

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Ärikorralduse instituut

Maiken Mägi

**ETTEVÕTTE SÕIDUAUTODE MAKSUSTAMINE JA
MAKSUMUUDATUSTE MÕJU ETTEVÕTTELE EESTIS**

Bakalaureusetöö

Õppekava ärimatus, peeriala majandusarvestus

Juhendaja: Kaidi Kallaste, MBA

Tallinn 2018

Deklareerin, et olen koostanud töö iseseisvalt ja olen viidanud kõikidele töö koostamisel kasutatud teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele, ning ei ole esitanud sama tööd varasemalt ainepunktide saamiseks. Töö pikkuseks on 7137 sõna sissejuhatusest kokkuvõtte lõpuni.

Maiken Mägi

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 154896TABB

Üliõpilase e-posti aadress: mmaikenmagigmail.com

Juhendaja: Kaidi Kallaste, MBA

Töö vastab kehtivatele nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(nimi, allkiri, kuupäev)

SISUKORD

LÜHIKOKKUVÕTE.....	5
SISSEJUHATUS.....	6
1. MUUDATUSED ETTEVÕTTE SÕIDUAUTODE MAKSUSTAMISES 2014. AASTAL.....	8
1.1. Sõiduautode ja nendega seonduvate kulude maksustamise muudatused	8
1.2. Maksumuudatuste rakendamise käik ja eesmärgid.....	10
1.3. Maksumuudatuste tulemused ja asjaosaliste arvamused.....	11
1.4. Ettevõtte sõiduautode maksustamise erinevad võimalused 2014. aastal	12
2. MUUDATUSED ETTEVÕTTE SÕIDUAUTODE MAKSUSTAMISES 2017. JA 2018. AASTAL	14
2.1. Muudatused ettevõtte sõiduautode maksustamises 2017. aastal	14
2.2. Muudatused sõiduautode erakasutuse maksustamises 2018. aastal.....	14
2.3. Muudatused sõiduautode käibemaksuga maksustamises 2018. aastal.....	17
2.4. 2018. aasta maksumuudatuste tulemused ja asjaosaliste arvamused	18
2.5. Firmaautode erasõitudeks kasutamise maksustamine välisriikides	20
3. MAKSUMUUDATUSTE MÕJU UURITAVATELE ETTEVÕTETELE JA MAKSULAEKUMISTELE	23
3.1. Uurimismeetodid.....	23
3.2. Andmete kogumine ja valim.....	24
3.3. Uuringu tulemused ning järeldused.....	24
3.4. Maksulaekumiste analüüs.....	27
KOKKUVÕTE.....	31
SUMMARY	33
VIIDATUD ALLIKAD	35
LISAD.....	38
Lisa 1. Reklaamivaldkonnas tegutseva ettevõtte esindaja intervjuu transkriptsioon	38
Lisa 2. Transporditeenust pakkuva ettevõtte esindaja intervjuu transkriptsioon	40
Lisa 3. Tootmisettevõtte esindaja intervjuu transkriptsioon	42
Lisa 4. Tööjõu rentimisega tegeleva ettevõtte esindaja intervjuu transkriptsioon	44
Lisa 5. <i>Cross-case</i> tabel	46

Lisa 6. Ettevõtte sõiduautode ja nendelt arvestatud sisendkäibemaksu deklareerimise andmed	48
Lisa 7. Ettevõtte sõiduautodelt erisoodustuse deklareerimise andmed.....	49

LÜHIKOKKUVÕTE

Käesoleva bakalaureusetöö “Ettevõtte sõiduautode maksustamine ja maksumuudatuste mõju ettevõttele Eestis” eesmärk on selgitada, milline on olnud ettevõtte sõiduautosid puudutavate maksumuudatuste mõju riigieelarvele ning eesti ettevõtete maksukoormusele ja kuidas on need maksumuudatused mõjutanud ettevõtjate käitumist.

Töö uurimisküsimused on:

- 1) “Kas 2014. aasta maksumuudatus tõi riigieelarvesse oodatud tulu?”;
- 2) “Kuidas on 2018. aasta maksumuudatus mõjutanud eesti ettevõtteid ja ettevõtjate käitumist?”.

Teoreetilise osa kirjutamisel keskendub autor käibe- ja tulumaksuseadusele ning nende seaduste muutmise seadustele. Lisaks sellele töötab autor läbi mitmeid artikleid, mis puudutavad maksumuudatusi ja inimeste arvamusi nende kohta. Et võrrelda Eesti ettevõtja erisoodustuse maksukoormust mõne välisriigi ettevõtte omaga, tutvub töö autor ka Suurbritannia maksuseadusega.

Uuring viiakse läbi kvalitatiivsel meetodil, et kuulda ettevõtete esindajate arvamusi maksumuudatuste kohta ning seda, kuidas on maksumuudatused ettevõtete maksukoormust muutnud. Intervjuude käigus keskendutakse sellele, kas ettevõtteid on maksumuudatuse tõttu teinud oma autopargis muudatusi või kas seda plaanitakse lähitulevikus teha. Ühtlasi kogub töö autor ettevõtete arvele registreeritud sõiduautode tehnilisi andmeid, et välja arvutada, kuidas on ettevõtete maksukoormus muutunud.

Selgus, et intervjuueeritavad ei ole veel ettevõtte autopargis muudatusi teinud, kuid osad neist plaanivad seda 2018. aasta jooksul teha. Ühtlasi selgus uuringu käigus, et suuremal osal ettevõtetest muutus maksukoormus peale maksumuudatust väiksemaks.

Võtmesõnad: ettevõtte sõiduautode maksustamine, maksumuudatused, käibemaks, erisoodustus

SISSEJUHATUS

Ettevõtte sõiduautode ja nendega seotud toodete ja teenuste maksustamine ja maksumuudatused on viimastel aastatel olnud väga aktuaalne teema. Ettevõtte autode maksustamist on pidevalt muudetud alates 2014. aastast. Ka sellel aastal on teema väga aktuaalne, kuna aasta alguses jõustus järjekordne ettevõtte sõiduautosid puudutav maksumuudatus. Töö teema valiku põhjuseks oligi asjaolu, et sellel teemal räägitakse praegu pidevalt ning arvamust avaldavad paljud erinevad inimesed. Samuti on töö autori arvates huvitav uurida, kas maksumuudatustega on saavutatud oodatud eesmärgid. Teine põhjus, miks see teema autorile huvi pakub on see, et töö autor näeb end tulevikus töötamas raamatupidajana ning ettevõtte sõiduautosid puudutavad maksuseadused on samuti osa raamatupidaja tööst.

Töö eesmärk on välja selgitada, millised on olnud ettevõtte sõiduautosid puudutavad maksumuudatused ning milline on olnud nende maksumuudatuste mõju riigieelarvele ja eesti ettevõtete maksukoormusele. Samuti soovib töö autor välja uurida, kuidas on maksumuudatused mõjutanud ettevõtjate käitumist ja ettevõtete autoparki Eestis. Uurimisprobleemiks on maksuseaduste sagedane muutmine ning varasemate muudatuste puudulik mõjuanalüüs ja muudatuste eesmärkide mitterealiseerumine.

Autor esitas kaks uurimisküsimust:

- 1)“Kas 2014. aasta maksumuudatus tõi riigieelarvesse oodatud tulu?”;
- 2)“Kuidas on 2018. Aasta maksumuudatus mõjutanud eesti ettevõtteid ja ettevõtjate käitumist?”

Töö koostamisel luges autor läbi erinevate aastate käibemaksu- ja tulumaksuseaduse muudatused ja nende seletuskirjad ning eelnõud, et saada ülevaade, millised muudatused, millal ja mis eesmärkidel ellu viidi. Lisaks sellele luges autor erinevaid artikleid ja mitmete inimeste arvamusi maksumuudatuste kohta. Autor tutvus ka Suurbritannias kehtivate ettevõtte sõiduautosid puudutavate maksuseadustega, et võrrelda neid Eestis kehtivate seadustega ja leida, kummas riigis on maksukoormus ettevõtjale ametiauto erakasutuse eest madalam. Töö empiirilise osa koostamiseks intervjueris autor nelja ettevõtte esindajat, kes andsid ülevaate ettevõtete

sõiduautodest ning kaubikutest ja nende tehnilistest andmetest. Samuti rääkisid ettevõtete esindajad sellest, kas ettevõtte autosid kasutatakse ka erasõitudeks ja kuidas on nende autopark viimaste aastate jooksul muutunud ning milliseid muudatusi plaanivad nad lähiajal teha.

Töö koosneb kolmest peatükist ja kaheteistkümnest alapeatükist. Esimeses peatükis antakse ülevaade sõiduautode ja nendega seonduvate kulude maksustamisest 2014. aastal kehtinud seaduste järgi ning maksumuudatustest, mis jõustusid aastal 2014. Esimene alapeatükk käsitleb maksumuudatusi, mis jõustusid 2014. aastal, teine alapeatükk keskendub nende maksumuudatuste rakendamise käigule ja eesmärkidele. Kolmas alapeatükk annab ülevaate nende maksumuudatuste tulemustest ja asjaosaliste arvamustest ning neljas alapeatükk kirjeldab ettevõtte sõiduautode maksustamise erinevaid võimalusi 2014. aastal. Töö teine peatükk annab ülevaate sõiduautode ja nendega seonduvate kulude maksustamisest 2017. ja 2018. aastal. Teise peatüki esimeses alapeatükis tutvustatakse maksumuudatusi, mis jõustusid 2017. aastal, teises alapeatükis antakse ülevaade sõiduautode erakasutuse maksustamisest 2018. aasta seaduse järgi. Kolmandas alapeatükis kirjeldatakse 2018. aastal jõustunud ettevõtte sõiduautode käibemaksuga maksustamise muudatusi ja neljandas alapeatükis antakse ülevaade 2018. aasta maksumuudatuste tulemustest ja asjaosaliste arvamustest. Viiendas alapeatükis võrreldakse firmaautode erasõitudeks kasutamise maksustamist Eestis ja Suurbritannias. Töö kolmas peatükk keskendub kvalitatiivsele uuringule. Kolmanda peatüki esimeses alapeatükis tutvustatakse uurimismeetodeid, teises alapeatükis antakse ülevaade valimist ja andmete kogumisest ning kolmandas alapeatükis on autor esitanud uuringu tulemused ja järeldused. Kolmanda peatüki neljandas alapeatükis on esitatud maksulaekumiste analüüs. Töös on ka viis lisa, kus on toodud intervjuude transkriptsioonid ja intervjuude käigus kogutud andmete analüüsimiseks koostatud *cross-case* tabel.

Autor soovib töö valmimisel tänada bakalaureusetöö juhendajat - Kaidi Kallaste.

1. MUUDATUSED ETTEVÖTTE SÕIDUAUTODE MAKSUSTAMISES 2014. AASTAL

1.1. Sõiduautode ja nendega seonduvate kulude maksustamise muudatused

2014. aasta esimesel detsembril jõustus käibemaksuseaduse muutmise seadus, mis keskendus ettevõtte sõiduautode maksustamisega seonduvale ning selle muutmisele. Varasemalt ei olnud käibemaksuseaduses välja toodud sõiduauto definitsiooni. 2014. aastal aga täiendati käibemaksuseaduse paragrahvi 2 lõikega 12 järgmises sõnastuses: “Sõiduauto käesoleva seaduse tähenduses on M1-kategooria sõiduk, mille täismass ei ületa 3500 kilogrammi ja millel lisaks juhiistmele ei ole rohkem kui kaheksa istekohta”. Lisaks sellele sätestati selle seadusemuudatusega, et ettevõttel ei teki käivet, kui ta annab oma sõiduautot tasu eest kasutada oma töötajale, teenistujale ja juhtimis- või kontrollorganiliikmele. Enne selle seadusemuudatuse jõustumist tekkis sõiduauto tasu eest kasutada andmisel ettevõttele käive ning selle pealt tuli tasuda käibemaksu. Tulumaksuseadust aga ei muudetud ja see tähendab, et sõiduauto tasuta või soodushinnaga kasutada andmise korral tuleb tasuda makse kui erisoodustuselt. (Käibemaksuseaduse... 2014)

Enne 2014. aastat kehtinud käibemaksuseadus sätestas, et sõiduautode, nende tarbeks soetatud mootorikütuse ja sõiduautodega otseselt seotud kulude sisendkäibemaks arvatakse maha sõltumata sõiduauto ettevõtluses kasutamise osatähtsusest, välja arvatud füüsilisest isikust ettevõtja puhul. Sõiduautoga otseselt seotud kulud, millelt võis käibemaksu täies ulatuses maha arvata, olid lisaks mootorikütusele veel parkimistasud, sõiduauto hooldus ja remont, varuosad ning kulud sõiduauto transportimisele, näiteks praamipiletid. Kulud, millelt ei võinud käibemaksu maha arvata olid näiteks reklaamipaigutuse kulud ning haagise ost või rent. (Hansalu 2014)

2014. aasta esimesel detsembril jõustunud käibemaksuseaduse muutmise seaduse kohaselt, on ettevõtluseks ostetud sõiduauto puhul, millega tehakse ka erasõite, sisendkäibemaksu maha arvamise piirang 50 protsenti. Tähtsust ei oma see, millises mahus erasõite tehakse. Sisendkäibemaksu maha arvamise piirang ei kehti, kui sõiduautot kasutatakse eranditult vaid ettevõtluse tarbeks või kui sõiduk osteti eesmärgiga see edasi müüa või rentida. Samuti võib käibemaksu täies ulatuses maha arvata sõiduautode puhul, mida kasutatakse peamiselt taksoveoks eeldusel, et maksukohustuslasel on taksoveoluba ja sõidukaart. Käibemaksu võib täies ulatuses maha arvata ka selliste autode puhul, mida kasutatakse peamiselt õppesõiduks tingimusel, et maksukohustuslasel on mootorsõidukijuhi koolitamise luba või ta osutab mootorsõidukijuhi õpetajana teenust isikule, kellel on mootorsõidukijuhi koolitamise luba. (Elling 2015)

