasvuhoonegaaside hulk õhus. Kuna suuremateks reostajateks on just fossiilseid kütuseid kasutavad mootorsõidukid, siis sellest lähtuvalt on võimalik ühe olulise vajadusena kehtestada mootorsõidukimaks, mille

kaudu saab vähendada kasvuhoonegaaside hulka õhus ning vähendada muid ohtlike keskkonda ja teohutust mõjutavaid tegureid. Näiteks võib tuua elektriautode tootmise toetamise ja vajalike elektriautode laadimiskohtade arvu suurendamise. Glotz-Richter (2016, p. 1301) on toonud välja oma uurimuses, et tulevikus on liikluskultuuri põhielemendiks arendada ühistransporti ja edendada jalgrattasõitu. Ta on väitnud, et enamike inimeste jaoks saab ühistranspordisüsteem ära katta suurema osa igapäevastest sõitudest, kuid võib siiski tekkida vajadus auto järele. Auto vajaduse võimalikkuse all on silmas peetud maapiirkonnas elavaid inimesi, kellel puudub piisav ühendus ühistranspordiga.

Tänapäeval on mootorsõidukitele registrimassiga alla 3,5 tonni enam kasutatud kilomeetripõhine ja ajapõhine maksustamine. Kasutatakse ka mingi kindla tee või tunneli maksustamist, kuid see ei ole väga laialt levinud. Hetkel kasutatakse seda meetodit näiteks Belgias ohtlike ainete veoks kindlaks määratud marssruutidel. Erinevate sildade või tunnelite läbimiseks Austrias, Hispaanias. (UTA, 2019)

Järgnevas alapeatükis kirjeldatakse kilomeetripõhist, ajapõhist ja aastamaksu põhist maksustamist.

1.2.1. Kilomeetripõhine

Ernst & Young Baltic AS (2015, lk 68 ref Maanteeamet, 2006, lk 3) poolt läbiviidud uuringust tuleb välja, et läbisõidupõhise maksustamise korral peab lahenduste valikul olema tehniliselt võimalik eristada maksustatud teid maksustamata teedest ehk see toob välja, mis on teemaks ning kuidas seda arvestada saab. Teemaksu saab arvestada järgmisel kahel võimalikul viisil, milleks on GNSS ja DSRC. *GNSS* - põhise tehnilisel lahenduse korral eristatakse maksustatavaid teelõike andmebaasipõhiselt. Elektrooniliste *DSRC* tugijaamade puhul võib eristamine olla teostatud kahe põhimõtte järgi: täieliku eristamise korral ei pääse sõiduk maksustatavale teelõigule ega sealt ära ilma elektroonilist tugijaama läbimata (nt ristumisteta kiirteelõik), osalise eristamise korral on tugijaamad maksustatavatel teedel teatud intervalliga ja maksustatakse ainult kahe tugijaama vahelise teelõigu läbimist. Kilomeetripõhise maksustamise puhul on uuringu kokkuvõtteks välja toodud järeldus, et

täielik eristamine ei ole Eesti riiklike ega kohalike maanteed võrgus ega linnatänavatel suure ristumiste arvu tõttu põhjendatud.

Euroopa Komisjoni poolt tellitud uuringus täheldatakse samuti kilomeetripõhise arvestuse eeliseid. Uuringu kohaselt näeb transpordisektor järgnevate aastakümnete jooksul välja hoopis teistsugune. Rõhutatakse, et kui tahetakse vähendada CO₂ hulka õhus, tuleb hakata eelistama kilomeetripõhist maksuarvestust, kuna sõidukite autonoomia ja transpordi elektriseerimine muudavad nõudlusmustreid ning lisavad koormust infrastruktuurile. Tuuakse välja, et kilomeetripõhine arvestus aitaks lahendada CO₂ probleemi, vähendaks ummikuid ning oleks moodus saada suuremat maksutulu riigi eelarvesse. (Transport & Environment, 2017, p 3) Kilomeetripõhist maksuarvestamist võib mõjutada sõiduki pikkus, kaal ja keskkond, mida läbitakse.

1.2.2. Ajapõhine

Ajal põhinev mootorsõidukimaks on väiksema kuluga. Ajal põhineva maksu puhul ei saa mootorsõiduki omanik või juht olla kindel, kas ta suudab vajaliku vahemaa läbida. Mitte läbimise korral tuleb soetada uus maksupilet, mis on mõningatel juhtudel tülikas. Ajapõhist maksu saab tasuda üldjuhul tanklates, kiirtee äärsetes maksukogumise punktides või internetis. (Tolls, 2022)

Maksupileti süsteem ehk vignette on kasutusel mitmel pool Euroopas. Olenevalt Euroopa Liidu riigist on sõiduautodele kehtestatud vinjet (vignette) ehk kindlaks perioodiks ostetud pilet, mis põhineb sõiduki raskusel, kaalul, pikkusel kui laiusel. Vinjet määrab ära läbitava tee marsruudi ja -vahemaa pikkuse. Vinjettide kasutuselevõtu eesmärk on infrastruktuuri kulude katmine. Muuhulgas parandus ja hooldustööde rahastamine. (Tolls, 2022)

Vinjeti süsteemi kasutavad riigid on loonud jaemüügipunktid piiride äärde, kiirteedele, tanklatesse ning vahel ka naaberriiki. Vinjeti eest saab tasuda nii deebet- kui ka krediitkaardiga, peale mida väljastatakse ostjale pilet või kleebis, mis tuleb paigaldada sõiduki aknale. (Tolls, 2022)

Vinjetti saab osta ka veebi vahendusel, mistõttu ei väljastata ostjale füüsilist kleebist vaid registreeritakse kohe süsteemis, mida kontrollorgan kontrollida saab.

Ernst & Young Baltic AS (2015) poolt läbiviidud uuringus selgub, et ajapõhise mootorsõidukimaksu rakendamisel kujuneb maksumäär peamiselt emissiooniklassi põhjal, sest mida kõrgem on emissiooniklass seda suurem on õhku paisatava CO₂ hulk. Analüüsitud riikidest rakendab ajapõhist mootorsõidukimaksu alla 3,5-tonniste sõidukitele Slovakkia, kus on tasumäärad kõikidele selle kaaluga sõidukitele ühtsed. Analüüsitud riikidest enamik rakendab mootorsõidukimakse vaid osale teedevõrgust, nt Lätis ja Leedus on maksustatud ainult põhimaanteed. Kogu teedevõrgu osas rakendab ajapõhist mootorsõidukimaksu näiteks Taani, oma riigis registreeritud sõidukite osas ka Rootsi. (Ernst & Young Baltic AS, 2015, lk 41)

Transport & Environment (2017, p. 3) uuringu kohaselt ei ole ajapõhine arvestus otstarbekas. Vignette hõlmab tee kasutamist ajapõhiselt, kuid seos aja ja mootorsõidukimaksu vahel on väga nõrk ega suuda stimuleerida käitumise muutusi. Uuringus tuuakse välja puudus, et pärast vignette ostmist võivad liiklejad sel perioodil sõita nii palju kui tahavad, mis tähendab, et sama vignette puhul on juhte, kes kasutavad teid tegelikkuses rohkem kui teised- aga maksavad sama palju. Uuringu kohaselt ajapõhise tee kasutamise eest tasumine ei loo stiimuleid sõitmise kohandamiseks ega võta arvesse infrastruktuurile tehtud kulutusi. Ollakse arvamusel, et ajapõhine maksuarvestus on ebaproduktiivne oma väärtuse maksimeerimiseks.

1.2.3. Mootorsõiduki aastamaks

Mootorsõiduki aastamaks on hea alternatiiv, kui ei ole tehniliselt võimalik mootorsõidukeid muul viisil maksustada. Aasta maksu oleks mootorsõidukite puhul võimalik kehtestada olenevalt nende vanusest, mootorimahust kui ka CO₂ heitmehulga järgi.

Eesti mootorsõidukitele on omane kõrge keskmine vanus, selle tulemusel on ka CO₂ hulk väljapaisatavas õhus suurem. Vitsur (2014) on avaldanud oma artiklis, et maksustada tuleks ebaökonomseid mootorsõidukeid.

Baranov (2010, lk 34-36) on oma töös välja toonud mõtte, et mootorsõiduki aastamaksu kogumise võiks jätta liikluskindlustuse pakkuja kanda. Ta põhjendab oma seisukohta sellega, et niisugusel juhul ei oleks vaja Maksu- ja Tolliametil luua või arendada süsteeme arvutamaks maksukohustust. Sama moodi toob ta välja, et see moodus aitaks vältida maksuvõla tekkimist ning kindlustaks maksu efektiivsema laekumise.

Kokkuvõtvalt saab järeldada, et Baranov-i idee on efektiivne. Idee aitab vältida liigseid administratiivkulusid ning tagaks efektiivsema maksutulu laekumise. Mootorsõiduki aastamaks suurendaks riigi maksutulu laekumist ning aitaks mõjutada inimesi kasutama rohkem keskkonnasõbralikumaid transpordiviise.

1.2.4. Mootorsõiduki maksustamise võimalused Eesti Vabariigis

Cheung, *et al.*, (1978, pp. 74-76) on oma uurimuses viidanud, et majandusteadlased on juba üle viiekümne aasta väitnud, et kui erakulud või tulud erinevad sotsiaalsetest kuludest või tuludest, on valitsuse sekkumine lahknevuse parandamiseks „selge põhjus”. Seda argumenti on kasutatud peaaegu lõputu sekkumise õigustamiseks. Cheung on viidanud oma uurimuses Pigou ja Viner mõttele, et valitsuse maksu- ja subsiidiumisüsteemid parandaksid erinevusi. Samuti viitas Cheung Coase väitele, et on olemas põhimõtteliselt erinev hüvitamisviis: otsene kauplemine sotsiaalsete kulude/kasudega „tootja” ja „tarbija” vahel. Sekkumise kulud kaaluvad sageli üles sotsiaalse kasu. Seda võib seostada Eesti puhul niimoodi, et riik on maksu „tootja“ ehk korrigeerija rollis oma maksupoliitikaga ja mootorsõiduki omanik „tarbija“ rollis. Tarbija ei ole rahul kas siis maksu kehtestamisega või hinna tõusuga. Olenemata riigi maksupoliitika püüdlusest saada rohkem kasu on „tarbija“ alati selle vastu, tuues erinevaid põhjuseid, miks „tootja“ idee halb on.

Aastal 2007 tellis Tallinna linnakantselei uuringu „Tallinna ja ümbritsevate omavalitsuste koostöövõimalused ja perspektiivid valglinnastumise kontekstis“, mis toob välja tegeliku vajaduse, kehtestamaks mootorsõidukimaks. Uuringu kohaselt toimub ohtlike kemikaalide transport mööda linnatänavaid, mis on suurema riskiga. Uuringus on selgelt välja öeldud, et „olulisi meetmeid tuleks rakendada teede, eriti ohtlike ristmike tehnilise olukorra

parandamiseks, karmistada juhtide alkoholi joobe tuvastamise korda“. (Ahas, *et al.*, 2007, lk 97-98)

Ernst & Young Baltic AS (2015, lk 19) uuringu kohaselt saaks Eestis kasutada:

- 1) registreerimismaksu
- 2) aastamaksu
- 3) mootorsõiduki müügitaksu

Registreerimismaksu kasutamisel oleks tegu ühekordse maksuna mootorsõiduki registreerimisel, kuid mis võib põhjustada pahameelt rahva seas ja põhjustada laiaulatusliku mootorsõidukite registreerimise teise riiki. Maksustamise seisukohast võib pidada registreerimismaksu ebastabiilseks tuluallikaks.

Aastamaksu puhul on tegu mootorsõidukimaksu alternatiiviga. Aastamaksu võib tasuda kas perioodiliselt, kord aastas või siis ettemaksuna. Aastamaks kehtestatakse igale sõidukile ning selle arvestamisel ei võeta arvesse mootorsõiduki omanikule kuuluvate masinate arvu. Aastamaks oleks ka võimalik mõjutusvahend vähendamaks taristu koormatust üleliigsete või kasutuna seisvate mootorsõidukite likvideerimiseks.

Mootorsõiduki aastamaksu kasutatakse efektiivselt ka näiteks Hispaanias ja Belgias. Mootorsõiduki maksu tasumist kinnitab vastav märgis, mis väljastatakse kindlale mootorsõidukile. Väljastatav tähis on märgistatud triipkoodiga mis omakorda on ühendatud registriga mida kontrollorganil on kerge kontrollida. Niisuguse meetodi puhul on tegu ka madalate administratiiv kuludega.

Kokkuvõttes võib välja tuua, et sõiduauto aastamaksu kohaldatakse kõikides EL-i liikmesriikides, v.a Eesti, Leedu ja Poola. (Ernst & Young Baltic AS, 2015, lk 19)

Seega oleks vajalik kaaluda teiste riikide alusel maksu kehtestamise võimalusi kas siis kilomeetripõhise, ajapõhise või aastamaksupõhisena.

