

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Majandusarvestuse instituut

Finantsarvestuse õppetool

Grete Erras

**EESTI ETTEVÕTJATE HINNANGUD 2014. AASTA
SÕIDUAUTODE KÄIBEMAKSUMUUDATUSELE**

Bakalaureusetöö

Juhendaja: lektor Kaidi Kallaste

Tallinn 2015

SISUKORD

ABSTRAKT	5
SISSEJUHATUS	6
1. 2014. AASTA SÕIDUAUTODE KÄIBEMAKSUSEADUSE MUUDATUS.....	8
1.1 Vastuvõtmise kord	8
1.2 Sõiduauto mõiste.....	9
1.3 Omatarve ja ettevõtluses kasutatava sõiduauto tasu eest eratarbeks kasutada andmine...9	
1.4 Sisendkäibemaksu mahaarvamise piirangu alused ja 50% rakendamine	10
1.5 Erandid ja erakasutuse puudumise tõendamine	13
2. MUUDATUSE KOOSKÕLA ETTEVÕTJATE HUVIDEGA JA VIIMASTE KÄITUMISEST TULENEVAD MÕJUHINNANGUD	15
2.1 Ettevõtete ühetaoline kohtlemine.....	15
2.1.1 Sisendkäibemaksu mahaarvamise määr	15
2.1.2 Aktiivse majandustegevuseta äriühingud.....	16
2.1.3 Liigse luksuse nautimine	17
2.2 Tõendamis- ja halduskoormus	18
2.3 Mõju tarbijahindadele	19
2.4 Mõju skeemitamisele	20
2.5 Mõju riigieelarvele.....	21
3. SÕIDUAUTODE SISENDKÄIBEMAKSU UURING	22
3.1 Uuringu meetoodika ja valiku põhjendus	22
3.2 Sihtrühma ja valimi määratlemine	24

3.3 Tulemused.....	25
3.3.1 Vastanute struktuur	25
3.3.2 Sisendkäibemaksu mahaarvamise määr	27
3.3.3 Liigse luksuse nautimine	29
3.3.4 Tõendamis- ja halduskoormus	34
3.3.5 Mõju muudele aspektidele	36
3.4 Järeldused ja ettepanekud	40
KOKKUVÕTE	45
VIIDATUD ALLIKAD	48
SUMMARY	51
LISAD	54
Lisa 1. Küsimustik	54
Lisa 2. Statistilisse profiili kuuluvad ettevõtted töötajate arvu ja maakonna järgi	65
Lisa 3. Likerti skaalal hinnatud väited	66
Lisa 4. Kasutusrendi perioodi pikkus, valikukriteeriumid ja käitumine liisingperioodi lõppedes	68
Lisa 5. Kapitalirendi perioodi pikkus ja valikukriteeriumid	69
Lisa 6. Ettevõtjate lemmikautomargid	70
Lisa 7. Uue sõiduauto liisimise eelistamise põhjused.....	71
Lisa 8. Ettevõtete omanduses olevad sõiduautod	72
Lisa 9. Erakasutuse puudumise tõendamisviisid ja tõendamata jätmise põhjused	74
Lisa 10. Hinnangud tõendamiskorrale	75

Lisa 11. Käibemaksumuudatuse mõju edaspidistele ostuvalikutele	76
Lisa 12. Likerti skaalal hinnatud väidete standardhälve	77

ABSTRAKT

2014. aasta 1. detsembril jõustus käibemaksumuudatus, mille kohaselt saab sõiduauto ja viimasega seotud kulutustelt sisendkäibemaksu maha arvata vaid kuni 50%. Nii Eesti ettevõtjate, spetsialistide kui ka liitude sagedased sõnavõttud erinevates meediakanalites kinnitasid, et riigi ja ettevõtjate vahel ei valitse üksmeel.

Käesoleva bakalaureusetöö eesmärk oli välja selgitada, kas spetsialistide hinnangud ühtivad tegeliku olukorraga Eesti ettevõtlusmaastikul ja pakkuda välja alternatiivne lahendus, mis võimaldaks saavutada konsensuse.

Tulemusteni jõudmiseks kasutati kvantitatiivset uurimismeetodit. Andmeid koguti läbi veebiküsitluse, milles osales 43 ettevõtet. Analüüs kinnitas spetsialistide hinnanguid: käibemaksumuudatus tugineb ebarealistlikele eeldustele, on liigselt koormav ja keeruline ettevõtjate jaoks ega anna soovitud tulemusi riigieelarve laekumise osas. Lisaks usutakse, et muudatuse tõttu hakatakse otsima võimalusi maksudest kõrvalehiilimiseks või nende mõju vähendamiseks firma eelarves, halvimal juhul ei rahuldata Maksu- ja Tolliametite nõudeid üldse. Niisiis ei toimi tänane käibemaksusüsteem efektiivselt ei riigi ega ettevõtjate seisukohast.