Kui sõiduauto on esialgu ostetud eesmärgiga kasutada seda vaid ettevõtluse tarbeks ja selle otstarve muutub kahe aasta jooksul, siis tuleb teha ümberarvestus ka tagasiulatuvalt. Kasutusotstarbe muutumise kuul maha arvatud sisendkäibemaksu tuleb korrigeerida võttes aluseks 24-kuulise perioodi. (Sõiduauto sisendkäibemaksu... 2014)

Jõustunud maksumuudatus ei kehti kaubikutele, mis kuuluvad N1- ja N1G-kategooriasse, kuna kaubikud on eelduslikult täielikult ettevõtluses kasutatavad sõidukid. Sõiduk saab olla N1-kategooria sõiduk, kui selle salong on kaubaruumist eraldatud vaheseinaga, sellele tehakse igal aastal uus ülevaatus ja selle täismass ei ületa 3,5 tonni. Selliste sõidukite pealt oli võimalik ettevõtjal sisendkäibemaksu maha arvata 100% ulatuses. Kuna maksumuudatus kaubikutele ei kehtinud, siis kasvas peale maksumuudatuse jõustumist kaubikute arv Eestis märkimisväärselt. Paar kuud peale seaduse jõustumist oli nende müük kasvanud 36%. 2015. aastal müüdi kaubiksõidukeid peaaegu 700 tükki rohkem kui eelneval aastal. Tarbesõidukitena registreeritud kaubikute hulgas on aga palju sellised autosid, mida esmapilgul kaubikuks ei peaks. Nende seas on näiteks Ameerika auto Chevrolet el Camino ja luksusmaastur Porsche Cayenne. Lisaks nimetatud sõidukitele leiab kaubikuna registreeritud sõidukite seast ka täiesti tavalisi sõiduautosid nagu Škoda Octavia, Citroen C4 või Volkswagen Golf. Sellised autod on kaubikuteks registreeritud ausal ja seaduslikul teel. Autode Müügi- ja Teenindustevõtete Eesti Liidu tegevjuht Sulev Narusk selgitas, et kui tootja näeb võimalust tehniliselt uus mudel ehitada N1-kategooria sõidukina, siis on kliendil võimalik sellist mudelit ka tellida. (Jaakson 2016)

Kuigi kaubikutele sisendkäibemaksu maha arvamise piirang ei kehtinud, siis erasõitudeks kasutamise korral pidi erisoodustuselt siiski makse tasuma. Kui sõiduautodele oli ette nähtud maksimaalne erisoodustuse maksualus, siis kaubikutel on erisoodustuse summa aluseks auto kasutamise turuhind ning ülemist piiri ette nähtud ei ole. (Jaakson 2016)

Autori arvates tehti seadusemuudatus liiga rutakalt ning see andiski võimaluse ettevõtjatel leida üles kitsaskohad ja neid siis endale soodsalt ära kasutada.

1.2. Maksumuudatuste rakendamise käik ja eesmärgid

Sõiduautode ja nende tarbeks kaupade ja teenuste soetamisel hakati piirama sisendkäibemaksu maha arvamist eesmärgiga võidelda maksupettustega. Seadusemuudatuse eesmärgiks oli sõiduautode omatarbe maksustamise asemel piirata sõiduautode ostmisel ja nende tarbeks teenuste ning kaupade ostmisel tasutud käibemaksu maha arvamist. Selle põhjuseks oli, et sõiduautode omatarbeks kasutamist on raske kontrollida ja seda kasutatakse ära maksukohustuse vähendamiseks. Hinnangute kohaselt pidi seadusemuudatuse mõju riigieelarvele olema umbes 40 miljonit eurot aastas. (Käibemaksuseaduse muutmise...)

Enne sisendkäibemaksu mahaarvamise piirangu kehtestamist tehtud analüüsid tuginedi mitmetele andmeallikatele, sealhulgas ka rahvusvahelisele kogemusele, ekspertarvamustele, erinevatele otsestele tõenditele sõiduautode erakasutuse kohta Eestis ja ka kaudsetele andmetele ning hinnangutele. Tõuke seadusemuudatuse vastu võtmiseks andis ka see, et enamik Euroopa Liidu liikmesriike juba piiras sisendkäibemaksu maha arvamist sõiduautodelt ja nende tarbeks soetatud kaupadelt ning teenustelt. Enne seadusemuudatuse kehtestamist ei olnud sellist piirangut lisaks Eestile kehtestatud veel vaid Tšehhis, Slovakkias, Saksamaal, Luksemburgis ja Hollandis. (Hansalu 2014)

Autor leiab, et hinnang seadusemuudatuse mõju kohta riigieelarvele tehti ilma piisavate uuringuteta. Ühtlasi võis summa prognoosimisel arvestamata jääda see, et sõiduautode omatarbelt enam käibemaksu laekuma ei hakanud.

1.3. Maksumuudatuste tulemused ja asjaosaliste arvamused

Pool aastat peale käibemaksuseaduse muudatuse kehtestamist oli täiendavat käibemaksu riigieelarvesse laekunud keskmiselt 1,3 miljonit eurot kuus, seda oli kordades vähem kui Maksu- ja Tolliamet oli prognoosinud. 2015. aasta jooksul laekus rahandusministeeriumi poolt loodetud 47 miljoni euro asemel riigikassasse firmaautode käibemaksumuudatusega seoses 16,8 miljonit eurot käibemaksu. Tolleaegne Maksu- ja Tolliameti peadirektor selgitas, et kuna prognoos tehti rahandusministeeriumis, ei olnud tema jaoks ootus päris suures ulatuses mõeldud täituma. Maksu- ja Tolliameti peadirektor Helm ootas, et riigi esindajad ja ettevõtjad istuksid ühise laua taha ning räägiksid lisaks käibemaksuseadusele ka erisoodustuselt makstavatest maksudest. Tema hinnangul võiks erisoodustuselt makstavaid makse langetada, kuna praegune maksumäär sunnib autot ka erasõitudeks kasutavaid ettevõtjaid sõidupäevikuid pidama või deklareerima täismahu 256 eurot. Helmi arvates aga ei ole täies ulatuses erisoodustuselt maksude tasumine paljude ettevõtjate jaoks vastuvõetav. Maksu- ja Tolliameti peadirektor leidis, et sõidupäeviku pidamine on ebamugav ja tülikas ning suunab ettevõtjad ebaausale teele, kuhu nad minna ei tahaks. Ettevõtjad täidavad päevikuid ebakorrektselt ja teevad nii vähe kui võimalik. Nad mõistavad, et oluline on, et see oleks lihtsalt täidetud ning kui maksuametnikud seda kontrollima tulevad, on neil väga keeruline tagantjärele tuvastada, kuhu mingil kellaajal sõideti. (Väikenurm 2015)

Ka Tallinn Hotels tegevjuht Ain Käpp nõustus, et erisoodustuselt makstavate maksude määrasid võiks muuta. Ta leidis, et põhjus, miks sisendkäibemaksu laekumise prognoos riigieelarvesse paika ei pidanud, võis peituda analüüside mittetegemises. Oma juhitava ettevõtte kohta ütles Käpp aga seda, et kuna neil on vaid kaks ettevõtte autot, siis maksumuudatus firmat suurelt ei puudutanud. (Väikenurm 2015)

Samuti nõustus Eesti Posti juhatuse esimees Aavo Kärmas väitega, et riik on arvestustega eksinud. Ta leidis, et kui makse on võrreldes oodatuga nii vähe laekunud, siis on põhimõtteliselt midagi valesti tehtud ja ettevõtte sõiduautode maksustamise küsimusi tuleks kindlasti edasi arutada. Samuti nõustus Kärmas sellega, et sõidupäeviku pidamine on ajast ja arust ning tema maksaks pigem täies ulatuses erisoodustuselt makse. Ta selgitas, et tema arvates on sõidupäeviku täitmine kunstlik ja tagantjärele kontrollimine on maksuameti jaoks ebamõistlik. (Väikenurm 2015)

Rahandusministeerium selgitas neile osaks saanud kriitikat öeldes, et prognoosi koostamisel võeti aluseks autodele tehtavaid kulutusi, millest omakorda tuletati potentsiaalne käibemaksu laekumise kasv. Rahandusministeeriumi pressiesindaja Liisi Poll lisas järgmist: “Iga maksumuudatuse mõjuhinnanguga kaasnevad riskid, eriti kui tegemist on suure muudatusega. Neid riske tõime välja ka eelnõu seletuskirjas. Kõik autod ja nendega seotud kulud ei pruugi olla veel ilmunud maksuameti pilti, ka pole täpselt paika loksunud deklaratsiooni täitmise praktika. Samuti ilmuvad teatud autodega seotud kulud viitajaga, esimeste kuude maksulaekumiste statistika ei näita tervikpilti. Täpsem seis selgub aasta lõpus.” (Väikenurm 2015)

Autode müügi- ja teenindustevõtete liidu tegevjuht Sulev Narusk leidis aga vastupidiselt Maksu- ja Tolliameti peadirektorile, Tallinn Hotels tegevjuhile ja Eesti Posti juhatuse esimehele, et erisoodustuselt makstavate maksude määrade muutmise ei oleks hea lahendus. Tema arvates võis üheks põhjuseks, miks autode käibemaksustamise muutmisest ei tulnud nii palju tulu nagu oodati, olla see, et riik eeldas palju suurema määra mitteseadusekuulekate ettevõtjate olemasolu, aga reaalselt neid sellel hetkel nii palju ei olnud. Samuti vähenes käibemaksu laekumine ka seetõttu, et kaotati ära erisoodustuselt laekuv käibemaks omatarbeks. (Väikenurm 2015)

Ka töö autori arvates tehti prognoose koostades kusagil viga. Kindlasti vajas 2014. aasta maksumuudatus edasist arutelu ning jätkuvaid muudatusi, et jõuda õiglasema süsteemini. Sarnaselt autode müügi- ja teenindustevõtete liidu tegevjuhile võis ka töö autori arvates maksude vähese laekumise põhjuseks olla see, et riik eeldas suurema osa mitteseadusekuulekate ettevõtjate olemasolu, kui neid tegelikult oli.

1.4. Ettevõtte sõiduautode maksustamise erinevad võimalused 2014. aastal

Kui sõiduautot kasutati vaid ettevõtluse tarbeks, siis sellega seonduvatelt kulutustelt ja kasutatud teenustelt arvati maha sisendkäibemaks 100 % ulatuses. Kui aga ettevõtte sõiduautot kasutati ka erasõitjateks, siis võis sõiduautolt ja sellega seonduvatelt kuludelt sisendkäibemaksu maha arvata 50% ulatuses. (Allikvee 2014)

Segakasutuses olevate sõiduautode puhul võis pidada arvestust (st sõidupäevikut), milles pidi kajastama (Erisoodustuse hinna... 2014):

1) sõiduauto omaniku või valdaja nimi või nimetus ja isiku- või registrikood;

- 2) sõiduauto riikliku registreerimismärgi andmed;
- 3) kuupäev ja sõiduauto spidomeetri alg- ja lõppnäit iga sõidukorra puhul;
- 4) sõidu eesmärk iga töö-, ameti- või teenistusülesande või tööandja ettevõtlusega seotud sõidukorra puhul.

Kui töötaja tasus tööandjale tehtud erasõitude eest 0,3 eurot kilomeetri kohta või üle viie aasta vanuste, silindrite töömahuga kuni 2000 kuupsentimeetrit autode puhul 0,2 eurot kilomeetri kohta, siis erisoodustust (st maksukohustusi) tööandjal ei tekkinud. Kui aga töötaja ei hüvitanud erasõite, siis tasus tööandja tehtud erasõitudest kui erisoodustuselt makse. Ka sellisel juhul võis sisendkäibemaksu maha arvata 50% ulatuses. (Allikvee 2014)

Kui ettevõttes sõidupäevikut ei peetud, siis oli sisendkäibemaksu maha arvamise piirang igal juhul 50%, olenemata sellest, kas autot kasutati vaid töösõitudeks või ka erasõitudeks. Samuti pidi ettevõtte, kus ei peetud sõidupäevikut tasuma erisoodustuselt makse. Ilma sõidupäevikuta puudus ülevaade, millises mahus erasõite tehti, seega tuli makse tasuda fikseeritud määralt, milleks oli 256 eurot kuus. Nii oli tulumaksu summaks 64 eurot ja sotsiaalmaksu summaks 105,60 eurot ehk kokku igas kuus 169,60 eurot. Enne 2014. aasta käibemaksuseaduse muudatust tuli erisoodustuselt tasuda ka käibemaksu. Kui sõidupäevikut ei peetaud, pidi ettevõtte tasuma erisoodustuselt makse iga ettevõtte auto kohta olenemata sellest, mitu inimest autot kasutasid. (Allikvee 2014)

Statistikaameti andmete põhjal oli 2014. aastal keskmise täiskohaga töötava ametiautoga töö käiva inimese kodu ja töö vaheline kaugus 17,3 kilomeetrit. See tähendab, et ühes aastat sõitis töötaja ainult töö ja kodu vahet 780 kilomeetrit, mis tegi erisoodustuse summaks 234 eurot kuus. Kui lisaks sellele tehti veel täiendavaid erasõite 75 kilomeetrit kuus, siis ei olnudki enam vajadust sõidupäevikut pidada. Autori arvates selgitab see hästi seda, miks paljud ettevõtted on otsustanud sõidupäevikut mitte pidada. Sõidupäeviku pidamine on tõesti tülikas ning liialt aeganõudev.

2. MUUDATUSED ETTEVÖTTE SÕIDUAUTODE MAKSUSTAMISES 2017. JA 2018. AASTAL

2.1. Muudatused ettevõtte sõiduautode maksustamises 2017. aastal

2017. aasta 1. augustil jõustus mitmeid ettevõtte sõiduautode maksustamist puudutavaid muudatusi ning mõned neist rakendati ka tagasiulatuvalt.