1.3. Teede maksustamise mõju majandusele

Omri (2022, p. 513) on oma värskes uurimuses välja toonud põhjenduse, miks on riigil vajalik kehtestada makse. Omri väitel on maksude kehtestamine üks peamisi riigi majanduse tulu allikaid, maksustades nii era kui ka juriidilisi isikuid. Oma uurimuses on ta arvesse võtnud andmeid seoses maksudega juba alates 20. sajandist kuni aastani 2021 ning varasemalt tehtud uuringuid. Omri esitab uurimuses küsimuse, et mis oleks kui meil oleks võimalik kogu maksusüsteem ümber korraldada? Ta vastab sellele üpris lihtsalt- seda ei tehta. Tema eelistab maksustada andmeid, kuna liigume üha enam digitaalse maailma poole.

Lähtudes Omri uurimusest, tuleb ära täheldada, et mootorsõiduki maksu kogumine Eestis oleks 99% ulatuses digitaalne. See tähendab, et administreerimisega seotud kulud oleksid madalad, maksukogumine käib interneti vahendusel, paber kviitungi väljatruk ei oleks enam vajalik.

Geir & Bjertnæs (2019, p. 387) on aga erineval arvamusel. Nende arvamuse kohaselt tuleks alternatiivse meetmena maksustada hoopis säästlikke mootorsõidukeid. Strateegia kohaselt peaks see mõjutama optimaalset kütuse maksustamist, mille tulemusel langetatakse kütuseaktsiisi. Selle tulemuseni jõudmiseks kasutati Ramsey maksukomponenti, mille tulemusel teeniks riik hoopis suuremat maksutulu.

Ramsey maksukomponendi loogika seisneb pöördelastsuse reegilil, et mitteelastse kompenseeritud nõudlusega kaubad tuleks maksustada kõrgema määraga. Selle tulemusena suurenevad maksulaekumised. (Özocakli & Uğur, 2019, p. 147) Seda seost võib mootorsõidukimaksu kontekstis tõlgendada selliselt, et kehtestada kõrgem maksumäär neile, kes maksule reageerivad vähem tundlikumalt.

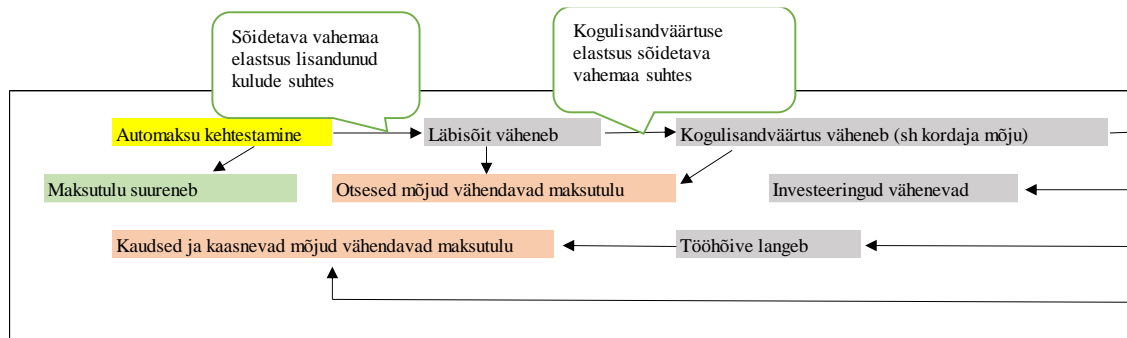
Seda seost oleks võimalik kasutada ka Eestis. Näiteks võib siin tuua, et teemaksu puudumine on elastne tegur, elastse teguri maksustamise teel muudetakse see ebaelastseks, ebaelastuse tulemusel teenib riik maksutulu. Ehk lihtsamalt sõnastades- seni kuni mootorsõidukimaksu kehtestatud ei ole, on joon elastne ja ühtlane. Olenevalt kehtestatava maksu määrast muutub elastne joon ebaelastseks. Mida ebaelastsem (võnkuv) on joon, seda suurem on maksutulu laekumine.

Ka varem on uuritud mootorsõidukimaksu kehtestamise võimalikkust. Sellest saadavat kasu nii majandusele kui ka keskkonnale ehk siis CO₂ väljaheidete vähendamise võimalikkusest. 2017 aastal on Slovakkias tehtud vastavasisuline uuring valitud Euroopa Liidu riikide näitel, mille puhul on aluseks võetud peamiselt Tšehhi, Slovakkia, Austria, Saksamaa, Poola ja Gruusia. Uuringu tulemustel keskenduti rohkem keskkonna mõjule läbi teede maksustamise. Uuringust selgub, et: “Euroopa Liit survestab liikmesriike välismõjusid vähendama ja kasutama alternatiivseid transpordiviise. See idee toob kaasa teemaksu alandamise võimaluse keskkonnasõbralike sõidukite kasutamisel.“ (Ližbetinova, *et al.*, 2017, p. 5)

Euroopa Komisjon on hinnanud Läti maksureformi tagajärgi 2018. aastal ja teatas, et seatud eesmärki madala sissetulekuga inimeste maksukoormuse vähendamiseks ei saavutatud ning maksureformi jätkuv elluviimine põhjustas veelgi suurema sotsiaalse kihistumise. Uuringu eesmärk oli arendada sõidukite ratsionaalse maksu määramise meetod, mis põhineb õigluse ja tõhususe kriteeriumidel, kasutades analüütilist meetodit. Analüüsi meetodi puhul majanduses lagundatakse probleemi erinevad osad, et neid eraldi uurida ja hiljem omavahelisi seoseid hinnata eesmärgiga leida kriitiline punkt või tegur, mis tekitab protsessis kõrvalekaldeid. Esimene kontroll-juhtumi analüüs näitas, et olukord Läti sõidukite maksustamispoliitikas ei ole kombineerimise seisukohalt piisavalt tõhus. Sest igasugune ettenägematu tegevus ja otsustamine, omamata selget ettekujutust oodatavatest tulemustest, toob kaasa riigieelarve tulude vähenemise ning mõjutab negatiivselt elanikkonna maksevõimet ja heaolu. Selle tulemusel hakkavad inimesed oma liikumisharjumusi muutma ja kaaluma alternatiivseid transpordiviise ja/või registreeriksid oma mootorsõidukid naaberriigis. Tulemusena väheneks küll keskkonna saastatus, kuid suureneks muud kulud nagu aktsiis kütusele, transport ning muud teenused, mis omakorda tingiks elanikkonna maksevõime vähenemise ja suurendaks riigi kulutusi nende vähendamise asemel. (Leontyev & Reshina, 2020, p. 105)

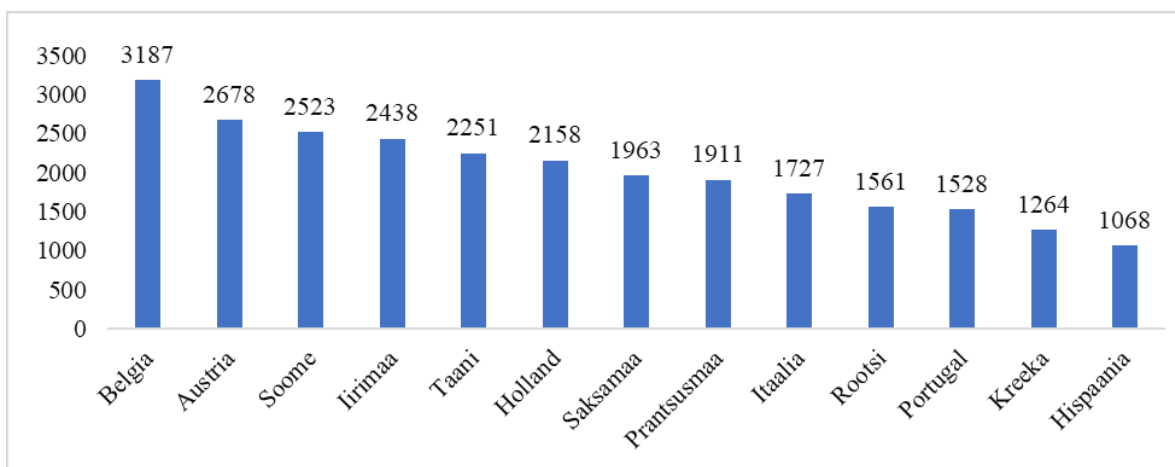
Seadusjärgne maksumäär on enim kasutatav, kuid ka kõige vähem sobiv vahend maksukoormuse hindamiseks ja võrdlemiseks. Maksukoormuse statistika näitab maksudest saadavat valitsussektori kogutulu protsentides SKP-st. Osaliste maksukvootide abil saab määrata, milline osa tuludest hajutatakse üksikute maksude kaudu. (Baranová & Janíčkov, 2012, p. 99)

Ernst & Young Baltic AS poolt läbiviidud sõiduautode aastamaksu majanduslike mõjude analüüsil on kasutatud empiirilisi alusuuringuid, milles on leitud otsesed seosed ja mõjud kulutuste muutuse, sellest tuleneva läbitavate kilomeetrite arvu muutuse ning sellest omakorda tuleneva lisandväärtuse muutuste vahel. Skeemilt (Joonis 1) puudub illustratiivne analüüs riigi maksutulu majandusse investeerimise kohta. (Ernst & Young Baltic AS, 2015, lk 92)



Joonis 1. Sõiduautode aastamaksu majanduslike mõjude analüüsi meetodika (Ernst & Young Baltic AS, 2015, lk 92)

Uuringus selgitatakse, et elastsus sõiduauto aastamaksu ning autokasutuse vahel näitab, kuidas muutub auto aastane kasutus kulude tõustes. Võib järeldada, et kui kogukulud auto kohta kasvavad, siis autokasutus väheneb. Sõiduauto aastamaksu muutumise korral on tarbimise muutus võrd lemissi väike, võrreldes teiste maksustamislahendustega, nagu näiteks kütuseaktsiis või sõiduki registreerimistasu. (Ernst & Young Baltic AS, 2015, lk 93)



Joonis 2. Aastal 2020 saadud maksutulu eurodes mootorsõiduki kohta (Statista, 2021)

Kuna sarnaste uuringute kontekstis on tegu suhteliselt väikese mõjuga, olid uuringu läbiviijad arvamusel, et tarbijate tundlikkus aastamaksude suhtes on suhteliselt väike. Mõju SKP-le tuleneb sisuliselt sellest, et kogu majanduses tarbimine väheneb kui hinnad suurenevad, aga sissetulekud ei muutu. (Ernst & Young Baltic AS, 2015, lk 95)

Euroopa Autotootjate Ühenduse (ACEA, 2022) avaldatud andmete kohaselt (Joonis 2, lk 21) on mootorsõidukitelt saadav maksutulu Euroopas peamistel turgudel tõusnud 398 miljardi euronit (3%). Mitte kusagil Euroopas ei ole maksud sõiduki kohta nii kõrged kui Belgias, kus keskmine aastane maksutulu mootorsõiduki kohta on 3187 eurot. Saksamaal, kus mootorsõidukite arv aastal 2020 oli euroopa suurim, ulatus rahvasissetulek 99,9 miljardi euronit. Kui vaadata keskmist maksutulu kogu mootorsõiduki kohta, siis Belgia kogub aastas 3187 eurot sõiduki kohta, kusjuures Austria (2678 eurot) ja Soome (2523 eurot) moodustavad EL-i riikide esikolmiku, kellel on sõiduki kohta suurim tulu. Kõige väiksemad maksutulud on Kreekas ja Hispaanias, kus riik kogub sõiduki kohta vastavalt 1264 eurot ja 1068 eurot. (Statista, 2021)

Arvestades erinevaid muutusi, seisab maksupoliitikal ees mitmeid küsimusi millele tuleb leida kas vastus või lahendus. Nendest olulisemad küsimused on:

- 1) Kas varamaksud saaksid olla varasemast olulisem maksutulu allikas, võttes arvesse uusi võimalusi ning rahvusvahelisi pingutusi infovahetuse edestamiseks ja maksuläbipaistvuse suurendamiseks?
- 2) Kuidas leevendada keskkonnamaksude negatiivset mõju inimeste toimetulekule ning ettevõtete konkurentsivõimele?

Eesti küllaltki lihtne ja majanduskasvule orienteeritud maksusüsteem loodi aastal 1994. Võrreldes teiste arenenud riikidega on Eesti maksusüsteemis vähem erandeid ja uue maksu rakendamine tooks kaasa väiksema maksutulu kaotuse, mis moodustab vaid 1% SKP-st. (Arenguseire Keskus, 2021b, lk 18-21)

Viimastel aastatel on Euroopas tehtud muudatusi üksikisiku tulumaksu maksustamise hulgas. Silmatorkavamateks on tulujaotus ja hõive toetamisele suunatud reformid ehk siis väiksema tulu teenijate maksukoormuse langetamine. Samuti ka kõrgemate maksuastmete langetamine

mille eesmärk oli vähendada tulude varjamist ning saavutada seeläbi maksutulude kasv. (Arenguseire Keskus, 2021b, lk 27)

Kokkuvõttes võib välja tuua, et teede maksustamise mõju majandusele oleks positiivne. Saadavat tulu on võimalik re-investeerida infrastruktuuri hooldamisse, haridusse, keskkonda ja näiteks riigi kaitsevõime parendamisse. Eesti puhul oleks mõistlik kehtestada mootorsõiduki aastamaks. Mootorsõiduki aastamaksu kehtestamise vajalikkust näitab ka tööealise rahvastiku vananemine. Riigil on vajadus leida erinevaid meetmeid puudujääkide vähendamiseks, kuid samas tuleb silmas pidada ka seda, et tööealist rahvast mitte liigselt maksudega koormata. Liigne maksukoormus võib omakorda tingida väisema maksutululaekumise ja riigi kulutuste kasvu tulenevalt tööpuudusest tingitud mõjudest. Olgugi, et maksu välja mõtlemine on lihtne, tuleb ka mõelda selle mõjudele suuremas perspektiivis.