Olukorra muutmiseks tuleks 2014. aasta maksumuudatuse üle täiendavalt arutleda; sealhulgas hinnata selle aluste paikapidavust ning arvestada võimalike mõjudega. Kui sel teel ei jõuta üksmeelele, võiks kaaluda CO₂-põhist maksustamist.

Võtmesõnad: sisendkäibemaks, sõiduauto, tõendamiskord, hinnatõus, skeemitamine, ostuvalikud, luksus, elustiiliettevõtted, CO₂

SISSEJUHATUS

1. detsembril 2014 jõustunud sõiduautode käibemaksumuudatuse ümber on peetud palju poleemikat: sõna on võtnud erinevad ettevõtjad, liidud ning spetsialistid. Nii on antud probleem läbi jooksnud meediast ning pöördutud on ka seadusandjate poole. Tundub, et käibemaksumuudatus ei leia täielikku toetust Eesti ettevõtlusmaastikul, mis seab kahtluse alla selle mõningad aspektid. Kaheks kõige aktuaalsemaks teemaks näib olevat sisendkäibemaksu mahaarvamise määr ja keeruline tõendamiskord. Esimesel juhul kaheldakse sisendkäibemaksu mahaarvamise määra vastavuses erakasutuse tegelikule osakaalule, teisel juhul on aga sõiduauto vaid ettevõtluses kasutamise tõendamine kulukas ja raskesti rakendatav. Lisaks mainitud probleemidele on küsitav muudatuse põhjendamine läbi elustiiliettevõtete või liigse luksuse nautimise, samuti pole arvestatud muudatuse tõenäolise mõjuga skeemitamisele, tarbijahindadele ja muudele asjaoludele, mis võivad vähendada riigieelarve laekumist.

Vaatamata arvukatele arvamuste avaldamistele meediakanalites ja pöördumistele seadusandjate poole, pole viimased pidanud vajalikuks täiendava arutelu ja uuringu läbiviimist. Sestap seisamegi küsimuse ees: kas senised sõnavõttud, hinnangud ja arvamused esindavad valdavat osa Eesti ettevõtjatest, või on probleemi olemus tegelikkuses mõnevõrra erinev?

Käesoleva bakalaureusetöö eesmärk on välja selgitada, kas spetsialistide kaudsetel alustel põhinevad hinnangud leiavad kinnitust ka praktikas ning pakkuda välja alternatiivne lahendus, mis rahuldaks nii riiki kui ka ettevõtjaid.

Tulemusteni jõudmiseks on otstarbekas läbi viia kvantitatiivne uuring, mida peetakse sobivaks, kui soovitakse testida teooria või hüpoteeside vettpidavust. Analüüsiks vajalik informatsioon saadakse Google Docs'i tarkvara abil loodud veebipõhise küsimustiku teel ja toetub järgmistele hüpoteesidele:

1. Lähtudes firmaautode erakasutuse määrast, pole õigustatud sisendkäibemaksu mahaarvamise määra (50%) rakendamine kõikidele Eesti ettevõtetele ühetaoliselt.
2. Juriidiliste isikute poolt liisitud sõiduautode jääkmaksumus on kõrge, sest auto liisitakse lühikeseks perioodiks, mille lõppedes sõiduk rendileandjale tagastatakse.

3. Enamik ettevõtjaid ei eelista luksautomarke, vaid tavalisi keskklassi autosid.
4. Enamik ettevõtjaid liisivad pigem uusi sõiduautosid, eesmärgiga vältida remondikuluseid.
5. Tänapäevase erakasutuse puudumise tõendamiskord tõstab ebamõistlikult kuluseid ja halduskoormust, olles ettevõtete jaoks koormav ning keeruline.
6. Täiendava käibemaksukulu maksavad suures osas kinni tarbijad, sest paljud ettevõtted tõstavad toodete või teenuste hindu.
7. Käibemaksumuudatuse tõttu suureneb skeemitamine ja kasutatud sõiduautode sissetoomine Euroopast.
8. Arvutatud käibemaksubaas on lühinägelik, sest ei arvesta muutustega ostuvalikutes: varasemast rohkem hakatakse ostma kaubikuid või kasutatud sõiduautosid.