Üks oluline muudatus puudutas töötajate transporti. Seadusemuudatuse kohaselt ei käsitatud tööandja kulutusi töölepingu alusel töötava töötaja transpordile erisoodustusena, kui tööandja kasutas töötajate töö- ja elukohta vaheliseks transpordiks bussi või vähemalt kaheksa istekohaga autot. Töötajate töö- ja elukohta vaheline kaugus ei olnud seejuures määrav. Samuti ei käsitatud töötajate transporti erisoodustusena juhul, kui töötaja elukoht asus töökohast vähemalt 50 kilomeetri kaugusel. (Sillanurm 2017)

Lubatud oli ka selline variant, et töötajad sõidavad ise tööandja omandis oleva autoga ning tööandja katab transpordikulud. Lisaks oli lubatud ka see, kui töötaja kasutab isiklikku sõiduautot ning tööandja hüvitab sõidukulud, kas sõidupäeviku alusel või kulupõhiselt. (Sillanurm 2017) See muudatus rakendati tagasiulatuvalt alates 2017. aasta esimesest juulist.

2.2. Muudatused sõiduautode erakasutuse maksustamises 2018. aastal

Käesoleva aasta algusest jõustus seadusemuudatus, mis puudutab nii ettevõtte autode erakasutuse maksustamist kui ka ettevõtte sõiduautode käibemaksuarvestust. Uue seadusemuudatuse järgi ei ole enam vajadust kasutada sõidupäevikuid ning töötajate poolt hüvitatud firmaautodega tehtud erasõidud ei vähenda enam tööandja maksukoormust. Seadusemuudatus ei puuduta busse, traktoreid ning veoautosid. Kaubikute puhul, mille täismass

ei ületa 3500 kilogrammi ja mida kasutatakse ka erasõitude tegemiseks, võimaldatakse ettevõtetel soovi korral kasutada kilovatipõhist erisoodustuse arvestuse alust. (Sõrmus 2017)

On oluline meeles pidada, et kui ettevõtte omandis olevat sõiduauto kasutatakse erasõitudeks, siis on endiselt tegemist erisoodustusega. Muutus vaid senine erisoodustuse maksustamise süsteem. Uue seadusemuudatuse järgi ei ole enam vajadust tuvastada konkreetset erasõitu või pidada arvet selle üle, kui palju ettevõtte autoga erasõite tehakse. Selle asemel peab töandja tegema otsuse, kas ettevõttele kuuluva autoga on lubatud teha erasõite või ei ole. Kui ettevõtte autoga on lubatud teha ka erasõite, siis tuleb sellelt tasuda makse kui erisoodustuselt. Lisaks sellele muutub ka erisoodustuse arvestamise alus, erisoodustuselt maksude arvestamiseks hakatakse alusena kasutama auto võimsust ning vanust. Ka sõidupäevikut pidades ei sõltu maksualus enam sellest, kui palju ettevõtte autoga erasõite tehakse. Uue seadusemuudatuse järgi tuleb erisoodustuse summa leidmiseks korrutada kilovati hind kilovattide arvuga. Kilovatihinnaks on 1,96 eurot või 1,47 eurot üle viie aasta vanuse sõiduauto puhul. (Taxation of private... 2017)

Elektriautode puhul märgitakse võimsuseks suurim püsiniivõimsus või suurim võimsus 30 minuti jooksul. Kui sõidukil on mitu elektrimootorit, siis nende võimsused liidetakse. Näiteks 2014. aastal toodetud Tesla Motors Model S võimsuseks on suurim püsiniivõimsus 69 kilovatti, aga 2017. aastal toodetud Tesla Motors Model S Võimsuseks on suurim 30 minuti võimsus $79+90=169$ kilovatti. (KKK tulumaksu...)

Rahandusministeeriumi hinnangul on selline võimsuspõhine arvestus parim lahendus, et suurendada seost erakasutusest saadava hüve ja erisoodustuse maksubaasi vahel ning säilitada sealjuures ka süsteemi lihtsus. Selline arvestus on rahandusministeeriumi arvates kõige õiglasem, kuna kilovattide arv on seoses auto väärtusega ning auto väärtus näitab hüve, mida töötaja saab auto kasutamisest. Üks väljapakutud variant oli ka sõiduki turuhinnast lähtumine, kuid see oleks olnud keerukas ning administreerimine oleks olnud liialt koormav. (Liiva 2018)

Ettevõtete autoparke haldava AVIS Eesti esindaja Hardi Isok soovib ka peale maksumuudatust liisida auto juriidilise isiku alt. Isok põhjendab, et kokkuvõttes on kulud niimoodi soodsamad, sest juriidiline isik saab ka 50 protsenti sisendkäibemaksust tagasi küsida. Kui sõiduauto on eraisiku arvele registreeritud, siis ei tule sellelt küll maksta makse kui erisoodustuselt, aga samas ei saa tagasi küsida ka sisendkäibemaksu 50 protsenti ulatuses. (Liiva 2018)

Kui ettevõtte autot kasutatakse eranditult vaid ettevõtlusega seotud sõitude tegemiseks, siis ei pea ettevõtte endiselt erisoodustuselt makse tasuma. Sellisel juhul tuleb aga Maanteeametilt sellest teavitada ning Maanteeamet teeb selle kohta liiklusregistrisse vastava kande. Maanteeametilt saab teavitada tööandja, kes on sõiduauto liiklusregistrisse kantud omanik või vastutav kasutaja. Seda saab teha kas e-teeninduses või pöörduda sobivasse Maanteeameti teenindusbüroosse. See kanne liiklusregistrisse on riigilõivust vabastatud. Kui Maanteeametilt on teavitatud, et sõidukit kasutatakse vaid ettevõtluse tarbeks ja sõiduki omanik muutub, siis kustutatakse see kanne liiklusregistrist automaatselt ning uus omanik saab selle vajadusel uuesti teha. Info selle kohta, milliseid autosid kasutatakse vaid töösõitudeks on avalik. Igaüks saab Maanteeameti kodulehel sisestada konkreetse sõiduki registrinumbri ning näha, kas Maanteeametilt on teavitatud sellest, et tööautot ei lubata kasutada erasõitudeks või mitte. Erisoodustust ei teki sel ajal, mil sõiduk on ajutiselt liiklusregistrist kustutatud või registrikanne on peatatud. (KKK tulumaksuseaduse...)

Kui varasemalt sõidupäevikut ei peetud ning erisoodustuselt maksti makse fikseeritud määralt, milleks oli 256 eurot kuus, siis muutub seadusemuudatusega kuni viie aastaste autode, millel on võimsust alla 130 kilovati erisoodustuselt makstavate maksude summa väiksemaks. Ning kuni viie aastaste autode, millel on võimsust üle 130 kilovati muutub erisoodustuselt makstavate maksude summa suuremaks. Tabelis 1 on näha, et kui varasemalt sõidupäevikut ei peetud, oli erisoodustuselt makstavate maksude summaks 169,6 eurot kuus. Auto puhul, mille võimsus on 110 kilovatti ja mis ei ole vanem kui viis aastat, on selleks summaks uue seadusemuudatuse järgi 142,84€ kuus ning auto puhul, mille võimsus on 150 kilovatti ja mis ei ole vanem kui viis aastat, on selleks summaks seadusemuudatuse järgi 194,78 eurot kuus.

Tabel 1. Maksukulu võrdlus 2017. ja 2018. aastal

Võimsus, kW	Vanus, a	Erisoodustuse summa, €		Sotsiaalmaks, €		Tulumaks, €		Maksud kokku, €	
		2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018
110	3	256,00	215,60	105,60	88,93	64,00	53,90	169,60	142,83
110	6	256,00	161,70	105,60	66,70	64,00	40,42	169,60	107,12
130	3	256,00	254,80	105,60	105,10	64,00	63,70	169,60	168,80
130	6	256,00	191,10	105,60	78,82	64,00	47,77	169,60	126,60
150	3	256,00	294,00	105,60	121,27	64,00	73,50	169,60	194,77
150	6	256,00	220,50	105,60	90,95	64,00	55,12	169,60	146,08

Allikas: Autori arvutused

Kui varasemalt sõidupäevikut ei peetud ning erisoodustuselt maksti makse fikseeritud määralt, milleks oli 256 eurot kuus, siis muutub seadusemuudatusega kuni viie aastaste autode, millel on võimsust alla 130 kilovati erisoodustuselt makstavate maksude summa väiksemaks. Ning kuni viie aastaste autode, millel on võimsust üle 130 kilovati muutub erisoodustuselt makstavate maksude summa suuremaks. Tabelis 1 on näha, et kui varasemalt sõidupäevikut ei peetud, oli erisoodustuselt makstavate maksude summaks 169,6 eurot kuus. Auto puhul, mille võimsus on 110 kilovatti ja mis ei ole vanem kui viis aastat, on selleks summaks uue seadusemuudatuse järgi 142,84€ kuus ning auto puhul, mille võimsus on 150 kilovatti ja mis ei ole vanem kui viis aastat, on selleks summaks seadusemuudatuse järgi 194,78 eurot kuus.

2.3. Muudatused sõiduautode käibemaksuga maksustamises 2018. aastal

Käibemaksuarvestus sõltub endiselt vaid auto kasutusotstarbest ning ei ole seotud auto võimsuse ega vanusega. Kui auto soetati eesmärgil kasutada seda vaid ettevõtluse tarbeks ja sellelt arvestati maha sisendkäibemaks 100 % ulatuses, siis kehtib endiselt kahe aasta nõue, kui sõiduki otstarve muutub kahe aasta jooksul alates selle soetamisest. Selle aasta algusest kehtima hakanud seadusega läheb kahe aasta reegli mittejärgimine aga kulukamaks. Kuni 2018. aastani kehtinud seadus nägi ette, et kui sõiduki otstarve kahe aasta jooksul muutub, siis tuleb mahaarvatud sisendkäibemaks korrigeerida sõiduauto kasutusotstarbe muutumise maksustamisperioodil võttes aluseks 24 kuulise perioodi. Kui aga sõiduki otstarve muutub alates 2018. aastast, siis rakendub sisendkäibemaksu maha arvamise piirang algusest peale (st korrigeeritakse soetamise kuu või kui sõiduauto soetati enne käesolevate aastat, siis 2018 jaanuari käibedeklaratsiooni) ja seega algselt tagastatud sisendkäibemaksust tuleb tagasi maksta 50 protsenti. Lisaks sellele tekib ka intressi tasumise kohustus. (Maksuamet selgitab:... 2018)

Sõiduautode tarbeks tehtud kulude puhul kahe aasta reegel ei kehti, see tähendab, et jooksvate kulude sisendkäibemaksu tagasiulatuvalt ei vähendata. Sõiduautoga seotud jooksvate kulude sisendkäibemaksu maha arvamisel kehtib ühe aasta reegel. See tähendab, et kui sõiduautot hakatakse kasutama ka erasõitudeks, siis ühe aasta jooksul alates erasõitudeks kasutusele võtmise kuust saab jooksvatelt kuludelt sisendkäibemaksu maha arvata vaid 50 protsendi ulatuses sõltumata sellest, kas sõiduautoga ka selle ühe aastase perioodi järgmistel kuudel erasõite tehakse või mitte. (Muudatused käibemaksuseaduses...)

2.4. 2018. aasta maksumuudatuste tulemused ja asjaosaliste arvamused

Kuu aega enne seadusemuudatuse jõustumist avaldas advokaat Villy Lopman (2017) arvamust, et uus sõiduautode erisoodustuse regulatsioon on küll lihtne, kuid ebaõiglane ja ei täida oma eesmärki. Lopman leiab, et tänapäevased maksud peaksid olema seotud maksumaksja tuludega, et oleks tagatud võrdsus. Rahandusministeerium sooviski uue seadusemuudatusega erisoodustuse hinna arvutamisel lähtuda töötaja poolt saadava hüve väärtusest, aga Advokaat Lopmani arvates ei määra sõiduki võimsus selle hinda ja seega ei määra see ka töötaja saadud hüve väärtust. Lisaks sellele on Villy Lopmani arvates probleemiks see, et uus süsteem ei arvesta maksustamisel sõiduauto reaalsel kasutamist. Kui varem oli ettevõttel võimalus kasutada sõidupäevikut, siis nüüd rakendub erisoodustus täies mahus ka siis, kui erakasutus on minimaalne.

