

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Ärikorralduse instituut

Annabel Leiten

**AUTOMAKSU KEHTESTAMISE VÕIMALUSTEST JA
INIMESTE HOIAKUTEST EESTIS**

Bakalaureusetöö

Õppekava Ärindus, peeriala Majandusarvestus

Juhendaja: Kaidi Kallaste, PhD

Tallinn 2021

Deklareerin, et olen koostanud bakalaureusetöö iseseisvalt ja olen viidanud kõikidele töö koostamisel kasutatud teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele, ning ei ole esitanud sama tööd varasemalt ainepunktide saamiseks. Töö pikkuseks on 10636 sõna sissejuhatusest kuni kokkuvõtte lõpuni.

Annabel Leiten

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 185488TABB

Üliõpilase e-posti aadress: annabel.leiten@gmail.com

Juhendaja: Kaidi Kallaste, PhD:

Töö vastab kehtivatele nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(nimi, allkiri, kuupäev)

SISUKORD

LÜHIKOKKUVÕTE	4
SISSEJUHATUS	5
1. AUTOMAKSUST JA SELLE VÕIMALIKUST MÕJUST	7
1.1. Automaksu olemus ja maksustamise põhimõtted.....	7
1.2 Automaksu kehtestamisest ja rakendamisest Euroopas	8
1.3 Automaksu kehtestamise taustast ja kehtivatest maksudest Eestis	9
1.4 Maksustamine Eesti naaberriikide näitel	12
1.5. Automaksu mõju majandusele ja keskkonnale.....	17
2. UURING AUTOMAKSU KEHTESTAMISE VÕIMALIKUST MÕJUST EESTIS	21
2.1. Uuringu valim ja meetodika	21
2.2 Vastaja profiil	22
2.2. Hoiakud seoses automaksu kehtestamisega	24
2.3 Teostatud uuringu järeldused.....	36
2.4 Ettepanekud automaksu kehtestamiseks Eestis ning võimalik maksutulu riigieelarvesse	38
KOKKUVÕTE	41
SUMMARY	44
KASUTATUD ALLIKATE LOETELU	47
LISAD	51
Lisa 1. Autode tehnilised näitajad	51
Lisa 2. Küsimustik ja vastuste kokkuvõte	52
Lisa 3. Automaksu arvutamise alused ja määrad Lätis	60
Lisa 4. Lihtlitsents	61

LÜHIKOKKUVÕTE

Käesoleva bakalaureuse töö eesmärgiks on selgitada välja automaksu kehtestamise võimalused, võttes aluseks teiste riikide praktikaid ja autoomanike ning kasutajate hoiakuid Eestis. Lähtuvalt töö eesmärgist püstitati järgnevad uurimisküsimused:

- 1) Milline on automaksu taust ja praktika Euroopas ning Eestis ning milline on kasutatavate praktikate teadaolev mõju?
- 2) Millised on autoomanike ja kasutajate hoiakud automaksu kehtestamisse Eestis?
- 3) Milline võiks olla võimalik maksustamisviis Eestis ning millist mõju võiks see avaldada?

Erakasutuses autode maksustamine on Euroopas levinud 24-s riigis, kuid Eesti on üks vähestest, kus seda kehtestatud ei ole. Automaksu kehtestamine on aktuaalne transpordisektori negatiivsete välismõjude kõrvaldamise aspektist ning aitaks kaasa Euroopa kliimaeesmärkide saavutamisel. On selgitatud, et agressiivne ja stiimulirohke maksupoliitika on otseselt seotud autotranspordist tekkiva saaste vähenemisega. Olulist mõju on automaks avaldanud ka majandusele – maksusoodstused keskkonnasõbralikele autodele tõstavad turul nende järele nõudlust ning teisalt on autotööstus regulatsioonide tulemusena sunnitud tootma keskkonnasõbralikumaid sõidukeid.

Töö teise osana uuriti Eesti autoomanike ning kasutajate hoiakuid automaksu kehtestamisel. Uuriti ka hoiakute mõjutegureid. Suurim mõjutegur oli autokasutus, elukoht ning sealne infrastruktuur ning alternatiivide võimalus. Selgus, et vastanutest 67% siiski ei pooldaks automaksu.

Eestis võiks rakendada perioodiliselt tasutavat automaksu ning maksusüsteem võiks olla sarnane Lätiga. Autori arvates tuleks maksustada nii erakasutuses kui ka ettevõtluses registreeritud autosid. Arvesse tuleks võtta ka naaberriikides kehtivaid süsteeme ning kombineerida maksu kütuseaktsiisiga. Erakasutuses olevate M1 ja M1G kategooriasse kuuluvate sõidukite pealt teeniks riik hinnanguliselt maksutulu ligi 53 miljonit eurot aastas.

Võtmesõnad: automaks, maksustamine, keskkond, omandimaks, maksutulu

SISSEJUHATUS

Eesti on üks vähestest Euroopa riikidest, kus automaksu kehtestatud ei ole. Teisalt on Eesti autopark üks Euroopa vanimaid ning keskkonnasaaste taseme poolest figureerib Eesti samuti esirinnas. Kliimanetraalsus on aina enam päevakorras, Euroopas on seatuid mitmeid initsiatiivikaid eesmärke seoses autopargi vähendamise ja uuendamisega, keskkonnasõbralike lahenduste leidmisega ning seeläbi autotranspordist tuleneva saaste vähenemisega. Ka Eesti on kohustatud Euroopa Liidu liikmesriigina neid standardeid ning seatud sihte täitma. See ei ole oluline ainult sellest aspektist, et Eesti peab vastama Euroopa standarditele, vaid vaadates Eesti autoparki ja suurest energiatarbimisest tulenevat keskkonnasaastet, siis on see oluline ka Eesti tasandil väärtusliku ja mitmekülgse elukeskkonna säilitamiseks.

Automaksu kehtestamine on Eestis varemgi poliitilisel tasandil päevakorras olnud, kuid kavandatud fiskaalpoliitika pole rakendust leidnud. Eestis on maksupoliitika olnud suunitletud rohkem tulu maksustamisele ning omandimaksude osakaal on olnud väike. Omandimaksude tase on Eestis üks Euroopa madalamaid, kuigi omandimaksudel on mitmeid positiivseid külgi, nad ei pidurdaks otseselt majanduskasvu ning muudaksid maksusüsteemi mitmekülgsemaks. Töö on aktuaalne lisaks ka sellel asjaolul, et käesoleval hetkel on riigieelarves aga puudujäägid ning eesootavad puudujääkide täitmiseks erinevad meetmed. Töös käsitletakse automaksu ka kui võimalikku maksutulu laekumist riigieelarvesse.

Käesoleva töö eesmärk on selgitada välja automaksu kehtestamise võimalused, võttes aluseks teiste riikide praktikaid ja autoomanike ning kasutajate hoiakuid Eestis.

Uurimisprobleemi lahendamiseks püstitati peamised uurimisküsimused:

- 1) Milline on automaksu taust ja praktika Euroopas ning Eestis ning milline on kasutatavate praktikate teadaolev mõju?
- 2) Millised on autoomanike ja kasutajate hoiakud automaksu kehtestamisse Eestis?
- 3) Milline võiks olla võimalik maksustamisviis Eestis ning millist mõju võiks see avaldada?

Uurimisküsimustele vastuste saamiseks analüüsitakse tehtuid uuringuid ning andmeid Euroopas kasutusel olevate praktikate osas. Selgitamaks hoiakuid, viiakse läbi ankeetküsitlus sotsiaalmeediaplatformil ning võimaliku maksustamisviisi leidmiseks analüüsitakse eraldi naaberriikide kasutatavaid praktikaid ning arvutatakse võimalik maksutulu Transpordiametilt päritud sõidukite andmete põhjal.

Mõistmaks, et kuidas võiks kujuneda automaksu kehtestamine Eestis, antakse töö esimeses osas ülevaade teiste riikide kogemusest ja automaksu taustast Euroopas ning põhjalikumalt Eesti naaberriikides. Ülevaade antakse ka Eestis hetkel transporti puudutavatest maksudest, kehtivast maksusüsteemist, transpordisektorit puudutavatest eesmärkidest ning võimalikest mõjudest seoses automaksuga. Uuritakse ka automaksu mõju majandusele ja keskkonnale tehtud teadusuuringute põhjal. Kuna automaks võiks olla ka potentsiaalne autotranspordist tingitud negatiivsete välismõjude vähendaja, siis on töö raames vaadeldud ka erinevaid keskkonda puudutavaid teadusuuringuid.

Töö teine osa annab ülevaate kvantitatiivsest uurimusest, millega soovitakse selgitada Eesti autot omavate või kasutatavate inimeste hoiakuid automaksu kehtestamise osas. Uuritakse, et millised tegurid ja kuidas neid hoiakuid mõjutavad. Selle osa kohta on püstitatud eraldi neli uurimisküsimust, mille tulemusena peaks tehtud uuring selgitama elanike hoiakuid, neid mõjutavaid tegureid ja seoseid.

Teises osas analüüsitakse ka automaksu kehtestamise võimalusi võttes arvesse naaberriikide praktikad, teoreetilist tagapõhja ning läbiviidud küsitlust. Tehakse ettepanekuid, mida saaks võtta arvesse juhul, kui riik võtab vastu otsuse automaksu kehtestamise osas. Arvutatakse ka võimalik maksutulu laekumine riigieelarvesse.

1. AUTOMAKSUST JA SELLE VÕIMALIKUST MÕJUST

Töö esimene peatükk keskendub automaksu teoreetilisele käsitlusele. Antakse ülevaade automaksu olemusest, selle taustast Eestis ning kehtivatest praktikatest Euroopa tasandil. Tehtud uuringute ja avalike andmete põhjal antakse ülevaade ühtlasi automaksu mõjust majandusele ja keskkonnale. Sõidukite maksustamisega seonduvaid praktikaid uuritakse ka eraldi Eesti naaberriikide näitel. Käesolev peatükk on eelkõige suunatud erakasutuses olevate autode maksusüsteemide ja nende mõjude uurimisele, sest eraomandis olevate autode maksustamist on vähem uuritud.

1.1. Automaksu olemus ja maksustamise põhimõtted

Automaks, mis on kehtestatud erakasutuses olevatele sõidukitele, kuulub oma maksu tüübi poolest otseste maksude alla ja omandimaksu kategooriasse. Omandimaksu puhul on otsene maksuobjekt näiteks mingi mittemateriaalne vara ehk antud töö kontekstis erakasutuses olev auto, mis on kantud registrisse ja kuulub omanikule ehk maksukoormuse otsene tasuja on vara omanik ning tasumine toimub otse riigile. (Direct tax 2020)

Maksustamine on riigi poliitiline instrument, millega teenida täiendavat tulu riigi eelarvesse, kuid ühtlasi ka mõjutada inimeste käitumist soovitud suunas. Automaksu üheks aspektiks on ka mootorsõidukite kasutamisest tulenevad negatiivsed välismõjud ehk välised kulud. Erakasutuses autod on just ühed suurimad negatiivsete välismõjude tekitajad. OECD väljaandes on mainitud peamisi autokasutuse negatiivseid välismõjusid - kliimamuutused, keskkonnasaaste, õnnetused, ummikud, müra ja sõiduteede lagunemine. Siinkohal tuleb aga mainida, et negatiivseid välismõjusid on lisaks mainitutele veel suurel hulgal. Automaksu peetaksegi üheks instrumendiks, mis suudaks selliseid välismõjusid vähendada, kuid seda vaid õigesti teostatud maksupoliitika abil. (Dender 2019)

Võttes aluseks Euroopas praktiseeritavad maksusüsteemid, siis selgub, et automaksu praktikad on riigiti väga varieeruvad. Võtmaks kokku peamisi sõidukitega seonduvaid makse Euroopas, tõid Kunert ja Kuhlfeld oma uuringus välja selge ja arusaadava jaotuse:

1. Ühekordsed maksud seoses sõidukite ostmise ja registreerimisega (käibemaks, registreerimismaks või tasud)
2. Perioodiliselt tasutavad maksud seoses omandiõigusega või omamisega (sõidukimaks, kindlustusmaks)
3. Auto kasutamisest sõltuvad maksud (kütuseaktsiis, käibemaks muude lisanduvate kulude pealt)

Sõidukiga seonduvate maksude alla ei loeta selle uuringu järgi teemaksu, parkimiskulusid ja muid selliseid tasusid, kuna need on välditavad. (Kunert, Kuhlfeld 2007) Samu sõidukitega seonduvaid makse ja tasusid Euroopa riikide lõikes on võimalik eristada ka ACEA Tax Guide-st. Käesolevas töös on peamisteks uurimisobjektideks sõidukitega seonduv registreerimismaks ja perioodiliselt tasutav omandimaks ehk sõidukimaks.

1.2 Automaksu kehtestamisest ja rakendamisest Euroopas

Võttes aluseks eelkõige erakasutuses autode pealt perioodiliselt tasutavad omandimaksud, siis on automaks Euroopas kehtestatud 24-s riigis. Omandimaksuna ei ole automaks kehtiv Eestis, Leedus, Poolas ja Sloveenias. Ühekordselt tasutavad maksud seoses sõidukite ostmise ja registreerimisega on kehtestatud kõikides riikides peale Rootsi. Maksustatakse järgnevatel alustel või neid kombineerides: CO₂-emissioon, mootori võimusus kilovattides, auto väärtus/hind, auto tühimass, auto vanus, mootori töömaht kuupsentimeetrites, hõbujõudude arv, kütuse liik. Peamiselt on maksualusena levinud CO₂-emissioonide tase. Kaheteistkümnes riigis on lisaks automaksule fikseeritud ka maksusoodustused või lausa toetused, kui kasutatav või ostetav mootorsõiduk vastab seatud keskkonnasäästu silmas pidavatele nõuetele (ACEA Tax Guide 2020) Stiiimulid mõjutamaks tarbijate valikut elektriautode kasuks on kasutusel 26 riigis. Nendest 20 riiki pakuvad stiimulina nt toetusi või lisatasusid sõiduki ostul, millede summad ja tingimused varieeruvad riigiti. Ülejäänud 6 riiki pakuvad stiimulina maksusoodustusi või vabastusi elektriautodele. Leedu on ainukene riik, kes ei rakenda ühtegi stiimulit. (Overview – electric vehicles ... 2020)

Euroopa tasandil ei ole kohustuslik automaksu kehtestamine, kuid siiski Euroopas kehtestatud arengukavad ja direktiivid seda soosivad. Maksupoliitika määramine ei ole reguleeritud ning on riigiti erinev, sest Euroopas on siiski vähe õigusakte, mis reguleeriks ka üle liidu automaksu ühtlustamist. (Passenger car ... 2020)

Euroopa Liidus on automaksul oluline roll saavutamaks seatud eesmärgid seoses kliimanetraalsuse ja keskkonnasäästlikuse arendamisega, mis ühtlasi tulenevad ka Pariisi kliima kokkuleppest. Sellest tingituna on kehtestatud mitmeid piiranguid autotootjatele, et soodustada rohkem kliimanetraalsete sõidukite tootmist ning seeläbi ka ostmist. Euroopa Liidu seadusandlus seab kohustuslikuks, et uued autod eritaksid vähem emissioone. On seatud kindel siht, et uued autod, mis on müüdnud alates 2020, võiksid eritada 95g CO₂/km kohta ja edaspidi veel järk-järgult väheneda. Autotootjate toodangut kontrollitakse ning ülemäärast heidet maksustatakse Euroopa Liidu poolt. (EU regulatsioon 2019/631, art 1)

Pikaajalisemad eesmärgid on seatud aastaks 2050, mis on kirja pandud Euroopa Liidu poolt koostatud edenemiskavas. Kõnealune dokument seab eesmärgi, et kasvuhoonegaasid võiksid väheneda 80–95% võrreldes 1990. aasta tasemega. Eesmärgi seadmisel on oluline roll transpordisektoris, kuhu kuuluvad erakasutuses olevad autod. Edenemiskava toob välja järgneva argumenti: „CO₂-heite suhtes kehtestatavate standardite ja arukate maksustamissüsteemide abil saavutatav suurem tõhusus ja parem nõudluse haldamine peaks ühtlasi soodustama tehnoloogiate väljatöötamist hübriidmootorite tootmiseks ning hõlbustama kõigi transpordiliikide puhul järkjärgulist laialdast üleminekut keskkonnahoidlikumatele sõidukitele, hiljem ka poolhübriidsõidukitele ja elektrisõidukitele (aku- või kütuseelemendi toitel).“ (Euroopa Komisjon ... 2011)

1.3 Automaksu kehtestamise taustast ja kehtivatest maksudest Eestis

Eestis on transpordisektori maksustamine võrreldes teiste Euroopa riikidega püsinud tagasihoidlikuna. Oluline siinkohal on mainida, et Eesti poliitikas on võetud siht hoida oluliselt suurema osakaaluga kaudseid makse - 2020. aasta raportis oli vastavalt osakaalus u 42% kaudseid makse, mis oli kõrgem Euroopa keskmisest tasemest. (Taxation trends... 2020) 2021-2024. aastaks koostatud Eesti Riigi Rahanduse Programmis on välja toodud, et kuni 2024. aastani on plaanis kaudsete maksude osakaalu hoida samal tasemel. Käesolev eelnõu järgib teadmist, et

majanduskasvule on otsesed tuluteenimisega seotud maksud kahjulikud. (Riigi rahanduse programm... 2020). 2021. aasta majanduse kevadprognoos toob aga välja, et Eesti maksukoormus on üks Euroopa madalaim. Omandimaksud moodustavad 0,7% kõikidest teistest maksudest ja on sellega Euroopa Liidu madalaimal tasemel, kuid on teada, et omandimaksude suur pluss on majanduskasvu mitte aeglustamine.. Eesmärk on tulu maksustamise osakaalu vähendada ja suurendada vähehaaval tarbise ja keskkonnasaastamise maksustamist. (Majandusprognoos ... 2021)

Eestis on vastavalt peatükis 1.1 toodud sõidukimaksude jaotusele pandud rõhku rohkem auto kasutamisest sõltuvatele maksudele ja ühekordselt maksvatele tasudele. Riigi maksusüsteemi järgi on sõidukite tarbimise pealt makstavad riiklikud maksud käibemaks ja aktsiis ning omandimaksuna raskeveokimaks. (Eesti maksusüsteem ... 2021) Kohaliku maksuna on võimalik kehtestada ka mootorsõidukimaks, aga käesoleval ajal seda ükski vald ega linn teinud ei ole.