Käesolev bakalaureusetöö on jagatud kolmeks peatükiks. Esimeses peatükis on esitatud seadusandlik raamistik: kirjeldatakse käsitletava käibemaksumuudatuse vastuvõtmiskorda, alustalaseid ning muudatusi õiguslikus regulatsioonis. Nii tuuakse kõnealuses peatükis välja, millest tulenevalt on sisendkäibemaksu mahaarvamise piiranguks 50% ning kuidas seda rakendatakse; sealhulgas on esitatud ka erandid. Samuti on võimalik tutvuda sõiduauto kui uue mõistega seadusandluses ning lugeda mõne varasema põhimõtte – näiteks eratarbimise maksustamise - muutumisest.

Teine peatükk tugineb teistele andmeallikatele: tuuakse välja erinevate spetsialistide, uuringufirmade ja liitude seisukohad. Peamiselt on tuginetud BDO Advisory OÜ hinnangutele, mis omakorda põimitud muude allikatega. Kõnealuses peatükis saab tutvuda vaidlusi põhjustanud mõjuhinnangutega ja tähelepanekutega, mis puudutavad käibemaksumuudatuse seletuskirja, eelnõud ja valitsusasutuste teadaandeid.

Kolmandas peatükis on kirjeldatud detailselt läbiviidud kvantitatiivset uuringut. Esitatud on valimi koostamise põhimõtted, maht ja representatiivsuse tagamise alused. Lisaks on selgitatud andmete töötlemise meetodeid ning välja toodud uuringu tulemused. Lõpuks on esitatud alternatiivne lahendus, mis võimaldaks ühildada riigi ja ettevõtjate soovid.

Autor soovib tänada Autode Müügi- ja Teenindustevõtete Eesti Liitu, Delfi ning RMP toimetust, kes kõik aitasid kaasa käesoleva bakalaureusetöö valmimisele.

1. 2014. AASTA SÕIDUAUTODE KÄIBEMAKSUSEADUSE MUUDATUS

Vastavalt käibemaksuseaduse muutmise seaduse paragrahv 1 lõikele 7, on alates 1. detsembrist 2014 sõiduauto ostmisel ja kasutuslepingu alusel kasutamisel ning sõiduauto tarbeks kaupade ostmisel ning teenuste saamisel õigus sisendkäibemaksu maha arvata vastavalt selle sõiduauto ettevõtluses kasutamise osatähtsusele, kuid mitte rohkem kui 50%, võttes arvesse maksustatava ja maksuvaba käibe osatähtsuse. Seejuures peetakse kaupade ja teenuste all silmas sõiduauto mootorikütust, varuosasid, hooldust, remonti, parkimistasusid, kulutusi sõiduauto transpordile (näiteks praamipilet), ning sõiduauto kuluks ei loeta reklaami paigutuse kulusid, samuti haagise ostu või renti (Ettevõtte sõiduauto maksustamine).

Muudatuse eesmärk on maksustada sõiduautode kasutamist õiglasemalt, mis ühtlasi suurendab riigieelarve laekumist (Ibid.). Nii loodetakse 2015. aasta eelarvesse saada firmaautode käibemaksu muudatustest 47 miljonit eurot (Seletuskiri käibemaksuseaduse muutmise seaduse eelnõu juurde).

1.1 Vastuvõtmise kord

Sisendkäibemaksu mahaarvamise piirang ei olnud esialgselt kooskõlas Euroopa Liidu õigusega (Elling 2014). Ühist käibemaksusüsteemi käsitlev Council Directive 2006/112/EC ei näe ette sõiduautode osas sisendkäibemaksu mahaarvamiseks eriregulatsiooni kehtestamist, küll aga on nimetatud direktiivi artikli 395 kohaselt Euroopa Liidu Nõukogul õigus Euroopa Komisjoni ettepanekul anda liikmesriigile loa võtta kasutusele erimeetmeid direktiivi sätetest erandite tegemiseks, eesmärgiga lihtsustada maksukogumise menetlust või ära hoida teatavat liiki maksudest kõrvalehoidumist või maksustamise vältimist.

Selleks, et Eesti saaks rakendada erimeedet, saadeti 10.oktoobril 2013 Euroopa Komisjonile erandi rakendamise taotlus. Seejärel paluti Eestil taotlust täiendada ja viimane lisa esitati 2014. aasta mais. (Elling 2014) 7. novembril 2014 otsustasid Euroopa Liidu

rahandusministrid heaks kiita Euroopa Komisjoni ettepaneku lubada Eestil kehtestada käibemaksudirektiivi suhtes erandina ettevõtete sõiduautodele erinev käibemaksukord. Käibemaksuseaduse muudatus jõustus 1. detsembril 2014. (Rosin 2014)

1.2 Sõiduauto mõiste

Lähtuvalt asjaolust, et seadusemuudatus puudutab vaid sõiduautosid, ja erinevatest õigusaktidest mõistete otsimine võib maksumaksjale olla liigselt koormav, pidas seadusandja vajalikuks sätestada sõiduauto mõiste ka käibemaksuseaduse tähenduses (Elling 2014). Vastavalt käibemaksuseaduse muutmise seaduse paragrahv 1 lõikele 2, on sõiduauto M1-kategooria sõiduk, mille täismass ei ületa 3500 kilogrammi ning millel lisaks juhiistmele pole rohkem kui kaheksa istekohta.