Vandeadvokaat Marko Saag leiab, et tulenevalt uuest korrast vaatavad ettevõtted üle oma autopargi ja neile, kes teevad üksikuid erasõite, antakse kasutada autod, mis ei ole sõiduautode kategooriasse kuuluvad. Samuti antakse neile, kes teevad autoga ka erasõite kasutada väiksema võimsusega autod. (Pau 2018)

Seadusemuudatuse tõttu hakkasid paljud ettevõtjad oma firmaautosid eraisiku arvele registreerima. Eelmise aasta detsembris registreeriti Maanteeametis juriidilise isiku arvelt ümber eraisiku arvele üle 4000 sõiduauto, seda on peaaegu neli korda rohkem kui tavaliselt. (Detsembris võeti... 2018) Leinonen OÜ maksuvaldkonna juht Tõnis Elling põhjendab firmaautode eraisikutele müümist asjaoluga, et isikliku sõiduauto töösõitudeks kasutamise kompensatsiooni maksmise kord ei muutunud. Selle puhul kehtib endiselt sõidupäeviku pidamise kohustus ja töötajale võib maksuvabalt kompenseerida isikliku autoga tehtud töösõite kuni 335 euro ulatuses iga kuu. (Seaduse mõju... 2018)

Selline kasutatud autode müügilaine on kaasa toonud ka palju segadust ning kiirustamise tõttu teevad ettevõtjad vigu ning kasutavad ebaseaduslikke müügivõtteid. Üks põhiline asjaolu, mida ettevõtjad kipuvad unustama on see, et kui firmaauto võõrandatakse ettevõtte juhatuse liikmele või töötajale, siis on tegemist seotud isikutega ja tehing tuleb teha turuhinnas, vastasel juhul tekib tulumaksukohustus. (Seaduse mõju... 2018) Maksu- ja Tolliamet tuletab meelde, et parem on ebaausatest müügiskeemidest hoiduda. Kui ettevõtte võõrandab sõiduauto eraisikule, siis lisaks sellele, et tehing peab toimuma turuhinnas, on oluline ka see, et tekkiv

käibemaksukohustus saaks tasutud ja ettevõtte saaks ka reaalselt müügist raha. Kui Maksuamet avastab tagantjärele tehingu, mis ei ole toimunud turuhinnas või mille eest ei ole ettevõtte reaalselt raha saanud, siis lisaks maksmata jäänud maksudele tuleb ettevõttel tagant järele tasuda ka intressi, mille määr on umbes 22 protsenti aastas. (Nergi 2018)

Käesoleva aasta märtsikuu viimasel nädalal hakkas Maksu- ja Tolliamet välja saatma teavitusi äriühingutele, et tuletada meelde uut kehtima hakanud maksumuudatust. Veebruari maksudeklaratsioonide põhjal tasusid erisoodustuselt makse 6000 äriühingut. Umbes 7700 äriühingut jätsid veebruaris erisoodustuselt maksud tasumata, kuigi Maanteeameti registri järgi olid nende ettevõtete arvele registreeritud sõidua autod segakasutuses olevad, kuna puudusid märked selle kohta, et sõidua autosid kasutatakse vaid töösõitudeks. Lisaks sellele juhib Maksu- ja Tolliamet oma teavitustega tähelepanu nendele juhtudele, kui ettevõtte on oma sõiduki müünud eraisikule, kuna mitmed ettevõtted on jätnud müügikäibe käibedeklaratsioonis esitamata. (MTA tuletab... 2018)

Selline massiline firmaautode müümine erakätesse on liisinguandjatele põhjustanud kohati mitme kuu pikkuseid järjekordi. Jaanuaris teavitas Luminor panga liisinguosakond kliente, kes tahtsid liisingu võtjat muuta, et muudatuse tegemine võib taotlejate hulga tõttu venida kuni kolme kuu pikkuseks ooteajaks. Ka Swedbanki liisinguosakond teatas, et kui varem võttis selline toiming aega paar päeva, siis nüüd on toiming veninud umbes nädalapikkuseks. Kui liisingumuudatused on tehtud, siis ostu-müügitehingu vormistamine võtab Maanteeameti e-teeninduses aega vaid kümme minutit. (Nergi 2018)

Maksuamet ei oska selgitada massilist autode ümberkirjutamist eraisikutele, kuna varasem erisoodustuse summa oli 256 eurot kuus ja uue korra järgi muutus see alla 130 kilovatise võimsusega autode puhul väiksemaks. Tõenäoliselt võib üks põhjus olla see, et väikefirmad, kes varem erisoodustuselt makse ei maksnudki ei julge nüüd enam sõidukit niisama riskasutada. Üks võimalus on ka see, et ettevõttes peeti varem sõidupäevikut ja seega sai ettevõtte deklareerida erisoodustusena palju väiksema summa kui 256 eurot kuus, sellisel juhul võib muudatus suurendada maksukulu märgatavalt. (Nergi 2018)

Ka Škoda Auto juht Toomas Kuusk kinnitab, et alates 2017. aasta lõpust on neil eraisikutest ostjate osakaal suurenenud ja arvab, et mingi osa muutusest on põhjustanud ka maksumuudatus. Muutunud on aga ka juriidiliste isikute ostukäitumine, nüüd pööratakse rohkem tähelepanu

sõiduauto võimsusele. Enne ostu kalkuleeritakse kilovattide järgi võimalikku maksukohustust ja mõeldakse tõsiselt, kas ettevõttel ikka on väga võimsat autot vaja. (Nergi 2018)

2.5. Firmaautode erasõitudeks kasutamise maksustamine välisriikides

Suurbritannias tuleb selleks, et arvutada välja ettevõtte autode erakasutuselt makstavate maksude summa teada sõiduauto CO₂ emissiooni kogust, seda kas tegemist on diiselmootori või bensiinimootoriga autoga ning sõiduauto P11D väärtust (Williams 2017). P11D on blankett, kuhu tuleb märkida kõik mitterahalised hüved, mida ettevõtte oma töötajatele pakub ning nende hüvede väärtus rahas. Lisaks sõiduauto kasutamise võimalusele võib nendeks hüvedeks olla näiteks tervisehoid või intressivaba laen. (What is a...) P11D väärtus on börsihinna, tarnekulude, käibemaksu ja mitterahaliste hüvede väärtuse summa. Sinna ei arvestata sisse teemakse ega sõiduki registreerimise tasusid. (Griffiths et al. 2018)

Et leida maksualust, tuleb kasutada BIK määra, mis sõltub CO₂ emissiooni kogusest ning sellest, kas auto on diiselmootori või bensiinimootoriga. Tabelis 2 on näha BIK määrad CO₂ emissiooni koguste juures nii diisel- kui ka bensiinimootoriga sõidukite puhul. Leitud BIK määr tuleb korrutada väärtusega, mis on märgitud P11D vormi. Seejärel tuleb saadud maksualus korrutada maksumääraga ja nii leiab Suurbritannia ettevõtja maksusumma, mille peab ettevõtte auto erasõitudeks kasutamise lubamise eest riigile maksma. (Williams 2017)

Ka Suurbritannias toimuvad ettevõtte autode maksustamises muudatused. Sõiduautode, mille CO₂ emissiooni kogus on 0 g/km, maksumäär on praegu 9 protsenti, kuid järgmisel aastal tõuseb see 16 protsendini. Samuti tõusevad ka madalate CO₂ emissiooni kogusega sõiduautode maksumäärad. (Williams 2017) Lisaks sellele muutub maksumäär kõigi diiselmootoritega autode puhul. Kuni 2018. aasta aprillini oli kõikide diiselmootoriga autode maksumääradele lisatud lisatasu 3 protsenti, kuid selle aasta aprillist tõuseb see 4 protsendi peale. (Holding 2018)

Näiteks kolmanda seeria bensiinimootoriga BMW P11D väärtus on 34 120 eurot ja CO₂ emissiooni hulk on 106g/km. Tabelist 2 selgub, et sellise auto BIK määr on 22 protsenti. Seega on maksustatav summa 7506 eurot ja 40 senti. Maksumäär on Suurbritannias ettevõtjatel individuaalne, see saab olla kas 20 protsenti, 40 protsenti või 50 protsenti. Töö autor võtab antud näites maksumääraks 20 protsenti, kuna see on Eesti maksumääraga kõige sarnasem. Sellise

ettevõtte auto erasõitudeks kasutamisel kui erisoodustusel makstav maksusumma on siis 1501 eurot ja 28 senti aastas ehk 125 eurot ja 11 senti igas kuus. (Griffhiths et al. 2018)

Tabel 2. BIK määrad maksukohustuse arvutamiseks Suurbritannias

CO2, g/km	BIK määr bensiinimootorile, %	BIK määr diiselmootorile, %
0-50	13	17
51-75	16	20
76-94	19	23
95-99	20	24
100-104	21	25
105-109	22	26
110-114	23	27
115-119	24	28
120-124	25	29
125-129	26	30
130-134	27	31
135-139	28	32
140-144	29	33
145-149	30	34
150-154	31	35
155-159	32	36
160-164	33	37
165-169	34	38
170-174	35	39
175-179	36	40
180+	37	41

Allikas: Williams (2017)

Sarnase 2016. aasta kolmanda seeria BMW võimsus on 100kW (BMW 318 i LCI...). Seega kui Eestis kasutatakse sellist autot ettevõtluses ka erasõitude tegemiseks, on kilovatihind 1,96 eurot ning maksualuseks 196 eurot kuus. Selliselt autolt tuleb kui erisoodustusel tasuta makse igas kuus 129 eurot ja 85 senti, millest 49 eurot moodustab tulumaks ning 80 eurot ja 85 senti moodustab sotsiaalmaks. Seega on maksusumma Eestis ja Suurbritannias üsna sarnane, Eestis on see vaid 4 eurot ja 47 senti kõrgem.

Töö kaks esimesest peatükki andsid ülevaate ettevõtte sõiduautode erakasutuse maksustamisest ning maksumuudatustest, mis on seda mõjutanud. Lisaks sellele käsitleti peatükkides ettevõtte sõiduautode käibemaksuga maksustamist. Teooria osas käsitletud teemasid on kasutatud ka kvalitatiivses uuringus ning nendest lähtuvalt on koostatud uuringu käigus läbi viidud intervjuude küsimused.

3. MAKSUMUUDATUSTE MÕJU UURITAVATELE ETTEVÕTETELE JA MAKSULAEKUMISTELE

3.1. Uurimismeetodid

Töö autor viis läbi empiirilise uuringu, mille käigus intervjueris ta nelja ettevõtte esindajaid. Intervjuu pikkuseks kujunes keskmiselt 35 minutit ja selle aja jooksul arutleti 13 küsimuse (vt lisa 1) üle. Küsimused puudutasid ettevõtete autoparki. Töö autor uuris, kui palju on nende ettevõtete nimele registreeritud sõiduautosid ning kaubikuid ja kuidas on nad maksumuudatuste tõttu oma autoparki muutnud. Lisaks ettevalmistatud küsimustele arutles töö autor ettevõtete esindajatega ka jooksvalt tekkinud küsimuste üle.

Intervjuu esimene küsimus oli informatsiooni kogumiseks. Küsimused 2–4 ja 6–8 olid ajendatud 2018. aasta maksumuudatuse põhjustatud massilisest ettevõtte sõiduautode eraisikute arvele ümber registreerimisest. Viies küsimus ja küsimused 9–10 olid informatsiooni kogumiseks selle tarbeks, et arvutada ettevõtete maksukoormust sõiduautode erakasutuselt ja võrrelda seda varasema maksukoormusega. Üheteistkümmes küsimus oli selleks, et välja selgitada, kuidas on maksumuudatus mõjutanud ettevõtjate käitumist ning kaks viimast küsimust olid selleks, et teada saada, milline on ettevõtjate arvamus maksumuudatuse kohta.

Intervjuude eesmärgiks oli välja selgitada, kas maksumuudatused on ettevõtete maksukoormust vähendanud või suurendanud ning kuidas on ettevõtete esindajad nende maksumuudatustega rahul olnud. Samuti soovis autor välja selgitada, kas ettevõtted on maksumuudatuste mõjul oma autosid välja vahetanud, kaubikuteks ümber registreerinud või eraisiku arvele vormistanud.

Lisaks andmete kogumisele intervjuude kaudu, esitas töö autor teabenõude Maksu- ja Tolliametile, et saada andmed ettevõtte sõiduautode sisendkäibemaksu ning ettevõtte sõiduautodelt erisoodustuse deklareerimise kohta 2017. aastal ning 2018. aasta esimeses kvartalis.

3.2. Andmete kogumine ja valim

Intervjueeritavad esindavad erinevaid eesti ettevõtteid. Esimeseks ettevõtteks on mikroettevõte, kus töötab kolm inimest ja mis tegutseb reklaamivaldkonnas. Teine ettevõte pakub transporditeenust ning seal töötab 15 inimest. Kolmas ettevõte on tootmisettevõte ning seal töötab 11 inimest. Viimase ettevõtte, mille esindajat töö autor intervjueeris tegevusalaks on tööjõu rentimine ning selles ettevõttes on töötajaid 232.

Enne intervjuude läbi viimist, saatis töö autor intervjueeritavatele tutvumiseks küsimused, mille üle intervjuu käigus arutleda soovis, et intervjueeritavad saaksid ette valmistada ning vajalikud andmed välja otsida. Kokkuleppel intervjueeritavatega ja nende soove arvestades ei teinud töö autor intervjuudest helisalvestusi, vaid tegi intervjuude vältel märkmeid. Transkribeeritud intervjuud on välja toodud lisades 1 kuni 4. Ühtlasi ei avalda vastavalt kokkulepetele töö autor intervjuueeritavate ega nende ettevõtete nimesid ja muid soovimatuid andmeid.

Peale intervjuude läbi viimist koostas töö autor kõikidest saadud vastustest kokkuvõtte ning arvandmetest tabelid. Andmete analüüsimiseks koostas autor *cross-case* tabeli, mis on esitatud lisas 5. Samuti tegi töö autor arvutused välja selgitamiseks, kas maksumuudatused on ettevõtete maksukoormust suurendanud või alandanud.

Maksu- ja Tolliametist saadud andmed on esitatud lisades 6 ja 7. Nende põhjal tegi autor joonised ja arvutused, et välja selgitada, kuidas on ettevõtte autodega seotud maksulaekumised 2018. aastal võrreldes 2017. aastaga muutunud.

