

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL
Majandusteaduskond
Rahanduse ja majandusteooria instituut
Rahanduse ja panganduse õppetool

Minni Metsunt

**KÄIBEMAKSU MAHAARVAMISE PIIRANGU
RAKENDAMINE ETTEVÕTTE SÕIDUAUTO SOETAMISEL**

Bakalaureusetöö

Juhendaja: professor Enn Listra

Tallinn 2014

Olen koostanud töö iseseisvalt.

Töö koostamisel kasutatud kõikidele teiste autorite töödele,
olulistele seisukohtadele ja andmetele on viidatud.

Minni Metsunt

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 112556

Üliõpilase e-posti aadress: minnimetsunt@gmail.com

Juhendaja professor Enn Listra

Töö vastab bakalaureusetööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

SISUKORD

ABSTRAKT	4
SISSEJUHATUS	5
1. MAKSUSTAMINE KUI RIIGI TOIMIMISEKS VAJALIK TEGEVUS	8
1.1 Maksupoliitika kujundamine	8
1.2 Käibemaksu olemus	11
2. AUTODEGA SEOTUD MAKSUSTAMINE	14
2.1 Auto soetamise ja kasutamise eripärad	14
2.2 Autode maksustamisest erinevates riikides	15
2.3 Käibemaksu mahaarvamine erinevates riikides ettevõtte auto soetamisel	18
3. KÄIBEMAKSU MAHAARVAMISE PIIRANGU KOHTA TEOSTATUD ANALÜÜS JA JÄRELDUSED	20
3.1 Metoodika	20
3.2 Eesti autopargi iseloomustus ja statistika	21
3.3 Käibemaksuseaduse muudatusega seotud probleemid ja ettepanekud	27
3.3.1 Eelnõu kajastus meedias ja illustreeriv näide	27
3.3.2 Huvigruppide ja meedias arvamusalaldajate poolt välja toodud probleemid	29
3.3.3 Huvigruppide ja arvamusalaldajate poolsed ettepanekud	33
3.4 Järeldused	36
KOKKUVÕTE	39
VIIDATUD ALLIKAD	42
SUMMARY	45
LISAD	47

Lisa 1. Autodega seotud maksustamine riikide lõikes.....	47
Lisa 2. Sisendkäibemaksu mahaarvamine riikide lõikes	50
Lisa 3. Tabelid rahvaarvu ja arvel olevate sõidukite kohta	51
Lisa 4. Tabelid arvel olevate sõiduautode kohta tarbija ja vanuse lõikes.....	52
Lisa 5. Uurimuslikus osas kasutatud artiklite allikad	53

ABSTRAKT

Töö pealkiri on: Käibemaksu mahaarvamise piirangu rakendamine ettevõtte sõiduauto soetamisel.

Bakalaureusetöö eesmärgiks oli hinnata Eestis käibemaksu mahaarvamise piirangu rakendamise ja välja toodud probleemide ja ettepanekute asjakohasust ning selgitada, kuidas toimub piirangu rakendamine ettevõtte sõiduauto soetamisel erinevates riikides. Eesmärgi täitmiseks analüüsiti 2013. aasta sügisel algatatud käibemaksuseaduse muudatuse eelnõu sisu, mis puudutas ettevõtte sõiduauto soetamisel käibemaksu mahaarvamise piiramist, selle kajastust meedias ning osapoolte tagasisidet. Seejärel uuriti autode maksustamisega kehtivaid põhmõtteid erinevates riikides ning toodi välja Eesti autopargile iseloomulikud omadused.

Töös kasutati nii kvantitatiivseid kui kvalitatiivseid uurimismeetodeid. Analüüsiti Eesti autopargile iseloomulikke statistilisi näitajaid ja hinnati piirangu rakendamise seotud probleeme ja ettepanekuid. Läbi viidud analüüsist selgus, et käibemaksuseaduse muudatuse eelnõu oli probleemne ning koostatud kiirustades kaasamata huvigruppe ja spetsialiste. Kusjuures bakalaurusetöö koostamise hetkel eelnõud vastu veel ei võetud. Autori hinnangul on huvigruppidel asjakohaseid ettepanekuid, mida võiks rakendada seaduse muudatuse alternatiivina, näiteks kõiki autoomanikke hõlmav CO₂ emissioonipõhine maksustamine. Tööst selgus, et ettevõtetele kuuluvaid sõiduautosid on hinnanguliselt vaid 14% kõigist arvel olevatest sõiduautodest. Sellest tulenevalt võib öelda, et suurema tulu riigieelarvesse tooks hoopis kõiki autoomanikke hõlmav maksustamine.

Võtmesõnad on: maksupoliitika kujundamine, sõiduautode maksustamine, käibemaksu mahaarvamise piirang, ettevõtte sõiduauto kasutamine, Eesti autopark, meedias kajastatud probleemid ja ettepanekud

SISSEJUHATUS

Riigi tulubaasi moodustavad suures osas maksudest laekunud tulud, sellest tulenevalt on maksupoliitika kujundamine väga oluline ja vajalik tegevus riigi toimimiseks. Maksumehhanismide välja töötamine nõuab põhjalikku analüüsi, et maksustamine täidaks oma eesmärgi, ei omaks negatiivset mõju majandusele ning realselt ka tulu tooks.

Aastatega on auto kasutajate hulk linnades kasvanud, seda nii Eestis kui ka välismaal. See on tingitud autoturul olevast laiemast valikust, inimeste majandusliku olukorra paranemisest ning inimeste soovist omada sõltumatut liikumisvahendit. Autode hulga kasv liiqluses seab aga fakti ette valitsused, kes peavad leidma ressursi teede hoolduse ja taristu ehitamise rahastamiseks. Autode maksustamisest laekuv tulu on üks võimalik rahastusallikas. Enamik riike Euroopas ongi läinud seda teed ning on erinevatel viisidel autode kasutamist maksustanud. Autosid on võimalik maksustada nii nende omadustest lähtuvalt, näiteks sõiduauto mootori võimsuse või CO₂ emissiooni alusel, kui ka rakendada üldist maksustamist sõiduauto registreerimistasude või läbitud kilometraaži põhjal. Lisaks võib maksumäära kujunemisel rolli mängida ka auto omanik – kus on tema elukoht, kes tegu on era- või juriidilise isikuga. Kaudselt on võimalik tarbijate käitumist muuta ka käibemaksu abil. Ostes eraisikuna uue sõiduauto tuleb koos soetushinnaga tasuda ka käibemaks. Ettevõtjana Eestis sõiduautot ostes on aga käibemaksu võimalik sisendkäibemaksuna tagasi nõuda. Sisuliselt on tegu ju rahalise võiduga. Paljudes riikides pole aga selliselt tehingult käibemaksu võimalik tagasi nõuda.

Antud töö teemaks on käibemaksu mahaarvamise piirangu rakendamine ettevõtte sõiduauto soetamisel. Teema on aktuaalne, kuna nii Euroopa Komisjon, Majanduskoostöö ja Arengu Organisatsioon (OECD) kui ka Rahvusvaheline Valuutafond (IMF) näevad Eestis võimaliku automaksu kui meetme rakendamist, et parendada riigi energiatõhusust. Autori huvi teema vastu tõusis kui 25. septembril 2013. aastal saadeti Riigikokku rahanduskomisjoni poolt algatatud käibemaksuseaduse muudatuse eelnõu. Eelnõu hõlmab käibemaksu mahaarvamise piirangu rakendamist ettevõtte auto soetamisel või ettevõtte auto tarbeks

soetatud kaupade ostmisel ja teenuste saamisel. Võib öelda, et tegu on seni kehtinud maksusoodustuse kaotamisega ja varjatud kujul ettevõtte autode maksustamisega. Laekuv maksutulu on mõeldud rahastamaks teede hooldust. Seaduse muudatuse eelnõu sai suurt vastukaja nii huvigruppide kui ka mitte otseselt seotud asjaosaliste poolt. Bakalaureusetöö iseloom on avastav ja uurimislik, sest autorile teada olevalt ei ole varasemalt antud teemat käsitletud. Bakalaureusetöö uuritavaks objektiks on käibemaksu mahaarvamise piirang ning uurimisprobleemiks on kirjeldatud eelnõuga seotud probleemide ja ettepanekute asjakohasus.

Käesoleva töö eesmärgiks on hinnata Eestis käibemaksu mahaarvamise piirangu rakendamise ja välja toodud probleemide ja ettepanekute asjakohasust ning selgitada välja, kuidas toimub piirangu rakendamine ettevõtte sõiduauto soetamisel erinevates riikides. Lähtuvalt bakalaureusetöö eesmärgist on püstitatud probleemküsimus järgnev: Kuidas suhtuvad käibemaksu mahaarvamise piirangusse huvitatud osapooled ning millistele probleemidele ja alternatiividele on nad tähelepanu juhtinud?

Uurimisprobleemi analüüsimiseks ja bakalaureusetöö eesmärgi täitmiseks on uurimisülesanded püstitatud nelja etapi lõikes. Esmalt koostatakse lühiülevaade riikide lõikes autode maksustamise ja käibemaksu arvestamise praktika kohta. Teises etapis tutvustatakse Eesti autopargile iseloomulikke näitajaid ja tunnuseid. Kolmandas etapis süvenetakse rahanduskomisjoni poolt algatatud käibemaksuseaduse muudatuse eelnõu sisusse. Viimases etapis antakse aga hinnang eelnõuga seotud huvigruppide märguande kirjade ja meedias avaldatud tähelepanekute kohta, selekteeritakse välja probleemid ning ettepanekud.

Töö koostamisel lähtus autor järgnevatest lähtehüpoteesidest:

- Käibemaksuseaduse muudatuse eelnõu kajastus meedias läbi külastavaimate portaalide on faktiliste vigadega ja segane.
- Huvigruppide ja arvamusalaldajate poolsed ettepanekud on asjakohased ja neid saaks kasutada alternatiivina käibemaksuseaduse muudatuse eelnõule.

Töö koostamisel on kasutatud kvantitatiivseid ja kvalitatiivseid uuringumeetodeid. Kvantitatiivuuringu läbi viidud Maanteeameti poolt avalikustatud andmete ja informatsiooni põhjal, mis puudutavad Eesti sõiduauto turul tehtavaid tehinguid ja Liiklusregistris tehtavaid toiminguid. Lisaks võimaldas Maanteeamet autorile ka täiendavaid andmeid Liiklusregistris arvel olevate autode kohta nende vanuste ja omanike lõikes. Autor on koostanud eelmainitud andmete põhjal mitmeid illustreerivaid graafikuid, et seosed ja võrdlused oleksid lihtsasti arusaadavad. Kvalitatiivuuringu läbi viimisel loeti süvendatult käibemaksuseaduse muudatuse

eelnõuga seotud huvigruppide poolseid märguande kirju ja meedias avaldatud artikleid ning nende kommentaare. Läbi töötatud materjali põhjal on autor koostanud eelnõuga seotud probleemide ja ettepanekute loetelud ja andnud nendele endapoolse hinnangu.

Bakalaureusetöö on jaotatud kolmeks peatükiks. Esimene peatükk hõlmab teoreetilist poolt ning on jaotatud kaheks alapeatükiks. Esimeses osas tutvustatakse majanduspoliitika peamisi eesmärke ning nende omavahelisi seoseid. Samuti kirjeldatakse, kuidas peaks maksude kujundamine toimuma ning mida tuleks arvesse võtta. Teises osas antakse ülevaade käibemaksust, selle olemusest ja lühidalt ka ajaloost. Teine peatükk on jagatud kolmeks alapeatükiks. Kui esimeses osas selgitatakse autode soetamise ja kasutamise eripärasid, siis teises kirjeldatakse lähemalt, kuidas on erinevates riikides autode soetamine ja kasutamine maksustatud. Viimases alapeatükis selgitatakse käibemaksu mahaarvamise arvestust ettevõtte auto soetamisel riikide lõikes. Kolmas ja ühtlasi ka viimane peatükk käsitleb töö uurimuslikku osa ning on jaotatud neljaks alapeatükiks. Alapeatükkides tutvustatakse nii etappide kaupa kasutatud meetodikat kui ka analüüsitakse Eesti autoparki puudutavaid statistilisi andmeid ja iseloomulikke omadusi. Kolmandas ja neljandas alapeatükis keskendutakse käibemaksuseaduse muudatuse eelnõu sisule ning kaardistatakse huvigruppide ja meedias arvamust avaldanud inimeste poolt välja toodud probleemid koos ettepanekutega. Viimases osas võtab autor uurimusliku osa kokku ning teeb tulemuste põhjal järeldused ja annab hinnangu käibemaksu mahaarvamise piirangu rakendamisele.

1. MAKSUSTAMINE KUI RIIGI TOIMIMISEKS VAJALIK TEGEVUS

1.1 Maksupoliitika kujundamine

Michael E. Kraft ja Scott R. Furlong (2007) on oma raamatus „Public Policy: Politics, Analysis, And Alternatives” tõdenud, et küsides inimestelt, mida tähendab eelarve defitsiit või kas nad sellest hoolivad, jääb vastus saamata. Eelarve positsiooni prognoose ei tohiksi üldse võtta täiesti tõsiselt ja usaldusväärseks. Esiteks on raske majanduskasvu ja riigi tulusid prognoosida. Teiseks võib tekkida vajadus mõne uue seaduse järgi, mis nõuab kulutusi või maksumäärade alandamist. Kolmandaks ei suudeta ette ennustada looduskatastroofi või välismaailma mõjutusi, mis samuti võivad nõuda ettenägematuid kulutusi. On isegi öeldud, et eelarvepositsioonide prognoosid võivad mõjutada välisinvestorite otsuseid ning seetõttu ei tohiks need olla liialt negatiivsed. Ebatäpsus ongi ilmselt põhjuseks, miks inimesed eelarvega seotud teemadel rääkida ei soovi (Kraft, Furlong, 2007, 181). Mis puudutab majandusega seotud prognoose, siis George M. Guess ja Paul G. Farnham (2011) on toonud välja, et prognoosi jaoks väljatöötatud tehnikad ja mehhanismid on usaldusväärsed vaid juhul, kui kasutatavad andmed on täpsed (Guess, Farnham, 2011, 157).

Eelarve prognooside koostamine on tugevalt seotud majanduspoliitikaga. Majanduspoliitika ise on aga kriitiliselt seotud valitsussektori ülesannetega, kuid tihti ei mõisteta erinevate valdkondade seotust. Maksukärped mõjutamaks töötust või otsus rahastada uut maanteed – neil mõlemal võib olla märkimisväärne mõju riigi majandusele. Majanduspoliitilised otsused sõltuvad aga sellest, missugune poliitiline kogukond riiki valitseb (Kraft, Furlong, 2007, 182-183).

Riigi valitsusorganid seavad mitmeid majanduspoliitilisi eesmärke ja need võivad riigiti üksteisest suuresti erineda. Kokkuvõtlikult võib aga eesmärgid jagada viide rühma: majanduskasvu stimuleerimine, madal töötuse määr, madal inflatsiooni tase, positiivne

kaubandusbilanss ning eelarve defitsiidi ja võla efektiivne juhtimine. Majanduskasv tähendab elanikele sissetulekute kasvu ja riigile maksutulu suurenemist. Kui elanikud on kogenud sissetulekute tõusu, aktsepteerivad nad suuremal määral poliitilisi otsuseid, mis nende tulusid ümber jagab. Samuti võimaldab majanduskasv elanikel osta rohkem avalikke kaupu ja saada avalikke teenuseid, kuna valitsusel on rohkem ressursse nende pakkumiseks. Teisest küljest ei tohiks aga märkimata jätta, et liiga kiire majanduskasv võib mõjuda hoopis vastupidiselt (Kraft, Furlong, 2007, 184).

Kindlasti tuleb eesmärkide seadmisel arvesse võtta nende omavahelisi suhteid. Näiteks eelarve defitsiidi ja teiste majanduslike indikaatorite suhe, kui kõrge võlakoormuse korral on erainvesteeringuteks saadaval vähem raha. Või hoopis inflatsiooni ja tööhõive suhe ning majanduskasvu ja inflatsiooni suhe, kus kõrge tööhõive korral inimesed tarbivad ja kulutavad rohkem ning nõudlus toodetele ja kaupadele tõuseb. See omakorda viib hindade tõusuni ehk teisisõnu inflatsioonile (Blanchard, Johnson, 2013, 66). Siinkohal kasutataksegi poliitika mõjuvõimu. Majanduskasvu aeglustamiseks oleks näiteks otstarbekas tõsta intressimäärasid, et inflatsiooni kontrolli all hoida (Blanchard, Johnson, 2013, 542-543). Samuti kasutatakse maksustamist, et muuta elanike käitumist. Tervisele kahjulike sigarettide või alkoholi maksustamine tõrjub inimesi suitsetamast ja joomast teenides samal ajal riigile tulu. Ometigi tuleb mõista, et valitsus ei tee oma otsuseid sõltumatult ning peab arvesse võtma kõiki asjasse puutuvaid seoseid (Bénassy-Quéré, 2010, 538).

Selleks, et eesmäärke ellu viia, on kasutusel erinevad meetmed. Fiskaalpoliitika, mis hõlmab maksustamise ja kulutamise mehhanisme, määruste ja toetuste kasutamine või hoopis rahapoliitika rakendamine (Kraft, Furlong, 2007, 192). Mis puudutab maksupoliitikat, siis see valdkond tekitab kõige enam diskussioone nii valitsejate kui elanike endi vahel. Seepärast üritavad poliitikud võimaluse korral antud teemat ka vältida (Kraft, Furlong, 2007, 197).

Maksupoliitika kujundamise peamine eesmärk on aga lihtne – kulutuste katmiseks tuleb valitsusel koguda võimalikult palju tulu. Probleemid ja vaidlused saavad alguse aga alles siis, kui hakatakse otsustama, kuidas elanikke, ettevõtteid ja kapitali maksustada. Valitsusel on võimalus kehtestada mitmeid erinevaid makse nende erinevates kombinatsioonides, näiteks maks teenitud tulu pealt, maks omanduses olevalt kapitalilt või maks müügitulult jms (Kraft, Furlong, 2007, 197-199). Maksustruktuuri kujundamisel tuleb silmas pidada selle efektiivsust, läbipaistvust, lihtsust, poliitilist ja administratiivset paindlikkust ning horisontaalset ja vertikaalset õiglust. Horisontaalne õiglus tähendab, et indiviidi või

teenust/toodet maksustatakse võrdselt. Vertikaalne õiglus tähendab vastupidist, ehk maksustatakse progresseeruvalt – sissetulekute suurenedes tasutakse suurem osa maksudeks, mingisuguse hüve kasutamise eest maksavad rohkem need, kes seda tarbivad (Bénassy-Quéré, 2010, 594-602). Progresseeruva maksuga on tegu kui maksudeks tasutud summa ja sissetulekute suhe ehk keskmine maksumäär suureneb koos sissetulekutega. Kui aga keskmine maksumäär langeb sissetulekute kasvades on tegu regressiivse maksuga ning kui keskmine maksumäär sissetulekute kasvades ei muutu ehk on stabiilne, on tegu neutraalse maksuga (Bénassy-Quéré, 2010, 552).

Maksumäärade tõstmine riigi tulu suurendamiseks on üks võimalustest, kuidas vähendada eelarve defitsiiti. Kui aga majanduslanguse tingimustes võetakse maksude suurendamisega inimestelt rohkem raha ära, tähendab see vähenenud tarbimist ning see võib juba omakorda süvendada majanduse aeglustumist. Kokkuvõttes ei saada ka loodetud maksutulu (Kraft, Furlong, 2007, 213). Maksude tõstmine defitsiidi katmiseks tekitab aga rohkelt diskussioone ja vastuseisu. Kraft ja Furlong (2007) märgivad, et kõige vähem vastupanu maksumäärade tõstmise osas kohtab neis valdkondades, mis puudutavad mõne teenuse või kauba kasutamist, näiteks tubakaaktsiis või pargi sissepääsu tasu. Sellisel juhul on võimalus tarbimisest loobuda või kui inimene igapäevaselt seda toodet/teenust ei tarbi, ei puuduta maksumäära tõstmine teda üldse (Kraft, Furlong, 2007, 213-215).

Guess ja Farnham (2011) on toonud raamatus „Cases in Public Policy Analysis” sigarettide maksustamise kaasuse. Kaasuse arutelus on mitmeid punkte, mida tuleks enne maksu kehtestamist järgida. Esimeseks ja kõige tähtsamaks punktiks on kindlasti tausta analüüs. Siin kohal tuleb teadvustada sihtgrupi iseloomulikud omadused: kuidas mõjutab hindade muutus nende tarbimisharjumusi, missugune on nende nõudluse elastsus, millised olulised faktorid peale hinna võivad veel tarbimist mõjutada. Samuti tuleb määrata võimalikud tagajärjed. Tähelepanuta ei tohiks jätta ka kaudseid asjaolusid, mis võiksid tarbija käitumist mõjutada – näiteks toote või teenuse turundus, asendus- ja täiendkaupade hinnamuutused (Guess, Farnham, 2011, 254-271). Maksustruktuuri kujundamise juures tuleb jõuda selgusele, kuidas ning miks maksustatakse ja kellele langeb tegelik maksukoormus. (Rosen, 2006, 310-311).

Järelikult selleks, et maks kehtestada, tuleb eelnevalt läbi viia suur eeltöö. Olgu maksusubjektiks siis mõni negatiivne välismõju, mille maksustamisega loodetakse inimeste käitumist muuta või inimeste sissetulekutest võetav osa toetamaks riigi sotsiaalsüsteemi

ülalpidamist. Eeltöö hõlmab põhjalikku koostööd spetsialistidega, analüüsi läbiviimist ning järelduste ja ettepanekute tegemist. Kokkuvõttes võib selline protsess aega võtta isegi aastaid. Kuid mahukas ja aeganõudev eeltöö on aluseks hästi toimivale ja efektiivsele maksustruktuurile, millega on võimalik saavutada seatud eesmärk (Rosen, 2006, 94).

