

TARTU ÜLIKOOL
Majandusteaduskond

Liisi Sumre

AUTOMAKSU POPULARISEERIMISE VÕIMALUSED

Bakalaureusetöö

Juhendaja: lektor Helen Poltimäe

Tartu 2024

Olen koostanud töö iseseisvalt. Kõik töö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, põhimõttelised seisukohad, kirjandusallikatest ja mujalt pärinevad andmed on viidatud.

Sisukord

| | |
|---|----|
| Sissejuhatus..... | 4 |
| 1. Automaksu ning hoiakute kujunemise teoreetiline käsitus..... | 5 |
| 1.1. Autode keskkonnamõju, võimalused reguleerimiseks ning automaksu mõju..... | 5 |
| 1.2. Rahva hoiakute kujunemine süsiniku maksustamise kontekstis..... | 12 |
| 2. Uuring rahva hoiakute ja ettepanekute väljaselgitamiseks seoses automaksu kehtestamisega | 18 |
| 2.1 Metoodika ja andmed..... | 18 |
| 2.2. Hoiakud automaksu suhtes ning selle seosed erinevate teguritega..... | 20 |
| 2.3. Automaksu tajumine ning ettepanekud maksu parendamiseks..... | 27 |
| Kokkuvõte..... | 32 |
| Viidatud allikad..... | 34 |
| LISA A..... | 39 |
| Küsimustik..... | 39 |
| LISA B..... | 46 |
| Avatud küsimuse kodeerimistabel..... | 46 |
| Summary..... | 48 |

Sissejuhatus

Eesti riigieelarve on olnud tugevas defitsiidis alates koroonakriisist, mistõttu püüab valitsus leida vahendeid defitsiidi vähendamiseks, kuid seejuures täita kõikide valdkondade arengueesmärke. Järgides arengustrateegiat „Eesti 2035“ plaanitakse ühe lahendusena kehtestada mootorsõidukimaks aastal 2025. Mootorsõidukimaksu seaduseelnõu väljatöötamiskavatsuse (2023) järgi on maksu eesmärgiks eelkõige heitmete hulga ning fossiilsete kütuste kasutamise vähendamine. Samuti on plaan soodustada vähem saastavamate autode ostmist või otsust autot mitte omada. Ühtlasi tuuakse välja, et maksutulu kasutatakse riigieelarve täitmiseks, et katta erinevaid kulusid. (Mootorsõidukimaksu..., 2023)

Võrreldes aastatuhande algusega on Eestis sõiduautode arv kasvanud ligi 1,8 korda (Eesti Statistikaamet, 2023). Uute autode soetamist seletab ka If Kindlustuse poolt läbiviidud uuring, kust selgus, et 40% eestlaste autodest on vaid kuni kuue aasta vanused (If Kindlustus, 2022). Paraku on just Eesti uute autode CO₂ heitmete poolest Euroopa Liidus esikohal (ACEA, 2023). Sõidukid on keskkonnareostuse seisukohalt tõepoolest olulised, sest Euroopa Keskkonnaagentuuri andmetel on just maanteetransport üheks oluliseimaks kasvuhoonegaaside tekkepõhjuseks transpordisektoris. Käesoleva bakalaureusetöö raames käsitletaksegi automaksu kui üht võimalikku süsiniku vähendamise meetet.

Paraku on Eesti inimesed automaksu eesmärkide suhtes olnud seni kahtlevad. Autoomanike meelsust väljendab ka mittetulundusühingu Eesti Autoomanike Liidu loomine. Selle peamine eesmärk on ühendada sarnase huviga inimesi ning olla kaasatud maksu seadusloome protsessis (Pau, 2023). Huvide kaitsmiseks algatati ka automaksu vastu petitsioon, millega pöörduiti peaministri ning Eesti Vabariigi Valitsuse poole. Antud pöördumine toob välja, et maksu nähakse omandimaksuna, mis ei täida keskkonnaga seotud eesmärke ning on ebaõiglane. (Saar, 2023)

Antud bakalaureusetöö teema on aktuaalne, sest see on oluline poliitika kujundamisel ning ühiskondliku arutelu mõistmisel. Lisaks on see Eestis uus maks ning varasemalt on seda valdkonda Eestis vähe uuritud.

Käesoleva töö eesmärgiks on välja selgitada üldsuse hoiakute kujunemine automaksu kehtestamise suhtes ning sellest lähtuvalt teha ettepanekuid maksu parendamiseks.

Eesmärgini jõudmiseks on seatud järgmised uurimisülesanded:

- anda ülevaade autokasutuse keskkonnamõjudest, kirjeldada võimalusi autokasutuse reguleerimiseks ning tuua näiteid automaksu kehtestamise mõjudest
- anda ülevaade varasematest empiirilistest töödest, mis käsitlevad hoiakute kujunemist süsiniku- ning automaksu suhtes

- kavandada ja läbi viia küsitlus, selgitamaks rahva hoiakuid ja ettepanekuid seoses automaksu kehtestamisega

- analüüsida küsitluse tulemusi, teha järeldusi ning ettepanekuid.

Bakalaureusetöö koosneb kahest peatükist. Esimene peatükk avab automaksu ning hoiakute olemust. Selgitatakse autokasutusest tulenevat mõju keskkonnale, tuuakse välja viise autokasutuse reguleerimiseks, erinevaid maksumudeleid ning maksustamise mõju. Samuti selgitatakse hoiakute kujunemist ning antakse ülevaade varasematest empiirilistest töödest, mis käsitlevad uue maksu kehtestamist või süsiniku maksustamisega seonduvaid hoiakuid.

Teine peatükk on empiiriline osa, mis selgitab rahva hoiakuid läbiviidava küsitluse põhjal. Selgitatakse küsitluse koostamist, läbiviimist, metoodikat ning andmeid. Seejärel analüüsitakse antud küsitluse tulemusi ning leitakse seoseid varasema kirjanduse ülevaates leituga. Viimaks tehakse analüüsi põhjal ettepanekuid maksu parendamiseks.

Soovin tänada oma bakalaureusetöö juhendajat Helen Poltimäed suurepärase juhendamise, heade nõuannete ning suuniste eest.

Märksõnad: automaks, hoiakud, uue maksu kehtestamine, saastamine

1. Automaksu ning hoiakute kujunemise teoreetiline käsitlus

1.1. Autode keskkonnamõju, võimalused reguleerimiseks ning automaksu mõju

Riikidel on muutunud üha keerulisemaks täita Pariisi kokkuleppe eesmärke, et pidurdada globaalset soojenemist (Ali, 2023). Muret tekitab ületarbimine, mis puudutab ka transpordisektorit. Isikliku sõiduauto kasutamine on vahemaade läbimiseks mugav ja kiire viis, kuid paraku kasutatakse enamjaolt selliseid sõidukeid, mis paiskavad õhku suures koguses CO₂ heiteid. Aina enam toodetakse keskkonnasäästlikemaid autosid, kuid autode suure hulga tõttu heitkogused endiselt suurenevad (European Environment Agency, 2023). Samuti kulub Euroopa Liidus ligi kolmandik kasutatavast energiast just transpordivahenditele, seega on jätkusuutlik tegevus antud sektoris äärmiselt oluline (Siksnylyte-Butkiene ja Streimikiene, 2022). Kuna energiatarbimise ja saastehulga vähendamiseks puudub ühtne universaalne lahendus, tuleb korraga rakendada mitmeid poliitikameetmeid ning kasutusele võtta uusi tehnoloogiaid (Ajanovic ja Haas, 2017). Järgnevalt kirjeldab autor autode mõju keskkonnale, võimalusi selle reguleerimiseks ning maksu kehtestamise mõjusid.

Sõidukite keskkonnamõju algab nende energiamahuka tootmisega ning jätkub ka peale nende utiliseerimist, kui keskkonda tekivad jäätmed (National Geographic Staff, 2019). Õnneks on leitud, et ligi 85% tekkivatest jäätmetest on autode puhul võimalik taaskasutada (The World Counts, 2023). Suurim mõju avaldub sõidukite kasutamise ajal, mil tekivad heitgaasid, mürareostus ning kemikaalid, mis saastavad nii pinnast kui vett. Samuti väheneb

autode kasutamise tulemusel elurikkus, sest pidevalt laiendatakse infrastruktuuri, mis vähendab rohealasid. (Greener Ideal Staff, 2023; National Geographic Staff, 2019). Ühtlasi põhjustab suurenev autode arv aina sagedamini ja tõsisemaid liiklusõnnetusi (Angim ja Albrka Ali, 2021; Leonavičienė jt, 2020). Järgnevalt uurib autor kahe peamise saasteallika – müra taseme ning heitgaaside – mõju.

Müra on igal pool me ümber, kuid me ei pruugi seda igapäevaselt märgata. Nii linnaku kui maapiirkondades tekitab enim müra just maanteetransport (European Environment Agency, 2022). Przydatek jt (2023) järgi on sõidukite peamine müratekitaja mootor, millel on tugev seos sõiduki vanuse ja kasutamisega. Leiti, et mida kauem ja rohkem sõidukit kasutada, seda kõrgem on ka müra tase (Przydatek jt, 2023). Suuresti transpordisektorist tulev müra häirib unekvaliteeti ning on leitud seoseid ka ülekaalulisuse ja südamehaiguste suurenemise osas (World Health Organization, i.a). Euroopas mõjutab müra lausa ühe inimese tervist viiest. Müra vähendamiseks on seatud eesmärgid aastaks 2030, kuid nende täitmine tundub praeguste eelduste kohaselt ebatõenäoline. Kuigi müra taseme langetamiseks on juba kasutusele võetud näiteks madalama müra tasemega asfaltkatteid, kiirusepiirangute vähendamist, teede ümberplaneerimist, siis ei piisa vaid üksikute meetmete rakendamisest. Eesmärgi saavutamiseks on vajalik rakendada meetmeid kiiremini, efektiivsemalt ning laiaulatuslikumalt. Samuti on oluline, et inimeste enda teadlikkus suureneks ning nad kasutaksid mootorsõidukitele alternatiivseid vahendeid. (Are you noticing..., 2023)

Ka õhukvaliteedi langemine on oluline mõjutegur elusloodusele. Saastatud õhk on tervisele suureks ohuks ning võib põhjustada hingamisteede haigusi, vähki ning insulti. (World Health Organization, 2022) Õhusaaste tagajärjel haigestumine omab ka majanduslikke mõjusid, sest ravikulud on sageli kallid ning lisaks tuleb haigestumise korral ka töölt eemale jääda. Euroopa Liit on pidevalt kehtestanud sõidukitele standardeid ning piiranud lubatavat CO₂ heitmete hulka, et ohjata kliimamuutust. Sellised normid muudavad suuresti kogu autoparki ning välja on käidud konkreetne eesmärk masinapargi nullheite saavutamiseks. Plaan näeb ette, et aastal 2035 ei tohi enam uusi sise põlemismootoriga autosid müüa. (Esindus Eestis, 2022)

Küll aga on Tšehhi, Itaalia, Poola ning Saksamaa palunud antud tingimuse puhul erandit. See seisneb selles, et lubatakse toota sise põlemismootoriga autosid, kui need töötavad üksnes e-kütustel. Samuti peab kogu tarneahel põhinema taastuvenergiaallikatega toodetud energial. (Alberini ja Vance, 2023) E-kütus on tehislik kütus, mis põhineb vesinikul ja süsihappegaasil. See on võrdväärne bensiini ning diisli kasutusvõimalustega, kuid selle tootmine põhineb ainult taastuvenergiaallikatel. Siiski ei suuda e-kütus õhu saastamist

vähendada, sest selle kasutamise käigus eralduvad jätkuvalt kasvuhoonegaasid. Lisaks on antud protsess üpris kallid, mis esialgu piirab selle laialdast kasutamist. (Erilaid, 2023)

Transpordisektori heitmed moodustavad ligi neljandiku kogu kasvuhoonegaaside saastest Euroopa Liidus ning sellest enamust paiskub õhku just maanteedelt. (European Environment Agency, 2022) See omakorda on peamiselt põhjustatud sõiduautode poolt (Eesti Keskkonnaagentuur, 2023). Suuresti tekivad kasvuhoonegaasid just seetõttu, et palju kasutatakse fossiilkütuseid. Transpordisektoris on eriti oluline kasvuhoonegaase piirata, sest see on ainus sektor, kus nende heitkogus on aja jooksul olnud tõusvas trendis. (European Environment Agency, 2022)

Kasvuhoonegaaside reguleerimiseks on võimalus kasutada mitmeid erinevaid instrumente. Meetmed on erineva eesmärgi ning iseloomuga (rangemad ja leebemad), kuid sageli tuleb soovitud tulemuse saamiseks kasutada mitmeid meetmeid korraga. Heitmete vähendamiseks on võimalik kasutada regulatiivseid meetmeid, maksustamist, kaubeldavaid lube, kokkuleppeid, informatsioonilisi vahendeid, toetuste andmist, uurimis- ja arendustegevust ning kaubandusabi. (Solomon jt, 2007)

Keskkonnaprobleemidega tegelemisel kasutatakse enim regulatiivseid meetmeid. Need hõlmavad endas teatud tingimustel piirmäärade või tegevuste kehtestamist, et vähendada heitmete hulka. Autode puhul võib tegemist olla näiteks saaste piirmäärade kehtestamise või kütusekulu standarditega. Ka informatsioonilised meetmed võivad keskkonnale positiivselt mõjuda. (Solomon jt, 2007) Eestis on välja pakutud näiteks teha suuremat teavitustööd ning eraldada lisaraha, kuid hinnatakse, et need ei vii soovitud tulemuseni (Mootorsõidukimaksu..., 2023). See on mõistetav, sest inimesed annavad ning tajuvad informatsiooni erinevalt, mistõttu võib selle mõju olla väiksem kui reguleerivate või muude standardiseeritud meetmete oma.

Maksustamise puhul keskendutakse palju saasteallikatele ehk näiteks mootorsõidukite ja kütuste maksustamisega, mitte otseselt heitkoguse hinna määramisega. (Solomon jt, 2007). Näiteks Londonis kehtestatud ummikumaks näitas tõepoolest positiivset mõju autokasutuse vähenemisele (Green jt, 2020). Ummikute vähendamiseks on ka plaanitud töökoha juures parkimist tasuliseks muuta. Sellega oleksid töötajad nõus ainult siis, kui ettevõtte kataks kulud, kuid tööandjate seas ei leidnud maksustamine suurt populaarsust. Sellest hoolimata ei olnud autoomanikud valmis oma harjumusi muutma, tuues välja, et ühistranspordi võimalused on puudulikud. (Santos jt, 2020) Ühistranspordi pakkumine jäi puudulikuks ka eelnevalt mainitud ummikumaksu puhul Londonis. Suurenenud nõudluse tulemusel tuli ühistranspordil teha rohkem sõite, mis suurendasid heitgaase. (Green jt, 2020) Autokasutuse kahjulike

mõjude vähendamiseks on korraldatud ka autovabasid päevasid ning üritusi, kuid nende tegelikku mõju tervisele on raske kaardistada (Glazener jt, 2022).

