

**TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL  
TALLINNA KOLLEDŽ**

Majandusarvestus

Agne-Ereen Tali

**MAKSUMUUDATUSTE MÕJU SÕIDUAUTO KULUDE  
KAJASTAMISELE ETTEVÕTLUSES**

Lõputöö

Juhendaja: Pille Kaarlõp, *MA*

Tallinn 2015

## SISUKORD

MÕISTED .....	3
SISSEJUHATUS .....	6
1. ÜLEVAADE SÕIDUAUTODE MAKSUMUUDATUSTEST .....	8
1.1. Maksumuudatused seoses tööandja sõiduautodega .....	8
1.2. Töötaja isikliku sõiduauto kasutamise hüvitamine lähtuvalt maksumuudatustest .....	18
1.3. Sõitude dokumenteerimine ja deklareerimine .....	21
1.4. Eesti ettevõtluse sõiduautode maksustamise võrdlus lähiriikidega .....	25
2. SÕIDUAUTODE MAKSUMUUDATUSTE ANALÜÜS .....	31
2.1. Küsitluse läbiviimise kord ja valimi kirjeldus .....	31
2.2. Sõiduautode omamine ja kasutamine ettevõtluses .....	34
2.3. Töötaja isikliku sõiduauto kulude hüvitamine .....	36
2.4. Seaduse muudatuste vajalikkus vastajate seisukohast .....	38
2.5. Vastajate hinnangud maksumuudatustele .....	42
2.6. Vastajate ettepanekud .....	44
KOKKUVÕTE .....	46
VIIDATUD ALLIKAD .....	48
LISAD .....	51
SUMMARY .....	63

## MÕISTED

**Ettevõtlus** - isiku iseseisev majandustegevus, mille käigus võõrandatakse kaupa või osutatakse teenust, olenemata tegevuse eesmärgist või tulemustest. Ettevõtlusena käsitatakse ka notari ja kohtutäituri ametitegevust. Ettevõtlusena ei käsitata äriühingu ja tema püsiva tegevuskoha vahelist teenuse osutamist. Riigi-, valla- ja linnaasutuse ning avalik-õigusliku juriidilise isiku tegevust käsitatakse ettevõtlusena üksnes siis, kui see tegevus kujutab endast nõukogu direktiivi 2006/112/EÜ I lisas sätestatud majandustegevust või selliseid käesoleva seaduse § 1 lõikes 1 loetletud tehinguid ja toiminguid, mida saavad teha ka teised maksukohustuslased ning mille maksustamata jätmine mõjutab oluliselt konkurentsi. (12, § 2 lg 2)

**Juriidiline isik** - juriidiline isik on seaduse alusel loodud õigussubjekt. Juriidiline isik on kas eraõiguslik või avalik-õiguslik (31, §24). Eraõiguslik juriidiline isik on erahuvides ja selle juriidilise isiku liigi kohta käiva seaduse alusel loodud juriidiline isik. Eraõiguslik juriidiline isik on täisühing, usaldusühing, osäühing, aktsiaselts, tulundusühistu, sihtasutus ja mittetulundusühing. Avalik-õiguslik juriidiline isik on riik, kohaliku omavalitsuse üksus ja muu juriidiline isik, mis on loodud avalikes huvides ja selle juriidilise isiku kohta käiva seaduse alusel. (Sealsamas, §25)

**Kapitaalrentimine** – liisimise ehk rentimise alaliik, kus kõik olulised riskid ja omandiõigusest tulenevad hüvisid kanduvad üle rendilevõtjale. Oluliste riskide all mõistetakse võimalust saada kahju renditud varaobjekti mittekasutamise või iganemise tõttu. Omandiõigusest tulenevad hüvisid tähendavad aga võimalust saada tulu renditud varaobjekti kasutamisest kasutusperioodil ning varaobjekti likvideerimisel lõpetamismaksumust (müügihinda). (2, lk 492)

**Kasutusrentimine** – liisimise ehk rentimise alaliik, mille puhul pole täidetud kapitaalrentimiseks klassifitseerimise nõuded. Juhul, kui sugugi mitte kõik olulised riskid ja omandiõigusest tulenevad hüvisid ei kandu üle rendilevõtjale, on tegemist kasutusrentimisega. (Sealsamas, lk 518). Kasutusrentimise mõte seisneb vara rentimises (liisimises) piiratud aja jooksul, kuid ilma kavatsuseta seda välja osta. Rentnikul on siiski võimalus (kuid mitte kohustus)

lepingu lõppemisel vara omastada, eelnevalt kokkulepitud hinna ehk jääkväärtusega. Kui rentnikul ei ole soovi vara hiljem omastada, tuleks taodelda võimalikult kõrget jääkväärtust. (8)

**Käibemaksukohustuslane** - ettevõtlusega tegelev isik, kaasa arvatud avalik-õiguslik juriidiline isik, või riigi-, valla- või linnaasutus (edaspidi isik), kes on registreeritud või kohustatud end registreerima maksukohustuslasena (§ 19). Isik on füüsiline või juriidiline isik, sealhulgas avalik-õiguslik juriidiline isik, ja riigi-, valla- või linnaasutus. Välisriigi või teise liikmesriigi maksukohustuslane on isik, sealhulgas juriidilise isiku staatusega varakogum või isikuteühendus, keda käsitatakse käibemaksukohustuslasena vastava riigi seaduste kohaselt. (12, §3 lg 1)

**Liising ehk rentimine** - liising on lepinguline suhe rendileandja (varaobjekti omaniku) ja rendilevõtja ehk rentniku (varaobjekti kasutaja) vahel, kus rentnikul tekib kokkulepitud tasu eest varaobjekti kasutamiseõigus. (1, lk 340)

**Maksuhaldur** - maksuhaldur on isik, kes kogub makse ja kellel on õigus kontrollida maksustamisega seotud dokumente (18). Riiklike maksude maksuhaldur on Maksu- ja Tolliamet, kohalike maksude maksuhaldur on valla- või linnavalitsus või muu maksumääruses sätestatud valla või linna ametiasutus. Vald või linn võib vastavalt kohalike maksude seaduses sätestatudle sõlmida Maksu- ja Tolliametiga lepingu, millega kohaliku maksu maksuhalduri ülesanded antakse üle Maksu- ja Tolliameti piirkondlikule struktuuriüksusele. Vallad ja linnad võivad sõlmida omavahel halduslepingu, millega antakse lepinguosalistes valdades ja linnades kehtestatud sama liiki kohalike maksude maksuhalduri ülesanded ühe lepinguosalise valla või linna ametiasutusele. (17, lk 34)

**Maksuvaba käive** - maksuvaba käibe puhul kauba või teenuse hinnale käibemaksu ei lisata, kuid erinevalt käibemaksumääraga 0% maksustatavast käibest, mille puhul samuti kauba või teenuse hinnale käibemaksu ei lisata, puudub maksukohustuslasel maksuvaba käibe tarbeks soetatud kaupade ja saadud teenuste sisendkäibemaksu mahaarvamise õigus. (20)

**Omatarve** - maksukohustuslase poolt tema ettevõtte vara hulka kuuluva kauba tasuta võõrandamine ja teenuse tasuta osutamine, samuti ettevõtte vara hulka kuuluva kauba tasuta kasutamine maksukohustuslase enda, tema töötaja, teenistuja või juhtimis- või kontrollorgani liikme poolt isiklikuks tarbeks või muul ettevõtlusega mitteseotud eesmärgil. Kauba võõrandamist või kasutamist eelnimetatud juhtudel käsitatakse omatarbena, kui maksukohustuslane on selle kauba või selle kauba osa sisendkäibemaksu oma arvestatud käibemaksust täielikult või osaliselt maha arvanud. (12, § 2 lg 6)

**Resident** - juriidiline isik on resident, kui ta on asutatud Eesti seaduse alusel. Resident on ka Euroopa äriühing (SE) ja Euroopa ühistu (SCE), kelle asukoht on registreeritud Eestis. Residentist juriidiline isik maksab tulumaksu §-des 48–52 nimetatud maksuobjektidelt ning peab kinni tulumaksu §-s 41 loetletud väljamaksetelt. (32, §6 lg 2)

**Seotud isikud** - isikud on seotud, kui neil on ühine majanduslik huvi või kui ühel isikul on teise üle valitsev mõju. Igal juhul käsitletakse seotud isikutena järgmisi isikuid (Sealsamas, §8, lg 1):

- abikaasad, elukaaslased või otse- või küljjoones sugulased;
- ühte kontserni kuuluvad äriühingud äriseadustiku § 6 tähenduses;
- juriidiline isik ja füüsiline isik, kellele kuulub vähemalt 10% selle juriidilise isiku aktsia- või osakapitalist, häälte koguarvust või kasumi saamise õigusest;
- isikule kuulub koos teiste temaga seotud isikutega kokku üle 50% juriidilise isiku aktsia- või osakapitalist, häälte koguarvust või õigusest juriidilise isiku kasumile;
- juriidilised isikud, kelle aktsia- või osakapitalist, häälte koguarvust või kasumi saamise õigusest üle 50% kuulub ühele ja samale isikule või seotud isikutele;
- isikud, kellele kuulub üle 25% ühe ja sama juriidilise isiku aktsia- või osakapitalist, häälte koguarvust või kasumi saamise õigusest;
- juriidilised isikud, kelle juhatuse või juhatust asendava organi kõik liikmed on ühed ja samad isikud;
- tööandja ja tema töötaja, töötaja abikaasa, elukaaslane või otsejoones sugulane;
- isik on juriidilise isiku juhtimis- või kontrollorgani liige (§9), juhtimis- või kontrollorgani liikme abikaasa või otsejoones sugulane.

Kui isikul pole eelpool mainitud sidemeid, loetakse isik mitteseotuks.

**Sisendkäibemaks** - maksukohustuslase poolt teiselt maksukohustuslaselt soetatud või saadud kauba või teenuse eest tasumisele kuuluv käibemaks; imporditud kauba eest tasutud või tasumisele kuuluv käibemaks; ettevõtlusega tegelevalt välisriigi isikult, kes ei ole Eestis registreeritud maksukohustuslasena, saadud teenuse, mille käibe tekkimise koht on Eesti, maksustatavalt väärtuselt arvatud käibemaks ja ühendusesiseselt soetatud kauba, soetatud paigaldatava või kokkupandava kauba, kolmnurktehinguga soetatud kauba või muu soetatud kauba, millelt maksukohustuslane peab käesoleva seaduse kohaselt käibemaksu arvestama, maksustatavalt väärtuselt arvatud käibemaks. (12, § 29 lg 3)

**Sõiduauto** - sõiduautoks käibemaksuseaduse tähenduses loetakse M1 kategooria sõidukit, mille täismass ei ületa 3500 kilogrammi ja millele lisaks juhiistmele ei ole rohkem kui kaheksa istekohta. (25)

## SISSEJUHATUS

Sõiduautod on ettevõtluse lahutamatud osad. Aastast 1993 on Eestis vastuvõetud erinevaid seadusi ja määrusi, mis reguleerivad sõiduautode kasutamist ettevõtluse tarbeks. Aastate jooksul on muutunud autode kasutamine üha populaarsemaks ning igapäevasemaks nähtuseks ettevõtluses. Sõiduautode kasutamine hõlbustab ning kiirendab tööülesannete täitmist, kuid samas põhjustab ettevõtetele ning riigile ka erinevaid probleeme. Pidevalt on proovitud leida parimat ning õiglasemat lahendust, kuidas tuleks sõiduautosid maksustada, et ettevõtteid mitte kahjustada, kuidas samas tagada, et autosid kasutatakse vaid tööülesannete täitmiseks ning vältida eratarbimist maksustamise teel. Kuna autosid kasutab pea kolmandik ettevõtteid, siis nendega seotud probleemid puudutavad suurt hulka inimesi.

Autode ettevõtlusesse ostmisel on peamiseks põhjuseks käibemaksu summa tagasi küsimise õigus, sest nii muutub auto ost 20% võrra odavamaks kui eraisikuna ostes. Samas ei mõelda alati, mida toob endaga kaasa auto soetamine ettevõtlusesse ning kuidas tuleb pidada arvestust kulude ning muude detailide üle, mis autode juurde kuuluvad või soetatakse. Ettevõtteid ei täida tihti seadustega ettenähtud nõudeid ning sellega kaasnevad lisakulud trahvide ning maksude näol, mis kantakse riigikassasse. Seadustest kinnipidamist kontrollivad maksuhaldurid, kui viiakse läbi maksukontrolle ettevõtetes või tekib kahtlusi, et firmad rikuvad seadusi.

Viimased seadused, mis sisaldasid ka sõiduautode maksustamist, hakkasid kehtima 2006 aastal ning reguleerisid sõiduautode kasutamist ligi 8 aastat. Nüüd aga leiti, et seadused polnud piisavalt efektiivsed ning lubasid sõiduautosid liiga lihtsasti ettevõtluses kasutada. Samuti leiti, et suurel määral kasutati siiski firma autosid ka eratarbimiseks ning riik kaotas tulu juba ainuüksi firmade sisendkäibemaksu tagasiküsimise õiguse tõttu. See tõsiasi põhjustas arutelu, kuidas karmistada seadustega firmale kuuluvate sõiduautode kasutamist ainult ettevõtluse tarbeks ning piirata eratarbimist. 2014. aasta lõpuks jõuti uute seaduste muudatusteni.

Lõputöö peamiseks valiku põhjuseks on teema uudsus ning ajakohasus, sest sõiduautode maksustamine on leidnud suurt tähelepanu erinevates meedia kanalites. Samuti pakkus teema

huvi ka autorile kui tulevasele raamatupidajale, kes peab alati viima ennast kurssi uute seadustega.

Lõputöö eesmärgiks on koostada terviklik ülevaade sõiduautoga seotud maksumuudatustest koos põhjenduste ja selgitustega. Eesmärgi saavutamiseks on autor täitnud järgmised uurimus-ülesanded:

- lugenud erinevaid Eesti Vabariigi seaduse muudatusi;
- tutvunud teiste Euroopa riikide seaduste ja praktikatega;
- otsinud teoreetilist materjali eriala kirjandusest;
- hoidnud ennast kursis muudatuste täiendustega;
- koostanud küsitluse, et välja selgitada sõiduautode tegelik olukord Eesti Vabariigi ettevõtluses.

Sõiduautodega seotud maksumuudatused viidi sisse kahes jaos. Esimesena hakkas kehtima määrus, millega viidi „Teenistus, töö- või ametiülesannete täitmisel isikliku sõiduauto kasutamise kohta arvestuse pidamise ja hüvitise maksmise kord“ kooskõlla tulumaksuseaduse muutmise seadusega, mis hakkas kehtima 1. septembrist 2014.a. (3). Teise muudatusena võttis Riigikogu 1. juulil 2014.a. vastu ettevõtte sõiduautode maksustamist puudutavad käibemaksuseaduse muudatused, mis hakkasid kehtima 1. detsembrist 2014.a.

Parema ja selgema ülevaate saamiseks on töö jaotatud kaheks osaks, millest esimene peatükk on teoreetilisem ning teine pool keskendub autori poolt läbiviidud küsitluse käigus saadud informatsiooni analüüsile. Teooria poolelt saab aimu, millised muudatused viiakse sisse koos põhjendustega ning näidetega. Samuti võrreldakse eraisikule ja firmale kuuluvatelt autodelt makstavate maksude suurusi. Teooriaosa peamiseks ülesandeks on anda ülevaade ning arutleda teemal, kas seadusemuudatused tagavad riigi ootusi tulu suurenemisest.

Teises töö peatükis keskendutakse küsitlusest saadud informatsioonile ja selle analüüsimisele. Praktika poolega tahetakse kinnitada järeldusi, milleni esimeses peatükis jõuti, ning näidata, mida ettevõtjate esindajad uutest muudatustest arvavad. Küsitluse ankeedi (Lisa 1) koostamise eesmärgiks on teada saada ettevõtete probleemidest ja mõtetest seoses muudatustega.

Autor loodab oma tööga jõuda seisukohtadeni, kas muudatused on ikkagi vajalikud ning juhtida tähelepanu erinevatele probleemidele, mis muudatustega võivad tekkida nii ettevõtjatele, riigile kui ka maksuhalduritele, kes peavad kontrollima seadustest kinnipidamist.

# 1. ÜLEVAADE SÕIDUAUTODE MAKSUMUUDATUSTEST

Erisoodustuste ja maksude määratlemisel on aastaid olnud aktuaalseimaks teemaks tööandja poolt sõiduautode tasuta või soodushinnaga kasutada andmine töötajale. Muu tööandja vara kasutada andmine töötajale ei ole pälvinud nii suurt tähelepanu. On küll diskuteeritud ametitelefonide ja arvuti tasuta kasutamise üle, kuid antud teema ei ole oluline maksuhalduri seisukohast, vaid on tähtsam eelkõige ettevõtjale endale kulude seisukohast. Üldjuhul on ettevõttesiseselt välja töötatud nende varade kasutamise korrad. (23, lk 20)

Käesolevas peatükis vaadeldaksegi sõiduautosid ettevõtluses erinevatest aspektidest. Töös seletatakse lahti lugejatele sõiduautoga seotud kulud, mida võib kajastada raamatupidamises ja kulud, mis ei ole otseselt seotud sõiduautodega. Samuti arutletakse autode omamise võimalustest ettevõtetes ning tuuakse erinevate peatükkidena välja uute muudatustega seotud tähtsamad aspektid, mis puudutavad sõiduautosid.

## 1.1. Maksumuudatused seoses tööandja sõiduautodega

Üheks auto omamise viisiks on osta auto firma omandisse. Peale ostmise on võimalik auto soetada liisinguga. Liising on tegelikult alternatiiv varaobjekti ostmisele. Liising on alternatiivne tänu sellele, et varaobjekti rentides ei võta rentnik endale mitte kogu finants- ja äririski, mis oleks varaobjekti ostmisega kaasnenud. (1, lk 340) Eestis on liising väga populaarne, eriti just sõiduautode puhul. Rentniku seisukohalt eristatakse kahte liisingutüüpi (Sealsamas):

- kapitaalrentimine ehk kapitaalliising;
- kasutusrentimine.

Mõisted peaksid olema tuttavad, kuid sageli aetakse mõisted segamini või ei tehta neil vahet. Tavaliselt kasutatakse kapitaalrentimise puhul hoopiski sõna kapitalirent. Kapitalirentimine pole korrektne, sest kapitali rentimist ei toimu, vaid renditud varaobjekti kajastatakse rentniku bilansis



ehk kapitaliseeritakse. Põhjenduse kohaselt on korrektne kasutada kapitaalrentimise mõistet. (Sealsamas)

Mis on aga kahel liisingu lepingu tüübil vahet ja miks neid tuleb eristada. Kapitaalrentimise ja kasutusrentimise eristamine on äärmiselt oluline, kuna arvestust peetakse vastavalt sellele, millise liisingu tüübiga on tegemist ja see omakorda mõjutab firma bilanssi ja kasumiaruannet.

Kapitaalrentimiseks loetakse rentimist, mille puhul kehtib kasvõi üks järgmistest tingimustest (Sealsamas):

- liisingu lõppedes toimub vara omandiõiguse üleminek;
- rendiperiood moodustab peamise osa renditud vara kasutusajast;
- rendilepingu lõppedes on võimalik renditud vara odavamalt osta;
- rendimaksete nüüdisväärtus on suurem või võrdne vara turuväärtusega.