Guess ja Farnham (2011) on rõhutanud, et ilma eelneva analüüsita ei pruugi maksustamine tuua soovivat efekti, näiteks sigarettide liigne maksustamine võib suurendada olulisel määral salakaubandust või võivad töökoha kaotada tuhanded töötajad sigarettide valmistamise tšehhis. Seetõttu on väga oluline, et analüüsis võetakse arvesse kõiki võimalikke asjaolusid, sest siis on võimalik minimeerida maksustamisest tulenev kahju (Guess, Farnham, 2011, 254-271).

1.2 Käibemaksu olemus

Käibemaksu näol on tegu universaalse tarbimismaksuga, mis hõlmab kõiki tarbitavaid kaupu ja teenuseid. Teisteks tarbimismaksudeks on näiteks aktsiisid ja hasartmängumaksud. Käibemaks aga erineb teistest tarbimismaksudest selle poolest, et hõlmab kõiki müügitasandeid ja maksuobjektiks on kauba või teenuse väärtus. Näiteks aktsiis on ühetasandiline ja selle maksubaas on seotud kauba kogusega, mitte väärtusega. Käibemaksu suurus sõltub aga kauba või teenuse liigist ja selle väärtusest. Olemuselt on tegu kaudse maksuga ning maksukoormuse kandjaks on tarbija. Ostja tasub müügihinnas sisalduva käibemaksu ning müüjal on õigus nõuda ostjalt sellise hinna tasumist, mida on suurendatud käibemaksu võrra. Maksu tasumise eest riigile vastutab müüja, kes on ühtlasi ka maksukohustuslane (Elling, 2010).

Käibemaks on üles ehitatud lisandväärtuse (*ing.k Value Added Tax – VAT*) põhimõttele. Sellisel põhimõttel toimiv maks on tarbija suhtes neutraalne, toimib mitmefaasilisena ning maksusumma on jaotatud mitme ettevõtja vahel. Kaup või teenus läbib enne tarbijani jõudmist pika müügihela ning iga ettevõtja maksab maksu tema poolt lisatud väärtuselt, kokku annabki see toote müügihinnale vastava käibemaksusumma (Elling, 2010). Nii et mõiste lisandunud väärtus ei tähista käibemaksu objekti vaid käibemaksu kogumise tehnikat, mille oluliseks elemendiks on sisendkäibemaksu mahaarvamise õigus (Lehis, 2001).

1975. aastal kehtestati Eestis Nõukogude Liidu Ministrite Nõukogu määrusega käibemaks, mille alusel tuli riigieelarvesse maksta hulgi- ja jaehinna vahe. Kuigi

maksustruktuur sellele järgnevatel aastatel muutus, võib seda sisuliselt lugeda ikkagi käibemaksu kui sellise alguseks Eesti aladel (Käibemaksu ajalugu ...).

Esimese Eesti Vabariigi ajal 1932. aastal kehtestati läbikäigumaks, et tasakaalustada riigieelarvet ja korraldada eramajandust. Läbikäigumaksuna maksid ettevõtted läbikäigult (käibelt) teatud protsendi riigile. Tegemist oli eelneva aasta põhjal arvestatud ettemakstava maksuga. Igal aastal saadeti ettevõtetele ettemaksu kaardid, mille põhjal maksu tasuda. Maksust olid mitmed ettevõtted ka vabastatud - piimatööstused, krediidasutused, kino- ja teatriettevõtted. Maksu maksmata jätmisel võis majandusminister ettevõtte sulgeda (Ulmre, 2006). 1991. aastast hakkas kehtima uus maksustamise printsiip. Nimetus „käibemaks“ jäeti samaks, kuigi olemuselt oli tegu lisandunud väärtuse maksuga (Ulmre, 2006). Seega mõeldaksegi Eestis käibemaksu mõiste all ikkagi lisandväärtusmaksu ehk niinimetatud mittekumuleeruvat käibemaksu (Käibemaksu ajalugu ...).

Aprillis 1967 loodi Euroopa Liidu (sel ajal Euroopa Majandusühendus) tasandil kaks lisandväärtusmaksu reguleerivat direktiivi. Eesmärgiks oli kehtestada üldine, mitme astmeline, mittekumuleeruv maks, mis asendaks liikmesriikides kõiki teisi kehtivaid käivet maksustavaid seadusi. Varem kasutusel olnud eri tüüpi müüj maksu takistasid kaupade vaba liikumist, sest nii maksukoormus kui kauba hind sõltusid müüja staatusest ja käibe suurusest. Lisandväärtusmaksu puudutavaid direktiive muudeti aasta-aastalt põhjalikumaks, kuid liikmesriikidel säilis siiski otsustusõigus nii maksu struktuuri kui määra osas. 2007. aasta jaanuaris asendati need direktiivid ühega, direktiiv nr 2006/112/EC-ga. Direktiiv moodustab ühtse õigusakti, mis annab selge ülevaate kehtivast, kuid siiani on liikmesriikidel lubatud kehtestada erandeid. Kindlat maksumäära ei ole paika pandud, kehtib vaid 2010. aastal fikseeritud minimaalmäär 15%. See tähendab, et Euroopa Liidu siseselt varieerub käibemaksu määr suuresti. Liidu peamiseks eesmärgiks on tulevikus minna üle ühtsele ühetaolisele süsteemile, kus käibemaksu tasub kaupade või teenuste müüja, mitte lõpptarbija (General overview ...).

Maksukohustuslane ei pruugi olla vaid isik, maksukohustuslaseks võib olla ettevõtte, ühing või muu selline. Maksukohustuslaseks tuleb end registreerida, kui käive ületab teatud piiri (Melville, 2006, 476). Eestis kehtiva käibemaksuseaduse kohaselt tuleb ettevõtjal end registreerida, kui maksustatav käive ületab 16 000 eurot (Käibemaksuseadus, § 19 lg 1). Käibemaksu objektiks on nagu öeldud kõik tooted ja teenused, kuid kehtib väga palju erandeid. Näiteks Ühendkuningriikides ei arvestata käibemaksu teatud finants- ja

kindlustusteenuste käibelt ja investeerimiskullalt (Melville, 2006, 477). Ka Eestis kehtivad erandid, millelt käibemaksu ei arvestata, need on toodud Käibemaksuseaduse paragrahvis 16 ja hõlmavad pigem sotsiaalset laadi kaupu ja teenuseid, näiteks konkreetsed tervishoiu- ja sotsiaalteenused või üldhariduskoolitused (Käibemaksuseadus § 16 lg 2).

Maksukohustuslane peab lisama kauba või teenuse müügihinnale käibemaksu ning esitama kindla perioodi lõpuks deklaratsiooni. Eestis on maksustamisperiood kalendrikuu ning deklaratsioon esitatakse järgneva perioodi 20-ks kuupäevaks. Deklareeritakse maksustatav käive erinevate maksumäärade kaupa, kauba Euroopa Liidu ühendusesisene soetus ja teenuste saamine ning muud soetatud kaubad ja saadud teenused, millelt ollakse kohustatud arvestama käibemaksu. Lisaks märgitakse ära ettevõtluse tarbeks soetatud kaupadelt ja teenustelt tasumisele kuuluv sisendkäibemaks (Käibemaksuseadus).

Sisendkäibemaksuks arvatakse Käibemaksuseaduse § 29 lg 3 kohaselt:

- 1) teiselt maksukohustuslaselt soetatud kauba või teenuse saamise eest tasumisele kuuluv käibemaks,
- 2) imporditud kauba eest tasutud või tasumisele kuuluv käibemaks,
- 3) ettevõtlusega tegelevalt välisriigi isikult saadud teenuse maksustatavalt väärtuselt arvatud käibemaks,
- 4) ühesiseselt soetatud kauba maksustavalt väärtuselt arvatud käibemaks.

Käibemaks tuleb tasuda deklaratsiooni esitamise kuupäevaks. Maksuhaldur kontrollib esitatud andmeid ning tagastab maksukohustuslasele enammakstud käibemaksu, kui sisendkäibemaks ületab arvestatud käibemaksu (Käibemaksuseadus, § 34).

2. AUTODEGA SEOTUD MAKSUSTAMINE

2.1 Auto soetamise ja kasutamise eripärad

Sissetulekute kasvades kasvab leibkonnas ka soov omada autot. 2001. aastal Ühendkuningriikides läbi viidud uurimuses leiti, et auto omamine suureneb seni kuni „perepea“ saab 50 aastaseks ning pärast seda soov ja vajadus juba väheneb. Auto soetamise soovi korral omab suurt rolli selle sõltumatus teistest transpordivahenditest (ühistranspordist). Kui leibkonnas on juba üks auto olnud, siis uue liikumisvahendi soetamisel kaalutakse selle vajadust oluliselt vähem – isegi sissetuleku vähenedes on harjutud mugavusega ja sõiduvahendi olemasolust enamjaolt ei loobuta (Dargay, 2001). Ometigi ei ole sissetulekute ja auto omamise vahel lineaarset seost. Vastupidi, tegu on tugevalt mittelineaarse seosega – madalate sissetuleku astmete puhul kasvab auto omamine suhteliselt aeglaselt, keskmiste sissetulekute juures (3 000-10 000 dollarit *per capita*) kaks korda kiiremini ning kõrgete sissetulekute juures kasvab auto omamine sama kiiresti kui sissetulekud ise (Dargay, 2007).

Sõiduautost on kujunenud staatuse sümbol – auto kujundab tihti eelarvamuse isikust, kes roolis istub. Sellist suhtumist kohtab nii Eestis kui ka üle maailma (Barth, 2007). Autode hulga suurenemist on võrreldud ka ühisvara tragöödiaga. Inimesed valivad mugavuse tõttu sõiduautoga liikumise olenemata sellest, et ollakse piisava tervise juures, et tööle jalutada. Sellega aga saastatakse keskkonнаруumi, mis hõlmab kõiki ühiskonnaliikmeid (Javoš, 2013).

Usutakse, et aastaks 2030 suurenevad busside ja sõiduautode hulgad enim arengumaades, saavutades 2030. aastaks 56% kõigist liiklusvahenditest kogu maailmas. Arenenud maadele ei prognoosita märkimisväärset kasvu seetõttu, et linnastumine, koos ühistranspordi ja infrastruktuuride arendamisega, peaks erasõitjate jaoks kasutatavate autode hulga kasvu aeglustama (Dargay, 2007).

2.2 Autode maksustamisest erinevates riikides

2008. aastal alguse saanud majanduskriis suurendas tähelepanu autode maksustamisest saadavate tulude suunas ning Euroopa piires neid makse ka suurendati. Kuid olles tänaseks majanduskriisist väljunud, ei saa valitsused lubada tulubaasi vähenemist. Kokkuvõttes tingib see järjepideva maksustruktuuri muutmise. Viimane võib tootjate jaoks tähendada järjest ökonoomsemate ja vähem saastavate autode tootmist ning tarbijatele aina enam suurenevat maksukoormust, kui sõiduauto ei vasta nõuetele (European Car ... 2013). Autor on koostanud kokkuvõtliku tabeli, mis illustreerib autode maksustamise süsteeme erinevates riikides. Informatsioon tabeli koostamiseks on saadud PricewaterhouseCoopers-i (edaspidi PwC) poolt loodud väljaandest „European Car Taxation Guide 2013“, kus on kirjeldatud autode maksustamist riikide lõikes võttes aluseks 2012. aastal teostatud uuringu. Tabelis 1 on toodud autode maksustamise viiside lühikirjeldus ja riigid, kus antud maks teatud määral eksisteerib. Täpsem informatsioon autode maksustamise kohta riikide lõikes on leitav Lisas 1.

Tabel 1. Erinevad autode maksustamise viisid, nende kirjeldus ja riigid, kus need kehtivad.

Maksutüübi kirjeldus	Riigid, kus vastav maks kehtib
Ühekordne registreerimistasu või -maks esmasel sõiduki registreerimisel. Maksumäär sõltub sõiduki omadustest.	Austria, Tšehhi, Taani, Soome, Saksamaa, Kreeka, Ungari, Iirimaa, Madalmaad, Portugal, Rumeenia, Hispaania, Šveits, Poola, Eesti
Registreerimistasu või –maks, mis kehtib ka sõiduauto ümberregistreerimisel	Belgia, Prantsusmaa, Itaalia, Norra, Poola, Kreeka, Eesti
Aastaringne mootorsõiduki maks või liikluskasutusmaks või teemaks, mille maksumäär sõltub sõiduki omadustest	Austria, Belgia, Tšehhi, Taani, Soome, Prantsusmaa, Saksamaa, Kreeka, Ungari, Iirimaa, Itaalia, Luksemburg, Madalmaad, Norra, Poola, Portugal, Rumeenia, Venemaa, Hispaania, Rootsi, Šveits, Türgi

Allikas: autori kokkuvõtlik illustratsioon allika (European Car ... 2013) põhjal.

Tabelis 1 on selgelt näha, et PwC poolt koostatud väljaandes nimetatud 23 riigist enamikes maksustatakse autosid nii aastaringsete kui ka registrites arvele võtmise põhjal. Nii registreerimisel tasutavate kui ka aastaringsete maksude summa suurus sõltub sõiduki omadustest, nii CO₂ emissioonist, mootori võimsusest, mootori töömahust, kütusetüübist kui ka sõiduki vanusest ning massist või nende kõigi kombinatsioonist. Belgias, Itaalias ja

Šveitsis võetakse sõiduki registreerimisel tasutava summa kalkulatsioonil arvesse asukoha haldusüksust. Enamasti on riikide seadusandlustes toodud erinevad tabelid või valemid, kuidas maksumäära täpselt arvutatakse (European Car ... 2013).

Lisaks ülal kirjeldatud maksutüüpidele on kehtestatud piiranguid imporditud autodele. Austrias sõltub imporditud sõiduauto registreerimistasu sõiduki keskmisest kütusetarbimisest, Šveitsis aga tuleb registreerimisel tasuda 4% imporditud sõiduki soetushinnast. Registreerimisel lisandub täiendav maksusumma näiteks Belgias, kui sõiduki kütuseks on vedelgaas. Prantsusmaal ja Šveitsis lisandub täiendav maks aga sõiduki kõrge CO₂ emissiooni eest. Kusjuures Šveitsis rakendub täiendav maks, kui CO₂ emissioon ületab 130g/km. Taanis kehtivad lisaks diisli ja bensiini aktsiisile ka sillaületusmaksud, Soomes rehvi ümbertöötlemise tasud, mida tuleb maksta uute rehvide soetamisel (2,15 EUR rehvi eest). Kreekas on kehtestatud luksusautode maks, kusjuures maksumäär sõltub auto tehaseväärtusest. Ungaris kehtivad lisaks veel keskkonnakaitse tasud, mis lisatakse näiteks rehvide, toornafta produktide, patareide jms soetamishinnale. Samuti kehtib lisaks ettevõtete autode maksustamisele Ungaris ka nii öelda tempelmaks, mis rakendub, kui sõiduki registreerimisel selgub, et see on omandatud kingituse või päranduse teel. Kusjuures maksumäär arvutatakse tulenevalt auto vanusest ja mootori võimsusest. Venemaal kehtib näiteks veel omandimaks, mis rakendub ettevõtetele, kui neil on sõiduk põhivarana arvele võetud enne 2013. aasta jaanuari. Ka Prantsusmaal rakendatakse kõikidele ettevõtte nimel olevatele autodele maksu. Maksumäär sõltub seal nii CO₂ emissioonist kui mootori töömahust (European Car ... 2013). Prantsusmaa, Ungari ja osalt ka Venemaa on sealjuures ainsad riigid antud valimis, kes maksustavad otseselt ettevõtte autosid – teistes riikides eraisiku või ettevõtte nimel olevatel autodel erisusi ei kehti.

Nähtub, et maksustamise kujundamisel on hakatud järjest enam arvesse võtma keskkonnasõbralikkust. Tšehhis, Iirimaa, Luksemburgis, Madalmaades, Portugalis, Rootsis ja Šveitsis on elektriautod maksustamisest täiesti vabastatud või neile kehtib soodsam maksumäär. Prantsusmaal, Luksemburgis ja Hispaanias on välja töötatud erinevad boonussüsteemid stimuleerimaks keskkonnasõbralike autode soetamist. Samuti on maksustruktuurid muudetud aina enam CO₂ emissioonipõhiseks, et sõiduauto omaniku ja saaste vahel oleks silmnähtav seos, järgitakse „saastaja maksab” printsiipi (European Car ... 2013).

Eestis ei ole autosid otseselt maksustatud. Sõiduki kasutamine on maksustatud läbi kütuseaktsiisi. Eestis kehtivad registreerimistasud riigilõivude näol autode arvele võtmisel või ümberregistreerimisel Liiklusregistris. Liiklusregistrisse tuleb auto kanda viie tööpäeva jooksul pärast sõiduki Eestis kasutusele võtmist (Liiklusseadus, § 76 lg 1). Riigilõivu suurus oleneb aga sellest, kas tegu on ümberregistreerimise või esmase arvele võtuga ja millise sõiduki kategooriaga on tegu. Tabelis 2 on toodud 1. jaanuar 2014. aasta seisuga kehtestatud riigilõivude tasud sõiduautoga seotud toimingute eest Liiklusregistris.

Tabel 2. Riigilõivude tasud sõiduautoga seotud toimingute eest Liiklusregistris.

Toiming	Büroos (EUR)	Taotluse esitamisel e-teeninduses (EUR)
Mootorsõiduki või tema haagise registreerimine. Lisandub registreerimismärgi väljastamise lõiv.	128	-
Mootorsõiduk või tema haagise omanikuvahetus.	61	48
Muudatused omaniku või sõiduki andmetes, kasutaja lisamine või ärajätmine, registreerimismärgi vahetus.	20	16
Üldkasutatav autode registreerimismärk.	62	-

Allikas: (Sõidukite riigilõivud ...).

Selgub, et sõiduauto omadused nagu vanus, CO₂ emissioon, mootori töömaht või võimsus ei oma riigilõivu suurusel tähtsust. Samuti ei arvestata, kas tegu on uue või kasutatud sõiduautoga. Loeb vaid see, kas auto on eelnevalt Liiklusregistris arvel olnud või mitte. Sõiduauto esmane registreerimine maksab kokku 190 eurot koos numbrimärgi väljastamise tasuga. Sõiduauto omanikuvahetuse puhul tuleb tasuda 61 eurot. Tänu Internetile on võimalik teatud toimingid läbi viia ka Maanteeameti veebikeskkonnas. E-teeninduses saab teha muudatusi sõidukite ja omanike andmetes või hoopis registreerida omanikuvahetust. Sellisel juhul on tasuta riigilõiv väiksem ning uus auto registreerimistunnistus on võimalik lasta postiga koju saata. Sellega hoitakse ühtlasi kokku kliendi aega ning vähendatakse Maanteeameti Liiklusregistri büroode töötajate töömahtu. Esmast registreerimist ei ole võimalik läbi e-teeninduse teostada, kuna büroos kohapeal teostatakse esmane tehniline kontroll (Sõidukite riigilõivud ...). Kokkuvõtlikult võib öelda, et Eestis on võimalik järgida teiste riikide eeskujuga ja maksustada autosid. Samuti on võimalik tõsta registreerimisel tasutavaid riigilõive, sest need on võrreldes muude Euroopa riikidega madalad.

2.3 Käibemaksu mahaarvamine erinevates riikides ettevõtte auto soetamisel

Käibemaksuseaduse kohaselt kehtib Eestis käibemaksu määr 20%, kusjuures kehtivad ka soodusmäärad teatud toodetel ja teenustel. Käibemaksuseaduse paragrahv 30, mis sätestab sisendkäibemaksu mahaarvamise piirangud, alusel ei kuulu mahaarvamisele külaliste vastuvõtuks või oma töötajate toitlustamiseks või majutamiseks kasutatud kaupade ja teenuste sisendkäibemaks (Käibemaksuseadus, § 30 lg 1). See tähendab, et käesoleva bakalaaurusetöö koostamise hetkel on Eestis tegutsevatel ettevõtjatel sõiduauto soetamisel ja selle tarbeks teenuste ja kaupade ostmisel võimalik 100% sisendkäibemaksu tagasi nõuda.

Väljaandes „European Car Taxation Guide 2013“ on kirjeldatud lisaks autode maksustamisele ka käibemaksu arvestamist. Tabelis 3 on toodud käibemaksu mahaarvamise arvestamine riikide lõikes. Lisas 2 on antud informatsioon põhjalikumalt lahti kirjutatud.

Tabel 3. Käibemaksu mahaarvamise arvestamine riikide lõikes.

Käibemaksu mahaarvamise arvestamine	Riigid, kus kehtib
Ei kuulu mahaarvamisele (v.a edasimüügiks ja liisimiseks mõeldud sõidukid, teatud spetsiifilise otstarbega sõidukid).	Austria, Türgi, Ühendkuningriik, Portugal, Norra, Taani, Soome, Prantsusmaa, Kreeka, Ungari, Iirimaa, Rootsi
Võimalik mahaarvata teatud ulatuses, kui täidetud vastavad tingimused.	Belgia, Itaalia, Poola
Võimalik mahaarvata kuni 100% ulatuses.	Luksemburg, Madalmaad, Saksamaa, Eesti, Tšehhi, Rumeenia, Venemaa, Hispaania, Šveits

Allikas: autori kokkuvõtlik illustratsioon allika (European Car ... 2013) põhjal.