Kuigi maksustamine on kulutõhus ja efektiivne keskkonna eesmärkide saavutamisel, kaasneb sellega ka palju keerukust ja probleeme. Maksude kehtestamine tekitab üldiselt inimeste seas vastumeelsust mitmel tasandil. On oluline, et maks jaotuks ühtlaselt erinevate gruppide vahel ning väga tähtis on ka see, kuidas maksutulused kasutatakse. Kuigi suurema osa maksab siiski lõpptarbija, on oluline ka see, kas näiteks kütuseaktsiisi rakendatakse tanklates otse tarbijatele või hoopis naftafirmadele, kes selle tootmisega tegelevad. (Solomon jt, 2007)

Sõidukite maksustamiseks kasutatakse erinevaid maksumudeleid ning eesmärke. Transport & Environment (2022) raporti kohaselt on Euroopa Liidus kasutusel enamasti seitse erinevat võimalust autode maksustamiseks:

- Ühekordne registreerimistasu – paljudel juhtudel põhineb süsinikeitel. Mõnedel juhtudel mõjutavad ka mootori või sõidukiga seotud näitajad, EURO standard. Tasu enamasti lisatakse auto ostuhinnale.
- Ostusoodustus – põhineb enamjaolt süsinikeitel, kuid arvesse võetakse ka ostmise eesmärki (ettevõtlus) kui ka ostja tausta.
- Omandimaks – autoomanikule kehtiv aastane maks, peamiselt põhineb süsinikeitel. Kasutusel vaatlusaluses 27-s riigis 31-st.
- Maks ametiauto kasutamise eest erasõitjateks – kasutatakse kõigis vaatlusalustes Euroopa riikides.
- Käibemaksu mahaarvamine ettevõtte nimele registreeritavale autole
- Ettevõtte auto amortisatsiooni arvestamine kuluna – lubatud kõigis vaatlusalustes Euroopa riikides
- Aktsiisid – kasutusel kõigis vaatlusalustes Euroopa riikides, põhinevad kütusetüübil

Raportist järeldub, et maksustamiseks kasutatakse mitmeid sõidukite omadusi, kuid suurem osa maksudest põhineb CO₂ heitmetel. Eestis plaanitakse kehtestada esmane registreerimistasu ja aastamaks ning järgnevalt võrdleb autor neid Eesti lähiriikide – Soome, Läti ja Leedu – näitel, mida illustreerib tabel 1. Sellest nähtub, et Leedul puudub omandimaks ning Lätil registreerimistasu, kuid Soomes on kasutusel mõlemad maksud.

Tabel 1

Registreerimis- ning omandimaksu võrdlus Eesti lähiriikide näitel

| Riik | Registreerimistasu | Omandimaks |
|-------|---|--|
| Leedu | Põhineb CO ₂ heitkogustel, kütusetüübil; rakendub alates 131 g CO ₂ /km | - |
| Läti | - | Põhineb CO ₂ heitkogustel; rakendub alates 50 g CO ₂ /km |
| Soome | Põhineb CO ₂ heitkogustel, arvestatakse protsentuaalselt autohinnast | Põhineb CO ₂ heitkogustel, auto kaalul, kütusetüübil |

Allikas: (Transport & Environment, 2022); Autori koostatud

Leedus ulatub keskmine autode vanus lausa 17 aastani (Euroopa keskmine 11,8 aastat), mis teeb sellest Euroopa vanima autopargi (ACEA, 2022). Leedus ei ole kehtestatud omandimaksu, kuid auto ostmisel tuleb tasuda registreerimismaks. See põhineb CO₂ heitmetel ning maksu rakendamisel arvestatakse ka auto kütuse tüübiga. Maks rakendub autodele, mille CO₂ heitkogus on 131 grammi kilomeetri kohta, mis loob maksuvabastuse paljudele madala heitkogusega autodele.

Lätis seevastu puudub registreerimistasu, kuid maksta tuleb aastast omandimaksu. See põhineb CO₂ heitkogustel ning rakendub autodele, mis paiskavad õhku alates 50 g CO₂/km, siis on maksuvabastus elektri- ning hübriidautodele.

Soome maksustamine on küllaltki sarnane teiste Põhjamaadega, erinevused esinevad maksukoormuses ning arvestusmeetodites. Soomes on kehtestatud nii registreerimis- kui ka omandimaks. Registreerimismaks põhineb CO₂ heitkogusel, kuid arvestatakse erinevalt teistest protsentuaalselt ostuhinnast. Omandimaksu puhul arvestatakse samuti CO₂ heitkogust, lisaks auto kaalu ning kütusetüüpi. (Transport ja Environment, 2022)

Skandinaaviamaades kehtestatud automakse on võrrelnud Østli jt (2022). Uuringu kohaselt hinnatakse Taani sõidukite maksustamise süsteemi Euroopa rangeimaks. Seal ei ole CO₂ heitmed peamiseks fookuseks, vaid kehtestatud on kõrged maksumäärad. Seevastu Norras on CO₂ kogused tugevalt kategoriseeritud, kuid maksumäärad mitte nii kõrged. Lisaks, autod, millel süsinikheide puudub, on vabastatud käibemaksu tasumisest. Rootsis on kasutusel aastamaks, mis põhineb sõiduki massil ning CO₂ heitkogusel. Samuti peavad suurema heitkogusega autod esimesel kolmel aastal maksma kõrgemat aastamaksu, kuid vähem saastavamad autod saavad toetust. Uuringust ilmnis, et kõige tõhusam maksumudel kasvuhoonegaaside vähendamisel oli Norras. Seevastu Taani puhul oli maksustamisest kõige

suurem kasu riigieelarvele. Võrdluseks Rootsi, kus maksusüsteem erines paljuski Taanist ja Norrast, oli ka mõlema valdkonna mõju väike. (Østli jt, 2022) Seega saab järeldada, et maksu eesmärk ning maksumudeli väljatöötamine peegeldab hästi riigi majanduslikku olukorda ning valitsuse hoiakuid.

Huvitav on välja tuua ka Jaapani autoturu maksustamine, kus võrreldes teiste riikidega, on sõidukimaksud oluliselt kõrgemad. Sealsed tarbijad on aga rohkem mures autoga seonduvate tulevaste kulude pärast. See tähendab, et auto ostmise otsust mõjutavad rohkem registreerimis- ning kütusemaks kui et ostuhind. Seda saab seletada Kei-autode (Jaapani turu jaoks loodud miniautod) väiksema maksustamisega. Nimelt tekib sellises olukorras tarbijate jaoks moonutav mõju ostuhindadele, sest nad tunnetavad, et kaasnevad kulud on Kei-autode puhul väiksemad, kuigi baashind on teiste autodega võrdne. (Arakawa, 2022)

Maksumudeli väljatöötamisel on oluline arvestada, et süsinikuheide tõepoolest väheneks. Saastehulga vähenemine põhineb enamjaolt tarbijate käitumise muutumisel, mille tõttu potentsiaalselt muutub ka autopark. Cerruti jt (2019) töös leiti muutusi kõige suurema ja kõige väiksema heitkogusega autode puhul, kuid see ei muutnud üldist saastehulka, sest põhiosa autoturust moodustasid keskmise heitkogusega autod. Samuti selgus O’Riordan jt (2023) tööst, et automaksu muudatuse tulemusel toimus tarbijate ostukäitumises õrn muudatus säästlikumate autode suunas, kuid see ei mõjutanud saastehulka. Süsinikuheite vähenemine oli hoopis tingitud majanduskriisist ning seetõttu laialdasest autode kasutamise vähenemisest (Sustainable Energy Authority of Ireland, 2020). Siit järeldub, et maksu eesmärgipärasus on suuresti mõjutatud ka ümbritsevast majanduskeskkonnast ning etteaimamatust olukorrast maailmas, mis inimeste käitumist palju muudab.

Käitumise ning autopargi muutumisest on hea näide Itaalias kehtestatud *Superbollo* maks uutele autodele, mis olid võimsamad kui 185 kW. Maks oli kehtestatud samuti majanduslanguse ajal ning eesmärgiks oli seatud riigieelarve tulude suurendamine. Kuigi põhirõhk oli maksutulu kogumine, muutsid tarbijad oma käitumist ning valisid vähem võimsamaid automodeleid, mis ühtlasi ka keskkonda vähem reostasid. (Bergantino jt, 2021)

Samuti on leitud positiivset mõju tarbijate ostukäitumise muutumisele maksusoodustuste abil. Inimesed hakkasid eelistama kliimanetraalsemaid autosid, tänu millele ka saastehulk vähenes. (Lo jt, 2021) Veel on leitud, et autopargi muutumise tulemusel jääb üha väiksem osakaal diiselautoidele. Seda hakkavad esmalt asendama bensiinimootoriga autod ning edaspidi elektri-, hübriid- ning pistikhübriidautod. Vaatlusaluse perioodi ajal tegid märkimisväärse tõusu just hübriidautod. (Alberini ja Vance, 2023)

Automaksude eesmärkide kohaselt loodetakse, et autopark muutub kliimasõbralikumaks ning esile kerkivad elektri- või hübriidautod, millel on null- või madal heitkogus. Kuid minimaalsete heitkoguste kasu ei pruugi olla nii suur, kui esmapilgul näib. See sõltub nii auto akude suurusest, tootmisprotsessist kui ka vajaliku elektrienergia süsinikuintensivsusest (Gómez Vilchez jt, 2023).

Moriarty (2022) toob oma töös välja, et hetkel ei ole elektriautode kasutamine siiski reostuse vähendamiseks piisavalt lõplik lahendus, sest taastuvenergia ei ole niivõrd kättesaadav, et ainult seda sisendina kasutada. Olgugi, et elektriautode laialdane kasutamine kaotaks heitgaasid, on transpordisektoris veel hulgaliselt probleeme, mis nõuavad suuri muutuseid. Peamine murekoht on juba eelnevalt mainitud autostumine. (Moriarty, 2022)

Sellisel arvamusel on ka Armenio jt (2022), kes toovad välja, et elektriliste sõidukitega kaasneb küll palju positiivseid mõjusid, kuid siiski nende laialdasel kasutamisel esineb veel takistusi. Leiti, et kliimasõbralikema autode valimisel jääb üheks takistuseks ebapiisav infrastruktuur. See tähendab, et autode laadijad on tihitipeale liiga kaugel ning küllaltki aeglased, mis paneb inimesi eelistama fossiilkütusega autosid. (Armenio jt, 2022)

Küll aga on edukas näide elektriautode kiirest turule toomisest Norra ning sealne maksusüsteem. Nagu eelnevalt mainitud, on Norras CO₂ saaste tugevalt diferentseeritud. Seda tõestavad ka makstavad summad, sest autoomanikel tuleb CO₂ tonni eest maksta enam kui 1370€, vastukaaluks kerge- ja raskeveokitele kehtib maks 640€ ja 200€. Seega on tarbijad tugevalt liikunud elektriautode kasutamise suunas, mis heitgaase ei tekita. Siiski ei saa Norra süsteemi kanda laialdaselt näitena teistesse riikidesse, sest seal ei pruugi olla taolisi arenenud võimalusi nagu on Norras. (Fridstrøm, 2021)

Sõidukite maksustamine ei ole sugugi kiire, odav ega lihtne protsess. Maksude modelleerimine nõuab põhjalikku analüüsi, kõigi mõjude kaardistamist ning tugevate eesmärkide püstitamist. Kuigi maksude kehtestamisel on sageli mitmeid eesmärke, saavutatakse enamasti nendest üks, olgu selleks siis õhusaaste vähenemine, autopargi muutumine või tulude suurenemine. Sõidukimaksud on eelkõige seotud keskkonnaalaste probleemidega, mis transpordisektoris tekivad. Süsinikuheitmete hulk on küll kriitilise tähtsusega probleem, kuid sõidukite puhul tuleb olukorda ning lahendusi vaadata laialdaselt ja eelkõige tarbijate seisukohalt. Muutused leiavad aset siis, kui tarbijad probleemi mõistavad ning selle nimel oma käitumist muudavad. Sõidukite puhul ei ole ainus probleem CO₂ tekkiv saaste, vaid ka üha tõusev trend autostumises, mis tekitab kahjusid mitmetes valdkondades.

1.2. Rahva hoiakute kujunemine süsiniku maksustamise kontekstis

Keskkonnamaksude peamine eesmärk on suunata inimesi keskkonnasõbralikema valikute poole ning täita saaste vähendamise eesmärged. See võib osutada keeruliseks protsessiks, kui esineb pidev vastupanu muutustele nii kodaniku kui poliitilisel tasandil. Kuigi keskkonnamakse peetakse tõhusaimaks viisiks keskkonnaprobleemidega tegelemisel (Ruprecht, 2023), tekivad inimestel uute maksude rakendamisega koheselt negatiivsed hoiakud, mis selliste meetmete elluviimist takistavad. Avalikkuse hoiakute mõistmine on poliitikameetme rakendamisel väga oluline. Tänu sellele on võimalik meetmeid kohandada, et avalikkuse toetust suurendada (Zhang jt, 2021).

Esmalt tutvustab autor kahte hoiakute definitsiooni. Thurstone (1928) järgi on kõigepealt oluline mõista, mis vahe on hoiakul ja arvamusel. Ta defineeris hoiaku kui “kalduvuste ja tunnete, eelarvamuste või kallutatuse, ideede, hirmude, ohtude ja veendumuste summat mis tahes konkreetse teema kohta” (Thurstone, 1928: 531). Arvamust aga käsitletakse kui suulist väljendust hoiaku suhtes ning neid kasutatakse hoiakute mõõtmiseks. (Thurstone, 1928).

Teise definitsiooni kohaselt on hoiak “individuaalne eelsoodumus hinnata mingit sümbolit, objekti või oma maailma aspekti positiivselt või negatiivselt” (Katz, 1960: 168). Samuti käsitleb ta arvamust kui hoiaku suulist väljendust, kuid lisaks toob ta välja, et hoiakuid on võimalik väljendada ka mitteverbaalselt. (Katz, 1960).