Sõiduauto mõistet selgitab üksikasjalikumalt majandus- ja kommunikatsiooniministri 13.06.2011 määruse number 42 "Mootorsõiduki ja selle haagise tehnonõuded ning nõuded varustusele" lisa 5. Vastavalt sellele loetakse maastikautodeks ka sõidukeid, mida tähistatakse G tähe lisamisega kategooria tähisesse, seejuures ei muuda G tähe lisamine sõiduki kategooriat ning ka juhul, kui sõiduki tehnilises passis on märgitud M1G, on tegemist sõiduautoga ehk M1 kategooria sõidukiga, mille puhul tuleb arvestada sisendkäibemaksu mahaarvamise piirangutega.

1.3 Omatarve ja ettevõtluses kasutatava sõiduauto tasu eest eratarbeks kasutada andmine

Enne detsembril 2014 ei piiratud ettevõtluses kasutatava sõiduauto sisendkäibemaksu mahaarvamist ja eratarbimine oli maksustatud omatarbena (Allik 2014). Seadusemuudatuse rakendumisel ei käsitata omatarbena sõiduauto kasutamist ettevõtlusega mitteseotud eesmärgil, väljaarvatud sõiduautod, mida kasutatakse taksoveoks ja õppesõiduks. Antud juhul pole vahet, millal sõiduauto soetati - kas enne või pärast 1. detsembril 2014. Ka siis, kui sõiduki soetamiselt on sisendkäibemaks maha arvatud täies ulatuses, sest sõiduautot kasutatakse eranditult ettevõtluse tarbeks, ei maksustata enam omatarvet sõiduki kasutamisel eratarbeks. (Sõiduautode deklareerimisega...)

Seega ei deklareerita ega maksustata käibemaksuga sõiduautode kasutamist ettevõtlusega mitteseotud eesmärkidel. Taksoveo, õppesõidu või muu kategooria sõiduautode kasutamisel ka erasõitudeks saadakse omatarbe maksustatav väärtus üldistel alustel vastavalt käibemaksuseaduse paragrahv 12 lõikele 6, mille kohaselt on maksustatav väärtus kauba soetusmaksumus või selle puudumisel omahind või teenuse omahind. Ühelgi juhul pole sõiduauto omatarbe maksustamine seotud erisoodustuse hinnaga tulumaksuseaduse mõistes (Sõiduautode deklareerimisega...).

Vältimaks töötajatele sõiduauto tasu eest kasutada andmisel tekkiva käibemaksu tasumise kohustuse ja samal ajal sisendkäibemaksu 50% mahaarvamise piirangust tulenevat topeltnmaksustamist, on käibemaksuseadusesse tehtud täiendus paragrahvi 4 punktiga 8. Muudatuse kohaselt ei teki käivet ettevõtluses kasutatava sõiduauto tasu eest kasutada andmisest maksukohustuslasele töötajale, teenistujale või juhtimis- või kontrollorgani liikmele, välja arvatud juhul, kui sõiduautot kasutatakse peamiselt taksoveoks või õppesõiduautona. Seega, ettevõtluses kasutatava sõiduauto ka tasu eest kasutada andmisel nimetatud isikutele pole õigus sellise sõiduauto ja selle tarbeks kaupade ostmisel ning teenuste saamisel arvestatud käibemaksu täies ulatuses maha arvata, kuna see on käsitletav sõiduauto eratarbeks kasutada andmisena. (Elling 2014)

1.4 Sisendkäibemaksu mahaarvamise piirangu alused ja 50% rakendamine

Sisendkäibemaksu 50% mahaarvamise piirangu kehtestamiseks koostatud analüüsis on tuginetud mitmetele andmeallikatele, sealhulgas rahvusvahelisele kogemusele, ekspertarvamusele, erinevatele otsestele tõenditele sõiduautode erakasutuse kohta Eestis ning kaudsetele andmetele ning hinnangutele. Tervikpildi saamiseks on vastavalt võimalustele kasutatud 2012. ja 2013. aasta statistikat. (Millest tulenevalt...)