Tabel 1. Maksu kehtestamise mõju inimese neto sissetuleku kohta eurodes (Statista, 2021; WCIFLY,2021; autori koostatud)

	Maksutulu aastamootorsõiduki kohta	Maksutulu kalendrikuus	Maksutulu 100 000 mootorsõiduki kohta kalendrikuus (mln eurot)	Maksutulu 100 000 mootorsõiduki kohta aastamootorsõiduki kohta (mln eurot)	Keskmine netopalk inimese kohta kalendrikuus	Maksu protsendiline mõju neto sissetuleku kohta kalendrikuus
Belgia	3 187,00	265,58	26,6	318,7	2 091,00	12,70%
Austria	2 678,00	223,17	22,3	267,8	2 053,00	10,87%
Soome	2 523,00	210,25	21	252,3	2 509,00	8,38%
Iirimaa	2 438,00	203,17	20,3	243,8	2 479,00	8,20%
Taani	2 251,00	187,58	18,8	225,1	3 100,00	6,05%
Holland	2 158,00	179,83	17,9	215,8	2 263,00	7,95%
Saksamaa	1 963,00	163,58	16,4	196,3	2 270,00	7,21%
Prantsusmaa	1 911,00	159,25	15,9	191,1	2 157,00	7,38%
Itaalia	1 727,00	143,92	14,4	172,7	1 762,00	8,17%
Rootsi	1 561,00	130,08	13	156,1	3 062,00	4,25%
Portugal	1 528,00	127,33	12,7	152,8	846,00	15,05%
Kreeka	1 264,00	105,33	10,5	126,4	917,00	11,49%
Hispaania	1 068,00	89,00	8,9	106,8	1 718,00	5,18%

Tabelis 1 on toodud andmed erinevate Euroopa riikide maksu kehtestamisest saadavast tulust ja selle mõjust inimese neto sissetulekule. Vastav võrdlustabel on ka eespool leheküljel 21 välja toodud joonis 2 kujul. Andmetest on näha, et mootorsõidukimaksu tulu teenib Euroopas kõige enam Belgia. See tuleneb suuresti sellest, et Belgias on kehtestatud teekasutustasu ja

ka mootorsõiduki aastamaks, samuti on Belgia oma geo-poliitlise asukoha poolest soodsas asukohas. Kõige väiksemat maksutulu teenib aga Hispaania mis asub Euroopa edela osas.

Keskmine maksu mõju elaniku neto sissetuleku kohta jääb vahemikku 4,25% ja 15,05%. Vahemikku mõjutab enamasti geo-poliitiline asukoht ja inimeste liikumisharjumused ning leibkonna sissetulek. Tabelis 1 on arvestatud maksumõju ühe leibkonnaliikme keskmist sissetulekut arvestades. Täpsemat ülevaadet mootorsõidukite arvust ei ole võimalik anda, sest viimased andmed pärinevad aastast 2014.

Kokkuvõtteks võib Tabel 1 kohta teha järelduse, et Belgias ja Hispaanias on keskmine neto sissetulek sarnane Eestis saadava neto sissetulekuga ning seepärast on hea võtta võrdlusesse just need riigid arvutamaks Eesti jaoks sobilik mootorsõidukimaksu baashind.

2. MOOTORSÕIDUKIMAKSU KEHTESTAMISE VÕIMALUSED JA MÕJU

2.1. Uuringu protsess ja valim

Töö autor on seadnud eesmärgi välja selgitada mootorsõidukimaksu kehtestamise võimalikud majanduslikud mõjud, et saada vastus uurimisprobleemiga püstitatud küsimusele, mis puudutas potentsiaalse maksutulu laekumist mootorsõidukimaksu kehtestamisel sõidukitele registrimassiga alla 3,5 tonni. Mõjude hindamiseks kasutab autor kvantitatiivset uurimismeetodit. Analüüsis lähtub töö autor enda poolt seatud valemist $T=t*q$, kus T väljendab maksutulude mahtu, t näitab sõiduautodele rakendatud maksumäära ja q väljendab maksubaasi ehk maksustatavate sõiduautode arvu. Maksumäär ehk t leitakse Belgias ja Hispaanias sõiduautodele kehtivate maksumäärade alusel. Need riigid valiti seetõttu, et Belgias on Euroopa kõige kõrgemad ja Hispaanias Euroopa kõige madalamad maksumäärad sõiduautodele (vt tabel 1). Sõiduautode arv ehk q leitakse registreeritud sõidukite statistika alusel. Kuna registreeritud sõiduautode arv ehk q võib muutuda peale maksu kehtestamist, tuleb uurida ka võimaliku mõju leibkonna käitumistele. Seetõttu viiakse läbi ka küsitlus leibkondade seas ja lisaks ka sekundaarandmete analüüs, millega uuritakse maksude mõju leibkonna eelarvele.

Empiiriline analüüs viiakse läbi järgmisest neljast etapist koosneva uuringuna:

- 1) arvutatakse, kui palju teenib riik maksutulu mootorsõiduki kohta aastas Belgia ja Hispaania näitel ehk hinnata võimalik t väärtus Eesti jaoks;
- 2) hinnatakse, palju on mootorsõidukeid erasektoris ehk milline on maksimaalne q väärtus ning selle põhjal kogutav võimalik maksutulu;
- 3) arvutatakse, millised on leibkonna kulutused transpordile;
- 4) analüüsitakse, kuidas mõjutab mootorsõidukimaksu kehtestamine inimeste käitumist.

Esimese etapina võrdlusprotsessis tuleb välja selgitada, kui palju on erinevates Euroopa liidu riikides teenitav maksutulu mootorsõiduki kohta. Leidmaks sobilikum baashind Eesti jaoks, võetakse aluseks kõige enam mootorsõidukimaksu tulu teeniv riik ja kõige väiksema

mootorsõiduki maksu tulu tootlikusega riik. Belgia ja Hispaania leibkonna sissetulekute vahe arvestatakse ümber protsentidesse, ning võrreldakse andmeid Eestis teenitava sissetulekuga. Tekkiv protsendiline erinevus lahutatakse Eesti keskmisest sissetulekust, ning seeläbi leitakse sobilik maksu baassumma. Antud meetod on käesoleva töö autori arvates lihtsam moodus leidmaks Eesti jaoks sobilikum baashind mootorsõidukimaksu kehtestamiseks (vt käesolev töö lk 21).

Teises etapis selgitab töö autor välja mootorsõidukite arvu erasektoris ning optimaalse baashinna alusel võimaliku teenitava maksutulu. Registreeritud mootorsõidukite arvud saadakse Statistikaameti kodulehelt. (vt alapeatükk 2.2.1)

Kolmanda etapina võrreldakse leibkondade sissetulekuid kulutustega transpordile. See annab ülevaate tehtavate kulutuste mõjuteguritest leibkonna eelarvele. (vt käesolev töö lk 31) Mõju leibkonna sissetulekule tuleb uurida, sest selle kaudu saab hinnata, mis määral ja ulatuses võib inimeste käitumine mõjuda maksutulude laekumisele mootorsõidukimaksu puhul. Samuti on see oluliseks teguriks määratlemaks aktsepteeritavat mootorsõidukimaksu baasmäära. **Statistiliste andmete analüüsiks** võetakse info Statistikaameti kodulehelt. Statistikaameti kodulehelt võetakse palgauuringu statistilised näitajad ja leibkonna kulutused kulugruppide kaupa. Kogutud andmete põhjal analüüsitakse leibkonna sissetulekuid kulugruppidega ning mootorsõidukimaksu maksukoormust leibkonna sissetulekule.

Neljandas etapis analüüsitakse inimeste käitumisharjumusi. Analüüsimiseks kasutatakse läbiviidud küsitlust ning küsitluses antud vastused erinevatele variantidele. Lisaks püüab töö autor arvestada analüüsis Euroopa Parlamendi 06.2022 avalikustatud otsust keelustada uute bensiini ja diiselmootoriga sõiduautode ja kaubikute müük alates aastast 2035. Käitumisharjumuste teada saamiseks on töö autori poolt läbiviidud küsitlus. Küsitluse vältel vastas 52,4% vastanutest, et nemad ei muudaks midagi juhul kui mootorsõidukimaks kehtestatakse ning 22,3% vastanutest vastas, et nad loobuksid üleliigsest sõidukist.

Draper (2004, p. 643) on oma uurimuses väitnud, et kvantitatiivseid uuringuid iseloomustab deduktiivse mõtlemise protsess. See on teooria, mis juhib vaatlusprotsessi, mille kohaselt konkreetseid fakte kogutakse ja analüüsitakse järjekorras. Töös kasutatakse järelduste tegemiseks statistilist analüüsi, mille jaoks korrastatakse andmed statistiliselt käsitletavaks (Hirsjärvi, *et al.*, 2007, lk 131).

Lõputöös kasutatakse ankeetküsitlus ja statistiliste andmete analüüsi. Esimeseks andmekogumismeetodiks on **ankeetküsitlus**, mis koostatakse elektroonselt tarkvaraga *Google Forms*. Hirsjärvi, *et al.*, (2007, lk 182) on seisukohal, et küsitluse eeliseks on aja säästmine. Saadud tulemused koondatakse kokku kirjeldavaks statistikaks, mille tulemusel on võimalik teha järeldusi mootorsõidukite maksu kehtestamisest tulenevate mõjude kohta mootorsõiduki omanikule. Kirjeldav statistika võtab lühidalt kokku ja kirjeldab kogutud andmeid, olenemata nende liigist ja mahust. Kirjeldavas statistikas kirjeldatakse andmete varieeruvust ning visualiseeritakse tulemusi kas graafiku või tabelina. (Õunapuu, 2014, lk 184)

Statistiliste andmete analüüsimisel moodustatakse kaks gruppi: mehed ja naised. Analüüsimetodina kasutab autor kirjeldavat statistikat gruppide vahelises võrdluses. Gruppe on kokku kaks: mehed ja naised. Valim kujutab endast objektide väiksemat hulka, mis on valitud suuremast hulgast ehk populatsioonist või üldkogumist, mille kohta soovitakse informatsiooni saada (Tartu Ülikool, 2022). Mittetõenäosusliku valimi, mis kuulub mugavusvalimite hulka, moodustavad mootorsõidukid ja selle juhtimisõigust omavad isikud. Autori arvates on valimi sihtrühm sobilik andma erapooletut hinnangut, sest just nemad oskavad hinnata oma finantsolukorda ja maksu võimaliku mõju sellele. Mittetõenäosusliku valimit kasutatakse uurimustöodes, kus tuleb uurida raskesti kättesaadavaid elanikkonnagruppe, mille suurus ei ole täpselt teada, sest mittetõenäosusliku valimi koostamise meetod on paindlikum. (Õunapuu, 2014, lk 142)

Küsimustik koosneb 21 valikvastustega küsimusest (vt lisa 1). Küsitlus võtab aega ligikaudu viis minutit. Küsitluse läbiviimise eeliseks on tõhusus, kuna seeläbi on võimalik kaasata palju inimesi. Küsitluse kaudu soovib autor saada informatsiooni mootorsõiduki omaniku võimalike käitumismustrite muutumisi ja maksu võimaliku mõju mootorsõiduki omaniku sissetulekule. Selleks, et hinnata mootorsõidukite omanike käitumist mootorsõidukimaksu kehtestamisel, kasutab töö autor kvantitatiivset uurimismeetodit.

Küsitluse analüüsimisel kasutati kombineeritud uurimismeetodit milles saadud vastused sai jagada gruppide kaupa arvudesse. Küsimused postitati erinevatesse autojuhtide sotsiaalmeedia kanali Facebook foorumitesse. Küsimustele vastas kokku 102 isikut, kellest 69 olid naised ning 33 mehed. Vastamine oli vabatahtlik ja anonüümne. Uuringu küsimused

olid lihtsad ega vajanud laialdasi teadmisi mootorsõidukimaksust ja selle kohustusest erinevates riikides.