3.3. Uuringu tulemused ning järeldused

Kõikide firmade esindajad kinnitasid, et firma nimele registreeritud M1-kategooria sõiduautode arv on võrreldes 2017. aastaga jäänud sel aastal samaks. Küll aga plaanivad kaks ettevõtet kindlasti teha muudatusi 2018. aasta jooksul. Reklaamivaldkonnas tegutseva ettevõtte nimele on registreeritud üks M1-kategooria sõiduk, mida kasutatakse ka erasõitude tegemiseks ning maksumuudatusest tulenevalt plaanitakse see sel aastal maha müüa. Transporditeenust pakkuva ettevõtte arvele on samuti registreeritud üks M1-kategooria sõiduk, mis on segakasutuses. Ka selle ettevõtte esindaja ütles, et nad plaanivad oma M1-kategooria sõiduki maha müüa ja selle

asemele soetada kaubikuna registreeritud sõiduki. Ettevõtte, mis tegeleb tööjõu rentimisega, arvele on registreeritud segakasutuses olevaid sõiduautosid viis. Praeguste plaanide kohaselt ei hakka ettevõtte neid autosid müüma ega ka eraisiku arvele registreerima. Ettevõtte esindaja märkis aga ära, et kui autode vahetus peaks päevakorda tulema, siis kindlasti mõtlevad nad sellele, kas tasuks osta M1-kategooria sõiduki asemel kaubikuna registreeritud sõiduk. Sarnaselt sellele ettevõttele ei plaani muudatusi teha ka tootmisettevõtte, mille arvele on registreeritud kaks M1-kategooria sõidukit, mida kasutatakse ka erasõitude tegemiseks. (vt Lisa 1–Lisa 4)

Kõigi nelja ettevõtte arvele on registreeritud ka kaubikuid. Ka nende arvud ei ole 2018. aastal võrreldes 2017. aastaga muutunud. Reklaamivaldkonnas tegutseva ettevõtte arvele on registreeritud kolm kaubikut. Nii tootmisettevõtte kui ka transporditeenust pakkuva ettevõtte arvele on registreeritud kaks N1- või N1G-kategooria sõidukit. Ettevõtte, mis tegeleb tööjõu rentimisega arvele on registreeritud üks kaubik. (vt Lisa 1–Lisa 4)

Kõigi nelja ettevõtte sõiduautode võimsus ja vanus on näha tabelis 3. Reklaamivaldkonnas tegutseva ettevõtte arvele on registreeritud 2015. aasta Volkswagen Golf, mille võimsus on 110 kilovatti. Tootmisettevõtte arvele on registreeritud 2007. aasta Peugeot 307, mille võimsus on 66 kilovatti ja 2008. aasta Volvo V70, võimsusega 120 kilovatti. Transporditeenuseid pakkuva ettevõtte arvele on registreeritud 2014. aasta Volvo XC70, mille võimsus on 133 kilovatti. Ettevõtte, mis tegeleb tööjõu rentimisega arvele on registreeritud 2014. aasta Škoda Rapid, millel on võimsust 66 kilovatti, 2014. aasta Volkswagen Golf võimsusega 90 kilovatti, 2015. aasta Peugeot 5008 võimsusega 82 kilovatti, 2016. aasta Volkswagen Passat võimsusega 103 kilovatti ja 2017. aasta Volkswagen Passat, millel on võimsust 92 kilovatti. (vt Lisa 1–Lisa 4)

Tabel 3. Uuringus osalenud ettevõtete sõiduautode andmed

Ettevõtte	Sõiduauto	Mark	Võimsus, kW	Vanus, a
Reklaamiettevõtte	1	Volkswagen Golf	110	3
Transpordiettevõtte	1	Volvo XC70	133	4
Tootmisettevõtte	1	Peugeot 307	66	11
	2	Volvo V70	120	10
Tööjõurendi ettevõtte	1	Škoda Rapid	66	4
	2	Volkswagen Golf	90	4
	3	Peugeot 5008	82	3
	4	Volkswagen Passat	103	2
	5	Volkswagen Passat	92	1

Allikas: autori koostatud Lisa 5 toodud andmete põhjal

Vaid transporditeenust pakkuval ettevõttel suurenes ettevõtte sõiduautoade erakasutuse pealt makstavate maksude summa peale 2018. aasta maksumuudatust, kuna selle ettevõtte nimele registreeritud sõiduauto võimsus on suurem kui 130 kilovatti. Ülejäänud kolme ettevõtte maksukoormus vähenes, kuna 2017. aastal ei kasutanud ükski ettevõtetest sõidupäevikut ja erisoodustuselt maksti makse võttes aluseks 256 eurot. Transporditeenust pakkuva ettevõtte maksukoormus oli 2017. aastal 169,60 eurot kuus, sellest aastast tõusis see 3,10 euro võrra kuus. Ettevõtetel, kus on sõiduautosid rohkem ja nende võimsus on väiksem kui 130 kilovatti, vähenes maksukoormus märgatavalt. Näiteks ettevõttel, mis tegeleb tööjõu rentimisega on 5 sõiduauto ja nende maksukoormus vähenes kokku 285,75 eurot kuus. Tootmisettevõttel on kaks sõiduauto ja kuna need on mõlemad rohkem kui viis aastat vanad, siis vähenes nende maksukoormus kõige rohkem. Varasemaga võrreldes tuleb sellel ettevõttel maksta igas kuus sõiduauto erakasutuselt kui erisoodustuselt makse 158,05 euro võrra vähem. Reklaamivaldkonnas tegutseva ettevõtte erisoodustuste maksukoormus vähenes sellest aastast 26,76 eurot kuus. Kõikide ettevõtete maksukoormused aastatel 2017 ja 2018 on näha tabelis 4. (vt Lisa 1–Lisa 4)

Tabel 4. Uuringus osalenud ettevõtete maksukulu võrdlus 2017. a 2018. aastal

Ettevõtte	Sõidu- auto	2017			2018		
		Tulumaks, €	Sotsiaalmaks, €	Kokku	Tulumaks, €	Sotsiaalmaks, €	Kokku
Reklaami- ettevõtte	1.	64,00	105,60	169,60	53,90	88,94	142,84
Kokku	1	64,00	105,60	169,60	53,90	88,94	142,84
Transpordi- ettevõtte	1.	64,00	105,60	169,60	65,17	107,53	172,70
Kokku	1	64,00	105,60	169,60	65,17	107,53	172,70
Tootmis- ettevõtte	1.	64,00	105,60	169,60	24,26	40,02	64,28
	2.	64,00	105,60	169,60	44,10	72,77	116,87
Kokku	2	128,00	211,20	339,20	68,36	112,79	181,15
Tööjõurendi- ettevõtte	1.	64,00	105,60	169,60	32,34	53,36	85,70
	2.	64,00	105,60	169,60	44,10	72,77	116,87
	3.	64,00	105,60	169,60	40,18	66,30	106,48
	4.	64,00	105,60	169,60	50,47	83,28	133,75
	5.	64,00	105,60	169,60	45,08	74,38	119,46
Kokku	5	320,00	528,00	848,00	212,17	350,08	562,25

Allikas: autori arvutused Lisa 5 toodud andmete põhjal

Nendest neljast ettevõttest ei kasuta mitte ükski sõidupäevikut. Reklaamivaldkonnas tegutseva ettevõtte andmetest selgus, et viimati kasutasid nad sõidupäevikut 2012. aastal ja maksid siis erisoodustuselt makse keskmiselt 50 kuni 100 eurot kuus. Kuna peale seda aastat suurenes sõiduauto kasutamine erasõitudeks, siis otsustati sõidupäevikut loobuda, kuna seda peeti liiga tülikaks. Tootmisettevõttes kasutati viimati sõidupäevikut 2014. aastal ja siis maksti sõiduautode erakasutuselt kui erisoodustuselt makse keskmiselt 50 eurot kuus iga auto kohta. Teised ettevõtted ei osanud selle kohta, millal viimati sõidupäeviku kasutati kindlat informatsiooni anda. (vt Lisa 1–Lisa 4)

Transporditeenust pakkuva ettevõtte esindaja sõnul on neil sellel aastal plaanis maha müüa ettevõttele kuuluv sõiduauto. Selle auto asemele soovivad nad osta N1- või N1G-kategooria sõiduki. Intervjueeritav tõi ühe võimaliku uue sõiduvahendina välja sõiduki Citroen C4. Ka reklaamivaldkonnas tegelev ettevõtte plaanib firma arvele registreeritud sõiduauto sel aastal maha müüa. Ettevõtte esindaja sõnul on nende jaoks oluline kogukulude minimeerimine, see aga ei tähenda alati väiksema võimsusega autode ostmist. Intervjueeritav selgitas, et nende töö erisuse puhul tähendab see mõnede autode võimsuse tõstmist, et vähendada keskmist kütusekulu. (vt Lisa 1–Lisa 4)

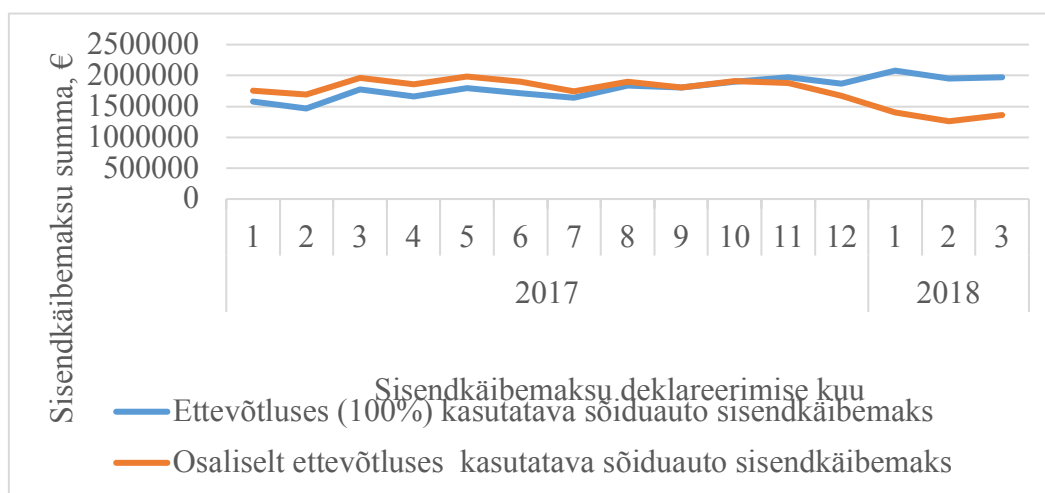
Kõikide intervjueeritavate ühine arvamus on, et selle maksumuudatusega ei muudetud sõiduautode erisoodustuse regulatsiooni õiglasemaks. Ühe ettevõtte esindaja leidis, et maksumuudatus on riigi suutmatuse kategoriseerida ja arendada süsteemi eristamiseks ettevõtteid, kes maksavad makse ausalt nendest, kes seadusest tulenevaid kohustusi ei täida. Samuti jäi intervjueeritavate arvamustest kõlama mõte, et kilovattide suurenemine ei ole seoses auto hinna suurenemisega ja seega ei täida muudatus oma eesmärki. Ettevõtted ei ole praeguse maksusüsteemiga rahul ning sooviksid näha veel muudatusi. Ühtegi konkreetset ettepanekut intervjueeritavad ei esitanud. (vt Lisa 1–Lisa 4)

3.4. Maksulaekumiste analüüs

2017. aastal registreeriti käibedeklaratsioonides täielikult ettevõtluses kasutatavaid autosid igas kuus keskmiselt 24 017. 2018. aasta esimesel kolmel kuul deklareeriti keskmiselt 30 604 täielikult ettevõtluses kasutatavat autot kuus. Seega on vaid ettevõtluses kasutatavate autode arv 2018. aastal võrreldes 2017. aastaga kasvanud keskmiselt 6587 auto võrra. Osaliselt ettevõtluses

kasutatavate autode arv oli 2017. aastal igas kuus keskmiselt 44 389 ja 2018 esimesel kolme kuu andmete põhjal igas kuus keskmiselt 57 596. (vt Lisa 6) Selle statistika järgi on ettevõtte arvele registreeritud autode arv 2018. aastal võrreldes 2017. aastaga kasvanud keskmiselt 19 794 auto võrra. Autori arvates tuleb sellesse aga kriitiliselt suhtuda, kuna deklareeritud autode arv varieerub kuude lõikes väga suurelt. Näiteks 2018. aasta jaanuaris ja märtsis deklareeriti osaliselt ettevõtluses kasutatavaid autosid üle 70 000, aga veebruaris oli see arv veidi alla 30 000.

Maksuametist saadud andmete kohaselt deklareeriti 2017. aastal ettevõtluses (100%) kasutatava sõiduauto soetamiselt ja sellise sõiduauto tarbeks kaupade soetamiselt ja teenuste saamiselt tasutud või laekumisele kuuluvat käibemaksu keskmiselt 1 751 707 eurot kuus. 2018. aasta esimese kolme kuu põhjal on see summa keskmiselt 2 001 981 eurot kuus. (vt Lisa 6) Sellest võib järeldada, et täielikult ettevõtluses kasutatavate autode arv ja nendega seotud kulud (sh tagastatav sisendkäibemaks) on 2018. aastal võrreldes 2017. aastaga kasvanud. Osaliselt ettevõtluses kasutatava sõiduauto ja sellise sõiduauto tarbeks kaupade soetamiselt ja teenuste saamiselt tasutud või tasumisele kuuluvat käibemaksu deklareeriti 2017. aastal keskmiselt 1 837 886 eurot kuus ja 2018. aasta esimese kolme kuu põhjal keskmiselt 1 341 473 eurot kuus. (vt Lisa 6) Kuna osaliselt ettevõtluses kasutatavate autode pealt deklareeritud sisendkäibemaksu summa on 2018. aastal võrreldes 2017. aastaga vähenenud, siis võib sellest järeldada, et osaliselt ettevõtluse tarbeks kasutatavate autode arv on vähenenud. Ettevõtte sõiduautode soetamiselt ja selliste autode tarbeks kaupade soetamiselt ja teenuste saamiselt tasutud või laekumisele kuuluva sisendkäibemaksu summad ja nende muutumine on näha joonisel 1.