Järgnevalt toob autor välja hoiakute kujunemise süsiniku- ning automaksuteemaliste tööde põhjal. Carattini jt (2018) toovad oma töös välja erinevate uuringute tulemused, mis näitavad, et inimesed pooldavad tugevalt süsinikuneutraalsemate ostude soodustamist kui otseste süsinikumaksude rakendamist. Uue maksu lisandumine tundub tõepoolest olevat range meede, kuid ostude soodustamise puhul on oluline analüüsida laiemat konteksti ning tulude allikaid. Süsiniku maksustamist on uurinud ka Dütschke jt (2023), kes lähenesid rahva hoiakute selgitamisele teise nurga alt. Nimelt viisid nad fookusgrupis läbi intervjuu siis, kui poliitikameetme oli juba rakendatud, mistõttu olid küsitlavad süsiniku maksustamisega valdavalt nõus ning pidid meetmega hoopis kohanema (Dütschke jt, 2023). Järgnevalt selgitab autor varasemate uuringute põhjal rahva hoiakute kujunemist ning seda mõjutavaid tegureid välisriikide näitel.

Maksude kehtestamine ja maksutõusud on enamjaolt ebapopulaarsed ning avalikkuse poolt tugevalt tõrjutud. On leitud, et esmase hinnangu kujunemisel on mõju ka maksudega kaasneval informatsioonil. Šveitsis on rahva poolehoidu võitmine uute poliitikameetmete kasutusele võtmisel eriti oluline, sest riigis on tugev otsedemokraatia. Seal läbi viidud

uuringust ilmnas, et maksude kohta saadav informatsioon ei mõjuta kõiki ühtlaselt. Tuginedes MOSAiCH 2020 paneeländmetele analüüsiti inimeste hoiakuid enne ning pärast maksu kohta täiendava informatsiooni saamist. Selgus, et üldiselt teabe saamine märkimisväärselt maksevalmidust ei suurendanud, kuid erinevust oli märgata haridusgruppide lõikes. Nimelt mõjutas informatsiooni saamine maksevalmidust positiivselt madalaima haridustasemega inimeste puhul. (Ruprecht, 2023) Kõrgemate haridustasemete mõju vähesust saab seletada sellega, et inimesed on juba piisavalt teadlikud keskkonnast ja maksupoliitikatest, seega nende arvamus oluliselt ei muutu.

Informatsiooni mõju maksude aktsepteerimisele on uurinud ka Maestre-Andrés jt (2021), kes selgitasid seoseid kriteeriumide alusel hinnatud teadmiste ning inimeste enda tajutud teadmiste vahel süsinikumaksude kontekstis. Esmalt leiti, et inimesed hindavad enda süsinikumaksude alaseid teadmisi väiksemaks, kui need tegelikult on. Teisalt selgitasid uuringu tulemused, et vastajad, kes aktsepteerisid süsinikumakse kõige vähem, kippusid oma teadmisi sellel alal üle hindama. (Maestre-Andrés jt, 2021) Sarnast tulemust kinnitab ka Hojnik jt (2021) töö, kust ilmnas, et roheenergia eest ollakse rohkem valmis maksma siis, kui teadmised taastuvenergiast on suuremad ning inimestel on kõrge moraalitunne ja vastupidi. Sellest on võimalik järeldada, et maksupoliitika heakskiidu suurendamiseks võib märkimisväärne mõju olla informatsiooni usaldusväärsusel ning selle efektiivselt omaks võtmisel. Erinevalt Šveitsis läbi viidud uuringust, leidsid Maestre-Andrés jt (2021), et need, kellel olid juba varem hinnatud teadmised kõrgel tasemel, kaldusid olema maksu suhtes rohkem vastuvõtlikumad. Seega on maksupoliitika suhtes oluline ka inimeste motiveerimine, et neil tekiks huvi teemast rohkem aru saada ning paralleelselt sellega on võimalik neile pakkuda kvaliteetset informatsiooni.

Pessimistlik suhtumine maksu kehtestamisse tekib ka sellest, kui avalikkusel kujuneb arusaam maksutulude mitte-sihtotstarbelisest kasutamisest. Eelistatuim viis maksutulude kasutamiseks on nende suunamine avalikesse investeringutesse, et täita kliimanetraalsuse eesmärgid (Dütschke jt, 2023). Sarnane tulemus on saadud ka uuringus, kus võrreldi rahva ning kütusemaksude vastu protestijate hoiakuid süsinikumaksude ja poliitikameetmete suhtes. Tulemusi analüüsid selgus, et nende kahe grupi vaated olid omavahel tegelikult väga sarnased. Populaarseimaks viisiks osutus maksutulude suunamine keskkonnaprobleemide leevendamiseks. (Ewald jt, 2022) Uuringute tulemused näitavad, et kõige vähem eelistavad inimesed varianti, kus teenitud maksutulud suunatakse tagasi elanikele (Douenne ja Fabre, 2020; Dütschke jt, 2023). Sellisel juhul tekitab maksu kogumise eesmärk inimestes küsimusi ning ollakse kahtlevad, kas keskkonnaprobleemid selle tõttu lahendust leiavad (Dütschke jt,

2023). Niisiis nõuab maksutulude kasutamise eesmärgistamine avalikkusele selget fookust ning läbipaistvust. Vastasel juhul võib kodanikel tekkida segadus maksude õigluse ja eesmärkide suhtes ning langeda usaldus valitsuse vastu, mille mõju autor järgnevalt uurib.

Ewald jt (2022) järgi on maksudega kohanemisel õigluse tajumine kõige olulisemaks mõjuteguriks. Maksustamise õigluse tajumine on küllaltki subjektiivne, kuid seda omakorda mõjutavad mitmed tegurid. Nendeks võivad olla poliitilised vaated, kohaldumisvõimalused keskkonnasäästlikemate alternatiivide kasutusele võtmiseks, elukoht, sissetulekud või riigi sotsiaalmajanduslik olukord (Ewald jt, 2022). Kuid siinkohal on õiglus tihedalt seotud valitsuse usaldamisega, sest kui maksutulused kasutatakse pelgalt riigieelarve täitmiseks, on maksude toetus märkimisväärselt väike (Ewald jt, 2022).

Nagu eelnevalt mainitud, on keskkonnamaksude üheks eesmärgiks toetada inimesi keskkonnateadlikematel valikutel, mille kaugem eesmärk on saastehulga vähendamine. Mitmete uuringute tulemustest aga selgub, et inimesed on äärmiselt kahtlevad, et maksud reaalses elus oma eesmärki täidavad. Paraku on süsinikuheite reguleerimine keerukas protsess. Seda rõhutavad ka protestiliikumised, mis näitavad, et inimesed on kliimamuutuste pärast tegelikult väga murelikud. Uuringud näitavad, et meeleavaldused toimuvadki just poliitikameetmete tõhustamiseks, sest inimesed tunnevad, et olemasolevad meetmed ei suuda kliimamuutuste vastu võidelda (Douenne ja Fabre, 2020; Ewald jt, 2022).

Teisalt aga sõltub see suuresti tarbijate käitumisest ning uute harjumuste juurdumisest. Douenne ja Fabre (2020) küsitluses anti inimestele võimalus avaldada oma maksevalmidust tingimuslikult. Uuringust ilmnas, et suurem osa inimesi oli valmis oma elustiili muutma siis, kui kõik riigid sellega kaasa tuleksid. Tuleb välja, et teiste inimeste käitumine on indiviidide otsustes määrav tegur, sest enim oldi nõus oma elustiili kliimaneutraalsemaks muutma siis, kui teised inimesed seda ümberringi teeksid. (Douenne ja Fabre, 2019)

Ühtlasi tajuvad inimesed, et keskkonnaprobleemide tekkimise eest vastutab kogu elanikkond (Douenne ja Fabre, 2019). Samuti leidsid Goh ja Matthew (2021), et süsinikumaksu motiveeris maksma keskkonnaalane vastutustunne. Niisiis on kodanike käitumise muutmisel märkimisväärne roll teadlikkuse tõstmisel ning kliimamuutuste mõju teadvustamisel. Nii tunnetavad nad vajadust ning neil tekib motivatsioon uute poliitikameetmete vastuvõtmisel. Seejuures on maksupoliitika väljatöötamisel oluline, et arvesse võetaks kõiki ühiskonnagruppe ning struktureeritakse maks kõigile aktsepteeritavalt.

Seevastu on palju põhjuseid, miks inimesed ei ole valmis maksu maksma. On uuringuid, mille järgi on oluline roll sissetulekul: madalama sissetulekuga inimesed ei pea võimalikuks seda maksta. Samuti ei usu inimesed, et maksu abil eesmärke täidetakse ning

parema meelega kasutavad nad raha muudel eesmärkidel. (Goh ja Matthew, 2021) Samas on tulnud huvitav avastus Hojnik jt (2021) tööst, kus leiti, et sissetuleku suurus on korrelatsioonis teadmiste ning maksevalmidusega. Mida suurem on sissetulek, seda enam teadlikud ning alati maksma ollakse, kuid pigem oodatakse säästlikemate alternatiivide ostusoodustusi (Hojnik jt, 2021).

Süsiniku maksustamise osas kujunevaid hoiakud mõjutavad erinevad tegurid, mis on välja toodud tabelis 2.

Tabel 2

Automaksu¹ suhtes kujunevate hoiakute mõjutegurid

| | Mõjutegur | Viide | Tulemus |
|-----------------------------|---|---|---|
| Inimesega seonduvad tegurid | Haridustase | Ruprecht (2023) | Maksude kohta lisateabe saamisel oli mõju madalama haridustasemega inimeste seas |
| | Sissetulek | Goh ja Matthew (2021) | Madal sissetulek ei võimalda maksta; arvatakse, et raha ei kasutata eesmärgipäraselt; soovitakse teha muid kulutusi |
| | | Hojnik jt (2021) | Suurema sissetuleku korral on teadmised ja maksevalmidus suurem; pigem soovitakse ostusoodustusi |
| | Usaldus valitsuse vastu | Ewald jt (2022) | Valitsuse usaldus oluline tegur, poliitilised vaated (mõjutab suhtumist õiglusesse) |
| | Käitumisharjumused | Douenne ja Fabre (2020) | Käitumist ollakse valmis muutma üksnes teatud tingimustel |
| | Teadlikkus ja informatsioon | Ruprecht (2023) | Teabe saamise korral oli erinevust märgata üksnes haridusgruppide lõikes |
| | | Maestre-Andrés jt (2021) | Inimesed alahindavad süsinikualaseid teadmisi; madalama maksevalmiduse puhul kiputakse teadmisi ülehindama; maksevalmidus suurem, kui ollakse teadlikumad |
| | | Hojnik jt (2021) | Suuremate teadmiste korral maksevalmidus suurem |
| | Moraali- ja vastutustunne keskkonnaprobleemide osas | Douenne ja Fabre (2020) | Keskkonnaprobleemide eest vastutavad kõik inimesed |
| | | Goh ja Matthew (2021) | Süsinikumaksu motiveerib maksma vastutustunne |
| | | Hojnik jt (2021) | Maksevalmidus suurem kõrgema moraaltunde korral |
| | Maksudisainiga seonduvad tegurid | Maksu eesmärkide täitumine | Douenne ja Fabre (2020); Ewald jt (2022) |
| Maksutulude kasutamine | | Dütschke jt (2023) | Eelistatuim viis suunata infrastruktuuri; tulude suunamine tagasi rahvale kõige vähem eelistatud |
| | | Ewald jt (2022) | Eelistatuim viis kasutada keskkonnaprobleemide leevendamiseks |
| Maksustamise õiglus | Ewald jt (2022) | Kõige olulisem tegur maksevalmiduse puhul | |

Allikas: Autori koostatud

¹ Tabelis on toodud ka süsiniku maksustamisega seonduvate tööde tulemused, sest need mõjutavad autode heidet ning seeläbi ka autode maksustamist.

Esmalt on välja toodud tegurid, mis mõjutavad hoiakut inimese endaga seonduvalt. On leitud, et teatud mõju maksude aktsepteerimisel on haridustasemel ja sissetulekul. Ka valitsuse usaldamisel ning poliitilistel vaadetel on mõju hoiakute kujunemisel. Maksude toetamisele mõjuvad positiivselt suurem teadlikkus ning vastutustunne keskkonnaprobleemide osas, kuid käitumist ollakse nõus muutma üksnes teatud tingimustel. Seejärel on välja toodud tegurid, mis kujundavad hoiakut lähtuvalt maksudisainist. Rolli mängivad maksu eesmärgid, maksutulude kasutamine ning maksustamise õiglus. Inimesed tunnevad, et maksu eesmärgid ei täitu ning tulused kasutatakse valel otstarbel.

Inimeste hoiakute kujunemine on kompleksne nähtus, millel on mitmeid tasandeid ning omavahel põimunud mõjutegureid. Eelnevalt analüüsitud teadustööde piirangutena on välja toodud asukohapõhisus, kuid analüüsides mitmetes erinevates riikides läbi viidud uuringuid, saab autor siiski järeldada sarnasusi inimeste hoiakute kujunemisel. Maksude optimeerimine on keeruline ülesanne, sest alustada tuleb teavituskampaaniate ning eesmärgistamisega, kuid inimesed tarbivad informatsiooni erinevalt, mis suuresti mõjutab maksude vastuvõtmist. Samuti on oluline koostada maksumudel selliselt, et oleks tagatud õiglus ning et maksutulud oleksid kasutatud eesmärgipäraselt. Lähtudes kõigist mõjuteguritest on võimalik jagada poliitilisi ettepanekuid regulatsioonide kehtestamiseks, autor teeb seda töö empiirilises osas.

Vastavalt varasema kirjanduse ülevaatele püstitab autor järgmised hüpoteesid:

1. Automaksu suhtes kujunevad hoiakud on seotud inimeste haridustaseme ning sissetulekuga, kus suurem sissetulek ja kõrgem haridustase omavad positiivset mõju maksu aktsepteerimisele.
2. Valitsuse usaldamine mõjutab automaksu aktsepteerimist.
3. Suurem mure keskkonnaprobleemide ning autokasutuse üle ja teiste inimeste käitumisharjumuste muutmine suurendab automaksu aktsepteerimist.
4. Negatiivne hoiak automaksu kehtestamise suhtes on peamiselt seotud maksutulude mitte-sihtotstarbelise kasutamise, maksu eesmärkide mitte täitumise ning tajutud maksustamise ebaõiglusega.

2. Uuring rahva hoiakute ja ettepanekute väljaselgitamiseks seoses automaksu kehtestamisega

2.1 Metoodika ja andmed

Bakalaureusetöö empiirilise osa fookus on välja selgitada rahva hoiakud automaksu kehtestamise suhtes ning teha ettepanekuid maksu võimalikuks rakendamiseks. Käesolevas alapeatükis kirjeldatakse uuringu läbiviimist, valimit, metoodikat ning andmeid.