Kokkuvõtlikus tabelist nähtub, et praktikas kohtab kõike, nii täies mahus mahaarvamise piirangut, teatud osas mahaarvamist või täielikku mahaarvamise lubamist. Kui sõidukit kasutatakse vaid ettevõtluseks on võimalik sõiduki soetamisel mahaarvata 100% Tšehhis, Saksamaal, Luksemburgis, Madalmaades, Venemaal, Hispaanias, Šveitsis ja Rumeenias. Ka Eesti kuulub nende hulka.

Rootsis kehtib 50% käibemaksu mahaarvamise piirang liisingu sõidukitele, muul juhul mahaarvamist ei lubata. Kuid, mis puudutab sõiduautode tarbeks soetatud kaupade ostmist või teenuste saamist, siis Rootsis on lubatud neilt 50% käibemaksu mahaarvata. Ka Portugalis, kus sõiduauto soetamisel käibemaksu mahaarvamist ei toimu, on lubatud näiteks diisli, vedelgaasi või biokütuse ostmisel 50% käibemaksust mahaarvata, 100% on võimalik

mahaarvata sellisel juhul, kui soetatud kütus on mõeldud bussidele, taksodele, traktoritele või veokitele. Venemaal on lubatud käibemaksu mahaarvata 100% ulatuses, kui ettevõtte tegeleb rangelt vaid tegevusega, millelt arvestatakse käibemaksu ning vajalik dokumentatsioon on korrektselt esitatud.

Poolas on aga võimalik sõiduauto soetamisel mahaarvata kuni 60% käibemaksust, kuid mitte rohkem kui 6 000 PLN (ca 1 434 EUR) ning Belgias on võimalik mahaarvata maksimaalselt 50% käibemaksust. Itaalias on võimalik 40% mahaarvata, kui autot kasutatakse nii ettevõtluses kui ka eratarbimises, kusjuures kui sõidukit kasutatakse vaid ettevõtluse tarbeks, ei ole lubatud mahaarvamisi teostada. Ka keskkonnasõbralikele sõidukitele kehtivad erinevad soodustused, näiteks Norras on elektriautode käibemaksu määr 0%. Kui aga Iirimaa vastab sõidukite teatud keskkonnasäästlikele nõuetele, on võimalik 20% käibemaksu mahaarvata. Kusjuures muudel juhtudel, ükskõik millise sõiduauto soetamisel, Iirimaa tagastamist ei toimu (European Car ... 2013).

Kõikide riikide puhul kehtib aga nõue, et käibemaksu mahaarvamise soovi korral tuleb esitada nõutavaid tõendeid ja vastata seadustes sätestatud tingimustele. Samuti tuleb tõendavaid dokumente vajadusel säilitada (European Car ... 2013). Kokkuvõtlikult võiks öelda, et on kaks võimalust – kas käibemaksu mahaarvamine on täies ulatuses keelatud või tuleb ettevõtjal teha endast kõik olenev, et sõiduautot kasutatakse vaid ettevõtluse tarbeks.

3. KÄIBEMAKSU MAHAARVAMISE PIIRANGU KOHTA TEOSTATUD ANALÜÜS JA JÄRELDUSED

3.1 Metoodika

Käesoleva bakalaureusetöö eesmärgiks on hinnata Eestis piirangu rakendamisega välja toodud probleemide ja ettepanekute asjakohasust ja selgitada välja, kuidas toimub käibemaksu mahaarvamise piirangu rakendamine ettevõtte auto soetamisel erinevates riikides. Eesmärgi saavutamiseks on kasutatud kvalitatiiv- ja kvantitatiivuuringu meetodeid, nende seas andmete analüüsimist ning vaatlust ja kirjeldust. Analüüsi koostamiseks on läbi viidud neli peamist sammu:

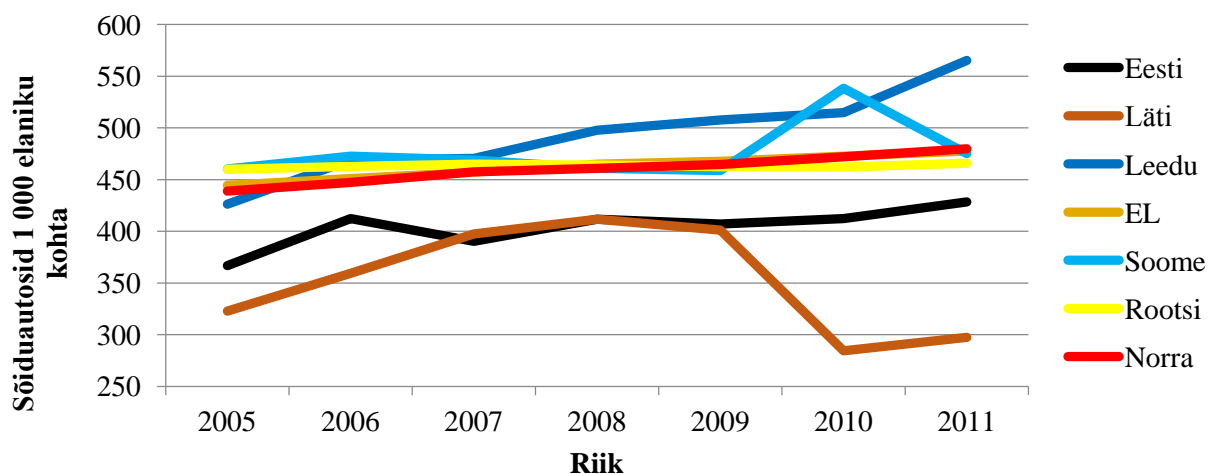
1. Esimese etapina kogutakse informatsiooni riikide lõikes nii autode maksustamise kui ka käibemaksu arvestamise ja mahaarvamise praktika kohta. Töötatakse läbi PwC poolt koostatud uuringu väljaanne „European Car Taxation Guide 2013“, tulemused on nähtavad töö teises peatükis ning lisades 1 ja 2.
2. Teise etapina analüüsitakse Eesti autopargile iseloomulikke omadusi. Esmalt võrreldakse Eesti ja tema lõuna- ning põhjanaabrite sõiduauto omamise määra 1 000 elaniku kohta aastatel 2005-2011, seejärel uuritakse sõiduautodega teostatud toiminguid Liiklusregistris. Tuuakse ära Eesti autoparki iseloomustavad eripäevad ning viimaks analüüsitakse arvel olevate sõiduautode jagunemist tarbijate lõikes võttes arvesse sõiduautode vanuselist struktuuri. Kasutatud andmed on kogutud Maanteeameti poolt avalikustatud informatsiooni ning autorile Maanteeameti poolt võimaldatud lisaandmete põhjal.
3. Kolmandas etapis analüüsitakse rahanduskomisjoni poolt koostatud käibemaksuseaduse muudatuse eelnõud, selle seletuskirja ning huvigruppide poolt saadetud märgukirju. Selekteeriti välja eelnõuga seotud probleemid ning huvigruppide poolsed ettepanekud nii eelnõu parandamiseks kui ka muude alternatiivide leidmiseks.

4. Neljandas etapis otsiti Internetis avaldatud eestikeelseid artikleid, mis puudutasid Riigikokku jõudnud käibemaksuseaduse muudatuse eelnõud ja ettevõtte autode maksustamise temaatikat. Artiklite avaldamisperioodiks valiti 1. jaanuar 2013 kuni 8. mai 2014, artiklid olid kättesaadavad järgmistest portaalidest: EPL.Delfi.ee, E24.ee, Arileht.Delfi.ee, Uudised.ERR.ee ning Aripaev.ee. Artiklitest ja avaldatud kommentaaridest selekteeriti välja eelnõuga ja ettevõtte autode maksustamisega seotud probleemid ja ettepanekud. Kokku töötati läbi 90 artiklit ja ligikaudu 2 700 kommentaari. Uurimuslikus osas viidatud ja läbi töötatud artiklite allikad asuvad Lisas 5.

Analüüsi tulemusena tuuakse välja käibemaksu mahaarvamise piirangu rakendamisega seotud probleemid ning huvigruppide ja meedias arvamust avaldanud inimeste poolset ettepanekud alternatiivide kohta.

3.2 Eesti autopargi iseloomustus ja statistika

Eesti rahvaarv on vähenemas, kuid arvel olevate sõiduautode hulk kasvab. Rahvaarvu ja arvele olevate sõiduautode suhe on seetõttu vähenemas, mis tähendab, et ühe inimese kohta omatakse ja kasutatakse järjest rohkem autosid. Joonisel 2 on kujutatud sõiduautode arv 1 000 elaniku kohta aastatel 2005-2011 riikide lõikes.



Joonis 2. Sõiduautode arv 1 000 elaniku kohta aastatel 2005-2011 riikide lõikes.

Allikas: autori illustratsioon Maailmapanga andmete põhjal (vt Lisa 3 Tabel 2.)

Jooniselt 2 on näha, et Eesti jäi perioodil 2005-2011 alla Euroopa Liidu keskmisele, samuti ka Leedule ja Põhjamaadele. 2013. aastal oli Eestis 1 000 elaniku kohta Liiklusregistris arvel 476 sõiduautot, kusjuures elanike sisse on arvatud ka lapsed ja vanurid. Kui eeldada, et ligikaudu poole rahvaarvust moodustavad lapsed ja vanurid, siis keskmine „sõiduealine“ eestlane peaks kindlasti omama ühte autot.

Majanduskriisi tingimustes, aastatel 2007-2009, toimus tunduvalt vähem esmaseid sõiduautode arvele võtmisi, mis on ka loomulik. 2005-2013 aasta vahemikus võeti Liiklusregistris arvele keskmiselt 49 781 sõiduautot aastas, majanduskriisi tingimustes toimus esmaseid registreerimisi aga poole vähem, 2009. aastal, vaid 21 037 sõidukit (vt Lisa 3). Kuid Eesti autoturg on kindlasti elavnenud ja majanduskriisist taastumas, seda näitab nii esmaselt registreeritud ja Liiklusregistris arvel olevate autode arv ning ka järelturul toimuvad tehingud. Kindlasti tuleks tähele panna, et kõik Liiklusregistris registreeritud sõidukid ei ole igapäevaselt teedel liiklemas.

Maanteeameti avaldatud statistika kohaselt vahetas 2013. aastal järelturul omanikku 105 252 sõiduautot, mis on ligikaudu 11% rohkem kui aastal 2012, kui järelturul oli tehinguid 95 099. Enim vahetas omanikku Volkswagen, seejärel Audi ning BMW (Sõidukite ja juhilubade ...). Eesti sõiduautode järelturul on klientide ja ühingute arvates suuri puudusi, näiteks esineb tugev informatsiooni asümmeetria – autol esinevaid vigu teab vaid müüja ja neid ei avaldata kliendile, kliendi vastu puudub austus ja autosid üritatakse suure kasumiga maha müüa. (Lepik, 2013). Otseloomulikult ei ole tegu ainult Eesti turu eripäraga, kõikides riikides kohtab taolist informatsiooni asümmeetriat. Majandusteadlane George A. Akerlof (1970) on kirjutanud artikli just nimelt kasutatud autode turul valitsevatest puudustest. Akerlof nimetab kasutatud autode turgu ühtlasi ka sidrunituruks. Ostjal on raske vahet teha tõeliselt kvaliteetse ja halvas seisukorras oleva auto vahel (USA-s nimetatakse neid sidruniteks), kuna vaid müüjal omab informatsioon autode tegeliku seisukorra kohta. Vead tulevad nähtavale alles pärast mõningast kasutamist ja selle tulemusena langeb müügil olevate toodete hind ja maine – halva kvaliteediga toote müük avaldab negatiivset välismõju ning selle tulemusena hea kvaliteediga toode tõrjutakse turult. Selleks, et eristada häid ja halbu autosid ning kasutatud autode turg teeniks ka osjate huve, on Akerlof teinud ettepaneku – eksisteerima peaks vahekohtunik. Vahekohtunik näiteks autode müügifirma näol, kes suudaks pakkuda kasutatud autodele garantiid ja kvaliteedikontrolli (Akerlof, 1970). Püüdlused

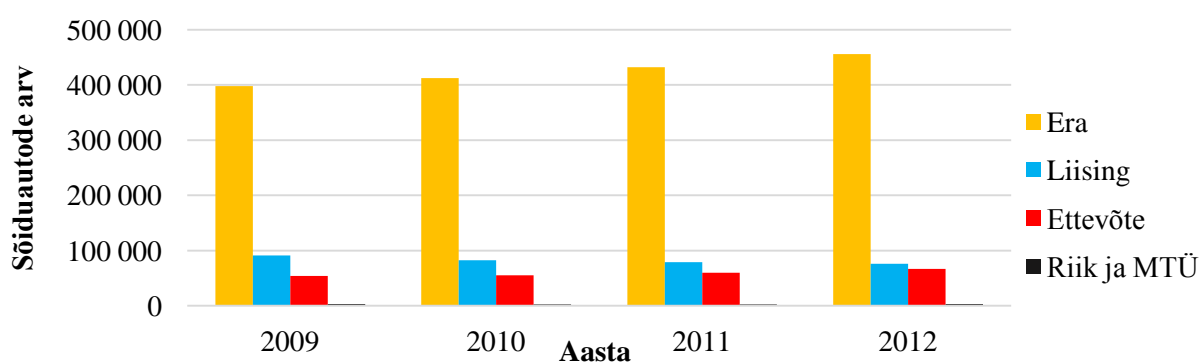
õiglasema turu poole on ka Eestis tehtud - soovitakse luua veebikeskkond, kus kliendil oleks võimalik vaadata kasutatud auto täpset ajalugu, olenemata sellest, kas auto on pärit välismaalt või Eestist. Hetkel on võimalus näha vaid riigisisest ajalugu (Lepik, 2013).

Maanteeamet avalikustab igakuiselt Infolehte, kuhu koondatakse suur osa numbrilisi andmeid. Arvel olevate sõiduautode TOP20-sse kuuluvad näiteks automargid, mida on kõige enam Liiklusregistris arvel. Esikohal on rahvaautoks tituleeritud Volkswagen, mida on 1. märtsi 2014. aasta seisuga 84 098 moodustades arvel olevatest sõidukitest 13,3%. Järgnevalt on populaarsemad Ford, Audi, Opel ja Toyota (Infoleht ...). Infolehe järgi toimus 2014. aasta veebruaris 3 085 sõiduki esmast arvele võttu, mis hõlmab 1 424 uue sõiduki registreerimist (uue sõiduki all on mõistetud autot, mille väljalaske aasta on 2014). Uute sõidukite seas oli populaarseim automark Toyota. Sellele järgnesid Nissan, Renault ja Peugeot. Kõige populaarsemateks mudelite lõikes osutusid Honda CR-V, mida võeti veebruaris arvele 65 korral, seejärel järgnesid Nissan Qashqai 64 korra ja Toyota RAV4 63 korruga (Infoleht ...).

Põhjalikku statistikat koostab Maanteeamet ka uute sõiduautode kohta. Eelpool nimetatud Infolehe tabelites on toodud kuu jooksul uute sõidukite registreerimised nii margi, mudeli, keretüübi, võimsuse, mootori töömahu, maakonna ning omaniku järgi. Veebruaris 2014 oli 24 toimingut, kus riigiasutuse poolt võeti arvele sõiduk, mille väljalaskeaastaks oli 2014. Näiteks võtsid riigiasutused asukohaga Tallinn, arvele 2014. aasta Škoda Superbi, Volkswagen Passati, Opel Insignia ning ka minibussi Citroen Jumpy. Tallinna füüsiliste isikute seas oli veebruaris populaarseim Nissan Qashqai, millel bensiinimootor 1.2 ning mida võeti arvele lausa üheksal korral. Seevastu oli Tartus aga populaarseim bensiinimootoriga Honda CR-V 2.0 ja Pärnus bensiinimootoriga Volkswagen Tiguan 1.4. Tallinna juriidiliste isikute seas osutusid populaarsemateks diiselmootoriga Peugeot 3008 ning Nissan Juke. Pärnu juriidiliste isikute seas kogus veebruaris enim populaarsust juba nimetatud 2.0 bensiinimootoriga Honda CR-V (Infoleht ...). Veebruaris uute registreeritud sõiduautode keskmiseks võimsuseks on Maanteeameti statistika põhjal 113kW. See on autori arvates täiesti põhjendatud tulem, arvestades seda, et enim registreeriti linnamaastureid nagu Honda CR-V, Nissan Qashqai ja Toyota RAV4.

Töö teema seisukohalt on oluline tutvuda Eesti autopargile iseloomulike tunnuste ja statistikaga. Järgnevalt esitab autor lisaks ülal toodud informatsioonile veel seoseid illustreerivate graafikute abil. Joonisel 3 on kujutatud arvel olevate sõiduautode jagunemist tarbijate lõikes aastatel 2009-2012. Jooniselt nähtub selgesti eratarbimises olevate sõidukite

ülekaal võrreldes teistega. Aastal 2009 moodustasid eratarbimises olevad sõidua autod 73% kõigist registreeritud sõidua autodest, aastaks 2012 on osakaal tõusnud 76% lähedale. Riigi ja mittetulundusühingute nimel arvel olevate sõidukite arv on niivõrd väike, et joonisel on seda raske eristada, perioodil 2009-2012 stabiilselt vaid 0,5% kõigist arvel olevatest sõidukite arvust. Ettevõtjate nimel olevate sõidukite osakaal on nelja aasta jooksul pisut tõusnud, 9,9 protsendilt 11,1 protsendile. Liisingu osakaal on aastatega vähenenud 16,7 protsendilt 12,6 protsendini (vt Lisa 4). Liisingute rühma kuuluvad nii need sõidua autod, mille vastutavaks isikuks on eraisik kui ka need, millel juriidiline isik või avalik teenistus.

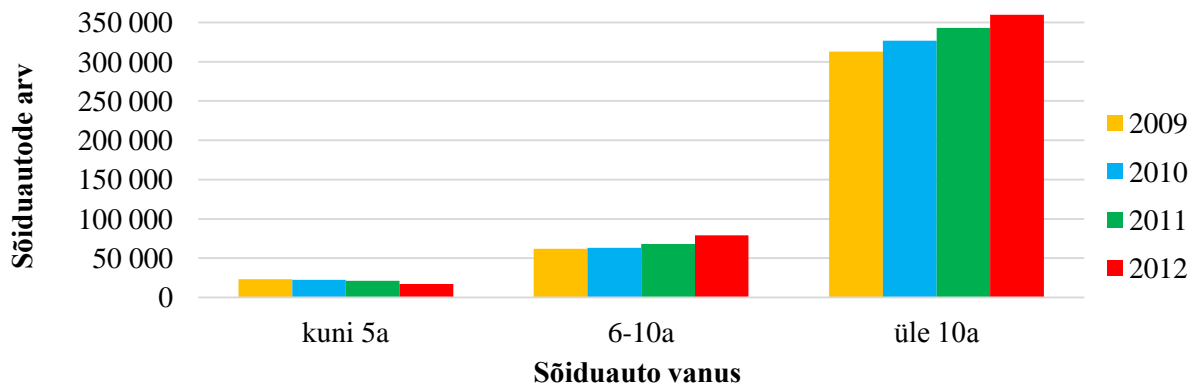


Joonis 3. Arvel olevate sõiduaudote jagunemine tarbijate lõikes aastatel 2009-2012.

Allikas: autori illustratsioon Maanteeametilt saadud andmete põhjal (vt Lisa 4, Tabel 1)

BNS-i poolt toimetatud ja avaldatud artiklis (Riigikogus ...) millega autor analüüsi käigus tutvus, on viidatud, et aastatel 2014 ja 2015 on hinnanguliselt ettevõtetele kuuluvate sõiduaudote hulgaks vastavalt 87 800 ja 91 400 (Riigikogus ...). See on aga ligikaudu vaid 14% kõigist Liiklusregistris arvel olevatest sõiduaudodest, kui eeldada, et nendel aastatel on arvel kokku umbes 630 000 sõiduaudot.

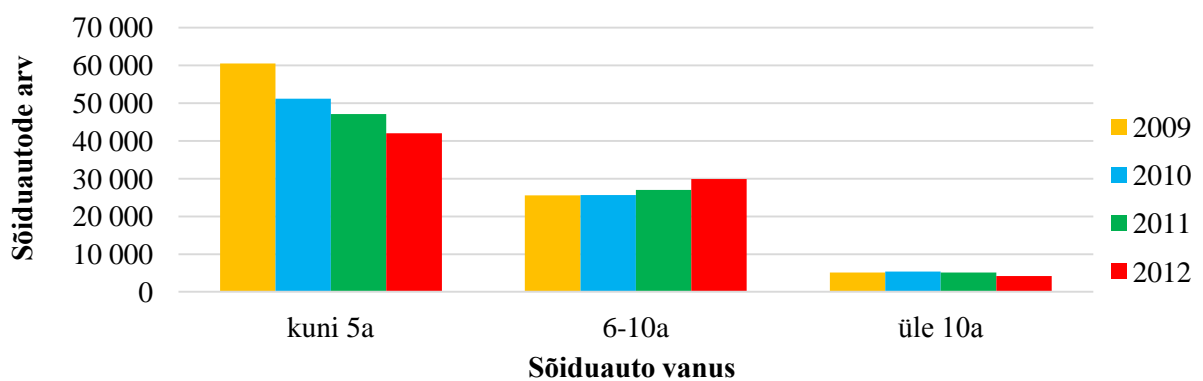
Sõiduaudote vanuselist struktuuri tarbijate lõikes iseloomustavad autori poolt koostatud joonised 4 kuni 7. Joonisel 4 on kujutatud eraisikute poolt arvel olevate sõiduaudote vanuseline struktuur aastate lõikes. Nagu näha, on eraisikute omanduses suur osa üle 10 aasta vanustest autodest. 2012. aastal moodustasid eraisikute nimel olevad üle 10 aasta vanuselised autod 59,7% kõikidest arvel olevatest sõidukitest sel aastal, kokku oli neid 359 618. Läbi nelja aasta on näha, et uute autode omamine on vähenenud ning suurenenud on vanemate autode osakaal. See on ka täiesti loogiline nähtus, kuna eraisikud kasutavad ühte autot pikaajaliselt.