2.2. Empiirilise analüüsi tulemused

2.2.1. Sobiliku maksumäära hindamine

Esimese etapina oli eesmärk leida, kui palju teeniks riik võimaliku maksutulude kasutades autori seatud valemit $T=t*q$. Lihtsamalt lahti seletades näeb valem välja **maksutulude maht=rakendatud maksumäär*maksustavate sõiduautode arv**. Eesti jaoks sobiliku määra leidmiseks analüüsis autor kõige enam mootorsõiduki maksutulude teeniva riigi Belgia ja kõige vähem maksutulude teeniva riigi Hispaania tulemeid ning võrdles nende omavahelisi seoseid Eestiga. Jooniselt 3 (vt käesolev töö lk 30) nähtub, et võrdluse aluseks võetud riikide Hispaania ja Belgia palgavahe on märgatavalt suur. Belgia netosissetulek ühe inimese kohta aastas erineb Hispaania aasta neto sissetulekust inimese kohta 61,84%. Tulemus on leitud jagades Hispaania sissetulek Belgia sissetulekuga ning saadud vastus on korrutatud sajaga. Kasutades samat arvutusmeetodit leiame, et Belgia aasta netosissetulek võrreldes Eesti inimese omaga on 48,8% suurem. Eesti inimese aasta neto sissetulek võrreldes Hispaaniaga aga 20,63% madalam. Palga vahe erinevuseks võib seega pidada riigi majanduslikult arenenud taset mida mõjutab nii geograafilist asukohta, kliima, turism, transiit ja ka rahvaarv.

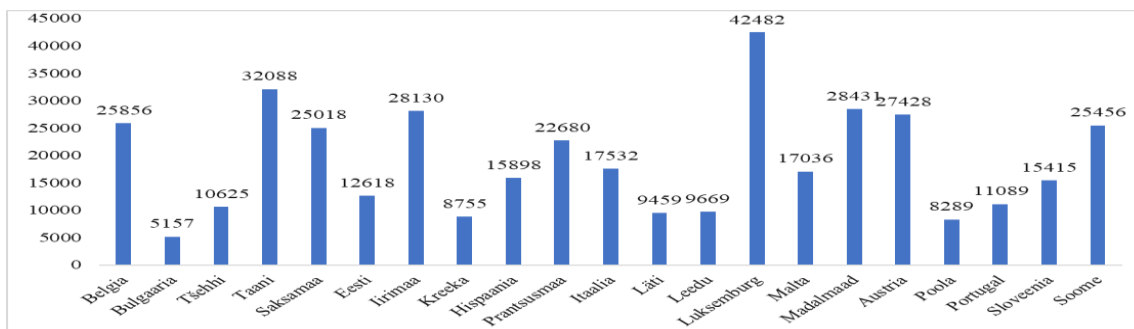
Eestis on otstarbekas kasutada aastamaksu. Joonisel 2 (vt käesolev töö lk 21) on toodud riigiti välja mootorsõidukimaksust saadav maksutulu. Maksu suurus võiks olla arvestatud inimese aasta neto sissetuleku järgi. Hinnastamise poolest võiks mootorsõidukimaksu määr jääda võrdväärseks Hispaanias kasutusel oleva maksumäära arvestamisega.

Hispaanias on keskmiseks mootorsõiduki aastamaksu suuruseks 92 eurot mootorsõiduki kohta (Spain Made Simple, 2022). Summa muutub küll vastavalt mootorsõiduki mootori võimsusele, kuid oleks Eesti puhul baashinnaks sobilik. Kuna Hispaania aasta neto sissetulek inimese kohta võrreldes Eesti inimesega on 20,63 % suurem. Siis et leida Eesti jaoks sobilik mootorsõiduki aastamaksu suurus, tuleks leida vahe Hispaania mootorsõidukimaksu ja palga vahel. Selle leidmiseks tuleb teha arvutus, kus 20,63% korrutame summaga 92 ning saadud vastuse jagame 100-ga. Vastuseks tuleb, et 20,63% summast 92 on 18,98 eurot. Kuna Belgias

on sissetulek inimese kohta 48,8% suurem võrreldes Eestiga ja mootorsõiduki keskmiseks aasta maksuks 3187 eurot saab teha sarnase kalkulatsiooni nagu Hispaania puhul. Selleks korrutame 48,8% summaga 3187 ja jagame sajaga. Selgub, et 48,8% on 1 555,26 eurot. Kuna summa 1 555,26 eurot aastas või 129,60 kalendri kuus on Eesti jaoks liiga kõrge tuleks eeskujul võtmisel lähtuda Hispaania mootorsõidukimaksust. Seega saab järeldada, et **Eesti mootorsõiduki keskmiseks suuruseks võib pidada summat 92-18,98 ehk 73,02 eurot aastas.**

Teise aspektina võib välja tuua, et kilomeetripõhine mootorsõiduki maks ei oleks majanduslikult efektiivne, sest kilomeetripõhise maksu administreerimiskulud oleksid liialt suured ja reaalne laekuv maksutulu ei suudaks katta tehtud kulutusi, sest kohalikud inimesed kasutaksid kõrvalteid, millele maks ei rakendu. Efektiivsust määraks suur administreerimiskulu, süsteemi juurutamine ja väljaheitamine ning iga aastane hoolduskulu. Küll aga on efektiivne rakendada ajapõhist tasu välismaa registrimärkidega mootorsõidukitele, mille registrimass on alla 3,5 tonni, sarnasel põhimõttel nagu seda tehakse raskeveokite puhul Eestis alates aastast 2018. Ajapõhist arvestust arvestatakse Eestis mootorsõidukitele registrimassiga üle 3,5 tonni alates 1.jaanuarist 2018 (Transpordiamet, 2022). Ajapõhise maksukehtestamise efektiivsus välismaa registrinumbriga sõidukitele oleks efektiivne, sest on kindel et ühel hetkel nad sisenevad riiki ning sisenemine jäädvustatakse, teisel hetkel nad lahkuvad riigist ning kontrollsüsteem toimiks samuti nagu seda rakendatakse raskeveokite puhul piiripunktis.

Maksukogumise ülesande võiks panna Transpordiameti pädevusse Läti eeskujul (vt käesolev töö lk 20). Sel viisil tasutakse mootorsõidukimaks üheaegselt tehes mootorsõiduki tehnoülevaatus (Juruš & Brizga, 2017, p. 137).



Joonis 3. Neto aasta sissetulek inimese kohta riikide kaupa (Eurostat, 2022)

2.2.2. Võimalik maksubaas

Tabeli 2 andmete põhjal oli 2022. aasta lõpu seisuga Eestis kokku eravaldues olevaid sõiduautosid 649 538. Arvutuste kohaselt teeb see 14,33 sõiduautot ruutkilomeetri kohta või siis 2,11 sõiduautot inimese kohta. Arvestus on leitud jagades sõiduautode arvu riigi pindalaga, milleks on 45 338 km². Arvestusse on kaasatud ainult eravaldues olevad sõiduautod. 2022 aastal oli mootorsõidukeid rohkem kui aastal 2021 (vt Tabel 2) seega saab järeldada, et Eestis on sõiduautode arv kasvutrendis ehk autode arv on kasvanud 2,75%.

Tabel 2. Registreeritud mootorsõidukid aastatel 2020-2022 (Statistikaamet, 2023a)

	Sõiduautod		Mootorrattad		Mopeedid	
	Sõidukid	Eravaldues	Sõidukid	Eravaldues	Sõidukid	Eravaldues
2020	808,689	618,101	38,707	34,861	21,950	21,239
2021	825,936	632,785	40,778	36,707	22,830	22,033
2022	849,294	649,538	43,518	38,999	23,647	22,807

Kasutades nüüd aga seatud valemit $T=t*q$ saab teha arvutused vastavalt eeltoodud kalkultatsioonile ning tuginedes sekundaarsetele andmetele. Aasta 2022 seisuga oli Eestis kokku mootorsõidukeid eravaldues 649 538. Kui mootorsõidukite arv korrutada summaga 73,02 (vt alapeatük 2.2.1) siis Eesti saaks maksutulu lisaks igal aastal **47,43 miljonit eurot**.

2.2.3. Leibkonna sissetulekud ja kulutused transpordile

Võrdluse eesmärk on vaadelda inimeste kulutusi transpordi ja ühistranspordi peale nende sissetulekust lähtuvalt. Lähtuvalt statistikaameti andmetele on sissetulekud kasvutrendis perioodil 2020 kuni 2021 oli palga tõus 105 euro võrra. Kuid võrreldes tabelit 3, milles on välja toodud kulutused, on näha, et ühistranspordi peale kulutatakse kordades vähem kui näiteks transpordi peale.

Tabel 3. Keskmise kulu transpordile eurodes aastatel 2019 ja 2020 (Statistikaamet, 2021)

			I kuludetsiil	V kuludetsiil	X kuludetsiil
2019	Kulutuste suurus	Kulutused kokku	1 543,60	4 830,80	17 423,70
		Transport	-22,70	460,60	4 602,10
		ühistransport	..	57,90	429,80
2020	Kulutuste suurus	Kulutused kokku	1 580,40	4 708,30	17 783,50
		Transport	42,70	428,30	3 963,00
		ühistransport	..	65,90	312,90

Kokkuvõtvalt võib võrdluse põhjal järeldada, et inimeste elujärg on paranemas- on rohkem autosid, suurem sissetulek, kuid ühistranspordi peale kulutatakse üha vähem, mis viitab inimeste suurenenud sissetulekul. See ühtib ka teooria osas toodud autostumise arengu ja järjepideva tõusuga autoomamise trendis (vt käesolev töö, lk 5). Lähtudes tabelites 3 ja 4 toodud arvudest võib teha järelduse, et muudatuste tegemine on vajalik nii ühiskonna hüvanguks tervikuna kui ka pidurdamaks autostumist.

Tab 4. Keskmise brutopalk (eurodes) ja muutus (%) aastatel 2020-2022 (Statistikaamet, 2023b)

Tegevusala	12.2020	12.2021	Muutus %	12.2022	Muutus %
Põllumajandus	1373	1366	-0,51	1616	15,5
Ehitus	1516	1623	7,06	1588	-2,2
Veondus	1481	1633	10,26	1867	12,5
Majutus	838	908	8,35	1201	24,4

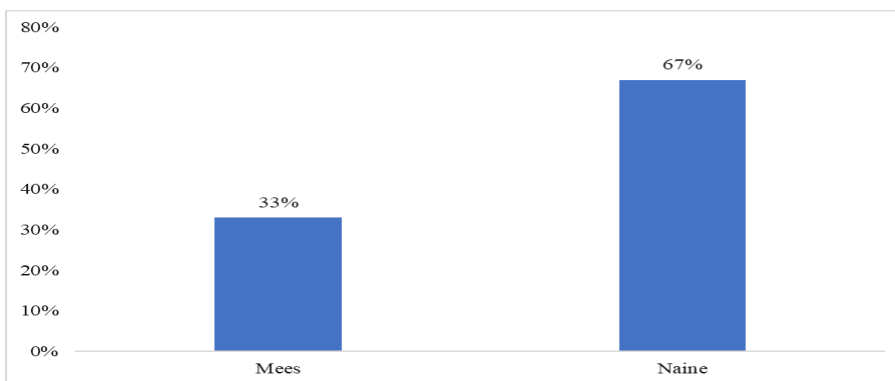
2.2.4. Hinnang inimeste võimalikule käitumisele

Tuleb ka arvestada asjaoluga, et maksu kehtestamine mõjutab inimeste käitumist. Mingi osa mõtleks ümber auto vajalikkuse ja suure tõenäosusega ka loobuks oma mootorsõidukist. Loobunute hulgas oleks seega suurenenud rendisõidukite kasutamine, mille eest ei pea kasutaja otseselt maksu maksma, küll aga maksab ta vastavalt kasutatud aja ja läbitud vahemaa eest mis omakorda võib majanduslikult olla odavam kui isikliku mootorsõiduki omamine.

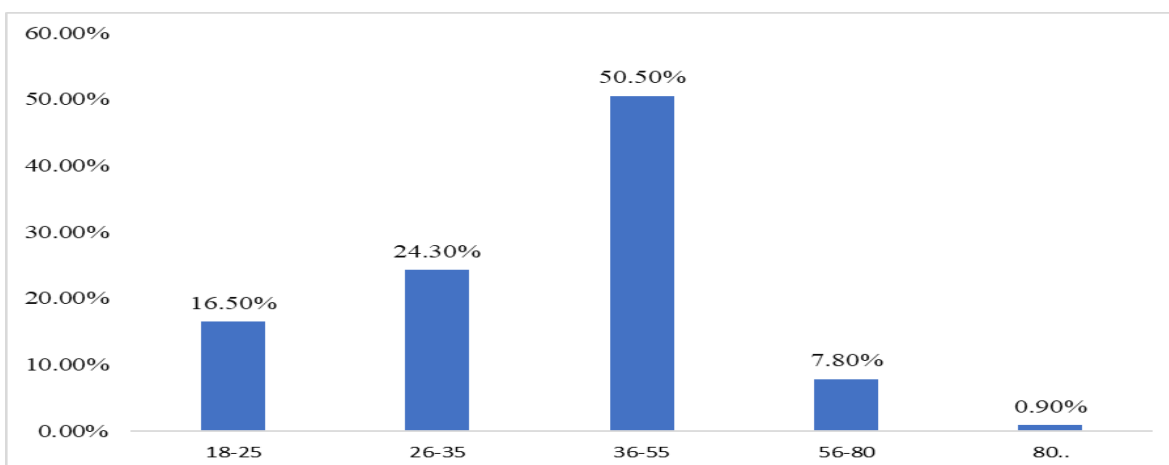
Tabelis 1 (vt käesolev töö lk 23) on välja toodud maksu kehtestamise mõju inimese neto sissetuleku kohta erinevates Euroopa Liidu riikides. Kalkulatsiooni koostamisel on arvestatud ühe inimese neto sissetulek ning kalkuleeritud mootorsõidukimaksu protsendiline mõju 1 inimese sissetuleku kohta.