Lisaks riiklikele maksudele on autode registreerimise ja muude seonduvate toimingute pealt kohustus tasuda riigilõivu. Mootorsõiduki registreerimisel tasutakse 130€ lõivu ning registreerimismärgi väljastamisel tasutakse 62€ lõivu. (Riigilõivud ... 2021)

Euroopa paika pandud pikaajalisest kliimaeesmärgist tulenevalt on ka Eesti eesmärk areneda 2050. aastaks kliimanetraalselt toimivaks riigiks. On koostatud dokument “Eesti kliimaambitsiooni tõstmise võimaluste analüüs”, mis puudutab ka vajalikke muutusi transpordisektoris. 2050. aastaks peaks Eestis kasutusel olevatest autodest 70% moodustama elektrisõidukid. Üheks kõige võimalikumaks meetodiks seda saavutada on elektrisõidukite laialdane kasutuselevõtt. Analüüsi kohaselt on eriti olulised investeeringud sellesse valdkonda algusperioodil ehk 2020–2030.aastal. (Eesti kliimaambitsioonid ... 2019)

Eestis kuulutati välja 2019. aastal eelnõu, mille kohaselt alustas elektrisõidukite toetuse jagamist SA Keskkonnainvesteeringute Keskus. Toetusmeedet rahastab Euroopa Liit. Keskkonnainvesteeringute Keskuse poolt pakutav toetus elektrilise sõiduki soetamisel on mõeldud nii eraisikutele kui ka ettevõtetele - sõiduki kohta kuni 5000 eurot. Meetme eelarve on 1,2 miljonit eurot ning toetusi jagatakse mitmes voorus. Arvestuslikult plaanitakse toetada 223 sõiduki soetamist, mille tulemusena hinnatakse CO2 emissiooni vähemist nelja aasta jooksul ca 3500 tonni. Meetme tulemusena eeldatakse lisaks keskkonnasäästule ka elektrisõidukite järelturu aktiveerumist. (Keskkonnaministri ... 2019) Niisamuti on kliimaambitsiooni analüüsi kohaselt üks

kliimaambitsiooni tõstmise võimalus toetada elektrisõidukite oste. Meetme arvestuslik toetuste eelarve on perioodiks 2021–2030 ca 840 miljonit eurot. Soovitakse toetada üle 16 tuhande sõiduki soetamist aastas. Peale perioodi lõppu ennustatakse tavasõidukitega kehtiva hinnavahe kadumist ning toetuse vajadus seejärel kaoks. Meetmega kaasneks esialgu SKP ja tööhõive kahanemine, kuid väheneks marginaalkulu ja negatiivsed välismõjud seoses transpordisektoriga. (Eesti kliimaambitsioonid ... 2019)

Täitmaks seatud pikaajalisi eesmärke, muutmaks autoturgu uuemaks ja keskkonnasäästlikumaks ning suurendamaks ka riigile laekuvat maksutulu, on avalikult arutletud automaksu võimalikkuse üle Eestis. 2018. aastal oli Eesti üsna lähedal automaksu kehtestamisele, kuid automaksu seadus siiski ei jõustunud.

Balti riikides automaksu kehtestamist on uurinud Lamine ja Lõhmuste. Peamised argumendid, miks ka Eesti võiks automaksu kaaluda, on autopargi kõrge keskmine vanus ja energianõudlikus. (Lamine, Lõhmuste 2014) 2019. aasta andmetel on Euroopa keskmine autopargi vanus 11,5 aastat. Eesti, keskmise 16,7 aastaga ja Leedu keskmise 16,8 aastaga, kuuluvad aga kahe vanima autopargiga riigi hulka Euroopas. Lätis, kus on kehtestatud automaks, on seevastu autopargi vanus veidi väiksem, 14 aastat. (Average age ... 2021) Siinkohal ei saa Läti puhul väita, et just automaks on veidi väiksema keskmise vanuse põhjus.

Uuringu kohaselt võiksid automaksud Eestis autopargi uuendamist positiivselt mõjutada. Autorite hinnagul võiks maksu astmelisus või maksumäärade erinevus põhjustada mahult väikeste autode ostmist, kuid teisalt kõrge maks motiveeriks ostma just uusi ja ökonoomseid sõidukeid. Registreerimismaksu puhul prognoositakse Balti riikide näitel aga autopargi aeglast uuenemist, sest autoomanik lükkaks uue soetamist edasi. Juhul, kui Eestis ja Leedus ka automaksu kehtestada, siis peaks kombineerima automaksu kütuseaktsiisiga ning võiks olla Balti riikides ühtlane maksüsteem, et ei tekiks odavama maksusüsteemiga naabrite juures autode registreerimist. Samuti on oluline autorite hinnangul võtta arvesse ka väikest ostujõudu, inimeste elukohtade hajutatust, infrastruktuuri ja ühistransporti. (Lamine, Lõhmuste 2020)

Saavutamaks kliimanetraalseid eesmärke ja vähendada negatiivseid välismõjusid, on vaja kiirelt reageerida. Kliimaambitsioonis mainitud meetme arvestuslikud toetused on aga vastuolus käesoleval ajal kahjumis oleva riigieelarvega.

1.4 Maksustamine Eesti naaberriikide näitel

Antud peatüki eesmärk on selgitada Eesti naaberriikides kehtivaid maksuregulatsioone erakasutuses olevatele autodele, sest on viidatud väga erinevate maksusüsteemide puhul maksuobjekti liikuvuse tendentsile ning Soome näitel on teada, et maksuerisuse tõttu ostetakse kasutatud autosid sageli Rootsist (Toiger 2020).

Naaberriikide osas on antud töös vaadeldud riike, kellega Eestil on enim seoseid ning millede vahel on kõige potentsiaalsem maksubaasi liikumine tulenevalt erinevatest fiskaalpoliitikatest. Nendeks riikideks valiti Soome, Läti, Leedu ja Rootsi, sest nende vahel võiks olla maksubaasi liikumine kõige potentsiaalsem ning uuritavad riigid kuuluvad ka Euroopa Liitu. Sõidukitega seonduvatest maksudest annab hea ülevaate ACEA Tax Guide.

Soome

Soomes on kehtestatud nii ühekordsed maksud kui ka perioodilised maksud omandiõiguste pealt ning lisaks ka auto kasutamisest tulenev kütuseaktsiis.

Ühekordsetest maksudest on kehtestatud käibemaks 24% (vt tabel 3) ja registreerimismaks, mis põhineb CO₂ emissioonidel. Registreerimismaksu puhul võetakse arvesse ka jaemüügi hinda. Kui imporditakse kasutatud autosid, siis maks ei tohi olla kõrgem kui auto registreerimise aastal kehtiva maksuseaduse järgi kehtiv maks. 2018. aastast on kehtiv eraldi maksusüsteem WLTP (*Worldwide harmonized Light-duty vehicles Test Procedure*) emissioonitaseme mõõtmismeetodil hinnatud autodele. NEDC (*New European Driving Cycle*) emissioonitaseme mõõtemetod läheb järjest üle WLTP-ks, kuna NEDC meetod on iganenud ja pole piisavalt realistlik. Maksumäär on 2,7%–50%. Autodel, mille puhul pole võimalik CO₂ taset määrata, arvutatakse maksu täismassi alusel. Uute elektriautode ostul on alates 2018. aastast ka ostutoetus 2000€, mida jagatakse kuni 2021. aasta novembri lõpuni. (ACEA Tax ... 2020)

Erakasutuses olevate autode pealt kogutakse omandimaksu sõltuvalt sõiduki CO₂ emissioonide tasemest, sõiduki täismassist ja kütuse liigist. Soomes jaotatakse perioodiline maks mitmeteks elementideks - tavaline maks, sõidujõu maks ja siis nende kahe kombinatsioon. Tavalist maksu ehk põhimaksu rakendatakse bensiinimootoriga autodele, sõidujõumaks on lisamaks autodele, mis sõidavad nt diisliga. Lisaks sõltub maks ka auto esmaregistreerimise aastast - autod, mis on registreeritud 2001 või hiljem, nende puhul arvestatakse maksu CO₂ alusel; autod, mis on

registreeritud aga enne 2001. aastat, nende puhul võetakse maksualuseks täismass. (Structure ... 2021)

Diiselaudodel arvestatakse lisamaksu 5,5 senti päeva kohta, elektriaudodel 1,5 senti. Soomes on kehtestatud ka kütuseaktsiis, mis on bensiini puhul 702 eurot ja diisli 530 eurot 1000 liitri kohta. (ACEA Tax ... 2020)

Läti

Lätis on ühekordselt tasutavaks maksuks käibemaks määraga 21% (vt tabel 3) ning auto registreerimisel lisandub registreerimistasu 43,93€ ning riiklik ressursimaks 55€. Alates 2017. aastast pole aga Lätis enam registreerimismaksu. Erakasutuses olevate autode omandimaksu arvestuse maksualusteks on enamasti auto täismass (kg), mootorimaht (cm³), ja võimsus (kW). Enne 2005. aastat registreeritud autode puhul on maksualuseks tühimass kilogrammides. 2005–2008 registreeritud autode puhul on maksualusteks täismass (kg), mootorimaht (cm³) ja auto võimsus (kW). Iga kategooria kohta on etteantud vahemikud ja nendele vastavad määrad. Alates 2009. aastast registreeritud autode puhul arvestatakse maksu sõltuvalt CO₂ emissioonide tasemest (g/km). Kõikidele autodele, mille mootorimaht on suurem kui 3500 cm³, kehtib lisamaks 300€. Lätis on kütuseaktsiis bensiinil 509 eurot ja diisli 414 eurot 1000 liitri kohta. (ACEA Tax ... 2020).

Leedu

Erakasutuses olevate sõidukitega seotud maksude alla arvestatakse Leedus vaid käibemaks 21% (vt tabel 3). Ei ole kehtestatud registreerimismaksu ega ka omandimaksu. Sõidukite registreerimisel on kohustus tasuda riigilõivu sõltuvalt sõidukitüübist. Kütuseaktsiis on Leedus 466€/1000l bensiini puhul ja 372€/1000l diisli puhul. (ACEA Tax ... 2020)

Rootsi

Rootsis on ühekordse maksuna arvestatud vaid käibemaksu määraga 25%. Seevastu aga on kehtestatud omandimaks, mille maksualusteks on CO₂ emissioonid, kütuse liik ja samuti erinevad stiimulid, mis kehtivad uue auto ostul. Neid stiimuleid nimetatakse *bonus-malus* süteemiks. *Bonus-malus* süteem on Rootsis kasutusel alates 2018. aastast, see kehtib kergkaalus olevatele autodele registreerimisaastaga alates 2018. Kõik, mis jäävad registreerimisaastaga alla 2018 piiri, ei ole mõjutatud. (ACEA Tax ... 2020)

Bonus tähistab boonust, mida saadakse keskkonnasõbraliku autovaliku eest ja *Malus* tähistab karistust ehk maksu saastava valiku eest (The bonus malus ... 202). Bonus süsteemi järgi saavad autoomanikud auto esmakordsel registreerimisel boonust vastavalt selle CO2 heitkoguse tasemele ja seda makstakse kuni tasemeni 70 g CO2. Alates kogusest 0g/km arvatakse maha iga grammi kohta 714 SEK-i (vt Tabel 1). (ACEA Tax ... 2020)

Tabel 1. *Bonus* süsteem

Boonuse saamise eeldused	Boonuse summa, SEK
0g CO2	60,000
30g CO2	38 580
70g CO2	10,020
CNG gaasil sõitvad sõiduatod	10,000

Allikas: ACEA Tax Guide 2020

Omandimaksud aga on kogutavad kõikide autode pealt. Autod, mis on registreeritud 2005 või enne seda, maksustatakse sõltuvalt sõiduki kandevõimest. Autod, mis on registreeritud 2006–2018, maksustatakse sõltuvalt CO2 tasemest. 2006–2018 aasta autode puhul on maksustamine varieeruv jällegi sõltuvalt sõiduki kütuseliigist – kuni 2018 registreerimisaastaga diiselautodele rakenduvad lisanduvad maksud ja alternatiivkütustel sõitvatele sõidukitele maksusoodustused. Omandimaks alates 2018.aastast registreeritud autodele kehtib *bonus-malus* süsteemi alusel, kuid siinkohal ehk omandimaksude osas, rakendatakse *malus* süsteemi osa. (ACEA Tax ... 2020)

Malus on 2018 või hiljem registreeritud ja rohkem kui 95 g CO2-te eritavatele autodele rakenduv maks, mille suurus sõltub kasutatava kütuse tüübist ja piirmäära ületavate emissioonide arvust (The bonus malus ... 2021). *Malus* süsteemi kirjeldab järgnev Tabel 2.

Tabel 2. *Malus* süsteem esimese kolme aasta jooksul

Põhimaks	360 SEK
CO2 maks	Iga gramm üle 95g, kui CO2 tase on 95-140: 82 SEK/g Iga gramm üle 111g, kui CO2 tase on rohkem kui 140: 107 SEK/g
Keskkonnamaks	250 SEK (kehtib diisli puhul)
Kütusemaks	CO2 tase g/km * 13,52

Allikas: The bonus malus system (2020); autori koostatud

Bensiinimootoriga autodele rakendub põhimaks ja CO2 maks, kuid diiselmootoriga autodele lisaks neile kahele veel keskkonnamaks ja kütusemaks. *Malus* süsteem on esimesed 3 aastat rangemate regulatsioonidega ning alates neljandast aastast leebem. Malus süsteem kehtib ka hübriidautodele, kui nad eritavad segasõidul rohkem kui 95g CO2-te kilomeetri kohta. Siis arvestatakse *malus* maksu nende pealt sõltuvalt nende sise põlemismootori kasutatavast kütusest, milleks tavaliselt on bensiin. (The bonus malus ... 2021)

Kütuseaktsiis on Rootsis bensiinil 619 eurot ja diisilil 436 eurot 1000 liitri kohta (ACEA Tax ... 2020).

Autokasutusega seonduvad kaudsed maksud nagu käibemaks ja kütuseaktsiis on kokku võetud uuritavate riikide näitel järgnevas tabelis (vt Tabel 3). Käibemaks on kõige kõrgem Rootsis ja madalaim Eestis. Nii diisli ja kui ka bensiini kütuseaktsiis on kõrgeim Soomes ja madalaim Leedus. (ACEA Tax ... 2020)

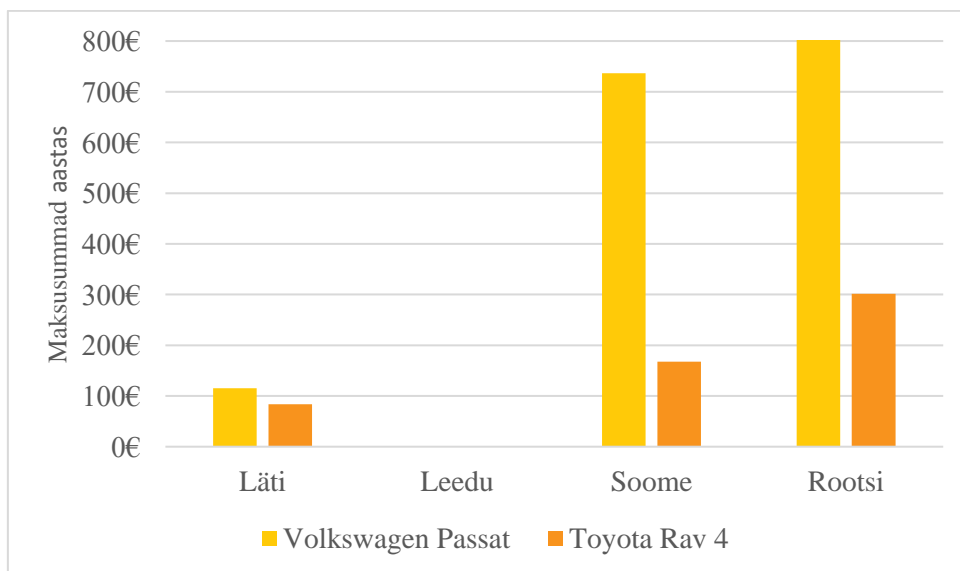
Tabel 3. Autokasutusega seonduvad kaudsed maksud

Riik	Käibemaksu määr	Aktsiis €/1000 liitri kohta	
		Bensiin	Diiseli
Rootsi	25%	619	436
Soome	24%	702	530
Leedu	21%	466	372
Läti	21%	509	414
Eesti	20%	563	493

Allikas: ACEA Tax Guide 2020; autori koostatud

Et saada paremat ülevaadet naaberriikide maksusüsteemi osas, siis teeb autor naaberriikides kehtivate registreerimismaksude kui ka perioodiliste maksude võrdluse kahe sõiduki näitel. Perioodiliselt tasutavate maksude võrdluse aluseks võetakse üks Eestis enimlevinud kasutatud automudel, milleks on Transpordiameti statistika andmetel Volkswagen Passat, keskmise vanusega 15,27. Sõidukite statistika andmeid töödeldes selgus, et kõige rohkem on antud marki sõidukeid registreerimisaastaga 1997 ja kütuseliigi poolest oli ülekaalus diisel. Populaarseim keretüüp oli sedaan. (Sõidukite ... 2020) Lähtudes keskmisest vanuseks võetakse võrdlusesse Volkswagen Passat 2.0 TDI, registreerimisaastaga 2005. Registreerimismaksu võrdluseks üks Eestis 2020. aastal enimostetud uus auto, milleks on Toyota RAV4 hübriid. (Sõidukite ... 2020). Tuuakse välja mõlema auto tehnilised andmed, mida uuritavates riikides maksualusena kasutatakse (vt Lisa 1).