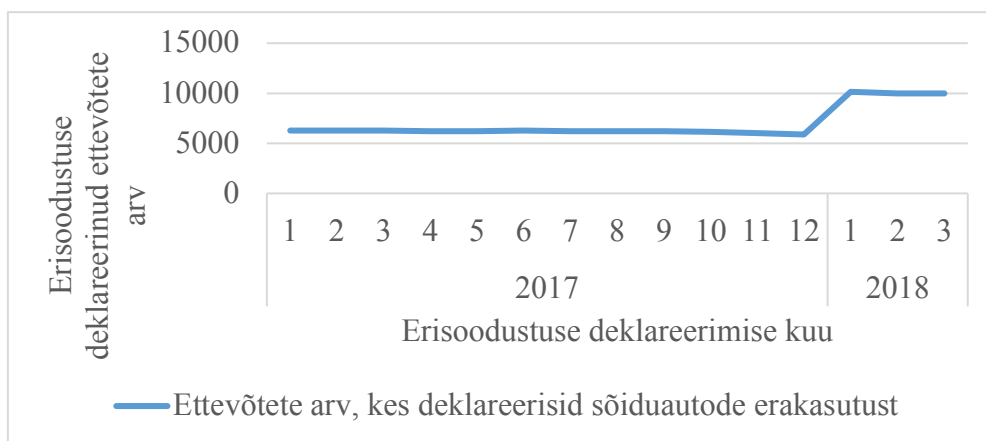


Joonis 1. Ettevõtte sõiduautodelt deklareeritud sisendkäibemaks 2017. aastal ja 2018. aasta esimeses kvartalis

Allikas: Autori koostatud Lisa 6 andmete põhjal

Kuna täielikult ettevõtluses kasutatavatelt autodelt deklareeritud sisendkäibemaks on 2018. aastal võrreldes 2017. aastaga kasvanud ja osaliselt ettevõtluses kasutatavatelt autodelt deklareeritud sisendkäibemaks on 2018. aastal võrreldes 2017. aastaga kahanenud, siis võib sellest järeldada, et ettevõtted on sõiduautosid, mida varem kasutati ka erasõitudeks, hakanud nüüd kasutama vaid ettevõtluse tarbeks. Ettevõtte arvele registreeritud kõikide sõiduautode soetamiselt ja selliste autode tarbeks kaupade soetamiselt ja teenuste saamiselt tasutud või laekumisele kuuluva käibemaksu deklareeritud summa on 2018. aastal võrreldes 2017. aastaga vähenenud keskmiselt 246 139 euro võrra kuus. Sellest võib järeldada, et ettevõtte arvele registreeritud sõiduautode arv on vähenenud ning see võibki tulla sellest, et eelmise aasta lõpus hakati autosid massiliselt müüma eraisikutele.

Ettevõtte autode erakasutuselt kui erisoodustuselt deklareeris 2017. aastal makse keskmiselt 6184 ettevõtet kuus. Alates 2017. aasta augustist kahanes nende ettevõtete arv iga kuuga. (vt Lisa 7) See näitab samuti seda, et ettevõtte arvele registreeritud segakasutuses olevaid autosid hakati müüma eraisikutele. 2018. aastal aga kasvas sõiduautode erakasutuselt kui erisoodustuselt makse deklareerinud ettevõtete arv märgatavalt. Esimese kolme kuu põhjal on see olnud keskmiselt 10 039 ettevõtet kuus. (vt Lisa 7) See võib tuleneda sellest, et paljud ettevõtted ei julge uue süsteemiga enam ettevõtte sõiduautode erakasutuselt makse deklareerimata jätta. Erisoodustuse deklareerinud ettevõtete arv on näha joonisel 2.

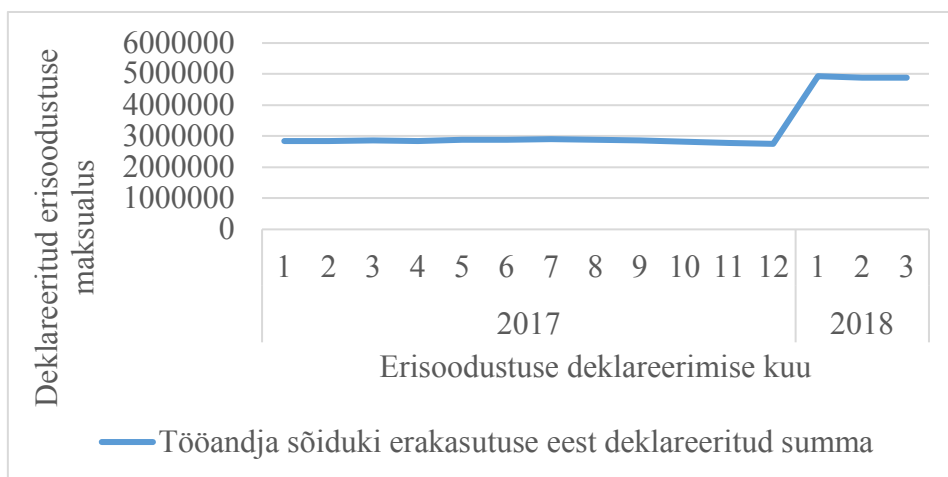


Joonis 2. Ettevõtete arv, kes deklareerisid sõiduautode erakasutuselt makse 2017. aastal ja 2018. aasta esimeses kvartalis.

Allikas: Autori koostatud Lisa 7 andmete põhjal

Ettevõtte sõiduautode erakasutuselt deklareeriti 2017. aastal makse keskmiselt 2 844 882 eurolt kuus. 2018. aasta esimese kolme kuu andmete põhjal deklareeriti ettevõtte sõiduautode

erakasutuselt makse keskmiselt 4 906 432 eurolt kuus. (vt Lisa 7) Sõiduautode erakasutuselt deklareeritud maksualused on näha joonisel 3. Kuigi eelmise aasta lõpus hakati ettevõtte autosid massiliselt eraisikutele müüma, on sellel aastal ettevõtte autode erakasutuse deklareerimine märgatavalt suurenenud ning riigile võrreldes eelmise aastaga rohkem maksutulu toonud.



Joonis 3. Tööandja sõiduki erakasutuse eest deklareeritud maksualus 2017. aastal ja 2018. aasta esimeses kvartalis

Allikas: Autori koostatud Lisa 7 andmete põhjal

2018. aastal on deklareeritud erisoodustuse maksualus suurenenud keskmiselt 2 061 550 euro võrra kuus. See on kaasa toonud tulumaksu laekumise kasvu summas 515 387, 5 eurot kuus ja sotsiaalmaksu laekumise kasvu summas 850 389, 37 eurot kuus. Seega on erisoodustuselt maksulaekumine suurenenud keskmiselt 1 365 776,87 eurot kuus. Seadusemuudatuse eelnõu seletuskirjast selgub, et eeldades äriühingute käitumise mittemuutumist ootas Rahandusministeerium erisoodustuselt laekuvate maksude langust 5 miljoni euro võrra kuus. Aga eeldades äriühingute käitumise muutumist võib Rahandusministeeriumi hinnangul oodata erisoodustuselt laekuvate maksude suurenemist 5–7 miljoni euro võrra kuus. (Seletuskiri... 2017) Sellest võib järeldada, et äriühingute käitumine on muutunud, aga mitte nii suuresti, kui see Rahandusministeeriumi hinnangul oleks võinud juhtuda. Lisaks sellele vähenes ettevõtluses kasutatavatelt sõiduautodelt sisendkäibemaksu tagasi küsimine summas 496 413 eurot kuus. Kuigi täielikult ettevõtluses kasutatavatelt autodelt deklareeritud sisendkäibemaksu summa kasvas 2018. aastal 250 274 euro võrra kuus, siis kõikide ettevõtte autode sisendkäibemaksu tagasi maksmise pealt on riigi maksutulu suurenenud 246 139 euro võrra kuus. Seega seadusemuudatus toob 2018. aasta riigieelarvesse täiendavat maksutulu ca 19 miljonit eurot.

KOKKUVÕTE

Käesoleva töö eesmärk oli välja selgitada, milline on olnud ettevõtte sõiduautosid puudutavate maksumuudatuste mõju riigieelarvele ja eesti ettevõtete maksukoormusele. Lisaks soovis töö autor välja uurida, kuidas on maksumuudatused mõjutanud eesti ettevõtjate käitumist ja ettevõtete autoparki.

Sõiduautosid ja nendega seotud toiminguid puudutavaid maksumuudatusi on tehtud viimase nelja aasta jooksul mitmeid. Nende mõju riigieelarvele ei ole olnud nii suur, kui rahandusministeeriumi prognooside kohaselt loodetud on. Eesti ettevõtjate jaoks on maksumuudatused olnud pigem negatiivsed ning arvatakse, et muudatustega ei ole maksustamist õiglasemaks muudetud. Käesoleva aasta algusest jõustunud maksumuudatus ajendas paljusid ettevõtjaid müüma ettevõtte arvele registreeritud sõiduautosid eraisikutele või vahetama need välja kaubikute vastu.

Töö autor esitas enne töö koostamist järgmise uurimisküsimuse: “Kas 2014. aasta maksumuudatus tõi riigieelarvesse oodatud tulu?”. 2014. aasta maksumuudatus ei toonud riigieelarvesse oodatud tulu. 2015. aasta jooksul laekus riigieelarvesse peaaegu kolm korda vähem maksutulu, kui rahandusministeeriumi prognoosi kohaselt oodati. Selle võis põhjustada vähene analüüside tegemine või prognoositust väiksem hulk mitteseadusekuulekaid ettevõtjaid. Samuti võis üheks põhjuseks olla ka see, et ei arvestatud asjaoluga, et erisoodustuselt enam käibemaksu ei arvestata.

Teiseks esitas töö autor järgmise uurimisküsimuse: “Kuidas on 2018. aasta maksumuudatus mõjutanud eesti ettevõtteid ja ettevõtjate käitumist?”. 2017. aasta lõpus hakkas levima trend müüa ettevõtte arvel olnud auto eraisikule. Detsembris registreeriti ettevõtete arvelt eraisikute arvele peaaegu neli korda rohkem sõiduautosid kui tavaliselt. Lisaks sellele on juriidilised isikud hakanud järjest enam sõiduautode asemel kaubikuid soetama.

Selliste ettevõtete puhul, kus sõidupäevikut ei peeta, suurenes maksukoormus 2018. aasta maksumuudatuse tagajärjel vaid nende ettevõtjate jaoks, kellel on sõiduauto, mille võimsus ületab 130 kilovatti. Seega muutus paljude ettevõtjate maksukoormus hoopis väiksemaks.

Töö autori poolt läbi viidud empiirilises uuringus osalenud nelja ettevõtte seast muutus maksukoormus suuremaks vaid ühe ettevõtte jaoks. Kuigi teiste ettevõtete erisoodustuselt makstavate maksude summa vähenes, ütlesid kahe ettevõtte esindajad, et plaanivad sellel aastal maksumuudatuse tõttu oma autopargis muudatusi teha.

Töö autor leiab, et sellel teemal oleks võimalik ka selle aasta lõpus või järgmise aasta alguses uurimus teha, et välja selgitada, kuidas on ettevõtjate käitumine maksumuudatuse tagajärjel aasta jooksul muutunud. Lisaks oleks põnev uurida, kas rahandusministeerium plaanib ettevõtte sõiduautosid ja nendega seotud kulusid puudutavaid maksuseadusi veel muuta.

SUMMARY

TAXATION OF COMPANY CARS AND IMPACT OF TAX CHANGES TO ESTONIAN COMPANIES

Maiken Mägi

Taxation of company cars has been a highly controversial topic in recent years. Legislation concerning the taxation of company cars has been amended numerous times since 2014 with the most recent amendment coming into force in the beginning of the current year.

The purpose of this bachelor thesis is to examine the scope and the subject matter of the changes in taxation of company and the effect of these changes on government's budget and the tax burden of companies. Whilst analysing the impact of these changes on the tax burden of Estonian companies the author also wanted to investigate how these changes have influenced entrepreneur's behaviour and decisions. The research problem is the frequent changes in company car taxation and incomplete impact analysis of previous tax changes.

Research questions of the thesis are as follows:

- 1) "Have the changes introduced to taxation of company cars in 2014 fulfilled the government's objective of increased revenue?"
- 2) How have the changes in taxation of company cars introduced in the beginning of the current year influenced the behaviour of Estonian entrepreneurs and tax burden of Estonian companies? Changes in company car taxation that came into force in 2014 established the limit on input tax deductions. Amendment prescribed that whenever a company car has an element of private use only 50% of input tax on expenses relating to that car can be reclaimed whilst the extent of private use holds no relevance. These changes had no effect on input tax reclaimable on expenses relating to cars used wholly and exclusively for business purposes.

From the beginning of this year the taxation of company cars private use has been changed. Private use of a company car is still considered a fringe benefit, but the basis of taxation has changed. The basis of taxation had previously been the amount of private kilometres driven or alternatively a flat rate of €256 per calendar month in case proper records were not being kept. With the new system the extent of private use no longer affects the tax charge and the taxation base depends solely on the age and the power of the car. Tax charge per Kw is €1,96 or €1,47 for the cars older than 5 years.

The author of the thesis carried out a qualitative study during which she interviewed representatives of four different companies to find out how have the changes in taxation influenced these companies. Only one company out of four has seen an increased tax charge due to these changes. Although the tax charges for the other three companies have decreased their representatives felt that the changes to the legislation have not fulfilled the intended purpose of increased fairness.

The author of the thesis wanted to find out whether the changes introduced in 2014 have achieved their goal of increased revenue. The Ministry of Finance had estimated the annual positive effect on government's budget to be €47 million. In 2015 the annual increase in revenue directly attributable to changes in taxation of company cars was €16.8 million. Therefore the objective was not achieved to the estimated extent.

In addition the author wanted to find out how have the additional changes to taxation introduced in 2018 influenced Estonian companies and the behaviour of entrepreneurs. For the companies where the logbook was not being kept and the power was below 130 kW the tax burden on the private use of company vehicles decreased.

The purpose of the taxation changes was to make the taxation system fairer. The Ministry of Finance has said that there is a correlation between the power and the value of the car and therefore also between the benefit received. According to the entrepreneurs there is no correlation between the power and the value of the car hence the intended purpose of making the taxation system fairer has not been fulfilled.