Joonis 4. Eraisikute nimel arvel olevate sõiduautode vanuseline struktuur aastate lõikes.

Allikas: autori illustratsioon Maanteeametilt saadud andmete põhjal (vt Lisa 4, Tabel 1)

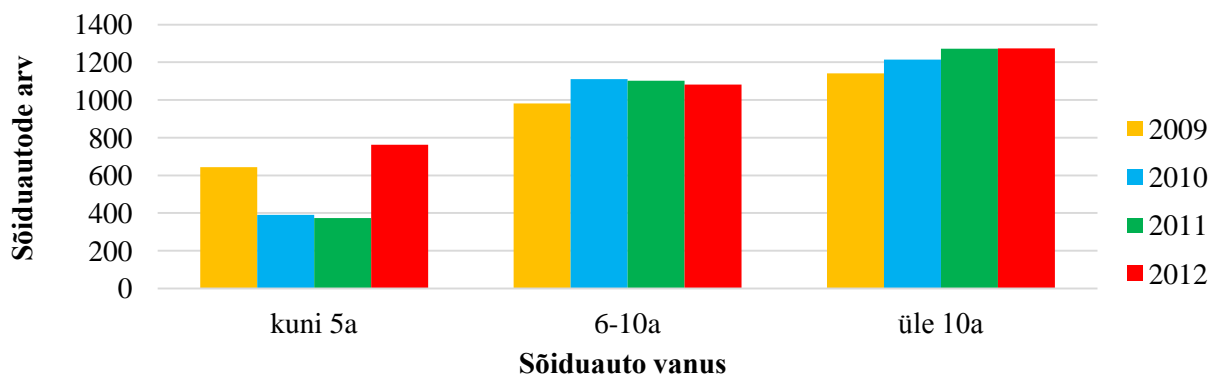
Joonisel 5 on toodud liisingfirmade nimel olevate sõiduautode vanuseline struktuur aastate 2009-2012 lõikes. Võib öelda, et nähtub täiesti vastupidine efekt võrreldes eraisikutega. Liisingfirmade nimel on kõige enam uusi, kuni 5 aasta vanuselisi autosid. Kõige vähem aga üle 10 aastaseid autosid, mis on tingitud ühtlasi ka liisingu lepingute eripärast. Liisingfirmad võimaldavad liisida sõiduautot, mis lepingu lõppedes ei oleks rohkem kui 10 või 15 aastat vana. Järjest vähem võetakse aga uusi autosid arvele. See on ühtlasi loogiline ja seotud ka sellega, et paljudel inimestel, ettevõtetel ja riigiasutustel on juba sõiduautod kasutusel. Näiteks 2009. aastal oli liisingfirmade nimel 91 153 sõiduautot, kuid 2012. aastaks oli neid vaid 76 052.



Joonis 5. Liisingfirmade nimel arvel olevate sõiduautode vanuseline struktuur aastate lõikes.

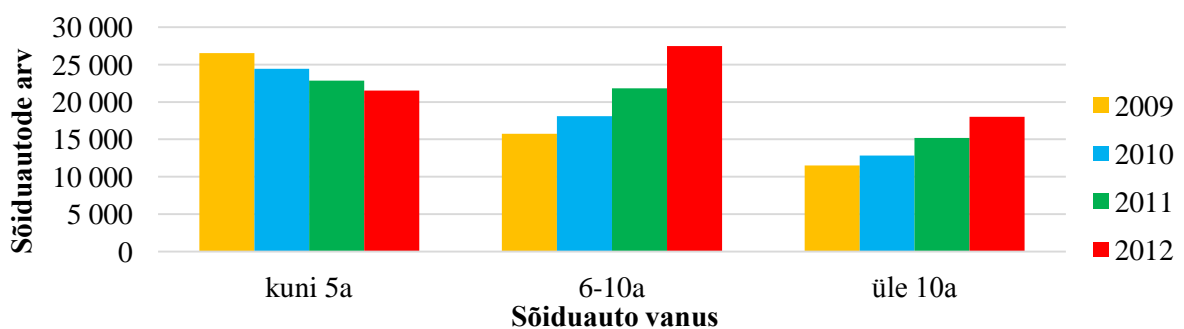
Allikas: autori illustratsioon Maanteeametilt saadud andmete põhjal (vt Lisa 4, Tabel 1)

Joonisel 6 on riigiasutuste ja mittetulundusühingute poolt arvele olevate sõiduautode vanuseline struktuur aastate lõikes. Sõiduautode osatähtsus kõigist arvel olevatest on küll vaid 0,5%, kuid vanuselises struktuuris esinevad erinevused. Nähtub, et juba üle 6 aasta vanuste sõidukite osakaal on kõrge, eristudes seetõttu liisingu firmade ja eraisikute poolt omandatud autodest. Esile tõuseb 2012. aasta uued, kuni 5 aasta vanused, sõiduautod. 2011. aastal oli Liiklusregistris arvel 374 sõiduautot ning 2012. aasta lõpuks juba 203% rohkem ehk arvel oli juba 762 kuni 5 aasta vanust sõiduautot.



Joonis 6. Riigi ja MTÜ-de nimel arvel olevate sõiduautode vanuseline struktuur aastate lõikes
Allikas: autori illustratsioon Maanteeametilt saadud andmete põhjal (vt Lisa 4, Tabel 1)

Joonisel 7 toodud tulpdiagrammis on kujutatud ettevõtete poolt arvele võetud vanuseline struktuur aastate 2009-2012 lõikes. Jooniselt selgub, et sarnaselt liisingfirmade graafikule, on üle 10 aasta vanusliste autode osatähtsus väiksem kui uuemate oma. Nelja aasta vältel on vähenenud kuni 5 aastaste autode osakaal ning suureneb vanemate autode osakaal. Võib arvata, et tendets soetada vaid uusi autosid, on vähenemas.



Joonis 7. Ettevõtete nimel arvel olevate sõiduautode vanuseline struktuur aastate lõikes.
Allikas: autori illustratsioon Maanteeametilt saadud andmete põhjal (vt Lisa 4, Tabel 1)

Kokkuvõttes on märkimisväärne osa autodest eratarbimises. Erasisikute omanduses on kõige rohkem üle 10 aasta vanuseid sõiduautosid. Seega esineb seos vananeva autopargi ja erasisikute tarbimiskäitumise vahel. Ettevõtjad on huvitatud uuema sõiduauto kasutamisest, mis näeb atraktiivsem välja ning vajab vähem remonti. Siit võib järeldada, et käibemaksu mahaarvamise piiramine sõiduauto soetamisel ei tooks tõenäoliselt nii suurt efekti kui seda tooks näiteks üldine sõiduautode maksustamine lähtuvalt keskkonnasõbralikkusest. Sellisel juhul suunaksime ka erasisikuid kasutama ökonoomseid autosid ja uuendaksime autoparki.

3.3 Käibemaksuseaduse muudatusega seotud probleemid ja ettepanekud

25. septembril 2013 algatas Vabariigi Valitsus käibemaksuseaduse ja raamatupidamise seaduse muutmise eelnõu 493 SE. Eelnõu puudutas ettevõtetele kahe suurema muudatuse elluviimist. Esiteks käibedeklaratsiooni lisa esitamist, mis hõlmab üle 1 000 euro maksvate tehingute kajastamist ning teiseks sõiduautode soetamisel või sõiduautode tarbeks kaupade ja teenuste soetamisel käibemaksu mahaarvamise piiramist (Käibemaksuseaduse ja ...).

Muudatuse eesmärgiks on maksupettustega võitlemine ja ettevõtete sõiduautode oma tarbeks kasutamine. Käibemaksuseaduses soovitakse täiendada paragrahvi 30, mis käsitleb sisendkäibemaksu mahaarvamise piiranguid. Muudatus seisneb ettevõtluses kasutatava sõiduauto soetamisel, kasutuslepingu alusel auto kasutamisel ning selle sõiduauto tarbeks kaupade soetamisel ja teenuste saamisel sisendkäibemaksu mahaarvamise 50% piirangu seadmises. Kusjuures maha võib arvata kuni 2 000 eurot mitte rohkem. Kui ettevõtte tõendab, et sõiduautot kasutatakse eranditult vaid ettevõtluse jaoks, siis piirangut ei rakendata. Tõendamiseks loetakse näiteks GPS seadmete paigaldamist ja sõiduauto parkimist ettevõtte juures. Piirang ei rakendu ka edasimüügiks või rentimiseks soetatud autodele, õppesõidukautodele ja taksodele. Muudatus peaks riigieelarvese tooma seletuskirja kohaselt 40 miljonit eurot aastas (Käibemaksuseaduse ja ...).

3.3.1 Eelnõu kajastus meedias ja illustreeriv näide

25. septembril 2013 alustati käibemaksuseaduse muudatuse eelnõuga, mida eespool kirjeldati. Eelnõu kajastus meedias oli autori hinnangul faktide ja viidete poolest kesine, pealkirjad provokatiivsed ning artiklite sisu kohati valeinformatsiooniga.

Urmas Jaaganti poolt kirjutatud artiklis, mis ilmus Eesti Päevalehe, www.EPL.Delfi.ee keskkonnas 25. septembril 2013, on toodud arvutuslik näide, mis peaks illustreerima, kuidas saavad ettevõtjad sõiduauto soodsamalt soetada ning mis muutub uue korra kehtestamisega. Joonisel 8 on väljavõte U.Jaaganti kirjutatud artiklist, milles esines arvutuslik viga.

Firmale ostetud auto oma garaaži ajamisele tehakse peatselt lõpp (567)

25. september 2013 04:35



Urmas Jaagant

Rahandusministeerium tahab soodsalt saadud firmaautode enda tarbeks kasutamisele piiri panna.

Aeg-ajalt võib kohata imestavaid inimesi, kes tänaval liikuvaid autosid vaadates siira üllatusega tõdevad, et eestlased on tõesti rikas rahvas. Näeb ju Tallinna tänavail üsna väheseid kümnest aastast vanemaid autosid, kõiki neid ümbritsevad bussikõrgused džiihid.

Osa tõest on see, et ummikutes üksteise sabas seisvad uhked sõidukid ei olegi tihtilugu nende inimeste endi omad. Omanik on muidugi liisingufirma, kuid liisunud pole autosid alati eraisikud. Märkimisväärse hulga uusi autosid ostavad Eestis hoopis juriidilised isikud. Lihtsamalt öeldes: autod kuuluvad firmadele. Kui auto on ostetud firmale töösõidukiks, siis võimaldavad praegused seadused saada sellelt investeringult tagasi kogu käibemaks.

Näiteks kui eraisik ostab auto 30 000 euroga – mis ongi Eestis uute autode enam-vähem keskmine müügihind –, moodustab käibemaks hinnast 6000 eurot, mis läheb riigile. Kui aga firma ostab ametlikult ettevõtluse tarvis sama kalli auto, saab ta sellelt makstud 6000 eurot käibemaksu tagasi. Miks osta ettevõttele väiksem ja odavam auto, kui mitme tuhande lisaeuroga, mille tagasisaamine on ette teada, saab juba suurema linnamaasturi? Peale selle saab firma ettevõtluseks mõeldud auto soodsamalt kütust, hooldust ja remonti. Eesti Päevalehele on teada juhtumeid, kus osaühingu kütusekaarti jagatakse lähikondlastega, mille tõttu suureneb kasutatud kütuse hulk ja sellelt koguselt tagasi saadav käibemaks liigub otsekui preemia kütusekaardi omaniku taskusse.



Tallinna tänavapildis annavad tooni kallid maasturid. Riik leiab nüüd, et autode maksusoodustused tuleb lõpetada. Pildil olevad autod ei ole looga seotud.

Foto: Ilmar Saabas

Reklaam

[Leia uusi ärikliente:
Sihtgrupid.ee](http://Leia uusi ärikliente: Sihtgrupid.ee)

Joonis 8. Väljavõte U.Jaaganti poolt kirjutatud artiklist.

Allikas: (Jaagant, 2013c).

Tegelikult on joonisel 8 olevas arvutuslikus näiteks käibemaksu suuruseks 20-protsendilise maksumäära ja hinna 30 000 eurot juures siiski 5 000 eurot mitte 6 000 eurot. Kusjuures viga esines läbivalt. Ka järgnevas lõigus esineb viga: „*Praegu on töandja auto isiklikuks tarbeks kasutamise erisoodustuse hind 250 eurot ja kui peetakse sõidupäevikut, siis vastavalt sellele. Edaspidi aga on kavas fikseerida erisoodustuse hind 256 eurole, millelt tuleb tasuda ka tulu- ja sotsiaalmaks.*“ (Jaagant, 2013c). Veaks on erisoodustuse hind 250

eurot. Erisoodustuse hinna määramise korra määruse paragrahv 1 lõige 1 alusel loetakse erisoodustuse hinnaks hoopis 256 eurot kuus (Erisoodustuse ...).

Nimetatud Jaaganti artikkel on kogunud suure hulga kommentaare, 28. aprilli 2014. aasta seisuga lausa 567 kommentaari. Esmalt ei saanud kommentaatorid aru, et eelnõu puudutab ettevõtjaid, mitte avaliku sektori töötajaid. Ka käibemaksu vigast arvutust märgatakse üllatavalt hilja, pärast sadat esimest kommentaari. Autor usub, et artikkel kujundab seaduse muudatusest valed arusaamad õhutades diskussiooni valeandmete põhjal. Läbi töötatud 90 artiklis esines taolisi möödarääkimisi ja valeandmete esitamist veelgi. Siin kohal on võimalik öelda, et autori poolne lähtehüpotees, mis puudutas meedias avalikustatud artiklites vigast ja segast esitust, on tõestatud.

3.3.2 Huvigruppide ja meedias arvamusalaldajate poolt välja toodud probleemid

Eelnõu on saanud suurt vastukaja erinevate huvigruppide poolt ning lisaks artiklitele ja kommentaaridele on saadetud märguande kirju Riigikogule. Need on Riigikogu veebilehel avalikustatud. Järgnevalt toob autor välja probleemid, millele huvigrupid tähelepanu juhtisid.

CarficTrade OÜ tegevjuht Elmo Jõelet on märkinud, et eelnõu vastuvõtmisel ei ole sisuliselt enam vahet, kas ostetakse sõiduauto eraisikult või ettevõttelt. Autode Müügi- ja Teenindustevõtete Eesti Liit (edaspidi AMTEL) on tõdenud oma märgukirjades, et enne kui ei ole tagatud kehtivate maksude laekumine, ei ole eetiline maksustada täiendavalt ettevõtteid, keda riik ei suuda kaitsta konkurentsi ja pettuste eest. Uue korra rakendumisel on ka oht võltsitud arvete kasutamisele, kuna käibemaks sõltub tehingute hinnast. Samuti on oht, et suureb maksupettuste hulk autode impordiga seotud äris, kuna seadusemuudatus soodustab just piiri tagant autode ostu ja tänase seisuga toimuvadki peamised pettused just selles sektoris (ebakvaliteetselt taastatud avariilised autod, odomeetri näitude vähendamine jne). Eelnõu suurendab kasutatud autode nõudlus, mis omakorda süvendab aga ka autopargi vananemist. Muudatus toob kaasa nii ressursside lisakulu kui ka keskkonnale täiendava surve, kuna firma- ja erasoitudeks tuleb kasutada kahte erinevat autot. AMTEL on rõhutanud, et ettevõtetel on kaks võimalust, kas aktsepteerida tootmissisendi kallinemist või kantakse täiendav kulu tarbijatele üle – kokkuvõttes realiseerub ikkagi teine variant. Lisaks toob AMTEL esile, et eelnõu ei ole kooskõlas Eesti taastuvenergia tegevuskavaga, mille kohaselt on oluline soodustada säästlikke, kütust vähem tarbivate sõidukite soetamist. Säästlikuks on tihtipeale

väike, kuid uuem kallima hinnaklassi auto, mille soetamine pärast muudatuste rakendamist veelgi kallineb. Lisatakse, et eelnõust puuduvad täpsustused selle kohta, kuidas koheldakse elektri- ja hübriidautosid, mille kasutamist tahetakse propageerida just tulenevalt taastuvenergia tegevuskavast. Viimaks on AMTEL püstitanud ka hüpoteetilise küsimuse - kes võtab vastutuse maksukulu eest, kui ettevõtte on omalt poolt teinud kõik, et välistada töötajate erasõidud, kuid selgubvastupidine (Käibemaksuseaduse ja ...). AMTEL-i hinnangul on tegu tulekahju kustutamiselega legaalselt tegutsevate ettevõtjate arvelt ning kasutamata on jäetud riigieelarve täitmise võimalused illegaalse kaubanduse maksustamisel (Aasmäe, 2013a).

Eesti Liisinguühingute Liit ning Eesti Kaubandus-Tööstuskoda on märkinud oma märguande kirjades, et eelnõust puudub piisav selgitus ja analüüs 2 000-eurose piirmäära kehtestamise osas ning kuidas on leitud, et 50% sõiduautode kasutusest moodustavad erasõidud, et see õigustaks piirata käibemaksust sisendkäibemaksu mahaarvamist sellises ulatuses. Koda ise aga usub, et erasõidud on vähenev tendents. Samuti pole teostatud arusaadavad analüüsi maksutulu kohta ning ehk kulub maksutulu hoopis süsteemi administreerimise peale. Lisaks tekib küsimus, kes ja kuidas lahendab subjektiivsed vaidlused maksuhalduri ja ettevõtte juhi vahel. Tööandjate Keskliidu arvates on sõiduautode kasutamise tõendamine maksuhaldurile vastuolus põhiseadusega, sest Eesti riigis mõistab vaidluste korral õigust kohus, mitte maksuhaldur (Käibemaksuseaduse ja ...).

Käibemaksuseaduse paragrahvi 30 täiendatakse küll eranditega, kuid Eesti Kaubandus-Tööstuskoda toob näite autoremondi ettevõttest, kes annab remonditööde ajaks kliendile tasuta või tasu eest auto kasutada. Sellisel juhul ei märgigi ettevõtte enda tegevusalaks autode kasutamisse andmist, sest sellega seotud käive on minimaalne. Tekib küsimus, kuidas käituda juhul, kui auto kasutada andmine on kõrvaltegevuseks. Rõhutatakse, et muudatuse tõttu suureneb keskkonnasaastamine ja tühisõitude arv, ummikute kasv, negatiivne mõju töötajate mobiilsusele. Toonitatakse, et paljudel ettevõtetel ei ole võimalik sõiduautosid asutuse juures hoida ning küsitavaks muutub ka isikuandmete ja eraelu puutumatus, kui ettevõtte juht töötaja liikumist jälgib. Ka MTÜ Eesti Autolammutuste Liit toetab Eesti Kaubandus-Tööstuskoja arvamust (Käibemaksuseaduse ja...).

Eesti Väike- ja Keskmiste Ettevõtjate Assotsiatsiooni (edaspidi EVEA) 17. oktoobril 2013 saadetud märgukirjas rõhutatakse, et esmalt tuleks Euroopa Komisjonilt Nõukogu Direktiivi 2006/112/EÜ artikli 395 kohaselt vastav luba taotleda ja alles seejärel viia piirangud siseriiklikusse seadusesse. EVEA arvates on ainult ettevõtjate arvelt eelarve

tasakaalu saavutamine ebaõiglane, sest siiani on kehtinud põhimõte, et asja hind ei ole iseenesest mõõdupuu hindamaks selle seotust ettevõtlusega (Käibemaksuseaduse ja...).

Eesti Kindlustusseltside Liit selgitab enda märgukirjas, et eelnõu jõustumine toob negatiivseid tagajärgi ka kindlustusvõtjate, kannatanute ja kindlustusandjate jaoks. Hetkel kehtivate seaduste järgi ei ole käibemaks kahju osa, kuivõrd saab selle asendussõiduki soetamisel või remondi tellimisel sisendkäibemaksuna maha arvata. Seaduse muutmisel suurenevad aga kulutused kahjustatud sõiduki taastamisele või asendamisele, kokkuvõttes kaasneb muudatusega hinnatõus liiklus- ja sõidukikindlustuses (Käibemaksuseaduse ja ...).

Vandeadvokaat Vahur Kivistik juhib tähelepanu, et eelnõus kirjeldatud maksumuudatuste näol on tegu siiski luksusautode maksustamisega. Maksumuudatus on progresseeruv, kuna 50% käibemaksu maha arvamine kuni 2 000 euro ulatuses kehtib nii autole, mis maksab 24 000 eurot koos käibemaksuga, kui ka autole, mis maksab 48 000 eurot koos käibemaksuga. Esimesel juhul on võimalik käibemaksu maha arvata 50% ulatuses, teisel juhul aga vaid 25% ulatuses (Kivistik, 2013).

Eesti Raamatupidajate Kogu arvates tundub väide, et maksuametil on tülikas praegust maksustamist kontrollida, absurdne. Kõik sõiduautod peavad olema kohustuslikus korras liiklusregistris registreeritud ning andmed, kes, kui palju ja missuguseid sõiduautosid omavad, peaksid maksuametile kättesaadavad olema (Põlendik, 2013a). Isegi Majandus- ja kommunikatsiooniminister Juhan Parts on toonitanud, et vaja oleks läbi viia täiendavaid analüüse. Tuleks teha kindlaks maksupettustega tegelevad ettevõtted, nende arv ja iseloomulikud näitajad, et jõuda selgusele, kas taolist muudatust on otstarbekas ellu viia või mitte. Samuti rõhutab Parts, et muudatuse eesmärk ei saa olla maksutulude suurendamine ettevõtluskeskkonna konkurentsivõime vähendamise hinnaga (Parts: firmaautode ...).