Omandimaksu suurused (vt Joonis 1) on arvatud mõlema auto puhul ning on võetud arvesse iga riigi maksusüsteemi ja autode andmeid arvutuste tarbeks. Lätis oli kasutatud Volkswageni puhul võimsust, mootorimahtu ja täismassi ning Toyota Rav 4 puhul CO2 emissioonide taset. Leedus ei ole kumbagi maksu kehtestatud. Soomes olid Volkswageni puhul maksualusteks CO2 ja sõidujõumaks (diislimaks), Toyota puhul CO2 ja sõidujõumaks. Rootsis oli Volkswageni puhul maksualuseks täismass ning Toyota puhul CO2 *malus* süsteemi järgi.



Joonis 1. Omandimaksu summad ühes aastas Volkswagen Passati ja Toyota Rav 4 Hybrid näitel Eesti naaberriikides

Allikad: ACEA Tax Guide 2020, The bonus malus ... 2021, Structure ... 2021; autori koostatud

Omandimaks Volkswagen Passati puhul on kõikides riikides peale Soome arvatud teistel maksualustel võrreldes Toyota Rav 4 mudeli arvutustega, sest Volkswageni registreerimisaasta on 2005 ja sageli maksustatakse vanemaid autosid teistel alustel võrreldes uuemate autodega. Selle põhjuseks on see, et vanematel autodel ei ole sageli CO2 tase ametlikult määratud või vastav reaalselt eralduvale heite kogusele. Omandimaks on Volkswageni puhul kalleim Rootsis ja odavaim Lätis. Toyota Rav 4 mudeli puhul on näha, et omandimaks kujuneb märgatavalt odavamaks võrreldes Volkswagen Passatiga. Olulist rolli mängib siinkohal madalam CO2 tase, Toyotal 129 g/km ja Volkswagenil 165 g/km kohta.

Registreerimismaksu arvutamisel arvutatakse ainult registreerimismaks ehk ei arvestata sisse riigilõive ega muid registreerimisega seotud ühekordseid tasusid. Registreerimismaksu on arvatud täiesti uuena ostetava Toyota Rav 4 Hybrid puhul (vt Tabel 4). Toyota Rav 4 Hybrid mudel on Toyota kodulehel hinnaga 30 700€. (Omadused ... 2021) Tehnilised andmed on toodud Lisas 1.

Tabel 4. Registreerimismaksu summad Toyota Rav 4 näitel

Riik	Maksu suurus, €	Maksualused
Läti	-	Registreerimismaks puudub
Leedu	-	Registreerimismaks puudub
Soome	3469	CO2, auto hind
Rootsi	-	Registreerimismaks puudub, <i>bonus</i> süsteem ei rakendu, sest heitekogus on üle piirmäära

Allikad: ACEA Tax Guide 2020, Car tax ... 2021; autori koostatud

Registreerimismaks on uuritavatest riikidest kehtestatud ainult Soomes ja seal kujuneks maksu suuruseks 3469€. Rootsi puhul kehtib küll *bonus* süsteem uute autode ostmisel, kuid konkreetsele mudelile see ei rakendu, sest selle CO2 heite tase ületab boonuse saamise piirmäära.

1.5. Automaksu mõju majandusele ja keskkonnale

Automaksul on otsene mõju riikide maksutulu laekumisele, kuid saab eristada ka kaudset mõju majandusele näiteks läbi autotööstuse, autoturu või kütuseaktsiisi.

Euroopa suurimate turgude kohta tehtud statistika andmetel laekub suurimatele valitsustele kokku maksutulu 440,4 miljardit eurot, mis on 2,5 korda suurem kui Euroopa Liidu eelarve. Suurimad laekumised olid Saksamaal, Prantsusmaal, Itaalia, Suurbritannial (*uuring tehti enne Brexitit*) ja Hispaanial. Selle statistika kohaselt jaotatakse autode tarbimisega seotud maksutulu kolme laiemasse kategooriasse: sõidukite soetamine (käibemaks, müügitaks, registreerimismaks); omandiõigus (iga-aastane liiklusmaks, teemaks); mootorsõidukitega sõitmine (kütuseaktsiis). (Motor vehicle ... 2020)

Erakasutuses olevate autode maksustamine mõjutab oluliselt ka autoturgu ning autotööstust. Nagu eelnevalt mainitud, siis mõjutab autotööstust Euroopa Liit erinevate regulatsioonidega, mis peaksid looma autotööstusele stiimulid investeerimaks uuendesse tehnoloogiatesse ja seeläbi mõjutama ka autode arenemist keskkonnasõbralikumaks. Automaks sealjuures on aga tarbijakeskne stiimul, mis peaks suunama inimesi tarbima taolisi sõidukeid ning seeläbi tekitama suuremat nõudlust nende järele. Koos heitkoguste piirnormidega, mis nõuavad tootjalt keskkonnasõbralike sõidukite väljatöötamist, pakkumist ja müümist, võivad maksud kiirendada hinnavähendust, motiveerides tarbijaid ostma vähese heitkogusega sõidukeid ning selle kombinatsiooniga luua turutõmbeefekti. (Wappelhorst *et al.* 2018)

Hetkel veel ei ole elektri või hübriidautod tarbijaskonna poolt tunnustatud kui oluline konkurent sise põlemismootoriga autodele. Uurimaks maksupoliitika mõju elektriautode populaarsusele, tehti uuring, kus uuriti autode omandiõigusega kaasnevaid kulusid ning kuidas elektriautode kulud ja müük omavahel seotud on. Seejärel uuriti fiskaalmeetmete rolli omandiõiguste vähendamisel ning seeläbi elektriautode müügi suurenemisel. Levay, Drossinos ja Thiel on oma uuringus tõestanud, et efektiivsel maksupoliitikal on tugev korrelatsioon müüdüd elektrisõidukitega. Uuringu kohaselt võib soosiv maksupoliitika suurendada oluliselt elektriautode müüki. Maksusoodustuse mõju sõltub ka nõudluse elastsusest. On uuritud, et suuritel autodel on väiksem elastsus ja väikestel autodel suurem elastsus. Suured autod reageerivad hinna suhtes vähem ja nende kulu-müügi suhe oli tugevam. Selle kohaselt võivad väikesed autod rohkem sõltuda maksusoodustustest, kuna sageli suuri ja luksuslike autosid omavad jõukamad inimesed. (Drossinos *et al.* 2017)

Hetkel on 80% elektriautodest müüdüd Euroopa kuues jõukamas riigis ning madalama elatustasemega riikides on müük väga väikese osakaaluga (Electric car ... 2019). Seatud arengukavade täitmiseks on vaja aga müüki kasvatada ka teistes riikides. Et seda saavutada, võiks olla üks vahend soosiv fiskaalpoliitika.

Transpordiga seonduv fiskaalpoliitika on üheks stiimuliks mõjutamaks ka transpordist tulenevat keskkonnareostust. Nagu eelnevalt mainitud, siis autotranspordiga seonduvad negatiivsed välismõjud on peamiselt keskkonnakesksed. Uuringute kohaselt on teetransport väga suur saastaja – Euroopas tekitab transpordisektor *ca* 30% koguemissioonidest. Transpordisektori emissioonidest 72% põhjustab maanteetransport, millest omakorda 60,7% põhjustavad sõiduaudod. (CO2 emissions ... 2019)

Erinevate maksusüsteemide ja maksuliikide mõju keskkonnamõjude vähenemisele on erinev. On uuringuid, mis väidavad, et registreerimismaksud on kõige tõhusamad mõjustusvahendid, sest tarbija on tundlikum ostul tasutava hinna ja kaasnevate maksude suhtes kui tulevikus prognoositavate kulude osas – suurema tõenäosusega valib tarbija sõiduki, mille puhul registreerimismaks on madalam ehk reeglina keskkonnasäästlikuma sõiduki. Registreerimismaksud aga ei mõjuta enamasti valikuid kasutatud sõiduki ostul ega muuda ka autotarbimisharjumusi, seda teevad omandimaksud ja kütuseaktsiisid. Siiani pole aga jõutud selgusele, et milline poliitika on tõhusaim, kuid on teada, et CO2 põhine maksustamine on potentsiaalne heitkoguste vähenemise mõjutaja. (Ciccone 2015)

Samose tehtud uuringus (EU Environment Agency tellitud) oli eesmärk leida seoseid emissioonide vähenemise ja Euroopa seadusandluse ja maksupoliitika vahel. Selgus, et Euroopa Liidu õigusaktide ja sisevalitika rakendamine algatasid uute autode CO2 heitkoguse vähenemise. Müüdnud autod olid autotootjatele seatud regulatsioonidest tulenevalt madalama CO2 emissiooniga. Uuringusse kaasati riike, kus on erinev maksupoliitika just elektriautosid soosivate stiimulite poolest. Osades uuritavates riikides oli agressiivne poliitika ja pakuti rohkem stiimuleid elektriautode kasutuselevõtuks (Norra) ja teistes oli mõõdukam (Poola, Kreeka). Poliitika tõhusust hinnati reaalsete mõõtmiste tulemusel CO2 vähenemisega, kasutades täiustatud mudelit COPERT, mis võtab emissioonide arvutamisel arvesse varasemast rohkem parameetreid ja kombinatsioone. Uuringu seatud eeldused pidasid paika – riigid, kus teostati agressiivset ja stiimuliterohket poliitikat, vähenes oluliselt heitgaaside hulk. Vähendamise osas oli juhtiv riik Norra. Riikides, kus ei pakutud stiimuleid, ei vähenenud ka heitkogused. Väiksema heitkoguse vähenemisega riigid olid Poola ja Kreeka. Kreekas andis olulise mõjutuse ka 2012. aastal kaotatud diiselautode keeld, mille tulemusena heitgaaside hulk tõusis. (Samos *et al.* 2019)

Registreerimismaksu on hinnatud oluliseks mõjutajaks tarbija auto valiku tegemisel. Registreerimismaksu mõju CO₂ heitkoguste vähenemisele on uuritud Norra näitel, kus 2007. aastal tehti automaksu osas reform, et vähendada autode CO₂ emissioonide taset ning võeti maksustamisel kasutusse lisakomponent CO₂ heitekogus. Tulemused näitavad, et poliitikareformi aastal langes väga saastavate sõidukite osakaal umbes 12% võrra. Üle 180 grammi CO₂ emissiooni kilomeetri kohta eritavate autode osakaal oli 2004. aastal 43% ja 2009. aastaks 16%. 2009. aastaks oli keskmiselt autode CO₂ emissioon tasemel 151 gCO₂/km 2004nda aasta 180 gCO₂/km asemel. Reformi tulemusena tõusis teisalt aga diiselaute osakaal, sest uue maksusüsteemi järgi odavnes diiselaute registreerimine ning Norras olid diiselaute soositumad madala diislihinna tõttu. (Ciccone 2015)

Tehtud uuringud on näidanud, et automaksu kehtestamine erakasutuses olevatele autodele mõjutab oluliselt autotööstussektorit seoses normatiividega tootjatele ning tekitab autoturul muutusi seoses tarbijate valikutega ning muudab keskkonda puhtamaks tänu emissioonide langusele.

2. UURING AUTOMAKSU KEHTESTAMISE VÕIMALIKUST MÕJUST EESTIS

2.1. Uuringu valim ja metoodika

Uuringu üheks eesmärgiks on välja selgitada Eesti inimeste hoiakuid automaksu osas ning leida ka sobiv meetod, kuidas Eestis võiks automaksu kehtestada. Hoiakute selgitamiseks viidi läbi kvantitatiivne uuring, mille eesmärk oli selgitada inimeste meelestatus automaksu kehtestamise osas ning analüüsida hoiaku mõjutegureid.

Küsitluse küsimused olid jaotatud konkreetsete uuritavate teemade järgi: vastanud isikute taust, vastanute kasutatavad autod ja autokasutus, hoiakud ja käitumine seoses keskkonnasäästlikusega ning hoiakud seoses automaksu kehtestamise võimalike meetodite ja tagajärgedega. Küsimuste koostamisel võeti arvesse juba teostatud uuringuid ning levinud automaksu praktikaid. Küsimustele oli peamiselt võimalik vastata valikvastustega, kuid oli ka küsimusi, kus sai lisada kommentaare.

Küsitlusest saadud andmete analüüsimisega sooviti välja selgitada, et mis mõjutegurid ja kuidas need täpsemalt hoiakuid automaksu osas mõjutavad. Selleks püstitati empiirilist uurimust puudutavad uurimisküsimused:

- 1) Kuidas mõjutavad inimeste demograafilised, geograafilised ja sotsiaal-majanduslikud tunnused hoiakuid seoses automaksu kehtestamisega?
- 2) Kuidas inimeste autokasutus mõjutab hoiakuid seoses automaksu kehtestamisega?
- 3) Kuidas hoiakud automaksu kehtestamise osas on seotud keskkonnateadlikuse ja keskkonda säästva käitumisviisiga?
- 4) Millised on uuringus osalejate eelistused automaksu kehtestamisel ning kuidas võiks kujuneda maksustamine lähtudes nende seisukohtadest?

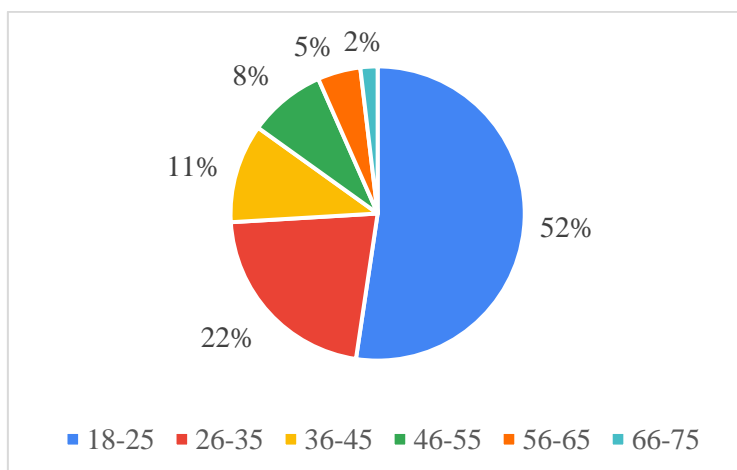
Veebiküsitlus (vt Lisa 2) koostati Google Forms keskkonnas ning vastuseid koguti sotsiaalmeediaplatformil Facebook perioodil 23.03.2021–06.04.2021 Uuringu valim oli

mugavusvalim, seega ei saa küsitluse tulemusi laiendada suuremale grupile kui konkreetses uuringus osalenutele. Autor kogus vastuseid 213, kuid üks ankeet osutus ebasobivaks. Analüüsimeetoditena on kasutusel võrdlev analüüs ning kirjeldav statistika. Uuriti inimesi, kes omavad või kasutavad autot, sest suure tõenäosusega oleks nemad automaksu potentsiaalsed maksumaksjad. Eesmärk oli koguda piisavalt palju vastuseid, et valimis oleks esindatud võimalikult palju erinevas eas inimesi ning teine aspekt oli valimisse kaasata inimesi nii linnast, linnapiirkonnast kui ka maapiirkonnast. Seda põhjusel, et sageli maapiirkonnainimesed käivad suuremates linnades tööl ning sõltuvad otseselt autotranspordist, kuid suurlinnades elavatel inimestel on ühistransport kättesaadavam ning infrastruktuur tõhusam.

Uuringu teine kvantitatiivne osa on naaberriikide praktika ning küsitluse tulemuste põhjal Eestile võimaliku maksusüsteemi välja selgitamine ning võimaliku maksutulu arvutamine. Selleks on autor teinud päringu 27. aprill 2021 Transpordiametisse, et saada Eesti M1 ja M1G kategooriasse kuuluvate sõidukite statistikat võimaliku maksutulu arvutamiseks. Saadud andmed on mahukad ning on kättesaadavad lingina (vt Kasutatud allikate loetelu).

2.2 Vastaja profiil

Vastajaid küsimustikule oli 213, kuid üks ebasobiv vastuseankeet tuli maha arvata. Järgnev joonis toob välja küsimustele vastanute vanuselise jaotuse.