Selleks, et saaks anda hinnangu inimeste käitumisele viiv töö autor läbi küsitluse mille eesmärgiks oli saada vastus 6. uurimisküsimusele.

Ankeetküsitlusele vastanuid oli kokku 103 kellest 67% ehk 69 olid naised ja 33% ehk 34 olid mehed. Vastanute vanus jäi suuremas osas vahemikku 36-55 eluaastat, kes moodustasid kokku 51% (52 inimest) kogu vastanutest. Küsitluse tulemusel saab hinnata ainult 98 inimese (95,1 %) vastuseid, sest nemad kinnitasid, et omavad mootorsõidukit ja selle juhtimisõigust. Samas on 98 inimese vastus piisav kokkuvõtte tegemiseks. Ülejäänud 5 (4,9%) inimese kohta, kes ei kinnitanud, et omavad mootorsõidukit, käesolevat tulemust suuresti ei mõjutanud, sest võib järeldada, et nad ise küll ei oma mootorsõidukit, kuid neil on ligipääs sellele.



Joonis 4. Gruppide liigitus (autori koostatud)



Joonis 5. Vanuseline liigitus (autori koostatud)

Küsimusele „Kas pooldate mootorsõidukimaksu kehtestamist?“ vastas jaatavalt vaid 19,4 % (20 inimest) ehk siis pea veerandik vastanutest. See viitab sellele, et mootorsõidukijuhtide

hoiakud on üsna negatiivsed. Seda võib aga pidada normaalseks, sest maksu kehtestamine üldjuhul inimestele ei meeldi.

Uurides inimeste käitumist läbi küsimuse „Juhul kui mootorsõidukimaks kehtestatakse ning teie leibkonnas on rohkem kui üks mootorsõiduk, kas teeksite selles osas muutusi?“ vastas 52,4% (54 inimest) kindla EI vastusena. See aga viitab asjaolule, et kuigi inimeste hoiakud on negatiivsed, ei võtaks nad ette konkreetseid tegevusi. Samas võib see ka tähendada, et nad kasutavad mootorsõidukit sissetulekuallinaka kas siis põhitööna või kõrvaltulu teenimisega.

Vaid 6,8 % vastanutest (7 inimest) kaaluksid ühistranspordi rohkemat kasutamist. Võib teha järelduse, et kui mootorsõidukimaks kehtestada, võib ühistranspordi pooldajate hulk kasvada. Erinevate statistiliste andmete ja ankeetküsitluse tulemusel võib järeldada ka, et mootorsõidukite hulk väheneb minimaalselt.

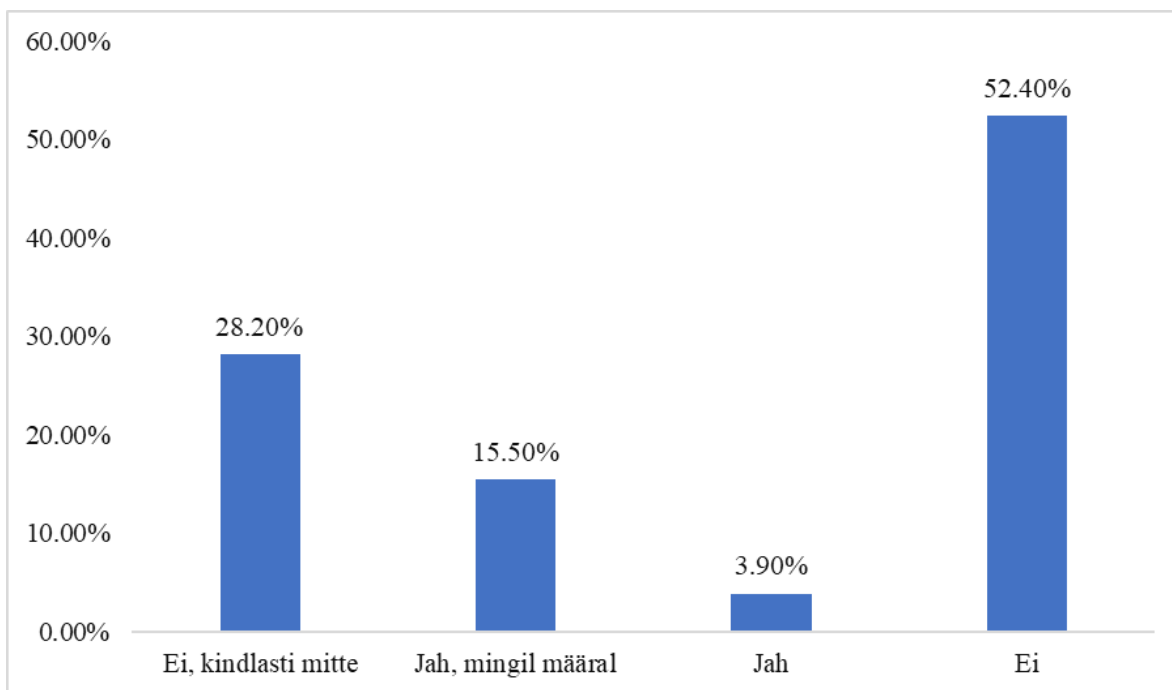
Vastanute arvamust võis mõjutada ka teede olukord ja nende turvalisus. Vaid 2% (2 inimest) olid rahul teede olukorraga. Kui mootorsõidukimaksust osa investeerida teede ehitusse, siis inimesed ilmselt mõistaksid rohkem selle vajalikkust. Samuti on seeläbi võimalik suurendada elektriautode laadimiseks ettenähtud laadimis kohti.

Küsimusele „Kas teie leibkonnas on mootorsõidukeid, mis ei ole sõidukõlblikud?“ vastas eitavalt 81,6% (84 inimest) ning jaatava vastuse andis 14,6 % (15 inimest). Samale küsimusele vastas 3,9% (4 inimest), et nende leibkonnas on sõidukõlbmatuid mootorsõidukeid rohkem kui 1. Küsimuse eesmärk oli välja selgitada, mitu inimest kasutab oma mootorsõidukit regulaarselt ning milline võib olla protsentuaalne hulk, kes omab mootorsõidukit, mis ei ole kasutuses ning võiks tegelikult kuuluda utiliseerimisele.

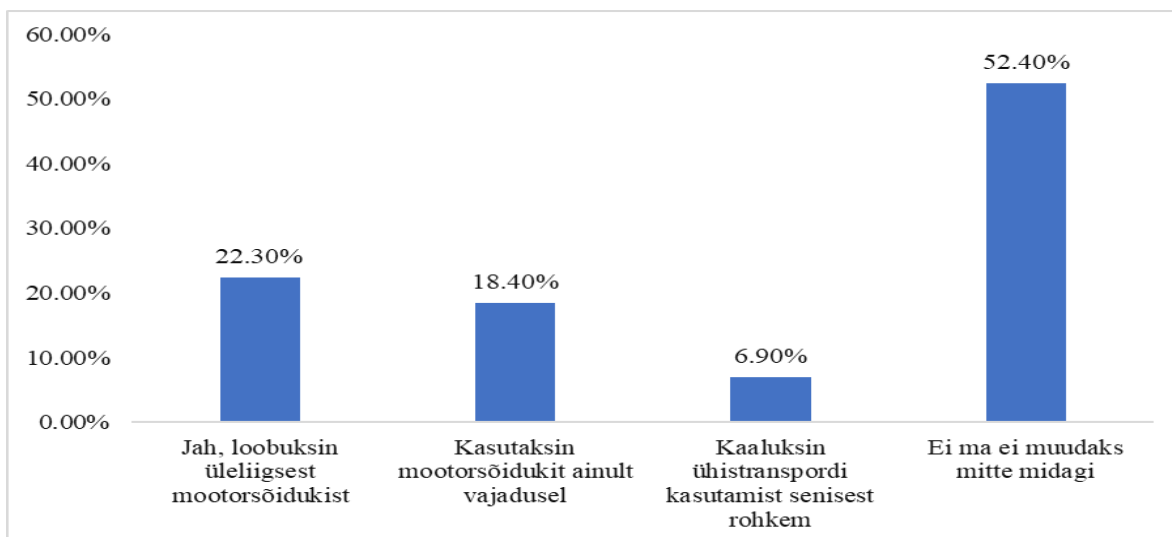
Küsitlusele vastanute põhjal võib teha järelduse, et Eestis on kasutuskõlblike sõiduautosid 14,6% vähem, see teeb kasutuskõlblikeks sõiduautode arvuks $649\,538 - 94\,832,55 = 554\,705,45$ sõiduautot.

Küsimusele „ Kas teemaksu kehtestamine igale mootorsõidukile oleks üldse Eesti puhul mõeldav?“ vastas 3,9% (4 inimest) jaatavalt, 54,9 % (56 inimest) kindla EI, ning vaid 26,5% vastanutest (27 inimest) olid arvamusel kõhklevad.

Kõhklevate inimeste osakaal oli üllatavalt suur, mis võib viidata inimeste hirmule maksu suuruse kohta.



Joonis 6. Poolt ja vastu tulemus (autori koostatud)



Joonis 7. Käitumismustri muutus (autori koostatud)

Küsimusele „Kas pooldaksite mootorsõidukimaksu kehtestamist juhul kui sellega kaasneks kütuseaktsiisi langetamine?“ jagunesid vastused

Küsimusele „Kui mootorsõidukimaks kehtestada ja selle tulemusel langeks kütuseaktsiis, siis millist varianti pooldaksite?“ vastati üldiselt negatiivselt ehk vastu oli 68,9% vastanutest. Külaga oli üllatav, et 20,4 % vastanutest pooldas aasta maksu vahemikus 100-150 eurot. Sellest võib järeldada, et negatiivse hinnangu annud inimeste hulk väheneb ja maksu pooldajate hulk suureneb kui saadakse teada, et maksubaasi summa oleks tegelikkuses madalam.

Küsimusele „Kuidas võiks maksustada mootorsõidukeid Eestis?“ vastati päevapõhiselt 17,5% tunnipõhiselt 8,7% kuupõhiselt 44,7% aastane arvestus 67%. Saab teha järelduse, et inimesed lepiksid avestataval hulgal kuupõhise ja aastapõhise maksustamise variandiga. Olenevalt leibkonna sissetuleku suuruselt ja mootorsõidukite arvust leibkonnas oleks inimestel võimalus valida seeläbi vähem koormavam variant.

Vastuseks küsimusele „Kas mootorsõidukimaksu kehtestamine raskendaks teie igapäevast majanduslikku toimetulekut?“ vastati Jah 55,3% Ei 10,7% ja Pole kindel 34%. Kuna küsimus oli esitatud teadlikult kaheti mõistetavalt eesmärgipäraselt siis jah vastuste arv oli prognoositav ja hinnanguliselt vastanute hetkeaiendil põhinev reaktsioon. Pole kindel vastusena saadud 34% oli aga üllatav kuid samas ootuspärane, sest tegeliku kehtestatava maksu suuruse määrab mootorsõiduki heitgaasihulk ja kabariidid.

Vastused küsimisele „Kas pooldaksite mootorsõidukimaksu kehtestamist ainult teatud teedel?“ Valdav osa vastanutest (47,6%) vastas „Ei“. Vastus võis olla põhjendatud tuginedes võrdse kohtlemise põhimõttele.

Vastused küsimusele „Kas arvate, et mootorsõidukimaksu kehtestamine aitaks kaasa Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035 täitmisele?“ Küsimusele vastati 57,3% vastusega „Ei“. Saab järeldada, et vastus põhines isiklikul arvamusel ning teadmatuses. Küsitluse koostamise hetkel ei olnud veel väljakuulutatud Euroopa Komisiooni otsus keelustada uute fossiilsel kütusel põlevate autode müük Euroopas. Omamaks uusi teadmisi ja langetatud otsuseid oleks „Ei“ vastanute protsent madalam.

Vastused küsimusele „Kas maksu kehtestamine aitaks õhku ja loodust hoida puhtana?“ vastati 5 palli skaalal kus 1 tähendas Ei ja 5 tähendas täieliku nõustumist. Punkti 1 andis 42,7% vastanutest ja 5 punkti vaid 2,9%. Võib teha julge järelduse, et vastati hetkeemotsioonide aiendil väljendamaks oma vastumeelt maksu kehtestamisele.