VIIDATUD ALLIKAD

- Allikvee, A. (2014) Kokkuvõte 2014-2015 a. seaduse- ja maksumuudatustest. Kättesaadav: <http://tahelend.ee/seaduse-ja-maksu-muudatused-2014-2015.html>, 28.märts 2018.
- BMW 318 i LCI 1,5 100kW. Kättesaadav: <http://www.auto24.ee/used/2509745>, 23. aprill 2018.
- Detsembris võeti neli korda rohkem firmaautosid eraisiku arvele. (Toim.) Kattago, D. (2018). Kättesaadav: <https://www.oh tuleht.ee/849902/video-detsembris-voeti-neli-korda-rohkem-firmaautosid-eraisiku-arvele>, 04.aprill 2018.
- Elling, T. (2015) Changes in Value Added Tax Act concerning company cars. Kättesaadav: <https://www.grantthornton.ee/en/insights1/company-cars-and-vat-tell/>, 30.märts 2018.
- Erisoodustuse hinna määramise kord. Kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/104032014006>, 10.mai 2018.
- Griffiths, H., Goodwin, A., Haining, C. (2018) Company-car tax explained. Kättesaadav: <http://www.carbuyer.co.uk/tips-and-advice/115642/company-car-tax-explained>, 03.aprill 2018.
- Hansalu, K. (2014) Puust ette ja punaseks: mis muutub autode käibemaksustamises. Kättesaadav: <https://majandus24.postimees.ee/2999021/puust-ette-ja-punaseks-mis-muutub-autode-kaibemaksustamises>, 30.märts 2018.
- Holding, J. (2018) Company car tax guide 2018: everything you need to know. Kättesaadav: <http://www.autoexpress.co.uk/car-news/consumer-news/90125/company-car-tax-guide-2018-everything-you-need-to-know>, 03.aprill 2018.
- Jaakson, M. (2016) Kaubikute nime all ostetakse luksusautosid. Kättesaadav: <https://www.aripaev.ee/uudised/2016/04/17/porsche-el-camino-kaubikute-nime-all-ostetakse-luksusautosid>, 31.märts 2018.
- KKK tulumaksuseaduse muudatuse kohta. Kättesaadav: <https://www.mnt.ee/et/soiduk/kkk-tulumaksuseaduse-muudatuse-kohta>, 31.märts 2018.
- Käibemaksuseaduse muutmise seadus 493 UA (2014). Kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/111072014003>, 30.märts 2018.
- Käibemaksuseaduse muutmise seaduse eelnõud (2014). Kättesaadav: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/4bc15645-7f31-4567-8ec9-808417bbc968/K%C3%A4ibemaksuseaduse%20muutmise%20seadus>, 02.aprill 2018.

- Liiva, S. (2018) Asjatundjad selgitavad: kuidas oleks maksureformi järel kõige mõttekam ka töösõitudeks vajaminevat autot liisida. Kättesaadav: <https://majandus24.postimees.ee/4376379/asjatundjad-selgitavad-kuidas-oleks-maksureformi-jarel-koige-mottekam-ka-toosoitudeks-vajaminevat-autot-liisida>, 02.aprill 2018.
- Lopman, V. (2017) Habememaks autopidajatele. Kättesaadav: <https://www.aripaev.ee/arvamused/2017/11/27/villy-lopman-habememaks-ariuhingutest-autopidajatele>, 02.aprill 2018.
- Maksuamet selgitab: kuidas muutub ettevõtte autode käibemaksu arvestamine 2018. aastal (2018). Kättesaadav: <https://auto.geenius.ee/uudis/maksuamet-selgitab-kuidas-muutub-ettevotte-autode-kaibemaksu-arvestamine-2018-aastal/>, 03.aprill 2018.
- Maksu- ja Tolliameti teabeosakonna I teabetalituse juhtivspetsialisti 14. mai 2018. a e-kiri
- Morton, R. (2018) Company car tax tables for tax years 2018/19 to 2020/21. Kättesaadav: <https://www.businesscarmanager.co.uk/company-car-tax-tables-tax-years-201718-201920-2/>, 02.aprill 2018.
- MTA tuletab ettevõtetele meelde firmaautode deklareerimise korda. (2018). Kättesaadav: <https://www.emta.ee/et/uudised/mta-tuletab-ettevotetele-meelde-firmaautode-deklareerimise-korda>, 02.aprill 2018.
- Muudatused käibemaksuseaduses alates 01.01.2018. Kättesaadav: <https://www.emta.ee/et/ariklient/tulu-kulu-kaive-kasum/muudatused-kaibemaksuseaduses-alates-01012018>, 30.märts 2018.
- Nergi, A.M. (2018) Firmaautode ümberregistreerimine on liisinguandjatele põhjustanud kohati kuudepikkuseid järjekordi. Kättesaadav: <http://arileht.delfi.ee/news/uudised/firmaautode-umberregistreerimine-on-liisinguandjatele-pohjustanud-kohati-kuudepikkuseid-jarjekordi?id=80855001>, 07.aprill 2018.
- Pau, A. (2018) Sõiduautode erisoodustuse uus kord ahvardab Eesti muuta kaubikuparadiisiks. Kättesaadav: <https://tehnika.postimees.ee/4409243/soiduautode-erisoodustuse-uus-kord-ahvardab-eesti-muuta-kaubikuparadiisiks>, 05.aprill 2018.
- Reklaamivaldkonnas tegutseva ettevõtte omanik. Autori intervjuu. Intervjueeriija märkmed. 18. aprill 2018.
- Seaduse mõju: firmad müüvad autosid erakätesse (2018). Kättesaadav: <https://www.aripaev.ee/uudised/2018/02/13/seaduse-moju-firmad-muuvad-autosid-erakatesse>, 02.aprill 2018.
- Seletuskiri tulumaksuseaduse, käibemaksuseaduse ja liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu juurde (2017)

- Sillanurm, L. (2017) Töötaja sõidukulude kompenseerimine töö ja elukoha vahel 2017 aastal. Kättesaadav: <http://www.sisi.ee/tootaja-soidukulude-kompenseerimine-ja-elukoha-vahel-2017-aastal/>, 31.märts 2018.
- Sõiduauto sisendkäibemaksu ümberarvestusest. (2014). Kättesaadav: <http://www.rmp.ee/data/autodeSisendkmUmberarvestus2015.pdf>, 30.märts 2018.
- Sõrmus, S. (2017) Sõidupäevikud kaovad, tööautoga tehtud erasõite hüvitada ei saa. Kättesaadav: <http://arileht.delfi.ee/news/uudised/soidupaevikud-kaovad-tooautoga-tehtud-erasoite-huvitada-ei-saa?id=78434285>, 02.aprill 2018.
- Taxation of private use of company cars set to change. (2017). Kättesaadav: <https://leinonen.ee/news/news-2017/taxation-of-private-use-of-company-cars-set-to-change>, 31.märts 2018.
- Tootmisettevõtte osanik. Autori intervjuu. Intervjueerija märkmed. 25. aprill 2018.
- Transporditeenust pakkuva ettevõtte omanik. Autori intervjuu. Intervjueerija märkmed. 16. aprill 2018.
- Tööjõu rentimisega tegeleva ettevõtte raamatupidaja. Autori intervjuu. Intervjueerija märkmed. 19. aprill 2018.
- Väikenurm, M. (2015) Firmaautode käibemaks kukkus läbi. Kättesaadav: <https://www.aripaev.ee/uudised/2015/06/09/firmaautode-kaibemaks-kukkus-labi>, 30.märts 2018.
- What is a P11D form?. (2017). Kättesaadav: <https://www.crunch.co.uk/knowledge/tax/p11d-form/>, 03.aprill 2018.

LISAD

Lisa 1. Reklaamivaldkonnas tegutseva ettevõtte esindaja intervjuu transkriptsioon

Tere.

Tere.

Ma sooviksin täna rääkida maksumuudatustest, mis on puudutanud ettevõtte sõiduautosid ja sellest kuidas on need muudatused teie ettevõtte autoparki muutnud ning teie käitumist mõjutanud. Alustuseks esitan mõned küsimused teie ettevõtte kohta. Mis valdkonnas teie ettevõtte tegutseb?

Jaa, väga tore. Minu ettevõtte tegutseb reklaamivaldkonnas. Põhiline, mida me teeme, on reklaamide tootmine ning paigaldamine. Mmmm, me tegeleme nii kleebisreklaamidega, kui ka näiteks bännerite ja muu taolise paigaldusega.

Mitu töötajat teie ettevõttes töötab?

Hetkel töötab meil kolm inimest, aga lähitulevikus on meil plaan palgata lisatööjõudu.

Kas plaanite palgata töömahu suurenemise tõttu või mõnel muul põhjusel?

Mhmm, viimasel ajal on töömaht läinud nii suureks, et peame tööd ka teistelt ettevõtetelt sisse ostma, seega oleks mõistlikum oma kollektiivi suurendada.

Kas 2017. aastal oli teie ettevõtte nimele registreeritud sõiduautosid? Kui oli siis mitu?

Jaa, eelmisel aastal nagu ka praegu oli meil üks sõiduauto.

Kas tegemist on sama sõiduautoga või olete seda vahepeal vahetanud?

Ei ole vahetanud, auto on täpselt sama.

Kas te kasutate seda sõiduautot ainult ettevõtluse tarbeks või on see teil segakasutuses?

Mmm, auto on algusest peale olnud segakasutuses.

Kas kasutasite varem erasõitude kirja panemiseks sõidupäevikut?

Nüüd ei ole mitu aastat kasutanud. Kasutasime sõidupäevikut 2011. ja 2012. aastal, aga peale seda hakkasime autoga nii palju erasõite tegema, et ei olnud enam mõtet päevikut pidada. Nojah, eks see üks tüütu kohustus oli.

Kas oskate öelda, kui suur oli teie maksukoormus sel ajal, kui te sõidupäevikut pidasite?

Hmm, ma arvan, et maksime erisoodustuselt makse kuskil 50 kuni 100 eurot kuus.

Mis marki teie sõiduauto on ja milline on selle võimsus ning vanus?

Meil on 2015. aasta Volkswagen Golf ja kilovatte on sellel 110.

Kas teie ettevõtte arvele on ka kaubikuid registreeritud? Kui on, kas need on täielikult ettevõtluses kasutatavad või ka segakasutuses?

Jaa, meil on kolm kaubikut, aga need on kõik ettevõtluses kasutatavad.

Kas kaubikute arv on võrreldes eelmise aastaga muutunud?

Ei ole, meil oli ka eelmisel aastal kolm kaubikut.

Te pole küll viimase aasta jooksul ettevõtte autopargis muudatusi teinud, aga kas teil on lähitulevikus plaanis midagi muuta?

Mmm jaa, tahaksime sel aastal meie Volkswageni maha müüa (mõttepaus), võib öelda, et põhjuseks on suuresti maksumuudatus. Kõige olulisemaks eesmärgiks on ikkagi kogukulude vähendamine, mis võib meie töö erisuse puhul tähendada ka osade sõidukite võimsuse tõstmist, et saaks keskmise kütusekulu madalamaks.

Milline on teie arvamus selle aasta algusest jõustunud maksumuudatuse kohta? Kas leiate, et sellega muudeti erisoodustuse regulatsiooni õiglasemaks?

Ma arvan, et ei muudetud õiglasemaks. Maksumuudatus on riigi suutmatus kategoriseerida ja arendada süsteemi eristamiseks ettevõtteid, kes maksavad makse ausalt nendest, kes seadusest tulenevaid kohustusi ei täida.

Kas tahaksite näha veel mingisuguseid muudatusi ettevõtte sõiduautode maksustamises?

On teil mingeid ettepanekuid?

Noo, kuna ma ei leia, et selle muudatusega jõuti õiglase süsteemini, siis ilmselt tahaksin küll näha veel muudatusi. Midagi konkreetset ma praegu välja tuua ei oskagi. Peaksin sellele veidi pikemalt mõtlema.

Hästi. Suur aitäh teile, et leidsite aja minuga vestelda.

Lisa 2. Transporditeenust pakkuva ettevõtte esindaja intervjuu transkriptsioon

Tere

Tere

Tahaksin teiega rääkida ettevõtte sõiduautosid puudutavatest maksuseadustest ja maksumuudatustest. Aga alustan üldisemate küsimustega teie ettevõtte kohta. Mis on teie ettevõtte tegevusvaldkond?

Võid mulle sina öelda. Aga me pakume transporditeenust. Meilt saab rentida busse koos bussijuhtidega. Lisaks bussidele saab meilt rentida ka veoautosid. Ning selle kõrvalt pakume ka masinate ja seadmete remonditeenust.

Mitu töötajat teil töötab?

Meil on praegu 15 töötajat.

Kas eelmisel aastal oli teie ettevõtte nimele registreeritud sõiduautosid?

Jaa, meil on Volvo XC70.

Kas teil on ka sellel aastal üks sõiduauto või olete te seda vahepeal müünud või autosid juurde soetanud?

Ei ole, meil on endiselt seesama Volvo.

Kas seda sõiduautot kasutatakse teie ettevõttes vaid töösõitudeks või tehakse sellega ka erasõite?

Eeee, meil tehakse sellega erasõite ka.

Kas kasutasite varasemalt sõidupäevikut või maksite erisoodustuselt makse täies mahus?

Eelmisel aastal küll ei kasutanud. Mm, me oleme sõidupäevikud kunagi kasutanud küll, aga nüüd ei ole seda teinud juba mitmeid aastaid?

Kas te oskate öelda, millal te sõidupäevikut viimati kasutasite ja kui palju te siis erisoodustuselt makse tasusite?

Õõõ, praegu niimoodi küll ei oska. Peaksin siis hakkama vanades dokumentides sobrama.

Hästi. Te ütlesite, et teie sõiduauto on Volvo XC 70. Mis aasta sõiduk see on ja kui suur on selle võimsus?

2014. aasta auto ja võimsust on 133 kilovatti.

Kas lisaks sõiduautole on teil ka kaubikuid? Ja kas nende arv on võrreldes eelmise aastaga muutunud?

Jaa, meil on kaks N1-kategooria sõidukit. Aga need on ka täpselt samad, mis meil juba eelmisel aastal olid. Ja juurde ei ole me ka vahepeal soetanud.

Seega ei ole te viimase aasta jooksul oma autopargis muudatusi teinud. Kas teil on plaanis lähitulevikus sõidukeid juurde osta, maha müüa või välja vahetada?