Kui rendileping ei vasta ühelegi eeltoodud tingimustele, on tegemist kasutusrentimisega. Kasutusrentimise puhul jääb kontroll varaobjekti üle rendileandjale. Rentnik kajastab rendimakseid kasumiaruandes rendikuluna. Kapitaalrentimise korral läheb omaniku risk rentnikule. Kuna kapitaalrentimise lepingu majanduslik sisu on sama, mis varaobjekti ostmise puhul, kajastatakse renditud vara rentniku bilansis kohe lepingu algusest. Renditud vara maksumuseks võetakse rendimaksete nüüdisväärtus. Kuna vara eest ei ole veel tasutud, tekib firmal ka kapitaalrendikohustus samas summas. Kapitaalrentimise puhul arvestatakse renditud varaobjekti kulumit analoogiliselt teistele varaobjektidele. (Sealsamas)

Kapitaal- ja kasutusrendi erinevus ei tulene ainult käibemaksuga seotud aspektidest. Tegemist on erinevate tehinguliikidega. Valik oleneb firma strateegiast. Kui näiteks ettevõttes on otsustatud kasutada ainult kuni nelja aasta vanuseid sõiduvahendeid, osutub kapitaalrent ebaefektiivseks. Saades kapitaalrendi lõppemisel auto omanikuks, tuleks kohe hakata seda realiseerima, mis tooks kaasa olulisi lisakulutusi. Selle asemel võiks kaaluda kasutusrenti, mis annab rentnikule võimaluse tasuda ainult hüvise kasutatava osa eest. Auto puhul oleks selliseks hüviseks parima (töökindlama, vähemkulukama) tarbimisperioodi ära kasutamine. Mida kõrgem on auto lepinguline jääkväärtus, seda madalamaks kujunevad väljaminekud ehk kuumaksed. Lepingu lõppemisel renditakse jälle uus auto. Kokkuvõttes: kapitaalrendi puhul tasutakse auto eest piltlikult öeldes kuni kasuliku eluea lõpuni, kasutusrendi puhul ainult kokkuleppeliselt parima eluea väärtuse eest. (8)

Kapitaalrentimise puhul sõiduauto kapitaliseeritakse ja võetakse üles kohustus liisingfirma vastu. Rendimaksud jaotatakse finantskuluks ja kohustuse vähenduseks ning liisingperioodi jooksul kantakse soetusmaksumuse ja jääkmaksumuse vahe depretsatsioonikuluna kasumiaruandesse. Kasutusrendi puhul kajastatakse üldjuhul liisingmaksed rendikuludena kasumiaruandes.

Sõiduauto kulude kajastamine ettevõtte raamatupidamises on sarnane kõigi teiste kuludega. Iga kulutuse kohta peab olema olema tšekk või arve. Algdokumendil peavad peal olema ettevõtte andmed ning samuti peab olema loetav ostu sooritamise kuupäev, summa, käibemaks ning nimetus, mida on ostetud.

Sõiduauto kulud ettevõtluses (5):

- mootorikütus;
- varuosad;
- hooldus;
- remont;
- parkimistasud;
- kulutused sõiduauto transpordile (praamipilet).

Nimetatud kulud on kõige enam levinud ning lisaks nendele loetakse kuludeks ka esmased registreerimistasud, kindlustused. Samas ei ole sõiduauto kuludeks näiteks reklaami paigutuse kulud, samuti haagise ost või rent. (Sealsamas)

Sõiduautode kulude arvestus muutub seoses 1. detsembril 2014 vastu võetud käibemaksuseaduse muudatustega. Kui varasemalt kajastati kõikide autode kulud (bensiinid, hooldused ja remondi tasud) ühistel kontodel, siis alates detsembrist 2014 tuleb sõiduautode kuludelt maha arvestatud sisendkäibemaks näidata eraldi teistest käibemaksu summadest (19). Eraldi arvestus on vajalik, et hiljem suudetaks tõestada, millised kulud ühe või teise sõiduautoga on seotud. Samuti väldib selline korraldus, et veokitele ostetud bensiinid, millelt saadakse 100% sisendkäibemaksu tagasi, kasutatakse hoopis sõiduautodes. Autode lõikes oleks hea sisendkäibemaksu arvestada eraldi ka seetõttu, et kui auto müüakse enne 5 aasta möödumist, siis saaks vähem tagasi küsitud sisendkäibemaksu müümise kuul kiiremini ja mugavamalt välja arvestada ning tagasi küsida. Eelpool toodu suurendab raamatupidajate tööd, samas kui esitatavas käibedeklaratsioonis tuleb eristada vaid erinevate maksumäärade summasid. Arvestuse pidamisel tuleb näidata auto number ja kas kuludelt küsitakse tagasi 50% või 100% käibemaksust.

## Sõiduautolt riigile maksmisele kuuluvad maksud

Tööandjal tuleb auto omamisel maksta riigile teatud juhtudel makse. Makstavateks maksudeks on tulu-, sotsiaal- ja käibemaks. Kuni 1.detsembrini 2014.a. lubas kehtiv kord sõiduauto ning mootorikütuse jm kulutuste sisendkäibemaksu maha arvata täies ulatuses ning sõiduauto kasutamist eratarbena maksustati omatarbena. Omatarbe maksustatavaks väärtuseks oli tulumaksuseadusega määratud erisoodustuse hind ilma käibemaksuta, ehk siis 213,3 eurot ning sellelt käibemaks 42,7 eurot. See aga ei katnud üldjuhul ära tegelikke kulutusi, mida sõiduautode osas eratarbimise jaoks tehti. Kui maksukohustuslane pidas sõidupäevikut, siis oli see käibemaksu summa, mida riigile omatarbena maksustati, veelgi väiksem. (5)

Käibemaksule lisaks tuli päevikut pidamata maksta 256 eurolt tulu- ja sotsiaalmaksu. Tulumaksu summa leiti kui 256 eurot korrutati 21/79-ga, mis teeks makstavaks summaks 68,05 eurot. Sotsiaalmaksu arvutamiseks tuli 256-le eurole liita tulumaksusumma ning alles siis korrutada sotsiaalmaksumääraga (33%). Seega tuli sotsiaalmaksu riigile maksta 106,94 eurot. Sõidupäevikut pidamata tuli enne 1.detsembrit 2014.a. maksta riigile kokku makse 217,69 euro väärtuses.

Kui aga peeti arvestust sõitude üle, siis tuli omatarbe kilomeetrid korrutada 0,3-ga ning siis saadud summalt maksta riigile tulu-, sotsiaal- ja käibemaks. Enne uusi seadusemuudatusi kasutati rohkem sõidupäevikuta varianti, sest töötajad ei pidanud sõidupäevikut pidama ning nii oli lihtsam maksta riigile maksud ja mitte suurendada oma töötajate töömahtu päeviku täitmisega. Võrreldes kahte varianti (Tabel 1), siis riigile oli samuti kasulik, kui ettevõtte ei pidanud sõidupäevikut, sest nii laekus riigile makse rohkem.

**Tabel 1.** Riigile makstavad maksud erisoodustuselt (2014.a. kehtinud maksumääradega)

<b>Maksuliik</b>	<b>Arvestust pidamata (256 eurolt maksud)</b>	<b>Sõidu-päevikuga (omatarve 50 km)</b>	<b>Sõidupäevikuga (omatarve 853,33 km)</b>
Käibemaks	42,67	2,50	42,67
Tulumaks	68,05	3,99	68,05
Sotsiaalmaks	106,94	6,27	106,94
Kokku maksud riigile	217,65	12,75	217,65

Allikas: autori koostatud

Tabeli 1 arvutustest tuleb välja, et arvestust pidamata maksude maksmine 256 eurolt tasus ära ettevõtetel, kellel oli kuus sõite rohkem kui 853 euro eest. Praktika näitas, et paljud ettevõtte

kasutasid aga arvestust pidamata erisoodustuse maksustamist, sest ei tahtud töötajatele panna lisakoormust sõidupäeviku pidamise kohta. Seega sai riik rohkem makse kui enamik firmasid oleksid pidanud arvestust. Alates 1. septembrist 2014.a. kadus ettevõtetal ära võimalus maksta 256 eurot makse ilma arvestust pidamata, sest alates septembrist 2014 muutus sõidupäevik kohustuslikuks ning 1.detsembrist 2014.a. kadus ära seadusest mõiste omatarve.

Nüüd peab ettevõtte töötajad pidama päevikut. Tulumaksuseadusest ei kao ära erisoodustuse maksustamine tulu- ja sotsiaalmaksuga. Seega kui töötaja teeb tööandja autoga erasõite ning ei maksa neid tööandjale kinni, siis käsitletakse neid kilomeetreid erisoodustusena. Erisoodustuse summa ei tohi ületada 256 eurot kuus. Kui töötaja hüvitab tööandjale tehtud kilomeetrid, siis antud summat ei käsitleta käibena ning saadult tulult ei pea maksuma käibemaksu.

Uute seaduse muudatustega kaotab riik laekuvate maksude pealt, sest nüüd makstakse 0,30 eurot kilomeetri kohta ning saadud summalt makstakse riigile käibe-, tulu- ja sotsiaalmaks. Tabelist 1 on näha, et kui töötaja teeb 50 kilomeetrit erasõite ning ettevõtte peab sellelt maksuma makse, siis laekub riigile 12,75 eurot. Samas kui vanasti võib-olla juriidiline isik ei pidanud arvestust ja maksis makse 217, 65 euro eest. Maksukoormus oli ettevõtetal suurem, aga samas oli vähem tööd, kuna ei pidanud sõidupäevikut täitma ja tõestama autoga läbituid kilomeetreid. Nüüd, kus tuleb seda nii või teisiti täita, siis laekub makse ka riigile vähem, sest vaevalt ettevõtte töötajad teevad erasõite 853,3 kilomeetri eest kuus.

### **Sisendkäibemaks tööandja sõiduautodelt**

Tööandja auto puhul võis juriidiline isik kuni 1. detsembrini 2014.a. tagasi küsida 100% käibemaksu kõikidelt kuludelt. Alates 1. detsembrist aga muutus juriidilise isiku auto sisendkäibemaksu maha arvamise kord ja määrad. Käibemaksuseaduse muudatusega piiratakse sõiduautode omatarbe maksustamise asemel sõiduautode ostmisel ja kasutuslepingu alusel kasutamisel (sh rentimisel, liisimisel) ning nende tarbeks kaupade ja teenuste ostmisel (mootorikütus, remont, hooldus jms) tasutud käibemaksu mahaarvamist. (14, lk 4) Eesmärgiks on maksustada sõiduautode kasutamist õiglasemalt, mis ühtlasi suurendab riigieelarve laekumist. Tööandja sõiduautosid kasutatakse enamasti nii ettevõtluse kui ka eratarbimise jaoks. (5)

Peale muudatuste jõustumist 2014.a. detsembrist saab küsida 100% käibemaksu tagasi vaid olukorras, kus tagatakse, et autot kasutatakse vaid töösõitudeks 2 aasta jooksul alates soetamisest. Kui maksuhaldur suudab aga tõestada, et sõiduvahendit on kasutatud ka erasõitudeks, tuleb maksta trahvid, intressid ja muuta käibemaksumäär edaspidi 50%-ks.

Lisaks võivad 100% sisendkäibemaksu tagasi küsida ka juriidilised isikud, kelle põhilisteks tegevusvaldkondadeks on (13, § 1 lg 4):

- sõiduautode müük ning maksukohustuslane ei võta müügiks soetatud sõiduautosid muul otstarbel kasutusele;
- sõiduautode kasutusse andmine ning maksukohustuslane ei võta kasutusele andmiseks soetatud sõiduautosid muul otstarbel kasutusele;
- taksondus;
- õppesõidu läbiviimine

Erandisse kuuluvad firmad peavad omama aga vastavaid lubasid ja tõendeid, et saada 100% käibemaksu tagasi küsida. Näiteks kui ettevõtte peamiseks tegevusalaks on taksondus, siis peab maksukohustuslasel olema olema taksoveoluba ja sõidukikaart. Õppesõidu läbiviimisel peab firmal olema esitada mootorsõidukijuhi koolitamise luba või kui maksukohustuslane osutab mootorsõidukijuhi õpetajana teenust isikule, kellel on mootorsõidukijuhi koolitamise luba. (Sealsamas)

Samas uue muudatusega muutub sõiduauto ainult ettevõtluseks kasutamise tõendamine keerukamaks. Seaduses on ettenähtud sõidupäeviku korrektne täitmine, kuid päeviku õigsus hakkab muutuma kaheldavaks. Põhjuseks on asjaolu, et kilomeetrite kokku kirjutamisega saab iga töötaja hakkama ning see ei tõesta, et sõidukiga ei ole tehtud ka erasõite. Seadusega on kohustatud tööandjaid tegema kõik, et autot ei oleks võimalik kasutada eratarbimiseks. Erasõitude vältimiseks kehtestab maksukohustuslane oma sisekorra eeskirjades sõiduauto kasutamise kohta reeglid. Üldjuhul peaks eranditult ettevõtluses kasutatav sõiduauto olema pargitud töövälisel ajal ettevõtte juures. Seega sõiduauto soetamisel vaid ettevõtluse tarbeks, tuleb välja töötada eeskirjad, mis võimaldavad nii juhtkonnal kui ka maksuhalduril kontrollida auto sihtotstarbelist kasutamist. (5)

Ettevõtluseks auto kasutamist on kergem tõestada tänapäeval levinud vahenditega nagu GPS-seadmed ja pardakaamerad, mis salvestavad täpsed kilomeetrid, aja ning trajektoori, kus auto on sõitnud. Ilmselt hakkavad ka maksuhaldurid paremaks tõestamiseks soovima elektoonset tõestamist auto trajektoori kohta, kuigi seadusest lähtuvalt ei ole seadmete kasutamine kohustuslik. Kuid elektroonsed vahendid annavad ka juhtidele parema ülevaate, kas töötajad kasutavad autot vaid tööalaste ülesannete täitmiseks. Ühe väiksemagi eksimuse korral tuleb maksta trahvid ning muuta auto kasutust. Eksimuseks loetakse ka seda, kui anda tööandja auto töötajale kasutamiseks ning töötaja maksab auto kasutamise eest raha. Taolises situatsioonis ei

saa enam kogu käibemaksu maha arvata, kuid samas töötaja käest saadud tasu ei kajastata käibena ning selle pealt ei pea tööandja maksma käibemaksu, kuid tuleb taas muuta auto kasutust. Samas kui tööandja annab oma auto kolmandale isikule või teisele äriühingule kasutada, siis seda loetakse ettevõtlusega seotuks ning auto on ikkagi kasutuses kui ainult ettevõtluseks kasutatud sõiduk. Kolmandate ehk mitteseotud isikute poolt makstavat summat käsitletakse kui tulu ning sellelt makstakse vastavad maksud.

Kui sõiduauto kasutusotstarve muutub kahe aasta jooksul, näiteks esimesel aastal kasutatakse autot ainult ettevõtluses, aga järgneval aastal tehakse ka erasõite, siis tuleb teha ümberarvestus. Sel juhul tuleb kasutusotstarbe muutumise kuul mahaarvatud sisendkäibemaksu korrigeerida võttes aluseks 24-kuulise perioodi. (5)

Näide: Sõiduauto osteti jaanuaris 2015 ning arvati sisendkäibemaks maha 100%-di ulatuses 4 000 eurot, kuna sõidukit kasutatakse vaid ettevõtluseks. Oktoobrist 2015 hakatakse sõidukit kasutama ka erasõitudeks. Jaanuar – september 2015 ehk 9 kuu kasutusosas on mahaarvamise õigus 1 500 eurot ( $9/24 \times 4\ 000$ ). Oktoobris kasutusotstarve muutus, seega järgneval perioodil saab sisendkäibemaksu maha arvata 50%-di ulatuses so 1 250 eurot ( $15/24 \times 2\ 000$  (so 50% 4 000-st)). Ümberarvestuse tulemus 1 250 eurot ( $4\ 000 - 1\ 500 - 1\ 250$ ) tuleb deklareerida 2015. a oktoobrikuu käibedeklaratsiooni lahtris 10. (5)

Sisendkäibemaksu mahaarvamisel on erisus ka ettevõtetal, kellel on õigus sisendkäibemaksu vaid osaliselt tagasi küsida. Põhjuseks on see, et ettevõttel on nii maksuvaba käibe kui ka maksustatava käibe proportsiooni arvestuse kohustus, siis ka sõiduautode käibemaksu osas tuleb kinni pidada proportsioonist (4). Selliste ettevõtete puhul tuleb kõigepealt kuludelt arvestada maksuvaba käibe protsent ning alles jäänud summalt arvutada vastavalt 50% käibemaksu.

Näide: Ettevõttel on sõiduauto kulu 150 eurot kuus ning maksuvaba käibe on 10% ja sisendkäibemaksu arvutatakse 50% osas maha. Esmalt tuleb võtta 150 eurolt 10% ehk siis 15 eurot on maksuvaba. Alles jääb 135 eurot, millelt arvestatakse maha käibemaks summas 67,50 eurot.

Lõputöös on selgitatud, kuidas teatud olukordades käituda ning millisel juhul kehtib 100% ja millisel juhul 50% määr. Kuid kindlasti tekib küsimus, et miks uus määr on just 50%. Protsendi väljatöötamine on olnud pikem protsess, mille puhul koostati analüüs. Sisendkäibemaksu 50%-lise mahaarvamise piirangu kehtestamiseks koostatud analüüsis on tuginetud mitmete andmeallikatele, sealjuures rahvusvahelisele kogemusele, ekspertarvamusele, erinevatele

otsestele tõenditele sõiduautode erakasutuse kohta Eestis ning ka kaudsetele andmetele ja hinnangutele. Rahandusministeeriumi kodulehelt leitud nende poolses analüüsis selgub, et Maksu- ja Tolliameti kokkuvõtete hinnangu järgi kasutatakse erisoodustuse deklareerimise andmete põhjal sõiduautosid peamiselt ettevõtluse tarbeks, kuid reaalselt kontrollide käigus on selgunud, et enamik kasutavad autosid siiski ka eratarbeks. (22) Sellele, et Eestis on tööandja autod suures osas erakasutuses, viitavad järgnevad asjaolud (Sealsamas):

- Statistika andmete põhjal oli Eestis 2012. aasta lõpus 109 000 juriidilist isikut, millest 102 000 olid mikroettevõtjad (kuni 10 töötajat). Maksu- ja Tolliametile edastatud liiklusregistri andmete alusel omas seisuga 31.12.2013 sõiduautosid kokku 35 053 juriidilist isikut (mis ei tegele liisinguga, taksoveoga, sõidukite müügi ega ka õppesõitudega) ehk ligi kolmandik kõigist ettevõtjatest. 2013 aastal deklareeris erakasutust vaid 4 640 ettevõtjat ehk ülejäänud väidavad, et kasutavad autosid vaid töösõitudeks.
- Lisaks autode kasutamisele uuriti ka töötajatelt, kuidas nad peamiselt tööle lähevad. Küsitlusest tuli välja, et 40% töötajatest kasutab selleks isiklikku autot ning 13,4% ehk 79 200 inimest kasutavad ametiautosid või töökoha sõidukit.
- Eesti Panga liisingustatistikast selgub, et valdavalt registreeritakse uued autod just juriidiliste isikute nimele. Ligi 60% kõikidest ostetud autodest kuulub juriidilistele isikutele.
- Ühendkuningriikides on põhjalikult uuritud autode läbisõitu ning uuringu käigus tehti järeldus, et 60% koguläbisõidust moodustab eratarbimine. Eesti Panga uuringus tuuakse välja, et Eestis on sõiduautode eratarbimise probleem suurem kui mujal Euroopas.
- Maksu- ja Tolliameti andmetel oli juriidiliste isikute hulgas 2013.a. esimese poolaasta seisuga 5 600 asutust, millel polnud sisulist majandustegevust, kuid mille omanduses oli kehtiva liikluskindlustusepoliisiga 7 000 sõiduautot. Seega võimaliku käibemaksust ja muudest maksudest kõrvalehoidumise protsent, on märkimisväärne – 10%.

Välja toodud andmete tõttu on koondhinnang konservatiivne, tuginedes madalaimale analüüsis välja toodud kvantitatiivhinnangule. Rahandusministeeriumi hinnangul on Eestis sõiduautode erakasutus ligikaudu 60%. Sealjuures tuleb arvestatda sellega, et otsese süsteemi väärkasutuse maht on märkimisväärne. Seega sisendkäibemaksu mahaarvamispiirangu taotleval määral 50% on

tingitud asjaolust, et erakasutuse osakaalu hinnang tugineb muuhulgas ka kaudsetel tõenditel ja oletustel, mistõttu tahetakse välistada ülehindamise võimalusi. (Sealsamas)

Uue maksumäära (50%) kasutusele võtmisel on vaadeldud ka teiste riikide praktikaid ning kehtivaid piirmäärasid (Tabel 2).