2012. aasta lõpus oli Eestis ligikaudu 109000 ettevõtet, neist 102000 olid mikroettevõtted ehk ettevõtted, milles töötab kuni 10 töötajat. Eesti Maksu- ja Tolliametile edastatud liiklusregistri andmete põhjal omas seisuga 31.12.2013 sõiduautosid kokku 35053 juriidilist isikut (mis ei tegele liisinguga, taksoveoga, sõidukite müügi ega ka õppesõitudega) ehk ligi kolmandik kõigist ettevõtetest. Neile kuulus omaniku või vastutava kasutajana kokku pisut üle 88000 sõiduauto. 2013. aastal deklareeris mingisugust ettevõtte vara erakasutusse

andmist 4640 kokku ettevõtet. Kehtiva liikluskindlustusega sõiduautosid oli Eesti ettevõtetel 2013. aastal ligi 71500 ning 2012. aastal ligi 70000. (Ibid.)

2012. aasta Eesti tööjõu-uuringus on Eesti elanike käest küsitud, mis on nende peamine transpordivahend tööl käimiseks. Ligikaudu 40% töötajatest kasutavad selleks isiklikku autot, ent 13,4% ehk 79200 inimest kasutavad ametiautot või töökoha sõidukit. Enamjaolt on N-kategooria autode ehk väikekaubikute ja -busside kasutamine erasõitudeks vähem levinud, samuti pole neid ettevõtete omanduses nii arvukalt kui sõiduautosid. Ettevõtete omanduses olevate kehtivate liikluskindlustuspoliisidega sõiduautode arv oli võrdlusalusel 2012. aastal 70000, seejuures on oluline välja tuua, et ettevõtete autode hulk ja nende töötajate hulk, kes väidavad, et käivad peamiselt tööl töökoha autoga, on sarnases suurusjärgus. (Ibid.)

Äriühingud, kellega MTA oma kontrollide raames kokku puutunud on, kasutavad nende omanduses olevaid sõiduautosid üldjuhul ka eraotstarbel. Sageli viitab sellele asjaolu, et sõiduauto kasutajaks on märgitud isikud, kellel pole kokkupuudet ettevõttega või on sõidukeid rohkem kui töötajaid. Samas väidavad ettevõtete juhid, et kasutavad sõiduautosid vaid töösõitudeks. Ligikaudu pooled kontrollitustest peavad töösõitude tõenduseks sõidupäevikuid, kuid süvenev trend on väita, et 100% sõitudest on töösõidud, mis vabastab sõidupäeviku pidamisest. MTA kokkuvõtva hinnangu järgi kasutavad ettevõtted erisoodustuse deklareerimise andmete põhjal sõiduautosid peamiselt ettevõtluse tarbeks, kuid äriühingute reaalse kontrolli käigus selgub, et enamasti kasutatakse ettevõtete sõiduautosid ka ettevõtlusega mitteseotud eesmärkidel. (Ibid.)

Eelpool toodud tööjõu-uuringu statistika ja MTA kogemus annavad põhjust oletada, et valdav osa sõiduautodest on töötajate või muude isikute erakasutuses. Erakasutuse osakaalu kohta on võimalik ka kaudsetele tõenditele tuginedes teha teatud oletusi. Vastavalt Eesti Panga liisingustatistikale on ettevõtete ostetud uued autod 30% kallimad kui eraisikute poolt soetatud autod. Enamjaolt - 60% kõikidest ostetud uutest autodest - registreeritakse uued autod just ettevõtetesse. (Ibid.) Vastavalt inseneribüroo Stratum uuringule, on autopargi keskmine läbisõit 15000 km aastas, seega kuni 2 aasta vanuste autode läbisõit on 35000 km aastas. (2013) Tuginedes Euroopa Komisjoni tellitud ja Copenhagen Economics'i poolt teostatud 2009. aasta uuringule, ei anna maksusoodustused enamasti märkimisväärset stiimulit ettevõtetele sõita lisakilomeetreid (keskmiselt ELis 1500 km aastas). Kõnealusel uuringus on keskendutud eraldi tööpäevade, puhkepäevade ning pühade mõjule

lisakilomeetrite tekkel ning leitud, et tööpäevadel pole lisakilomeetritele arvestatavat mõju, seega tulevad viimased pühade ja puhkepäevade sõitudest. Niisiis oleks vaja teada, kas 35000 km aastane läbisõit on normaalsest suurem, mis lubaks oletada, et kõnealune lisa tuleneb erakasutusest (Millest tulenevalt...).