Ülal nimetatud huvigruppide poolt kirjeldatud probleemid ja arvamused ühtisid suures osas üksteisega. Autor lisab nimetatud probleemide hulka analüüsitud artiklite kommentaaride poolsed arvamused ja välja toodud probleemid:

1. Soodustatakse varimajanduse tekkimist ja pettuste hulga suurenemist nii salakütuste sissetoomise kui fiktiivsete arvete näol.
2. Tegemine on riigieelarve haldussuutmatusega, kaudsete maksude tõstmisega ning sellist poliitikat saab iseloomustada kui „kuidas täna kasulik poliitika“.

3. Kuna Eesti Maksu- ja Tolliametile peab GPS-i abil tõestama, et autot kasutatakse vaid ettevõtluse jaoks, on tegu jälitustegevusega, milleks on vajalik kohtuluba – viimase jaoks aga senine kohtupraktika puudub.
4. Kuna kütuseaktsiisi ei jaotata sihtotstarbeliselt, siis miks peaks antud maksutuluga teisiti olema?
5. Kui ei suudeta teede rahastamise skeeme ümber struktureerida, muutub üldise automaksu kehtestamine vältimatuks. See tähendab, et probleem on hoopis kusagil mujal, mitte saadavas maksutulul.
6. Osaline maksustamine või piirangu rakendamine loob võimaluse 100% piirangule, mis tõttu ei tohiks piirangu rakendamist pooldada.
7. Riigieelarve maksutulu suurendamiseks ei ole eetiline rõhuda inimeste õiglustundele (eraisiku ja ettevõtja võrdsus).
8. Muudatuse rakendamisel kaovad väikefirmad, inimesed kaotavad töö või vähendatakse palku, sest ettevõtte kulud suurenevad.
9. Ei tohiks nõuda ettevõtjatelt juba praegu muudatuste elluviimist ja näiteks GPS seadmete paigaldamist, kui seadusemuudatus pole vastugi võetud. Liiga lühike harjumise periood.

Saadetud arvamused avalduste tõttu toimus 7. novembril 2013 Riigikogu rahanduskomisjoni avalik istung koos esindusorganisatsioonide esindajatega. Istungi eesmärgiks oli leida ühiselt vastused tõstatatud küsimustele ning kaaluda eelnõu täpsustamise ja muutmise vajadust (Käibemaksuseaduse ja...). Istung on ka jäädvustatud ning võimalik Riigikogu veebilehel järele vaadata. Videost on näha, et arutati ülalloodud tähelepanekuid. Näiteks nenditi, et oleks vaja kindlaks teha, missugusel viisil peaks ettevõtja sõite tõendama, ehk oleks vaja see ka seadusesse kirja panna. Kusjuures Maksu- ja Tolliameti esindaja sõnas, et maksuhaldur ei pruugi alati lähtuda ettekirjutatud tavadest, vaid sellest kuidas tegelikult olukord on või kui hästi maksuhaldurit veendakse – ka GPS-süsteem ei pruugi olla piisavalt usaldusväärne ja haldurit rahuldada, kuna ehk on loodud spetsiaalne programm petmiseks. Pigem nähakse maksuhaldureid ettevõttes kohapeal vaatlusi tegemas (Rahanduskomisjoni...).

21. novembril 2013 arutati eelnõud istungil, kus otsustati rahanduskomisjoni Reformierakonna fraktsiooni ning Isamaa ja Res Publica Liidu fraktsiooni ettepanekul, et käibemaksuseaduse muutmise eelnõust jäetakse välja sätted, millega kavandati sõiduautode

ning nende tarbeks kaupade ja teenuste soetamisel sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramist (Käibemaksuseaduse ja...).

Eelnõust sõiduautode sisendkäibemaksuga seotud muudatuste välja jätmine sai avalikkuselt positiivse tagasiside. Rahandusminister Jürgen Ligi toonitas meediale, et maksumuudatust oli vaja eelkõige, et leida rahaline kate teehooldusele ning muudatuste välja jätmine oli tema arvates vale otsus. Ligi tõi autode maksustamise näiteks Soome, kus autosid maksustatakse lisaks 24% käibemaksule ka teiste maksudega (Rohelaan, 2013a). Aivar Sõerd juhib aga seevastu tähelepanu, et Soomega võrdlemine on asjatu. Tegu on kõrgema elatustasemega, kvaliteetsemat ühistransporti ja üldiselt kõrgemat maksukoormust omava riigiga. Sellises hajaasustusega riigis nagu Eesti, kus ühistransport igal pool ei toimi nii nagu peaks, on sõiduauto inimeste igapäevaseks toimetulekuks aga vajalik (Sõerd, 2013).

3. aprillil 2014. aastal saatis aga rahanduskomisjon taaskord valitsusele samasisulise eelnõu. Juba 14. aprillil võeti antud eelnõu „Käibemaksuseaduse muutmise seadus 644 SE” Riigikogus menetlusse. Viimase oluliseks erinevuseks esimesest eelnõust on see, et loobuti 2 000 eurot käsitlevast piirangust. Autori hinnangul uue eelnõu seletuskiri ei erine oluliselt eelnenust. Kõige suuremaks erinevuseks on viide Euroopa Komisjoni poolt koostatud uuringule „Company Car Taxation 2010“ (Käibemaksuseaduse muutmise ...). Tegu on tõesti ettevõtete autode maksustamist puudutava uuringuga, kuid see viidi läbi aastal 2009. Seetõttu on küsitav, kui otstarbekas on rõhutada viie aasta tagusele uuringule.

3.3.3 Huvigruppide ja arvamusalaldajate poolsed ettepanekud

Igal kevadel saab meedias hetkeks kõlapinda teede rahastamine ning hooldus, kuna nähtavale tulevad teede vajumised ja löökaugud. Võib isegi öelda, et diskussioon teede rahastamise ümber on saanud traditsiooniks, sest pidevalt arutatakse nii autode kui teede maksustamise üle, et suurendada teede rahastusele kuluvaid ressursse ja muuta infrastruktuuri seisukorda paremaks.

29. mail 2013 avalikustati Euroopa Komisjoni poolsed soovitusel Eestile, mida võiks kaaluda aastateks 2013-2014. Nende seas oli ka punkt, mis rõhutab energiatõhususele tähelepanu pööramist, eriti eluaseme- ja transpordisektoris. Tuleks suurendada keskkonnastiimuleid seoses sõidukite ja jäätmetega, sealhulgas võiks kaaluda sõiduautode maksustamist ja/või mootorikütuse aktsiisimäära tõstmist (Nõukogu soovitus ...).

Antud soovitusi kajastasid ka erinevad uudisteportaalid. Capital Advisorsi partner Henrik Roosna arvab, et automaks vaid süvendaks ebaõiglust, kuna maksu tasuksid enamjaolt maapiirkondades elavad ja vähemjõuakad inimesed. Nemad on langetanud auto valiku tulenevalt majanduslikest põhjustest, mitte auto ökonoomsusest. Reaalsuses aga maksavadki need inimesed juba täna rohkem kütuseaktsiisi, sest tõenäoliselt on neil kütust rohkem tarbiv vanem auto ja toidupood või töökoht kodukohast kaugel (Roosna, 2013).

Järgnevalt on autor koondanud loetelusse kommentaatorite arvamused ja ettepanekud, mis olid seotud autode maksustamisega üldiselt:

1. Raskeveo toimumise lubamine vaid raudteel – sellisel juhul saaks hoida raha kokku nii teede ehituselt kui teehoolduselt, samuti suureneks liiklusohutus.
2. Maks ei pruugi olla ebaõiglane, kui maksustatakse progressiivselt tulenevalt auto vanusest ja võimsusest, heitgaaside kogusest. Kuid antud ettepanekule vaieldakse ka vastu, sest nii või teisiti langeb kommentaatorite arvates suur osa maksukoormusest madalapalgalistele.
3. Sõiduauto ühekordne kõrge maksustamine esmasel registreerimisel olenevalt parameetritest (hinnast, võimsusest, mootorimahust, vanusest jne).
4. Kuna teede kulumise põhjus seisneb autodes, siis tuleks tarbimist reguleerida läbi kütuseaktsiisi tõstmise.

Kui eelmises peatükis kirjeldati huvigruppide poolt ära märgitud probleeme, mis olid seotud käibemaksu mahaarvamise piirangu rakendamisega, siis nüüd tuuakse huvigruppide poolsed ettepanekud.

Carfic Trade OÜ tegevjuhi arvates tuleks tähelepanu pöörata hoopis auto müügikuulutuste portaalides müüjate kontrollile, sest tihti on andmete all kirjas vaid telefoni number, kui sedagi, ning juriidilist isikut ei ole võimalik avastada. Seetõttu jääb aga käibemaks tasumata ning odavate hindadega rikutakse ausat turukonkurentsi. Tuleks tegeleda otseselt maksupetturitega (Käibemaksuseaduse ja...).

AMTEL usub, et kõige mõistlikum on tulevikus siiski rakendada CO₂-põhist maksustamist, see stimuleeriks ostma ökonoomsemaid autosid ning maksust kõrvale hiilimine ei ole võimalik ega ka kasulik. CO₂-põhine maksu administreerimine on lihtne, jälgitakse „saastaja maksab“ põhimõtet, halduskoormuse kasv jääb olemata ning soositakse säästlikke ja elektri- ja hübriidautode kasutamist. Eesti Väike- ja Keskmiste Ettevõtjate Assotsiatsiooni

meelest oleks aga õiglasem eelarve tasakaalustada kõiki maksumaksjaid puudutavalt, näiteks kütuseaktsiisi määra tõstmisega (Käibemaksuseaduse ja ...).

Eesti Liisinguühingute Liit toob välja, et kui riik soosib erasõidukite kasutamist, tuleks vastukaaluks erisoodustuste maksuvaba hüvitise piirmäära senisega võrreldes oluliselt tõsta. Samuti ootaksid ettevõtjad solidaarset käitumist ka valitsussektorilt ja Riigikogu liikmetelt, nende auto kasutamise seotud hüvitisest loobumist. Ka Eesti Kaubandus-Tööstuskoda mõonab tuleks pöörata tähelepanu erisoodustuse maksustamisele ning tõenäoliselt sellest üldse loobuda. Eesti Kindlustusseltside Liit ettepaneku kohaselt võiks käibemaksuseaduse paragrahvis 30 täiendada erandite osa punktiga, mis puudutab piirangu mitte rakendumist, kui kindlustusjuhtumi järel sõiduk taastatakse või kui kindlustusjuhtumis hävinenud sõiduk asendatakse (Käibemaksuseaduse ja ...).

Inimeste jaoks ebaõiglasena tunduv maksumuudatus on tekitanud huvi, miks ei uurita riigiametnike käsutuses olevat autoparki. OÜ Tarmeko KV juhatuse liige Jaak Nigul tegi ettepaneku panna avaliku sektori ametnikud sõidupäevikut pidama ning erasõitude eest ise maksma, kuna praegusest kuluhüvitisest makstakse erasõidukite ja autokütuse eest (Nigul, 2014). Maksupettuste ja maksuaugu vähendamist on kommenteerinud ka tuntud tanklaketi Statoil Fuel&Retail Eesti AS müügidirektor. Meelis Miguri arvates võiks maksupettuste võitlemiseks saata igasse mootorikütuse aktsiisilattu maksuhalduri, kes reaalselt kõiki tehinguid jälgiks (Statoil: maksuhaldur ...).

Eesti Turvaettevõtete Liidu ettepaneku kohaselt peaks paragrahvis 30 lõikes 5 nähtuvate erandite hulka kuuluma ka turvaettevõtete sõidua autod, mida kasutatakse turvateenuse osutamiseks. Märgitakse, et ei ole ratsionaalne kulutada aega autode vahetusele töökohas, kui öösel on toimunud kusagil objektile hädaolukord. Liidu arvates on enamus ettevõtjaid seaduskuulekad ja on huvitatud sõiduvahendite seaduskohasest kasutusest (Käibemaksuseaduse ja ...).

Läbi töötatud artiklite kommentaaridest võis leida järgnevaid ettepanekuid, mida võiks käibemaksuseaduse muudatuse alternatiivina kasutada:

1. Ettevõtete tulumaksu taastamine.
2. Kui ehitajat hoiab konkreetsel töökohal ehk just see tööandja poolt kasutada antud kaubik või sõiduauto, siis miks soovitakse seaduse muudatust teostada läbi käibemaksu, mitte läbi ametiautode või ettevõtte autode maksustamise.

3. Tegutsemine otseselt petturitest ettevõtjatega, kes tõesti ostavad sõiduauto firma nimele, et see käibemaksu võrra soodsamalt saada (tegelemine ettevõtetega, kelle käive on null, kuid Liiklusregistris on neil sõiduauto arvel).
4. Sõidupäevikute intentsiivsem ja tõhustatud kontroll – näiteks läbi e-riigi.
5. Kehtestada Eesti tingimustele sobilik maks, mis oleks kehtiks kõigile, k.a riigiametnikele.
6. Omatarbe maksustamisel võtta arvesse sõiduauto soetushinda.
7. Vastavad kleebised (logod) või värvilise põhjaga numbrimärgid nii ettevõtte kui riigi ametiasutuste sõiduautodele, et nii maksumaksjad kui kliendid näeksid, kus ja millega tööajal tegeletakse.
8. Kehtestatud reegel, et ettevõtte nimel ei tohigi sõiduautot registreerida, kui ei pakuta just vastavat teenust (õppesõiduk, taksod, turvafirmad jne).
9. Kehtestada ettevõtte sõiduautole väärtuslimiit.
10. Ettevõtte raamatupidamist võiks hallata läbi maksuameti, sellisel juhul oleks maksuametile kõik andmed vajadusel kättesaadavad ning petmine raskendatud.
11. Kasutatud autode turg võiks olla üldiselt kõigile maksuvaba.
12. Lubatud käibemaksu mahaarvamine vaid tarbesõidukitelt (näiteks vaid kaubikutelt, mitte luksusmaasturitelt).
13. Käibemaksu määra vähendamine.
14. Sisendkäibemaksu mahaarvamine täies mahus keelata ning lubada vaid eksporttehingutelt teha mahaarvamisi.

Nii huvigrupid kui ka kommentaatorid esitasid autori hinnangul hulga ettepanekuid, mida peaks käibemaksu mahaarvamise piirangu rakendamisel arvesse võtma või milliseid alternatiive võiks kaaluda. Sama kehtib ka probleemide kohta, millele tähelepanu juhiti. Võib öelda, et püsitatud lähtehüpootees, mis puudutas asjakohaseid ettepanekuid, on tõestatud.

3.4 Järeldused

Autode kasutamise punkti, kus tänase seisuga Eesti asub, on raske öelda ning seda, kas ja millal autode kasutamine hakkab vähenema, on raske ennustada. Hetkel viitab Maanteeameti poolt loodud statistika sellele, et järgmistel aastatel koormus Eesti teedele

suureneb veelgi. Hindade tõusu ja teede koormuse kasvu tõttu tuleb kindlasti leida jätkusuutlik viis, kuidas teede ehitust ja hooldust rahastada.

Töö teoreetilisest osast selgus, et paljudes riikides on rakendatud autode maksustamist. Autosid on maksustatud mitmesugustel viisidel ja maksumäära arvutamisel võetakse arvesse erinevaid asjaolusid, olgu selleks siis auto vanus või hoopis tema geograafiline registreerimise asukoht. Eestis autosid otseselt ei maksutata ning teede rahastamiseks mõeldud ressursid saadakse kütuseaktsiisist, millega kaudselt tarbijaid maksustatakse. Kuid võttes arvesse Eesti maanteede ja tänavate olukorda, siis võib öelda, et vaid kütuseaktsiisist tulevikus ei piisa.

Rahanduskomisjoni poolt koostatud käibemaksu seaduse muudatuse eelnõust, mis hõlmab ettevõtte autode käibemaksu mahaarvamise piirangu rakendamist, loodetakse teenida täiendavad 40 miljonit eurot riigieelarvesse. Täiendav tulu peaks olema just nimelt mõeldud teede rahastamiseks. Töö uurimuslikus osas, mis käsitles Eesti autoparki eripärasid, selgus, et ettevõtetele kuuluvate autode osakaal on väiksem kui kolmandik kõigist arvel olevatest sõiduautodest kokku, hinnanguliselt 14%. Autor usub, et tulenevalt sellest numbrist võiks hoopis tegeleda kõigi autoomanikega, ka eraisikutega, kelle kasutuses on kõige enam üle 10 aastaseid sõidukeid. Sellisel juhul on võimalik parendada Eesti energiatõhusust ja uuendada ühtlasi ka autoparki.

Autor on koondanud käibemaksu mahaarvamise piiranguga seotud peamised poolt- ja vastuargumendid tabelis 4, mis toodi esile nii käibemaksuseaduse muudatuse eelnõu seletuskirjas kui ka meedias.

Tabel 4. Käibemaksu mahaarvamise piiranguga seotud poolt- ja vastuargumendid.

Pooltargumendid	Vastuargumendid
Maksuerandite vähendamine.	Sisuliselt tegu hoopis maksuerandi loomisega, olukorra veelgi keerulisemaks muutmine, auto ei erine teistest ettevõtte tootmissisenditest.
Ettevõtte autode omatarbeks kasutamise vähendamine.	Sellisel juhul peab töötajal kaks autot olema (töö- ja erasõiduk), suureneb tühisõitude arv.
Ettevõtjatel soodsam sõiduautosid soetada kui eraisikutel, muudatus vähendaks ebaõiglust.	Ei oleks ebaõiglane, kui autosid maksustataks progresseeruvalt olenevalt sõiduauto parameetritest.
Maksuhalduril raske ja tülikas hinnata, kuidas ettevõtte sõidukit tegelikult kasutatud (sõidupäevikud ei kajasta õiget kasutust).	Muudatusega suureneb koormus veelgi – esmalt vaja maksuhaldureid koolitada, seejärel peavad nad hakkama sõiduki kasutamise tõendamist kontrollima.
Mitmetes Euroopa riikides ei lubata 100% käibemaksu mahaarvata.	Ei tohiks võrrelda Eestit riikidega, kus kvaliteetsem ühistransport ja kõrgem

	elatustase. Analüüsi ja uuringute tulemusena tuleb luua Eestile sobilik variant.
Sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramine on õigem ja õiglasem, kui eratarbimise maksustatavat väärtust tõsta – rikub maksumaksjate huve, kes kasutavad sõiduautot suhteliselt vähem ja ostavad selle tarbeks kaupu ja teenuseid.	Enamik ettevõtjaid on seadusekuulekad ja tegutsevad ratsionaalselt, kuid nende sisendkäibemaksu mahaarvamine on ikkagi piiratud, kui tõendamine maksuhaldurit ei rahulda.

Tabelist selgub, et peamisteks pooltargumentideks on ebaõiglus ja teiste riikide eeskuju. Autor leiab, et need argumendid ei ole piisavad, et muudatus teostada. Huvigrupid ja kommentaatorid tõid välja piirangu rakendamise kohta hulganisti vastuargumente, teiste seas näiteks täiendavate kulude ümberkandmine töötajatele ja pettustehulga kasv kasutatud või imporditud autode turul. Töös käsitletud seaduse muudatuse eelnõust puudus põhjalik, täpne, usaldusväärne analüüs selle kohta, et antud muudatust oleks tingimata vaja. Nagu töö teoreetilises pooles kirjeldatud, siis maksustruktuuri koostamiseks või muutmiseks tuleb läbi viia põhjalik taustauuring, tarbijakäitumise analüüs, et kehtestatud maks oleks tulemuslik. Antud eelnõu aga oli koostatud kiirustades. Samuti kinnitasid kõik huvigrupid, et osapooli ei ole eelnõu koostamisse kaasatud. See on autori arvates aga lubamatu.

Analüüsitud märgukirjadest, artiklitest ja kommentaaridest eristus palju asjakohaseid ja arukaid ettepanekuid. alustades värvilise põhjaga numbrimärkidest ning lõpetades ühetaolise automaksu kehtestamisest. Kusjuures autode maksustamisega, mis kehtiks kõikidele autoomanikele olenemata, kas tegu on era- või juriidilise isikuga või riigiametnikuga, olid enamik päri. Kõige enam nõustusid kommentaatorid autode kõrgema maksustamisega läbi kütuseaktsiisi, sest see olevat kõige õiglasem.

Autor on arvamusel, et ettevõtluskeskkonda halvendades mõjutab muudatus eelkõige lihttöölisi, sest tõenäoliselt kantakse just neile üle ettevõttes lisandunud kulud, näiteks palkade või soodustuste vähendamise näol. Autori hinnangul ei tohiks ignoreerida osapoolte argumente nii probleemide kui ettepanekute osas, sest nendel on informatsioon hetkeolukorra kohta. Uurimusest selgus, et kõik osapooled saavad aru vajadusest leida täiendavad ressursid teede hooldusesse ning sellele vastupanu ei osutataks, kui kehtestatakse õiglane ja toimiv süsteem. Kokkuvõttes usub autor, et ametiasutuste põhjalikuma koostöö tulemusena on kindlasti võimalik maksupettuseid vähendada ja petturite tegevust piirata ning see ei tohiks olla põhiliseks argumendiks seadusemuudatuse loomisel.