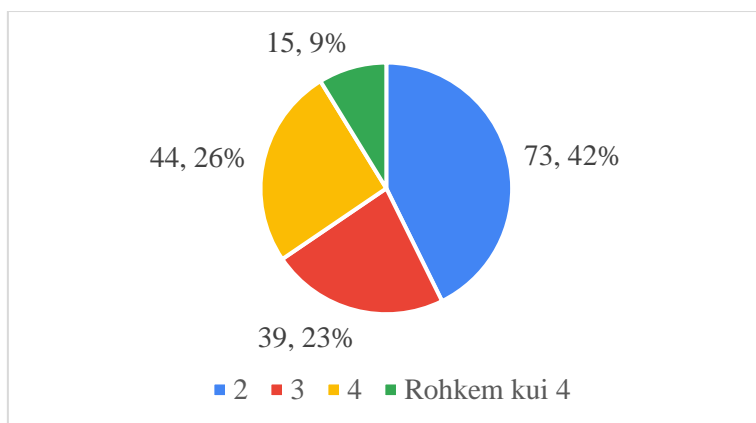


Joonis 2. Küsimustikule vastanud inimeste vanusegruppidesse jaotumine
Allikas: Autori koostatud, küsimustiku andmetel

Nagu jooniselt näha, siis saadi igast soovitud vanusegrupist vastajaid, kuid kõige suurem grupp oli siiski 18–25 aastased. Vastanuid vanuses 56–65 ja 66–75 oli vähem, kuna selles vanuses inimesed ei ole sotsiaalmeediaplatformil Facebook arvukalt esindatud ning samuti kõrgemas eas inimesed sageli ei sõida enam autoga tulenevalt tervislikust seisundist. Soolise jaotuse osas olid mõlemad sugupooled esindatud, mehi 54% ehk 115 vastajat ja naisi 46% ehk 97 vastajat.

Küsimustiku taustküsimuste eesmärk oli selgitada ka inimeste geograafilisi tunnuseid ehk uurida nende elukohta vastavalt sellele, et kas elatakse maapiirkonnas, linnapiirkonnas või linnas sees. Jaotus on tingitud sellest, et linnas ja linnapiirkonnas on infrastruktuur parem ning töökohti rohkem. Maapiirkonnas elavatel inimestel aga ei pruugi olla võimalus kasutada ühistransporti ning töökohti on vähem ehk sageli käiakse ümberkaudsetesse linnadesse tööle. Linnapiirkonnas elavaid inimesi oli 29%, linnas sees elavaid 41% ja maapiirkonnas 30%. Linnas või linnapiirkonnas elavate inimeste osakaal on suurem, kuid Eesti inimeste elukoha jaotust arvestades elabki maapiirkondades vähem inimesi.

Demograafiliste tunnuste järgi elavad 81% vastanutest leibkonnas ning 19% vastanutest üksi. Leibkonna suuruste jaotust iseloomustab järgnev Joonis 3.



Joonis 3. Leibkondade suurus

Allikas: Autori koostatud, küsimustiku andmetel

Sotsiaal-majandusliku tunnusena on oluline uuringu kontekstis ka inimeste keskmine netosissetulek. Seda iseloomustab järgnev Tabel 5.

Tabel 5. Inimeste jaotus netosissetulekute ja vanusegruppide lõikes

Keskmine sissetulek kuus, €	18–25 aastased	26–35 aastased	36–45 aastased	46–55 aastased	56–65 aastased	66–75 aastased	KOKKU tervikust
Alla 500	90%	3%	3%	0%	0%	5%	18%
501–1200	53%	19%	8%	12%	6%	2%	40%
1201–2000	40%	29%	15%	11%	5%	0%	29%
2001–3000	33%	40%	13%	7%	7%	0%	7%
Rohkem kui 3000	9%	45%	36%	0%	9%	0%	5%

Allikas: Autori koostatud Lisa 2 andmetel

Tabeli põhjal saab öelda, et kõige sagedamini esinev palgavahemik on 501–1200€ ja sellest järgnev 1201–2000€. Netosissetulekut inimeste lõikes mõjutab ka see, et 52% vastanutest olid vanuses 18–25 ning selle vanusegrupi lõikes oli enim sagedane netosissetulek vähem kui 500€ kuus ning 1201–2000€.

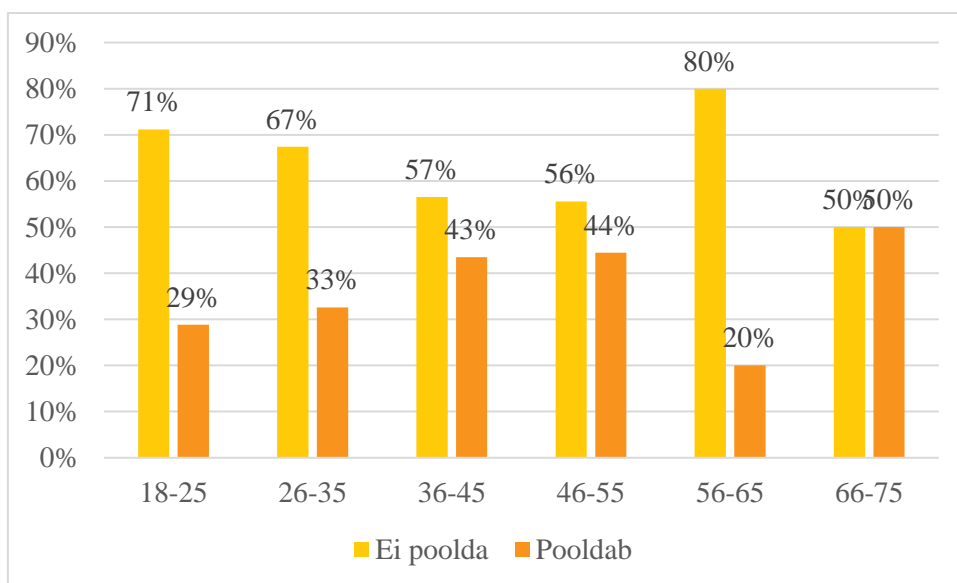
2.2. Hoiakud seoses automaksu kehtestamisega

Empiirilise uurimuse eesmärk on selgitada välja inimeste hoiakuid automaksu kehtestamise osas Eestis. Kuna automaksu ei ole Eestis varem kehtestatud, siis autor on küsimustiku alguses vastajatele lühidalt selgitanud automaksu olemust ja maksusummasid ning on toonud näitena automaksu arvestamise Volkswagen Passati näitel Eesti naaberriikides Soomes ja Lätis (vt arvutusi peatükis 1.4). Küsimustiku alguses on selgitatud, et automaksu on peamiselt kehtestatud kaheosalise maksuna ehk registreerimismaksuna ning perioodiliselt makstava omandimaksuna. Infona toodi ka välja, et riikide lõikes esineb nii ühel kujul maksustamist kui ka kaheosalisena maksustamist ning samuti erinevad riigiti ka maksumäärad ning maksualused.

Andmete analüüsi tulemusena selgus, et 67% vastanutest ehk 143 vastajat ei poolda automaksu kehtestamist ning 33% ehk 69 vastanut pooldavad seda konkreetsel kujul võimalikest ehk ainult omandimaksuna pooldab 26 vastanut, ainult registreerimismaksuna 33 vastanut ning mõlemal kujul 10 vastanut. Kõik küsimustiku vastused on toodud Lisas 2.

Uuringu üheks eesmärgiks oli uurida demograafiliste, geograafiliste ja sotsiaalmajanduslike tunnuste mõju hoiakutele seoses automaksu võimaliku kehtestamisega Eestis. Varasemate uuringute ja teoreetiliste käsitluste põhjal on alust arvata, et erinev elatustase, elukoht ja sealne infrastruktuur, leibkonna suurus ja muud mõjutegurid võivad oluliselt mõjutada arvamust automaksust. Inimeste tausta puudutavates küsimustes uuriti eelnevalt inimeste soolist jaotust, vanuselist jaotust, haridustaset, keskmisi netosissetulekuid, elukohta kui ka leibkonda kuulumist ning selle suurust (vt peatükk 2.2 Vastaja profiil või Lisa 2).

Soolises jaotuses ei esine olulisi erinevusi automaksu pooldamise osas naiste ja meeste vahel. Meestest ei poolda 69% ja pooldab 31% ning naiste puhul on automaksu vastu 66% ja poolt 34%. Vanuselises jaotuses aga on seevastu näha, et suurim vastumeelsus automaksu osas on vanusegruppides 56–65 ja 18–25. Automaksu pooldajaid leidub enim vanusegruppides 66–75 ning 46–55 (vt Joonis 4).



Joonis 4. Automaksu pooldamine ja mittepooldamine vanusegruppide lõikes
Allikas: Autori koostatud, küsimustiku andmetel

Põhinedes teoreetilistele käsitlustele ning võttes arvesse ka Eestis eksisteerivat infrastruktuuri võib eeldada, et automaksu pooldamine sõltub suuresti inimese elukohast. Seda põhjusel, et kui suuremates linnades on paremad ühistranspordivõimalused ning linnadesse on koondunud ka palju töandjaid, siis teisalt maapiirkondades on kohati infrastruktuur kehvem ning inimesed peavad sageli käima igapäevaselt tööle ümberkaudsetesse linnadesse ning seetõttu sõltuvad oluliselt

autokasutusest. Maapiirkonnas ja linnapiirkonnas elavate inimeste suhtumist automaksu kirjeldab järgnev Tabel 6.

Tabel 6. Automaksu pooldamine ja mittepooldamine sõltuvalt elukohast

Elukoht	Ei poolda	Pooldab	Vastanute arv
Linnapiirkonnas (linna ümbruses)	67%	33%	61
Linnas	57%	43%	87
Maapiirkonnas	81%	19%	64

Allikas: Autori koostatud, küsimustiku andmetel

Tabelis toodud arvud kirjeldavad seda, et maapiirkonnas on automaksu mitte pooldamise osakaal kõige suurem, sellele järgnevalt on linnapiirkonnas ehk linna ümbruses elavad inimesed, kellest 67% ei poolda. Kõige tolerantsemad, kuid siiski suuremas osas mitte pooldavad, on linnas sees elavad inimesed.

Demograafilistest tunnustest küsiti inimeste leibkonda kuuluvust ning leibkonna suurust. Leibkonda kuulumine tähendab ühist eelarvet leibkonnas elavate inimeste vahel. Kui leibkonnas on ülalpeetavaid ehk kõik liikmed ei ole sissetulekuga, siis tähendab see sageli suuremaid kulutusi, kuid vähem vabu vahendeid. Üksi elavatel inimestel, kes ei jaga oma sissetulekuid teistega, on lihtsam oma kulusid prognoosida, sest sõltuvad ainult iseendast. Sellele tuginedes võib eeldada, et leibkonda kuuluvad inimesed hindavad automaksust tulenevat kulu suuremaks lisakuludeks kui üksi elavad inimesed. Inimeste suhtumist sõltuvalt lisakulude suurenemisest kirjeldab järgnev Tabel 7.

Tabel 7. Inimeste hinnang lisakulude suurenemisele sõltuvalt nende leibkonda kuuluvusest ja selle suurusest

Leibkonna staatus	Ei ole suur lisakulu	Pigem ei ole suur lisakulu	Neutraalne	Pigem on suur lisakulu	On suur lisakulu	Vastanute arv
Kuulun leibkonda	4%	15%	20%	40%	22%	171
Üksi	2%	12%	20%	49%	17%	41

Allikas: Autori koostatud, küsimustiku andmetel

Tabeli põhjal saab järeldada, et siiski ei ole suuri erinevusi leibkondade ja üksi elavate inimeste hinnangute vahel. Leibkonda kuuluvate ja üksi elavate inimeste hinnangud tekkivast lisakulust jaotuvad sarnaselt.

Sotsiaal-majanduslike tunnuste osas selgitatakse seoseid haridustaseme ja keskmiste netosissetulekutega. Haridustaseme järgi hoiakud seoses automaksu kehtestamisega on toodud järgnevas Tabelis 8.

Tabel 8. Automaksu pooldamine ja mittepooldamine haridustasemete lõikes

Haridustase	Ei poolda	Pooldab	Vastanute arv
Algharidus	–	100%	1
Põhiharidus	100%	0%	8
Kutseharidus	85%	15%	13
Keskharidus	72%	28%	81
Keskeriharidus	67%	33%	33
Kõrgharidus	58%	42%	76

Allikas: Autori koostatud, küsimustiku andmetel

Põhinedes sellele tabelile, ei saa otseselt väita, et kõrgem haridustase mõjutaks automaksu pooldamist. Alghariduse esindajat on vaid üks ehk selle vastaja puhul ei ole võimalik võrrelda osakaalusid hoiakute vahel. Kuid kui vaadelda mitte pooldamist alustada haridustasemest põhiharidus ja lõpetada kõrgharidust esindavate vastajatega, siis on näha, et mida madalam haridustase, seda suurem on mitte pooldajate osakaal ja mida kõrgem haridus, seda suuremaks muutub pooldajate osakaal. Siiski kõikide haridustasemete lõikes on automaksu mitte pooldamine ülekaalus.

Uuriti inimeste hinnangut nende kulude muutustele lähtuvalt nende auto omadusest ja autopargi suurusest. 45% vastanutest ehk kõige enam arvasid, et sellest lähtudes kulud pigem suureneksid, kõigest 1% arvas, et ei suureneks üldse ning 6% arvas, et pigem ei suureneks. Paluti ka anda lähtudes vastaja sissetulekust hinnang 5-palli skaalal automaksust tuleneva lisakulu mõjule. 42% vastanutest tõdes, et tegemist on pigem suure lisakuluga. Küsitletavatest 17% leidis, et tegemist pigem ei ole suure lisakuluga. (vt Lisa 2)

Kuna automaks oleks Eesti kontekstis autot omavale isikule lisanduv kulu, siis eeldatakse, et inimesed, kelle sissetulek on madalam, hindavad automaksust tulenevat lisakulu suureks lisakulutuseks nendele isiklikult või nende leibkonnale. Seda seost tõestab Tabel 8.

Tabel 9. Keskmise sissetuleku seos automaksust tuleneva lisakulu hinnanguga

Keskmine sissetulek kuus, €	Ei ole suur lisakulu	Pigem ei ole suur lisakulu	Neutraalne	On suur lisakulu	Pigem on suur lisakulu	Vastanute arv
Alla 500	3%	10%	18%	23%	46%	39
501–1200	2%	8%	16%	28%	45%	85
1201–2000	0%	16%	26%	15%	44%	62
2001–3000	20%	20%	27%	13%	20%	15
Rohkem kui 3000	9%	55%	9%	9%	18%	11

Allikas: Autori koostatud, küsimustiku andmetel

Tabelist on näha, et nii alla 500€, 501–1200€ vahemikus ja ka 1201–2000€ vahemikus teenivad inimesed hindavad automaksust tulenevaid lisakulusid skaala väärtuste lõikes pigem suureks lisakuludeks. Alates väikseimast sissetuleku kategooriast vastavalt 46%, 45% ja 44%. Nende sissetulekute kategooriate osas on näha tendentsi, et lisakulu suuruse hinnang on kasvav suurima skaala väärtuse poole. Sissetulekuga 2001–3000€ vastanud on selle hinnangu osas enim neutraalsed (27% vastanutest) ning 40% vastanutest kaldub arvama, et see ei ole või pigem ei ole suur lisakulu ning 33% hindab seda suureks või pigem suureks lisakuludeks. Rohkem kui 3000€ teenivate vastanute osas jääb ülekaalu hinnang, et pigem ei ole tegemist suure lisakuluga. Seoseid sissetulekuga oli näha ka automaksu pooldamisel ja mittepooldamisel – madalama palgaga inimesed pooldasid vähem ja kõrgema palgaga pooldasid rohkem.

Teiseks sooviti selgitada, et kas inimeste autokasutusel ning autoga seotud valikutel ja eelistustel on mõju automaksu hoiakutele. Üldistuste tegemiseks uuriti inimeste kasutatava auto omandit, täpsemalt kuuluvust leibkonnale või üksinda kasutamiseks. Leibkonda kuuluvate vastajate arv oli 171, seevastu auto kuuluvust leibkonnale märkis 69 vastajat. Üksi elavaid inimesi oli 41, kuid auto kuuluvust enda omaks märkis 137 vastajat, 6 vastajat ei valinud kumbagi. See näitab, et täielikult isiklikus kasutuses olevaid autosid on rohkem. Üksi elavatel inimestel oli keskmiselt 1 auto ning leibkonnas elavatel keskmiselt 2 autot. Selgitati ka inimeste kasutuses olevate autode omadusi. Selgus, et 83% vastanutest sõidab sõiduautoga. Uuritavatest 52% kasutab diiselauto, 42%

bensiinimootoriga autot ja 7% kasutab elektril või maagaasil toimivat sõidukit. Kuni 120kW võimsa autoga sõidab 58% vastanutest, ülejäänud omavad juba võimsamat autot. Vastajate sõidukid jäid peamiselt vanusevahemikku 11–15 aastat. Autokasutuse sagedus on vastanute seas siiski valdavalt igapäevane ning autot kasutatakse peamiselt igapäevaste toimetuste tarbeks ning tööle sõitmiseks. Autokasutusharjumused olid üsna ühtlaselt jaotuvad, oli nii nädalas vähem kui 50km sõitvaid kui ka rohkem kui 500km sõitvaid inimesi, kuid enim sõidavad vastanud 101–200km nädalas. (vt küsimustiku vastuseid Lisas 2)

Kuna automaksu arvestamiseks kasutatakse autode tehnilisi näitajaid, siis uuriti, et kas inimeste hoiak automaksu osas on mõjutatud nende enimkasutatava auto tehnilistest näitajatest. Selleks vaadeldi risttabeliga hoiakute jaotumist sõltuvalt enimkasutatava auto kütuse liigist, mootorimahust, keskmisest kütusekulust, auto vanusest ja auto võimsusest. Oodatavat seost ei esinenud mootorimahust ja kütuse liigist tulenevalt ning oodatust vastupidine seos esines auto vanuse osas. Kütuse liigi puhul oli eelduslik seos, et inimesed, kes sõidavad elektril või muu alternatiivset kütust tarbiva sõidukiga, võiksid olla automaksu osas tolerantsemad, kuna sageli on automaksu praktika puhul vähem saastavatele sõidukitele toetused või maksusoodustused. Esines aga tendents, et elektrisõidukeid omavad inimesed ühemeelselt ei toetanud automaksu, maagaasi puhul 88% ei toetanud ning hübriidi puhul 75% ei toetanud. Bensiinil ja diisliil põhinevaid sõidukeid omavate inimeste seas oli toetus kõrgeim. Toetudes kehtivatele maksupraktikatele, siis sageli on automaksud kõrgemad just vanemate autode osas, kuna maksumäärad on madalamad uute sõidukite kasuks. Esines aga vastupidine efekt. Sõidukid, mis olid vanemad kui 25 aastat või vahemikus 21–25 aastat, nende omanike seas oli automaksu pooldamine kõrgeim, vastavalt 50% ja 56%. Seos auto tehniliste näitajate ja automaksu pooldamise osas esines seoses auto võimsusega. Seda kirjeldab järgnev Tabel 10.