**Tabel 2.** Ettevõtte sõiduauto sisendkäibemaksu mahaarvamise piirangud (2013)

Riik	Tagastuse piirang	Märkused
Bulgaaria, Prantsusmaa	100%	-
Austria, Kreeka, Ungari, Soome, Küpros, Leedu, Portugal, Taani, Malta, Sloveenia	100%	Piirang ei kehti õppesõiduautodele, taksodele, rendiautodele, edasimüügiks ostetud autodele jne.
Iirimaa	100%	Piirang ei kehti autodele edasimüügiks ja rendiks, õppesõiduks. Keskkonnasäästlikelt autodelt on õigus maha arvata 20% sisendkäibemaksust.
Ühendkuningriik	100%	Piirang ei kehti peamiselt reisijate veoks ja õppesõiduks kasutatavatele autodele. Liisitud autodelt on õigus maha arvata 50% sisendkäibemaksust.
Rootsi	100%	Piirang ei kehti autodele edasimüügiks ja rendiks, õppesõiduks, reisijate ja surnute transpordiks. Liisitud autodelt on õigus maha arvata 50% sisendkäibemaksust
Itaalia	60%	Piirang ei kehti autodele edasimüügiks ja rendiks või ettevõtte põhitegevuses vajalikele autodele.
Belgia, Rumeenia, Hispaania	50%	Piirang ei kehti autodele edasimüügiks ja rendiks ning taksodele.
Poola	40%	Mahaarvatav käibemaksusumma ei tohi ületada 6 000 Zlotti (ca 1 400 eurot, vastav sõiduauto ostuhind ca 13 000 eurot)
Läti	20%	Piirang ei kehti autodele edasimüügiks ja rendiks, reisijate transpordiks, õppesõiduks, hädaabiteenuseks, müügiesitlusteks.

Allikas: 14, lk 2-3

Tabelis 2 näidatud andmete kohaselt kasutavad paljud edukad suurriigid hoopiski 100% määra, mis tähendab, et nendes riikides ettevõtete autode soetamisel ja kulude tegemisel ei saa sisendkäibemaksu tagasi küsida. Eesti lähiriigid on läinud aga erinevaid teid pidi. Soome ja Leedu kasutavad 100% määra, samas Lätis saab tagasi küsida 20% käibemaksust. Sarnast 50% määra kasutavad Belgia, Rumeenia ja Hispaania. Enamikes riikides on ühiselt määratletud, et piirangud ei kehti autode edasi müüjatele ja rentijatele, taksodele ning õppesõiduautodele. Sarnaselt Poolale arutati seadusemuudatuste eelnõudes ka Eestis kehtestada 2 000 eurone



käibemaksu summa, millest rohkem ei saa ettevõtte käibemaksu mahaarvata. Seaduse vastuvõtmisel aga selline klausel puudub.

Enne 1. detsembril 2014.a. kehtiva seadusandluse puhul on tekkinud olukord, kus ettevõtjal on soodsam autot omada kui eraisikul. Selle illustreerimiseks on järgnevas tabelis 3 toodud välja, kui suureks kujuneb eraisikute ning ettevõtjate maksukoormus erineva hinnaklassi autode puhul. Tabeli esimeses osas on välja toodud kasutatud eeldused, teises osas arvutuste tulemused. (14, lk 3)

**Tabel 3.** Eraisiku ja ettevõtjate maksukoormuse erinevus erinevate hinnaklassi autode puhul

<b>Eeldused</b>			
Auto hind (koos KM-ga)	<b>15 000 eur</b>	<b>25 000 eur</b>	<b>35 000 eur</b>
Sissemaks	20%	20%	20%
Jääkväärtus	20%	20%	20%
Aastane intressimäär	5%	5%	5%
Liisingu periood	60 kuud	60 kuud	60 kuud
Aastane läbisõit	25 000 km	25 000 km	25 000 km
Kütusekulu	7 l/100 km	7 l/100 km	7 l/100 km
Kütuse hind	1,3 eur/l	1,3 eur/l	1,3 eur/l
Kulu hooldusele, remondile jms	33% auto hinnast	33% auto hinnast	33% auto Hinnast
<b>Maksusummad (eur)</b>			
Riigile 5 aasta jooksul tasutud maksud, kui ostjaks on eraisik (a)	27 622	38 869	50 116
Riigile 5 aasta jooksul tasutud maksud, kui ostjaks on ettevõtja, kes kasutab autot 100% ettevõtluseks (b)	0	0	0
<b>Maksusumma, mille võrra vähem makse maksab ettevõtja, kes kasutab autot 100% ettevõtluseks, võrreldes eraisikuga (a)-(b)</b>	<b>27 622</b>	<b>38 869</b>	<b>50 116</b>
Riigile 5 aasta jooksul tasutud maksud, kui ostjaks on ettevõtja, kes kasutab autot 50% ettevõtluseks (c)	13 059	13 059	13 059
<b>Maksusumma, mille võrra vähem makse maksab ettevõtja, kes kasutab autot 50% ettevõtluseks, võrreldes eraisikuga (a) – (c)</b>	<b>14 563</b>	<b>25 810</b>	<b>37 057</b>

Allikas: 14, lk 3

Tabelis 3 on võrreldud siis eraisiku ja juriidilise isiku poolt makstavaid makse erineva kallidusega autode puhul. Eraisiku maksukoormuse hulka on arvestatud käibemaks ning kõik saadud palgalt, mida kasutati auto ostmiseks ja seonduvate kulude katmiseks, makstud maksud (14, lk 4). Enne maksumuudatusi on olnud ettevõtjad suures eelises, sest näiteks 15 000 eurose

auto ostmise puhul on võitnud ettevõtjad viie aastaga 27 622 eurot. Samas ei muuda ka uued seaduse muudatused juriidilisi ja eraisikuid võrdsemaks, sest viie aasta jooksul võidavad ettevõtjad 15 000 eurose auto ostmisel siiski 14 563 eurot rohkem kui eraisikud, makstes viie aasta jooksul riigile 13 059 eurot.

## **1.2. Töötaja isikliku sõiduauto kasutamise hüvitamine lähtuvalt maksumuudatustest**

Lisaks tööandja autole on võimalik, et töötaja teeb töösõite enda isikliku autoga ning tööandja kompenseerib kulud töötajale. Kulude hüvitamise varianti kasutavad ettevõtjad, kellel ei ole otstarbekas omada sõiduautot, sest töösõite tuleb töötajatel teha harva või erandjuhtudel. Töötaja isikliku sõiduauto kulude hüvitamise eesmärk on anda tööandjale võimalus hüvitada töötaja, avaliku teenistuja või juriidilise isiku juhatuse liikme isikliku sõiduautoga tehtud töösõidud. (30, lk 69)

Kindlasti tekib küsimus, et kuidas eristada isiklikku sõiduautot tööandja sõidukist. Õnneks selle probleemi lahendab seadus „Teenistus-, töö- või ametiülesannete täitmisel isikliku sõiduauto kasutamise kohta arvestuse pidamise ja hüvitise maksmise kord“, mis ütleb, et isikliku sõiduautona või mootorsõidukina käsitatakse ametniku, töötaja ja juriidilise isiku juhtimis- või kontrollorgani liikme kasutuses olevat sõiduautot või mootorsõidukit, mis ei ole tööandja omanduses ega valduses (29, § 1 lg 3).

Töötaja isikliku sõiduautoga tehtud töösõitude puhul pole vaja tõendada konkreetse sõiduga seotud kulude suurust. Seega on tegemist lihtsusnormiga, mis annab fikseeritud maksuvaba hüvitise määrad ning vabastab tööandja ja auto kasutaja arvestuse pidamisest reaalselt kulude üle. Kui selline regulatsioon puuduks, peaks tööandja hüvitama töötajatele viimase poolt tööandja huvides tehtud autokulud kuludokumendi alusel — nii nagu see toimub muude kulude puhul. Teisest küljest on sellisele hüvitisele seatud limiidid, mis on kahjuks liiga väikesed ning tegelikkuses hoopis piiravad töötaja kulude hüvitamise võimalusi. Regulatsioon on toonud kaasa olukorra, kus vähegi kallima auto puhul on mõistlikum tööandja auto soetamine selle asemel, et maksta töötajale tema isikliku auto kasutamise eest hüvitist. Väidet kinnitab statistika, mille kohaselt ostetakse enamik autosid just juriidilise isikuna, mitte aga füüsilise isikuna. (30, lk 69,70)

Enamik uutest autodest ostetakse juriidiliste isikute poolt ning autod on kallimad, kui eraisikute soetatud autod. Väidete tõestust kinnitab ka Eesti Panga poolt koostatud statistika (Tabel 4).

**Tabel 4.** Liisitud autode portfelli tüübi ja kliendigrupi lõikes (miljon eurot)

	31.05.2014		30.06.2014		31.07.2014		31.08.2014		30.09.2014		31.10.2014	
	Port-fell	Auto arv	Port-fell	Auto arv	Port-fell	Auto arv	Port-fell	Auto arv	Port-fell	Auto arv	Port-fell	Auto arv
<b>Sõiduaudod</b>	738	77002	744	77186	749	77416	751	77584	754	77388	762	77480
<b>Uued</b>	<b>89</b>	<b>5177</b>	<b>107</b>	<b>6207</b>	<b>124</b>	<b>7253</b>	<b>137</b>	<b>8115</b>	<b>153</b>	<b>9076</b>	<b>172</b>	<b>10215</b>
Eraisikud	31	2196	38	2687	46	3272	53	3743	60	4271	68	4816
Juriidilised isikud	58	2981	69	3520	78	3981	84	4372	93	4805	104	5399
<b>Kasutatud</b>	<b>649</b>	<b>71825</b>	<b>637</b>	<b>70979</b>	<b>625</b>	<b>70163</b>	<b>614</b>	<b>69469</b>	<b>600</b>	<b>68272</b>	<b>589</b>	<b>67224</b>
Eraisikud	313	43701	308	43247	305	42837	301	42498	296	41922	293	41496
Juriidilised isikud	336	28124	328	27732	321	27326	313	26971	304	26350	297	25728

Allikas: 16: autori koostatud

Tabelist 4 on selgelt näha, et uusi autosid on juriidilistel isikutel rohkem liisitud kui eraisikutel. Juriidiliste isikute liisingute puhul on näha kuue kuu jooksul märkimisväärset autode arvu kasvu. Kui võrrelda era- ja juriidiliste isikute portfelle ja autode arvu erinevust, siis võib järeldada, et juriidiliste isikute liisitud uued autod on kallimad. Kui mais 2014 on ettevõtetel 785 autot rohkem, siis portfellis on neil 27 miljonit eurot rohkem kui eraisikutel. Arvutused näitavad, et kui maikuu andmete puhul maksab keskmine uus eraisiku auto 14 117 eurot, siis ettevõtja keskmise auto maksumus on 19 456 eurot. Lisaks uute autode puhul on näha, et ka kasutatud autod on juriidilistel isikutel kallimad. Asjaolu kinnitavad tabelis numbrid, kus on näha, et eraisikutel on peaaegu poole rohkem autosid, kuid portfelli suurus on juriidilistel isikutel suurem. Seega saab tõestatud väide, et kuna ettevõtjad on saanud tagasi küsida 100% käibemaksust, siis on nad saanud lubada ka endale kallimaid autosid. Peale uue käibemaksuseaduse jõustumist ilmselt väheneb uute luksusautode ostmise juriidiliste isikute poolt, sest autod lähevad kallimaks maksmata ning autode ülalpidamiskulud suurenevad. Ettevõtjad hakkavad soetama rohkem kasutatud autosid, mis on Eestisse sisse ostetud Euroopa Liidust, sest ühendusesisest ostmist saab maksutada 0% ning ka edasimüüjad saavad autosid odavamalt müüa.

Lisaks autode kallinemisele võib ostetavate autode arvu ja seisukorda mõjutada ka töösõitide tõestamise keerulisemaks muutmine. Kuna tööandjale kuuluvate autode ainult töösõitideks kasutamise tõestamine muutub keerulisemaks, siis võivad väiksemad ettevõtjad loobuda

sõiduaudodest ja hakata hoopis töötajatele töösõite hüvitama. Hüvitamise kasuks räägib ka asjaolu, et paljud ettevõtjad ei suuda 100%-liselt tõestada ettevõtte auto ainult töösõitudeks kasutamist ning määravad autokasutuseks ilmselt nii töö- kui erasõitude õigused. Sellisel juhul saab tagasi ainult poole sisendkäibemaksu ning auto ülalpidamine muutub kallimaks kui üksikute töösõitude hüvitamine töötajale. Võimalik, et sõiduaudod kaovad just väikefirmadest, kus vajadus töösõitude tegemiseks on väike ning otseselt mitte seotud firma põhitegevusega.

### **Hüvitise maksmise piirmäärad**

Töötaja isikliku sõiduauto kasutamise hüvitise maksmise korda ja määrasid muudeti juba 1. septembrist 2014.a. Septembrist alates pole võimalik hüvitada töötajatele isikliku sõiduaudoga tehtud sõite ilma sõidupäevikut pidamata. See tähendab, et kadus võimalus maksta 64 eurot kuus arvestust pidamata. Enamik tööandjaid on siiani kasutanud just 64 euro maksmise varianti, sest see ei nõudnud sõitude fikseerimist ja seega ei tekitanud tööandjatele lisa kohustusi. Kindlasti tekib küsimus, miks selline hüvitamise vorm nüüd kaob. Muudatust põhjendatakse sellega, et praktikas kasutatakse arvestuse pidamiseta makstavat hüvitist sageli maksuvaba palgalisana ja maksuvabastus ilma tegelikku auto kasutust tõendamata ei ole põhjendatud. Samas pole kuskil välja toodud konkreetseid tõendeid, et tööandjad kasutavad hüvitist palgalisana. (34)

Kaubanduskoja hinnangul suurendab 64 eurose hüvitise kaotamine halduskoormust eelkõige nendes ettevõtetes, kus töötaja kasutab isiklikku autot töösõitudeks suhteliselt vähe ning kus sõitude üle arvestuse pidamine ei ole seetõttu otstarbekas. Rahandusministeeriumi hinnangul on muudatusega kaasnev halduskoormuse kasv õigustatud maksuvabastuse sihipärase kasutamise tagamiseks. Lisaks on eelnõu seletuskirjas välja toodud, et kui arvestuslikku hüvitist makstakse üksikute töösõitude kulude katmiseks, ei ole lisanduv koormus ülemäära suur. Seletuskirjas on märgitud, et arvestuse pidamise reeglid on väga lihtsad — arvestusele ei ole ette nähtud konkreetset vormi ja sisuliselt tähendab see vaid sõidu kuupäeva, eesmärgi ja läbitud kilomeetrite ülesmärkimist (lisaks töötaja nimele ja sõiduki numbrimärgile). (Sealsamas)

Muudatusega loodetakse saavutada, et maksutulude laekumise oodatav kasv on 4 mln eurot aastas (33, lk 5).

Lisaks muutus ka kuus hüvitatava summa suurus. Kui varasemalt oli maksuvabalt võimalik hüvitada kuus 256 eurot, siis alates septembrist 2014 on summaks 335 eurot kuus. Kui 2006. aasta seaduses oli kirjas, et hüvitist võib maksta ainult üks tööandja sama auto eest, siis 2014. aasta seaduses on toodud välja, et hüvitist võib saada töötaja iga tööandja kohta, kellele ta osutab

töösõite. Seega kui isik töötab kahe erineva tööandja juures samal ajal ning teeb mõlema tööülesannete täitmiseks töösõite, siis võivad mõlemad maksta sõidupäeviku alusel hüvitist maksuvabalt kuni 335 eurot kuus. Kui hüvitatav summa aga peaks ületama maksuvaba piirmäära, siis ületatavat summat loetakse erisoodustuseks ning sellelt tuleb maksta maksud.

Erisoodustuselt tuleb maksta tulu- (20%) ja sotsiaalmaksu (0,33%). Näiteks kui kalendrikuus saab täis maksuvaba hüvitise summa (335 eurot) ning tööandjal tuleb töötajale veel hüvitada 80 eurot, siis sellelt summalt peab maksma maksud.

Näide : esmalt tuleb ületavalt summalt 80-lt eurolt leida tulumaksu summa  $80 \cdot 20 / 80 = 20$  eurot. Seejärel tuleb tulumaksu summa liita algsummale ning siis arvutada sotsiaalmaksu summa  $(80 + 20) \cdot 0,33 = 33$  eurot. Seega kui ettevõttel tuleb maksta 80 eurot lisaks, peab firma tasuma maksudena 53 eurot, mis teeb 66% makstavast summast. Ettevõtjal tuleb arvestada seega kuluna 133 eurose summaga.

Tööandja seisukohast pole kasulik lasta töötajatel teha isikliku sõiduautoga rohkem kulusid kui 335 eurot. Seega tuleb raamatupidajal või juhtkonnal jälgida isikliku sõiduautoga tehtavaid sõite sama suure hoolsusega kui tööandja enda auto puhul.

### **1.3. Sõitude dokumenteerimine ja deklareerimine**

Nii tööandja sõiduauto kui ka töötajatele hüvitamise puhul on dokumenteerimine, arvestus ja deklareerimine sarnased mõningate erisustega. Mõlemal juhtudel peab tõestamiseks olema olema sõidupäevik (Lisa 2). Arvestuse pidamiseks tuleb päevikus ära näidata järgmised andmed (29, §4):

- sõiduautot kasutava isiku ees- ja perekonnanimi;
- sõiduauto riikliku registreerimismärgi andmed;
- sõiduauto läbisõidumõõdiku alg- ja lõppnäit iga teenistus-, töö- või ametiülesannete täitmisel tehtud sõidu korral;
- kuupäev ja sõidu eesmärk iga teenistus-, töö- või ametiülesannete täitmisel tehtud sõidu korral.

Arvestuse pidamise viis on määratlemata — pole tähtis, kas selleks kasutatakse spetsiaalset arvutiprogrammi, tabelarvutusprogrammi või peetakse seda käsitsi. Oluline on, et sellest nähtuks

eespool nimetatud teave. Siiski võib maksuhaldur kahtluse korral nõuda täiendavat informatsiooni või tõendeid töösõitude kohta (30, lk 79).

Hüvitise maksmiseks peab olema tööandja kirjalik otsus, korraldus, käskkiri või muu taoline kirjalik dokument. Otsuse tegemiseks pädev isik või organ sõltub konkreetsetest asjaoludest. Töötaja või avaliku teenistuja korral võib sellise otsuse teha pädev otsene juht või kõrgem juht. Keerulisem olukord on juhatuse liikmele makstava hüvitise korral. Juhatuse liikme suhtes on kõrgemaks organiks äriühingu nõukogu, selle puudumisel osaühingu osanike koosolek, mittetulundusühingu ja tulundusühingu puhul aga üldkoosolek. Kuna üldkoosolekud ei ole pidevalt tegutsevad organid, ei ole need võimelised väga operatiivselt tegutsema. Seetõttu võib soovitada, et vastav organ teeb põhimõttelise otsuse hüvitise maksmiseks, kuid volitab selle osas konkreetsemaid otsuseid tegema näiteks juhatuse või juhatuse esimehe. Omaette küsimus on regulaarsus — kas kindlasti on vaja teha igal kuul uus otsus või piisab ühekordsest. Kuna piirmäärad on kehtestatud kalendrikuu kohta, räägib see selle kasuks, et tööandja peaks tegema igal kuul uue otsuse. Teisest küljest aga, kui erinevate kuude otsuste sisu on sama (v.a. kuu nimetus), ei anna selline paberimäärimine lisaväärtust. Ka maksuhalduri seisukoht on, et otsus võiks olla pikema perioodi kohta kui üks kuu. (Sealsamas, lk 79, 80)

Otsus peab sisaldama järgmist teavet (Sealsamas, lk 80):

- hüvitist saava isiku ees- ja perekonnanimi;
- sõiduauto riikliku registreerimismärgi andmed (ainult arvestusliku hüvitise otsuse puhul);
- sõidu eesmärk (ainult arvestusliku hüvitise puhul);
- hüvitise suurus;
- sõidu kuupäev või periood, mille jooksul tehtud sõitude kulusid hüvitatakse.