Avalikkuse arvamuse kaardistamiseks koguti andmeid veebiküsitluse abil, mis on nähtav Lisas A. Sellist andmete kogumise viisi oli kasutatud ka varasemates töodes sarnase uurimisobjekti puhul, näiteks Douenne ja Fabre (2020), Ewald jt (2022), Hojnik jt (2021), Maestre-Andrés jt (2021). Küsitluse abil on võimalik kiiremini jõuda suure hulga, erinevate hoiakute ning taustaga inimesteni. Seega on vastamise määr kõrgem kui näost näkku või telefoni teel tehtavate intervjuude puhul ning suurem vastajate hulk aitab leida hoiakute kujunemise põhjuseid ja seoseid erinevate teguritega. Küsimused kujunesid varasema kirjanduse põhjal ning peamiselt oli tegemist valikvastustega, ühele küsimusele oli võimalus vabalt vastata. Vastusevariantide jaoks kasutatakse Likerti 5-palli skaalat, kus "1" näitab väitega täielikku mittenõustumist ning "5" väitega täielikku nõustumist.

Küsimustik oli jaotatud nelja teemaplokki, millest esimeses osas keskenduti vastaja sotsiaaldemograafilistele andmetele nagu sugu, vanus, leibkonna suurus, laste arv, haridustase, tööturu staatus, sissetulek ning elukoht. Teises osas koguti andmeid valitsuse usaldamise, vastutustunde ning käitumisharjumuste kohta. Kolmandas osas kaardistati vastaja hoiakuid seoses automaksuga ning neid mõjutavaid tegureid. Neljandas osas selgitati välja eelistusi maksutulude kasutamiseks.

Küsitlus vormistati platvormil *Google Forms*. Esmalt saatis autor küsimustiku testimiseks kuuele inimesele, et kaardistada võimalikke probleeme või vigu, mis võisid küsimustikus esineda. Seejärel hakati küsimustikku levitama sotsiaalmeediakanalis *Facebook*. Sotsiaalmeedia on populaarne erinevas vanuses inimeste seas ning sellega on võimalik jõuda piiratud aja jooksul küllaltki suure hulga inimesteni, mis on hoiakute uurimisel oluline, et leida seoseid. Küsimustikku hakati levitama alates 26.03.2024 ning sellele oli võimalik vastata kuni 08.04.2024.

Valimi moodustasid kõik 18-aastased ja vanemad inimesed ning vastajaid oli kokku 202. Tabel 3 kirjeldab vastajate tausta, mille küsimused moodustasid esimese teemaploki - demograafilised andmed.

Tabel 3

Valimi kirjeldus

| Küsimus | Vastus | Sagedus | Osakaal (%) |
|----------------------|----------------------|---------|-------------|
| Sugu | Mees | 71 | 35,1 |
| | Naine | 124 | 61,4 |
| Vanus | 18-29 | 82 | 40,6 |
| | 30-44 | 67 | 33,2 |
| | 45-59 | 35 | 17,3 |
| | 60 või vanem | 13 | 6,4 |
| Leibkonna suurus | 1 inimene | 33 | 16,3 |
| | 2 inimest | 59 | 29,2 |
| | 3 inimest | 32 | 15,8 |
| | 4 inimest | 32 | 15,8 |
| | 5 inimest | 33 | 16,3 |
| | 6 või rohkem inimest | 8 | 4 |
| Laste arv leibkonnas | 0 | 109 | 54 |
| | 1 | 38 | 18,8 |
| | 2 | 28 | 13,9 |
| | 3 | 18 | 8,9 |
| | 4 või rohkem | 5 | 2,5 |
| Haridustase | Algharidus | 2 | 1 |
| | Põhiharidus | 4 | 2 |
| | Keskharidus | 55 | 27,2 |
| | Keskeriharidus | 61 | 30,2 |
| | Kõrgharidus | 76 | 37,6 |
| Tööturu staatus | Töötaja | 152 | 75,2 |
| | (Üli)õpilane | 37 | 18,3 |
| | Töötu | 4 | 2 |
| | Pensionär | 4 | 2 |
| | Mitteaktiivne | 2 | 1 |
| Sissetulek | Vähem kui 1000€ | 49 | 24,3 |
| | 1000€-1500€ | 42 | 20,8 |
| | 1501€-2000€ | 50 | 24,8 |
| | 2001€-2500€ | 22 | 10,9 |
| | Rohkem kui 2500€ | 31 | 15,3 |
| Elukoht | Linn | 83 | 41,1 |
| | Linnalähedane asula | 35 | 17,3 |
| | Maapiirkond | 83 | 41,1 |
| Mootorsõidukite arv | 0 | 13 | 6,4 |
| | 1 | 73 | 36,1 |
| | 2 | 71 | 35,1 |
| | 3 | 25 | 12,4 |

Allikas: Autori küsitlus

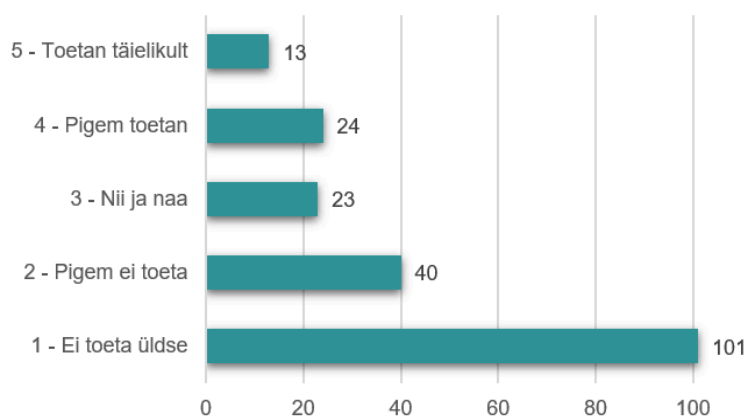
Vastanutest 61% olid naised ning 35% mehed. Seega on naiste osakaal peaaegu kaks korda suurem, ehk et valim ei ole üldistatav kogu Eesti elanikkonnale. Siiski on antud töö

käigus võimalik selgitada toetust automaksule erinevate gruppide lõikes. Enim vastajaid kuulus 18-29- ja 30-44-aastaste vanusegruppi. Vähim vastajaid oli 60 ning vanemate vanusegrupis, kuna sellises vanuses inimesteni on keerulisem läbi sotsiaalmeedia jõuda. Vastajate leibkonna suurus jagunes üsna võrdsetesse gruppidesse, kuid alaealisi lapsi ei olnud üle pooltel vastanutest, mis on selgitatav vastanute noorte eaga. Vastajate haridustase jagunes üsna võrdselt keskeri-, kesk- ja kõrghariduse vahel. Peamiselt vastasid küsimustikule töötajad ja üliõpilased, kes moodustasid 94% vastanutest. Ka vastajate sissetulekud jaotusid üsna võrdsetesse gruppidesse, vähim vastajaid (15%) oli üle 2500€ teenivate seas. Võrdselt (41%) oli nii linnas kui maal elavaid inimesi ning enamjaolt oli leibkondades üks kuni kaks mootorsõidukit (vastavalt 36% ja 35%).

Kogutud andmeid analüüsitakse kasutades Rstudiot. Vastavalt muutujatele, kasutatakse korrelatsioonanalüüsi (Spearman) või mitteparameetrilisi keskmiste võrdluse teste (Kruskal-Wallis H, Mann-Whitney U). Statistikaprogrammiga võrreldakse gruppide erinevusi ning tegurite korrelatsiooni seoses automaksu toetamisega. Korrektsete seoste ning erinevusteni jõudmiseks on analüüsimise käigus eemaldatud vastused “Ei soovi vastata”. Statistilist erinevust hinnatakse olulisuse nivool 0,05 ning korrelatsioonanalüüsi käigus tõlgendatakse tulemusi järgnevalt: <0,2 nõrk seos, 0,3-0,5 mõõdukas seos ning >0,6 tugev seos. Lisaks analüüsitakse maksutulude kasutamise eelistusi ning ettepanekuid meetmete rakendamiseks. Ettepanekute jaoks oli avatud küsimus, mille puhul esmalt kodeeriti vastused (Lisa B) ning seejärel koostati sõnapilv.

2.2. Hoiakud automaksu suhtes ning selle seosed erinevate teguritega

Esmalt toob autor välja küsitlusele vastanute üldise hoiaku seoses automaksu kehtestamisega (vt joonis 1).



Joonis 1. Hoiak automaksu kehtestamise osas

Allikas: Autori küsitlus

Selgub, et 50% (101 inimest) vastanutest ei toeta automaksu kehtestamist üldse ning 20% (40 inimest) pigem ei toeta. Positiivne hoiak automaksu suhtes on 18% vastanutest (40 inimesel), kes pigem või täielikult toetavad maksu kehtestamist.

Järgnevalt uurib autor seost vastajate sotsiaaldemograafilise tausta ning automaksuga seonduva hoiaku vahel. Statistiliste testide tulemused on välja toodud tabelis 4.

Tabel 4

Statistiliste testide tulemused demograafiliste andmete põhjal

| | Kasutatud test | Väärtus | Olulisuse tõenäosus (p) |
|-----------------------------|---------------------------------|----------------|--------------------------------|
| Sugu | Mann-Whitney U | | 0,9236 |
| Vanus | Spearmani korrelatsioonikordaja | -0,02 | 0,7792 |
| Leibkonna suurus | Spearmani korrelatsioonikordaja | -0,17 | 0,0141* |
| Alaealiste laste arv | Spearmani korrelatsioonikordaja | -0,17 | 0,0197* |
| Haridus | Spearmani korrelatsioonikordaja | 0,40 | 0,0144* |
| Tööturu staatus | Kruskal-Wallis H | | 0,6653 |
| Sissetulek | Spearmani korrelatsioonikordaja | 0,15 | 0,0334* |
| Elukoht | Kruskal-Wallis H | | 0,0372* |
| Mootorsõidukite arv | Spearmani korrelatsioonikordaja | -0,22 | 0,0017* |

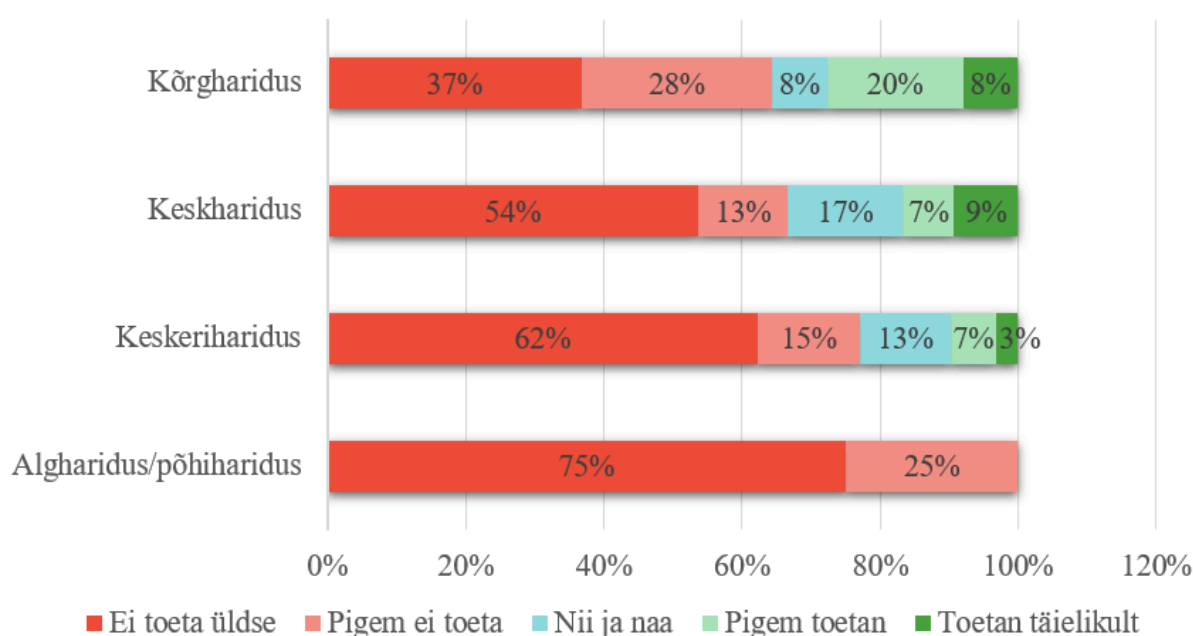
*Märkus: * tähistab statistiliselt olulist erinevust*

Allikas: Autori küsitlus

Selgub, et selles teemaplokis ei osutunud ainsana oluliseks sugu, vanus ja tööturu staatus. Leibkonna suuruse, alaealiste laste ning mootorsõidukite arvu ja automaksu toetamise uurimiseks kasutatud Spearmani korrelatsioonikordaja näitas kõikide tegurite puhul üsna nõrka (vastavalt -0,17; -0,17 ja -0,22) seost, kuid nendes gruppides esines statistiliselt oluline erinevus (vastavalt $p=0,0141^*$; $p=0,0197^*$; $p=0,0017^*$). Kõik seosed oli negatiivsed, ehk

mida suurem leibkond, rohkem lapsi või rohkem mootorsõidukeid, seda väiksem on ka toetus automaksule. Kruskal-Wallis H test näitas ka elukoha piirkonna puhul statistiliselt olulist erinevust ($p=0,0372^*$). Uuringust selgus, et kõige rohkem täielikult automaksu vastu oli maainimeste seas, teisalt suurim üldine negatiivne hoiak oli linnalähedases asulas elavatel inimestel. Positiivne hoiak oli kõigis gruppides madal, kuid suurim neist oli linnas elavatel inimestel.

Varasema kirjanduse ülevaates selgus, et Ruprecht (2023) järgi on haridustasemel teatav mõju maksevalmidusele. Joonisel 2 on välja toodud hinnangud automaksu toetusele haridusgruppide lõikes.