Kuna puuduvad kõikised andmed ettevõtete autode läbisõidu kohta terves Euroopa Liidus, kasutatakse võrdlusalusena Ühendkuningriiki, kus on hinnanguliselt teemat kõige põhjalikumalt uuritud (Ibid.). Vastavalt uuringule National Travel Survey, on Ühendkuningriigi sõiduautopargi keskmine aastane läbisõit 2012. aasta seisuga suurusjärgus 13200 kilomeetrit aastas. (2013) Samasse suurusjärku kuulub ka Eesti (Millest tulenevalt...). Eelnevalt mainitud uuringu kohaselt on Ühendkuningriigi ettevõtete autode keskmine läbisõit ligikaudu 31200 kilomeetrit aastas, seejuures on välja toodud, et ettevõtluse tarbeks sõidetakse ettevõtte autodega keskmiselt 40% koguläbisõidust ehk eratarbimine on 60%. Vastavalt uuringule Company Car Taxation, võib Euroopa Liidu ettevõtete autode erakasutuse osakaal olla arvatust veelgi suurem, küündides näiteks Belgia ja Hollandi näitel ligikaudu 70-80%. Siinkohal on eratarbeks peetud ka sõite töölt koju ja vastupidi. Seega, vastavalt kilometraažile ja sõitude sagedusele, kasutatakse mainitud riikide näitel ettevõtte sõiduautot tööasjus vaid 20-30%. (2009)

Vastavalt 2013. aasta uuringule Income Underreporting by Households with Business Income, on Eestis läbi ettevõtluse tehtava eratarbimise probleem suurem kui mujal Euroopas. Nimetatud uuringus kasutati Pissaridese ja Weberi meetodit, mis arvutab majapidamiste eelarveküsitluse põhjal välja selle osa ettevõtlustulu teenivate majapidamiste sissetulekust, mis jäetakse küsitluses esitamata. Võrreldes riikidega, kus on samuti antud meetodit kasutatud, on tulemused Eesti majapidamiste kohta tähelepanuväärselt suuremad. Nii näiteks on antud näitaja Kanada, Rootsi ja Soome puhul 1,5-2 korda väiksem. Seega teiste riikide, kus ettevõtete autode erakasutust on süviti uuritud, näited peaksid olema Eesti jaoks head orientiirid ilma ülehindamise ohuta (Millest tulenevalt...).

Sõiduautode erakasutusele läbi ettevõtte viitab samuti asjaolu, et MTA andmetel oli ettevõtete hulgas 2013. aasta esimese poolaasta seisuga 5600 ettevõtet, milles polnud sisulist majandustegevust (käivet ja töötajaid), kuid mille omanduses oli siiski kehtiva liikluskindlustuspoliisiga 7000 sõiduautot. Seega ettevõtete autode osakaal, mis on registreeritud ettevõtte nimele võimaliku käibemaksust ja muudest maksudest kõrvalehoidumise eesmärgiga, on märkimisväärne 10%. On alust eeldada, et niisugust skeemi

kasutatakse pigem juhul, kui saadav kasu on ka suurem, ehk risk sattuda maksuhalduri huviorbiiti õigustab ennast. Saadav kasu on suurem eelkõige kallimate sõiduautode ja suuremate kaasnevate kulude korral, millelt on võimalik käibemaks maha arvata. Lisaks on erisoodustuse hinnal ülempiir, juhuks kui erakasutust deklareeritakse. Kuna eelpoolmainitud 5600-l ettevõttel sisulist majandustegevust pole, ei saa nende omanduses olevaid sõidukeid käsitleda kui ettevõtlussisendit ehk need sõiduautod on täielikult erakasutuses. (Ibid.)

Eelpool välja toodud tulemuste põhjal võib järeldada, et Eestis on ettevõtete autod suure osas erakasutuses. Seejuures tuleb ka tõdeda, et Ühendkuningriik ja teised võrdlusalused riigid on Eestist nii asustustiheduselt, kultuuriliselt, kui jõukuse tasemelt erinevad, mistõttu on koondhinnang konservatiivne, tuginedes madalaimale eelpool välja toodud kvantitatiivhinnangule. Hinnanguliselt on Eestis ettevõtte autode erakasutus ligikaudu 60%, sealjuures tuleb arvestada asjaoluga, et otsese süsteemi väärkasutuse maht on märkimisväärne. Sisendkäibemaksu mahaarvamispääs määr 50% on tingitud sellest, et erakasutuse osakaalu hinnang 60% tugineb muuhulgas ka kaudsetel tõenditel ja oletustel, ning väiksema protsendi ehk 50% valimine välistab ülehindamise võimaluse. (Ibid.)