Otsusele lisatakse sõiduauto kasutamise õigust tõendava dokumendi koopia, mida ei pea siiski lisama igale otsusele. Piisab kui see on üks kord lisatud kuni selles toodud andmed pole muutunud.(Sealsamas)

Hüvitise maksmise korral on esmaseks tõestuseks sõidupäevik ja käskkiri. Tööandja sõiduauto puhul, mida soovitakse kasutada vaid töösõitudeks ja tagasi küsitakse kogu sisendkäibemaksu summa, tuleb käibemaksukohustuslasel koostada aga auto kasutamise reeglid vältimaks ametiautoga isiklike sõitude tegemist. Lisaks peab juhtkond leidma parima viisi, kuidas kontrollida ja vajadusel ka tõestada auto kasutust vaid ettevõtluseks. Eestis ja maailmas areneb tehnoloogia väga kiiresti ning lisaks sõidupäevikule on ka teisi viise, kuidas tõestada Maksu- ja

Tolliametile, et tegemist on töösõitudega. Sõidupäevik hakkab ka ametnike seisukohalt muutuma tühiseks, sest ainuüksi kirjutada kilomeetrid ning seletused ei anna tegelikku informatsiooni auto kasutust. Jääb endiselt risk, et ettevõtjad püüavad maksudest kõrvale hiilida. Tõhusamateks tõestusvahenditeks on uuemad tehnilised vahendid — GPS-seadmed, pardakaamerad ja go pro kaamerad. Tehnikaga salvestatud sõidud on tõepärasemad ning jätavad välja lülitamistest jälje. Seega on töötajatel väiksem võimalus töösõitude asemel kasutada autot isiklikeks toiminguteks. Lisaks tehnilistele vahenditele on võimalus telefonidesse laadida erinevaid trajektoore määravaid programme, millega saab samuti tõestada auto asukohti erinevatel ajahetkedel. Tehnilisi lahendusi võib juhtkond nõuda ka oma töötajatelt, kes teevad isiklike autodega töösõite, sest ka hüvitamise puhul tuleb olla kindel, et töötaja ikkagi kasutas oma autot tööülesannete täitmiseks.

Nii tööandja autode kui hüvitamise puhul järgneb dokumenteerimisele ja arvestamisele kulude deklareerimine. Maksude osas erinevad aga autode omamine ja hüvitamine teineteisest. Tööandja auto kuludega seotud käibemaks tuleb deklareerida iga kuu 20. kuupäevaks Maksu – ja Tolliameti koduleheküljel. Uues käibedeklaratsioonis (Lisa 3) on eraldi sisse viidud read seoses maksumuudatustega. Alates 1. detsembris 2014.a. tuleb ainult ettevõtluses kasutatud auto sisendkäibemaks näidata lahtris 5.3, milles märgitakse maksustamisperioodil Käibemaksuseaduse (KMS) § 30 lõike 4 punktides 3–5 sätestatud tingimustele vastavate ettevõtluses kasutatavate sõiduautode arv ning lahtri 5 summas sisalduv sisendkäibemaksusumma, mis on sellise sõiduauto soetamisel või kasutuslepingu alusel kasutamisel ning sellise sõiduauto tarbeks kaupade soetamisel ja teenuste saamisel maha arvatud. Lahtris ei kajastata müügiks või kasutuslepingu alusel kasutusse andmiseks soetatud sõiduautode arvu ega sellise sõiduauto tarbeks kaupade soetamisel ja teenuste saamisel maha arvatud sisendkäibemaksusummat. (11, lk 4)

Tööandja auto, mida kasutatakse nii tööalaseks kui ka isiklikeks sõitudeks tuleb deklareerida lahtris 5.4 (Lisa 3). Nimetatud real märgitakse maksustamisperioodil KMS § 30 lõikes 3 sätestatud tingimustele vastavate osaliselt ettevõtluses kasutatavate sõiduautode arv ning lahtri 5 summas sisalduv sisendkäibemaksusumma, mis on sellise sõiduauto soetamisel või kasutuslepingu alusel kasutamisel ning sellise sõiduauto tarbeks kaupade soetamisel ja teenuste saamisel maha arvatud (maksimaalselt 50% sisendkäibemaksust). (Sealsamas)

Autokulude puhul tuleb alates 1. novembrist 2014 jälgida ka ostetavate kulude kogusummat. Alates novembrikuust tuleb deklareerida tehingupartnerite lõikes arve või arvete kogusumma, mis on maksustamisperioodil vähemalt 1 000 eurot ilma käibemaksuta (10). Ostmise puhul pole

oluline, kas tasuti ülekandega, kaardiga või sularahas. Kõikidel juhtudel tuleb ühelt hankijalt kokku üle 1 000 eurosed (ilma käibemaksuta) ostud deklareerida. Lühidalt tähendab see seda, et kui ühelt ettevõtjalt, näiteks Neste Eesti Aktsiaseltsilt ostetakse ühe kalendrikuu jooksul kütust üle 1 000 euro ilma käibemaksuta, siis kõik üksikud tšekid ja arved tuleb deklareerida käibedeklaratsiooni lisas (Lisa 4) järgmise kuu 20. kuupäevaks. (10) Esimene käibedeklaratsiooni lisa esitatakse maksustamisperioodi november 2014 kohta 22. detsembriks 2014. a (9).

Käibedeklaratsioon esitatakse elektrooniliselt, kui isik on olnud käibemaksukohustuslane vähemalt 12 kuud või kui käibedeklaratsiooni lisal kajastatakse enam kui viis arvet. Lisal tuleb deklareerida arvete kohta järgmist informatsiooni: tehingupartneri registri- või isikukood, tehingupartneri nimi, arve number, arve kuupäev, arve summa ilma käibemaksuta, maksumäär, arvel märgitud kauba ja teenuse maksustatav väärtus, maksustamisperioodil vormi KMD lahtrites 1 ja 2 kajastatud maksustatav käive, erisuse kood. (10)

Käibedeklaratsiooni lisal kajastatakse juriidilisele isikule, füüsilisest isikust ettevõtjale ning riigi-, valla- ja linnaasutusele väljastatud ning nendelt saadud arvete andmed. Füüsilisele isikule, kes ei ole füüsilisest isikust ettevõtja, väljastatud arveid lisal ei kajastata. Seega jaekaubanduses ei kajastata käibedeklaratsiooni lisal isikustamata müüki. Näiteks kui ostja pole müüja poole pöördunud palvega väljastada arve ettevõtte nimele, võetakse seda kui isikustamata müüki ning selle arve andmeid käibedeklaratsiooni lisal ei kajastata. (Sealsamas)

Töötajale isikliku sõiduauto kulude hüvitamise puhul on kaks erinevat deklaratsiooni:

- Kord aastas seadustest lähtudes on kohustatud residendist juriidiline isik, riigiasutus või kohaliku omavalitsuse üksuse asutus, füüsilisest isikust tööandja ning Eestis püsivat tegevuskohta omav või tööandjana tegutsev mitteresident, kes on kalendriaasta jooksul teinud füüsilisele isikule tulumaksuseaduse § 13 lõike 3 punktis 2 või 2<sup>1</sup> nimetatud väljamakseid, järgneva aasta 10. aprilliks esitama deklaratsiooni INF 14 (Lisa 5). (32, § 56<sup>1</sup>)
- Üle piirmäärade makstud hüvitisi loetakse erisoodustuseks ja summad kajastatakse TSD lisas 4 Erisoodustused real 4 (Lisa 6). Erisoodustused tuleb deklareerida väljamakse kuule järgneva kuu 10. kuupäevaks.

Kui raamatupidamises on andmed eelnevalt korrektselt kajastatud, siis ei ole deklaratsioonide esitamine eriti aeganõudev ja töömahukas kohustus.



#### **1.4. Eesti ettevõtluse sõiduautode maksustamise võrdlus lähiriikidega**

Eelpool võrreldi sisendkäibemaksu mahaarvamise määrasid erinevate riikide lõikes. Euroopas on tööandja autod aga väga tuntud ja levinud. 2008 aastal oli Euroopa teedel umbes 20 miljonit tööandjale kuuluvat autot, mis moodustas ligi 12% kogu teedel liikuvatest sõidukitest. Maksustamise seisukohast loetakse Euroopas sõiduautot erisoodustuseks, mis tähendab seda, et rahandusministeeriumite poolt kindlaks määratud hüvitiste kogusummad lisatakse töötaja brutotulule ning makse makstakse vastavalt. Hüvitise summat nimetatakse sageli isikliku kasutamise väärtuseks. Enamikes riikides on isikliku kasutamise väärtus oluliselt väiksem. Selline olukord teeb firma auto kasutamise kasulikuks nii tööandjale, kellel on õigus maksustamisel maha arvata enamik autoga seonduvaid kulusid, kui ka töötajale, kes saab kasutada ettevõtte sõiduautot, makstes hüvitiselt väikesed maksud. (24, lk 1)

Tundub nagu Euroopas oleks tööandja autode maksustamine ühetaoline, kuid erinevate riikide maksuseadusi ja riigiasutuste kodulehti vaadates selgub hoopis midagi muud. Igas riigis on omad eripärad ning maksustamine oleneb paljudest erinevatest aspektidest. Eestit on kõige lihtsam võrrelda lähiriikidega, kuhu lähevad eestlased elama või milliste riikidega tehakse peamiselt koostööd. Autor valis võrdlemiseks Soome, Läti ja Rootsi. Võrreldavate riikide kohta tuuakse välja kõige iseloomulikud jooned, mille poolest maksustamine erineb Eestist ja mis on leitud riikide seadustest või asutuste kodulehtedelt.

#### **Soome ettevõtluses olevad autod ja nendega seotud maksud**

Varasemalt sai juba mainitud, et Soomes kasutatakse käibemaksu maha arvamise piiranguna 100% ehk Soomes ei saa küsida tagasi sisendkäibemaksu tööandja autodelt ja nendele tehtavate kulude pealt. Samas on erisused tööandja autode kasutamisel erasõitudeks. Kui töötaja või tema perekond kasutab tööandja sõiduautot isiklikeks sõitudeks, siis sellega tekib ettevõtte sõiduauto maksustamise kohustus. Maksu väärtus oleneb Soomes aastast, millal sõiduk on kasutusele võetud. Kasutusele võtmise aeg on märgitud sõiduauto registreerimisdokumendis. (36, § 17)

Sõidua autod on vanuse poolest jaotatud kolme gruppi (Sealsamas):

- vanuserühm A, kuhu kuuluvad sõidukid, mis on soetatud aastatel 2012 kuni 2014;
- vanuserühm B, kuhu kuuluvad sõidukid, mis on soetatud aastatel 2009 kuni 2011;
- vanuserühm C, kuhu kuuluvad sõidukid, mis on soetatud enne aastat 2009.

Soome maksusüsteemi puhul oleneb seega paljustki ka auto vanusest ning sellest, kas autot kasutatakse piiratud või piiramatu kasututusega. Piiramatu kasutus tähendab seda, et tööandja on maksnud kõik kulud. Piiratud kasutus on olukorras, kus töötaja maksab vähemalt bensiinikulud ise. Ka kasutuse vormist olenevad riigile makstavad summad (Tabel 5).

**Tabel 5.** Vanuserühmade lõikes makstavad erisoodustuse summad kuus

Vanuserühm	Piiramatu hüvitis	Piiratud hüvitis
A	1,4% sõiduki asendushinnast + 285 eurot või 19 senti kilomeetri kohta	1,4% sõiduki asendushinnast + 105 eurot või 7 senti kilomeetri kohta
B	1,2% sõiduki asendushinnast + 300 eurot või 20 senti kilomeetri kohta	1,2 % sõiduki asendushinnast + 120 eurot või 8 senti kilomeetri kohta
C	0,9 % sõiduki asendushinnast + 315 eurot või 21 senti kilomeetri kohta	0,9% sõiduki asendushinnast + 135 eurot või 8 senti kilomeetri kohta

Allikas: 36: autori koostatud

Piiramatu hüvitisel põhinev lisaväärtuse kulude väärtus langeb 0,09 euronit kilomeetri kohta või 135 eurot kuus, kui tegemist on elektriautoga. (Sealsamas)

Auto põhiväärtuse asendushind arvutatakse protsentides. Asendushinnaks loetakse Soomes üldiselt soovituslikku mudeli ja margi jaehinda, mis oli kehtiv selle kuu alguses, millal võeti sõiduk ettevõtluses kasutusele ja mis oli noteeritud importija poolt. Kui eelpool mainitud informatsioon polnud kättesaadav, siis osutus hinnaks hulgimüüja poolt noteeritud auto väärtus, mis oli väiksem kui 3 400 eurot. (Sealsamas, § 18)

Soomes on maksuhalduril õigus ümber hinnata firma auto hüvitise väärtust, kui erasõitjate kilomeetrid ületavad 18 000 kilomeetrit aastas. Kui töötaja kasutab ühe kuu vältel mitut tööandja sõidukit, kuna tema töö nõuab seda, siis erisoodustuse maksmisel võetakse aluseks sõiduki, mida töötaja on kuu jooksul kõige enam kasutanud, omadused. (Sealsamas, §17)

Sarnaselt Eestile tuleb ka Soomes tõestada, mida autoga tehtavad kilomeetrid sisaldavad, pidades selleks sõidupäevikut. Sõidupäevik peab samuti sisaldama järgmisi andmeid (Sealsamas, § 24):

- alustamise ja lõpetamise aeg;
- alustamise ja lõpetamise koht, vajadusel ka marsruut;
- odomeetri algus- ja lõppnäit;
- läbitud distants;
- sõidu eesmärk;
- sõidukit kasutanud isiku nimi.

Soome on läinud maksude kehtestamisel seda teed pidi, et tööandjad kasutaksid pigem vanemaid autosid kui luksusautosid. Eestis puudub aga autode vanuste vahel erinev maksustamine. Ilmselt põhjuseks on see, et maksustamine muutuks keeruliseks ning nõuaks suuremaid ümberkorraldusi maksunduses. Hetkel on Eestis lihtsam sõiduauto maksustamine kui Soomes, kus tuleb jälgida erinevaid auto näitajaid, et osata määrata maksu summat.

### **Läti ettevõtluses olevad sõiduautod ja nende maksustamine**

Lätis on alates aastast 2011 kehtiv uus seadus sõiduauto ostmiskulude ja tööandja sõiduautode maksustamise kohta. Sõiduauto ostmisel summeeritakse auto täismassi, mootori töömahu ja mootori maksimaalse võimsuse maksumäärad. Samuti uue seaduse vastuvõtmisega maksustakse kõiki juriidiliste isikute omatavaid või valduses olevaid autosid eeldusega, et töötajad kasutavad neid ka isiklikeks sõitudeks. Tööandja ei pea maksma makse kui suudetakse tõestada, et autot ei kasutata isiklikuks tarbeks. Sõiduauto maks jääb tavaliselt vahemikku 27 kuni 60 eurot kuus, olenevalt mootori võimsusest.(27)

Tööandja autolt makstav maks oleneb lisaks auto näitajatele ka sõiduki registreerimise ajast. Enne 2005 aasta 1. jaanuari registreeritud autodelt tuleb maksta ümardatult 43 eurot kuus. Kui auto on registreeritud peale 1. jaanuari 2005, siis makstav summa määratakse vastavalt mootori võimsusele jäädes vahemikku 27 kuni 60 eurot kuus. (26, lk 6)

Lätis on sisendkäibemaksu maha arvamise piirmääraks kehtestatud 20%. Maksukohuslasel on õigus 20% käibemaksust maha arvata sõiduautodelt, mis on ostetud, liisitud või imporditud ning autoga seotud jooksvatelt kuludelt sealhulgas kütus ja remont. Selline piirang ei kehti juhul, kui autot kasutatakse reisijate ja kaupade vedamiseks, taksoteenuseks, rentimiseks ja mõndadeks muudeks spetsiifilisteks teenusteks. (15, lk 9) Alates 2014.a. jaanuarikuust ei ole maksukohus-

tuslasel õigust 20% maha arvata ettevõtluse tarbeks ostetud sõiduautolt, remondilt, hoolduselt ja kütusekuludelt. Samuti ei ole juriidilisel isikul õigus käibemaksu 20% maha arvata auto ostult, hoolduselt, remondilt ja kütusekuludelt, kui esindaja auto väärtus ületab 50 000 eurot. (35, lk 11-12) Kui autot kasutatakse vaid ettevõtluse tarbeks ja seda suudetakse tõestada GPS-seadme marsruudi nimekirjaga, siis võib firma makstud sõiduauto kuludelt käibemaksu tagasi nõuda.

### **Rootsi ettevõtluses olevad sõiduautod ja nende maksustamine**

Kui Rootsis tööandja võimaldab oma töötajale mitte rahalisi hüvitisi nagu eluruumid või auto, siis töötaja võib maksta nendelt kuludelt maksud ja tööandja maksab sotsiaalmaksu. Mõlemad variandid käivad sageli töötasude mahaarvamise kaudu. See on lisaks maksule ja sotsiaalkindlustusmaksetele, mis on juba makstud kõikidelt sularahatehingutelt või hüvitistelt töötasult mahaarvamise kaudu. Peamine reegel Rootsis on see, et hüvitised on maksustatavad, kui see ei ole konkreetselt maksustamisest välja jäetud. Maksud arvutatakse peamiselt turuväärtuselt. Mõned hüvitised arvutatakse kindlaks määratud summalt. Kui töötaja maksab hüvitise eest, siis maksustatavat summat tuleks vähendada makstud summa võrra. (7)

Auto makstavat hüvitist väljastatakse, kui töötaja kasutab eratarbeks autot, mida ta omab töö või mõne muu lepingulise kokkuleppega töö tõttu. Kui tööandja maksab erasõitudeks kulunud kütuse eest, siis tuleks seda maksustada kui hüvitist. Auto hüvitist maksustatakse kindla määraga. Tööle ja töölt koju sõite käsitletakse isiklike sõitudena. Kui töötaja või lepinguline töövõtja kasutab ettevõtte autot erasõitudeks vähem kui 10 korda aastas kogu teepikkusega kuni 1 000 kilomeetrit, siis seda ei tule maksustada kui hüvitist. Kui omanikul või töötajal on õigust kasutada autot, siis peab ta näitama, et autot on kasutatud erasõitudeks vähem kui 1 000 kilomeetrit. Tavaliselt toimib see siis, kui on hoitud korrektset ja detailset sõidu skeemi, kuid arvestada tuleb kõiki vajalikke asjaolusid, näiteks kõiki eraomandis olevaid autosid. (Sealsamas)

Alates 2008. aastast rakendab Rootsi uutele autodele maksu, mille moodustavad 9% auto väärtusest + 31,7% baassummalt + 2,168% auto jääkväärtuselt (28, lk 7). Sisendkäibemaksu puhul pole Rootsis välja toodud konkreetset määra, sest käibemaksusumma arvutatakse vastavalt Rootsi maksuameti poolt koostatud hinnakirja järgi. Paremaks arusaamiseks koostas autor tabeli (Tabel 6), kus võrreldakse Eesti ja Rootsi tööandjatel maksta tulnud makse vastavalt autode maksumusele.

**Tabel 6.** Rootsi ja Eesti ettevõtluses olevate autode pealt makstavad summad 2012 aastal (Rootsi kroonides)

Auto mudel	Rootsi		Eesti	
	hüvitise väärtus (sek/kuu)	ettevõtte maks (sotsiaalmaks) (sek/kuu)	hüvitise väärtus (sek/kuu)	ettevõtte maks (sotsiaal-, tulu- ja käibemaks) (sek/kuu)
Ferrari, 458 Itaalia	32 641	10 256	0	2 000
BMW X6	10 808	3 386	0	2 000
Mercedes S 500	15 458	4 857	0	2 000
BMW 650 Cab	15 350	4 823	0	2 000
Audi A8	20 408	6 412	0	2 000

Allikas: 6: autori koostatud

Tabelis 6 on võrreldud Eesti ja Rootsi juriidilistel isikutel maksta tulevaid summasid erinevate automudelite lõikes. Autodeks on valitud mudelid, mida üldjuhul Rootsi ettevõtjad ei kasuta tänu nende kõrgetele hüvitistele ja sotsiaalmaksule. Tabeli koostamise eesmärk oli näidata, et Rootsis on auto mudelist makstavad summad, samas kui Eestis on summad samad olenemata auto mudelist ja selle maksumusest.

Kogudes Eesti lähiriikide kohta informatsiooni töödandja autode maksustamise kohta, koostas autor parema ülevaate saamiseks tabeli (Tabel 7).

**Tabel 7.** Eesti ja tema naaberriikide võrdlus

Tunnused	Riigid			
	Eesti	Läti	Soome	Rootsi
Sisendkäibemaksu piirmäär	50%	20%	100%	Hinnakirja alusel
Sõidupäeviku nõue	Jah	GPS	Jah	Jah
<b>Autodelt makstav summa oleneb:</b>				
Vanusest	-	Jah	jah	-
Mootori võimsusest	-	jah	Jah	-
Auto hinna maksustamise alusest	Puudub	Pole teada	Turuhind või asendushind	Hinnakiri

Allikas: autori koostatud

Ülevaatest selgub, et maksumäärad on riikides erinevad. Kõige paremas seisus on Eesti, sest saame sisendkäibemaksust tagasi küsida poole. Ühiseks jooneks on riikidel tõestamise nõue. Kõikides riikides tuleb tõestada autoga tehtavaid kilomeetreid vastavalt siis kas sõidupäeviku või

GPS-seadmega. Soome ja Läti on oma maksustamise poolest sarnased, sest nendes riikides oleneb auto pealt makstav hüvitis auto vanusest ja mootori võimsusest. Samas Eestis ja Rootsis pole vaja eraldi vaadata auto omadusi. Uute autode puhul on sarnasus Soomel ja Rootsil, kus maksustatava summa määraks on kas turu- või asendushind või maksuameti poolt koostatud hinnakiri.