Küsitluse kokkuvõttena võib järeldada, et inimesed Eestis ei poolda mootorsõidukimaksu kehtestamist. Tuuakse põhjendusi maksukoormuse suurenemisest ning halbade teede tingimustest. Inimesed ei poolda maksu kehtestamist, kuid samas ei ole nad nõus ka autostumise vastu võitlema, et vähendada keskkonna saastatust ja hoida linna tänavad tervete ning puhtana. Maksustamise poolelt võib oletada, et inimesed lepiksid mootorsõiduki maksu kehtestamisega, sest kui küsitluses küsiti, kas oled nõus tegema muudatusi, vastas suurem osa vastanutest vastusega EI. Küsitluse tulemusel võib järeldada, et riik peaks tegelema varakult teavitustöö tegemisega võimaliku maksu kehtestamise kohta.

2.3. Järeldused ja ettepanekud

Selles alapeatükis annab töö autor ülevaate teooria osa ja küsitluste kaudu saadud vastuste põhjal tehtud järeldustest, lisaks esitab töö autor alapeatüki lõpus mõned ettepanekud.

Töös oli püstitatud uurimisprobleem ja kuus uurimisküsimust (vt käesolev töö, lk 6-7).

Uurimisprobleem oli välja selgitada, et milline on potentsiaalne maksutulude laekumine mootorsõidukimaksu kehtestamisel sõidukitele registrimassiga alla 3,5 tonni.

Nagu varasemast uuringust selgub on transpordisektor CO₂ suurim heiteallikas Euroopas (vt käesolev töö, lk 11) mis tekitab mitmeid keskkonnaprobleeme (vt käesolev töö, lk 11-12). Töö autor nõustub, et tarbimist tuleb ja olenevalt olukorrast lausa peab makustama. Sest inimeste liikumisvajadusest tingitud erasõidukite kasutamine on keskkonna probleemide peamisi põhjuseid (vt käesolev töö, lk 13). Keskkonna probleeme saaks vähendada läbi elektriautode ja nende laadimiskohtade võrgu laiendamise ning suunata ka rohkemal määral investeringuid ühistranspordi arengusse.

Käesoleva töö uurimisprobleemiga otsitakse vastust küsimusele milline on potentsiaalne maksutulude laekumine mootorsõidukimaksu kehtestamise kaudu. Uurimisprobleemi lahendamiseks püstitas töö autor kuus uurimisküsimust. Vastates esimesele uurimisküsimusele, mis puudutas mootorsõidukimaksu mõju inimese netosissetulekule erinevates Euroopa Liidu riikides, saab tabel 1 põhjal (vt käesolev töö lk 23) teha järeldused, et mõju jääb 4,25% ja 15,05% vahele. Vahet mõjutab riigi suurus, geograafiline asukoht kui ka läbitav transiidi hulk. Antud töös pakuti Eestile välja 73 eurot aastas mis jääb ka sellesse

vahemikku. See peaks tagama õigluse ja vältima ülemäärast koormust leibkondadele (vt käesolev töö, lk 20). Samas ei ole antud töös analüüsitud automaksu maksukoormuse jaotust erinevate leibkondade vahel. Näiteks on Euroopa Komisjon oma hinnangus välja toonud, et Eesti naaberriigi Läti puhul aastal 2018 maksureform tulemusi ei andnud. Püstitatud eesmärki vähendada madalama sissetulekuga inimeste maksukoormust ei saavutatud (vt käesolev töö, lk 20). Seega tuleks seda aspekti edasi uurida ja käesolevas töös sellele uurimisele rõhku pööratud ei ole.

Töö autor nõustub teooria osas toodud Drăcea (vt käesolev töö, lk 10) väitega suunata tähelepanu kaudsetele maksudele. Kaudsed maksud moodustavad üle 30% eelarve tuludest. Kuna maksude eesmärk on suurendada riigi tulusid ei ole töö autor nõus Borovina (vt käesolev töö, lk 11) väitega, et fiskaalkoormus tuleb jaotada panustajate vahel vastavalt nende olukorda arvestades. Mootorsõidukimaksu puhul tuleb maksustada mootorsõidukit olenevalt selle CO₂ heitme tasemest ja mootori võimsusest ning see peaks olema igale autoomanikule selge- olenemata millise mootorsõidukiga on tegu. Töö autor nõustub Lentjev & Reshina (vt käesolev töö, lk 20) viidatud väitega. Enne maksu kehtestamist tuleks seada sisse õigluskriteerium ja muuta süsteem maksumaksjale soodsamaks. Samuti nõustub töö autor maksu kehtestamise üldise kasuga kogu ühiskonnale (vt käesolev töö, lk 11).

Vastates teisele uurimisküsimusele, mille eesmärk oli väljaselgitada registreeritud mootorsõidukite arv. Saab tabel 2 põhjal teha kindla järelduse, et autostumine on kasvutrendis. Autode arv võrreldes eelmise perioodiga on kasvanud kokku 2,75%. Kuna on teada, et autostumise areng on toimumas ja seda lõpetada ei saa ning ei ole majanduslikult otstarbekas on ka Saberi (vt käesolev töö, lk 9) väitnud, et autostumine toetab majanduse arengut. Sellest lähtuvalt on Euroopa Parlament seadnud eesmärgiks keelustada uute bensiini ja diiselmootorite müük alates aastast 2035 (vt käesolev töö, lk 6). Keelu kehtestamise eesmärk on kliima soojenemise pidurdamine mitte majandusearegu peatamine.

Kolmas uurimusküsimus puudutas sissetulekute kasvutrende aastatel 2020-2022. Kuna on teada, et inimeste sissetulek on kasvutrendis mida kinnitab omakorda autostumise areng. Seda kinnitab ka Beck & Bennet uurimus, et mootorsõidukite nõudlust näitab sissetulekutaseme kasv (vt käesolev töö, lk 10).

Neljanda küsimuse sihiks oli tuvastada, millised on olnud inimeste kulutused transpordile ja ühistranspordile aastal 2016-2022. Ühistranspordile on leibkondades kulutatud vähem eriti just perioodil 2020-2022, mil kehtisid riiklikud liikumispirangud. Sel perioodil kasutati ühistransporti märkimisväärselt vähem. Samas saab taas tugineda teooria osas toodud väitele, et ühistranspordi arengusse ja jalgrattasõidu edendamiseks on vaja investeerida suuremal määral (vt käesolev töö, lk 14).

Vastates viiendale püstitatud küsimusele, mille eesmärk oli väljaselgitada prognoositav maksutulu mootorsõidukimaksu kehtestamisel. Mootorsõidukimaksu kehtestamine suurendaks riigi maksutulu laekumist enam kui 47,43 miljoni euro võrra aastas. Samas on Transport & Environment uurimuses välja toodud, et ajapõhine arvestus ei ole otstarbekas (vt käesolev töö, lk 16). Töö autor nõustub väitega vaid osaliselt, sest kohalikele ajapõhine mootorsõidukimaks oleks liialt kulukas, kuid transiidina läbivatele mootorsõidukitele mõistlik lahendus. Kuna uurimises on välja jäänud Eesti teid transiidina kasutavad mootorsõidukid, siis oleks soovitatav neile kehtestada ajapõhine päeva tasu ning selle võimalikust tuleks uurida põhjalikumalt.

Kuuenda küsimuse eesmärk oli mootorsõiduki omanike hinnangute muutuse väljaselgitamine. Sellele aitab vastuse leida läbiviidud ankeetküsitlus kui ka teooria osas toodud Ramsey maksukomponendi loogiga (vt käesolev töö, lk 19). Ramsey loogika kohaselt võib seda mootorsõidukimaksu kontekstis tõlgendada nii, et kõrgem maksumäär kehtestatakse neile, kes reageerivad sellele vähem tundlikumalt. Samas ühtib niisugune lähenemine Borovina väitega (vt käesolev töö, lk 11). Reaalne mootorsõidukimaksu kehtestamise mõju mootorsõiduki omanikule oleks aasta neto sissetulekust vaid 0,58%. Küsitluse tulemusel ei ole mootorsõiduki omanikud nõus maksu kehtestamisega viidates maksukoormuse tõusule, teede ohutusele ja niigi kallinevatele hindadele. Samuti ei muudaks oma käitumisharjumusi enamik küsitlusele vastanutest isegi, kui mootorsõidukimaks kehtestatakse.

Kokkuvõtteks võib järeldada järgmist. Selleks, et linnades püsiks rohelus, hingatav õhk oleks puhas ning teed ja tänavad hooldatud, teen ettepaneku kehtestada mootorsõidukimaks aasta maksuna, mida oleks võimalik tasuda tehes mootorsõidukile korralist tehnoülevaatus. Mootorsõidukimaks võiks jõustuda alates aastast 2024. Sellega antakse piisavalt pikk

periood valitsusele maksu kehtestamisest elanikkonnale teavitustööd teha ja sõidukõlbmatute mootorsõidukite omanikele neist vabanemiseks. Kuigi KoMS ehk kohalike omavalitsuste maksu seadus paragrahv 12 lõige 1 ja 4 näevad ette, et maksu kehtestamine ja maksutulu laekumine oleks kohalike omavalitsuste teha ja korraldada (Kohalike maksude seadus, 2013).

KOKKUVÕTE

Lõputöös oli uurimisprobleem püstitatud küsimusena: milline on potentsiaalne maksutulude laekumine mootorsõidukimaksu kehtestamisel sõidukitele registrimassiga alla 3,5 tonni. Ja eesmärgiks oli väljaselgitada võimalikud majanduslikud mõjud.

Vastates uurimisprobleemi küsimusele saab järeldada, et riigi maksutulu mootorsõidukite pealt oleks 47,43 miljonit eurot aastas. Saadud tulemusel on arvestatud ainult Eestis registreeritud eravaldues olevad mootorsõidukeid mille registrimass on alla 3,5 tonni. Arvestusest on välja jäänud välismaa registris olevad mootorsõidukid mis viibivad alaliselt Eestis. Selle tulemusel suureneks riigi maksutulu veelgi. Sellest lähtuvalt tuleks seda võimalust lähemalt uurida ning käesolevas töös sellele tähelepanu pööratud ei ole. Jõuti järeldusele, et efektiivsem oleks kehtestada maks aastamaksuna, kuid kuna käesoleval hetkel ei ole mootorsõidukimaksu kehtestamine majanduslikult tulus ning võib osutada liigselt koormavaks tarbijale.

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks oli kokku 6 uurimisülesannet. Esimeseks oli analüüsida erinevaid teoreetilisi lähtekohti. Selle tulemusena selgus, et võimalike variante on 3 millest mõeldavam oleks aastamaksu kehtestamine. Maksu kehtestamise tulemusel suureneks riigi maksutulu laekumine ning selle mõju oleks negatiivne vaid väiksemale osale rahvastikust. Positiivse mõjuna loobutaks üleliigsetest kasutuskõlbmatutest mootorsõidukitest, mille tulemusena avarneks linnapilt tervikuna, suureneks parkimiskohtade arv, elanikkonna suhtumine ühistransporti paraneks ning oleks abiks kliima eesmärkide saavutamiseks. Teise ülesandena oli vaja analüüsida Euroopa teemaksu süsteeme, mille tulemusena selgus, et Eesti ei ole veel mootorsõidukimaksu kehtestamiseks valmis. Kolmanda ülesandena oli vaja kaardistada sõidukite omanike hinnanguid. Puudustena leiti elanike madal sissetulek, kehvad teeolud ja COVID-19 pandeemiast tingitud tagajärjed, mille mõju omakorda suurendas veel Venemaa rünnak Ukrainale ning Venemaale kehtestatud sanktsioonid. Neljanda ülesandena oli vaja analüüsida sõidukite statistikat Eestis maksubaasi tuvastamiseks. Analüüsi käigus selgus tõsiasi, et Eestis on toimumas autostumine ning selle pidurdamiseks ja kliimaeesmärkide saavutamiseks on vaja kehtestada mootorsõidukimaks. Viienda ülesandena tuli analüüsida alla 3,5 tonni kaaluvate mootorsõidukite omanike

käitumiseelistusi. Tulemusena selgus, et vaid väike osa loobuks üleliigsest või vähe kasutuses olevast mootorsõidukist. Kuuenda ülesandena oli vaja hinnata teooriast ja praktikast tulenevaid võimalusi ning pakkuda ettepanekuid. Ettepanekuna tõi töö autor välja oma arvamuse, mis ühtis Arenguseire Keskuse aasta 2022 raportiga kehtestada mootorsõiduki maks aastal 2024. Samuti ühtib ka töö autori arvamus Reformierakonna, Eesti 200 ja SDE koalitsioonilepinguga, mis avalikustati 10.04.2023 ning mille üks punkt näeb ette mootorsõidukimaksu kehtestamist alates 1.juuli 2024. Küll aga näeb koalitsioonileping ette maksustamaks kõiki mootorsõidukeid ehk siis ka riigisektori ja ettevõtete kasutuses olevaid mootorsõidukeid mis kuuluvad M ja N katekooriasse.