KOKKUVÕTE

Käesoleva töö eesmärgiks oli hinnata Eestis käibemaksu mahaarvamise piirangu rakendamisega välja toodud probleemide ja ettepanekute asjakohasust ning välja selgitada, kuidas toimub piirangu rakendamine ettevõtte sõiduauto soetamisel erinevates riikides. Töö käigus tutvuti esmalt teoreetilise poolega, mis hõlmas eelkõige maksupoliitika kujundamise põhitõdesid, käibemaksu olemust ja selle ajalugu ning samuti ka Eestit puudutavat seadusandlust. Seejärel koostati kokkuvõtlik informatsioon autode maksustamise ja käibemaksu mahaarvamise arvestamise kohta erinevate riikide lõikes. Viimaks analüüsiti 2013. aasta sügisel algatatud käibemaksuseaduse muudatuse eelnõu sisu, mis hõlmas käibemaksu mahaarvamise piiramist 50% ulatuses ettevõttele sõiduauto soetamisel. Analüüsiti eelnõuga seonduvaid tähelepanekuid probleemide kohta, mida avaldati meedias. Selekteeriti välja ka ettepanekud, kas ja kuidas tuleks ettevõtte autosid maksustada ning millised oleksid käibemaksuseaduse muudatuse alternatiivid.

Töö käigus selgus, et paljudes Euroopa riikides on autode kasutamine maksustatud. Maksumäärad võivad sõltuda nii auto soetushinnast, mootori võimsusest ja töömahust, sõiduauto vanusest. Enamik riike on liikunud suunda, kus maksumäära kujundamises mängib olulist rolli keskkonnasäästlikkus, mistõttu määr sõltub sõiduauto tehase poolt kirja pandud CO₂ emissioonist. Keskkonnasäästlikkuse propageerimiseks on välja töötatud ka erinevad boonussüsteemid stimuleerimaks elektri- või hübriidautode kasutamist, seda näiteks Prantsusmaal, Luksemburgis, Hispaanias ja ka Eestis.

Autor uuris tööd koostades ka Eesti autopargile iseloomulikke omadusi. Näiteks on Eestis populaarsemateks markideks Volkswagen, Ford ja Audi ning 2013. aasta lõpu seisuga on Liiklusregistris arvel kokku 628 565 sõiduautot. Autori üllatuseks oli Eestis 2013. aasta seisuga arvel lausa 476 sõidukit 1 000 elaniku kohta arvel. Kusjuures elanike hulka on arvestatud nii vanurid kui ka lapsed. Piltlikult võib öelda, et igal keskmisel „sõiduealisel“ eestlasel on vähemalt üks sõiduauto ning leibkondades on tõenäoliselt siis kasutusel kaks sõiduautot. Seda kas sõiduautod on nendes leibkondades soetatud ka reaalselt otstarbe, mitte

mugavuse tõttu, on raske öelda. Autori jaoks ei tulnud üllatusena, et Maanteeameti andmete põhjal on viimasel ajal soetatust enim just suure võimsusega linnamaastureid, nagu näiteks Toyota Rav4, Honda CR-V või Nissan Qashqai. Neid mudeleid võib autori hinnangul tihti ka linnapildis märgata.

Bakalaurusetöö eesmärgi täitmiseks uuriti, kuidas toimub erinevate riikide praktika käibemaksu mahaarvamise arvestamisel ettevõttele sõiduauto soetamisel. Selgus, et käesoleva hetke seisuga lubavad lisaks Eestile ettevõtte auto soetamisel sisendkäibemaksu tagasi nõuda 100% ulatuses, näiteks Madalmaad, Saksamaa, Tšehhi, Rumeenia, Venemaa, Hispaania ja Šveits. Käibemaksu on lubatud mahaarvata teatud ulatuses Belgias, Itaalias ja Poolas. Viimaste hulka võib kuuluma hakata ka Eesti, kui seaduse muudatus vastu võetakse.

Käibemaksuseaduse muudatus tõstatas meedias elava artuelu, kus kajastati probleeme seoses käibemaksu mahaarvamise piirangu rakendamisega. Heideti ette vähese analüüsi ja uuringu teostatavust eelnõu koostamise ajal ning kõige enam tekitas osapooltes segadust piirangu määr – käibemaksu mahaarvamise piirang 50% ulatuses, kuna puudus tõestus, et erasõitjate osakaal on üle poole kõikidest ettevõtte autodega sooritatud sõitudest. Lisaks sellele ei mõistatud, miks ei rakendata autode maksustamist täies ulatuses kõigile autoomanikele näiteks CO₂ emissiooni põhised. Samuti miks maksupetturitega otseselt ei tegeleta, kui nende andmed peaksid ametiasutustele kättesaadavad olema. Iga seaduse muudatus saab meedias kriitika osaliseks, kuid autori hinnangul olid enamus välja toodud probleemid arutamist väärt ja neid ei tohiks märkamata jätta, kui soovitakse, et Eesti ettevõtluskeskkonda ei halvendataks.

Probleemküsimuste esile toomisega juhiti tähelepanu ka võimalikele alternatiividele. Nii huvigrupid kui kommentaatorid suutsid välja pakkuda väga asjalikke ja arutelu väärt ettepanekuid. Silmapaistvamaks osutusid autori hinnangul kindlasti ühetaoline maksustamine auto omaduste järgi, näiteks CO₂ emissiooni või mootori võimsuse kaudu. Samuti väärrib autori arvates tähelepanu ettepanek registreerimistasude märkimisväärsest tõstmisest. Huvi tekitas ka ettepanek kehtestada ettevõtte autodele väärtuslimiit, millest kallimat autot ei ole võimalik ettevõtte nimele registreerida. Autori hinnangul olid enamik kommentaatorid päri, et hetkel kehtiv teede rahastamise süsteem ei ole jätkusuutlik ning lähitulevikus tuleb autode omamist hakata kõrgemalt maksustama. Seda argumenti toetab ka kõrge sõiduautode arv 1 000 elaniku kohta. Enne maksu kehtestamist tuleks aga nii kommentaatorite kui ka autori arvates korrastada ühistranspordivõrk, et ühistransport oleks puhas, ohutu ning sõidugraafikud

optimaalsed sobides ka maal elavatele inimestele. Auto omanike käitumise kõige paremaks ja õiglasemaks muutmise vahendiks peetakse aga jätkuvalt maksustamist läbi kütuseaktsiisi.

Enne töö koostamist püstitas autor kaks lähtehüpoteesi. Esimene lähteseisukoht väitis, et käibemaksuseaduse muudatuse eelnõu kajastus meedias oli faktiliste vigadega ja segane. See seisukoht leidis töö käigus autori arvates kinnitust. Uudisteportaalides ei käsitletud seaduse muudatuse eelnõu täpseid pealkirju, täielikku sisu, mis viis ka selleni, et ajakirjanikud avaldasid valede arvutustega artikleid õhutades sellega lugejates valede arusaamade kujunemist. Teine lähtehüpotees puudutas huvigruppide ja arvamusalaldajate poolset ettepanekute asjakohasust ja nende võimalikku kasutamist seaduse muudatuse alternatiividenä. Ka see lähtehüpotees sai töö käigus autori hinnangul kinnitust. Toodi välja mitmeid arukaid, asjakohaseid ja tõesti kaalumist väärt ettepanekuid. Töö käigus need koondati ja kõikide kohta oleks võimalik teha täiendav analüüs uurimaks, kas saadav kasu oleks ehk suurem kui nimetatud käibemaksuseaduse muudatusest tulenev kasu.

Bakalaureusetöö koostamise hetkeks ei võetud käibemaksuseaduse muudatuse eelnõud vastu, kuid eelnõu on siiani veel menetluses ja sellega tehakse tööd. Samuti oodatakse siiani Euroopa Komisjoni poolset luba viia antud erand riiklikku seadusandlusesse. Autori arvates võiks kindlasti lähitulevikus uurida, kas eelnõu võetakse vastu ning kas selle sisu on parandatud. Kui eelnõu võetakse vastu, oleks otstarbekas läbi viia ka analüüs, mis uuriks maksutulu kogumist ja ettevõtete poolset käitumist, kuidas mõjutab muudatus kasutatud ja uute autode turgu ning mis peamine – kas maksupettused vähenevad või leidis aset hoopis vastupidine efekt.

Võib öelda, et bakalaureusetöö eesmärk sai täidetud. Olulisemaks töö järelduseks võib pidada seda, et seaduse muudatused, mis puudutavad maksustamist, peaksid olema põhjendatavad eelnevalt läbi viidud analüüsi alusel. Sellisel juhul on selge, et taotletav eesmärk on teostatav ja reaalne kasu suurem kui tehtav kahju. Autori hinnangul on töös käsitletav käibemaksuseaduse muudatus koostatud kiirustades, põhjalik analüüs puudub ning seda tõestab autori arvates ka erinevate osapoolte vastuseis. Töös läbi viidud analüüs kinnitas, et liikluskoormus ja autode hulk Eestis lähitulevikus suureneb ja tekib vajadus jätkusuutliku lisaressursi järele. Kuid autori arvates ei tohiks täiendava ressursi otsimisega kahju tekitada ainult ettevõtjatele, vaid luua Eesti elanike tarbimiskäitumistele ja autopargile vastav autode maksustamise süsteem.

VIIDATUD ALLIKAD

- Akerlof, G. A., (1970). The Market of "Lemons": Quality Uncertainty and the Market Mechanism. *The Quarterly Journal of Economics*, Volume 84, Issue 3, pp 488-500.
<http://socsci2.ucsd.edu/~aronatas/project/academic/Akerlof%20on%20Lemons.pdf>
(23.04.2014)
- Arvel olevad sõidukid seisuga 31.12.2013. Maanteeameti sõidukite ja juhilubade statistika.
<http://www.mnt.ee/?id=10797> (31.03.2014)
- Barth, L. (2007). Cars as status symbols. *Consumer Reports News*.
<http://www.consumerreports.org/cro/news/2007/12/cars-as-status-symbols/index.htm>
(31.03.2014)
- Bénassy-Quéré, A., Cœuré, B., Jacquet, P., Pisani-Ferry, J. (2010). *Economic Policy: Theory and Practice*. Oxford: Oxford University Press.
- Blanchard, O., Johnson, D.R., (2013). *Macroeconomics*. 6th ed. Harlod: PearsonEducation.
- Dargay, J.M. (2001) The effect of income on car ownership: evidence of asymmetry – *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. Vol 35. Is 9. pp. 807-821. Elsevier
<https://portal.ttu.ee/http/www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856400000185> (31.03.2014)
- Dargay, J.M., Gately, D., Sommer, M. (2007). *Vehicle Ownership and Income Growth Worldwide: 1960-2030*.
http://www.econ.nyu.edu/dept/courses/gately/DGS_Vehicle%20Ownership_2007.pdf
(31.03.2014)
- Elling, T. (2010). Käibemaks.
<http://stud.sisekaitse.ee/Elling/Maksusustem/kibemaks.html> (18.05.2014)
- Erisoodustuse hinna määramise kord. Rahandusministri määrus 13.01.2011.a – RT I, 04.03.2014, 6
- Esmaselt registreeritud sõidukid. Statistikaameti andmebaas.
http://pub.stat.ee/px-web.2001/Database/Majandus/22Transport/08Registreeritud_liiklusvahendid/08Registreeritud_liiklusvahendid.asp (31.03.2014)

- European Car Taxation Guide. International Fleet Guide 2013 (2013). / Ed. Degives, T. PricewaterhouseCoopers.
- Guess, G. M., Farnham, P.G. (2011). Cases in Public Policy Analysis. 3rd ed. Washington, DC: Georgetown University Press
- Infoleht 02-14 (veebruar 2014 seisuga). Maanteeameti sõidukite ja juhilubade statistika. <http://www.mnt.ee/?id=10797> (31.03.2014)
- Javoiš, J. (2013). Autod linnas kui ühisvara tragöödia. Eesti Päevaleht. <http://epl.delfi.ee/news/arvamus/juhan-javois-autod-linnas-kui-uhisvara-tragoodia.d?id=67445784> (31.03.2014)
- Kraft, M. E., Furlong, S. R. (2007). Public Policy: Politics, Analysis, And Alternatives. 2nd ed. Washington, DC: CQ Press.
- Käibemaksu ajalugu. Raamatupidamis- ja maksuinfoportaal RMP.ee <http://www.rmp.ee/maksud/kaibemaks/4750?Print=1&popUp=1> (18.05.2014)
- Käibemaksuseaduse ja raamatupidamise seaduse muutmise seadus 493 SE. Riigikogu. <http://www.riigikogu.ee/?op=ems&page=eelnou&eid=4bc15645-7f31-4567-8ec9-808417bbc968&> (12.02.2014)
- Käibemaksuseaduse muutmise seaduse 644 SE. Riigikogu. <http://www.riigikogu.ee/?op=ems&page=eelnou&eid=9cb31585-8730-4643-b5b0-04ed03702f68&> (15.04.2014)
- Käibemaksuseadus. Vastu võetud Riigikogus 10.detsembril 2003. a – RT I, 18.02.2014, 11
- Lehis, L. (2001). Eesti uus käibemaksuseadus ja käibemaks Euroopa Liidus. http://web.finance.ee/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=237 (18.05.2014)
- Lepik, A. (2013). Priske: Kasutatud autode turul ei saa eetilise ärist rääkida. *Äripäev Online*. <http://www.aripaev.ee/?PublicationId=ab34290c-f9c0-497b-8b31-e16e9801bcb6&ref=rss> (31.03.2014)
- Liiklusseadus. Vastu võetud Riigikogus 17.juunil 2010.a – RT I, 14.02.2014, 3
- Melville, A. (2006). Taxation. 12th ed. Harlow: Pearson Education.
- Nõukogu soovitus, milles käsitletakse Eesti 2013. aasta riiklikku reformikava ja esitatakse nõukogu arvamus Eesti stabiilsusprogrammi (2012-2017) kohta. 29.05.2013, Euroopa Komisjon. http://ec.europa.eu/europe2020/pdf/nd/csr2013_estonia_et.pdf (26.02.2014)

Passenger Cars (per 1 000 people). The World Bank Database.

<http://data.worldbank.org/indicator/IS.VEH.PCAR.P3/countries> (22.04.2014).

Rahanduskomisjoni avalik istung sõiduautode maksustamisega seotud küsimustes

http://www.riigikogu.ee/index.php?id=177620&parent_id=177619 (18.02.2014)

Rahvaarv (arvestatud rännet), 1.jaanuar, aasta. Statistikaamet.

<http://www.stat.ee/34266> (31.03.2014)

Registreeritud liiklusvahendid: sõidukid, 31.detsember. Statistikaameti andmebaas.

<http://pub.stat.ee/px->

web.2001/Database/Majandus/22Transport/08Registreeritud_liiklusvahendid/08Registreeritud_liiklusvahendid.asp (31.03.2014)

Rosen, H. S., (2005). Public Finance. 7th ed. Singapore: McGraw Hill.

Sõidukite ja juhilubade statistika. Maanteeamet.

<http://www.mnt.ee/?id=10797> (31.03.2014)

Sõidukite riigilõivud. Maanteeamet.

<http://www.mnt.ee/?id=10776> (13.04.2014)

Ulmre, A., Laube, M., Elling, T., Talsma, M. (2006). Käibemaks I. Sisekaitseakadeemia (õppematerjal).

SUMMARY

THE IMPLEMENTATION OF VAT DEDUCTION LIMIT ON PURCHASING A COMPANY CAR

Minni Metsunt

Due to the road vehicle independence, comfort and people's economic situation, the amount of vehicles on our roads in traffic has been growing in Estonia and in other countries. The rise in the number of vehicles requires more resources from the government, to fund the construction and maintenance of the roads. Several countries have taxed the usage of cars based on the car's characteristics, also the behaviour is tried to be changed through value added tax.

The VAT deduction laws differ in countries, some of them allow full VAT deduction when purchasing a company car, some countries have certain restrictions. Since the autumn of 2013, some of the politicians in Estonia have been trying to change the VAT laws and limit the VAT deduction rates when buying a company car. That is what this Bachelor's thesis is prepared to examine. The purpose of the thesis was to assess the problems and the relevance of the proposals of applying the VAT deduction limit in Estonia and find out how the implementation of VAT deduction limit on purchasing a company car is carried out.

During the thesis, the author firstly introduced the theoretical side, which primarily included the fiscal policy basics, the essence of VAT and its history and also the legislation concerning Estonia. After this the author compiled some information about the taxing of cars and VAT deduction of company cars in different European countries. Finally the draft of the VAT legislation, which concerned the implementation of VAT deduction limit on purchasing a company car by 50%, initiated in autumn 2013 was analyzed. The author analyzed the observations regarding the draft problems, which were published in the media. The proposals

of if and how the company cars should be taxed and what would be the alternatives to the VAT legislation change, were selected.

The theoretical part of the thesis revealed that cars in most of the countries in the EU are taxed. For example the taxation of car registration based on the purchase price or taxation based on the age and engine power. The most common taxation is based on the CO₂ emission given by the manufacturer. This kind of taxation is practiced in Finland, France, Ireland, Luxembourg, Germany etc. When it comes to VAT deduction on company cars it can be deducted a 100% in The Netherlands, Germany, Czech Republic, Romania, Russia, Spain and Switzerland. The VAT can be somewhat deducted in Belgium, Italy and Poland. Estonia will belong in the latter, if the draft will be adopted.

The draft of VAT legislation change brought a lively discussion in the media. The media covered the problems of the implementation of VAT deduction limit raised by interest groups and other people with opinions. Little analysis and vaguely chosen deduction marginal rate caused confusion among the interest groups and commentators. In addition to that, some people did not understand why vehicle taxation would not be applied to all vehicles based on the CO₂ emission, or why the tax fraudsters would not be dealt with directly, if their company and personal information should be freely available for all of the instances. In author's opinion all of the featured problems are worth to be discussed and considered. On several occasions the equal, one of a kind car taxation, based on the car's properties, was pointed out. But most of all people referred to the rational use of fuel excise and it's fair nature, because car taxation through fuel excise is equal and people are able to give up the consumption.

During the research, it turned out that the ratio between the population of Estonia and the number of vehicles registered in the Estonian Road Administration is remarkable. It can be concluded that every Estonian, who is capable to drive, owns a car. It also appeared that the older cars are owned by individual consumers and companies own only 14% of all registered vehicles. Therefore the author thinks that the legislation change, which basically is a hidden tax for the companies, would not give as much benefit as the other system, that would tax all of the car owners. In conclusion, it can be said, that the author believes the objective of the thesis was accomplished.

LISAD

Lisa 1. Autodega seotud maksustamine riikide lõikes

Riik	Autodega seotud maksustamine
Austria	<ul style="list-style-type: none"> • Ühekordne registreerimismaks, sõltub sõiduki omadustest ja keskmisest kütusetarbimisest. Imporditud autodel eraldi tasud. • Mootorsõidukimaks sõltuvalt mootorivõimsusest, maksuraha koguvad kindlustusfirmad.
Belgia	<ul style="list-style-type: none"> • Registreerimismaks nii uutele kui kasutatud autodele sõltuvalt silindrimahust ja võimsusest. Regioniti maksubaas ja maksumäär erinevad. • Aastane liiklusmaks, mis arvutatakse tarbijahinnaindeksi alusel. • Täiendav aastane liiklusmaks, mis kogutakse täiendavalt vedelgaasi kütusega sõiduki eest
Tšehhi	<ul style="list-style-type: none"> • Esmasel registreerimisel registreerimistasu, milles võetakse arvesse Euroopa Liidu CO₂ emissiooni standardeid. • Teemaks sõltuvalt mootorimahust. Maks rakendub vaid ettevõtluse otstarbeks kasutatavatele sõidukitele ning veoautodele ja kaubikutele. Elektri-, hübriid-, LPG sõidukid vabastatud.
Taani	<ul style="list-style-type: none"> • Esmasel registreerimisel registreerimistasu. • Aastane liiklusmaks, määr sõltub kütuse liitri kohta läbitud kilometraazist. • Diisli ja bensiini aktsiis • Sillaületusmaks
Soome	<ul style="list-style-type: none"> • Maks esmasel registreerimisel, rakendub sõidukitele, mille tühimag on kuni 1 875 kg. Maksumäär sõltub CO₂ emissioonist • Sõiduki maks, mis sõltub CO₂ emissioonist, registrimassist või väljalaskeaastast. Kusjuures lisandub täiendav summa, kui tegu on diiselmootoriga. Maks kehtib ka elektriautodele. • Rehvide ümbertöötlemise tasu, mis tasutakse uute rehvide ostmisel 2,15EUR iga rehvi kohta
Prantsusmaa	<ul style="list-style-type: none"> • Registreerimismaks, mis sõltub mootori võimsusest ja asukohast. Kehtib ka ümberregistreerimisel. Ei kehti elektri ega vedelgaasi autodele. • Täiendav maks kõrge CO₂ emissiooni korral. Sõltub nii CO₂ emissioonist, väljalaskeaastast kui mootori võimsusest. Kehtib ka ümberregistreerimisel. Kehtib boonussüsteem – kui vahetatakse välja vanema kui 15 aasta vanune sõiduk keskkonnanõuetele vastavasti, on tal võimalik saada soodustust soetamishinnast, kui sõiduk vastab ettenähtud nõuetele. • Aastane ettevõtete autode maks, mis rakendub kõikidele registreeritud ettevõtete autodele sõltumata kasutusest (v.a taksod, müügi ja lühiajalise rendiga tegelevad ettevõtted). Maksumäär sõltub CO₂ emissioonist või mootori töömahust.
Saksamaa	<ul style="list-style-type: none"> • Registreerimistasu, mille suurus sõltub kohalikust haldusüksusest. Sõiduki registreerimine rangelt seotud maksude tasumisega. • Aastane sõidukimaks, mis sõltub mootori töömahust, kütusetüübist, CO₂ emissioonist ja täismassist. Soodsamatel tingimustel maksustatakse ka elektri- ja hübriidautosid.
Kreeka	<ul style="list-style-type: none"> • Ühekordne registreerimismaks sõltuvalt auto vanusest ja mootorimahust. Elektriautod on vabastatud. • Aastane liiklusmaks. Enne 2010.aastat registreeritud autode maksumäär sõltub mootorimahust ning pärast 2010.aastat registreeritud autode