Tabel 10. Hoiakud automaksu kehtestamise osas sõltuvalt enimkasutatava auto võimsusest

Auto võimsus, kW	Ei poolda	Pooldab	Vastanute arv
0–120	71%	29%	122
121–150	51%	49%	49
151–200	70%	30%	30
201–250	88%	13%	8
251 ja rohkem	100%	0%	3

Allikas: Autori koostatud, küsimustiku andmetel

Tabelist võib näha, et kui auto võimsus on alates 121 kW ning kui võimsus vastanute lõikes suureneb, siis suureneb ka protsentuaalne automaksu mitte pooldamine. Erandiks on aga 0–120kW vahemikus sõidukit omavate vastajate arvamus, kus valdavalt domineerib mitte pooldamine.

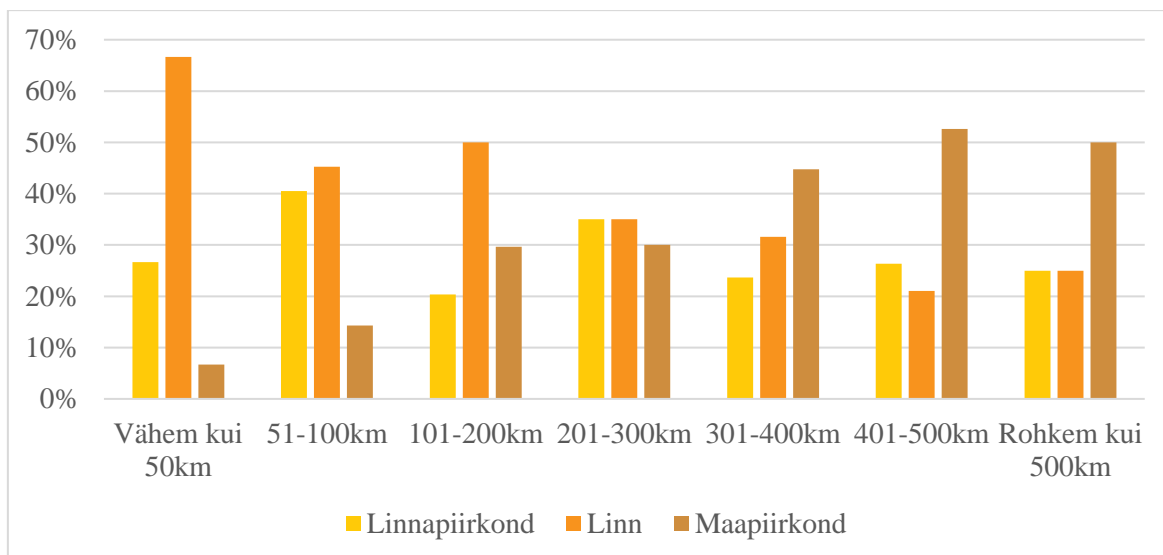
Seoseid esineb ka diisli ja bensiini tarbivate sõidukite kütusekulude lõikes (vt Tabel 11). Erandiks on jällegi 0–5 liitrise kütusekuluga sõidukiomanike hoiak, kus on näha, et automaksu ei poolda 69% selle sõidukigrupi esindajatest. Kuid on näha, et järgnevate keskmiste kütusekulu kategooriate suurenemise korral tõuseb ka negatiivne suhtumine.

Tabel 11. Hoiakud automaksu kehtestamise osas sõltuvalt enimkasutatava auto kütusekulust

Kütusekulu	Ei poolda	Pooldab	Vastanute arv
0–5 liitrit	69%	31%	16
5,1–8 liitrit	65%	35%	127
8,1–10 liitrit	68%	32%	53
10–12 liitrit	75%	25%	8
Rohkem kui 12 liitrit	100%	0%	4

Allikas: Autori koostatud, küsimustiku andmetel

Järgnevalt selgitatakse seoseid sõltuvalt auto tarbimisharjumustega. Valimisse sattunud inimesi määratleti nende geograafilise elukoha järgi vastavalt linnas, linnapiirkonnas või maal elavad. Geograafiliste tunnuste mõju automaksu hoiakutele selgitati eelnevalt tabelis 6, kus oli ka näha, et maal elavate inimeste seas on automaksu vastuolu suurim, 81% vastanutest. Nagu on näha ka järgneval joonisel 6, siis maal elavate inimeste puhul on iganädalane kilometraaž 401–500km ja rohkem kui 500km, seevastu linnas elavate inimeste puhul on iganädalane kilometraaž ülekaalukalt vähem kui 50km.



Joonis 6. Iganädalane kilometraaž sõltuvalt elukohast
Allikas: Autori koostatud, küsimustiku andmetel

Automaksu mitte pooldamine on protsentuaalselt kõrgeim just nimelt rohkem kui 500km ja 401–500km sõitvate inimeste hulgas (vt Tabel 12).

Tabel 12. Hoiakud automaksu kehtestamise osas sõltuvalt igapäevasest kilometraažist

Kilometraaž	Ei poolda	Pooldab	Vastanute arv
Vähem kui 50	67%	33%	15
51–100	71%	29%	42
101–200	59%	41%	54
201–300	58%	43%	40
301–400	76%	24%	38
401–500	79%	21%	19
Rohkem kui 500	100%	0%	4

Allikas: Autori koostatud, küsimustiku andmetel

Lisaks elukoha ja autokasutuse mahu tulenevast mõjust selgus ka, et inimesed, kellel on autosõite võimalik asendada alternatiiviga, on maksu osas rohkem positiivselt meelestatud kui need inimesed, kellel ei ole võimalust autosõite asendada (vt Tabel 13). Küsimusele vastanutest 152 inimest omab võimalust alternatiividele ning 60 inimest mitte. Olukorras, kus asendusvõimalused puuduvad, on maksu pooldamine vaid 3%, seevastu on pooldamine kõrgem ehk 34%, kui asendusvõimalused on käepärast. Tabelist selgub ka see, et maapiirkonnas on suuremas osakaalus inimesed, kellel puuduvad asendusvõimalused ning linnas või linnaümbruses elavatel inimestel on

ligipääs asendusvõimalustele suurem. Enim levinud alternatiiv autosõitudele on ühistransport, kuid märgiti ära ka kergliiklusvahendeid ning jalgsi liikumist (vt Lisa 2).

Tabel 13. Hoiakud automaksu kehtestamise osas sõltuvalt asendusvõimalusest ning elukohast

Elukoht	Ei ole võimalik asendada autosõite			On võimalik asendada		
	Ei poolda	Pooldab	Vastanute arv	Ei poolda	Pooldab	Vastanute arv
Linnapiirkonnas	77%	23%	13	65%	35%	48
Linnas	93%	7%	15	50%	50%	72
Maapiirkonnas	97%	3%	32	66%	34%	32
KOKKU	97%	3%	60	66%	34%	152

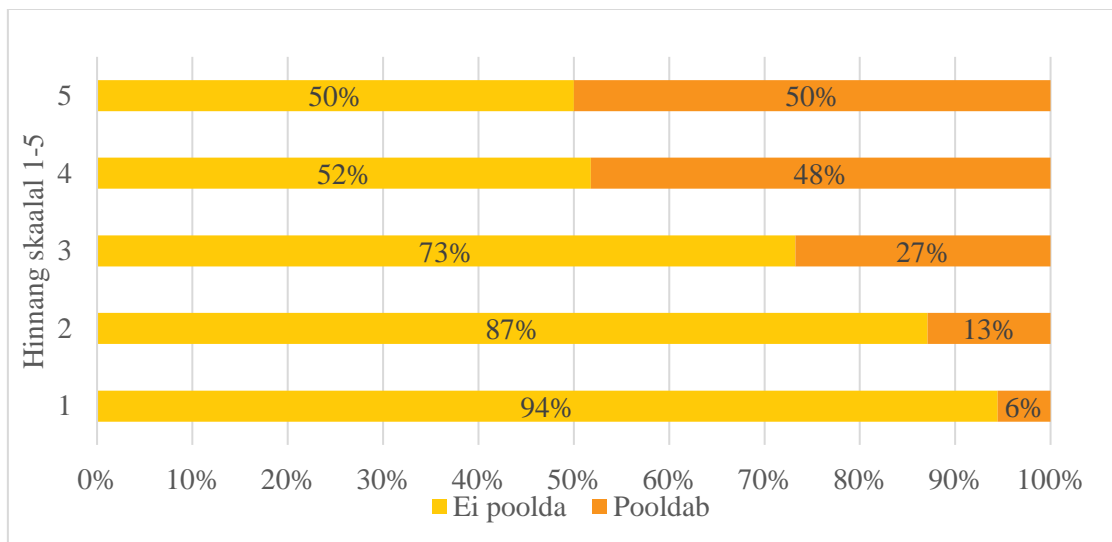
Allikas: Autori koostatud, küsimustiku andmetel

Kui Eestis kehtestataks automaks, siis tõdesid suurem enamus inimesi, et see siiski mõjutaks nende tarbimisharjumusi või ostuotsuseid. Enim hindasid vastanud mõju tarbimisharjumustele seeläbi, et see mõjutaks kindlasti nende autovalikut ning piiraks sõidukite arvu. Juhul, kui riik kehtestaks keskkonnasäästlikutele autodele soodusmäära, siis valiksid nad selle kasuks või kui riik pakuks laialdaselt toetust elektriauto soetamisel, siis 71% valiks elektriauto. (vt Lisa 2).

Kvantitatiivse uuringu kolmas osa keskendus inimeste teadmistele ja hoiakutele seoses keskkonnaga. Küsimustikus paluti etteantud skaaladel hinnata inimeste arvamust autodest kui keskkonnasaastajatest. Keskmiselt hinnati autosid kui keskkonnasaastajaid 5-palli skaalal hinnanguga 3,29 ehk enim hinnati autosid keskmiselt või pigem saastavaks. Etteantud skaalal paluti hinnata ka asjaolu, et kas inimesed peaksid võimalusel proovima autokasutust vähendada. Kõige rohkem hinnati seda küsimust vastusega „Pigem peaks“. Hinnang sellele, et kas inimesed peaksid tegema keskkonnasõbralike valikuid seoses auto ostu ja kasutamise sa, sai enim vastuseid et „Pigem peaks“ ja „Kindlasti peaks“. Eelnevatele vastustele põhinedes võiks öelda, et küsimustikule vastanud pigem toetavad keskkonnasäästu. Enamik vastajaid hindasid, et on ka ise teadlikult teinud või plaanivad tulevikus teha valikuid säästlikuma auto kasuks. Kõige enam inimesi eelistab väiksema kütusekuluga autot. Oli ka neid vastanuid, kes hindasid oma valikuid mitte mõjutatuks keskkonnasäästlikust mõtteviisist. (vt Lisa 2)

Kuna automaksu eesmärk on siiski muuta autoparki uuemaks ja et kasutataks keskkonnasõbralike autosid, siis uuritakse, kas on seoseid keskkonnasäästliku mõtteviisi ja automaksu pooldamisega.

Selgitatakse, et kas vastanute keskkonnateadlikus ja keskkonda silmaspidav käitumisviis mõjutab nende hoiakut seoses automaksuga. Autodest tuleneva keskkonnasaaste hinnangu ja automaksu pooldamise seoseid näeb järgneval Joonisel 7.

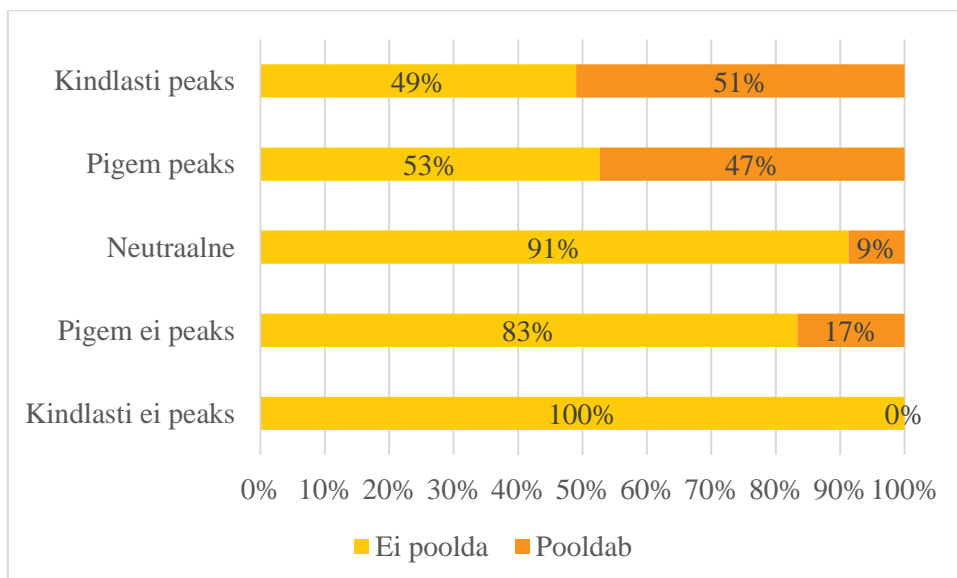


Joonis 7. Hoiakud automaksu kehtestamisel seoses inimeste hinnanguga autokasutusele kui keskkonnasaastajale

Allikas: Autori koostatud, küsimustiku andmetel

Jooniselt selgub, et mida kõrgem hinnang on antud inimeste autokasutusele kui keskkonnasaastajale, seda kõrgem on ka automaksu pooldavate inimeste osakaal.

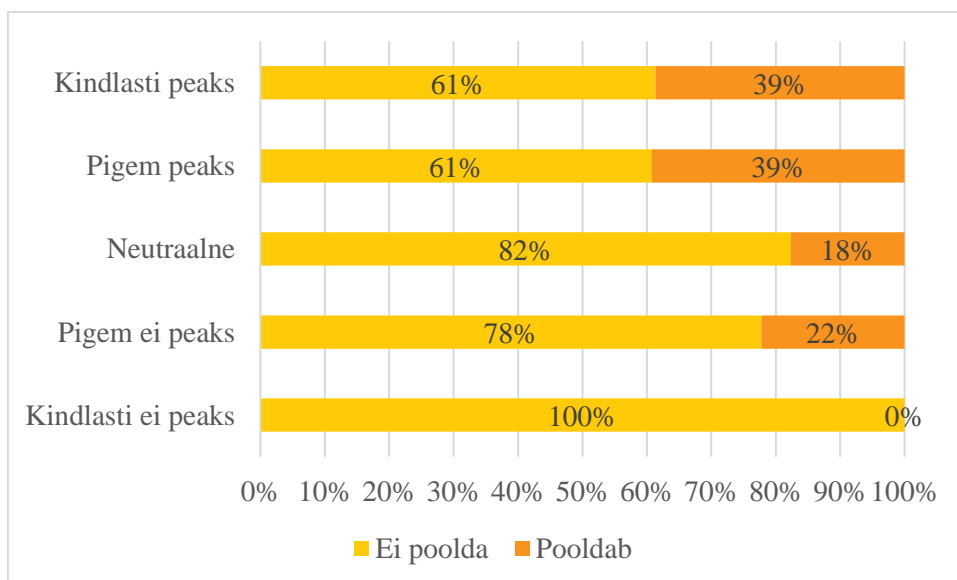
Sama tendentsi on näha ka seoses inimeste hinnanguga autokasutuse vähendamisele. Selle hinnangu andmisel jäi 69 inimest neutraalseks, kuid ülejäänud 143 inimest omasid konkreetset seisukohta (vt Lisa 2). Siinkohal on samuti näha, et kui vajadust autokasutuse vähendamisele hinnati ebavajalikuks, siis nende vastajate hoiak automaksu kehtestamise osas oli valdavalt mitte pooldav. Inimesed, kes arvasid, et autokasutust peaks võimalusel proovima vähendada, olid automaksu osas rohkem pooldavamad. Seoseid kirjeldab järgnev Joonis 8.