Eesti tööandjad peaksid olema kehtiva maksusüsteemiga rahul, sest see on arusaadavam ja lihtsam kui meie naaberriikidel. Eestis ei eristata autosid, kuigi maksustamise poolelt võiks kallimate autode pealt maksta ka rohkem makse. Kuni Eestis ei ole astmelist tulumaksu, ei näe autor põhjust eristada autodelt makstavaid makse erinevate tunnuste alusel.

## **2. SÕIDUAUTODE MAKSUMUUDATUSTE ANALÜÜS**

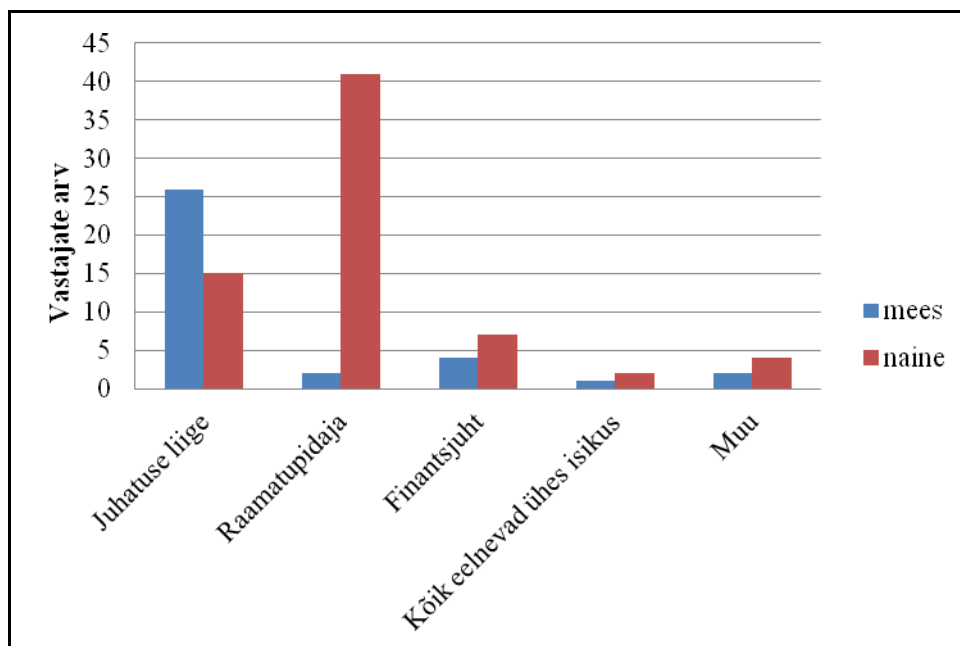
Teises peatükis keskendutakse autori poolt koostatud küsitluse (Lisa 1) vastuste analüüsile. Küsitluse eesmärgiks oli saada ülevaade sõiduautode kasutamisest ettevõtluses ning uurida ettevõtjate hinnanguid, probleeme ja ettepanekuid seoses uute seaduste muudatustega. Autor annab omapoolseid selgitusi, lähtudes teadmistest ning küsitlusest välja tulnud seostest. Piltlikuma ülevaate saamiseks on autor koostanud analüüsi tulemuste alusel erinevaid jooniseid ja tabeleid. Küsitlusest saadud vastustega autor kas kinnitab või lükkab ümber teoreetilises osas esitatud väiteid ja probleeme.

### **2.1. Küsitluse läbiviimise kord ja valimi kirjeldus**

Küsitluse ankeedi koostas autor ise lähtudes maksumuudatustest ning hilisematest järeldustest, milleni sooviti jõuda. Ankeet koosnes 22 küsimusest, millel enamikel oli antud vastusevariandid, aga oli ka võimalik avaldada omapoolset arvamust. Samuti pidid vastajad hindama erinevate kriteeriumite alusel seaduse muudatusi.

Küsitlus koostati ja levitati elektroonselt. Autor otsustas internetipõhise küsitluse kasuks, sest see suurendab vastajate anonüümsust. Anonüümsus tagab vastuste õigsust ning paremat ülevaadet tegelikust olukorrast ettevõtluses, sest puudusid taolised küsimused, mille alusel saaks autor teada, millise juriidilise isiku esindaja vastuste taga on. Küsitluse aadressi saatis autor koos abipalvega erinevatele Eestis asuvatele juriidilistele isikutele. Kontaktid leiti internetist erinevatest avalikest portaalidest. Samuti paluti küsitlust täita autori tuttavatel, kes on tööandjad või raamatupidajad. Lisaks avaldati abipalve ka raamtupidamis- ja maksuinformatsiooni portaalis. Kokku saadi 104 vastust, millega viidi läbi analüüs.

Vastajate profiilist parema ülevaate saamiseks koostas autor erinevad diagrammid. Küsitluses osales nii mehi kui naisi, kes töötavad erinevatel positsioonidel (Joonis 1).



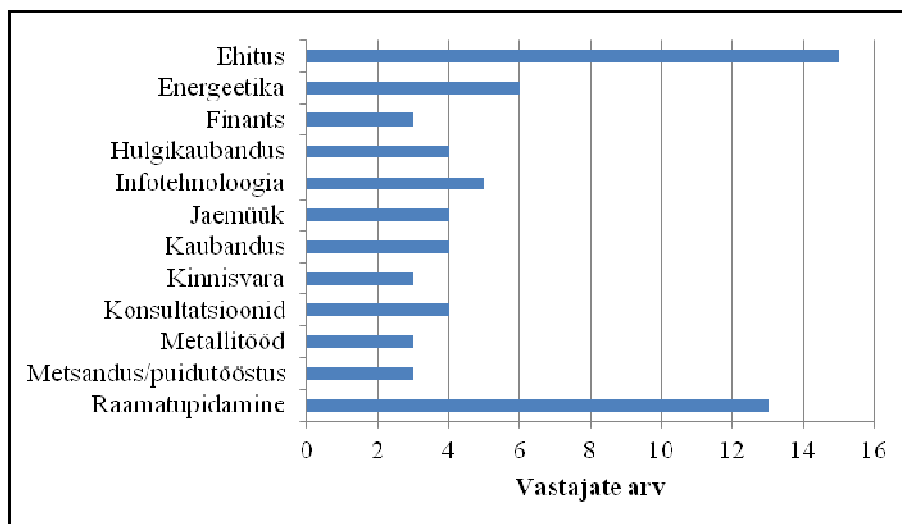
**Joonis 1.** Meeste ja naiste arv erinevatel positsioonidel

Allikas: autori koostatud

Joonis 1 annab ülevaate, et enamik vastajatest olid naised. Naiste osakaal moodustas 66% kogu vastajatest ning meeste osalus oli seega 34% vastajate arvust. Kõige populaarsem positsioon oli raamatupidaja, kellele järgnes juhatuse liikme ametikoht. Samuti oli variante, kus vastaja oli oma asutuses nii juhatuse liige, raamatupidaja kui finantsjuht. Need olid suures osas üksikisiku firmad. Joonisel oleva muu moodustasid pädevad isikud, kes olid erinevate astmete juhid või isikud, kellel oli parem ülevaade autode kasutusest ettevõtluses. Näiteks ühest asutusest vastas küsitlusele transpordijuht.

Enne kui asutakse analüüsima sisukamaid näitajaid, tuleb välja tuua ka, mis tegevusvaldkonna ja asukohaga tööandjate esindajad vastasid. Küsitusankeeti pandi asukoht ja tegevusvaldkond näitamaks, et muudatused mõjutavad kogu Eesti ettevõtlust, mitte ei piirdu vaid suuremate linnadega. Tegevusvaldkond tõestab, et autosid omavad väga erineva taustaga firmad ning seega ei puuduta muudatused taas vaid kindla valdkonnaga ettevõtjaid. Vastajad tõestasid autori arvamust, et muudatused mõjutavad kogu Eesti ettevõtlust ning piltlikuma ülevaate saamiseks koostati graafikud tegevusalade (Joonis 2) ja asukohtade (Joonis 3) lõikes.

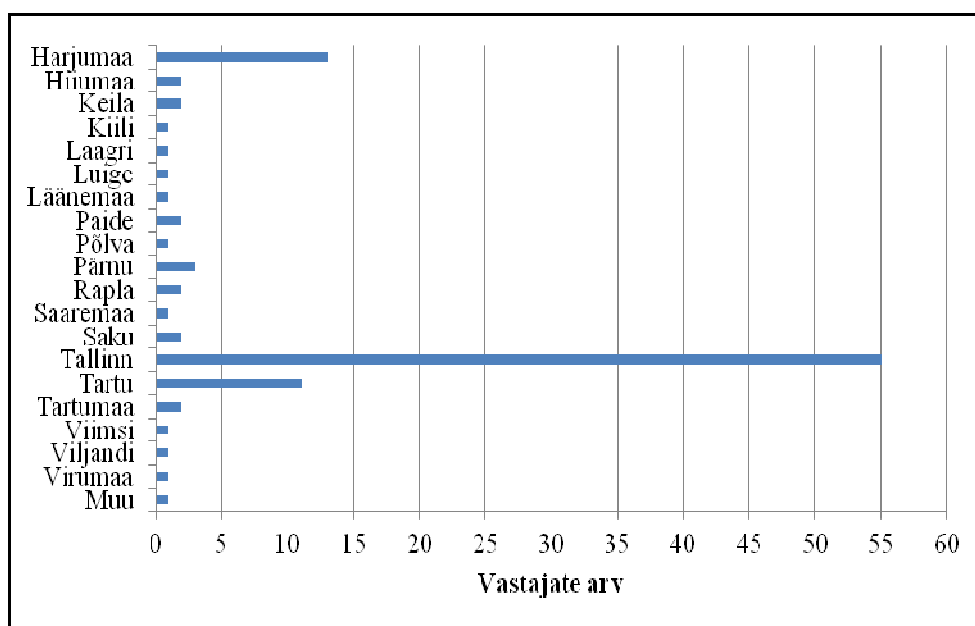




**Joonis 2.** Vastajate hulgas levinumad tegevusvaldkonnad

Allikas: autori koostatud

Tegevusvaldkondadest olid populaarsemad ja vastamisaldimad ehitus, raamatupidamise, energeetika ja tootmisfirmad. Lisaks joonisel välja toodud valdkondadele olid esindatud ka audiitorteenused, auto hooldus, juhtimine, jäätmekäitlus, kaevandamine, kartograafia, kütusefirmad, meelelahutus, personaliotsing, puhastusfirmad ja reklaamindus. Autorit üllatas tegevusvaldkondade hulk ning erinevused. Arvati, et enamik vastavatest firmadest on üksikisiku raamatupidamisfirmad, kuid selgub et sõiduauto seaduse muudatused puudutavad väga erinevaid valdkondi.



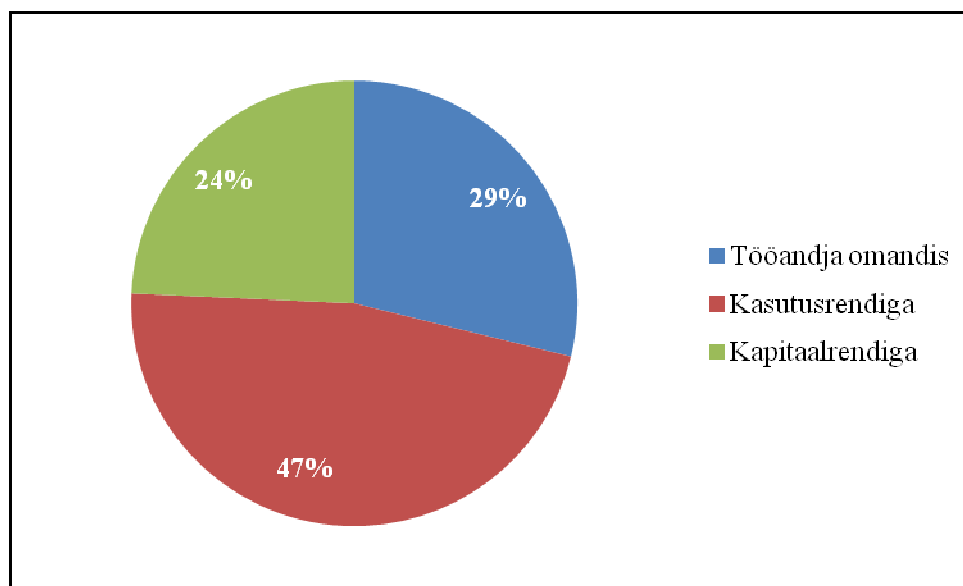
**Joonis 3.** Vastajate arv asukoha lõikes

Allikas: autori koostatud

Joonisel 3 tähendab muu ettevõtjat, kes tegutseb üle Eesti. Asukoha lõikes olid esindatud kõik suuremad linnad nagu Tartu, Tallinn ja Pärnu. Arvata oli, et enamik firmasid asub Tallinnas, sest pealinn on parim koht ettevõtluseks. Ulatuslikuma pildi saamise seisukohalt on olulised ka väiksemad kohad ning saared. Ettevõtlust jagub siiski kogu Eestisse ning muudatused mõjutavad ka Tallinnast kaugemaid asustusi. Nendes on võib-olla isegi keerulisem mõista muudatusi ja neid täita, sest ühistranspordi vähesus või puudumine põhjustab suuremas ulatuses sõiduautode kasutamise ettevõtluse tarbeks.

## 2.2. Sõiduautode omamine ja kasutamine ettevõtluses

Küsitluse läbiviimise üheks eesmärgiks oli saada tegelik pilt ettevõtetest, kes omavad autosid. Lõputöös käsitleti, et omamise puhul on erinevaid võimalusi (kuulub ettevõttele, liisitakse kasutusrendiga või kapitaalrendiga). Tagamaks, et ettevõtted tõlgendavad sõidukeid õigesti, lisas autor küsitlusankeedile ka sõiduauto mõiste lähtuvalt käibemaksuseadusest. 104 vastanud ettevõttel oli 2014. aasta seisuga kokku 593 sõiduauto, mis teeb keskmiseks autode arvuks firmas 5,7. Analüüsist selgus, et kõige sagedamini esinev oli üks auto firmas. Sõiduautode arvust olulisem oli teada saada autode omamise vormid (Joonis 4).



**Joonis 4.** Sõiduauto omamisvormide osakaal

Allikas: autori koostatud

Kõige levinumaks omamisvormiks on liising, mida kasutab 71% vastanud ettevõtjate esindajatest. Kui liisingu kahte tüüpi eraldi vaadelda, siis enam kasutatavam on kasutusrent.

Kasutusrenti eelistab 47% kogu vastajate arvust. Ettevõttele endale kuuluvate sõidautode ja kapitaalrendiga omavate sõiduautode osakaalud on sarnased, jäädes alla 30%. Kasutusrenti populaarsus on tingitud asjaolust, et enamik vastanutest on mikroettevõtjad (Tabel 8).

**Tabel 8.** Vastanud ettevõtjate tüübid tingitud töötajate arvust.

<b>Ettevõtte tüübid töötajate arvu järgi</b>	<b>Vastajate arv</b>
Mikroettevõtted (<10)	55
Väikeettevõtted (<50)	28
Keskettevõtted (<250)	14
Suurettevõtted (üle 250)	7

Allikas: 21, lk 44: autori koostatud

Mikroettevõtjatel on kasulikum omada autot kasutusrendiga, sest rendiperioodi lõpus saab sõiduauto tagastada rendileandjale või saab vahetada auto uue mudeli vastu ilma suuremate kuludeta. Enne 1. detsembrist 2014 aastat soovitati kasutusrendid ümber vormistada kapitaalrentideks. Põhjuseks asjaolu, et kapitaalrentimise puhul tuleb käibemaks koheselt tasuda ning enne 2014 aasta käibemaksumuudatusi oleksid maksumaksjad saanud tagasi küsida 100% kapitaalrentimisele kulunud käibemaksust. Autor pani ka taolise küsimuse oma ankeeti ning tulemuseks oli, et ainult 10 ettevõtjat plaanisid muuta oma liisingu vormi enne 1. detsembrist 2014 aastat. Seega võib öelda, et 37% jätkab kasutusrendi lepingut, sest vastajad leiavad, et otsene kulu, mida nad saaksid oma tegevusega vähendada on liiga väike, et katta kulusid, mis tekiksid muudatustega kogu autobaasi ümber korraldamisega.

Näide: Kasutusrendi lepingu ümber vormistamine kapitaalrendiks toob kaasa olukorra, kus liisingufirmad esitavad arve käibemaksu riigilt tagasi küsimiseks, kuid soovivad selle raha saada ka enda arvele. Samas lisandub ka lepingu ümber vormistamise tasu, mis on juriidilisele isikule lisakuluks ning vähendab ümber vormistamisest saadavat tulu.

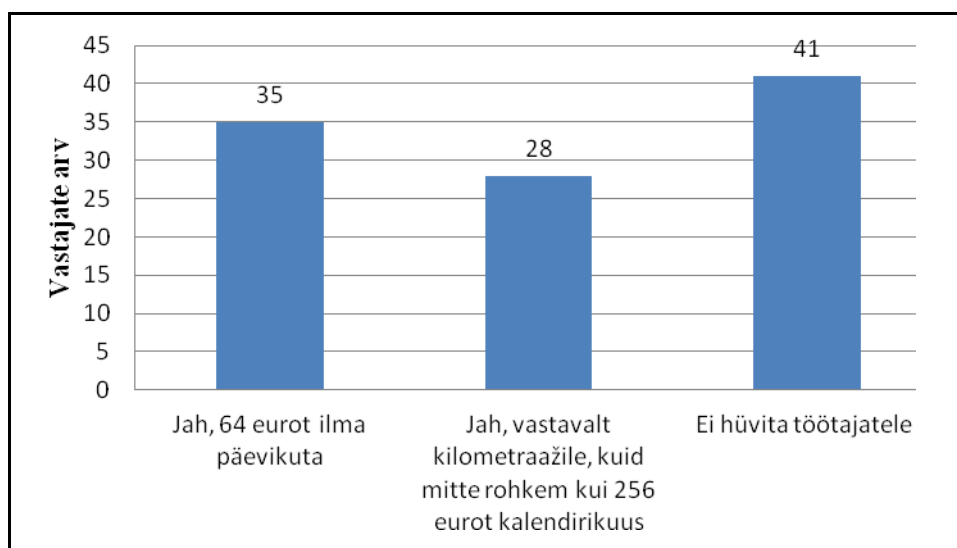
Seega saab kinnitust ka küsitlusega et enamik tööandjaid omavad sõiduautosid ning enam on levinud liisingu vorm kasutusrent. Samas ei pidanud suurem osa vajalikuks muuta kapitaalrenti kasutusrendiks nagu paljud spetsialistid erinevates artiklites soovitasid.

### 2.3. Töötaja isikliku sõiduauto kulude hüvitamine

Küsitlusega sooviti teada saada, paljudes firmades kasutatakse töötajate isiklike sõiduautoga tehtavaid töösõite ja millist hüvitamise viisi peamiselt kasutatakse (Joonis 5). 104 vastajast 61% märkis vastuseks, et töötajatele hüvitatakse sõiduautode kulusid ja 39% vastas, et nemad ei kasuta töötajatele hüvitise maksmist. Hüvitise maksmise poolest oli enne seaduse muudatusi kaks erinevat võimalust:

1. 64 eurot ilma arvestust pidamata;
2. vastavalt kilometraažile, kuid mitte rohkem kui 256 eurot kuus.

Nüüd vaatleme, millist varianti eelistas enamik vastajaid enne seaduse muudatusi (Joonis 5).