	<p>maksumäär CO₂ emissioonist.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auto üleandmise maks, mis rakendub auto omandiõiguse üle minemisel. Sõltub mootorimahust ja seda tasub auto uus omanik. • Luksusautode maks, mille maksumäär sõltub tehaseväärtusest.
Ungari	<ul style="list-style-type: none"> • Registreerimismaks sõltuvalt auto Euroopa Liidu poolt kehtestatud keskkonnakaitse standarditest. • Mootorsõidukimaks, mis sõltub mootori võimsusest ja auto vanusest. • Keskkonnakaitse tasu. Rakendub ostjale järgnevate toodete soetamisel: rehvid, toornafta produktid, patareid, pakendid, elektri ja elektroonika tooted, paberreklaam. • Tempelmaks, mis rakendub kui auto registreering on omandatud kingituse teel või päritud. Sõltub sõiduki mootori võimsusest ja auto vanusest. • Ettevõtte autode maks.
Iirimaa	<ul style="list-style-type: none"> • Esmakordse registreeringu registreerimistasu. Sõltub CO₂ emissioonist ja sõiduki turuhinnast Iirimaaal. • Aastane mootorsõiduki maks, mis sõltub CO₂ emissioonist ja mootorimahust. Elektriautodele kehtivad soodusmäärad.
Itaalia	<ul style="list-style-type: none"> • Provintsi põhine registreerimismaks. Kehtib ka ümberregistreerimisele. Provintsidest võivad määrad erineda 30% ulatuses. • Aastane regionaalne mootorsõidukimaks, mis arvutatakse mootorivõimsuse, Euroopa standardite vastavuse ja CO₂ emissiooni alusel.
Luksemburg	<ul style="list-style-type: none"> • Aastane teemaks. Sõltub mootori töömahust ja CO₂ emissioonist. Arvutamiseks on koostatud valem, mis erinevad mootori tüübi lõikes. • Kehtib boonusesüsteem madala CO₂ emissiooniga, hübriid- ja elektriautodele.
Madalmaad	<ul style="list-style-type: none"> • Esmasel registreerimisel registreerimismaks, mis sõltub CO₂ emissioonist. • Kvartalipõhine teemaks. Arvutatakse täismassi põhjal, kusjuures esinevad bensiini- ja diiselmootori lõikes erisused. Kehtivad soodusmäärad keskkonnasäästlikele sõidukile, et stimuleerida keskkonnasõbralike sõidukite soetamist. • Raskeveokimaks, mis sõltub veoki telgede arvust ja veoki klassifikatsioonist Euroopa Liidu direktiivide alusel
Norra	<ul style="list-style-type: none"> • Registreerimismaks, mis sõltub täismassist, mootorimahust ja –võimsusest. Kehtib ka ümberregistreerimisel. • Aastane sõidukimaks. Aastas 2940 NOK (ca 357 EUR), kusjuures maksu tasumata jätmisel trahvitakse ning sõiduk kustutatakse registrist. • Tasulised maanteed. Tasud varieeruvad 15-30NOK vahel(ca 1,8-3,6 EUR)olenevalt kas tegu on kerge- või raskekaalulise sõidukiga.
Poola	<ul style="list-style-type: none"> • Sõiduki aktsiis. Tasutakse enne esmakordset registreerimist imporditud autodelt või esimese müügi pealt, mis teostatud Poolas. • Registreerimistasu, mis kehtib ka ümberregistreerimisel. • Transpordivahendi maks, mis hõlmab veokeid, kaubikuid, busse ja treilereid. • Riiklike teede kasutamise tasu. Määr sõltub sõiduki kategooriast, massist ja CO₂ emissioonist, arvutatakse kilomeetripõhiselt spetsiaalse elektroonilise vahendiga.
Portugal	<ul style="list-style-type: none"> • Esmase registreeringu registreerimismaks. Sõltub mootori töömahust ja CO₂ emissioonist. Elektriautodele ja taastuvkütust kasutatavatele autodele ei rakendu. • Aastane mootorsõidukimaks, mis sõltub mootori töömahust, kütusetüübist, sõiduki vanusest ja CO₂ emissioonist. Elektriautodele kehtivad soodusmäärad.

Rumeenia	<ul style="list-style-type: none"> • Registreerimismaks, mis baseerub CO₂ emissioonil ja Euroopa Liidu poolt loodud standarditel. • Aastane mootorsõidukimaks, mis sõltub mootori töömahust. Võimalik tasuta kahe osamaksena, kuid kehtib soodustus 10%, kui maks tasutakse korraga.
Venemaa	<ul style="list-style-type: none"> • Riiklik maks sõidukitega seotud toimingute eest. Utiliseerimismaks, mis sõltub sõiduki kategooriast, mootori töömahust ja sõiduki vanusest ja maks riiklike toimingute tegemise eest (näiteks numbrimärkide väljalaskmine). • Aastane transpordimaks, mis sõltub mootori töömahust. • Aastane omandimaks, rakendub vaid neile, kellel on sõiduk põhivarana arvele võetud enne jaanuari 2013. Määr arvutatakse jääkmaksumusest, maksimaalselt 2,2%.
Hispaania	<ul style="list-style-type: none"> • Esmasel registreerimisel registreerimismaks. Sõltub CO₂ emissioonist. Ei kehti spetsiifilistele sõidukitele (tööstuslikud ja kaubanduslikud sõidukid, militaar ja meditsiiniline transport). • Aastane liiklusmaks sõltuvalt mootori töömahust. Kehtib süsteem elektriautode omandamise subsideerimiseks.
Rootsi	<ul style="list-style-type: none"> • Aastane mootorsõidukimaks sõltuvalt CO₂ emissioonist. Maks koosneb fikseeritud osast ja koefitsiendist, mille määrab kütusetüüp. Keskkonnasõbralikud autod vabastatud.
Šveits	<ul style="list-style-type: none"> • Esmasel registreerimisel registreerimistasu. Maks kantonipõhine ja maksimaalselt 150 CHF (ca 122 EUR). • Aastane liiklusmaks. Määr sõltub kantoni asukohast ja mootori töömahust või täismassist. Olenevalt kantonist on elektriautod maksust vabastatud või neile rakendatakse soodusmäära. • Ühekordne automaks, mis rakendub sõiduauto või minibussi importimisel või tootmisel. Määr on 4% hinnast. • CO₂ lõiv, mis rakendub, kui CO₂ emissioon ületab üle 130g/km kohta (tavalisel sõiduautol). Raskematel sõidukitel teised tingimused.
Türgi	<ul style="list-style-type: none"> • Tarbimismaks. Sõiduauto on tarbeese, mida maksustatakse antud kontekstis tulenevalt sõiduki tüübist ja võimsusest. Tasutakse lõpptarbija poolt enne esmast registreerimist. Tegu on kaudse maksuga. • Aastane mootorsõiduki maks, mis sõltub mootori töömahust ja vanusest.
Ühendkuningriik	<ul style="list-style-type: none"> • Sõiduki aktsiis, mis sõltub CO₂ emissioonist ja kütusetüübist.

Allikas: autori kokkuvõtlik illustratsioon allika (European Car ... 2013) põhjal

Lisa 2. Sisendkäibemaksu mahaarvamine riikide lõikes

Riik	Sisendkäibemaksu mahaarvamine
Austria	Ei kuulu tagastamisele v.a spetsiaalse otstarbe sõidukite puhul (taksod, edasimüügi ja liisingu autod).
Türgi	Ei kuulu mahaarvamisele, v.a liisinguks ja edasimüügiks mõeldud sõiduaudod.
Ühendkuningriik	Ei kuulu mahaarvamisele, v.a edasimüügiks soetatud autode, õppesõidukite, taksode ja rendisõidukite ostmisel.
Portugal	Ei kuulu tagastamisele, v.a kui tegu on edasimüügi või liisingusõidukitega jms. Kehtib 50% maha arvamise piirang kui ostetakse diislit, vedelgaasi või biokütust. 100% võimalik mahaarvata kui soetatakse kütust, mida kasutavad bussid, taksod, traktorid, veokid.
Norra	Ei kuulu tagastamisele, v.a teatud spetsiifilised sõidukid.
Taani	Tavalise sõiduauto, lühiajalise rendi või liisingu tarbeks soetatud sõiduki korral käibemaksu tagastamist ei toimu. Kauba- ja veoautodele, edasimüügi ja liisinguga tegelevatele ettevõtetele kehtivad tingimused, mille korral võimalik teatud osa mahaarvata.
Soome	Ei kuulu tagastamisele v.a spetsiaalse otstarbe sõidukite puhul (taksod, müügiks ja liisinguks ostetud autod).
Prantsusmaa	Ei kuulu tagastamisele, kui eksisteerib võimalus sõidukit ka eratarbeks kasutada. Piirang ei rakendu taksodele, töötajate transpordiks mõeldud bussidele, müügiks ja liisinguks soetatud autodele, veoautodele.
Kreeka	Ei kuulu tagastamisele v.a spetsiaalse otstarbe sõidukite puhul (müügiks ja liisinguks ostetud autod või sõiduaudod, mis veavad reisijaid tasu eest).
Ungari	Ei kuulu tagastamisele. Autode müügi ja liisingu korral kehtivad teatavad tingimused. Alates 1.01.2013 on võimalik 50% käibemaksust maha arvata autode tarbeks soetatud teenuste ja kaupade eest.
Iirimaa	Ei kuulu tagastamisele, v.a kaubanduslikul eesmärgil soetatud autod, rendi- ja õppesõidu autod. Keskkonnasõbralikele nõuetele vastates on võimalik mahaarvata 20%.
Itaalia	Ei kuulu tagastamisele, kui sõidukit kasutatakse vaid ettevõtluse tarbeks või edasimüügiks. Võimalik mahaarvata 40%, kui kasutatakse era- ja töösõitudeks.
Luksemburg	Võimalik 100% ulatuses mahaarvata.
Madalmaad	Võimalik 100% ulatuses mahaarvata.
Saksamaa	Kuulub tagastamisele, kui sõidukit kasutatakse vaid ettevõtluse tarbeks.
Tšehhi	Võimalik tagastus 100% ulatuses. Kui sõidukit kasutatakse nii era- kui töösõitudeks tohib maha arvata töösõitude osakaalu. Arvutamiseks kasutatakse hinnangulist koefitsienti, tõendamismaterjalid tuleb säilitada.
Poola	Võimalik tagasi nõuda kuni 60% tasutud käibemaksust, kuid mitte rohkem kui 6 000 PLN (ca 1 434 EUR)
Rumeenia	Võimalik mahaarvata 100% kui kasutatakse vaid ettevõtluse tarbeks, muul juhul võimalik mahaarvata 50% ulatuses.
Venemaa	Võimalik mahaarvata 100% kui mahub teatud kriteeriumitesse (kasutatakse käibemaksukohutusega tegevuseks, toiming nõuetekohaselt dokumenteeritud)
Hispaania	Võimalik mahaarvata 100% ulatuses, kui kasutatakse vaid ettevõtluse tarbeks. Võimalik mahaarvata 50%, kui kasutatakse ka eratarbimises.
Rootsi	Võimalik mahaarvata 50% ulatuses, kui tegu liisingusõidukiga. Muul juhul mitte, v.a edasimüügiks kuuluvad autod, taksod, õppesõidukid ja invaliidide transport. Sõidukiga seotud jooksvad kulud võimalik maha arvata 100% .
Šveits	Võimalik mahaarvata kuni 100% proportsionaalselt era- ja ettevõtluse tarbega.

Allikas: autori kokkuvõtlik illustratsioon allika (European Car ... 2013) põhjal

Lisa 3. Tabelid rahvaarvu ja arvel olevate sõidukite kohta

Tabel 1. Rahvaarv ja arvel olevad sõiduautod aastatel 2005-2013.

Aasta	Rahvaarv	Arvel olevad sõiduautod	1000 elaniku kohta
2005	1 358 850	493 800	363
2006	1 350 700	554 000	410
2007	1 342 920	523 800	390
2008	1 338 440	551 800	412
2009	1 335 740	545 700	409
2010	1 333 290	552 700	415
2011	1 329 660	574 000	432
2012	1 325 217	602 100	454
2013	1 320 174	628 565	476

Allikad: (Rahvaarv ...), (Registreeritud liiklusvahendid ...), (Arvel olevad sõidukid ...)

Tabel 2. Sõiduautode arv 1 000 elaniku kohta riikide lõikes aastatel 2005-2011.

Riik / Aasta	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Eesti	367	412	390	412	407	412	428
Läti	323	359	398	412	401	284	298
Leedu	426	469	470	498	508	515	565
EL	445	451	457	465	468	473	478
Soome	460	473	469	461	459	538	475
Rootsi	460	463	465	464	463	462	466
Norra	439	447	458	461	465	472	480

Allikas: (PassengerCars ...)

Tabel 3. Esmaselt registreeritud sõiduautod Eestis aastatel 2005-2013.

Aasta	Esmaselt registreeritud sõiduautod
2005	60 626
2006	74 212
2007	72 373
2008	47 402
2009	21 037
2010	28 845
2011	44 412
2012	49 634
2013	49 484
<i>Keskmine</i>	<i>49 781</i>

Allikas: (Esmaselt registreeritud ...)

Lisa 4. Tabelid arvel olevate sõiduautode kohta tarbija ja vanuse lõikes

Tabel 1. Arvel olevad sõiduautod tarbija ja vanuse lõikes aastatel 2009-2012.

		0 kuni 5a	6 kuni 10a	üle 10a	KOKKU
31.12.2009	KOKKU	110 944	104 138	330 610	545 692
	sh era	23 310	61 881	312 782	397 973
	sh liising	60 473	25 514	5 166	91 153
	sh riik ja MTÜ	644	981	1 142	2 767
	sh ettevõtte	26 517	15 762	11 520	53 799
31.12.2010	KOKKU	98 552	107854	346 278	552 684
	sh era	22 528	62 979	326 842	412 349
	sh liising	51 196	25 651	5 393	82 240
	sh riik ja MTÜ	391	1 110	1 214	2 715
	sh ettevõtte	24 437	18 114	12 829	55 380
31.12.2011	KOKKU	91 312	118 072	364 631	574 015
	sh era	21 046	68 174	343 032	432 252
	sh liising	47 063	26 960	5 143	79 166
	sh riik ja MTÜ	374	1 103	1 272	2 749
	sh ettevõtte	22 829	21 835	15 184	59 848
31.12.2012	KOKKU	81 420	137 652	383 061	602 133
	sh era	17 091	79 249	359 618	455 958
	sh liising	42 040	29 853	4 159	76 052
	sh riik ja MTÜ	762	1 082	1 274	3 118
	sh ettevõtte	21 527	27 468	18 010	67 005

Allikas: autori illustratsioon Maanteeameti poolt autorile saadetud andmetest

Tabel 2. Arvel olevate sõiduautode osakaal kõigist sõiduautodest aastatel 2009-2012.

	2009	2010	2011	2012
Era	397 973	412 349	432 252	455 958
Liising	91 153	82 240	79 166	76 052
Ettevõtte	53 799	55 380	59 848	67 005
Riik ja MTÜ	2 767	2 715	2 749	3 118
KOKKU	545 692	552 684	574 015	602 133
Era (osakaal %)	72,9	74,6	75,3	75,7
Liising (osakaal %)	16,7	14,9	13,8	12,6
Ettevõtte (osakaal %)	9,9	10,0	10,4	11,1
Riik ja MTÜ (osakaal %)	0,5	0,5	0,5	0,5

Allikas: autori illustratsioon Maanteeameti poolt autorile saadetud andmetest

Lisa 5. Uurimuslikus osas kasutatud artiklite allikad

- Aasmäe, K. (2013a). AMTEL: käibemaksuseaduse muutmine tuli meile ootamatult. – *E24.ee*, 26.09.2013
<http://e24.postimees.ee/2087268/amtel-kaibemaksuseaduse-muutmise-tuli-meile-ootamatult> (3.02.2014)
- Aasmäe, K. (2013b). Koda: saime käibemaksumuudatuste kavast teada läbi ajakirjanduse. – *E24.ee*, 27.09.2013
<http://e24.postimees.ee/2088594/koda-saime-kaibemaksumuudatuse-kavast-teada-labi-ajakirjanduse> (3.02.2014)
- Ametnike sõidupäevikud avalikuks. (2014). – *Aripaev.ee*, 23.01.2014. (Toim.) aripaev.ee
<http://www.aripaev.ee/blog/2014/1/23/ametnike-soidupaevikud-avalikuks> (23.01.2014)
- AMTEL: autode kasutamise maksumuudatustel halb mõju. (2013) – *Aripaev.ee*, 22.10.2013. (Toim.) aripaev.ee
<http://www.aripaev.ee/Default.aspx?PublicationId=20e053e2-7b4c-4354-bc15-7403c6b2ff03> (23.01.2014)
- AMTEL ootab tänava rohkem riigipoolset koostöötahet. (2014) – *E24.ee*, 1.01.2014. (Toim.) E24
<http://e24.postimees.ee/2647034/amtel-ootab-tanavu-rohkem-riigipoolset-koostootahet> (3.02.2014)
- Arumäe, L. (2013). Ministeerium esitas uuesti firmaautode maksustamise seaduseelnõu – *E24.ee*, 27.11.2013
<http://e24.postimees.ee/2611676/ministeerium-esitas-uuesti-firmaautode-maksustamise-seaduseelnou> (3.02.2014)
- Autode maksustamine lööb valusalt. (2013). – *Aripaev.ee*, 23.10.2013. (Toim.) aripaev.ee
<http://www.aripaev.ee/Default.aspx?PublicationId=ffef0fd6-92b8-4f85-b0ab-b8c8255388d8> (22.01.2014)
- BNS. (2013). Ministeerium: järgmisest aastast ei piisa enam sõidupäevikust. – *E24.ee*, 4.10.2013.
<http://e24.postimees.ee/2206912/ministeerium-jargmisest-aastast-ei-piisa-enam-soidupaevikust> (3.02.2014)
- BNS. (2014a). Huvigrupid sõdivad käibemaksu eelnõu vastu. *Raamatpidamis- ja maksuinfoportaal RMP.ee*, 8.04.2014
<http://www.rmp.ee/uudised/eelnoud/16728> (9.04.2014)
- BNS. (2014b). Ministeerium saatis firmaautode käibemaksu eelnõu taas valitsusele – *E24.ee*, 3.04.2014
<http://e24.postimees.ee/2750364/ministeerium-saatis-firmaautode-kaibemaksu-eelnou-taas-valitsusse> (9.04.2014)
- Ettevõtjad Jürgen Ligile: autode käibemaksustamise muudatus on rakendamiseks kõlbmatu. (2014) – *Ärileht.delfi.ee*, 11.04.2014. (Toim.) Ärileht.ee
<http://arileht.delfi.ee/news/uudised/ettevotjad-jurgen-ligile-autode-kaibemaksustamise-muudatus-on-rakendamiseks-kolbmatu.d?id=68421183> (8.05.2014)

- Filippov, M. (2013a). Nestor eelistaks automaksu kütuseaktsiisi tõstmisele. – *E24.ee*, 2.06.2013
<http://e24.postimees.ee/1256126/nestor-eelistaks-automaksu-kutuseaktsiisi-tostmisele>
 (27.01.2014)
- Filippov, M. (2013b). Simson: võiks kaaluda suure võimsusega autodele maksu kehtestamist. – *E24.ee*, 2.06.2013
<http://e24.postimees.ee/1256026/simson-voiks-kaaluda-suure-voimsusega-autodele-maksu-kehtestamist>
 (27.01.2014)
- Gabral, K. (2013a). Väikeettevõtjate juht: mõelge, kelle poolt hääletate! – *Aripaev.ee*, 9.12.2013
<http://www.aripaev.ee/?PublicationId=0532244e-cbcc-4c17-b7a4-c92bce6d6cb2>
 (10.02.2014)
- Gabral, K. (2013b). Sester: ettevõtjate kaasamine oli puudulik. – *Aripaev.ee*, 18.10.2013
<http://www.aripaev.ee/Default.aspx?PublicationId=1da44069-5300-42a1-bc7e-0aa3c3148a3e>
 (3.02.2013)
- Huvigrupid soovivad käibemaksuseaduse muudatuse jaoks töögrupi moodustamist. (2014) – *E24.ee*, 17.04.2014. (Toim.) E24
<http://e24.postimees.ee/2765540/huvigrupid-soovivad-kaibemaksuseaduse-muudatuse-jaaks-toogrupi-moodustamist>
 (21.04.2014)
- Inselberg, K. (2014). Palo: Eestis pole auto- ega teemaksu veel vaja. – *E24.ee*, 17.04.2014
<http://e24.postimees.ee/2764864/palo-estis-pole-auto-ega-teemaksu-veel-vaja>
 (21.04.2014)
- Jaagant, U. (2013a). Euroopa on kindlalt teemaksu usku. – *Epl.Delfi.ee*, 26.11.2013.
<http://epl.delfi.ee/news/eesti/euroopa-on-kindlalt-teemaksu-usku.d?id=67160198>
 (21.01.2014)
- Jaagant, U. (2013b). Firmaauto eelnõu tekitab omajagu segadust ka rahanduskomisjonis. – *Epl.Delfi.ee*, 2.10.2013.
<http://epl.delfi.ee/news/eesti/firmaauto-eelnou-tekitab-omajagu-segadust-ka-rahanduskomisjonis.d?id=66822993&com=1®=1&no=0&s=1>
 (20.01.2014)
- Jaagant, U. (2013c). Firmale ostetud auto oma garaaži ajamisele tehakse peatselt lõpp. – *Epl.Delfi.ee*, 25.09.2013
<http://epl.delfi.ee/news/eesti/firmale-ostetud-auto-oma-garaazi-ajamisele-tehakse-peatselt-lopp.d?id=66786545>
 (20.01.2014)
- Jaagant, U. (2013d). Maksuameti asejuht: riigil on vähe infot, petjad lipsavad läbi. – *Epl.Delfi.ee*, 14.11.2013
<http://epl.delfi.ee/news/eesti/maksuameti-asejuht-riigil-on-vahe-infot-petjad-lipsavad-labi.d?id=67091326>
 (20.01.2014)
- Jaagant, U. (2014). Euroopa Komisjon võib autode käibemaksu muudatused aasta lõppu lükata – *Epl.Delfi.ee*, 7.05.2014
<http://epl.delfi.ee/news/eesti/euroopa-komisjon-voib-autode-kaibemaksu-muudatused-aasta-loppu-lukata.d?id=68619111>
 (8.05.2014)
- Jaakson, M. (2013a). Eesti Energia: eelnõu toob ebaproportsionaalseid kohustusi. – *Aripaev.ee*, 23.10.2013
<http://www.aripaev.ee/Default.aspx?PublicationId=9ea085d2-4753-4e72-b314-84d88f0a6fff>
 (22.01.2014)