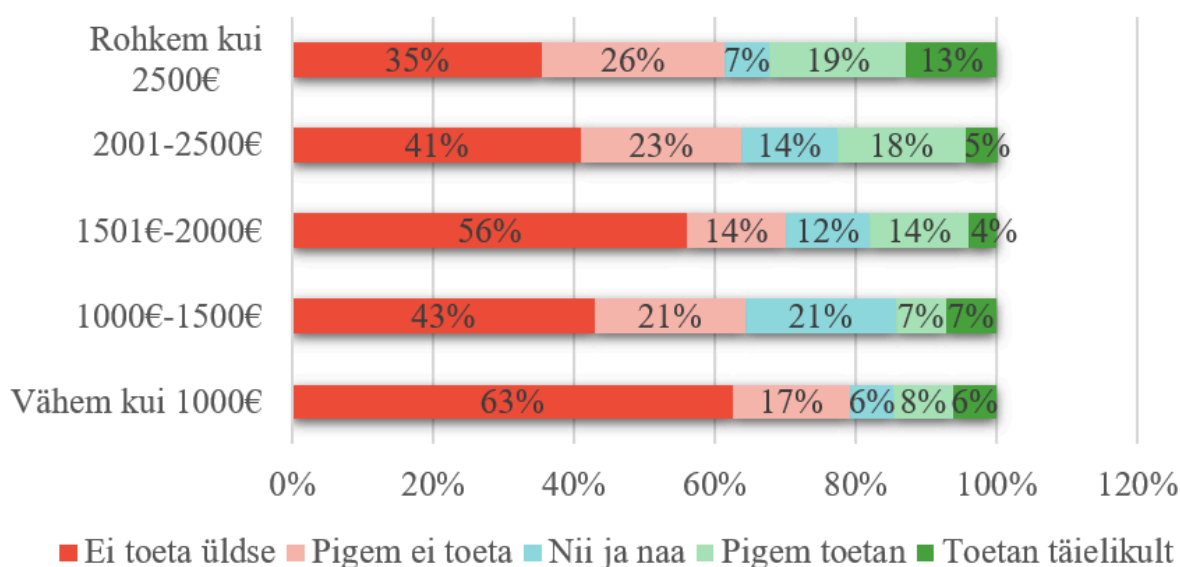
Joonis 2. Toetus automaksule haridusgruppide lõikes

Allikas: Autori küsitlus

Kuna alg- ning põhiharidusega vastajaid oli vähe, siis ühendati need üheks grupiks (Algharidus/põhiharidus). Nähtub, et kõikides haridusgruppides on valdav enamus automaksu suhtes negatiivselt meelestatud. Suurem osa vastajatest omab keskeri-, kesk- või kõrgharidust ning ilmneb, et 77% keskeriharidusega, 67% keskharidusega ning 65% kõrgharidusega vastanutest pigem või üldse ei toeta maksu kehtestamist. Pigem või täielikult toetab maksu kehtestamist 10% keskeriharidusega, 16% keskharidusega ja ligi 28% kõrgharidusega vastajaid. Hariduse ja automaksu toetamise uurimiseks kasutati Spearmani korrelatsioonikordajat. Ilmnes, et seos on statistiliselt oluline ($p=0,0144^*$) ning keskmiselt

tugev (0,4). Seega saab antud andmete põhjal järeldada, et mida kõrgem on haridustase, seda enam ka automaksu toetatakse. Tulemus on kooskõlas Ruprecht (2023) tööga, kus leiti seoseid haridustaseme ja maksevalmiduse vahel.

Eelnevate tööde analüüsimisest ilmnes ka sissetulekute olulisus ning käesoleva uuringu tulemused on kajastatud joonisel 3.



Joonis 3. Toetus automaksule sissetulekute põhjal

Allikas: Autori küsitlus

Kõigis sissetulekute gruppides on enamus vastajaid automaksule täielikult või pigem vastu. Suurim protsent negatiivset hoiakut esineb vähem kui 1000€ teenivate vastajate seas, kus täielikult või pigem vastu on ligikaudu 80% vastajatest. Toetuse suurenemine kasvab koos sissetulekuga, enim vastajatest on pigem või täielikult maksu kehtestamise poolt 2500€ ja rohkem teenivate inimeste seas (32%). Spearmani korrelatsioonikordaja järgi ilmneb, et sissetuleku ja automaksu toetamise vahel on statistiliselt oluline seos ($p=0,0334^*$), kuid seos on üsna nõrk (0,15). Seda saab seletada 1000€-1500€ teenivate inimeste grupiga, kus on teistest kõrgem neutraalne hoiak. Seega saab leida seoseid Goh ja Matthew (2021) ning Hojnik jt (2021) tööde tulemustega, kus toodi välja, et madalam sissetulek ei pruugi võimaldada maksu tasuda ning maksevalmidus on suurem kõrgema sissetuleku korral.

Järgnevalt uurib autor toetust automaksule valitsuse usaldamise, keskkonnaalase vastutustunde ning käitumisharjumuste põhjal (tabel 5). Samuti selgitab vastajate poliitilisi

vaateid, keskkonnaprobleemide tunnetamist, transpordivõimalusi ning valmisolekut neid muuta. Selles teemaplokis osutusid kõik uuritud tegurid statistiliselt oluliseks.

Tabel 5

Statistiliste testide tulemused teise teemaploki põhjal²

| | Kasutatud test | Väärtus | Olulisuse tõenäosus (p) |
|--|---------------------------------|----------------|--------------------------------|
| Valitsuse usaldamine | Mann-Whitney U | | 0,0000 |
| Mure keskkonnaprobleemide üle | Spearmani korrelatsioonikordaja | 0,23 | 0,0011* |
| Autode mõju keskkonnale | Spearmani korrelatsioonikordaja | 0,53 | 0,0000 |
| Igapäevane autokasutus | Mann-Whitney U | | 0,02* |
| Transpordiviisi valik kodust tööle/õppeasutusse | Kruskal-Wallis H | | 0,0085* |

*Märkus: * tähistab statistiliselt olulist erinevust*

Allikas: Autori küsitlus

Ewald et al. (2022) järgi on valitsuse usaldamine ning poliitilised vaated maksevalmiduse puhul olulised tegurid, mis omakorda on tihedalt seotud õigluse ning maksutulude kasutamisega. Käesolevas uuringus osutus valitsuse usaldamise ning automaksu toetamise vahelise seose p-väärtuseks 0,0000, seega on usaldajate ning mitteusaldajate vahel statistiliselt oluline erinevus. Nendel, kes valitsust ei usaldanud, oli negatiivsem hoiak võrreldes nendega, kes valitsust usaldasid. Seega võib käesolevas töös kinnitada Ewald et al. (2021) järgi leitud seost valitsuse usaldamise ning maksevalmiduse vahel.

Muret keskkonnaprobleemide üle ning autode keskkonnamõju hindamiseks kasutati Spearmani korrelatsioonikordajat. Keskkonnaalase mure ning automaksu toetamise vahel on küll statistiliselt oluline seos ($p=0,0011^*$), kuid seos on üsna nõrk (0,23). Seevastu on autode keskkonnamõju ja automaksu toetamise vahel üsna tugev seos (0,53), mis on samuti oluline ($p=0,0000$). Seega saab järeldada, et mida suurem on mure autode keskkonnamõju üle, seda suurem on ka toetus automaksule. Andmetest järeldus ka, et need, kes autode keskkonnamõju

² Teine teemaplokk käsitles küsimusi valitsuse usaldamise, keskkonnaprobleemide eest vastutustunde ning käitumisharjumuste kohta

tunnetavad, on enim nõus väitega, et mootorsõidukitest eralduvad heitmed võivad põhjustada õhusaastet, teisalt on nad kõige vähem nõus liiklusummikute eest vastutama. Küll aga on erinevad autorid oma töödes välja toonud, et kui inimestel on keskkonnaprobleemide suhtes kõrgem moraali- või vastutustunne, siis on ka maksevalmidus suurem. Käesolev uuring näitas samuti, et keskkonnaprobleemide eest peetakse vastutavaks kõiki inimesi, kuid sellel ei olnud seost automaksu toetamisega. Seega saab käesoleva töö käigus kinnitada vaid peatükis 1.2 välja toodud Douenne ja Fabre (2020) töö tulemust, et keskkonnaprobleemide eest vastutavad kõik inimesed.

Automaksu üheks eesmärgiks on ka inimeste käitumisharjumuste muutmine. Douenne ja Fabre (2020) järgi on inimesed oma käitumisharjumusi valmis muutma üksnes siis, kui teised inimesed ümberringi teeksid sama. Järgnevalt iseloomustab autor vastanute käitumisharjumusi, võimalusi ning valmisolekut neid muuta. Mann-Whitney U testi tulemusel selgus, et nende, kes iga päev autot kasutavad ja nende, kes ei kasuta, vahel on statistiliselt oluline erinevus ($p=0,02^*$) automaksu toetamise osas. Andmeanalüüsi käigus selgus, et igapäevased autokasutajad toetavad automaksu vähem, kui need, kes autot iga päev ei kasuta. Paraku on inimestel käitumisharjumusi tihtipeale keeruline muuta. Kõige vähem oleksid inimesed nõus oma käitumisharjumusi muutma siis, kui seda mõjutatakse poliitika (nt maksupoliitika, keskkonnasõbralike autode toetamine, avaliku transpordi soodustamine) kaudu. Samuti ilmnes, et käitumisharjumusi ei mõjuta teiste inimeste käitumine. Seega ei saa kinnitada peatükis 1.2 välja toodud Douenne ja Fabre (2020) töö tulemust, kus mainiti käitumise muutust siis, kui ümberringi teeksid teised inimesed samamoodi. Eelistatuimaks viisiks osutus see, kui saadakse lisahüvesid, näiteks maksusoodustusi keskkonnasõbralike vahendite soetamisel.

Kruskal-Wallis H testi tulemusel osutus ka igapäevane transpordiviisi valik statistiliselt oluliseks ($p=0,0085^*$). Nagu oli eelnevas kirjanduse ülevaates täheldatud, oli käitumisharjumuste muutmisel üpris oluline roll ka ühistranspordil. Kodust tööle või õppeasutusse minemiseks kasutavad autot 69% inimestest, ühistransporti 16% ning kõndimist eelistavad 11% inimestest. Kuid ilmnes, et autokasutajatest üle poole ei saaks minna tööle või õppeasutusse muul viisil ilma, et nad peaksid kodu- või töökohta vahetama. Seega oleks igapäevaste sõitude jaoks võimalus kasutada autole alternatiivset transpordiviisi vähem kui pooltel vastanutest. Siinkohal on kindlasti oluline roll just ühistranspordi kättesaadavusel. Selgus, et selle hindas rahuldavaks ligi viiendik vastanutest ning suurepäraseks vaid 13% inimestest. Seega on vastajate peamine transpordivahend siiski auto, millele üle pooled

vastanutest asendust ei leia. Siinkohal võib olla roll ühistranspordi parandamisel, sest sellega on rahul vaid vähesed.

2.3. Automaksu tajumine ning ettepanekud maksu parendamiseks

Järgnevalt selgitab autor, kuidas inimesed automaksu eesmärki ning mõju tunnetavad. Statistiliselt oluliseks kujunesid kõik tegurid peale teadlikkuse (vt tabelit 6).

Tabel 6

Statistiliste testide tulemused automaksule hinnangute alusel³

| | Kasutatud test | Väärtus | Olulisuse tõenäosus (p) |
|---|---------------------------------|----------------|--------------------------------|
| Hinnang saaste vähenemine | Spearmani korrelatsioonikordaja | -0.39 | 0,0000* |
| Hinnang käitumisharjumuste muutumisele | Spearmani korrelatsioonikordaja | -0.20 | 0.0053* |
| Hinnang maksutulude kasutamisele | Spearmani korrelatsioonikordaja | -0.53 | 0,0000* |
| Hinnang “maainimeste karistamisele” | Spearmani korrelatsioonikordaja | -0.38 | 0,0000* |
| Hinnang minu enda ostujõu vähenemisele | Spearmani korrelatsioonikordaja | -0.52 | 0,0000* |
| Hinnang vaesemate ostujõu vähenemisele | Spearmani korrelatsioonikordaja | -0.37 | 0,0000* |
| Hinnang maksust teadlikkusele | Spearmani korrelatsioonikordaja | 0.11 | 0.14 |
| Hinnang majanduse kahjustamisele | Spearmani korrelatsioonikordaja | -0.60 | 0,0000* |
| Hinnang maksudisaini õiglusele | Spearmani korrelatsioonikordaja | -0.44 | 0,0000* |

*Märkus: * tähistab statistiliselt olulist erinevust muutujate vahel*

Allikas: Autori koostatud

³ Näide esimesest küsimusest: Palun hinnake järgmisi väiteid automaksu kohta skaalal 1-5, kus 1 tähendab ei nõustu üldse ja 5 nõustun täielikult

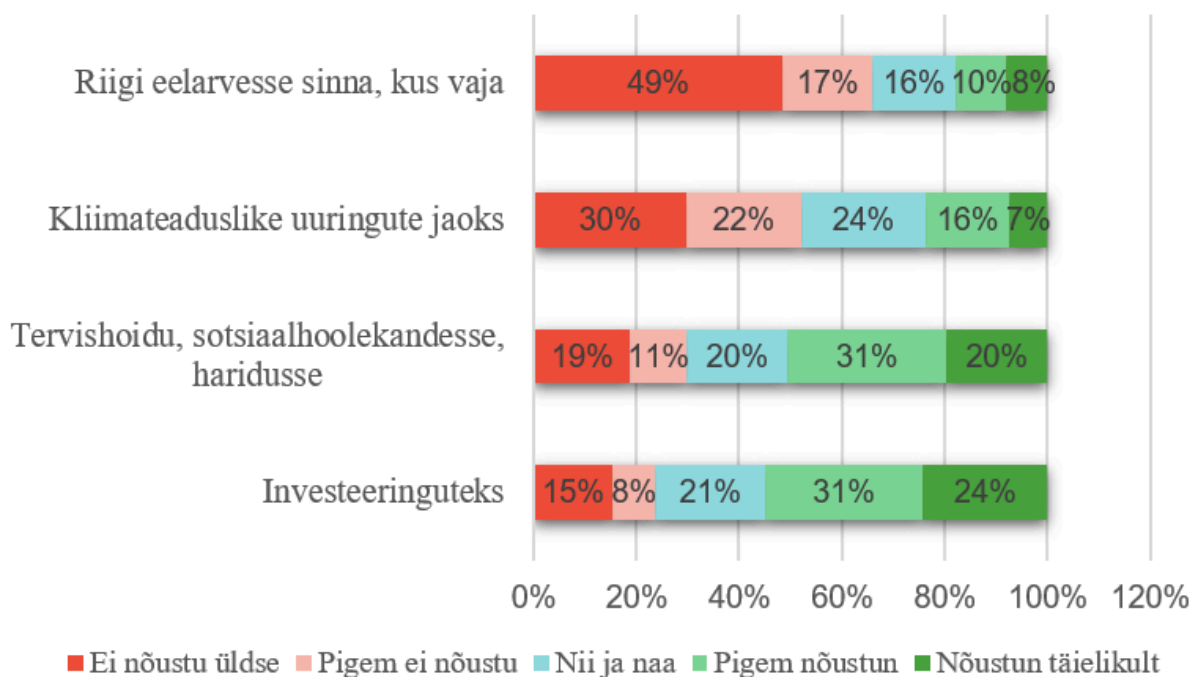
- Ei ole efektiivne saastamise vähendamisel

Kõige nõrgem seos oli hinnangul käitumisharjumuste muutumisele (-0,2 ning $p=0,0053^*$). Kuna tegemist on negatiivse seosega, saab järeldada, et inimesed ei usu käitumisharjumuste muutumist maksu kehtestamise tagajärjel.