**Joonis 5.** Töötaja isikliku sõiduauto kulude hüvitamine

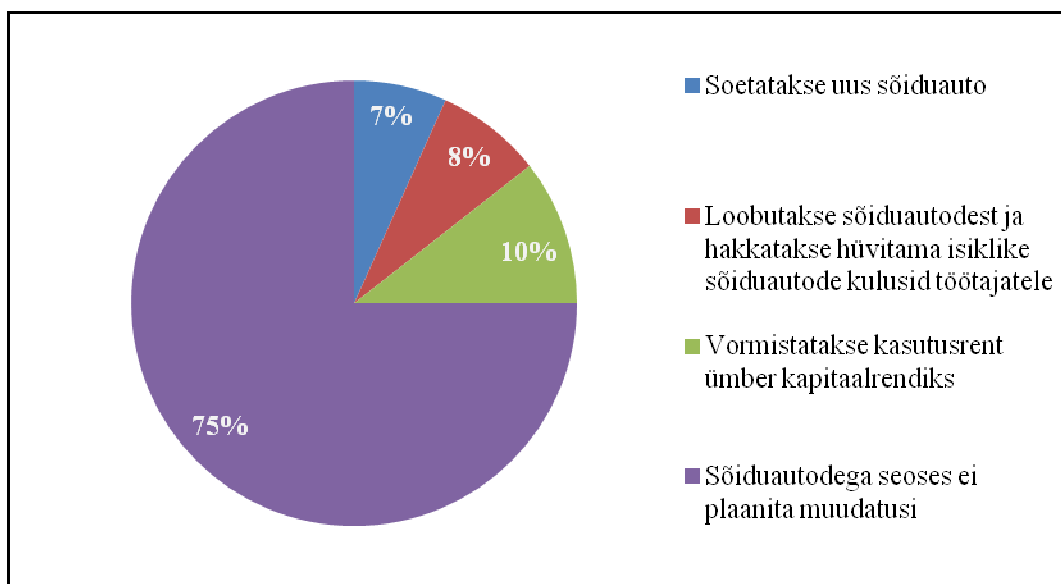
*Allikas:* autori koostatud

Küsitluse tulemusena selgub, et hüvitamise viisist oli populaarseimaks vormiks 64 eurot ilma sõidupäevikuta. Seega saab kinnitust asjaolu, et suur osas ettevõtjaid, kellel sõiduauto polnud vajalik igapäevasteks töösõitudeks, kasutas 64 euro hüvitamise varianti. Nii ei pidanud täitma sõidupäevikut, kuid samas sai tasutud töötaja tehtud sõidud. 64 euro eest sai teha sõite 213 km, kuna kilomeetri hind oli 0,30 eurot kilomeetri kohta. Laialdase kasutamise ja ebaselguse pärast, mis eesmärgil siiski autot kasutati, kaotati ka ilma sõidupäevikuta 64 euro hüvitamise variant.

Samuti sai mainitud teooria poolel, et Rahandusministeerium on hüvitise vormi kadumise põhjuseks toonud varjatud palgamaksimise, mida aga faktiliselt ei suudeta tõestada.

Uue seaduse alusel saab nüüd hüvitada töötajale isikliku sõiduautoga tehtavad töösõite vastavalt 0,30 eurot km kohta, kuid mitte rohkem kui 335 eurot. Maksmise tingimuseks on sõidupäeviku olemasolu. Seega saab töötaja maksuvabalt teha isikliku autoga rohkem töösõite kui varasemalt. Kui 256 euro eest sai teha töösõite 853 km, siis 335 euro eest saab sõita 1 116 km kuus. Seega kaotab ka riik tulu. Kui iga maksuvaba piirmäära ületava eurosendi eest tuleb riigile makse tasuda, siis uus määr on piisavalt kõrge, et seda mitte ületada. Kui aga on vajadus teha rohkem töösõite kui 1 116 km kuus, siis on kasulikum juba ettevõtjal omada sõiduautot.

Uurides ettevõtjate arvamust ja tegutsemist enne seaduse muudatuste jõustumist, siis hüvitamise kasuks otsustamise osakaal võrreldes muude käitumisvormidega oli tagasihoidlik (Joonis 6).



**Joonis 6.** Ettevõtjate käitumistavad enne 1. detsembri 2014. aasta muudatusi

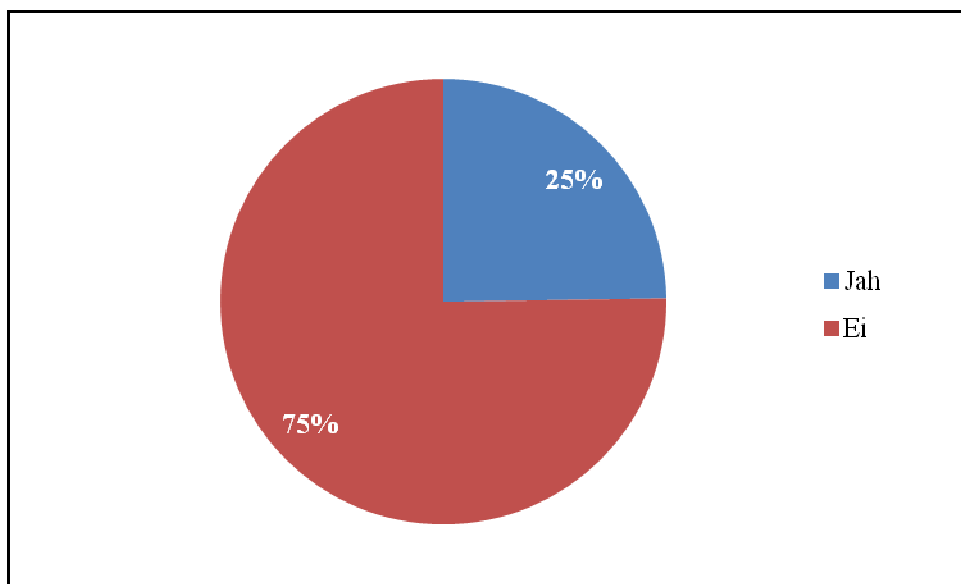
Allikas: autori koostatud

Graafiku kohaselt kavatseb vaid 8% ettevõtjatest loobuda sõiduautodest ning hakata hüvitama töötajatele isikliku sõiduautoga tehtud kulusid. Hüvitamise kasuks otsustanutest on enamik väikesed alla 20 töötajaga asutused, kelle põhitegevus ei nõua autode igapäevast kasutamist. Juriidilistel isikutel on kulukam omada autot, kui hüvitada mõned üksikud töösõidud kuus oma töötajatele. Samas ei täida riigi seisukohalt seaduse muudatused oma peamist eesmärki, milleks oli vähendada sõiduautode arvu ettevõtluses.

## 2.4. Seaduse muudatuste vajalikkus vastajate seisukohast

Käesolevas peatükis analüüsitakse vastajate seisukohti, kas muudatused on vajalikud ning milliseid probleeme võivad muudatused kaasa tuua. Samuti pakuti küsitluse ettepanekute lahtris ka erinevaid võimalusi, mis vastajate arvates oleksid tõhusamad ning ettevõtlust vähem pärssivamad lahendused.

Küsitluse analüüsi käigus selgus, et enamik vastajaid ei pea seaduse muudatusi vajalikeks (Joonis 7).



### Joonis 7. Seaduse muudatuste vajalikkuse hindamine

Allikas: autori koostatud

Jooniselt selgub, et 75% vastajaid ei poolda ja ei näe põhjust, miks uusi sõiduauto maksumuudatusi oli vaja välja töötada ning täide viia. Samas on 25% seaduste muutmise poolt. Inimeste negatiivne hoiak on mõistetav, sest igasugused uued korraldused riigi poolt vajavad pikemaajalist kohanemist ning põhjalikemaid analüüse, et seadustest korrektselt aru saada. Samuti tuleb seaduste muudatustega teha ka muudatusi ettevõtetes endas. Autor ei lasknud lihtsalt inimestel vastata, kas muudatused on vajalikud või ei. Vastajatel tuli oma otsust ka põhjendada. Autor on vastajate argumendid koondanud tabelisse (Tabel 9).

**Tabel 9.** Maksuseaduse muudatuste poolt ja vastu argumendid

<b>Seaduse muudatuste vastu argumendid</b>	<b>Seaduse muudatuste poolt argumendid</b>
Halduskoormuse suurenemine	Väheneb erasõitute sõitmine tööandja autodega
Seaduse muudatused on paljudele segased ja arusaamatud	50% määra kehtestamine on õige, sest enamike tööandjate autodega tehakse erasõite
Maksutulu suurenemine ei kaalu üle ettevõtjate tõestamise koormust	Muudatused panevad ettevõtjaid kontrollima sõiduauto vajalikkust oma ettevõttes
Lisakulud	Konkreetsem ja ülevaatlikum, sest kaob ilma tõendamata hüvitamine
Maksumuudatused ei vähenda maksupettuseid	Aitavad riigi tulu suurendada
Leitakse, et 50%-line käibemaks ei too suuremat tulu kui omatarbe käibemaks erisoodustuselt	
Seadusesse sisse kirjutatud küsitavused ja erinevad mõistmise võimalused loovad aluse vaidlusteks maksuametiga	
Sõidua autod vahetatakse teist liiki autode vastu ning jätkub edasi 100% käibemaksu maha arvamine	
Keeruline tõestada vaid töösõite väikeettevõtjatel, kellel pole raha tõhusamate vahendite muretsemiseks	
Väikeettevõtjad satuvad ebavõrdsesse olukorda võrreldes suurettevõtjatega	
Sõidupäevik üksi ei tõesta korrektselt auto kasutust	

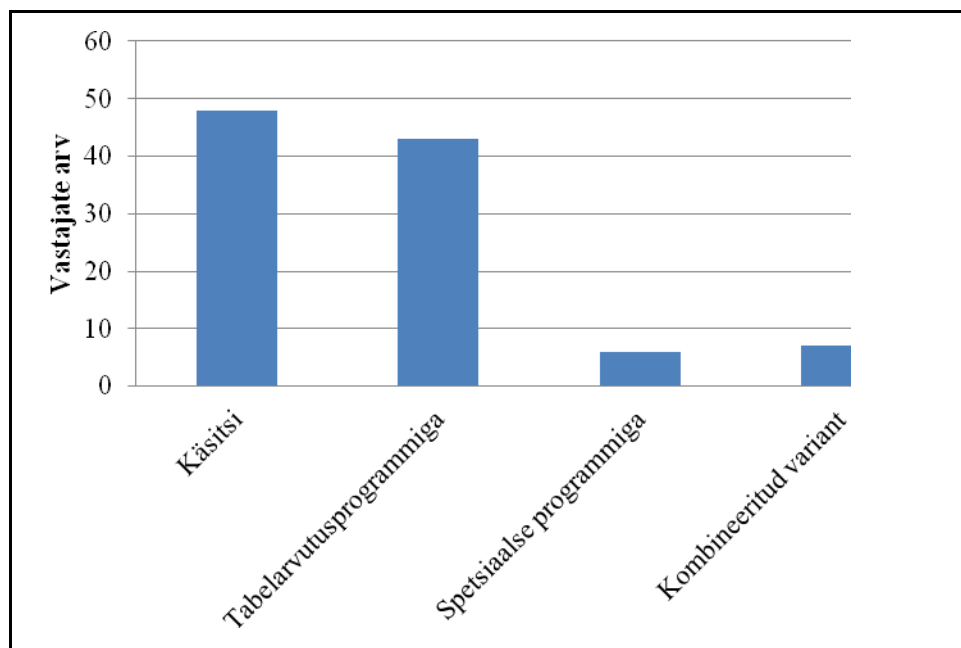
*Allikas:* autori koostatud

Argumente vaadeldes võib tähele panna, et mida osad peavad võimalikuks, siis teised ei ole samal arvamusel. Üheks tingimuseks on tulude suurem laekumine riigikassasse. Seaduse muudatusi vajalikeks pidanud inimesed usuvad, et tulu suureneb. Samas mittepooldajad ei usu, et tulude kasv oleks märgatav. Tulude puhul peab aeg näitama, sest ka teooria poolel on välja toodud erinevaid argumente, mis tõestavad, et tulud ei pruugi suurene da oodatud summas.

Enamikud vastajaid, kes ei näe seaduse muudatuste vajalikkust, toovad välja põhjusena, et muudatused on ebaselged, keerulised ning mitmeti tõlgendatavad. Autor leiab samuti, et seaduses on mitmeid küsimusi, millega võib tekkida probleeme. Üheks selliseks on vastuolu töösõitute tõestamisel. Ka enne 2014. aasta muudatusi pidid ettevõtjad sõidupäevikut pidama. Inimestel on tekkinud küsimus, et nüüd muutub päevik küll kohustuslikuks, kuid kas sellest üksi piisab maksuhaldurile töösõitute tõestamiseks? Seaduse kohaselt pole muude seadmete

kasutamine autodel kohustuslik, kuid siiski võib tekkida probleeme, kus maksuhaldur ei pruugi uskuda kirja pandud kilomeetreid. Siin võibki kõige rohkem probleeme tekkida, kus ühelt poolt pole kohustust omada tehnilisi vahendeid, aga samas sõidupäeviku sisu ei pruugi olla piisav tõend. Autori arvates tekitab 100% ametisõitudeks kasutamise tõestamine probleeme nii ettevõtjatele kui ka maksuhalduritele. Samuti on ametisõitude puhul seaduse kohaselt õige lugeda tööle tulemise ja töölt lahkumise sõidud töösõitudeks, kui tööle minek ja lahkumine pole võimalik ühistranspordiga. See aga paneb eelisseisu need juriidilised isikud, mis asuvad linnast väljas ja kuhu transport käib paar korda päevas. Seega seaduse muudatused ei võrdsusta ettevõtlust.

Peale ebaselguste on seaduse muudatuste vastuolijate argumendiks halduskoormuse põhjendamatu kasv. Inimesed kahtlevad, kas riigi tulu on väärt ettevõtjate suurt töömahtu ning töö kasv muudab ka raamatupidamisteenust kallimaks. Samuti kallinevate programmide ja teenustega tõrjutakse ettevõtlusest välja mikro- ja väikeettevõtjad, kus paljudes toimub sõidupäevikute pidamine käsitsi (Joonis 8)



### Joonis 8. Arvestuse pidamise viisid

Allikas: autori koostatud

Küsitluse analüüsi kohaselt on kõige populaarsemaks arvestuse pidamise vormiks käsitsi arvestus, mis on just iseloomulik mikroettevõtjate puhul, kus töötab alla 10 töötaja ning sõiduautode kulusid hüvitatakse paarile töötajale või firmas on 1-2 sõiduautot. Mikrofirmade

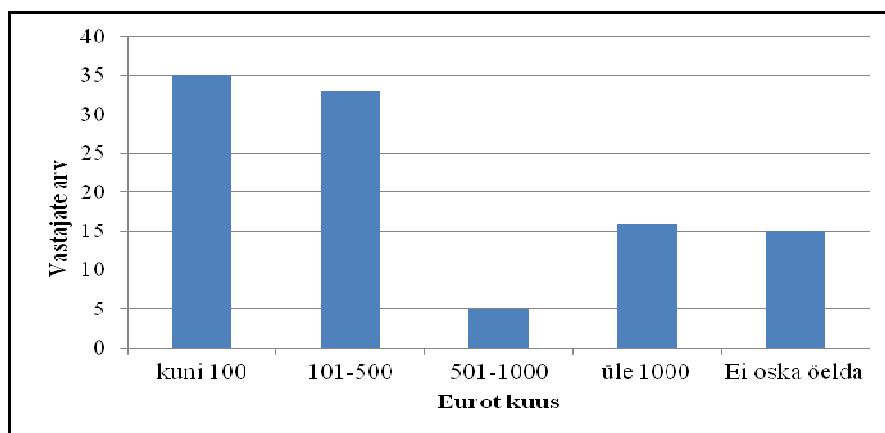


puhul on programmide olemasolu vähetõenäoline, sest vähese kasutamise tõttu on programmide hinnad ja haldamine ettevõtjatele kallid.

Seaduse muudatuste vastu ja poolt argumentides sisalduvad juba ka tekkivad probleemid, millest peamisteks on:

- Töösõitide tõestamine muutub keerulisemaks, sest ei usuta, et ainult sõidupäevikust piisab maksuhaldurile tõestamiseks sõiduauto kasutamist 100%-liselt ettevõtluseks. Enamikel juhtudel tekkivad vaidlused ning ettevõtjat sunnitakse minema üle variandile, kus võib tagasi küsida 50% sisendkäibemaksust ning maksta trahvid, et seni on tagasi küsitud kogu käibemaks.
- Töötajate väljaõpetamine sõidupäevikuid pidama, nende juhendamine ja kontrollimine, kuna paljudes ettevõtetes suureneb töötajate arv, kes peavad hakkama esmakordselt päevikut pidama. Ettevõtjatel tuleb välja töötada parimad ja lihtsamad lahendused, mis enne muudatusi olid probleemiks.
- Kulude suurenemine seoses käibemaksumäära muutumisega. Lisaks ka töömahu ja raamatupidajatele makstavate palkade suurenemine. Kuna kulusid tuleb eraldi pidada autode lõikes ning sõidupäevikute olemasolu tuleb kontrollida enne väljamakseid, siis suurenebki tööde maht, mis omakorda toob kaasa palkade tõusu. Samuti tingib kulude suurenemist ka programmide täiustamised ning lisamoodulite tellimised.

Kulude suurenemise probleem tuli välja ka küsitluses küsimusest, kus paluti hinnata orienteeruvat autokulude kasvu (Joonis 9).



**Joonis 9.** Orienteeruv autokulude kasv ettevõtetes

Allikas: autori koostatud

Lisaks jooniselt 9 selgunud kulude kasvudele tuleb juurde arvestada ka tööjõukulude suurenemised ning lisa kulud programmidele. Mikro- ja väikeettevõtjate puhul oli enam levinud arvamuseks, et autokulud suurenevad kuni 100 eurot kuus ning üle 1 000 euroste kulude suurenemist prognoosisid eelkõige suurettevõtjad, kus autode arv oli ka märgatavalt suurem kui 1-2 sõidukit.

## 2.5. Vastajate hinnangud maksumuudatustele

Küsitluse kahe viimase küsimuse puhul tuli hinnata maksumuudatusi erinevate hinnetega, mille tulemusel saab järeldusi teha uute muudatuste vajalikkusest. Esimesena pidid vastajad hindama viiepallisüsteemis konkreetseid seadusemuudatusi (Tabel 10)

**Tabel 10.** Hinnangud uutele seadusemuudatustele

	1-mitte- rahuldav	2- rahuldav	3-hea	4- väga hea	5-suure- pärase
Sisendkäibemaksu määr 50%	58	20	18	4	4
Kadus isikliku sõiduauto maksuvabalt ilma arvestust pidamata makstav hüvitis 64 eurot	49	30	14	9	2
Sisendkäibemaksu saab 100% ulatuses tagasi küsida ettevõtja kui autot kasutada kaks aastat peale soetamist ainult töösõituteks	33	18	27	8	18
Sõitude kohta arvestuse pidamise korral hüvitatav maksuvaba piirmäär on 0,30 eurot km kohta	15	19	39	23	8
Sõitude üle arvestust pidades ei tohi ühes kalendrikuus maksuvabalt töösõitute hüvitatav summa ületada 335 eurot iga hüvitist maksva tööandja kohta	22	23	26	23	10

Allikas: autori koostatud

Ettevõtjate hinnangud muudatustele ei ole positiivsed, eriti seoses sisendkäibemaksumäära 50% ja kaotatud hüvitise 64 euro suhtes. Samas ollakse rahul, et vähemalt ettevõtluseks kasutatud sõiduautolt saab tagasi küsida endiselt kogu käibemaksu, kui seda kasutatakse 2 aasta jooksul vaid ettevõtte tarbeks. Rahul ollakse, et hüvitatav kilomeetri hind jääb samaks, kuigi 15 inimese arvates oleks pidanud ka seda muutma, sest nad on hinnanud aspekti hindega „1“. Uue hüvitatava summa osas lähevad hääled lahku, sest hinded 1- 4 on saanud suhteliselt võrdselt hääli ning vaid 10 ettevõtjat arvab, et suurenev summa on suurepärase muudatus. Esimesele

kolmele seaduse muudatusele enim antud hindeks on 1 ning hüvitamist puudutavate muudatuste puhul on hindeks 3.

Ettevõtjate negatiivne poolehoid seaduste osas on ka mõistetav, sest iga muudatusega kaasneb vajadus ümber orienteeruda ning teha selgeks uued piirmäärad ning põhimõtted. Muudatused põhjustavad töömahtu ning esimestel kuudel suureneb kindlasti tööaeg. Samuti tuleb juhtidel kohaneda ning mõelda, milliseid muutusi tuleb sisse viia ettevõtte eeskirjadesse.

Lähtuvalt muudatustest sõnastas autor mõned enam levinud arusaamad, mida muudatused peaksid nüüd paremini reguleerima või vähendama. Autor palus neid väiteid ka ettevõtjatel hinnata ning koondas vastused tabelisse (Tabel 11).