Lõputöö eesmärki võib pidada saavutatuks, sest jõuti järeldusele, et efektiivsem mootorsõidukimaksu moodus oleks aastamaksuna. Kokkuvõtvalt võib järeldada, et Eestis on otstarbekas kehtestada mootorsõidukimaks aastapõhisena. Antud maks ei ole mõeldav ajapõhise ega kilomeetripõhisena, sest inflatsiooni mõjul on hinnad tõusutrendis ning inimeste palga tõus ei jõua sammu pidada elukalliduse tõusuga. Aastapõhine mootorsõidukimaks on vähem koormav kui kilomeetri või ajal põhinev maks. Niisuguse järelduse saab teha tuginedes lõputöö käigus läbiviidud küsitlusele ja statistilistele andmetele. Olenemata sellest, et Eestis on võimaldatud kehtestada mootorsõidukimaks läbi kohaliku omavalitsuse. Tänapäevani ei ole kohalikud omavalitsused teadaolevalt mootorsõiduki maksu Eestis üheski omavalitsusüksuses kehtestanud.

Teema aktuaalsust rõhutab riigisiseste teede olukord ja vajadus otsida lisaraha uute teede ehitamiseks ja olemasolevate remondiks. Samuti vajadusega vähendada CO₂ heidete hulka, mille läbi saaks säästa keskkonda.

Maksu kehtestamine mõjuks maksutulu laekumisele positiivselt ning ennetav teavitustöö aitab tarbijat ettevalmistada uueks maksuks. Seeläbi ei mõjuks maks tarbijale majanduslikult koormavana. Maksu kehtestamise mõju tulemusena muutuks inimese tarbimisharjumus ning hakatakse kasutama rohkem ühistransporti. Maksukehtestamise positviivne mõju oleks ka kliimaeesmärkide täitmisel. Maksu negatiivne mõju oleks rohkem tuntav maa piirkonnas elavatele isikutele, kelle liikumine sõltub suuremas osas mootorsõiduki omamise vajadusest. Olenemata sellest, et maksu kehtestamisest oleks mõjutatud väiksem osa elanikkonnast, kaalub maksu positiivsem mõju üle negatiivse.

SUMMARY

The research problem was stated in the thesis as the following: What potential tax revenues are received when a motor vehicle tax is implemented for vehicles with a registered weight of less than 3.5 tons? And determining any potential economic impacts was the main objective. The answer to the research problem's query is that the state would get 47.43 million euros in annual tax revenue from motor vehicles. Therefore, only privately owned motor vehicles with Estonian registration numbers and registered weights under 3.5 tons have been considered. Vehicles with foreign registration plates that are parked in Estonia permanently are not included in the calculation. As a result, the state's tax revenue would rise even more. This suggests that this idea has to be researched more, but it hasn't been in this work. The decision was made that it would be best to make the tax an annual tax because, at the moment, the introduction of the motor vehicle tax is not economically viable and could end up burdening consumers unduly.

To accomplish the thesis's objective, a total of 6 research activities were required. The first step was to evaluate several theoretical launching places. It turns out that there are actually three choices, with the introduction of an annual fee being the most likely. The tax would boost the state's tax revenue as a result of its implementation, and only a small portion of the population would experience negative effects. Excessive, useless cars would be disposed of, which would have a favorable impact on the city's image overall, increase parking places, enhance people's attitudes toward public transportation, and contribute to achieving climate targets. The analysis of the toll systems in Europe was the focus of the second assignment, and it was from this that it was determined that Estonia was not yet prepared to enact a motor vehicle tax. The mapping of car owners' assessments served as the third duty. The COVID-19 pandemic's effects, which were further exacerbated by Russia's invasion on Ukraine and the sanctions imposed on it, the low income of the locals, the bad state of the roads, and these drawbacks were identified as the main drawbacks. To determine the tax base, the fourth task involved examining Estonian automobile statistics. The investigation indicated that Estonians are beginning to buy cars, and that a motor vehicle tax must be implemented in order to moderate this trend and meet climate change objectives. Analysis of the behavioural preferences of owners of cars under 3.5 tons was the subject of the sixth task. As a result, it

came out that only a small portion would part with an unused or surplus car. It was important to assess the prospects brought about by theory and practice and to make recommendations as the sixth duty. The author of the piece offered his suggestion, which concurred with the Development Monitoring Center's 2022 report, to enact a motor vehicle tax in 2024. The author's viewpoint is in line with the coalition agreement between the Reform Party, Estonia 200, and SDE, which was revealed on April 10, 2023. One of its points is for the implementation of a motor vehicle tax starting on July 1, 2024. But the coalition agreement calls for taxing all motor vehicles, including those used by the government and businesses in the M and N categories.

The conclusion that an annual tax would be a more efficient kind of motor vehicle tax means that the thesis's goal can be regarded as having been accomplished. In summary, it can be said that establishing an annual motor vehicle tax in Estonia is sensible. Because of the upward trend in prices brought on by inflation, this tax cannot be conceived of as time- or distance-based because wage growth cannot keep pace with rising costs of living. A tax based on miles or time is more onerous than an annual car tax. Based on the survey and statistical data collected during the thesis, such a conclusion can be drawn. Despite the fact that a municipal government in Estonia has the authority to enact a vehicle tax. A motor vehicle tax has not yet been enacted by local governments in any Estonian local government unit, as far as is known. The condition of internal roads and the requirement to find additional funding for both the building of new roads and the restoration of existing ones highlight how timely the problem is.

The introduction of the tax would increase tax revenue collection, and proactive communication campaigns assist in educating consumers about the new tax. The tax would not be financially expensive for the customer in this way. People's consumption patterns would change as a result of the tax's implementation, and public transportation would be used more frequently. Meeting climate targets would benefit from taxation as well. People who live in rural areas, whose mobility is largely based on the requirement to own a motor vehicle, would feel the negative effects of the tax more keenly. Even though a smaller portion of the population would be impacted by the tax's introduction, the tax's benefits exceed its drawbacks.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

ACEA, 2022. *Car and van CO₂ targets: Europe needs a realistic roadmap to reach carbon neutrality*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.acea.auto/message-dg/car-van-co2-targets-europe-needs-realistic-roadmap-carbon-neutrality/> [Kasutatud 04.02.2022].

Ahas, R., Jauhiainen, J., Silm, S., Nuga, M., Tähepõld, A., Saluveer, E., & Kivi, K., 2007. *Tallinna ja ümbritsevate omavalitsuste koostöövõimalused ja perspektiivid valglinnastumise kontekstis*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiPr6ui3cz1AhWylIsKHfZND_wQFnoECAyQAQ&url=https%3A%2F%2Furingud.tallinnlv.ee%2Ffile_download%2F117&usg=AOvVaw2ywaKKWx8m9Ye7_Bt1rJUt [Kasutatud 25.01.2022].

Arenguseire Keskus, 2021a. *Liikuvuse tulevik. Arengusuundumused aastani 2035. Eesti transpordisüsteemi senine areng*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://www.riigikogu.ee/wpcms/wp-content/uploads/2021/05/2021_liikuvuse_tulevik_raport.pdf [Kasutatud 23.10.2022].

Arenguseire Keskus, 2021b. *Tulevikukindel maksustruktuur. Stsenaariumid aastani 2035*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://arenguseire.ee/raportid/tulevikukindel-maksustruktuur-stsenaariumid-aastani-2035/> [Kasutatud 18.04.2022].

Arenguseire Keskus, 2022. *Tulevikukindla maksustruktuuri arvutuste metoodika*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://arenguseire.ee/raportid/tulevikukindla-maksustruktuuri-arvutuste-metoodika/> [Kasutatud 18.04.2022].

Baranová, V., & Janíčková, L., 2012. Taxation of Corporations and Their Impact on Economic Growth: The Case of EU Countries. *Journal of Competitiveness*, 4(4), pp. 96-108.

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.

Borovina, C., 2016. Economic growth and taxation in Central and Eastern Europe. *Scientific Bulletin- Economic Sciences*, 15(1), pp. 77-86.

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.

- Ceuster, G. D., & Mayeres, I., 2021. The Taxation of Car Use in the Future. *International Encyclopedia of Transportation*, pp. 534-539.
- 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.
- Cheung, S., Rowley, C., & Burton, J., 1978. The Myth of Social Cost: A Critique of Welfare Economics and the Implications for Public Policy, *Institute of Economic Affairs*, pp. 1-97.
- Ciccone, A., 2015. Environmental effects of a vehicle tax reform: empirical evidence from Norway. *Transport Policy*, 69, pp. 141-157.
- Drăcea, M., 2011. The Impact Of Consumption Taxation On The Budgetary Revenues In The EU Member States. *Annals of the university of craiova economic sciences*, pp. 1-6.
- Draper, A.K., 2004. The principles and application of qualitative research. *Proceedings of the Nutrition Society*, 63(4), pp. 641-646.
- Ernst & Young Baltic AS, 2015. *Transpordimaksude rakendamise võimalused Eestis*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://vv.riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/uuringud/ey_transpordimaksud_lopparuanne_2015_final.pdf [Kasutatud 25.01.2022].
- Eurostat, 2022. *Mean and median income by household type I*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do> [Kasutatud 13.10.2022].
- Euroopa parlamendi ja nõukogu direktiiv 1999/62/EÜ, 2020. *Raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:31999L0062&from=ET> [Kasutatud 25.01.2022].
- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P., 2007. *Uuri ja kirjuta*. Tallinn: Medicina.
- 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.
- Geir, H., & Bjertnæs, M., 2019. Efficient Combination of Taxes on Fuel and Vehicles. *Energy Journal*, 1(40), pp. 387-408.
- Glötz-Richter, M., 2016. Reclaim street space! – exploit the European potential of car sharing. *Transportation Research Procedia*, 14, pp. 1296-1304.

- Gomez, J., & Vassallo, J. M., 2014. Comparative Analysis of Road Financing Approaches in Europe and the United States. *Journal of Infrastructure Systems*, 20(3), pp. 1-8.
- Ližbetinova, L., Fábera, P., Jambal, T., & Caha, Z., 2017. Road Tax as an Economic Tool of the Support for the Development of Multimodal Transport in Selected EU States. *MATEC Web of Conferences*, 134(00031), pp 1-6.
- Leontyev, A., & Reshina, G., 2020. Evaluation of vehicle taxation in the republic of Latvia by the method of variant optimization using relative single indexes. *Economic Science for rural development*, 53, pp. 105-115.
- Jurušs, M. & Brizga, J., 2017. Assessment of the Environmental Tax System in Latvia. *NISPAcee Journal of Public Administration and Policy*, 10(2), pp. 135-151.
- Kohalike maksude seadus* (2013) RT I, 07.06.2013, 5.
- Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, 2021. *Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://mkm.ee/sites/default/files/transpordi_ja_liikuvuse_arengukava_2021-2035_en.pdf [Kasutatud 25.01.2022].
- Meireles, M., Robaina, M., & Magueta, D., 2021. The Effectiveness of Environmental Taxes in Reducing CO₂ Emissions in Passenger Vehicles: The Case of Mediterranean Countries. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(10), pp. 1-13.
- News European Parliament, 2022. *EU ban on the sale of new petrol and diesel cars from 2035 explained*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/economy/20221019STO44572/eu-ban-on-sale-of-new-petrol-and-diesel-cars-from-2035-explained> [Kasutatud 11.04.2022].
- Omri, M., 2022. Taxing Data. *Brigham Young University Law Review*, 47(2), pp. 511-576.
- 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.
- Rämmer, A., 2014. *Valimite moodustamine*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://samm.ut.ee/valimid> [Kasutatud 12.10.2022].
- Saberi, B., 2018. The role of the automobile industry in the economy of developed countries. *International Robotics & Automation Journal*, 4(3), pp. 179-180.

- Sotsiaalministeerium, 2022. *Toimetulekutoetus*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.sm.ee/toimetulekutoetus> [Kasutatud 11.10.2022].
- Spain Made Simple, 2022. *Car & Road Tax in Spain*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.spainmadesimple.com/insurance/car/road-tax/> [Kasutatud 13.10.2022].
- Statista, 2021. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.statista.com/statistics/1240436/european-union-average-annual-motor-vehicle-tax-revenue-by-country/> [Kasutatud 04.02.2022].
- Statistikaamet, 2021. [Võrgumaterjal] Leitav: https://andmed.stat.ee/et/stat/sotsiaalelu_leibkonnad_leibkonna-eelarve_aasta-kulutused/LE208/table/tableViewLayout2 [Kasutatud 07.02.2022].
- Statistikaamet, 2023a. [Võrgumaterjal] Leitav: [TS32: SÕIDUKID, 31. DETSEMBER | Aasta, Sõiduki liik ning Näitaja. Statistika andmebaas](#) [Kasutatud 30.03.2023].
- Statistikaamet, 2023b. [Võrgumaterjal] Leitav: [PA006: KESKMINE BRUTOKUUPALK | Näitaja, Tegevusala ning Vaatlusperiood. Statistika andmebaas](#) [Kasutatud 30.03.2023].
- Steck, F., Hedemann, L., Lenz, B., & Koller, F., 2020. Distributional effects of carbon taxation in passenger transport with lump-sum offset: low income households, retirees and families would benefit in Germany. *European Transport Research Review*, 12(51), pp. 1-13.
- Tartu Ülikool, 2022. *Valimi mõiste*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://dspace.ut.ee/bitstream/handle/10062/27764/valimi_miste.html [Kasutatud 07.04.2022].
- Tolls, 2022. *European countries by region and method of charging*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.tolls.eu/european-countries> [Kasutatud 05.05.2022].
- Transpordiamet, 2020. *Teehoiukava aastateks 2021-2030*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://transpordiamet.ee/teehoiukava> [Kasutatud 23.10.2022].
- Transpordiamet, 2022. *Teekasutustasu Eestis*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.teetasu.ee> [Kasutatud 03.02.2022].
- Transport & Environment, 2017. *Road charging for cars*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/2017_05_LDV_charging_paper.pdf [Kasutatud 03.02.2022].