Joonis 8. Hoiakud automaksu kehtestamisel seoses inimeste hinnanguga autokasutuse võimalikule vähendamisele

Allikas: Autori koostatud, küsimustiku andmetel

Kui enamik vastanuid hindasid, et inimesed peaksid tegema keskkonnasõbralike valikuid, siis peegeldub see tulemus ka automaksu pooldamises. Pooldav hinnang on suurim vastanute seas, kes hindasid keskkonnasõbralike valikute tegemist vajalikuks. Vaata järgnev Joonis 9.



Joonis 9. Hoiakud automaksu kehtestamisel seoses inimeste hinnanguga keskkonnasõbralike autovalikute tegemisele

Allikas: Autori koostatud, küsimustiku andmetel

Lisaks automaksu pooldamise või mittepooldamise selgitamisele, uuriti ka vastanute eelistusi võimaliku maksusüsteemi osas. Kuna automaksu näol on sageli tegemist kaheosalise maksuga, siis selgitati, et kas inimesed eelistavad ainult omandimaksu, ainult registreerimismaksu või mõlemaid korraga. Oma eelistusi jagas 69 vastajat, kes olid ka kogu küsimustiku osas automaksu pooldajad. Vastajatest 48% ehk kõige enam pooldas ainult registreerimismaksu, 38% ainult omandimaksu ning 14% mõlemat varianti. Kui kehtestataks ainult omandimaks, siis sai enim populaarsust maksustamine lähtuvalt CO2 emissioonide tasemest, sellest järgnev oli auto võimsus. Samad eelistused kehtisid ka juhul, kui kehtestataks ainult omandimaks.

Kuna uuring keskendus nii maal kui ka linnas elavatele inimestele, siis selgus, et 79% vastanutest pooldasid maapiirkonnas elvatele inimestele maksusoodustuse kehtestamist kohati puuduliku ühistranspordistruktuuri tõttu, kuid toodi ka välja, et see soodustab registreeritud elukohaga manipuleerimist maksusoodustuse saamise eesmärgil. Selgitati nende valimi gruppide vahel, et kui suurt ebavõrdsust tekitaks automaks hea ja halva ühistranspordistruktuuri kui ka infrastruktuuriga piirkonnas elavate inimeste vahel, kui ei kehtestataks maksusoodustust maapiirkonna elanikele. 49% hindas tekkivat ebavõrdsust suureks ning 26% pigem suureks. Arvamused ühtivad ka nii maapiirkonnas kui ka linnas ja linnapiirkonnas elavate inimeste vahel, kõikide puhul on vastanud enim hinnanud ebavõrdsust suureks (vt Tabel 14).

Tabel 14. Hinnang automaksust tulenevale ebavõrdsusele sõltuvalt vastaja elukohast

Elukoht	Väikest ebavõrdsust	Pigem väikest ebavõrdsust	Neutraalne	Pigem suurt ebavõrdsust	Suurt ebavõrdsust	Vastanute arv
Linnapiirkonnas	3%	3%	18%	28%	48%	61
Linnas	3%	5%	23%	29%	40%	87
Maapiirkonnas	2%	3%	13%	22%	61%	64

Allikas: Autori koostatud, küsimustiku andmetel

Kuna kütuseaktsiis on autokasutusega seonduv kaudne maks, siis uuriti ka inimeste seisukohta, et millist poliitikat peaks kütuseaktsiisi osas rakendama juhul, kui kehtestataks automaks. Suur enamus ehk 72% on seisukohal, et kütuseaktsiis peaks langema, 17% arvates peaks see jääma samale tasemele ning kõigest 2% leiab, et see peaks veelgi tõusma. Neutraalseks on jäänud siinkohal 6% ja muud arvamust omab 2% vastanutest.

Selgitati ka inimeste suhtumist automaksu juhul, kui nad teavad, et saavad maksuna makstud raha tagasi hüvedena paremate sõiduteede või infrastruktuuri näol. Selles küsimuses jagunesid seisukohad üsna võrdselt kõikide variantide vahel. Kõige enam olid vastajad neutraalsel seisukohal ning teisenä figureeris pooldav seisukoht.

2.3 Teostatud uuringu järeldused

Uuringu eesmärk ehk töö üldine uurimisprobleem, oli välja selgitada Eestis elavate ja autot kasutavate või omavate inimeste hoiakud automaksu võimaliku kehtestamise osas. Kuna hoiakute kujunemine on sõltuv väga mitmetest erinevatest teguritest, mis on inimest mõjutanud tema elu jooksul. Automaksu kehtestamist puudutavad hoiakud võivad olla samuti seotud inimesest endast kui ka tema maailmapildist või hoopiski Eesti poliitikamaastikust läbi aegade, tegureid on palju. Käesolevas uuringus üritati lisaks automaksu pooldamise või mittepooldamisele leida ka seoseid selle hinnangu kujunemisega ja selleks koostati neli küsimustikku puudutavat uurimisküsimust.

Uuriti vastanute demograafiliste, geograafiliste ja sotsiaal-majanduslike tunnuste seost hoiakutega. Analüüsist oli näha, et soolises jaotuses pooldamises ja mitte pooldamises erilisi erinevusi ei esinenud. Vanusegruppide lõikes selgus see, et mitte pooldamine oli kõrgeim vanusegrupis 55–65 ja pooldamine vanusegruppides 65–75, 36–45 ja 45–55. Geograafiliste tunnuste osas oli näha, et maapiirkonnas elavad inimesed olid automaksu osas kõige vastumeelsemad ning linnas elavad inimesed seevastu tolerantsemad. Leibkonnas ja üksi elavate inimeste hinnangutes seoses lisakulude suurenemisega suuri erinevusi ei esinenud, hinnangud jaotusid sarnaselt. Haridustaseme osas võis kohata tendentsi (v.a alghariduse esindaja), et kõrgema hariduse korral oli suurem ka automaksu pooldajate hulk. Inimeste antud hinnang automaksust tulenevale lisakulule, kui võtta arvesse nende autot ja autoparki, osutus eelduslikuks. Madalama sissetulekuga inimesed hindasid tulenevat lisakulu suuremaks ja kõrgema sissetulekuga vastanud väiksemaks. Uuringust saadud andmete põhjal võib järeldada, et enim mõjutab hoiakut elukoht ning igakuine sissetulek.

Teiseks uuriti, et milline seos on kujunenud hoiaku osas inimeste autokasutusega või omandis oleva auto omaduste või autode arvuga. Eeldus, et alternatiivkütusel sõitva auto omanikud on tolerantsemad maksu kehtestamisl, ei pidanud paika. Ka auto vanusest sõltuv pooldamine või

mittepooldamine tõi vastupidise efekti. Auto võimsuse ja kütusekulu puhul võis näha teatavaid seoseid, et mida võimsam või kulukam, seda vähem pooldatakse, kuid mõlemi puhul esines ka erandeid. Selle põhjal võib väita, et kasutatava auto tehnilised näitajad ei ole hoiakute kujunemisel väga suureks mõjuteguriks, kuid kindlasti inimesed mõistavad, et teatud autode puhul kujuneb maksukoormus suuremaks ja seetõttu on ka hoiak negatiivne.

Autokasutuse osas esines rohkem seoseid hoiakutega. Uuringu vastanute seas oli näha, et maal elavad inimesed kasutavad autot kordades rohkem kui linnas elavad inimesed. Võib väita, et kui läbitav kilometraaž on suurem, siis oli maksu pooldamine mittepopulaarne. Sellist tulemust põhjendas ka fakt, et maal elavatel inimestel puuduvad alternatiivid autosõitude asendamiseks. Toodigi välja, et ühistransport on puudulik ning isegi kui seda kasutada, läheks kordades rohkem aega, et jõuda kasvõi tööle ja töölt koju ning kergliiklusvahend ei tuleks kõne alla, sest vahemaad on sageli pikad. Maksu pooldamine oli tunduvalt kõrgem inimeste seas, kellel on võimalik autosõite asendada.

Kuna automaks on seotud keskkonnakahjude vähendamisega, siis uuriti inimeste hoiakuid sõltuvalt nende keskkonnateadlikusest ja valikutest. Inimesed hindasid autodest tulenevat keskkonnakahju skaalal 1–5 keskmiselt hindega 3,29. Esines selge seos, et inimesed, kes hindavad autodest tulenevat keskkonnasaastet kõrgeks, pooldavad rohkem maksu kehtestamist. Sama tendents kehtis ka teiste keskkonda puudutavate küsimuste osas. Inimeste arvamused olid pigem kaldu selle poole, et autokasutust peaks võimalusel vähendama ning peaks tegema keskkonnasõbralike valikuid. Võib järeldada, et keskkonnateadlikuse ja automaksu hoiakute vahel on tugev seos.

Inimesed (67% vastanutest) olid automaksu kehtestamise osas siiski mitte pooldaval seisukohal. Kui automaks kehtestatakse, siis enamiku arvates peaks olema ainult registreerimismaks ning peaks maksustatama lähtuvalt CO₂ emissioonitasemest. Leiti ka, et halva infrastruktuurigaaladel elavatel inimestele võiks olla maksusoodustus ning et kütuseaktsiis peaks langema. Toodi ka välja, et automaks siiski tõenäoliselt mõjutaks nende ostuotsuseid auto kasuks, mis on keskkonnasäästlikum ja vähem maksustatud ning kui riik jagaks elektriautode ostul laialdasemalt toetust, siis 71% selle valiku teeks.

2.4 Ettepanekud automaksu kehtestamiseks Eestis ning võimalik maksutulu riigieelarvesse

Uuringuid, mis käsitleks Eestis võimaliku automaksusüsteemi korraldust eraautodele, ei ole hulgaliselt. See-eest on aga rohkem uuritud firmaautode maksustamist. Autori arvates tuleks maksusüsteem üles ehitada nii, et maksustataks nii eraautosid kui ka ettevõtluses kasutavaid autosid, et ei tekiks maksust nii-öelda kõrvale hiilimist ja petuskeeme väiksema maksukoormuse nimel. Käesoleva töö eesmärk lisaks eelnevatele ongi uurida, milline maksusüsteem võiks olla sobivaim pidades silmas tehtud uuringut, teoreetilist tausta ning naaberriikides kehtivaid maksusüsteeme. Teoreetilise taustana on teada, et Euroopa riikides ei ole ühtlast maksusüsteemi ning valitud fiskaalpoliitika on iga riigi enda vastutus. Tehtud uuringute põhjal on teada, et enim tulemusi on saavutanud agressiivne ja stiimuliterohke maksupoliitika.

Registreerimismaksu on hinnatud kui maksu, mis võiks tarbijat tõugata parema valiku poole, kuid Balti riikide puhul on Lamine ja Lõhmuste tehtud uuringus hinnatud selle mõju aga väikseks, kuna inimesed lihtsalt lükkaks uue auto ostu edasi. Tuuakse välja võimalus, et perioodiliselt tasutavad omandimaksud, mis eelduslikult põhinevad CO₂ emissioonitasemel, võiksid teoreetiliselt autoparki uuendada ning autosid keskkonnasõbralikumaks muuta. Uuringu hinnangul võiks seda muutust teostada kombineerituna kütuseaktsiisiga, kuna sellel on samuti suur mõju keskkonnasaaste vähendamisele. Viidatud on ka maksubaasi liikuvuse probleemile – kui automaks kehtestada, siis kooskõlas teiste Balti riikidega. (Lamine, Lõhmuste 2014)

Võttes arvesse naaberriikide praktikaid, võiks olla Läti maksusüsteem parim variant eeldusliku maksutulu suuruse arvutamiseks. Nagu ka teoreetilised käsitlused on välja toonud, siis see süsteem võiks sobida, kuna maks on kehtestatud perioodilisena ning sisaldab maksualustena erinevaid komponente nagu kW, mootorimaht, auto täismass vanemate autode puhul ning uuemate autode puhul CO₂ tase. Rahandusministeeriumi uuringus on Kaarna uurinud firmaautode erakasutuse maksustamist ning uuringu üks osa oli ka analüüsida üldiselt levinud maksualuseid. On analüüsitud, et esineb tugev korrelatsioon auto hinna ja sõiduki võimsuse vahel ning võimsusel on samuti ka tugev seos CO₂ emissioonidega. Uuemate autode puhul CO₂ maksualusena võiks olla samuti tõhus, kuna uuematel autodel on CO₂ tase madalam ning tulemusena võiks nende eelistus kasvada. Selliste maksualuste puhul võiks maksustamine potentsiaalselt vähendada keskkonnakahjusid. (Kaarna 2016) Kuna vanemate autode puhul puuduvad sageli adekvaatsed

andmed CO2 taseme kohta, siis autor soovib lähtuda maksustamisel auto kilovattidest. Viimased võtavad arvesse ka CO2 emissioone, kuna need on omavahel tugevalt seotud.

On teada, et transpordimaksudest saadav maksutulu on oluline tulullikas Euroopa tasandil. Autor on võimaliku maksutulu arvutamiseks teinud päringu Eesti autoparki kuuluvate M1 ja M1G kategooriasse kuuluvate sõidukite kohta. Andmed küsiti lähtuvalt Läti maksusüsteemist. Registreerimisaastaga kuni 2005 saadi sõidukite võimsus täismass (kg), 2005–2008 vahemikku kuuluvate sõidukite osas saadi samuti võimsus (kW) ja täismass (kg). Registreerimisaastaga alates 2008 sõidukite osas saadi CO2 emissioonide tase. Nende andmete põhjal ning Läti maksusüsteemi arvesse võttes (vt peatükk 1.4), tehti võimaliku maksutulu arvutused. Maksualused ja summad võeti 2020. aasta ACEA Tax Guide-st, need on näha Lisas 3 ning Transpordiametist saadud sõidukite statistika on kättesaadav elektroonilise lingina Kasutatud allikate loetelust. Potentsiaalse maksutulu arvutus võtab arvesse ainult erakasutuses olevaid sõidukeid, sest töö esimeses pooles uuriti erakasutuses olevate autode maksustamist, kuid autori arvates peaks maksusüsteem arvesse võtma ka ettevõtluses registreeritud sõidukeid. M1 ja M1G kategooriasse kuuluvaid sõidukeid on 398 207 ning potentsiaalne maksutulu erakasutuses olevate sõidukite kohta oleks ligikaudu 53 miljonit eurot aastas (vt Tabel 15).

Tabel 15. Võimalik maksutulu automaksu kehtestamisel erakasutuses olevate M1 ja M1G kategooriasse kuuluvate sõidukite pealt

Vanuse kategooria	Autode arv kategoorias	Maksutulu, €
Alla 2005	167 798	20 895 128
2005–2008	110 696	17 107 372
Uuem kui 2008	119 713	15 417 070
KOKKU	398 207	53 419 570

Allikas: ACEA Tax Guide 2020; Transpordiametist saadud sõidukite statistika; autori arvutused

Automaksu kehtestamisel peaks võtma arvesse ka inimeste hoiakuid ning neid mõjutavaid tegureid. Tehtud küsitluse tulemusena võiks maksusüsteemis võtta arvesse, et inimestel ei ole alati võimalus autosõite asendada sõltuvalt infrastruktuurist, alternatiivide võimalustest ning samuti ka elatustasemest. Vastajad on ka ise välja toonud, et selline maks tekitaks suurt ebavõrdsust hea ja halva taristuga piirkondades elavate inimeste vahel. Maapiirkondades elavad inimesed on märkinud, et sõidavad autoga hulga rohkem ja peamiselt on see seotud töökoha puudumisega

kodukohas. Maksusoodustuse kehtestamisel tuleks aga leida ka variant, et kuidas vältida sel juhul nt elukohaga ja muude maksu suurust mõjutavate andmete manipuleerimisega.

KOKKUVÕTE

Käesoleva bakalaureuse töö eesmärgiks oli selgitada välja automaksu kehtestamise võimalused, võttes aluseks teiste riikide praktikaid ja autoomanike ning kasutajate hoiakuid Eestis.

Eestis on sõidukitega seonduvatest maksudest ühekordselt tasutavad maksud nagu käibemaks ja registreerimisega seonduvad riigilõivud, kuid registreerimismaksu kui sellist kehtestatud ei ole. Auto kasutamisest sõltuvatest kaudsetest maksudest on kehtestatud kütuseaktsiis. Perioodiliselt tasutavat sõidukimaksu ehk omandimaksu ei ole samuti Eestis kehtestatud. Eesti fiskaalpoliitika on siiani olnud suunitletud rohkem kaudsetele maksudele ning omandimaksude taset on hoitud madalana – Eesti omandimaksude tase on üks Euroopa madalaim.

Töös anti ülevaade Euroopa praktikatest ja automaksu taustast ning uuriti ka erinevate riikide kogemusi seoses automaksuga. Euroopas on erakasutuses olevate autode puhul perioodiliselt tasutav automaks kehtestatud 24-s riigis, kehtestatud pole see Eestis, Leedus, Poolas ja Sloveenias. Kõikides riikides peale Rootsi on aga kehtestatud registreerimisega seonduvad riigilõivud või registreerimismaks. Paljudes riikides rakendatakse maksusoodustusi või pakutakse erinevaid toetusi juhul, kui inimene valib uue sõiduki ostul keskkonnasõbralikuma variandi kasuks, milleks sageli on elektrisõiduk. Euroopa Liit ei ole automaksu kehtestamist liikmesriikidele kohustuslikuks teinud ega kehtestamisel tingumusi seadnud, sellest tulenevalt ongi maksusüsteemid riigiti väga varieeruvad ning ebaühtlased.