**Tabel 11.** Teeside hindamine vastajate poolt

	Vastu	Pigem vastu	Ei tea	Pigem poolt	Poolt
Maksumuudatuste teavitustööd on tehtud seotud organite poolt hästi	25	31	17	25	6
Muudatused vähendavad maksudest kõrvale hiilimist	27	29	26	15	7
Muudatused vähendavad ettevõtjatele kuuluvate autode arvu	18	18	35	22	11
Tööandjad hakkavad pigem hüvitama töötajatele isiklike autodega tehtavaid töösõite	9	16	37	32	10

Allikas: autori koostatud

Autori esitatud teese tuli vastajatel hinnata vastavalt, kas väitele ollakse vastu, pigem vastu, ei osata seisukohta võtta, pigem poolt või poolt. Neutraalsete inimeste osakaal on suurem, kui autori poolt loodeti. Samas pole inimesed rahul maksumuudatuste teavitustööga. Ka autor leiab, et muudatustest tuleks lihtsamalt ning ülevaatlikumalt rääkida ja kirjutada, sest seadustest on alati raske aru saada ning tõlgendused neile võivad samuti erineda inimeste lõikes. Üle poolte vastajate on vastu, et teavitustööd on hästi tehtud.

Riigi poolt loodetud maksudest kõrvalehiilimise vähenemine on samuti saanud negatiivset tagasisidet, kus 56 vastajat pole väitega nõus. Ka ajalugu on näidanud, et inimesed, kes tahavad maksudest kõrvale hiilida, leiavad selleks alati mingi mooduse. Seadusekuulekatel inimestel tuleb sulide tõttu rohkem tööd teha ning tõestada põhjalikumalt autode kasutamist ettevõtluses.

Teiseks riigi poolt loodetud positiivseks tulemuseks on, et juriidilistele isikutele kuuluvate sõiduautode arv väheneb ning pigem valitakse hüvitamise variant. Vastajad ei usu, et sõiduautode arv peale muudatusi hakkaks massiliselt vähenema. Kindlasti mõned mikro- ja väikeettevõtjad loobuvad sõidukites, kuid endiselt on ettevõtlusesse ostetud auto odavam ning kui tehakse kuni 50 kilomeetrit sõite kuus, on juba kasulikum tööandjal omada autot.

## **2.6. Vastajate ettepanekud**

Küsitlusele vastanud ettevõtjatel oli võimalus ankeedi lõpus kirjutada vabas vormis veel enda mõtteid või arvamusi seadustest tulenevalt. Üle poole vastanutest ei kasutanud seda võimalust, kuid oli ka inimesi, kes pakkusid välja omapoolseid lahendusi, kuidas muuta sõiduautode kasutust, kuid samas mitte suurendada töökoormust. Vastajate ettepanekuid saab grupeerida ning kolm peamist olid:

- kehtestada luksusauto maks;
- vähendada erisoodustuse pealt makstavaid makse;
- kehtestada mootorsõidukimaks.

Ettepanekute peamiseks põhjenduseks olid, et neid oleks kergem ja vähem kulukam sisse viia ning ei põhjustaks halduskoormuse suurenemist ja programmide kallinemist. Luksusautomaks hoiaks ettevõtlusesse kuuluvate autode hinna normaalsuse piires või kui ettevõtjal on võimalik osta kallim auto, tuleb tal arvestada ka suuremate maksudega. Luksusautomaks muudaks eraisiku ja ettevõtja võrdsemasse seisu.

Erisoodustuste maksude vähendamine muudaks hüvitamise variandi ettevõtjatele meelepärasemaks ning tagaks võimaluse maksta kõik töötaja isikliku autoga tehtud kilomeetrid. Samas on ka uus seadus soodustanud hüvitamise maksmist, kuigi kui ettevõtja soovib omada sõiduautot, siis tal on ikkagi odavam osta auto ettevõtlusesse.

Mootorsõidukimaksu puhul peavad autosid omavad ettevõtjad maksma riigile iga auto pealt teatud summa. Riigi tasandil on arutatud mootorsõidukimaksu kehtestamist ka eraisikutele. Vastajad leiavad, et esmalt tuleks automaks kehtestada juriidilistele isikutele, kes omavad autosid, et õigustada nendega tehtavaid sõite ning omamist. Riik saaks oma tulu ning ettevõtjad kaaluksid enne auto enda nimele vormistamist.

Riik oleks pidanud enne seaduste muutmist kaaluma ka alternatiive ning võib-olla oleks saanud autode kasutamist ettevõtluses vähendada ka vastajate pakutud ideedega. Ettepanekud ei oleks suurendanud halduskoormust, mille hetkel toovad kaasa uute seadustega kurssi viimised ning esmased sõidautodega seotud muudatuste sisse viimised ettevõtetes endites.

## KOKKUVÕTE

Lõputöös vaadeldi sõiduautode 2014.a. vastu võetud seaduse muudatusi, millega ettevõtjatel tuleb harjuda ning muuta ettevõtluses seni toimunud arvestuse pidamise korda. Muudatustega seoses tuleb kõikidel juriidilistel isikutel, kes soovivad maha arvata sisendkäibemaksu või pr kontrollida hoolikamalt sõiduautode kasutamist. Täielikult ettevõtluseks kasutatavate autode puhul tuleb firmadel näidata kasutamiskord ära ka sisekorraeskirjades. Uued seadused muudavad ainult ettevõtluseks kasutatavate autode tõendamise keerukamaks ning autode kuludelt 100% sisendkäibemaksu tagasi küsivaid firmasid hakkab Maksu- ja Tolliamet ka hoolikamalt kontrollima.

Maksumuudatuste eesmärk oli vähendada ettevõtluses olevate sõiduautode hulka ning muuta auto kasutuse sihipärasemaks. Lõputöös leiti aga erinevate võrdluste ja analüüsidega, et isegi kui küsitakse tagasi vaid 50% sisendkäibemaksust, on odavam ja tõhusam omada firmal autot kui eraisikul. Samuti võrreldes auto omamist ja hüvitamise varianti, siis kui ettevõttes tehakse kuus vähemalt 50 kilomeetrit isiklike sõite, on mõistlik sõiduauto soetada firmasse.

Töö kirjutamise ja küsitluse analüüsimise käigus jõudis autor järeldusteni, et seaduse muudatused on ettevõtjate jaoks segased, põhjendused pole piisavad, et veenda ettevõtjaid nende tulususes. Samas on ette näha, et paljude töötajate töömahud suurenevad, mis tekitab rahulolematuse senise palgaga. Samuti leitakse, et seadustest saadav tulu ei ületa tööle kuluvaid tunde ning muudatustega ei vähendata maksudest kõrvale hiilimist. Enamike seisukoht on, et kes tahab riiki petta maksude mitte maksmisega, saab seda teha ka peale maksumuudatusi. Enne pikemat praktilist maksumuudatuste kogemust on ettevõtjad häälestunud negatiivselt ning leitakse, et ausaid ettevõtjaid tahetakse karistada petturite tõttu. Firmade esindajad on välja toonud, et maksudest kõrvale hiilijaid ning autode sihipärasemaks kasutamiseks on muid võimalusi, kui käibemaksuseaduse muutmine ja uue arvestuse pidamise korra kehtestamine. Töös toodi lahendustena välja luksusauto maksustamine kõrgemate määradega ning vähendada hoopis ettevõtetel erisoodustustelt makstavate maksude määrasid, mis tagaks hüvitamise osakaalu suurenemist.

Töös võrreldi Eestit ka lähiriikidega ning uurides teiste riikide sõiduautode maksustamist, siis eestlaste maksuseadused on veel isegi lihtsad ja arusaadavad, sest Eestis ei maksustata eraldi autode omadusi (mootori võimsust, vanust jm taolist) ning ei tule jälgida riigi poolt koostatud hinnakirjasid maksutamisel.

Eesti ettevõtted peavad olema kanntlivad ning laskma uutel muudatustel kehtima hakata. Töö käigus selgub täpsemalt, millised on seaduste nõrgad kohad, mida tuleks veel riigil arutada ning analüüsida. Samuti selgub aja jooksul, kas muudatused toovad riigile loodetud tulu ning kas karmistamismeetmed olid ikkagi õiged lahendused.

## VIIDATUD ALLIKAD

1. **Alver, J., Alver, L.**(2009). Finantsarvestus põhikursus. Teine, täiendatud trükk. Tallinn: Deebet. 507 lk.
2. **Alver, J., Alver, L.**(2011). Majandusarvestus ja rahandus: leksikon. I, A-L. Tartu: Deebet.709 lk.
3. Avalikustati isikliku sõiduauto hüvitisemääruse muudatused — Raamatupidamis- ja maksuinfoportaal [WWW] <http://www.rmp.ee/uudised/eelnoud/avalikustati-isikliku-soiduauto-huvitise-maaruse-muudatused-2014-07-15> (10.10.2014).
4. **Elling, T.**(2014). Sõiduauto sisendkäibemaksu mahaarvamise piirang ootab Euroopa heakskiitu — Grant Thornton infokiri. [WWW] <http://www.grantthornton.ee/infokiri/soiduauto-sisendkaibemaksu-mahaarvamise-piirang-ootab-euroopa-heakskiitu/>(01.12.2014).
5. Ettevõtte sõiduauto maksustamine — Rahandusministeerium. [WWW] <http://www.fin.ee/eelarve-maksumuudatused/> (28.11.2014).
6. Examples of benefit values — MyCompany. [WWW] <http://www.mycompany.ee/foretagsbil.aspx> (03.12.2014).
7. Issuing company benefits and perks — Skatteverket. [WWW] <http://www.skatteverket.se/service/otherlanguages/inenglish/employersbusinessescorporations/issuingcompanybenefitsandperks.4.71004e4c133e23bf6db800017721.html> (28.11.2014).
8. Kapitali- ja kasutusrendi sisuline erinevus. [WWW] <http://www.netekspert.com/download/Kapkasrent.pdf> (12.11.2014).
9. Käibedeklaratsiooni ja selle lisa esitamine — Maksu- ja Tolliamet. [WWW] <http://www.emta.ee/index.php?id=35478> (22.12.2014)
10. Käibedeklaratsiooni lisa — Rahandusministeerium. [WWW] <http://www.fin.ee/kaibedeklaratsiooni-lisa/> (12.11.2014).
11. Käibedeklaratsiooni vorm — Maksu- ja Tolliamet. [WWW] <https://www.riigiteataja.ee/akt/lisa/1181/1201/4002/Lisa%201.pdf#> (12.11.2014).
12. Käibemaksuseadus. Vastu võetud 10.12.2003. — RT I 2003, 82, 554... RT I, 11.07.2014, 15 [WWW] <https://www.riigiteataja.ee/akt/111072014015> (10.10.2014).
13. Käibemaksuseaduse muutmise seadus. Vastu võetud 01.07.2014 — RT I, 11.07.2014,3. [WWW] <https://www.riigiteataja.ee/akt/111072014003> (10.10.2014).



14. Käibemaksuseaduse muutmise seadus 644 SE: seletuskiri käibemaksuseaduse muutmise seaduse eelnõu juurde — Riigikogu tekstid. [WWW]  
[http://www.riigikogu.ee/?page=en\\_vaade&op=ems&enr=644SE&koosreis=12](http://www.riigikogu.ee/?page=en_vaade&op=ems&enr=644SE&koosreis=12)
15. Latvia Tax Guide 2013 — PKF International Tax Committee. [WWW]  
<http://www.pkf.com/media/1960323/latvia%20pkf%20tax%20guide%202013.pdf> (1.12.2014).
16. Liisitud autode portfell tüübi ja kliendigrupi lõikes (miljon eurot) — Eesti Pank. [WWW]  
<http://statistika.eestipank.ee/?lng=et#listMenu/1391/treeMenu/FINANTSSEKTOR/148/972>  
(27.11.2014).
17. Maksud.(2010). Tallinn: Teataja Kirjastus. 315 lk.
18. Maksud — Loov Eesti. [WWW]  
<http://www.looveesti.ee/alusta-ettevotlusega/maksud.html> (10.10.2014).
19. Maksukohuslase käibemaksu igapäevase arvestuse pidamise kord. Vastu võetud 30.03.2004 — RTL 2004, 39, 655...RT I, 18.11.2014, 1. [WWW]  
<https://www.riigiteataja.ee/akt/118112014004> (12.12.2014).
20. Maksuvaba käive — Maksu- ja Tolliamet. [WWW] <http://www.emta.ee/1096>  
(20.11.2014).
21. **Miettinen, A., Teder, J.** (2006). Ettevõtlus. I. Tallinn: Külim. 216 lk.
22. Millest tulenevalt on sisendkäibemaksu mahaarvamise piirmääraks valitud 50% [WWW]  
[http://www.fin.ee/public/Autode\\_sisendipiirangu\\_selgitused.pdf](http://www.fin.ee/public/Autode_sisendipiirangu_selgitused.pdf) (20.11.2014).
23. **Palmipuu, M.**(2012). Erisoodustused: käsiraamat tööandjale. Tallinn: Ten-Team. Lk 208.
24. **Shiftan, Y., Albert, G., Keinan, T.** (2011). The impact of company car taxation policy on travel behavior — Transport policy 19(2012) 139–146 Elsevier. Lk 1.
25. Sõiduautode deklareerimisega seotud muudatused alates 01.12.2014 — Maksu- ja Tolliamet. [WWW] <http://www.emta.ee/index.php?id=36195> (29.11.2014).
26. Tax Card 2014 Latvia — KPMG Baltics SIA. [WWW]  
<https://www.kpmg.com/LT/lt/Documents/LV%20Tax%20Card1%20384x168%20English%20Final%20WEB.pdf> (29.11.2014).
27. Taxes in Latvia — Company formation and immigration services in Latvia. [WWW]  
<http://register-company.lv/taxes-in-latvia-2/> (01.12.2014).
28. Taxitation Paper No 22 (2010): Company Car Taxation — Copenhagen Economics ISSN 1725-7557
29. Teenistus-, töö- või ametiülesannete täitmisel isikliku sõiduauto kasutamise kohta arvestuse pidamise ja hüvitise maksamise kord. Vastu võetud 14.07.2006 — RT I 2006, 34, 265... RT I, 26.08.2014, 11. [WWW] <https://www.riigiteataja.ee/akt/126082014011> (10.10.2014).
30. **Tingas, R., Saag, M.** (2006). Erisoodustus. Tallinn: Äripäeva Kirjastus. 198 lk.
31. Tsiviilseadustiku üldosa seadus. Vastu võetud 27.03.2002 — RT I 2002, 35, 216... RT I 2003, 78, 523. [WWW] <https://www.riigiteataja.ee/akt/687028> (06.01.2015)
32. Tulumaksuseadus. Vastu võetud 15.12.1999 — RT I 1999, 101, 903...RT I, 11.07.2014,22. [WWW] <https://www.riigiteataja.ee/akt/111072014022> (13.10.2014).

33. Täiendavad seisukohad käibemaksuseaduse muutmise seadus (493 SE) ja tulumaksuseaduse muutmise seadus (492 SE) kohta — Eesti Kaubandus-Tööstuskoda.
34. **Udras, M.** (27.08.2014). Juristi töölaualt: Muudatused isikliku auto töösõitudeks kasutamises — Eesti Kaubandus-Tööstuskoda „Teataja artiklid“ [WWW] <http://www.koda.ee/uudised/teataja-artiklid/juristi-toolaualt-muudatused-isikliku-auto-toosoitudeks-kasutamises/> (20.11.2014).
35. VAT Profile, Latvia — Sorainen [WWW] <http://www.sorainen.com/UserFiles/File/Publications/VAT-profile.Latvia.2014-01-30.pdf> (01.12.2014).
36. Verohallinnon päätös vuodelta 2014 toimitettavassa verotuksessa noudatettavista luontoisetujen laskentaperusteista. Antopäivä 29.11.2013 — 184/200/2013 [WWW] [http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat\\_veroohjeet/Verohallinnon\\_paatokset/Verohallinnon\\_paatos\\_vuodelta\\_2014\\_toimi%2830339%29](http://www.vero.fi/fi-FI/Syventavat_veroohjeet/Verohallinnon_paatokset/Verohallinnon_paatos_vuodelta_2014_toimi%2830339%29) (20.11.2014).

## LISAD

Lisa 1. Küsitluse ankeet.....	52
Lisa 2. Sõidupäeviku näidis.....	57
Lisa 3. Käibedeklaratsiooni näidis .....	58
Lisa 4. Käibedeklaratsiooni lisa vorm „KMD INF“ .....	59
Lisa 5. Vorm INF näidis .....	61
Lisa 6. TSD Lisa 4 Erisoodustused näidis.....	62

## Lisa 1. Küsitluse ankeet

### Sõiduauto maksumuudatuste mõju ettevõtetele!

Lugupeetud vastaja!

Olen Tallinna Tehnikaülikooli Tallinna Kolledži tudeng, kes kirjutab oma diplomitööd.

Praktilise osa analüüsiks koostasın küsimustiku, mis puudutab kehtestatud sõiduauto maksumuudatusi ning soovin teada saada ettevõtete arvamust. Loodan, et Teil on mõned minutid aega, et vastata minu küsimustele ning aidata kaasa diplomitöö valmimisele.

**\* Required**

#### Sugu \*

- naine  
 mees

#### Positsioon ettevõttes \*

- Juhatuse liige  
 Raamatupidaja  
 Finantsjuht  
 Other:

#### Ettevõtte tegevusvaldkond \*

#### Ettevõtte asukoht \*

Asukoha all on mõeldud ettevõtte asukoha linn, asulat. Suuremate linnade puhul oleksin tänuulik kui täpsustaksite piirkonda. NT: Tallinn, kesklinn.

#### Palju on Teie ettevõttes töötajaid? \*

#### Kas Teie ettevõtte on käibemaksukohuslane? \*

- Jah  
 Ei

**Kas Teie ettevõttele kuulub sõiduauto(d)? \***

- Jah, kuulub ettevõttele
- Jah, ettevõtte liisib kapitalirendi lepinguga
- Jah, ettevõtte liisib kasutusrendi lepinguga
- Ei, ettevõttel puuduvad sõiduautod

**Kui jah, siis mitu autot kuulub ettevõttele?**

Täpsustada erinevate vormidega kuuluvate autode arv.NT: kasutusrendiga 2 autot, kapitalirendiga 1 auto

**Kas enne maksude muudatusi hüvitasite töötajatele isiklike sõiduautodega tehtavate töösõitude kulud?**

- Jah
- Ei

**Kui vastasite eelmisele küsimusele jaatavalt, siis mitmele töötajale hüvitasite kulusid?**

**Millist hüvitamise varianti kasutasite?**

- 64 eurot ilma sõidupäevikuta
- Vastavalt kilometraažile, kuid mitte rohkem kui 256 eurot kalendrikuus

**Kuidas plaanib ettevõtte käituda enne 1.detsembri muudatusi?**

- Ettevõtte soetab uue sõiduauto
- Ettevõtte vormistab kasutusrendi ümber kapitalirendiks
- Ettevõtte loobub sõiduautodest ja ei asenda isiklike sõiduautode kulude hüvitamisega töötajatele
- Ettevõtte loobub sõiduautodest ja hakkab hüvitama isiklike sõiduautode kulusid töötajatele
- Ettevõtte ei plaani muudatusi seoses sõiduautodega

**Kuidas kontrollitakse ettevõtte töösõite?**

On mõeldud nii ettevõtte kui ka isiklike autosid

Sõidupäevik

Pardakaamera

GPS süsteem

Other:

**Kuidas peetakse arvestust töösõitude üle?**

Kasutatakse spetsiaalset arvutiprogrammi

Kasutatakse tabelarvutusprogrammi

Arvestust peetakse käsitsi

**Kui kasutate programme, siis milliseid?**

**Milliseid probleeme uued seadusemuudatused Teie ettevõttele tekitavad?**

**Kui suureks hindate oma kulude suurenemist seoses uute maksumuudatustega?**

perioodiks on kuu ja summad on eurodes

kuni 100

101-500

501-1000

üle 1000

**Kas peate seaduse muudatusi vajalikeks?**

- Jah  
 Ei

**Põhjendage oma seisukohta!****Milliste hinnetega hindate seadustes sisseviidavaid muudatusi? \***

1- mitterahuldav hinneme 2- rahuldav hinneme 3- hea 4- väga hea 5- suurepärase

	1	2	3	4	5
Sisendkäibemaksu määr 50%	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kadus isikliku sõiduauto maksuvabalt ilma arvestust pidamata makstav hüvitis 64 eurot	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sisendkäibemaksu saab 100% ulatuses tagasi küsida ettevõtte kui kasutada autot vaid töösõitudeks kaks aastat peale soetamist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sõitude kohta arvestuse pidamise korral hüvitatav maksuvaba piirmäär on 0,30 eurot km kohta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sõitude üle arvestust pidades ei tohi ühes kalendrikuus maksuvabalt hüvitatav summa ületada 335 eurot iga hüvitist maksva tööandja kohta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**Hinnake järgnevaid väiteid \***

-2-vastu -1 - pigem vastu 0- ei tea 1- pigem poolt 2-poolt

	-2	-1	0	1	2
Maksumundatuste teavitustööd on tehtud seotud organite poolt hästi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mündatused vähendavad maksudest kõrvale hülmist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mündatused vähendavad ettevõtetele kuuluvate autode arvu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ettevõtted hakkavad pigem hüvitama töötajatele isiklike autodega tehtavaid töösõite	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**Siia saate kirjutada veel omapoolseid kommentaare/ettepanekuid!!****Submit***Never submit passwords through Google Forms.*

100%: You made it.