- Jaakson, M. (2013b). Eesti Post: pole piisavalt infot autode maksumuudatuse kohta. – *Aripaev.ee*, 23.10.2013
<http://www.aripaev.ee/article/2013/10/23/eesti-post-pole-piisavalt-infot-autode-maksumuudatuse-kohta> (22.01.2014)
- Jaakson, M. (2013c). Ligi: vajame kasvusõbralikku maksukeskkonda. – *Aripaev.ee*, 22.10.2013
<http://www.aripaev.ee/Default.aspx?PublicationId=7db3c873-8a93-4672-bf4d-949f589cb72a> (22.01.2014)
- Jegorov, D. (2013a). Lõpp moonutavale maksustamisele. – *Aripaev.ee*, 21.11.2013.
<http://www.aripaev.ee/Default.aspx?PublicationId=19f6859b-188b-465b-8d03-d700a6edd563> (22.01.2014)
- Jegorov, D. (2013b). Neutraalsus tagaks autode õiglasema maksustamise. – *Aripaev.ee*, 13.11.2013
<http://www.aripaev.ee/Default.aspx?PublicationId=03f1c4cc-e5d5-49b4-806b-397c603d8007> (22.01.2014)
- Jõesaar, T. (2013). Ametnikud tõmbasid autodega suserdajatel järsult vaiba jalge alt. – *Epl.Delfi.ee*, 12.12.2013
<http://epl.delfi.ee/news/eesti/ametnikud-tombasid-autodega-suserdajatel-jarsult-vaiba-jalge-alt.d?id=67426258> (22.01.2014)
- Kald, I. (2013a). Loe, kuidas firmad autodega maksuametit petavad. – *Aripaev.ee*, 15.11.2013
<http://www.aripaev.ee/Default.aspx?PublicationId=aac3eefd-edbe-4064-aef2-eb0ac5a47fb5> (22.01.2014)
- Kald, I. (2013b). Marek Helm: käibemaksu kontroll ajab uuendamist. – *Aripaev.ee*, 19.12.2013
<http://www.aripaev.ee/Default.aspx?PublicationId=8e0e83aa-4779-4d6b-9133-306307f8925d> (22.01.2014)
- Kangro, K. (2013). Randpere: autode maksustamist tuleks arutada rahulikumas tempos. – *E24.ee*, 28.11.2013
<http://e24.postimees.ee/2612824/randpere-autode-maksustamist-tuleks-arutada-rahulikumas-tempos> (3.02.2014)
- Karnau, A. (2013). Euroopa Komisjon soovib Eestil kehtestada automaksu. – *E24.ee*, 29.05.2013.
<http://e24.postimees.ee/1252146/euroopa-komisjon-soovib-eestil-kehtestada-automaksu> (27.01.2014)
- Kasutatud autode maaletooja: käibemaksumuudatus soosib maksupettusi. (2014). – *E24.ee*, 15.04.2014. (Toim.) E24
<http://e24.postimees.ee/2763056/kasutatud-autode-maaletooja-autode-kaibemaksumuudatus-soosib-maksupettusi> (21.04.2014)
- Kiisler, V. (2013). Autode maksustamise muudatused: poolt ja vastu. – *Aripaev.ee*, 27.12.2013
http://www.aripaev.ee/article/2013-12-27/autode_maksustamise_muudatused_poolt_ja_vastu (22.01.2014)
- Kivistik, V. (2013). Eelnõu kehtestab keskklassi autole luksusauto maksu. – *Aripaev.ee*, 7.10.2013
<http://www.aripaev.ee/Default.aspx?PublicationId=73767dfa-16e0-415d-ab23-48526ae4da68> (22.01.2014)

- Koorits, V. (2013a). Direktori ametiauto BMW X6 pealt makstakse vähem riigile makse, kui töömehe Volkswagen Passatilt – *Delfi.Forte.ee*, 12.12.2013
<http://forte.delfi.ee/news/auto/direktori-ametiauto-bmw-x6-pealt-makstakse-vahem-riigile-makse-kui-toomehe-volkswagen-passatilt.d?id=67428476> (20.01.2014)
- Koorits, V. (2013b). Sõerd: ametiautodest puudujäävad tulu võiks võtta kreeklastele minevast rahast. – *Delfi.ee*, 13.11.2013
<http://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/soerd-ametiautodest-puudujaava-tulu-voiks-votta-kreeklastele-minevast-rahast.d?id=67084466> (20.01.2014)
- Koorits, V. (2013c). SDE: erasõitudeks mõeldud autode soetamine maksukoormuse vähendamiseks firmade nimele on probleem, mis vajab lahendamist. – *Delfi.ee*, 2.12.2013
<http://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/sde-erasoitudeks-moeldud-autode-soetamine-maksukoormuse-vahendamiseks-firmade-nimele-on-probleem-mis-vajab-lahendamist.d?id=67361182> (20.01.2014)
- Koorits, V. (2014). Ettevõtjad tegid ettepaneku kehtestada automaks ka palgatöötajatele. – *Delfi.ee*, 7.05.2014
<http://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/ettevotjad-tegid-ettepaneku-kehtestada-automaks-ka-palgatootajatele.d?id=68621055> (8.05.2014)
- Lepassalu, V. (2014). Autojoobest vabaks: autode ostu peaks riik reguleerima samamoodi kui alkoholi müüki. – *Pealinn.ee*, 24.01.2014
<http://www.pealinn.ee/index.php?pid=170&lang=5&nid=12416> (27.01.2014)
- Lepassaar, J. (2013). Komisjon kipub andma elustiili-soovitusi. – *Postimees.ee*, 31.05.2013. (Toim.) M. Teder.
<http://arvamus.postimees.ee/1254794/juhan-lepassaar-komisjon-kipub-andma-elustiili-soovitusi> (27.01.2014)
- Lepik, A. (2013a). Ansip: autode käibemaksu teemat käsitleti kiirustades. – *Aripaev.ee*, 29.12.2013
<http://www.aripaev.ee/Default.aspx?PublicationId=837963b5-2e0f-4d61-bcae-5835fefca58c> (22.01.2014)
- Lepik, A. (2013b). Autode maksumuudatus läheb avalikule arutelule. – *Aripaev.ee*, 27.11.2013
<http://www.aripaev.ee/Default.aspx?PublicationId=aaedf6f-a8f3-4327-807a-0d8c252a4c12> (22.01.2014)
- Ligi, J. (2013). Maksumaksjate seitse varjundit. – *Postimees.ee*, 4.12.2013.
<http://arvamus.postimees.ee/2619838/jurgen-ligi-maksumaksja-seitse-varjundit> (3.02.2014)
- Ligi: maksusoodustustel on kusagil ka piir.(2013). – *Aripaev.ee*, 29.10.2013. (Toim.) aripaev.ee
<http://www.aripaev.ee/Default.aspx?PublicationId=2903e0cc-60fa-4ff0-a443-0827d9aec2be> (22.01.2014)
- Marek Helm: Käibemaksu tasujaid tuleks kätel kanda. (2013). – *Arileht.Delfi.ee*, 13.05.2013. (Toim.) arileht.ee
<http://arileht.delfi.ee/news/uudised/marek-helm-kaibemaksu-tasujaid-tuleks-katel-kanda.d?id=66118866> (21.01.2014)

- Mihelson, H. (2013). Ettevõtjad: plaanitavad maksumuudatused halvendavad ärikeskkonda. – *E24.ee*, 18.10.2013
<http://e24.postimees.ee/2566174/ettevotjad-plaanitavad-maksumuudatused-halvendavad-arikeskkonda> (3.02.2014)
- Nael, M. (2013). Kaubanduskoda on jätkuvalt firmaautode eelnõu vastu. – *Uudised.ERR.ee*, 10.12.2013
<http://uudised.err.ee/v/eesti/4e1e7a58-5243-44fb-ac3b-e7a7aa2bb2e8> (19.02.2014)
- Nigul, J. (2014). Paneme ametnikud erasõitute eest maksma. – *Aripaev.ee*, 22.01.2014.
<http://www.aripaev.ee/blog/2014/1/22/paneme-ametnikud-erasoitute-eest-maksma> (22.01.2014)
- Niitra, N. (2013). Kiidulaul Jürgen Ligile. – *Postimees.ee*, 7.12.2013
<http://arvamus.postimees.ee/2623584/nils-niitra-kiidulaul-jurgen-ligile> (10.02.2014)
- Oja, T. (2013). Ligi: Eestis on tuhandeid käibeta firmasid, kellel on auto. – *E24.ee*, 22.10.2013.
<http://e24.postimees.ee/2570040/ligi-eestis-on-tuhandeid-kaibeta-firmasid-kellel-on-auto> (22.01.2014)
- Ots, E. (2013). Automaksuga läheb riik vales suunas. – *Postimees.ee*, 7.11.2013.
<http://arvamus.postimees.ee/2588878/erkki-ots-automaksuga-laheb-riik-vales-suunas> (3.02.2014)
- Palts, M. (2013). Autode maksustamise korda pole vaja muuta vaid rakendada. – *Aripaev.ee*, 10.12.2013
<http://www.aripaev.ee/Default.aspx?PublicationId=1ecd81b9-d29c-47a1-96a2-02fdd2dbdc86> (22.01.2014)
- Parts: firmaautode maksustamise muutmine piiraks ausaid ettevõtteid. (2013) – *E24.ee*, 6.12.2013.
 (Toim.) BNS/Postimees
<http://e24.postimees.ee/2623088/parts-firmaautode-maksustamise-muutmise-piiraks-ausaid-ettevoteid> (3.02.2014)
- Põlendik, K. (2013a). Raamatupidajad: ausaid ettevõtjaid karistatakse. – *Aripaev.ee*, 6.11.2013.
<http://www.aripaev.ee/Default.aspx?PublicationId=aba3cda6-3243-4a61-b189-a214ffc9b42c> (22.01.2014)
- Põlendik, K. (2013b). RM: uued eelnõud on kompromiss. – *Aripaev.ee*, 28.11.2013
<http://www.aripaev.ee/Default.aspx?PublicationId=7e88f8d2-2bab-4c55-bbc3-6e4765087636> (22.01.2014)
- Rahanduskomisjon arutab sõiduautode maksustamist parlamentaarsel kuulamisel. (2013) – *E24.ee*, 6.11.2013. (Toim.) E24
<http://e24.postimees.ee/2587338/rahanduskomisjon-arutab-soiduaudode-maksustamist-parlamentaarsel-kuulamisel> (3.02.2014)
- Rank, S. (2013a). Automaks pole Jürgen Ligi eraasi. – *Aripaev.ee*, 2.12.2013
<http://www.aripaev.ee/Default.aspx?PublicationId=caa6f48e-b8b8-42a4-a393-672c278ec1c9> (22.01.2014)

- Rank, S. (2013b). Soome arutleb kilomeetripõhise automaksu üle. – *Aripaev.ee*, 7.01.2014
<http://www.aripaev.ee/Default.aspx?PublicationId=484d5c7f-6331-4a45-aa32-ba852ef5d86c>
 (22.01.2014)
- Reiljan, P. (2013). Rain Lõhmus Jürgen Ligiga samas paadis. – *Aripaev.ee*, 20.12.2013
<http://www.aripaev.ee/Default.aspx?PublicationId=77d86938-a6c0-4067-ae6d-9a0b9731fb4d>
 (22.01.2014)
- Riigikogus läbis esimese lugemise firmaautode käibemaksu eelnõu. (2014) – *E24.ee*, 7.05.2014,
 (Toim). BNS
<http://e24.postimees.ee/2786536/riigikogus-labis-esimese-lugemise-firmaautode-kaibemaksu-eelnou>
 (8.05.2014)
- Rohelaan, K. (2013a). Ligi taunib IRL ja Reformi otsust. – *Aripaev.ee*, 12.11.2013.
<http://www.aripaev.ee/?PublicationId=5eb9ccf9-3070-4f6c-a5bf-68d4d07febb3> (22.01.2014)
- Rohelaan, K. (2013b). Sillat: skeemitaja suudab auto omahinna nulli viia – *Aripaev.ee*, 19.11.2013
<http://www.aripaev.ee/Default.aspx?PublicationId=8ad7f3bd-3add-4811-a57e-3a1aaee7cce2>
 (22.01.2014)
- Roosna, H. (2013). Automaks suurendaks ebaõiglust. – *Aripaev.ee*, 4.06.2013
<http://www.aripaev.ee/Default.aspx?PublicationId=6dd4bf28-16a8-4009-8d5a-c375e053993c>
 (22.01.2014)
- Sester, S. (2014). Tulevikus võib firmaauto maksustamisel vaadata ka keskkonnasõbralikkust. –
Postimees.ee, 26.01.2014. (Toim). T. Randlo
<http://arvamus.postimees.ee/2673868/sester-tulevikus-voib-firmaauto-maksustamisel-vaadelda-ka-keskkonnasobralikkust> (27.01.2014)
- Statoil: maksuhaldur igasse aktsiisilattu! (2013) – *Aripaev.ee*, 11.07.2013. (Toim.) aripaev.ee
<http://www.aripaev.ee/Default.aspx?PublicationId=1c052f38-a47d-4494-a7fd-d789c16a00cb>
 (22.01.2014)
- Sõerd, A. (2013). Sõerd: autode maksustamisega ei saa liiale minna. – *Postimees.ee*, 26.01.2014.
 (Toim.) Kangro, K.
<http://arvamus.postimees.ee/2674800/soerd-autode-maksustamisega-ei-saa-liiale-minna>
 (27.01.2013)
- Sõiduauto maksustamisega seotud eelnõud jõudsid riigikogusse. (2014). *Ärileht.ee*, 15.04.2014.
 (Toim.) Arileht.ee
<http://arileht.delfi.ee/news/uudised/soiduautode-maksustamisega-seotud-eelnoud-joudsid-riigikogusse.d?id=68446863> (21.04.2014)
- Tampere, A. (2013). Juhan Parts: mina automaksu ei toeta. – *EPL.Delfi.ee*, 16.12.2013
<http://epl.delfi.ee/news/eesti/juhan-parts-mina-automaksu-ei-toeta.d?id=67452516>
 (21.01.2014)
- Tuul, H. (2013a). Aivar Sõerd: asendame raskeveokimaksu teekasutustasuga – *Arileht.Delfi.ee*,
 18.03.2013
<http://arileht.delfi.ee/news/uudised/aivar-soerd-asendame-raskeveokimaksu-teekasutustasuga.d?id=65835914> (21.01.2014)

- Tuul, H. (2013b). Keskerakond: teemaksu tulek on pigem vältimatu. – *Arileht.Delfi.ee*, 18.03.2013
<http://arileht.delfi.ee/news/uudised/keskerakond-teemaksu-tulek-on-pigem-valtimatu.d?id=65835820> (21.01.2014)
- Tuvikene, T. (2013). Linnaruum ja autode maksud. – *Epl.Delfi.ee*, 9.12.2013
<http://epl.delfi.ee/news/arvamus/tauri-tuvikene-linnaruum-ja-autode-maksud.d?id=67405132> (20.01.2014)
- Tõugu, E. (2013). Käibemaks tagasi viivitusega. – *Aripaev.ee*, 19.12.2013
<http://www.aripaev.ee/Default.aspx?PublicationId=8e30f215-9dee-4bfe-a980-8ba9eb1549dd> (22.01.2014)
- Uusküla, M. (2013). Kui seda käibemaksu ees ei oleks... - *Epl.Delfi.ee*, 7.11.2013
<http://epl.delfi.ee/news/arvamus/marek-uuskula-kui-seda-kaibemaksu-ees-ei-oleks.d?id=67050702> (20.01.2014)
- Valdre, L. (2013a). Ansip autode maksustamisest: mitmed probleemid vajavad lahendamist. – *E24.ee*, 28.11.2013
<http://e24.postimees.ee/2612862/ansip-autode-maksustamisest-mitmed-probleemid-vajavad-lahendamist> (3.02.2014)
- Valdre, L. (2013b). Autode maksustamise eelnõu sündis kiirustades. – *E24.ee*, 30.10.2013
<http://e24.postimees.ee/2579216/autode-maksustamise-eelnou-sundis-kiirustades> (3.02.2014)
- Valdre, L. (2013c). Automüüjad: plaanitavad maksumuudatused pärsivad majandust. – *E24.ee*, 22.10.2013
<http://e24.postimees.ee/2569948/automuujad-plaanitavad-maksumuudatused-parsivad-majandust> (27.01.2014)
- Valdre, L. (2013d). EBS-i lektor: firmaautode maksustamine ei too ilmselt 24 miljonit – *E24.ee*, 4.12.2013.
<http://e24.postimees.ee/2619812/ebsi-lektor-firmaautode-maksustamine-ei-too-ilmselt-24-miljonit> (3.02.2014)
- Valdre, L. (2013e). Huvigrupid: hea, et muudatusi jõuga läbi ei surutud. – *E24.ee*, 12.11.2013
<http://e24.postimees.ee/2594352/huvigrupid-hea-et-muudatusi-jouga-labi-ei-surutud> (3.02.2014)
- Valdre, L. (2013f). Kaubandus-tööstuskoda ei toeta jätkuvalt firmaautode maksumuutusi. – *E24.ee*, 10.12.2013
<http://e24.postimees.ee/2626660/kaubandus-toostuskoda-ei-toeta-jatkuvalt-firmaautode-maksumuutusi> (3.02.2014)
- Valdre, L. (2013g). Ligi: fraktsioonid tegid oma ettepaneku tormakalt. – *E24.ee*, 12.11.2013
<http://e24.postimees.ee/2594490/ligi-fraktsioonid-tegid-oma-ettepaneku-tormakalt> (3.02.2014)
- Valdre, L. (2013h). Maksuameti juht: ausa konkurentsi tagamiseks on vajalik süsteemi muutus. – *E24.ee*, 19.12.2013
<http://e24.postimees.ee/2636986/maksuameti-juht-ausa-konkurentsi-tagamiseks-on-vajalik-susteemi-muutus> (3.02.2014)

- Valdre, L. (2013i). Sõerd: uus firmaautode eelnõu on ettevõtjatele leebem. – *E24.ee*, 28.11.2013
<http://e24.postimees.ee/2612918/soerd-uus-firmaautode-eelnou-on-ettevotjatele-leebem>
 (3.02.2014)
- Valdre, L. (2014a). Huvigrupid: käibemaksuseaduse uuendatud tekst ei erine varasemast. – *E24.ee*,
 24.01.2013
<http://e24.postimees.ee/2673626/huvigrupid-kaibemaksuseaduse-uuenenud-tekst-ei-erine-varasemast> (27.01.2014)
- Valdre, L. (2014b). Palts: käibemaksuseaduses palju muudatusi tehtud ei ole. – *E24.ee*, 23.01.2014
<http://e24.postimees.ee/2671806/palts-kaibemaksuseaduses-palju-muudatusi-tehtud-ei-ole>
 (3.02.2014)
- Valdre, L. (2014c). Maksumaksjate Liit: riik peab ettevõtjaid petturiteks. – *E24.ee*, 08.04.2014
<http://e24.postimees.ee/2754780/maksumaksjate-liit-riik-peab-ettevotjaid-petturiteks>
 (9.04.2014)
- Valitsus piirab firmaauto kasutamist erasoitudeks. (2013). – *E24.ee*, 25.09.2013. (Toim). Postimees.ee
<http://e24.postimees.ee/2085910/valitsus-piirab-firmaauto-kasutamist-erasoitudeks>
 (3.02.2014)
- Vassiljev, R. (2014). Eesti autopark ei vasta jõukusele. – *Postimees.ee*, 26.01.2014. (Toim.) T. Randlo
<http://arvamus.postimees.ee/2674824/vassiljev-estli-autopark-ei-vasta-joukusele> (27.01.2014)
- Villmann, A. (2014). Ligi: firmaautodeeelnõueivajapõhimõttelisimuudatusi. – *Uudised.ERR.ee*,
 02.01.2014
<http://uudised.err.ee/v/majandus/01ca8cb4-a18c-4ef2-865f-8175726fd200> (19.02.2014)
- Vitsur, H. (2014). Kallite autode kultus on ohuks Eesti tulevikule. – *Postimees.ee*, 26.01.2014. (Toim.)
 O. Kund
<http://arvamus.postimees.ee/2673500/vitsur-kallite-autode-kultus-on-ohuks-estli-tulevikule>
 (27.01.2014)
- Volkov, J. (2013). Eesti ootab faasinihet. – *Epl.Delfi.ee*, 2.12.2013
<http://epl.delfi.ee/news/arvamus/joel-volkov-estli-ootab-faasinihet.d?id=67360240>
 (21.01.2014)