Euroopa Liidus on sõidukite ja üleüldse transpordi maksustamine aktuaalne tulenevalt Euroopa eesmärkidest saavutada kliimaneutraalsus. Maanteetransport on üks suurimaid saastajaid, kuna sõidukite arv on ajas ainult kasvanud. Siiani on autoturul figureerinud sise põlemismootoriga autod, kuna elektrisõidukid on sageli kallimad ja neid toodetakse vähem. ACEA uuringu andmetel (Electric car ... 2019) on teada, et elektrisõidukeid müüakse enim ainult jõukates riikides, madala elatustasemega riikides on müük väga madal. Euroopa kliimaregulatsioonid mõjutavad aga oluliselt ka autotööstust. Järjest enam seatakse autotootjatele piirmäärasid saastekoguse osas ning neid ületades on nad kohustatud tasuma trahve. Selliste regulatsioonide eesmärk on suunata autotööstust tootma rohkem keskkonnasõbralike autosid ning seeläbi reguleerida ka autoturgu ning

soodustada selliste sõidukite ostmist. Automaksul on siinkohal samuti roll – kui regulatsioonid sunnivad autotoojaid rohkem keskkonnasõbralike sõidukeid tootma, siis automaks on tarbijakeskne stiimul, mis suunab inimesi keskkonnasõbralike sõidukeid ostma (Wappelhorst *et al.* 2018).

Autotransport on küll vajalik ja kohati vältimatu, kuid sellega kaasnevad teatavad negatiivsed välismõjud nagu kliimamuutused, keskkonnasaaste, õnnetused, ummikud, müra ja sõiduteede lagunemine ja paljud teised. Automaks võiks olla üks potentsiaalne negatiivsete kõrvalmõjude leevendaja. Automaksu reformi mõju uurivas uuringus (Ciccone 2015) leiti, et reformi teostamisaastal langes saastavate sõidukite osakaal märgatavalt. Samuti on Euroopa seadusandlust, maksupoliitikat ja emissioonide vähenemise seose uurimisel (Samos *et al.* 2019) selgunud, et agressiivne ja stiimulirohke poliitika suurendab elektriautode ostmist ning seeläbi vähenes ka emissioonide tase.

Bakalaureusetöö peamiseks eesmärgiks oli selgitada automaksu kehtestamise võimalused Eestis. Kuna on tõestatud maksubaasi liikuvust tulenevalt riikide erinevatest maksusüsteemidest, siis Lamine ja Lõhmuste uuringus (Lamine, Lõhmuste ... 2014) toodi välja, et naaberriigid võiksid maksusüsteeme kooskõlastada, et maksubaasi liikuvust vältida. Selleks uuriti lähemalt Eesti naaberriikides kehtivaid maksusüsteeme ning võrreldi perioodiliselt tasutava maksu summasid 2005. aasta Volkswagen Passati ning 2020. aasta Toyota Rav 4 Hybrid näitel. Selgus, et perioodiliselt tasutav automaks on nii uue kui ka vana auto puhul kalleim Rootsis. Vaadeldi ka uue auto registreerimismaksu, kuid see oli kehtestatud ainult Soomes.

Autori arvates oleks automaksu kehtestamisel oluline võtta arvesse ka Eesti autoomanike ja kasutajate hoiakuid ning hoiakute seost vastanute tausttunnustega, uuritavate autokasutusega ning keskkonnasäästliku mõtte- ja käitumisviisidega. Selle selgitamiseks viidi läbi uuring, kus koguti 212 vastust autoomanikelt ning kasutajatelt. Automaksu võimaliku kehtestamise osas olid inimesed valdavalt mittepooldaval seisukohalt, automaksu vastu oli 67% inimestest. Peamiselt mõjutas hoiakuid inimeste elukoht ning autost kui transpordivahendist sõltuvus. Maapiirkonnas elavate inimeste autokasutus kilomeetrites oli suurem ning alternatiivide võimalused piiratud ning automaksu mitte pooldamine kõrgeim. Sissetulek oli samuti hoiakuid mõjutav – suurema sissetulekuga inimesed hindasid tulenevaid lisakulusid madalamaks ning nad olid automaksu osas tolerantsemad. Keskkonnasäästliku käitumis- ja mõtteviis oli hoiakuid tugevalt mõjutav. Esines kindel tendents, et mida suuremaks saastajaks peeti autokasutust, seda suurem oli ka automaksu

pooldamine. Inimesed olid küll valdavalt mittepooldaval seisukohal, kuid hindasid, et automaks ja teisalt maksusoodustused ja stiimulid siiski mõjutaks nende autovalikuid ja kasutust.

Põhinedes teoreetilistele käsitlustele, Euroopa ja eelkõige naaberriikide praktikale ning tehtud küsitluse tulemustele, selgitas autor, et automaksu kehtestamine Eestis võiks olla sarnaselt Läti maksusüsteemile. Varasemate uuringute põhjal (Lamine, Lõhmuste 2014) ei oleks Balti maades efektiivne kehtestada registreerimismaksu ning maksusüsteem võiks Balti riikide vahel olla ühetaoline ning arvesse tuleks võtta infrastruktuuri, samuti võiks maks olla kombineeritud kütuseaktsiisiga. Autori arvates tuleks maksustada nii erakasutuses olevaid kui ka firmaautosid, et vältida maksupettuse riske. Läti süsteemis on maksualustena vanemate autode puhul täismass ning võimsus, sest nende puhul ei pruugi CO₂ tase olla märgitud või piisavalt realistlik, kuid uuringute järgi võtab auto võimsus arvesse ka CO₂ taset, sest nende vahel esineb tugev seos. Kui võtta aluseks Läti maksusüsteem, siis hinnanguliselt võiks erakasutuses olevate sõidukite eest see Eesti riigile tähendada ligikaudu 53 miljonit eurot maksutulust aastas. Maksu kehtestamisel on oluline arvestada ka, et infrastruktuur on Eestis pigem ebaühtlane ning sageli puudub inimestel võimalus autosõite asendada.

Autori arvates tuleks maksu kehtestamisel kaasata täiendavaid laialdasi uuringuid, mis käsitleks inimeste hoiakuid ning seeläbi aitaks luua ühiskonnale vastuvõetavat maksusüsteemi. Täiendavalt saaks uuringut edasi arendada, kui uurida maksusüsteemi ning võimalikku kehtestamist Eestis ka firmaautode aspektist.

SUMMARY

THE POSSIBILITIES FOR INTRODUCING VEHICLE TAX AND THE ATTITUDES OF PEOPLE IN ESTONIA

The purpose of this bachelor's work was to identify the possibilities for establishing a vehicle tax on the basis of the practice of other countries and the attitudes of car owners and users in Estonia.

In Estonia, non-recurrent taxes related to vehicle purchase, are VAT and state fees related to registration, but no registration tax has been imposed. There is a fuel excise duty imposed on indirect taxes dependent on the use of a car. The periodic vehicle tax has also not been imposed in Estonia. Estonian fiscal policy has so far been targeted at more indirect taxes, and the level of property taxes has been kept low – the level of Estonian property taxes is one of the lowest in Europe.

The work provided an overview of European practices and the background of the vehicle tax and also examined the experience of the various countries with regard to vehicle tax. In Europe, the periodic vehicle tax for private cars has been established in 24 countries, not in Estonia, Lithuania, Poland and Slovenia. However, in all countries other than Sweden, there are state fees or registration charges related to registration. In many countries, tax incentives are applied or different subsidies are offered if a person chooses a more environmentally friendly option for the purchase of a new vehicle, often an electric vehicle. The European Union has not made the introduction of car tax compulsory for Member States and has not made it mandatory or conditional on the introduction of a car tax, which means that the tax systems vary widely from country to country and are uneven.

In the European Union, the taxation of vehicles and transport at all is topical because of the European objectives of achieving climate neutrality. Road transport is one of the biggest polluters as the number of vehicles has only grown in time. So far, cars with internal combustion engines have been figuring in the car market, as electric vehicles are often more expensive and are produced less. According to the ACEA study (Electric car... 2019) it is known that electric vehicles are sold the most only in wealthy countries, in low cost of living countries sales are very low. However, European climate regulation also has a significant impact on the automotive industry.

Car manufacturers are increasingly set limits on the amount of pollution and are obliged to pay fines when they exceed them. The aim of such regulations is to drive the automotive industry to produce more environmentally friendly cars, thereby also regulating the car market and encouraging the purchase of such vehicles. Car tax also plays a role here – if regulations force car manufacturers to produce more environmentally friendly vehicles, then car tax is a consumer-focused incentive that directs people to buy environmentally friendly vehicles (Wappelhorst et al. 2018).

Road transport is necessary and sometimes unavoidable, but it is accompanied by certain negative externalities, such as climate change, environmental pollution, accidents, congestion, noise and road degradation, and many others. Car tax could be one potential mitigator for negative side effects. A study examining the impact of car tax reform (Ciccone 2015) found that in the year of reform, the share of polluting vehicles fell significantly. There has been studied that European legislation, tax policy is associated with a decrease in emissions. It has become clear that aggressive and stimulus-intensive policies will increase the purchase of electric cars and thus the level of emissions also decreased. (Samos et al. 2019)

The main purpose of bachelor work was to clarify the possibilities for introducing vehicle tax in Estonia. As the mobility of the tax base has been demonstrated due to the different tax systems in the countries, in the Lamine and Lõhmus study (Lamine, Lõhmus... (2014) it was pointed out that neighbouring countries could coordinate tax systems in order to avoid tax base mobility. To this end, the tax systems in force in the neighbouring countries of Estonia were examined more closely and the amounts of the tax paid periodically were compared with the 2005 Volkswagen Passat and the 2020 Toyota Rav 4 Hybrid. It turned out that the periodic vehicle tax is the most expensive in Sweden for both new and old cars. The registration tax for the new car was also looked at, but it was only imposed in Finland.

According to the author, it would also be important to take into account the attitudes of Estonian car owners and users and the relationship of attitudes with the background characteristics of the respondents, respondent's car usage and the environmentally friendly way of thinking and behaviour. To clarify this, a study was conducted in which 212 responses were collected from car owners and users. With regard to the possible introduction of the vehicle tax, people were mostly in a non-partisan position, with 67% of people opposed to the vehicle tax. The attitudes were mainly influenced by people's residence and the dependence of the car as a means of transport.

The use of cars in kilometres by people living in rural areas was higher and the possibilities for alternatives were limited and not the highest in favour of vehicle tax. Income was also influencing attitudes – people with higher incomes rated the resulting extra costs lower and were more tolerant of vehicle tax. Environmentally friendly behaviour and thinking were strongly influenced attitudes. There was a certain tendency that the more higher rate for the cars as polluters, the greater the support for vehicle tax. While people were largely unsupportive, they estimated that vehicle tax and incentives would still affect their car choices and usage.

Based on theoretical approaches, the practice of Europe and Estonian neighbouring countries, and the results of the survey carried out, the author explained that the introduction of vehicle tax in Estonia could be similar to the Latvian tax system. Based on previous studies (Lamine, Lõhmuste 2014), it would not be effective to introduce a registration tax in the Baltic States and the tax system could be uniform between the Baltic States and infrastructure should be taken into account, and the tax could also be combined with fuel excise duty. In the author's view, both private and company cars should be taxed to avoid the risks of tax fraud. In the Latvian system, older cars are subject to full weight and capacity as CO₂ may not be marked or sufficiently realistic, but according to studies, the car's capacity also takes into account the CO₂ level, as there is a strong link between them. Based on the Latvian tax system, it is estimated that for private vehicles this could amount to approximately 53 million euros of tax revenue for the Estonian state. When introducing the tax, it is also important to consider that the infrastructure is rather uneven in Estonia and often people lack the ability to replace car driving.

In the author's view, additional wide-ranging studies should be included in the introduction of the tax, which would address people's attitudes and thus help to create a tax system acceptable to society. In addition, the study could be further developed by examining the tax system and possible imposition in Estonia also from the perspective of company cars.

KASUTATUD ALLIKATE LOETELU

ACEA (2020). ACEA Tax Guide 2020.

Kättesaadav: <https://www.acea.be/publications/article/acea-tax-guide>

ACEA (2021). *Average age of the EU vehicle fleet, by EU country.*

Kättesaadav: <https://www.acea.be/statistics/article/average-vehicle-age#:~:text=EU%20cars%20are%20now%20on,the%20EU%20is%2011.6%20years>

ACEA (2019). *Electric car sales not taking off in lower income EU countries.*

Kättesaadav: <https://www.acea.be/press-releases/article/electric-car-sales-not-taking-off-in-lower-income-eu-countries-new-data-sh>

ACEA (2020). *Motor vehicle taxation brings in €440.4 billion for governments in major European markets.*

Kättesaadav: <https://www.acea.be/press-releases/article/motor-vehicle-taxation-brings-in-440.4-billion-for-governments-in-major-eur>

ACEA (2020). *Overview - Electric vehicles: Tax benefits & purchase incentives in the European Union.*

Kättesaadav: <https://www.acea.be/publications/article/overview-of-incentives-for-buying-electric-vehicles>

Car tax calculator. Vero Skatt.

Kättesaadav: https://avoinomavero.vero.fi/_/

Ciccone, A. (2015). *Environmental effects of a vehicle tax reform: Empirical evidence from Norway.* Transport Policy, 69, 141–157.

Kättesaadav: https://www.researchgate.net/publication/272684497_Environmental_effects_of_a_vehicle_tax_reform_Empirical_evidence_from_Norway

Direct tax. Investopedia.

Kättesaadav: <https://www.investopedia.com/terms/d/directtax.asp>, 05. märts 2021

Dender, K. (2019). *Taxing vehicles, fuels, and road use: Opportunities for improving transport tax practice.* OECD Taxation Working Papers, No.44.

Kättesaadav: https://www.oecd-ilibrary.org/taxation/taxing-vehicles-fuels-and-road-use_e7f1d771-en;jsessionid=MHPsOZWfMIRyHoekhp2DQPVS.ip-10-240-5-37

Drossinos, Y., Levay, P.Z., Thiel, C. (2017). *The effect of fiscal incentives on market penetration of electric vehicles: A pairwise comparison of total cost of ownership.* Energy Policy, 105, 524-533.

Kättesaadav: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0301421517301404>

Euroopa Komisjoni 08. märtsi 2011. aasta teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa majandus- ja sotsiaalkomiteele ning regioonide komiteele, milles tutvustatakse edennemiskava saavutamaks konkurentsivõimeline vähese CO₂-heitega majandus aastaks 2050.

Kättesaadav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0112&from=EN>

European Commission (2020) *Taxation trends in the European Union*.

Kättesaadav: https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/c0b00da7-c4b1-11ea-b3a4-01aa75ed71a1/language-en?WT.mc_id=Selectedpublications&WT.ria_c=51677&WT.ria_f=6180&WT.ria_ev=search

Eesti maksusüsteem. Maksu- ja Tolliamet.

Kättesaadav: <https://www.emta.ee/et/eraklient/maksukorraldus-maksususteem/eesti-maksususteem>, 03. märts 2021

European Parliament (2019). *CO₂ emissions from cars: facts and figures*.

Kättesaadav: <https://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/society/20190313STO31218/co2-emissions-from-cars-facts-and-figures-infographics>

Kaarna, R. (2016). *Firmaautode erakasutuse maksustamisest. Rahandusministeeriumi Rahablogi*. Kättesaadav: <https://blogi.fin.ee/2016/07/firmaautode-erakasutuse-maksustamisest/>

Keskkonnainvesteeringute Keskus (2019). Keskkonnaministri määruse „Täiselektriliste sõidukite ostutoetuse andmise tingimused ja kord“ eelnõu.

Kättesaadav: <https://kik.ee/et/toetatav-tegevus/elektriliste-soidukite-soetamine>

Kuhlfeld, H., Kunert, U. (2007). *The diverse structures of passenger car taxation in Europe and the EU Commissions proposal for reform*. *Transport Policy*, 14, 306–316.

Kättesaadav: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X07000200>

Lamine, B., Löhmuste, E. (2014). *Do the Baltic States need to tax passenger cars more?* ECFIN Country Focus, Volume 12, Issue 11.

Kättesaadav: https://ec.europa.eu/economy_finance/publications/country_focus/2014/pdf/cf_vol11_issue11_en.pdf

Passenger car taxation. European Commission.

Kättesaadav: https://ec.europa.eu/taxation_customs/individuals/car-taxation/passenger-car-taxation_en, 28. veebruar 2021

Regulation (EU) 2019/631 of the European Parliament and of the Council of 17 April 2019 setting CO₂ emission performance standards for new passenger cars and for new light commercial vehicles, and repealing Regulations (EC) No 443/2009 and (EU) No 510/2011, art 1, p 2

Riigilõivud. Transpordiamet.

Kättesaadav: <https://www.mnt.ee/et/ametist/riigiloivud?number=357>, 03. märts 2021

Rahandusministeerium (2020). *Rahandusministeeriumi Riigi Rahanduse Programm aastateks 2021-2024.* (2020).

Kättesaadav: <https://www.rahandusministeerium.ee/et/eesmargidtegevused/riigieelarve-ja-majandus/riigieelarve-ja-majandusulevaated>

Rahandusministeerium (2021). *Rahandusministeeriumi 2021. aasta kevadine majandusprognosis.*

Kättesaadav: <https://www.rahandusministeerium.ee/et/riigieelarve-ja-majandus/majandusprognosisid>

Samos, Z., Mellios, G., Tslidikis, N. (2019). *The impact of vehicle taxations system on vehicle emissions. European Topic Centre on Air Pollution, Transport, Noise and Industrial Pollution Report.*

Kättesaadav: <https://www.eionet.europa.eu/etcs/etc-atni/products/etc-atni-reports/etc-atni-report-12-2019-the-impact-of-vehicle-tax>

Stockholm Environment Institute (2019). *Eesti kliimaambitsioonide tõstmise võimaluste analüüs.*

Kättesaadav: https://www.envir.ee/sites/default/files/eesti_kliimaambitsiooni_tostmise_voimaluste_analuus_03.10.2019.pdf

Structure and quantity of vehicle tax. Traficom.