Mhmm, tegelikult on küll plaani jaa. Me tahaksime oma Volvo maha müüa ja siis peaksime midagi ka selle asemele ostma. Tõenäoliselt ostaksime siis veel ühe sõiduki, mis on registreeritud kaubikuna.

Kas selle muudatuse on põhjustanud maksumuudatused?

Hmm, võib nii öelda vist küll jah. Meile oleks soodsam omada kaubikut, kui sõiduautot.

Hästi. Aga kuidas te üldiselt suhtute selle aasta algusest jõustunud maksumuudatusse? Kas te leiate, et sellega muudeti ettevõtte autode erakasutuse maksustamist õiglasemaks?

Ehhh, minu arvates õiglasemaks küll ei muudetud. Need ettevõtted, kes tahtsid, said ju varem sõidupäevikut kasutada ja maksid siis täpselt selle eest, kui palju nad sõitsid. Nüüd võibolla tehakse tööautoga üks sõit ja juba tuleb maksta kogu summa. Eks tööandjatele anti rohkem mõtlemisainet, milliste autodega tasub teha ainult töösõite ja millistega erasõite ka. Ma usun, et ilmselt leitakse ikka kohad skeemitamiseks.

Mida võiks teie arvates muuta, et maksustamine oleks õiglasem?

Ma jätaks sellele vastamise targematele inimestele. Ma arvan, et nendele seadustele peaks veel kindlasti otsa vaatama, mõtlema ja proovima leida paremaid lahendusi, aga jah, ma ise ei oskagi midagi konkreetset välja tuua.

Aga see ongi minu poolt kõik. Suur tänu küsimustele vastamast!

Lisa 3. Tootmisettevõtte esindaja intervjuu transkriptsioon

Tere.

Tere, rõõm kohtuda.

Tahaksin teiega natuke rääkida ettevõtte sõiduautosid puudutavatest maksumuudatustest. Aga ma küsin kõigepealt mõne üldistava küsimuse ettevõtte kohta. Mis teie ettevõtte tegevusvaldkond on ja kui palju töötajaid teil on?

Meil töötab 11 inimest. Ja mm, üldistatult on tegemist tootmisettevõttega. Me valmistame mööblit ja tegeleme puidu töötlemisega.

Kas teie ettevõttel on sõiduautosid?

Mhmm, meil on 2 autot.

Kas teil olid ka eelmisel aastal need samad kaks sõiduautot või olete vahepeal oma autopargis muudatusi teinud?

Ei ole muudatusi teinud.

Hästi. Kas need autod on vaid ettevõtluseks kasutatavad või kasutate neid ka erasõitudeks?

Mõlemad autod on nii ettevõtluseks kui ka erasõitudeks kasutatavad.

Kas te kasutasite enne seda aastat sõidupäevikuid, et erasõite kirja panna?

Jaa, me oleme küll sõidupäevikuid kasutanud. See oli viimati neli aastat tagasi ma arvan. Aga peale seda ei ole me enam erasõite kirja pannud.

Oskate te öelda, kui palju te erisoodustusel makse tasusite, kui te sõidupäevikuid kasutasite?

Hmm, ma arvan, et see suurusjärg võis olla umbes 50 eurot auto kohta.

Okei. Kas te oskate mulle öelda mõned andmed ettevõtte sõiduautode kohta? Ma küsiksin autode marki, vanust ja võimsust.

Jaa, ma otsisin need välja. Vanem auto on meil 2007. aastast Peugeot 307. Selle võimsus on 66 kilovatti. Ja teine auto on 2008. aasta Volvo V70. Ja sellel on 120 kilovatti.

Kas lisaks nendele autodele on teie ettevõttel ka kaubikuna registreeritud sõidukeid?

Jaa, on küll. Neid on meil samamoodi kaks tükki.

Kas nende arv on võrreldes eelmise aastaga muutunud?

Ei ole, need on ka täpselt samad.

Hästi. Saan aru, et te ei ole viimase aasta jooksul ettevõtte autopargis muudatusi teinud.

Kas teil lähitulevikus on plaani midagi muuta?

Mm, tõenäoliselt tuleb meil paari aasta pärast hakata sõiduautosid välja vahetama, kuna need on juba omajagu vanad. Aga sellel ega ka järgmisel aastal me ilmselt selleni ei jõua. Ütleme nii, et oleneb vajadusest. Kui ühel hetkel on vajadus uue auto järele, siis tuleb midagi välja vahetada.

Arusaadav. Lõpetuseks küsin, kuidas te selle aasta maksumuudatusse suhtute? Kas leiate, et see muutis maksustamist õiglasemaks ja kas oskate välja tuua, mida võiks veel muuta.

Meil nagu erilist vahet polegi, kuna meil on ainult kaks sõiduautot ja kasutame neid üsna palju isiklike sõitude tegemiseks. Aga nende ettevõtjate jaoks, kes sõite kirja panid, see küll asja õiglasemaks ei teinud, nad peavad nüüd ju palju rohkem maksma.

Mhmm, aga kas tahaksite maksusüsteemis mingeid muudatusi näha?

Eeehh, ma arvan, et maksustamine võiks käia kuidagi ikka selle järgi, et kui palju erasõite tehakse. Või siis võiks vähemalt ettevõttel võimalus olla sellist varianti kasutada. Nojah, samas ma ei arva, et sõidupäevik oleks hea lahendus, peaks midagi paremat välja mõtlema.

Suur aitäh teile, et leidsite aja minu küsimustele vastata.

Lisa 4. Tööjõu rentimisega tegeleva ettevõtte esindaja intervjuu transkriptsioon

Tere.

Tere.

Räägime ettevõtte sõiduautode maksustamisest. Aga enne küsiksin mõned küsimused teie ettevõtte kohta üldiselt. Mis valdkonnas ettevõtte tegutseb?

Meie põhiliseks tegevuseks on tööjõu rentimine.

Ja mitu inimest teie ettevõttes töötab?

232 inimest.

Kas teie ettevõttel on sõiduautosid?

Jaa, meil on 5 autot.

Kas need on teil segakasutuses või täielikult ettevõtluses kasutatavad?

Kõik viis on segakasutuses, nendega tehakse ka isiklikke sõite.

Kas olete võrreldes eelmise aastaga sõiduautosid müünud, välja vahetanud või juurde ostnud?

Ee, ei ole. Eelmisel aastal olid meil need samad viis autot.

Kas kasutasite varasemalt sõidupäevikuid ja maksite nende alusel erisoodutuselt makse?

Oleme sõidupäevikut ettevõttes kasutanud küll, aga viimastel aastatel enam mitte. Õõmm, ma ei mäletagi, millal viimati kasutasime.

Hästi. Küsin nüüd mõned küsimused teie sõiduautode kohta. Kas te oskaksite mulle öelda sõiduautode margi, vanuse ja võimsuse?

Jaa, meil on kolm Volkswagenit, üks Peugeot ja üks Škoda. Volkswagen Golf on 2014. aasta auto ja sellel on võimsust 90 kilovatti. Ja siis on meil kaks Passatit, üks on 2016. aasta oma, sellel on 103 kilovatti ja teine on 2017. aasta oma ja 92 kilovatiga. Nii, siis on meil 2014. aasta Škoda Rapid, millel on 66 kilovatti ja viies auto on ööö 2015. aasta Peugeot 5008 ja sellel on võimsust 82 kilovatti.

Kas teie ettevõtte arvele on registreeritud ka kaubikuid?

Jaa, meil on küll üks kaubik.

Kas teil oli ka eelmine aasta üks kaubik või on kaubikute osas muudatusi toimunud?

Ei ole muudatusi toimunud, kõik on täpselt sama.

Selge. Aga kas teil on plaanis lähitulevikus ettevõtte autopargis muudatusi teha?

Eee, ei praegu plaanis küll ei ole. Kui tekib vajadus mõni auto välja vahetada, siis hakkame sellele mõtlema. Aga kui peaksime mõne sõiduauto maha müüma ja selle asemele midagi ostma, siis tõenäoliselt mõtleksime mõnele autole, mille saab kaubikuna arvele võtta.

Lõpetuseks küsin, kuidas te üldiselt selle aasta maksumuudatusega rahul olete. Kas olete nõus, et sellega muudeti sõiduautode erakasutuse maksustamist õiglasemaks?

Noo, ma arvan, et ei muudetud õiglasemaks. Mm, vaadates juba seda, kui palju negatiivset tagasisidet selle kohta meedias on. Eks tulevik näitab, kas see täitis oma eesmärgi või mitte.

Aga kas tahaksite veel mõnda maksumuudatust selles osas näha?

Jaah, eks uuendused on alati teretulnud. Loodame, et suudetakse ikka aina paremuse poole muuta süsteeme.

Hästi, aga see ongi minu poolt kõik. Suur aitäh teile!

Lisa 5. Cross-case tabel

Küsimus	Reklaamiettevõtte esindaja	Transpordiettevõtte esindaja	Tootmisettevõtte esindaja	Tööjõu rentimise ettevõtte esindaja
Mis valdkonnas teie ettevõtte tegeleb ja mitu inimest teil töötab?	Reklaami-valdkonnas ja 3 inimest.	Pakume transpordi teenust ja 15 inimest.	Tegemist on tootmisettevõttega ja 11 inimest.	Meie põhiliseks tegevuseks on tööjõu rentimine ja 232 inimest.
Mitu sõiduautot oli teie firma arvele registreeritud 2017. aastal?	1 auto.	1 auto.	2 autot.	5 autot.
Mitu sõiduautot on teie firma arvele registreeritud 2018. aastal?	1 auto.	1 auto.	2 autot.	5 autot.
Kas teie ettevõtte arvele registreeritud sõiduautod on segakasutuses olevad	Jah, segakasutuses.	Jah, segakasutuses.	Jah, segakasutuses.	Jah, segakasutuses.
Kas kasutasite segakasutuses olevate autode puhul varasemalt sõidupäevikuid?	Kasutasime 2011-2012 aastatel.	Oleme kasutanud mitu aastat tagasi.	Kasutasime viimati 4 aastat tagasi.	Oleme kunagi kasutanud.
Kui suurelt summalt te keskmiselt erisoodustuselt maksite, kui kasutasite sõidupäevikut?	50 kuni 100 eurot kuus.	Ei oska öelda.	Umbes 50 eurot kuus ühe auto kohta.	Ei oska öelda.

Mis marki teie sõiduauto(d) on ning milline on selle/nende võimsus ja vanus?	2015. aasta Volkswagen Golf ja 110 kilovatti.	2014. aasta Volvo XC 70 ja 133 kilovatti.	2007. aasta Peugeot 307 võimsusega 66 kilovatti ja 2008. aasta Volvo V70 võimsusega 120 kilovatti.	2014. aasta Volkswagen Golf võimsusega 90 kilovatti, 2016. aasta Volkswagen Passat võimsusega 103 kilovatti, 2017. aasta Volkswagen Passat võimsusega 92 kilovatti, 2014. aasta Škoda Rapid võimsusega 66 kilovatti ja 2015. aasta Peugeot 5008 võimsusega 82 kilovatti.
Mitu kaubikut oli teie firma arvele registreeritud 2017. aastal?	3 kaubikut.	2 kaubikut.	2 kaubikut.	1 kaubik.
Mitu kaubikut on teie firma arvele registreeritud 2018. aastal?	3 kaubikut.	2 kaubikut.	2 kaubikut.	1 kaubik.
Kas olete ettevõtte autopargis lähitulevikus muudatuste tegemisele mõelnud?	Jah, sõiduauto maha müüa.	Jah, sõiduauto maha müüa ja tõenäoliselt kaubik osta	Lähitulevikus mitte.	Ei ole plaanis muudatusi teha.
Kas leiate, et maksumuudatusega muudeti erisoodustuse regulatsiooni õiglasemaks või mitte?	Ei muudetu õiglasemaks.	Ei muudetud õiglasemaks.	Ei muudetud õiglasemaks.	Ei muudetud õiglasemaks.

Lisa 6. Ettevõtte sõiduautode ja nendelt arvestatud sisendkäibemaksu deklareerimise andmed

Aasta	Kuu	s.h. Ettevõtluses (100%) kasutatava sõiduauto soetamiselt ja sellise sõiduauto tarbeks kaupade soetamiselt ja teenuste saamiselt tasutud või tasumisele kuuluv käibemaks	autode arv	s.h. Osaliselt ettevõtluses kasutatava sõiduauto soetamiselt ja sellise sõiduauto tarbeks kaupade soetamiselt ja teenuste saamiselt tasutud või tasumisele kuuluv käibemaks	autode arv
2017	1	1579007	79323	1750186	42091
2017	2	1466286	24792	1693210	41899
2017	3	1777363	23475	1964027	41898
2017	4	1659167	23915	1859745	66970
2017	5	1796717	23766	1983444	45941
2017	6	1716405	23773	1898266	41780
2017	7	1640190	23779	1742428	41679
2017	8	1841136	24075	1902967	41461
2017	9	1802132	24341	1805393	41288
2017	10	1899309	23987	1904892	42043
2017	11	1973985	24092	1879136	196144
2017	12	1868788	24197	1670934	41233
2018	1	2079204	27746	1401525	71010
2018	2	1950545	27775	1259745	29792
2018	3	1976193	36291	1363149	71985

Lisa 7. Ettevõtte sõiduaudodelt erisoodustuse deklareerimise andmed

Aasta	Kuu	Tööandja sõiduki tasuta või soodushinnaga kasutada andmine ettevõtlusega mitteseotud tegevuseks (4040)	
		Summa	Arv
2017	1	2835941,31	6256
2017	2	2848945,18	6270
2017	3	2856872,8	6266
2017	4	2842907,85	6236
2017	5	2872683,65	6239
2017	6	2877199,47	6247
2017	7	2896986,67	6207
2017	8	2887386,1	6236
2017	9	2861966,94	6193
2017	10	2820941,28	6147
2017	11	2782721	6031
2017	12	2754031,73	5883
2018	1	4933575,43	10147
2018	2	4894498,87	10000
2018	3	4891221,38	9969