UTA, 2019. Teemaksuteenused UTA kaudu. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://uta.ee/toll-settlement/> [Kasutatud 04.05.2022].

Vitsur, H., 2014. Autode ostu peaks riik reguleerima samamoodi kui alkoholi müüki. *Postimees*, [Võrgumaterjal] Leitav: <https://majandus.postimees.ee/2672996/vitsur-autode-ostu-peaks-riik-reguleerima-samamoodi-kui-alkoholi-muuki> [Kasutatud 05.05.2022].

Wojciech, L., Wojciech, D., Piotr, W., & Krzysztof, Z., 2021. The Road to Electromobility in Poland: Consumer Attitude Assessment. *European Research Studies Journal*, XXIV(1), pp. 28-39.

Õunapuu, L., 2014. *Kvalitatiivne Uurimisviis Sotsiaalteadustes*. Tartu Ülikool.

Özocakli, D., & Uğur, A., 2019. The Ramsey Tax Component In The Terms Of Gasoline Taxation In Turkey. *International Public Finance Conference / Turkey*, pp. 142-149.

TABELITE JA JOONISTE LOETELU

1. Joonis 1. Sõiduautode aastamaksu majanduslike mõjude analüüsi meetoodika	lk 21
2. Joonis 2. Aastal 2020 saadud maksutulu eurodes mootorsõiduki kohta	lk 21
3. Tabel 1. Maksu kehtestamise mõju inimese neto sissetuleku kohta eurodes	lk 23
4. Joonis 3. Neto aasta sissetulek inimese kohta riikide kaupa	lk 29
5. Tabel 2. Registreeritud mootorsõidukid aastatel 2020-2022	lk 30
6. Tabel 3. Keskmise kulu transpordile eurodes aastatel 2019 ja 2020	lk 31
7. Tabel 4. Keskmise brutopalk (eurodes) ja muutus (%) aastatel 2020-2022	lk 31
8. Joonis 4. Gruppide liigitus	lk 32
9. Joonis 5. Vanuseline liigitus	lk 32
10. Joonis 6. Poolt ja vastu tulemus	lk 34
11. Joonis 7. Käitumismustri muutus	lk 34

Lisa 1. Küsitlus

1. Ma olen
 - a) Mees
 - b) Naine
2. Vanus
 - a) 18-25
 - b) 26-35
 - c) 36-55
 - d) 56-80
 - e) 80+
3. Kinnitan, et oman mootorsõidukit ja selle juhtimisõigust
 - a) Jah
 - b) Ei
4. Mitu liiget on Teie leibkonnas?
 - a) Elan üksi
 - b) 1-5
 - c) 6 või enam
5. Kas teie leibkonnas on igapäevases kasutuses mootorsõiduk (sõiduauto) mille registrimass jääb alla 3,5 tonni?
 - a) Jah
 - b) Ei
6. Kas teie leibkonnas on mootorsõidukeid, mis ei ole sõidukõlblikud?
 - a) Ei
 - b) Jah
 - c) Jah, rohkem kui üks
7. Mitu isikut teie leibkonnas saab iga kuu regulaarset töötasu?
 - a) 1
 - b) 2
 - c) 3
 - d) Mitte ühtegi

8. Kas pooldate mootorsõidukimaksu kehtestamist?
- a) Ei
 - b) Jah
 - c) Jah, mingil määral
 - d) Ei, kindlasti mitte
9. Kas pooldaksite mootorsõidukimaksu kehtestamist juhul kui sellega kaasneks kütuseaktsiisi langetamine?
- a) Jah
 - b) Ei
 - c) Mingil määral
 - d) Kindlasti mitte
10. Kui mootorsõidukimaks kehtestada ja selle tulemusel langeks kütuseaktsiis, siis millist varianti pooldaksite?
- a) Mootorsõiduki aasta maks vahemikus 100-150 eurot vastavalt mootori võimsusele
 - b) Mootorsõidukimaksu soodustus elektri ja hübriid mootoriga sõidukitele olenevalt võimsusest 35-45% aastas
 - c) Maks võiks olla ka kuu põhine vähendamaks mootorsõiduki omaniku maksukoormat.
 - d) Maks võiks olla kehtestatud ka ainult päeva põhisena nt mobiilimaksena.
 - e) Ma ei poolda mootorsõidukimaksu kehtestamist.
11. Kuidas võiks maksustada mootorsõidukeid Eestis?
- a) Päevapõhine arvestus
 - b) Tunnipõhine arvestus
 - c) Kuu põhine
 - d) Aastane arvestus
12. Kas mootorsõidukimaksu kehtestamine raskendaks teie igapäevast majanduslikku toimetulekut?
- a) Jah
 - b) Ei
 - c) Pole kindel

13. Juhul kui mootorsõidukimaks kehtestatakse ning teie leibkonnas on rohkem kui üks mootorsõiduk, kas teeksite selles osas muutusi?
- a) Jah, loobuksin üleliigsest mootorsõidukist
 - b) Kasutaksin mootorsõidukit ainult vajadusel
 - c) Kaaluksin ühistranspordi kasutamist senisest rohkem
 - d) Ei ma ei muudaks mitte midagi
14. Kas pooldaksite mootorsõidukimaksu kehtestamist ainult teatud teedel?
- a) Jah
 - b) Ei
 - c) Võibolla
15. Kas arvate, et mootorsõidukimaksu kehtestamine aitaks kaasa Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035 täitmisele?
- a) Jah
 - b) Ei
 - c) Võibolla
16. Kas oled rahul Eesti teede olukorraga 1-5 skaalal (1= Ei ja 5=täiesti)
- a) 1
 - b) 2
 - c) 3
 - d) 4
 - e) 5
17. Kas teemaksu kehtestamine igale mootorsõidukile oleks üldse Eesti puhul mõeldav 1-5 skaalal (1=Ei ole ja 5=kindlasti oleks)
- a) 1
 - b) 2
 - c) 3
 - d) 4
 - e) 5
18. Kas maksu kehtestamine aitaks õhku ja loodust hoida puhtana 1-5 skaalal (1=Ei ja 5=Nõustun täiesti)

- a) 1
- b) 2
- c) 3
- d) 4
- e) 5

19. Kas sa oled rahul senise transporditaristu hooldusega 1-5 skaalal (1=Ei ja 5=Jah) ?

- a) 1
- b) 2
- c) 3
- d) 4
- e) 5

20. Kas Eestis on mootorsõidukeid liiga palju 1-5 skaalal (1=Ei ja 5=Jah) ?

- a) 1
- b) 2
- c) 3
- d) 4
- e) 5

21. Kas transporditaristu on turvaline igale liiklejale?

- a) Jalakäija
- b) Rattur
- c) Mootorsõiduki juht
- d) Metsloomad / linnud

Lisa 2. Küsitlusele vastanute profiil

Tabel 6. Küsitlusele vastanute protsendiline osakaal jagatud vastuste põhjal (autori koostatud)

Tunnused	Osakaal (%)
1. Ma olen	
a) Mees	33 %
b) Naine	67 %
2. Vanus	
a) 18-25	16,5 %
b) 26-35	24,3 %
c) 36-55	50,5 %
d) 56-80	7,8 %
e) 80+	1 %
3. Kinnitan, et oman mootorsõidukit ja selle juhtimisõigust	
a) Jah	95,1 %
b) Ei	4,9 %
4. Mitu liiget on Teie leibkonnas?	
a) Elan üksi	13,6 %
b) 1-5	81,6 %
c) 6 või enam	4,9 %
5. Kas teie leibkonnas on igapäevases kasutuses mootorsõiduk (sõiduauto) mille registrimass jääb alla 3,5 tonni?	
a) Jah	97,1 %
b) Ei	2,9 %
6. Kas teie leibkonnas on mootorsõidukeid, mis ei ole sõidukõlblikud?	
a) Ei	81,6 %
b) Jah	14,6 %
c) Jah, rohkem kui üks	3,9 %
7. Mitu isikut teie leibkonnas saab iga kuu regulaarset töötasu?	
a) 1	36,9 %
b) 2	56,3 %
c) 3	5,8 %
d) Mitte ühtegi	1 %
8. Kas pooldate mootorsõidukimaksu kehtestamist?	
a) Ei	52,4 %
b) Jah	3,9 %
c) Jah, mingil määral	15,5 %
d) Ei, kindlasti mitte	28,2 %
9. Kas pooldaksite mootorsõidukimaksu kehtestamist juhul kui sellega kaasneks kütuseaktsiisi langetamine?	
a) Jah	14,6 %
b) Ei	46,6 %
c) Mingil määral	24,3 %
d) Kindlasti mitte	14,6 %
10. Kui mootorsõidukimaks kehtestada ja selle tulemusel langeks kütuseaktsiis, siis millist varianti pooldaksite?	
a) Mootorsõiduki aasta maks vahemikus 100-150 eurot vastavalt mootori võimsusele	20,4%
b) Mootorsõidukimaksu soodustus elektri ja hübriid mootoriga sõidukitele olenevalt võimsusest 35-45% aastas	9,7%

c)	Maks võiks olla ka kuu põhine vähendamaks mootorsõiduki omaniku maksukoormat.	18,4 %
d)	Maks võiks olla kehtestatud ka ainult päeva põhisena nt mobiilimaksena.	9,7 %
e)	Ma ei poolda mootorsõidukimaksu kehtestamist.	68,9 %
11. Kuidas võiks maksustada mootorsõidukeid Eestis?		
a)	Päevapõhine arvestus	17,5 %
b)	Tunnipõhine arvestus	8,7 %
c)	Kuu põhine	44,7 %
d)	Aastane arvestus	67 %
12. Kas mootorsõidukimaksu kehtestamine raskendaks teie igapäevast majanduslikku toimetulekut?		
a)	Jah	55,3 %
b)	Ei	10,7 %
c)	Pole kindel	34 %
13. Juhul kui mootorsõidukimaks kehtestatakse ning teie leibkonnas on rohkem kui üks mootorsõiduk, kas teeksite selles osas muutusi?		
a)	Jah, loobuksin üleliigsest mootorsõidukist	22,3 %
b)	Kasutaksin mootorsõidukit ainult vajadusel	18,4 %
c)	Kaaluksin ühistranspordi kasutamist senisest rohkem	6,8 %
d)	Ei ma ei muudaks mitte midagi	52,4 %
14. Kas pooldaksite mootorsõidukimaksu kehtestamist ainult teatud teedel?		
a)	Jah	31,1 %
b)	Ei	47,6 %
c)	Võibolla	21,4 %
15. Kas arvate, et mootorsõidukimaksu kehtestamine aitaks kaasa Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035 täitmisele?		
a)	Jah	8,7 %
b)	Ei	57,3 %
c)	Võibolla	34 %
16. Kas oled rahul Eesti teede olukorraga 1-5 skaalal (1= Ei ja 5=täiesti)		
a)	1	9,7 %
b)	2	19,4 %
c)	3	42,7 %
d)	4	26,2 %
e)	5	1,9 %
17. Kas teemaksu kehtestamine igale mootorsõidukile oleks üldse Eesti puhul mõeldav 1-5 skaalal (1=Ei ole ja 5=kindlasti oleks)		
a)	1	54,4 %
b)	2	16,5 %
c)	3	14,6 %
d)	4	10,7 %
e)	5	3,9 %
18. Kas maksu kehtestamine aitaks õhku ja loodust hoida puhtana 1-5 skaalal (1=Ei ja 5=Nõustun täiesti)		
a)	1	42,7 %
b)	2	23,3 %
c)	3	22,3 %
d)	4	8,7 %
e)	5	2,9 %
19. Kas sa oled rahul senise transporditaristu hooldusega 1-5 skaalal (1=Ei ja 5=Jah) ?		
a)	1	10,7 %
b)	2	21,4 %
c)	3	45,6 %

d)	4	19,4 %
e)	5	2,9 %
20. Kas Eestis on mootorsõidukeid liiga palju 1-5 skaalal (1=Ei ja 5=Jah) ?		
a)	1	14,6 %
b)	2	14,6 %
c)	3	44,7 %
d)	4	15,5 %
e)	5	10,7 %
21. Kas transporditaristu on turvaline igale liiklejale?		
a)	Jalakäija	31,07 %
b)	Rattur	10,68 %
c)	Mootorsõiduki juht	52,42 %
d)	Metsloomad / linnud	5,83 %