1.5 Erandid ja erakasutuse puudumise tõendamine

Kuigi üldreeglik on, et sõiduautodelt ja nendega seotud kulutustelt saab maha arvata vaid 50% käibemaksu, on siingi mõned erandid. Nii näiteks ei kehti piirang juhul, kui tegemist on (Elling 2014):

1. Sõiduauto müügiga ehk sõiduauto soetatakse müügiks tingimusel, et maksukohustuslane tegeleb sõiduautode müügiga ega võta müügiks soetatud sõiduautosid muul otstarbel kasutusele.
2. Sõiduauto rendiga ehk sõiduauto soetatakse kasutuslepingu alusel kasutusse andmiseks tingimusel, et maksukohustuslane tegeleb sõiduautode kasutusse andmisega ega võta kasutusele andmiseks soetatud sõiduautosid muul otstarbel kasutusele.
3. Taksoteenusega ehk sõiduautot kasutatakse peamiselt taksoveoks tingimusel, et maksukohustuslasel on taksoveoluba ja sõidukikaart.
4. Õppesõiduga ehk sõiduautot kasutatakse peamiselt õppesõiduks tingimusel, et maksukohustuslasel on mootorsõidukijuhi koolitamise luba või

maksukohustuslane osutab mootorsõidukijuhi õpetajana teenust isikule, kellel on mootorsõidukijuhi koolitamise luba

5. Ainult ettevõtluse tarbeks kasutamise eeskõlblik sõiduauto kasutatakse eranditult vaid ettevõtluse tarbeks, välja arvatud sõiduauto tasu eest kasutada andmine maksukohustuslasele töötajale, teenistujale või juhtimis- või kontrollorgani liikmele.

Seega on ettevõtjatel võimalus maksuhaldurile tõestada, et soetatud sõiduauto leiab 100% kasutust ettevõtluses ja täielik sisendkäibemaksu mahaarvamine on põhjendatud. Kas ja kuidas seda teha, jääb iga maksumaksja enda otsustada. (Ibid.) Ennekoike peab ettevõtte koostama oma sisekorras sõiduautode kasutamise korra, kuhu on märgitud arvestuse pidamise kohustus (sõidupäevik, GPS), parkimise ja garažeerimise kord ja muu, mis viitab, et töötaja ei kasuta ettevõttele kuuluvat sõiduautot erasõituteks (Allik 2014).

Sõiduautoga seotud sisendkäibemaksu on õigus 100% maha arvata vaid juhul, kui sõiduautot kasutatakse viies erandis toodud tingimustele vastavalt kahe aasta jooksul. Juhul, kui sõiduauto kasutusotstarve muutub kahe aasta jooksul (kaheaastast perioodi ei arvestata müügiks soetatud sõiduautode puhul) selliselt, et see ei vasta enam erandites toodud tingimustele, tuleb maksukohustuslasel mahaarvatud sisendkäibemaksu 50% ulatuses riigile nii-öelda tagasi maksta. Niisiis tähendab see, et kui maksumaksja näeb ette, et ta soetatud sõiduauto leiab kasutust ainult ettevõtlusega seotult ja sellega seoses arvab ka sisendkäibemaksu 100%-liselt maha, peab ta ostetud autot tõesti kaks aastat vaid ettevõtluse tarbeks kasutama. Igasugune eratarbimine on välistatud, vastasel juhul tuleb 50% sisendkäibemaksu tagasi maksta. Kui juhtub, et kahe aasta jooksul satub töötaja situatsiooni, kus on väga vaja firma autot eratarbeks kasutada, siis ei tohi ta seda mingil juhul lubada, seda ka juhul, kui töötaja ise eratarbimise arve alusel kinni maksab. (Elling 2014)

2. MUUDATUSE KOOSKÕLA ETTEVÕTJATE HUVIDEGA JA VIIMASTE KÄITUMISEST TULENEVAD MÕJUHINNANGUD

2.1 Ettevõtete ühetaoline kohtlemine

Käibemaksumuudatus kohtleb kõiki ettevõtteid ühtemoodi, eirates aga fakti, et ettevõtete vahel esineb mitmeid erinevusi. Nii piiratakse kõiki firmasid just 50% mahaarvamise määraga, arvestamata sõiduauto tegelikku kasutamist ettevõtluses, nii väitis rahandusministeerium, et ettevõtted naudivad liigset luksust ning põhjendas piiramist ka asjaoluga, et eksisteerib palju ettevõtteid, millel puudub aktiivne majandustegevus, ja ometigi on nende omanduses keskmiselt 1,3 sõiduauto.

2.1.1 Sisendkäibemaksu mahaarvamise määr

Käibemaksu mahaarvamise määr 50% ei pruugi olla alati õiglane, sest tegelikkuses ei soosi ettevõtte sõiduauto kasutamist erahvides, mistõttu võib juhtuda, et ettevõttes kasutatakse sõiduauto ettevõtlusega mitteseotud eesmärkidel palju väiksemas mahus.