Powered by  
 Google Forms

This content is neither created nor endorsed by Google.  
[Report Abuse](#) - [Terms of Service](#) - [Additional Terms](#)



## Lisa 2. Sõidupäeviku näidis

Sõidupäevik				
Sõiduauto kasutaja ees- ja perekonnanimi	MATI KASK			
Sõiduauto registreerimismärk	188 JJB			
Sõidu eesmärk (marsruut)	Kuupäev	Odomeetri näit sõidu alguses	Odomeetri näit sõidu lõppedes	Läbisõit km
Kliendi külastamine Pärnu mnt 89, Tallinn– Triigi, Kõue – Pärnu mnt 89, Tallinn	05.12.2014	14 678	14 760	82
Kliendi külastus Pärnu mnt 89 – Mustakivi 13- Pärnu mnt 89	15.12.2014	15 147	15 162	15
Kokku:				97

Aruandev isik: Mati Kask (allkiri)

Kinnitas: Kati Kask (allkiri)

Kuupäev: 31.12.2014.a.

Kuupäev: 31.12.2014.a.

## Lisa 3. Käibedeklaratsiooni näidis

Maksu- ja Tolliamet

Vorm KMD

### MAKSUKOHUSTUSLANE

Nimi	Tere Talv OÜ	Registri- või isikukood	2   3   4   1   1   4   8   2
Address ja telefon (võimalusel ka e-posti aadress)	Pärnu mnt 89 Tallinn 10135	Käibemaksukohustuslasena registreerimise number	E   E   1   0   2   1   1   8   5   6   9

### KÄIBEDEKLARATSIOON

Käibedeklaratsioon esitatakse ja käibemaks tasutakse maksustamisperioodile järgneva kuu 20. kuupäevaks

Aasta	2014	Kuu või muu maksustamisperiood	Detsember
-------	------	--------------------------------	-----------

Eurodes  
sendi täpsusega

20% määraga maksustatavad toimingud ja tehingud		<b>1</b>	17 484,04	
9% määraga maksustatavad toimingud ja tehingud		<b>2</b>	0	
0% määraga maksustatavad toimingud ja tehingud, sh		<b>3</b>	0	
1) kauba ühendusesisene käive ja teise liikmesriigi maksukohustuslasele / piiratud maksukohustuslasele osutatud teenuste käive kokku, sh		<b>3.1</b>	0	
kauba ühendusesisene käive		<b>3.1.1</b>	0	
2) kauba eksport, sh		<b>3.2</b>	0	
käibemaksutagastusega m00k reisijale		<b>3.2.1</b>	0	
Käibemaks kokku (20% lahtrist 1 + 9% lahtrist 2)	+	<b>4</b>	3 496,81	
Impordilt tasumisele kuuluv käibemaks	+	<b>4.1</b>	0	
Kokku sisendkäibemaksu summa, mis on seadusega lubatud maha arvata, sh	-	<b>5</b>	2 354,47	
1) impordilt tasutud või tasumisele kuuluv käibemaks		<b>5.1</b>	0	
2) põhivara soetamiselt tasutud või tasumisele kuuluv käibemaks		<b>5.2</b>	0	
3) ettevõtluses (100%) kasutatava sõiduauto soetamiselt ja sellise sõiduauto tarbeks kaupade soetamiselt ja teenuste saamiselt tasutud või tasumisele kuuluv käibemaks	Autode arv	<input type="text" value="0"/>	<b>5.3</b>	0
4) osaliselt ettevõtluses kasutatava sõiduauto soetamiselt ja sellise sõiduauto tarbeks kaupade soetamiselt ja teenuste saamiselt tasutud või tasumisele kuuluv käibemaks	Autode arv	<input type="text" value="1"/>	<b>5.4</b>	57,40
Kauba ühendusesisene soetamine ja teise liikmesriigi maksukohustuslaselt saadud teenused kokku, sh		<b>6</b>	0	
kauba ühendusesisene soetamine		<b>6.1</b>	0	
Muu kauba soetamine ja teenuse saamine, mida maksustatakse käibemaksuga, sh		<b>7</b>	0	
erikorra alusel maksustatava kinnisasja, metallijäätmete ja väärismetalli soetamine (KMS § 41 <sup>1</sup> )		<b>7.1</b>	0	
Maksuvaba käive		<b>8</b>	0	
Erikorra alusel maksustatava kinnisasja, metallijäätmete ja väärismetalli käive (KMS § 41 <sup>1</sup> ) ning teises liikmesriigis paigaldatava või kokkupandava kauba maksustatav väärtus		<b>9</b>	0	
Täpsustused	+	<b>10</b>	0	
Täpsustused	-	<b>11</b>	0	
Tasumisele kuuluv käibemaks (lahter 4 + lahter 4.1 - lahter 5 + lahter 10 - lahter 11)	+	<b>12</b>	1 142,34	
Enammakstud käibemaks (lahter 4 + lahter 4.1 - lahter 5 + lahter 10 - lahter 11)	-	<b>13</b>	0	

Kinnitan deklareeritud andmete õigsust. Olen teadlik, et ebaõige või ebatäpse informatsiooni esitamine on maksukorralduse seaduse alusel karistatav.

Maksukohustuslase allkirjaõigusliku esindaja ees- ja perekonnanimi, isikukood, allkiri, kuupäev:

Kati Kask

05.01.2015

## Lisa 4. Käibedeklaratsiooni lisa vorm „KMD INF“

Maksu- ja Tolliamet

Vorm KMD INF

### MAKSUKOHUSTUSLANE

Nimi	Tere Taly OÜ	Registri- või isikukood	2   3   4   1   1   4   8   2
------	--------------	-------------------------	-------------------------------

**A-osa ANDMED VÄLJASTATUD ARVETE KOHTA.** Esitatakse koos käibedeklaratsiooniga maksustamisperioodile järgneva kuu 20. kuupäevaks

Aasta	2014	Maksustamisperiood	Detsember	<input type="checkbox"/> Kinnitan, et deklareeritavad arved puuduvad	<input checked="" type="checkbox"/> Esitan arvete andmed summeerituna
-------	------	--------------------	-----------	--	---

Nr	Tehingupartneri registri- või isikukood	Tehingupartneri nimi	Arve number	Arve kuupäev (pp.kk.aaaa)	Arve kogusumma ilma käibemaksuta	Maksumäär	Arvel märgitud kauba ja teenuse maksustatav väärtus*	Maksustamisperioodil vormi KMD lahtrites 1 ja 2 kajastatud maksustatav käive	Erisuse kood
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	11514334	AS Tallinna Kontserdimaja			2 133,67	20%	2 133,67		
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									
11									
12									
13									
14									
15									
16									
17									

\*Täidab kassapõhist käibemaksuarvestuse erikorda rakendav maksukohustuslane

A-osa lisalehtede arv ..... 0

MAKSUKOHUSTUSLASE ALLKIRJAÕIGUSLIK ESINDAJA	Ees- ja perekonnanimi <b>Kati Kask</b>	Allkiri	Kuupäev <b>05.01.2015</b>
---	--	---------	---------------------------

Maksu- ja Tolliamet

Vorm KMD INF

**MAKSUKOHUSTUSLANE**

Nimi	Tere Talv OÜ	Registri- või isikukood	2	3	4	1	1	4	8	2		
------	--------------	-------------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--

**B-osa ANDMED SAADUD ARVETE KOHTA.** Esitatakse koos käibedeklaratsiooniga maksustamisperioodile järgneva kuu 20. kuupäevaks

Aasta	2014	Maksustamisperiood	Detsember	<input type="checkbox"/> Kinnitan, et deklareeritavad arved puuduvad	<input checked="" type="checkbox"/> Esitan arvete andmed summeerituna
-------	------	--------------------	-----------	--	---

Nr	Tehingupartneri registri- või isikukood	Tehingupartneri nimi	Arve number	Arve kuupäev (pp.kk.aaaa)	Arve kogusumma koos käibemaksuga	Arvel märgitud käibemaksusumma*	Maksustamisperioodil vormi KMD lahtris 5 kajastatud sisendkäibemaksu summa	Erisuse kood
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	10636638	Bauhof Group AS			1 200	240		
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
11								
12								
13								
14								
15								
16								
17								

\*Täidab kassapõhist käibemaksuarvestuse erikorda rakendav maksukohustuslane

B-osa lisalehtede arv ..... 0

MAKSUKOHUSTUSLASE ALKIRJAÕIGUSLIK ESINDAJA	Ees- ja perekonnanimi Kati Kask	Allkiri	Kuupäev 05.01.2015
---	------------------------------------	---------	-----------------------

## Lisa 5. Vorm INF näidis

Vorm INF 14

### Maksu- ja Tolliamet

HÜVITISE MAKSJA	
Nimi või ees- ja perekonnanimi	<b>Tere Talv OÜ</b>
Asu- või elukoha aadress	<b>Pärnu mnt 89 Tallinn 10135</b>
Registri- või isikukood	<b>2   3   4   1   1   4   8   2      </b>
Telefon	<b>5534 7210</b>
e-post	<b>info@teretalv.ee</b>

### ISIKLIKU SÕIDUAUTO HÜVITISE DEKLARATSIOON

Aasta	<b>2014</b>
-------	-------------

Jrk nr	Hüvitise saaja		Makstud hüvitis				Sõiduauto riiklik registreerimismärk
	Ees- ja perekonnanimi	Isikukood	arvestuseta korral		arvestuse pidamise korral		
			Summa	Kuude arv	Summa	Kuude arv	
1	2	3	4	5	6	7	8
	<b>Mati Kask</b>	<b>36907150210</b>	<b>64</b>	<b>1</b>			<b>188 JJB</b>

<b>MAKSUKOHUSTUSLASE JUHT</b>	Ees- ja perekonnanimi	Allkiri	Kuupäev
	<b>Kati Kask</b>		<b>05.01.2015</b>

<b>MAKSUKOHUSTUSLASE ESINDAJA</b>	Ees- ja perekonnanimi	Allkiri	Kuupäev

<b>ISIKUKOOD</b>	Maksukohustuslase esindamise alus	Telefon	e-post

<b>KOOSTAJA</b>	Ees- ja perekonnanimi	Allkiri
	Telefon	E-post

# Lisa 6. TSD Lisa 4 Erisoodustused näidis

Kehtiv alates 01.01.2012

Vormi TSD lisa 4

MAKSUMAKSJA		Registri- või isikukood	
Nimi	Tere Talv OÜ	2 3 4 1 1 4 8 2	
Aasta	2014	Kuu	Detsember
ERISOODUSTUSED			Summa
1.	Eluasemekulude täielik või osaline katmine		
2.	Kindlustusmaksete tasumine, kui selline kohustus ei ole ette nähtud seadusega		
3.	Lähetuskulude hüvitamine või päevaraha maksmine üle piirmäära		
4.	Isikliku sõiduauto töösõitudeks kasutamise eest hüvitise maksmine üle piirmäära		50,00
5.	Sõiduki või muu tööandja vara tasuta või soodushinnaga kasutada andmine töö-, ameti- või teenistusülesannetega või tööandja ettevõtlusega mitteseotud tegevuseks		78,15
6.	Laenu andmine rahandusministri kehtestatud alammäärast madalama intressiga		
7.	Asja, väärtpaberi, varalise õiguse või teenuse tasuta üleandmine, müük või vahetus turuhinnast madalama hinnaga		
8.	Asja, väärtpaberi, varalise õiguse või teenuse ostmine turuhinnast kõrgema hinnaga		
9.	Loobumine rahalise nõude sissenõudmisest		
10.	Taseme- või vabaharidusliku koolituse kulude katmine, välja arvatud „Tulumaksuseaduse“ § 48 lõike 4 punktis 10 sätestatud isiku tasemekoolituse kulude katmine.		
11.			
12.			
13.			
14.			
15.	Erisoodustuste summa kokku: read 1 kuni 14		128,15
16.	nendest erisoodustuste summa, mida Eestis tulumaksuga ei maksustata		
17.	nendest erisoodustuste summa, mida Eestis sotsiaalmaksuga ei maksustata		
18.	<b>Tulumaks erisoodustustelt:</b> (rida 15 – rida 16) x 21/79		34,07
19.	Sotsiaalmaksuga maksustatavad erisoodustused: rida 15 – rida 17 + rida 18 – (rida 17 x 21/79)		162,22
20.	<b>Sotsiaalmaks erisoodustustelt:</b> rida 19 x 33/100		53,53
<b>Tehingute lõikes osalusoptiooni maksustamise erijuht „Tulumaksuseaduse“ § 61 lõike 43 ja „Sotsiaalmaksuseaduse“ § 13 lõike 14 alusel</b>			
21.	Enne 01.01.2011 antud osalusoptiooni võõrandamisel või optiooni alusvaraks oleva osaluse omandamisel maksustamisperioodil saadud tulu arvatud tulumaks veerg 21.1 (summa x 21/79) arvatud sotsiaalmaks veerg 21.2 (summa + veerg 21.1) x 33/100	21.1	21.2
22.	Enne 01.01.2011 antud sama optiooni vormi TSD lisa 4 real 7 .....kuu.....aasta deklareeritud summa sellelt tasutud tulumaks veerg 22.1 tasutud sotsiaalmaks veerg 22.2	22.1	22.2
23.	<b>Tasutav tulumaks:</b> (veerg 21.1 - veerg 22.1) positiivne tulem või null		
24.	<b>Tasutav sotsiaalmaks:</b> (veerg 21.2 - veerg 22.2) positiivne tulem või null		
<b>Ridade 6 – 8 arvutamiseks</b>			Summa
6.1	Laenuintressi alammäära järgi arvatud intressi summa		
6.2	Laenulepingus ettenähtud intressimäära järgi tasutav intressi summa		
6.3	Vormi TSD lisa 4 reale 6 kantav summa: rida 6.1 – rida 6.2 (positiivne tulem)		
7.1	Turuhind		
7.2	Rakendatud hind		
7.3	Vormi TSD lisa 4 reale 7 kantav hinnavahe: rida 7.1 – rida 7.2 (positiivne tulem)		
8.1	Rakendatud hind		
8.2	Turuhind		
8.3	Vormi TSD lisa 4 reale 8 kantav hinnavahe: rida 8.1 – rida 8.2 (positiivne tulem)		
MAKSUMAKSJA/ JUHT VÕI ESINDAJA	Ees- ja perekonnanimi <b>Kati Kask</b>	Allkiri	Kuupäev <b>05.01.2015</b>
KOOSTAJA	Ees- ja perekonnanimi	Allkiri	Kuupäev
	Telefon	e-post	

## **SUMMARY**

### **INFLUENCE OF TAX CHANGES ON RECORDING THE EXPENSES ON A PASSENGER CAR IN ENTERPRISES**

**Agne-Ereen Tali**

Language: Estonian

Figures: 9

Pages: 42

Tables: 11

References: 36

Appendixes: 6

Keywords: passenger car, tax system, explanations, problems, comparison, amendments, reasons, analysis.

In choosing a subject for the thesis, the decisive factor was novelty and timeliness of the subject, as some of the amendments in the law were adopted just after the choice of the subject of the thesis had been made and some during writing of the work. Namely the amendments were adopted in two parts – first a law was adopted in September 2014 stipulating that for motor vehicles used in a company a driving journal has to be kept and that the presently valid compensation in the amount of EUR 64 for using a personal passenger car for business purposes was abolished. The other amendment was adopted 1 December 2014, when a new value added tax law was entered into force stipulating that the value added tax is refunded from the expenses related to passenger cars in the amount of 50%.

The author of the thesis kept herself permanently updated with the changes through homepages of the relevant organisations and by studying the amendments of the laws. As a reference for writing the thesis professional literature and various web pages (for instance the homepage of the Tax and Customs Board) were used. In addition to materials available in the Estonian language, also sources in English and Finnish were used when writing the thesis. Data available in foreign languages was mainly used to compare Estonia with the closest countries.

Besides the novelty and timeliness of the subject, the subject was also of interest for the author herself, as one of the primary requirements of the chosen speciality is to keep oneself permanently updated in the field of tax changes. The objective of the thesis was to prepare a comprehensive material regarding passenger cars and taxation thereof in entrepreneurship. The thesis was divided into two parts, of which the first part is theoretical and the second part comprises of practical analysis.

The thesis starts with an explanation of the most important terms used in the work, to make it easier for a reader to understand the text. The explanation of terms is followed by a theoretical chapter, in which the author tries to explain the changes related to the amendments compared to the laws existing earlier through various sources and materials. Reasons are outlined why so extensive re-arrangements were undertaken and what is the interest of the government regarding new laws. The work also includes several examples and tables, which give the readers a better overview of the explanations and problems. Also practices in Estonia and other European countries are compared. This is done by means of examples from Finland, Sweden and Latvia.

In the end of the theoretical part it becomes clear that the tax system in Estonia is simpler and clearer than in neighbour countries. The reason being that in Estonia the various different properties of a motor vehicle are not taken into consideration. In addition a conclusion was made that the initial analysis does not show remarkable increase of the government revenue but for sure it increases the work volume of bookkeepers and thus also the price of the service. Also it was concluded that when adopting the amendments of the law all aspects were not thoroughly considered and that different people related to entrepreneurship were not included in the discussions of the laws.

In the second part of the thesis the author analysis answers received to the questionnaire. Namely the author prepared an electronic questionnaire and sent it to several Estonian companies. 104 answers were received, which were analysed in more details. The objective of the questionnaire was to confirm or rebut the conclusions made in the theoretical part. The main interest of the author was to acquire information about the number of enterprises owning a motor vehicle, in which conditions the enterprises own the passenger cars and to find out the problems and suggestions related to the new amendments.

The conclusions made in the frame of analysis were similar to the ones made in the end of the theoretical part. Amendments in the law increase the work volume of bookkeepers, as now



records must be kept for each motor vehicle separately. In addition to this, purchases with the value over EUR 1000 must be separately declared per each supplier. Increase in the volume of work brings along increasing of the cost of the service but at the same time the amount of taxes to be paid to the government will not necessarily increase by 4 million euros as expected. In addition the answers to the questionnaire outline that the amendments are unclear and they are not carefully thought over.

The thesis came to important conclusions but as the laws were adopted only in the end of 2014 it is not possible yet to evaluate properly their practicability and usefulness. Yet based on the calculations and opinions of people it seems that the expected income will not be achieved but the laws will bring along increase of the work volume and higher cost for the service. And last but not least, the changes may complicate the financial situation of micro companies, as their costs will increase significantly due to the fact that bookkeeping service becomes more expensive and changes have to be made in the programs. Time will show whether the outlined problems and conclusions related to the amendments in the law are right or not.

Deklareerin, et käesolev lõputöö, mis on minu iseseisva töö tulemus, on esitatud Tallinna Tehnikaülikooli diplomi taotlemiseks ning selle alusel ei ole varem taotletud akadeemilist kraadi ega diplomit.

Kõik töö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, põhimõttelised seisukohad, kirjanduslikest allikatest ja mujalt pärinevad andmed on viidatud.

Autor: .....  
(Agne-Ereen Tali, 13. jaanuar 2015)

Üliõpilaskood: .....

Töö vastab kehtivatele nõuetele.

Juhendaja: .....  
(Pille Kaarlõp, 13. jaanuar 2015)

Kaitsmisele lubatud: "....." ..... 2015  
TTÜ TK kaitsmiskomisjoni esimees:

.....  
(nimi, allkiri)