Kättesaadav: <https://www.traficom.fi/en/transport/road/structure-and-quantity-vehicle-tax>, 05. märts 2021

Sõidukite statistika. (2020) Transpordiamet.

Kättesaadav: <https://transpordiamet.ee/soidukite-statistika>

The bonus malus system. Transportstyrelsen.

Kättesaadav: <https://transportstyrelsen.se/en/road/Vehicles/bonus-malus/>, 05. märts 2021

Toiger, T. (2020). *Eestis jätkub 3-5-protsendiline uute autode müügi kasv.* KPMG Eesti Blog.

Kättesaadav: <https://home.kpmg/ee/et/blogs/home/posts/2020/02/eestis-jaetkub-3-5-protsendiline-uute-autode-mueuegi-kasv.html>

Transpordiamet (27. aprill 2021). Erakasutuses olevate M1 ja M1G kategooriasse kuuluvate sõidukite statistika. Autori päring.

Kättesaadav elektroonilise lingina:

<https://drive.google.com/file/d/1hwx2r5OKJy29xNd1haWDWzy9k6oaK8HI/view?usp=sharing>

Omadused ja varustused. (2020) Toyota.

Kättesaadav: <https://www.toyota.ee/new-cars/rav4/features-and-specs/grade=bc4df7e6-f9e3-4264-bad2-4caa65769389%7Cbodytype=30b0ef55-504f-4ce5-8f54-6856b2e8aa20%7Cetw=A25A-FXS-25H--208CV>

Volkswagen Passat 2.0 TDI 2005. Autopass.

Kättesaadav: <http://www.autopass.ee/et/data/10967/>

Wappelhorst, S., Mock, P., Yang, Z. (2018). Using vehicle taxation policy to lower transport emissions. The International Council of Clean Transportation Report.

Kättesaadav: <https://theicct.org/publications/using-vehicle-taxation-policy-lower-transport-emissions>

LISAD

Lisa 1. Autode tehnilised näitajad

Auto mudel	Kütuse- liik	CO2- emissioon	Kütuse- kulu	Mootori- maht	Võimsus	Täismass
Volkswagen Passat 2.0 TDI (2005)	Diisel	165 g/km	6,1 l/100km	1968 cm ³	125kw	2060kg
Toyota RAV4 2.5 Hybrid Dynamic Force (2020)	Hübriid (elekter/be n-siin)	129 g/km	5,7l/100k m	2487cm ³	88kw/160 kw	2135kg

Allikad: Autopass (2020), Toyota (2020)

Lisa 2. Küsimustik ja vastuste kokkuvõte

Sugu:

Sugu	Vastanute arv	Suhteline sagedus
Mees	115	54%
Naine	97	46%

Vanus:

Vanusegrupp	Vastanute arv	Suhteline sagedus
18-25	111	52%
26-35	46	22%
36-45	23	11%
46-55	18	8%
56-65	10	5%
66-75	4	2%
KOKKU	212	100%

Haridustase:

Haridustase	Vastanute arv	Suhteline sagedus
Algharidus	1	0%
Keskeriharidus	33	16%
Keskharidus	81	38%
Kutseharidus	13	6%
Kõrgharidus	76	36%
Põhiharidus	8	4%

Elate:

Elamispiirkond	Vastanute arv	Suhteline sagedus
Linnapiirkonnas (linna ümbruses)	61	29%
Linnas	87	41%
Maapiirkonnas	64	30%

Keskmine netosissetulek kuus:

Keskmine netosissetulek	Vastanute arv	Suhteline sagedus
Alla 500	39	18%
501-1200	85	40%
1201-2000	62	29%
2001-3000	15	7%
Rohkem kui 3000	11	5%

Kas kuulute leibkonda või elate üksi?

Leibkonda kuulumine	Vastanute arv	Suhteline sagedus
Kuulun leibkonda	171	81%
Elan üksi	41	19%

Kui kuulute leibkonda, siis kui suur on leibkonna suurus?

Leibkonna suurus	Vastanute arv	Suhteline sagedus
2	73	34%
3	39	18%
4	44	21%
Rohkem kui 4	15	7%

Teie kasutatav auto on:

Auto kuuluvus	Vastanute arv	Suhteline sagedus
Enda oma	137	65%
Leibkonna oma	69	33%
Muu:	6	3%

Kui sageli kasutate isiklikku/leibkonna autot?

Autokasutuse sagedus	Vastanute arv	Suhteline sagedus
Igapäevaselt	141	67%
Mõni kord aastas	4	2%
Mõni kord kuus	7	3%
Mõni kord nädalas	60	28%

Kui Te elate üksi, siis märkige, et mitu autot on Teil üksinda kasutamiseks.

Autode arv	Vastanute arv	Suhteline sagedus
1	32	76%
2	5	12%

Kui Te elate leibkonnas, siis märkige, et mitu autot on Teil leibkonna peale kasutuses.

Autode arv	Vastanute arv	Suhteline sagedus
1	59	40%
2	50	34%
3	26	17%
4	9	6%
5	4	3%
6	1	1%

Milline on Teie poolt enimkasutatav sõidukitüüp?

Sõidukitüüp	Vastanute arv	Suhteline sagedus
Kaubik/väikebuss	6	3%
Linnamaastur	17	8%
Maastur	12	6%
Sõiduauto	177	83%

Milline on enimkasutatav sõiduki keskmine kütusekulu 100 km kohta. (kui tegemist on muud tüüpi kütusega, siis märkida vastavalt lahtrisse „Muu.“).

Kütusekulu	Vastanute arv	Suhteline sagedus
0-5 liitrit	16	8%
5,1-8 liitrit	127	60%
8,1-10 liitrit	53	25%
10-12 liitrit	8	4%
Rohkem kui 12 liitrit	4	2%
Muu kütusetüüp	4	2%

Teie poolt enimkasutatava sõiduki kütuse liik.

Kütuseliik	Vastanute arv	Suhteline sagedus
Bensiin	88	42%
Düüsel	110	52%
Hübriid	4	2%
Elekter	2	1%
Maagaas	8	4%

Teie poolt enimkasutatava sõiduki võimsus kW-des.

Võimsus, kW	Vastanute arv	Suhteline sagedus
0-120	122	58%
121-150	49	23%
151-200	30	14%
201-250	8	4%
251 ja rohkem	3	1%

Teie poolt enimkasutatav sõiduki vanus aastates.

Sõiduki vanus	Vastanute arv	Suhteline sagedus
0-5	48	23%
6-10	54	25%
11-15	70	33%
16-20	27	13%
21-25	9	4%
Vanem kui 25	4	2%

Teie poolt enimkasutatava sõiduki mootorimaht kuupsentimeetrites.

Mootorimaht	Vastanute arv	Suhteline sagedus
0-1000	8	4%
1001-2000	114	54%
2001-3000	75	35%
3001-4000	10	5%
4000 või rohkem	3	1%
Mul on elektriauto	2	1%

Kui suur on Teie keskmine autokasutus kilomeetrites nädala jooksul (jättes kõrvale COVID-ist tingitud eriolukord)?

Autokasutus, km	Vastanute arv	Suhteline sagedus
Vähem kui 50	15	7%
51-100	42	20%
101-200	54	25%
201-300	40	19%
301-400	38	18%
401-500	19	9%
Rohkem kui 500	4	2%

Mis eesmärgil peamiselt autot kasutate? Valida saab mitut valikuvarianti.

Kasutuseesmärk	Sagedus
Igapäevaste toimetuste tarbeks	204
Töole sõitmiseks	157
Lõbusõitudeks	79

Kas Teil oleks autosõite võimalik asendada alternatiividega?

Alternatiivide võimalus	Vastanute arv	Suhteline sagedus
Ei ole võimalik	60	28%
On võimalik	152	72%

Millise alternatiiviga saaksite võimalusel autosõite asendada? (Valida saab mitut valikuvarianti)

Alternatiivid	Sagedus
jalgsi liiklemisega	15
kergliiklusvahendiga	12
ühistranspordiga, kergliiklusvahendiga	11
kergliiklusvahendiga, jalgsi liiklemisega	20
ühistranspordiga	37
ühistranspordiga, jalgsi liiklemisega	16
ühistranspordiga, kergliiklusvahendiga, jalgsi liiklemisega	36

Kui suureks keskkonnasaastajaks hindate inimeste autokasutust? 5-palli skaalal.

Skaala 1-5	Vastanute arv	Suhteline sagedus
1	18	8%
2	31	15%
3	71	33%
4	56	26%
5	36	17%

Hinnake etteantud skaalal, et kas inimesed peaksid võimalusel proovima autokasutust vähendada.

Skaala	Vastanute arv	Suhteline sagedus
Kindlasti ei peaks	6	3%
Pigem ei peaks	12	6%
Neutraalne	69	33%
Pigem peaks	74	35%
Kindlasti peaks	51	24%

Hinnake etteantud skaalal, et kas inimesed peaksid tegema keskkonnasõbralikumaid valikuid seoses auto ostu ja kasutamisega.

Skaala	Vastanute arv	Suhteline sagedus
Kindlasti ei peaks	3	1%
Pigem ei peaks	9	4%
Neutraalne	51	24%
Pigem peaks	74	35%
Kindlasti peaks	75	35%

Kas Te olete teadlikult teinud/plaanite teha valikut säästlikuma auto kasuks? Valida saab mitut valikuvarianti.

Valikuvariandid	Vastanute sagedus
Jah, eelistan väiksema võimsusega autot	24
Jah, eelistan väiksema kütusekuluga autot	133
Jah, eelistan elektril/maagaasil töötavat autot	46
Minu valikud ei ole mõjutatud keskkonnasäästlikusest	54
Tulevikus plaanin teha	5

Automaksu pooldamine/mittepooldamine:

Automaksu pooldamine	Vastanute arv	Suhteline sagedus
Ei poolda	143	67%
Pooldab	69	33%

Millisel kujul võiks olla automaks Eestis?

Millisel kujul võiks olla automaks Eestis?	Vastanute arv	Suhteline sagedus
Ainult omandimaks	26	37,68%
Ainult registreerimismaks	33	47,83%
Mõlemad	10	14,49%

Kui sõiduautodele kehtestataks täiendav omandimaks, siis Teie arvates tuleks maksustada lähtuvalt: (Valida saab mitut valikuvarianti)

Valikuvariant	Vastuste sagedus
CO2 emissioon	81
Võimsus	57
Kütuse liik	37
Omaniku elukohast	37
Vanus	34
Mootorimaht	18
Auto mass	16

Kui sõiduautodele kehtestataks täiendav registreerimismaks (mitte riigilõiv), siis Teie arvates tuleks maksustada lähtuvalt: (Valida saab mitut valikuvarianti)

Valikuvariant	Vastuste sagedus
CO2 emissioon	75
Võimsus	37
Auto väärtus	35
Vanus	35
Kütuse liik	29
Mootorimaht	18

Millist mõju avaldaks automaks Teie tarbimisharjumustele või ostuotsustele? Valida saab mitut varianti.

Valikuvariant	Vastuste sagedus
Ostaksin keskkonnasäästlikuma auto, kui sellele kehtiks soodusmäär	73
Mõjutaks kindlasti autovalikut	72
Mõju ei avaldaks, sest teen niigi säästvad valikud	45
Piiraks kasutatavate sõidukite arvu	45
Mõjutaks muul viisil	7

Kas valiksite säästlikuma auto kasuks, kui riik toetaks olulise summaga säästlike autode (nt elektriautode) oste?

Vastus	Vastanute arv	Suhteline sagedus
Ei	47	22%
Jah	150	71%
Neutraalne	5	2%
Muu	10	5%

Kuidas hindate Teie isiklike/leibkonna kulude muutust automaksu kehtestamise tagajärjel (nt naaberriikide praktika näitel), lähtudes Teie enimkasutatava auto võimsusest, kütusekulust, heitgaaside suuruselt jne või Teie autopargi suuruselt?

Skaala	Vastanute arv	Suhteline sagedus
Ei suureneks üldse	3	1%
Neutraalne	40	19%
Pigem ei suureneks	12	6%
Pigem suureneksid	96	45%
Suureneksid palju	61	29%

Andke hinnang skaalal 1-5, et kui suur lisakulutus oleks automaksust tulenev kulu (nt naaberriikide praktika näitel) Teile isiklikult/Teie leibkonnale, lähtudes Teie igakuisest sissetulekust.

Skaala	Vastanute arv	Suhteline sagedus
Ei ole suur lisakulu	7	3%
Neutraalne	42	20%
On suur lisakulu	45	21%
Pigem ei ole suur lisakulu	30	14%
Pigem on suur lisakulu	88	42%

Kas automaksu kehtestamisel peaks maal elavatele inimestele andma maksusoodustuse, sest maapiirkondades on ühistransport kohati puudulik?

Vastus	Vastanute arv	Suhteline sagedus
Ei	42	20%
Jah	168	79%
Muu:	2	1%

Hinnake etteantud skaalal, et kui suurt ebavõrdsust tekitaks automaks hea ja halva ühistranspordistruktuuriga piirkonnas elavate inimeste vahel, kui ei rakenduks maksusoodustus maal elavatele inimestele. (Nt linnas ja maal elavad inimesed)

Skaala	Vastanute arv	Suhteline sagedus
Neutraalne	39	18%
Pigem suurt ebavõrdsust	56	26%
Pigem väikest ebavõrdsust	8	4%
Suurt ebavõrdsust	103	49%
Väikest ebavõrdsust	6	3%

Mis poliitikat peaks Teie arvates rakendama kütuseaktsiisi osas, kui kehtestataks ka automaks?

Hinnang kütuseaktsiisile	Vastanute arv	Suhteline sagedus
Kütuseaktsiis peaks langema	153	72%
Kütuseaktsiis peaks tõusma	5	2%
Kütuseaktsiis peaks jääma samale tasemele	36	17%
Neutraalne	13	6%
Muu	5	2%

Hinnake etteantud skaalal, et kuidas suhtute automaksu juhul, kui teate, et saate maksuna makstud raha tagasi hüvedena nt parema infrastruktuuri näol - parem ühistransport, paremad teed jne.

Skaala	Vastanute arv	Suhteline sagedus
Ei poolda üldse	39	18%
Neutraalne	49	23%
Olen täielikult poolt	38	18%
Pigem ei ole poolt	41	19%
Pigem poolt	45	21%

Lisa 3. Automaksu arvutamise alused ja määrad Lätis

Autod registreeritud enne 2005.a	
Täismass, kg	Maksusumma aastas, €
≤1500	38
1500-1800	81
1801-2100	137
2101-2600	174
2601-3000	210
3001-3500	274
>3500	274

Allikas: ACEA Tax Guide 2020

Autod registreeritud 2005-2008.a					
Täismass, kg	Maksusumma aastas, €	Mootorimaht, cc	Maksusumma aastas, €	Võimsus, kw	Maksusumma aastas, €
≤1500	15	≤1500	9	≤55	9
1500-1800	32	1501-2000	23	56-92	23
1801-2100	55	2001-2500	37	93-129	37
2101-2600	70	2501-3000	55	130-166	55
2601-3000	84	3001-3500	91	167-203	91
3001-3500	97	3501-4000	160	204-240	160
>3500	110	4001-5000	228	241-300	228
		>5000	297	>300	297

Allikas: ACEA Tax Guide 2020

Autod registreeritud peale 2008.a	
CO2	Maksusumma aastas, €
≤50	0
51-95	12
96-115	48
116-130	84
131-155	120
156-175	144
176-200	168
201-250	264
251-300	408
301-350	554
>350	756

Allikas: ACEA Tax Guide 2020

Lisa 4. Lihtlitsents

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks¹

Mina Annabel Leiten

1. Annan Tallinna Tehnikaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose „Automaksu kehtestamise võimalustest ja inimeste hoiakutest eestis“,

mille juhendaja on Kaidi Kallaste,

1.1 reprodutseerimiseks lõputöö säilitamise ja elektroonse avaldamise eesmärgil, sh Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1.2 üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tallinna Tehnikaülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogu kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. Olen teadlik, et käesoleva lihtlitsentsi punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest ning muudest õigusaktidest tulenevaid õigusi.

_____ (kuupäev)

¹ Lihtlitsents ei kehti juurdepääsupiirangu kehtivuse ajal vastavalt üliõpilase taotlusele lõputööle juurdepääsupiirangu kehtestamiseks, mis on allkirjastatud teaduskonna dekaani poolt, välja arvatud ülikooli õigus lõputööd reprodutseerida üksnes säilitamise eesmärgil. Kui lõputöö on loonud kaks või enam isikut oma ühise loomingulise tegevusega ning lõputöö kaas- või ühisautor(id) ei ole andnud lõputööd kaitsvale üliõpilasele kindlaksmääratud tähtajaks nõusolekut lõputöö reprodutseerimiseks ja avalikustamiseks vastavalt lihtlitsentsi punktidele 1.1. jq 1.2, siis lihtlitsents nimetatud tähtaja jooksul ei kehti.