Peatükis 1.2 ilmnes Douenne ja Fabre (2020) ning Ewald jt (2022) töödest, et inimesed ei usu kliimaeesmärkide saavutamist. Selline tulemus kajastub ka antud töös, sest saastehulga vähenemise ja automaksu toetamise vaheline korrelatsioonikordaja väärtus -0,39 ($p=0,0000^*$) viitab mõõdukale vastassuunalisele seosele ehk inimesed ei usu, et saastehulk väheneks. Samuti ei usu inimesed ka maksutulude eesmärgipärasest kasutamist. Korrelatsioonikordaja väärtus -0,53 viitab mõõdukale seosele, mis on statistiliselt oluline ($p=0,0000^*$), seega saab kinnitada Goh ja Matthew (2021) töö tulemust, kus leiti, et inimestel on maksevalmidus madal, sest ei usuta, et tulusid kasutatakse eesmärgipäraselt. Ewald et al. (2022) järgi on maksu aktsepteerimisel kõige olulisem tegur maksustamise õiglus. Käesoleva uuringu tulemused kinnitavad samuti maksu toetamise ja õigluse vahel mõõdukat seost. P-väärtus 0,0000* viitab statistiliselt olulisele erinevusele ning korrelatsioonikordaja väärtus (-0,44) keskmise tugevusega seosele, seega usuvad inimesed, et planeeritav automaks ei ole kavandatud õiglaselt. Maksevalmidus langeb ka sellepärast, et inimesed tunnetavad maksu kehtestamisega maainimeste karistamist. Seos on statistiliselt oluline ($p=0,0000^*$) ning keskmise tugevusega (korrelatsioonikordaja -0,38). Küsitluse käigus uuriti ka ostujõu vähenemise kohta ning selgus, inimesed tunnetavad nii enda kui ka vaesemate inimeste ostujõu vähenemist. Tugevam seos on enda ostujõu vähenemise ning maksu toetamise vahel (korrelatsioonikordaja -0,52, $p=0,0000^*$), kuid ka vaesemate ostujõudu nähakse küllaltki olulisena (korrelatsioonikordaja -0,37, $p=0,0000^*$). Hinnangul, et automaksu kehtestamine kahjustab majandust, oli kõige tugevam seos automaksu mittetoetamise vahel. Spearmani korrelatsioonikordaja väärtus oli -0,60 ($p=0,0000$). Seega mõjub maksevalmidusele tugevalt negatiivselt asjaolu, et inimesed tunnetavad majandusolukorra halvenemist.

Viimasena uurib autor maksutulude kasutamise ja ettepanekute kohta. Selgus, et automaksu mittetoetajad on enim valmis maksu aktsepteerima siis, kui tulusid suunatakse ühistranspordi parandamiseks või transpordisektori rahastamiseks. See on kooskõlas ka Dütshke et al. (2023) tööga, mille järgi oli eelistatuim viis maksutulused kasutada just infrastruktuuri rahastamiseks. Suurima negatiivse hoiaku tekitas aga keskkonnasõbralike vahendite soetamine. Maksutulude kasutamise võimalusi hinnati ka tingimusel, et inimestel

oleks võimalik automaks ise kujundada. Tulemused on kajastatud joonisel 4.



Joonis 4. Maksutulude kasutamine, kui oleks võimalus endal automaks kujundada

Allikas: Autori küsitlus

Enim vastumeelsust tekitas võimalus suunata maksutulud riigieelarves sinna, kus seda kõige paremini ära kasutatakse (66%). Riigieelarve tulude suurendamine tekitas positiivseid hoiakuid 18% vastanutest. Suurimad toetuse protsendid olid maksutulude suunamisel investeeringuteks, mis saastehulk vähendavad (56%) ja tervishoidu, sotsiaalhoolekandesse, haridusse (51%). Kliimateaduslike uuringute osas jagunesid hoiakud peaaegu võrdselt poolt ja vastu hoiakuks. Sellega ei nõustunud 53% vastanutest ning positiivne hoiak oli 23%.

Viimasena uuriti, millist maksutõusu või uue maksu kehtestamist inimesed pooldaksid, kui oleks tarvis suurendada rahastust läbi maksupoliitika. Tegemist oli vaba vastusega, mistõttu kodeeris autor vastused ning need on nähtavad Lisas B. Kokkuvõtlikult on tulemused toodud tabelis 7. Populaarseim vastus oli see, kui ühtegi uut maksu ei kehtestataks ega tuleks maksutõusu 32,7% vastanutest. Ligikaudu sama suur osa vastajatest kehtestaks uue maksu (31,1%). Seevastu mõnd olemasolevat maksu tõstaks 16,8%.

Tabel 7

Meetmed jätkusuutliku tuleviku rahastamiseks

| Teema | Vastajad | Osakaal % |
|----------------------------|----------|-----------|
| Olemasoleva maksu tõstmine | 34 | 16,8 |
| Uue maksu kehtestamine | 63 | 31,1 |
| Mitte kumbki | 66 | 32,7 |

Allikas: Autori küsitlus

Joonisel 5 on sõnapilvel välja toodud ka populaarsemad ettepanekud. Nagu eelnevalt mainitud, on suurim osakaal variandil, kui ei kehtestata uusi makse ega tõsteta olemasolevaid (66). Uue maksu kehtestamise kategoorias oldi enim erinevatel tingimustel automaksu poolt (28 vastajat). 13 korral oli pakutud teemaksu kehtestamist, 6 korral suhkrumaksu kehtestamist, kolm vastajat pakkusid välja pangamaksu kehtestamise. Olemasolevatest maksudest pakuti enim alkoholi- ja tubakaaktsiisi tõstmist (13) ning kütuseaktsiisi tõstmist (4). 12 vastajat pooldas tulumaksu, kolm sotsiaalmaksu ning kaks käibemaksu tõstmist. Kategoorias muud meetmed/ettepanekud olid populaarseimateks viisideks ühistranspordi tasuliseks muutmine (5) ning riigikogulaste palkade kärpimine ja kuluhüvitiste kaotamine (5).



Joonis 5. Jätkusuutliku tuleviku rahastamise ettepanekud

Allikas: Autori küsitlus

Järgnevalt teeb autor kokkuvõtte antud uuringu raames püstitatud hüpoteeside paikapidavusest. Esimene hüpotees, automaksu suhtes kujunevad hoiakud on seotud inimeste haridustaseme ning sissetulekuga, kus suurem sissetulek ja kõrgem haridustase omavad positiivset mõju maksu aktsepteerimisele, pidas paika. Nende tegurite korrelatsioonanalüüs osutus statistiliselt oluliseks, sissetulekute puhul oli seos nõrgem, hariduse puhul keskmine.

Teine hüpotees, valitsuse usaldamine mõjutab maksu aktsepteerimist, pidas samuti paika. Valitsuse mitteusaldajate seas oli enamus inimesi maksu vastu, samas usaldajate seas oli poolehoid suurem.

Kolmas hüpotees, mure keskkonnaprobleemide üle ning teiste inimeste käitumine suurendab maksu aktsepteerimist, pidas osaliselt paika. Keskkonnamure ning automaksu toetamise vahel oli küll statistiliselt oluline seos, kuid see oli üsna nõrk. Samas oli sellel, kuidas inimesed hindasid autode mõju keskkonnale ning maksu toetamise vahel statistiliselt oluline ning üsna tugev seos. Seevastu ei mõjutanud automaksu aktsepteerimist see, kui teised inimesed oma käitumisharjumusi muudaksid.

Neljas hüpotees, maksevalmidusele mõjuvad negatiivselt maksutulude mitte-sihtotstarbelise kasutamine, maksu eesmärkide mitte täitumine ning tajutud maksustamise ebaõiglus, pidas paika. Kõigi nende tegurite ning automaksu toetamise vahel oli statistiliselt oluline erinevus ning mõõdukas vastassuunaline seos.

Järgnevalt teeb autor ettepanekuid automaksu parendamiseks. Kõige olulisem on tegeleda maksudisainiga, sest see tekitab inimestes enim vastumeelsust. Uuringu tulemuste põhjal võib üldiselt öelda, et vajadus on usaldusväärsema ning läbipaistvama maksusüsteemi järele. Kodanike kaasamiseks ja arvamuste mõistmiseks oleks üheks võimaluseks teha avalikke arutelusid, et inimesed saaksid maksu disainimisel kaasa rääkida. Inimesed ei usu maksu eesmärkide täitumist ning maksutulude sihipärast kasutamist. Samas eelistaksid nad, et maksutulused kasutatakse investeringuteks, mis saastehulka vähendaksid. Seetõttu võiks olla kasu sellest, kui inimestele oleks kättesaadav aruandlussüsteem, mis näitab milliste meetmete rahastamiseks ning millises ulatuses maksutulused kasutatakse. Kuna inimesed tunnetasid ka maksustamise ebaõiglust, siis võib oletada, et progressiivne maksusüsteem oleks rohkem aktsepteeritav. Kuna üheks automaksu eesmärgiks on ka inimeste käitumisharjumuste muutmine ning autokasutuse vähendamine, siis tuleks keskenduda ka alternatiivsete vahendite pakkumisele. Uuringust selgus, et ühistranspordiga olid rahul vaid vähesed inimesed, mistõttu tuleks maksu modelleerimisel kindlasti juhtida tähelepanu ka ühistranspordi kättesaadavuse ja kvaliteedi parandamisele. Eriti tuleb keskenduda maapiirkondade elanike heaolule, sest neile on auto väga oluline igapäevane tarbeese.

Kokkuvõte

Üha suurenev autopark toob endaga kaasa mitmeid väljakutseid, mis mõjutavad keskkonda, liiklusohutust ning infrastruktuuri. Peamiselt kaasneb sõidukitega õhusaaste ning mürareostus, millel on inimeste tervisele suur mõju. Heitmete vähendamiseks on võimalik kasutada erinevaid instrumente, millest enim kasutatakse regulatiivseid meetmeid. Küll aga peetakse keskkonnaprobleemidega tegelemisel tõhusaimaks viisiks keskkonnamakse, kuid nende väljatöötamine ning kehtestamine on sageli keeruline ja inimestele raskesti mõistetav. Samas on varasemate uuringute põhjal täheldatud, et automaksu kehtestamise tulemusel on toimunud muutused tarbijate ostukäitumises ning seeläbi ka autopargis.

Maksude väljatöötamisel ning kehtestamisel kujunevad inimestel hoiakud, mida mõjutavad erinevad tegurid. Varasema kirjanduse analüüsimisel tuvastati inimese endaga ning teisalt maksudisainiga seonduvad tegurid. Inimese endaga seonduvateks teguriteks osutusid haridus, sissetulek, valitsuse usaldamine, käitumisharjumused, teadlikkus ja informatsioon ning moraali- ja vastutustunne keskkonnaprobleemide osas. Maksudisaini puhul mõjutasid inimeste hoiakut maksu eesmärkide täitumine, maksutulude kasutamine ning maksustamise õiglus.

Käesoleva bakalaureusetöö raames läbiviidud küsitluse tulemusel selgus, et automaksu kehtestamist ei toeta pooled vastanutest. Vastajate sotsiaaldemograafilise tausta ning automaksu toetamise vahel osutusid olulisteks leibkonna suurus, alaealiste laste arv, haridus, sissetulek, elukoht ning mootorsõidukite arv. Ka varasema kirjanduse analüüsi järgi oli maksu toetamisel seos haridustaseme ja sissetulekuga. Mida väiksem on leibkond ning mida vähem on alaealisi lapsi, seda suurem on toetus automaksule.

Uuringust selgus ka, et inimesed küll tunnetavad keskkonnaprobleeme ning autokasutuse mõju, kuid neil on keeruline oma käitumisharjumusi muuta. Autokasutajatest rohkem kui pooled ei saaks oma igapäevaste sõitude jaoks kasutada alternatiivseid vahendeid. Sellel võib olla seos ühistranspordi kättesaadavusega, sest sellega olid rahul vaid vähesed vastajad.

Kõikide varasema kirjanduse põhjal leitud maksudisainiga seonduvate tegurite ning automaksu toetamise vahel oli korrelatsioon olemas. Selgus, et inimesed ei usu maksu eesmärkide täitumist, maksutulude eesmärgipärast kasutamist ning tunnetavad maksustamise osas ebaõiglust. Viimaks tegi autor lähtuvalt leitud tulemustest ettepanekuid maksu parendamiseks. Autori arvates on kõige olulisem tegeleda maksudisainiga, sest sellel on oluline mõju maksu mittetoetamisele. Uuringu tulemused näitavad, et maksudisaini täiustamine on üks võtmetegureid, mis aitab vähendada vastumeelsust maksusüsteemi vastu.

Selleks tuleks rakendada progressiivsemat maksustamist, mis arvestaks paremini inimeste sissetulekute erinevusi ning tagaks maksustamise õigluse. Lisaks on oluline suurendada läbipaistvust maksutulude sihipärase kasutamise osas, et tagada avalikkuse usaldus ja toetus maksusüsteemile. Samuti tuleks keskenduda alternatiivsete transpordivõimaluste arendamisele, eriti maapiirkondades, kus autokasutus on sageli hädavajalik. See aitab luua tasakaalukama ja efektiivsema maksusüsteemi, mis toetab keskkonna- ja transpordipoliitika eesmärke ning vastab paremini inimeste vajadustele.

Käesolev bakalaureusetöö täitis oma eesmärgid, selgitades rahva hoiakuid automaksu kehtestamise suhtes ning lähtuvalt neist tehes ettepanekuid maksu parendamiseks. Antud uuringul esinevad teatavasti ka piirangud, mis võivad mõjutada tulemuste tõlgendatavust ning usaldusväarsust. Üks peamisi piiranguid on uurimisvalimi väike maht ja selle esinduslikkus. Nagu eelnevalt mainitud, ei saa seda üldistada kõigile Eesti inimestele, sest vastajate seas oli rohkem noori ning naissoost isikuid. Veel on piiranguks asukohapõhisus, sest küsitlus ei jõudnud kõigi Eesti inimesteni, kuid vastajate seas oli siiski erineva taustaga inimesi.

Käesolevat uuringut on kindlasti võimalik edasi arendada. Uuringu piirkondlik või rahvusvaheline laiendamine võib anda parema ülevaate erinevate piirkondade või riikide hoiakutest automaksu suhtes. Suurem valimimaht võib aidata paremini mõista erinevate demograafiliste rühmade hoiakuid ja tagada tulemuste suurema üldistatavuse. Lisaks kvantitatiivsetele andmetele võib rakendada sügavamaid kvalitatiivseid intervjuusid või fookusgrupe, et paremini mõista osalejate mõtteid, tundeid ja käitumise tagamaid. Samuti võib lisada täiendavaid muutujaid, et muuta uuringut veelgi põhjalikumaks.

Viidatud allikad

1. ACEA. (2023). *Average new car CO2 emissions by country*. Vaadatud 16.11.2023
<https://www.acea.auto/figure/average-co2-emissions-from-new-passenger-cars-by-eu-country/>
2. ACEA. (2022). *Vehicles in use Europe 2022*. Vaadatud 31.12.2023
<https://www.acea.auto/files/ACEA-report-vehicles-in-use-europe-2022.pdf>
3. Ajanovic, A., ja Haas, R. (2017). The impact of energy policies in scenarios on GHG emission reduction in passenger car mobility in the EU-15. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 68, 1088–1096.
<https://doi.org/10.1016/j.rser.2016.02.013>
4. Ali, J. (2023). Road map for sustainable and effective carbon pricing: Bridging the gap of realities and ambitions. *Environmental Science and Pollution Research*, 30(41), 94070–94080. <https://doi.org/10.1007/s11356-023-29034-2>
5. Alberini, A., ja Vance, C. (2023). Competing Forces in the German New Car Market: How do they Affect Diesel, PHEV, and BEV sales? *SSRN Electronic Journal*.
<https://doi.org/10.2139/ssrn.4577479>
6. Angin, M., ja Albrka Ali, S. I. (2021). Analysis of Factors Affecting Road Traffic Accidents in North Cyprus. *Engineering, Technology & Applied Science Research*, 11(6), 7938–7943. <https://doi.org/10.48084/etasr.4547>
7. Arakawa, K. (2022). Assessing consumer valuations of future costs versus purchase prices in Japan's auto market. *Economics of Transportation*, 30, 100260.
<https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2022.100260>
8. Are you noticing the harmful noise around you? 2023. *European Environment Agency*, 21. juuni. Vaadatud 31.12.2023,
<https://www.eea.europa.eu/en/newsroom/editorial/are-you-noticing-the-harmful-noise>
9. Armenio, S., Bergantino, A. S., Intini, M., ja Morone, A. (2022). Cheaper or eco-friendly cars: What do consumers prefer? An experimental study on individual and social preferences. *Ecological Economics*, 193, 107323.
<https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2021.107323>
10. Bergantino, A. S., Intini, M., ja Percoco, M. (2021). New car taxation and its unintended environmental consequences. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 148, 36–48. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2021.03.026>

11. Carattini, S., Carvalho, M., ja Fankhauser, S. (2018). Overcoming public resistance to carbon taxes. *WIREs Climate Change*, 9(5), e531. <https://doi.org/10.1002/wcc.531>
12. Cerruti, D., Alberini, A., ja Linn, J. (2019). Charging Drivers by the Pound: How Does the UK Vehicle Tax System Affect CO2 Emissions? *Environmental and Resource Economics*, 74(1), 99–129. <https://doi.org/10.1007/s10640-018-00310-x>
13. Douenne, T., ja Fabre, A. (2020). French attitudes on climate change, carbon taxation and other climate policies. *Ecological Economics*, 169, 106496. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2019.106496>
14. Dütschke, E., Preuß, S., Brunzema, I., ja Piria, R. (2023). Using the revenues from carbon pricing—Insights into the acceptance and perceptions of particularly burdened groups. *Energy Policy*, 175, 113468. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2023.113468>
15. Eesti Keskkonnaagentuuri kodulehekülj (2023). Vaadatud 31.12.2023 <https://keskkonnaagentuur.ee/node/1442>
16. Eesti Statistikaamet (2023). TS32: Sõidukid ja erasõidukid [statistika andmebaas]. Vaadatud 09.10.2023 https://andmed.stat.ee/et/stat/majandus__transport__registreeritudliiklusvahendid/TS32/table/tableViewLayout
17. Esindus Eestis. (10.11.2023). Komisjon esitas uued Euro 7 standardid, et vähendada õhusaastet. *Euroopa Komisjon*. Vaadatud 31.12.2023 https://estonia.representation.ec.europa.eu/uudised/komisjon-esitas-uued-euro-7-standardid-et-vahendada-ohusaastet-2022-11-10_et
18. European Environment Agency. (2022). *Transport and environment report 2022: Digitalisation in the mobility system: challenges and opportunities*. Publications Office. <https://data.europa.eu/doi/10.2800/47438>
19. European Environment Agency. (2023). Vaadatud 31.12.2023, <https://www.eea.europa.eu/en/topics/in-depth/road-transport>
20. Erilaid, E. (03.04.2023). Mis on e-kütused ja kas need päästavad Euroopa nullheitme plaani? *Postimees*. Vaadatud 01.01.2024 <https://majandus.postimees.ee/7745584/mis-on-e-kutused-ja-kas-need-paastavad-euroopa-nullheitme-plaani>
21. Ewald, J., Sterner, T., ja Sterner, E. (2022). Understanding the resistance to carbon taxes: Drivers and barriers among the general public and fuel-tax protesters. *Resource and Energy Economics*, 70, 101331. <https://doi.org/10.1016/j.reseneeco.2022.101331>

22. Fridstrøm, L. (2021). The Norwegian Vehicle Electrification Policy and Its Implicit Price of Carbon. *Sustainability*, 13(3), 1346. <https://doi.org/10.3390/su13031346>
23. Glazener, A., Wylie, J., Van Waas, W., ja Khreis, H. (2022). The Impacts of Car-Free Days and Events on the Environment and Human Health. *Current Environmental Health Reports*, 9(2), 165–182. <https://doi.org/10.1007/s40572-022-00342-y>
24. Goh, I. Z., ja Matthew, N. K. (2021). Residents' Willingness to Pay for a Carbon Tax. *Sustainability*, 13(18), 10118. <https://doi.org/10.3390/su131810118>
25. Gómez Vilchez, J. J., Pasqualino, R., ja Hernandez, Y. (2023). The new electric SUV market under battery supply constraints: Might they increase CO2 emissions? *Journal of Cleaner Production*, 383, 135294. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2022.135294>
26. Green, C. P., Heywood, J. S., ja Navarro Paniagua, M. (2020). Did the London congestion charge reduce pollution? *Regional Science and Urban Economics*, 84, 103573. <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2020.103573>
27. Greener Ideal Staff. (2023). *The Environmental Impact of Road Transport*. Vaadatud 30.12.2023
<https://greenerideal.com/news/environment/environmental-impact-of-road-transport/>
28. Hojnik, J., Ruzzier, M., Fabri, S., ja Klopčič, A. L. (2021). What you give is what you get: Willingness to pay for green energy. *Renewable Energy*, 174, 733–746.
<https://doi.org/10.1016/j.renene.2021.04.037>
29. If Kindlustus. (2022). *Uuring: Eesti inimestel on erakordselt palju autosid*. Vaadatud 15.11.2023
<https://www.if.ee/ifist/pressiruum/2022/uuring-eesti-inimestel-on-erakordselt-palju-autosid>
30. Katz, D. (1960). The Functional Approach to the Study of Attitudes –The Public Opinion Quarterly: Attitude Change. Oxford: Oxford University Press, 1960, Vol. 24, No. 2, pp. 163-204. URL: <http://www.jstor.org/stable/2746402>.
31. Leonavičienė, T., Pukalskas, S., Pumputis, V., Kulešienė, E., ja Žuraulis, V. (2020). Investigation of Factors That Have Affected the Outcomes of Road Traffic Accidents on Lithuanian Roads. *The Baltic Journal of Road and Bridge Engineering*, 15(5), 1–20. <https://doi.org/10.7250/bjrbe.2020-15.504>
32. Lo, K. L., Fan, Y., Zhang, C., ja Mi, J. J. (2021). Emission Reduction Effect and Mechanism of Auto-Purchase Tax Preference. *Journal of Advanced Transportation*, 2021, 1–12. <https://doi.org/10.1155/2021/7907773>

33. Maestre-Andrés, S., Drews, S., Savin, I., ja Van Den Bergh, J. (2021). Carbon tax acceptability with information provision and mixed revenue uses. *Nature Communications*, 12(1), 7017. <https://doi.org/10.1038/s41467-021-27380-8>
34. Mootorsõidukimaksu seaduseelnõu väljatöötamiskavatsus (2023). Vaadatud 29.12.2023 <https://www.fin.ee/media/10143/download>
35. Moriarty, P. (2022). Electric vehicles can have only a minor role in reducing transport's energy and environmental challenges. *AIMS Energy*, 10(1). <https://doi.org/10.3934/energy.2022008>
36. National Geographic Staff. (2019). *The environmental impacts of cars, explained*. Vaadatud 30.12.2023. <https://www.nationalgeographic.com/environment/article/environmental-impact>
37. O'Riordan, V., Rogan, F., Ó'Gallachóir, B., ja Daly, H. (2023). Impact of an emissions-based car tax policy on CO₂ emissions and tax revenue from private cars in Ireland. *International Journal of Sustainable Transportation*, 17(9), 969–981. <https://doi.org/10.1080/15568318.2022.2132562>
38. Østli, V., Fridstrøm, L., Kristensen, N. B., ja Lindberg, G. (2022). Comparing the Scandinavian automobile taxation systems and their CO₂ mitigation effects. *International Journal of Sustainable Transportation*, 16(10), 910–927. <https://doi.org/10.1080/15568318.2021.1949763>
39. Pau, A. (16.05.2023). Uus jõud valitsuse vastu: Südis autoomanike liit. *Forte*. Vaadatud 30.12.2023 <https://forte.delfi.ee/artikkel/120188424/uus-joud-valitsuse-vastu-sundis-autoomanike-liit>
40. Przydatek, G., Ryniewicz, A., Irimia, O., Tomozei, C., Mosnegutu, E., ja Bodziony, M. (2023). Analysis of Noise Levels in Typical Passenger Cars. *Sustainability*, 15(10), 7910. <https://doi.org/10.3390/su15107910>
41. Ruprecht, S. (2023). Bridging the gap: The influence of information and education on acceptance of environmental taxes in Switzerland. *Environmental Research Communications*, 5(7), 075010. <https://doi.org/10.1088/2515-7620/ace29f>
42. Saar, S. (2023). Petitsioon automaksu kehtestamise vastu. *Rahvaalgatus.ee*. Vaadatud 30.12.2023 <https://rahvaalgatus.ee/initiatives/956-petitsioon-automaksu-kehtestamise-vastu>

43. Santos, G., Hagan, A., ja Lenehan, O. (2020). Tackling Traffic Congestion with Workplace Parking Levies. *Sustainability*, 12(6), 2200.
<https://doi.org/10.3390/su12062200>
44. Siksnyte-Butkiene, I., ja Streimikiene, D. (2022). Sustainable Development of Road Transport in the EU: Multi-Criteria Analysis of Countries' Achievements. *Energies*, 15(21), 8291. <https://doi.org/10.3390/en15218291>
45. Solomon, S., Intergovernmental Panel on Climate Change, ja Intergovernmental Panel on Climate Change (Toim). (2007). *Climate change 2007: The physical science basis: contribution of Working Group I to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge University Press.
46. Sustainable Energy Authority of Ireland. (2020). *Energy in Ireland*. Vaadatud 30.12.2023 https://www.seai.ie/publications/Energy-in-Ireland-2021_Final.pdf
47. The World Counts. (2023). Vaadatud 31.12.2023
<https://www.theworldcounts.com/challenges/consumption/transport-and-tourism/cars-impact-on-the-environment>
48. Thurstone, L. L. (1928). Attitudes Can Be Measured. *American Journal of Sociology*, 33(4), 529–554. <https://doi.org/10.1086/214483>
49. Transport & Environment. (2022). *The good tax guide: A comparison of car taxation in Europe*. Vaadatud 01.01.2024
https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/10/The-good-tax-guide_updated_07.11.22.pdf
50. Zhang, Y., Abbas, M., ja Iqbal, W. (2021). Analyzing sentiments and attitudes toward carbon taxation in Europe, USA, South Africa, Canada and Australia. *Sustainable Production and Consumption*, 28, 241–253. <https://doi.org/10.1016/j.spc.2021.04.010>
51. World Health Organization. (i.a). Vaadatud 31.12.2023,
https://www.who.int/europe/health-topics/noise#tab=tab_1
52. World Health Organization. (2022). *Ambient (outdoor) air pollution*. Vaadatud 31.12.2023
[https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health)

LISA A
Küsimustik

Lugupeetud vastaja

Olen Tartu Ülikooli majandusteaduse eriala 3. kursuse tudeng Liisi Sumre ning koostan oma bakalaureusetööd teemal “Automaksu populariseerimise võimalused”. Soovin välja selgitada, milline on inimeste hoiak automaksu osas ning selle põhjal teha ettepanekuid maksu parendamiseks. Palun Teil täita järgnev küsimustik, sest Teie arvamus on äärmiselt oluline ning suur panus lõputöö valmimiseks.

Küsimustiku täitmine võtab maksimaalselt 5-10 minutit. Vastamine on anonüümne ning vastuseid kasutatakse üldistatud kujul üksnes selle lõputöö raames.

Täna Teid väärtusliku panuse eest!

Demograafilised näitajad:

Sugu

- Mees
- Naine
- Ei soovi vastata

Vanus

- 18-29
- 30-44
- 45-59
- 60 või rohkem
- Ei soovi vastata

Mitu inimest kuulub Teie leibkonda?

- 1 inimene
- 2 inimest
- 3 inimest
- 4 inimest
- 5 inimest
- 6 inimest
- 6 või rohkem
- Ei soovi vastata

Mitu alaealist last on Teie leibkonnas?

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4 või rohkem
- Ei soovi vastata

Milline on Teie kõrgeim omandatud haridustase?

- Algharidus
- Põhiharidus
- Keskharidus
- Keskeriharidus
- Kõrgharidus
- Ei soovi vastata

Milline on Teie tööturu staatus?

- Töötaja
- (Üli)õpilane
- Töötu
- Pensionär
- Mitteaktiivne
- Muu...
- Ei soovi vastata

Kui suur on Teie igakuine sissetulek eurodes? Siia kuulub kogu sissetulek (enne tulumaksu kinnipidamist): palgad, pensionid, toetused jne.

- Vähem kui 1000€
- 1000€-1500€
- 1501-2000€
- 2001€-2500€
- Rohkem kui 2500€

Kas kirjeldaksite oma elukohta kui...?

- 1 - linn
- 2 - linnalähedane asula
- 3 - maapiirkond
- Ei soovi vastata

Mitu mootorsõidukit on Teie leibkonnal?

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4 või rohkem
- Ei soovi vastata

Valitsuse usaldamine, vastutustunne keskkonnaprobleemide osas, käitumisharjumused

Kas Te usaldate valitsust?

- Jah
- Ei
- Ei soovi vastata

Millise erakonna poolt hääletasite viimastel riigikogu valimistel (2023.a)?

- 1 - Erakond Parempoolsed
- 2 - Erakond Eestimaa Rohelised
- 3 - Isamaa Erakond
- 4 - Sotsiaaldemokraatlik Erakond
- 5 - Eesti Konservatiivne Rahvaerakond
- 6 - Erakond Eesti 200
- 7 - Eesti Reformierakond
- 8 - Eesti Keskerakond
- 9 - Eestimaa Ühendatud Vasakpartei
- 10 - Ei hääletanud kellegi poolt
- Ei soovi vastata

Millise erakonna pooldaja olete praegusel hetkel?

- 1 - Erakond Parempoolsed
- 2 - Erakond Eestimaa Rohelised
- 3 - Isamaa Erakond
- 4 - Sotsiaaldemokraatlik Erakond
- 5 - Eesti Konservatiivne Rahvaerakond
- 6 - Erakond Eesti 200
- 7 - Eesti Reformierakond
- 8 - Eesti Keskerakond
- 9 - Eestimaa Ühendatud Vasakpartei
- 10 - Ei eelista kedagi
- Ei soovi vastata

Kui mures olete üldiselt keskkonnaprobleemide üle?

- 1 - Ei ole üldse mures
- 2 - Olen veidi mures
- 3 - Nii ja naa
- 4 - Olen üsna mures
- 5 - Olen väga mures
- Ei soovi vastata

Kes on Teie arvates kliimamuutuste eest vastutav?

- Igaüks meist
- Kõige rikkamad
- Valitsused

- Mõned välisriigid
- Eelnevad põlvkonnad
- Looduslikud põhjused
- Ei soovi vastata

Kuivõrd suur on Teie meelest autode ja autokasutuse mõju keskkonnale?

- 1 - Ei ole üldse mõju
- 2 - Veidi on mõju
- 3 - Nii ja naa
- 4 - Üsna suur mõju
- 5 - Väga suur mõju
- Ei soovi vastata

Palun hinnake järgmisi väiteid keskkonnaprobleemide tagajärgedest teadlikkuse kohta skaalal 1-5, kus 1 tähendab ei nõustu üldse ja 5 nõustun täielikult:

1. Mootorsõidukitest eralduvad heitmed võivad põhjustada õhusaastet.
2. Fossiilkütuste ammendumine on probleem.
3. Tunnen end vastutavana liiklusummikute eest.
4. Tunnen end vastutavana õhusaaste suurendamise eest.

- 1 - Ei nõustu üldse
- 2 - Pigem ei nõustu
- 3 - Nii ja naa
- 4 - Pigem nõustun
- 5 - Nõustun täielikult
- Ei soovi vastata

Kas Te olete igapäevane autokasutaja?

- Jah
- Ei
- Ei soovi vastata

Millist transpordiviisi kasutate peamiselt kodu - töö (õpingud) sõidu jaoks?

- Auto
- Ühistransport
- Kõndimine
- Jalgrattasõit
- Muu kahe rattaga sõiduk
- Muu...
- Ei soovi vastata

Kas Teil oleks võimalik kodust tööle minna jalgsi/jalgratta/ühistranspordiga ilma, et peaksite oma kodu- või töökohta vahetama?

- Jah
- Ei
- Ei soovi vastata

Kuidas hindate ühistranspordi kättesaadavust oma elukohas?

- 1 - Ebapiisav
- 2 - Rahuldav
- 3 - Nii ja naa
- 4 - Võiks olla parem
- 5 - Suurepärase
- Ei soovi vastata

Kuivõrd oleksite valmis oma käitumisharjumusi muutma, et vähendada autodest tulenevat süsinikuheidet, juhul kui:

- poliitika liiguks selle suunas (maksupoliitika, keskkonnasõbralike autode toetamine, avaliku transpordi arendamine)
- mul oleks selle jaoks rahalisi vahendeid
- kõik teised teeksid sama
- saaksin selle eest lisahüvesid (nt maksusoodustused keskkonnasõbralike vahendite soetamisel)
- sellel oleks positiivne mõju keskkonnale
- saaksin sellest isiklikku kasu

- 1 - Ei ole üldse valmis
- 2 - Olen veidi valmis
- 3 - Nii ja naa
- 4 - Olen üsna valmis
- 5 - Olen väga valmis
- Ei soovi vastata

Hoiak ning seda põhjustavad tegurid automaksu suhtes

Kas Te toetate automaksu kehtestamist?

- 1 - Ei toeta üldse
- 2 - Pigem ei toeta
- 3 - Nii ja naa
- 4 - Pigem toetan
- 5 - Toetan täielikult
- Ei soovi vastata

Kuivõrd nõustute, et automaks toob kaasa positiivsed mõjud: palun hinnake järgmisi väiteid skaalal 1-5, kus 1 tähendab ei nõustu üldse ja 5 nõustun täielikult

- Maksuraha kogumisele keskkonnaprobleemide, infrastruktuuri, tee-ehituse rahastamiseks
- Minu enda ja teiste inimeste käitumise mõjutamisele, nii et kõik kasutaksid vähem autot ja eelistaksid rohelisemaid transpordivõimalusi
- Saastamise kahjulike mõjude vähendamisele
- Liiklusummikute vähendamisele
- Majandusliku kindlustunde suurendamisele
- Selles pole midagi positiivset

- 1 - Ei nõustu üldse
- 2 - Pigem ei nõustu
- 3 - Nii ja naa
- 4 - Pigem nõustun
- 5 - Nõustun täielikult
- Ei soovi vastata

Palun hinnake järgmisi väiteid automaksu kohta skaalal 1-5, kus 1 tähendab ei nõustu üldse ja 5 nõustun täielikult

- Ei ole efektiivne saastamise vähendamisel
- Karistab maapiirkonna elanikke
- Vähendab minu ostujõudu
- Vähendab vaesemate majapidamiste ostujõudu
- Kahjustab majandust ja tööhõivet
- On ettekääne maksude tõstmiseks
- Maksutulused ei kasutata eesmärgipäraselt
- Tean automaksust liiga vähe
- Maksudisain ei ole õiglane
- Kahtlen, et inimeste käitumisharjumused maksu kehtestamise järel muutuksid
- Automaksu osas pole midagi negatiivset
- Muu...

- 1 - Ei nõustu üldse
- 2 - Pigem ei nõustu
- 3 - Nii ja naa
- 4 - Pigem nõustun
- 5 - Nõustun täielikult
- Ei soovi vastata

Maksevalmidus, ettepanekud

Kas oleksite nõus automaksu aktsepteerima, kui automaksu eesmärk oleks suunata maksutulud:

- transpordiinfrastruktuuri ning tee-ehituse rahastamiseks
- keskkonnasaaste vähendamiseks
- keskkonnasõbralike transpordivahendite ostusoodustuste toetamiseks

- 1 - Ei oleks üldse nõus
- 2 - Pigem ei oleks nõus
- 3 - Nii ja naa
- 4 - Pigem oleksin nõus
- 5 - Oleksin täiesti nõus
- Ei soovi vastata

Kui Teil endal oleks võimalik kujundada automaks, siis kuidas peaks kogutud maksuraha kasutama?

- Kasutada raha investeeringuteks, mis vähendavad saastehulka ning parandavad infrastruktuuri.
- Kasutada raha tervishoiu, sotsiaalhoolekande ja hariduse parandamiseks.
- Kasutada raha kliimateaduslike uurimuste jaoks.
- Kasutada raha seal, kus see valitsuse eelarves kõige paremini ära kasutatakse.

- 1 - Ei nõustu üldse
- 2 - Pigem ei nõustu
- 3 - Nii ja naa
- 4 - Pigem nõustun
- 5 - Nõustun täielikult
- Ei soovi vastata

Kui on vajadus suurendada rahastust elektriautode laadimispunktide paigaldamiseks, avaliku transpordi laiendamiseks transpordi laiendamiseks ning teiste kliimameetmete rakendamiseks läbi maksupoliitika, siis millise maksu tõstmist või uue maksu kehtestamist Te toetaksite?

LISA B
Avatud küsimuse kodeerimistabel

| Teema | Kood | Kategooria | Esinemissagedus |
|----------------------------|---|------------------------|-------------------------------|
| Olemasoleva maksu tõstmine | a) Alkoholi- ja tubakaaktsiis b) Kütuseaktsiis | Aktsiiside tõstmine | a) 13 b) 4 |
| | a) Tulumaks b) Astmelise tulumaksu rakendamine | Tulumaksu tõstmine | a) 8 b) 4 |
| | Sotsiaalmaks | Sotsiaalmaksu tõus | 3 |
| | Käibemaks | Käibemaksu tõus | 2 |
| Uue maksu kehtestamine | a) Automaks b) Linnainimestele automaks c) Elektriautode maks d) Automaks juhul, kui eesmärk realselt autodega seonduv | Automaksu kehtestamine | a) 20 b) 4 c) 2 d) 2 |
| | Teemaks | | 13 |
| | Lastetusmaks | | 1 |
| | Pangamaks | | 3 |
| | Kinnisvaramaks | | 2 |
| | Luksuskaupade maks | | 1 |
| | Suhkrumaks | | 6 |
| | Prügi mitte sorteerimise maks | | 2 |
| | Kaitsekulude maks | | 1 |
| | Taristumaks | | 1 |
| | Kliimamaks | | 1 |
| | Fossiilkütuste kasutamise maks | | 2 |
| | CO ₂ elutsükli maks | | 1 |

| | | | |
|--------------------------|---|--|----|
| | Maakonnamaks | | 1 |
| Mitte kumbki | Ei toeta maksutõuse ega uute maksude kehtestamist | | 66 |
| Muud meetmed/ettepanekud | Tasuline ühistransport | | 5 |
| | Olemasoleva maksuraha arukam kasutamine | | 1 |
| | Kuluhüvitiste kaotamine, riigikogulaste palkade kärpimine | | 5 |
| | Olemasolevate toodete lõpuni tarbimine | | 2 |
| | Eriala vahetamise korral tasuline ülikooliharidus | | 1 |
| | Trahvimäärade tõstmine 10-kordseks | | 1 |
| | Lageraie trahv | | 1 |
| | Kanepi legaliseerimine ja maksustamine | | 1 |
| Ei tea | Ei tea/ei oska vastata | | 17 |

Summary

OPPORTUNITIES FOR POPULARIZING CAR TAX

Liisi Sumre

The growing number of automobiles brings along several challenges affecting the environment, traffic safety, and infrastructure. Primarily, vehicles contribute to air and noise pollution, which have a significant impact on human health. To mitigate emissions, various instruments can be utilized, with regulatory measures being the most commonly employed. However, addressing environmental issues through taxation is considered the most effective approach, although the development and implementation of such taxes are often complex and poorly understood by the public. Previous studies have shown that the introduction of vehicle taxes has resulted in changes in consumer purchasing behavior and, consequently, in the composition of the automotive fleet.

Attitudes towards taxation are influenced by various factors during tax development and implementation. Analyzing previous literature identified factors related to individuals themselves and, on the other hand, to tax design. Factors related to individuals included education, income, trust in the government, behavioral habits, awareness and information, and moral and responsibility regarding environmental issues. Regarding tax design, people's attitudes were influenced by the perceived achievement of tax objectives, the use of tax revenues, and the fairness of taxation.

Based on the results of the survey conducted as part of this bachelor's thesis, it was found that half of the respondents do not support the introduction of a vehicle tax. Significant factors between respondents' socio-demographic background and support for the vehicle tax were household size, number of underage children, education, income, place of residence, and the number of motor vehicles. Consistent with previous literature analysis, there was a correlation between educational level, income, and support for taxation. The smaller the household and the fewer underage children, the greater the support for the vehicle tax.

The study also found that while people are aware of environmental issues and the impact of car use, they find it difficult to change their behavioral habits. More than half of car users would not be able to use alternative means of transportation for their daily trips. This may be related to the availability of public transport, as few respondents were satisfied with it.

There was a correlation between all factors related to tax design found in previous literature and support for the vehicle tax. It was found that people do not believe in the

achievement of tax objectives, the purposeful use of tax revenues, and perceive unfairness in taxation. Finally, based on the results obtained, the author made proposals for improving the tax. According to the author, the most important thing is to address tax design, as it has a significant impact on non-support for taxation. The results of the study indicate that improving tax design is one of the key factors in reducing resistance to the tax system. To achieve this, a more progressive taxation system should be implemented, taking into account the differences in people's income and ensuring tax fairness. Furthermore, it is important to increase transparency regarding the purposeful use of tax revenues to ensure public trust and support for the tax system. Additionally, attention should be focused on developing alternative transportation options, especially in rural areas where car use is often essential. This will help create a more balanced and efficient tax system that supports environmental and transportation policy goals and better meets people's needs.

This bachelor's thesis achieved its objectives by elucidating public attitudes towards the introduction of a vehicle tax and making proposals for tax improvement based on these findings. However, the study has limitations that may affect the interpretation and reliability of the results. One of the main limitations is the small sample size and its representativeness. As mentioned earlier, it cannot be generalized to all Estonians, as the respondents were predominantly young and female. Another limitation is geographical bias, as the survey did not reach all Estonians, although there were respondents with different backgrounds.

This study can certainly be further developed. Expanding the study regionally or internationally could provide a better overview of attitudes towards vehicle taxes in different regions or countries. A larger sample size may help better understand the attitudes of different demographic groups and ensure greater generalizability of the results. In addition to quantitative data, in-depth qualitative interviews or focus groups could be employed to better understand participants' thoughts, feelings, and behaviors. Furthermore, additional variables could be added to make the study even more comprehensive.

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, Liisi Sumre,

annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) minu loodud teose “Automaksu populariseerimise võimalused”

mille juhendaja on Helen Poltimäe,

reprodutseerimiseks eesmärgiga seda säilitada, sealhulgas lisada digitaalarhiivi DSpace kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni.

Annan Tartu Ülikoolile loa teha punktis 1 nimetatud teos üldsusele kättesaadavaks Tartu Ülikooli veebikeskkonna, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace kaudu Creative Commons'i litsentsiga CC BY NC ND 3.0, mis lubab autorile viidates teost reprodutseerida, levitada ja üldsusele suunata ning keelab luua tuletatud teost ja kasutada teost ärieesmärgil, kuni autoriõiguse kehtivuse lõppemiseni.

Olen teadlik, et punktides 1 ja 2 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei riku ma teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse õigusaktidest tulenevaid õigusi.

Liisi Sumre
09.05.2024