Tundub, et seadusemuudatus eirab asjaolu, et reaalselt tegutsev ettevõtte (läbi omanike) ning selle töötaja on vastandlike huvidega: esimese püüab maksimeerida oma kasumit, teine isiklike huvide hulka. Praktikas väljendub olukord selles, et ükski ettevõtte ei luba oma töötajal kasutada ettevõtte sõiduauto piiramatult isiklikes huvides. Seaduseelnõu näib aga tuginevat eeldusele, et kõik ettevõtted soosivad – või vähemalt taluvad - sõiduautode kasutamist mitteettevõtluse tarbeks, millega ei saa nõustuda. (Sõiduautode ja nende tarbeks...)

Sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramine 50% ulatuses toob kaasa olukordi, kus ettevõtte on teinud kõik endast oleneva, et välistada sõiduauto kasutamine mitteettevõtluse tarbeks, kuid töötajad teevad seda töösõitude raames ikkagi, käies näiteks tööajal isiklike asju ajamas. Tekib küsimus, kes sellisel juhul peaks maksukulu tekkimise eest vastutama tööandja, kes oleks pidanud kohaldama veelgi rohkem meetmeid erakasutuse vältimiseks, või

töötaja, kelle palgast saab tööandja tekkinud maksukulu kinni pidada. Kehtivat töövaidluste praktikat arvestades on viimane aga üsna ebatõenäoline. (Ibid.)

Vastavalt AMTELi 2014. aasta liidusisese uuringu tulemuste kokkuvõttele tehakse erasõite tegelikkuses keskmiselt 11,9%, kusjuures selle hulka on arvestatud ka tööle- ja kojusõidud, mida Euroopa Liidu praktika ja mõningal juhul ka Eesti tulumaksuseaduse kohaselt erasõiduks ei loeta. Nimetatud uuringust ilmnes, et tõde jäi äärmiselt kaugele era- ja firmasõitude osakaalust 50:50. Eratarbe osakaalu äärmisteks väärtusteks kujunesid 0% ja 30%, enamus jäid aga 3% ja 18% vahele.

2.1.2 Aktiivse majandustegevuseta äriühingud

Sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramist põhjendatakse ka asjaoluga, et 2013.aasta alguses oli Eestis 5600 ettevõtet, mille käive 2012. aastal oli alla 1000 euro, kuid millest igatühe omanduses oli keskmiselt 1,3 sõiduauto. Niisuguseid äriühinguid, millel puudub aktiivne majandustegevus ja millele sõiduauto pole tootmissisendiks, võib kutsuda "elustiili ettevõteteks", ja võrdluses eraisikutega naudivad nad tõepoolest madalamat maksukoormust. (Sõiduautode ja nende tarbeks...)

Selleks, et niisuguste ettevõtete maksueelis kaotada, tuleks nendega tegeleda eraldiseisvalt. (Ibid.) Praeguses olukorras, kus seda püütakse teha läbi kõiki ettevõtteid hõlmava käibemaksumuudatuse, tekib äärmiselt ebaõiglane situatsioon: sisendkäibemaksu piiratakse ka ausatel aktiivse majandustegevusega ettevõtjatel, kel puudub tahtmine seaduseauke kasutada sõiduautode soodsamaks soetamiseks. (Automüüjad andsid...)

"Elustiili ettevõtete" puhul kerkib ülesse küsimus, et kui neil puudub majandustegevus, siis miks on nad registreeritud käibemaksukohustuslasena. Lisaks paneb majandustegevuse puudumine mõtlema ka selle üle, millest niisugused äriühingud "elatuvad" või ega neid ei kasutata Euroopast sõiduautode sissetoomiseks. On selge, et kõnealuseid äriühinguid tuleks kontrollida ning nende kontrollimine annaks tulemusi ka olukorras, kus üldist sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramist ei rakendata. Maksueelise saab kõrvaldada lihtsamalt ja ebavõrdsust tekitamata, vaadates üle käibemaksukohustuslaste register ja rakendades vastavaid üksnes nendele suunatud meetmeid ja kontrollitoiminguid, mitte aga piirata sisendkäibemaksu mahaarvamist kõikidele ettevõtetele ühetaoliselt. (Sõiduautode ja nende tarbeks...)

2.1.3 Liigse luksuse nautimine

Rahandusministeeriumi koduleheküljelt leiab väite, et ettevõtted ostavad keskmisest oluliselt kallimaid sõiduautosid, seejuures ratsionaalselt käituv ettevõtte rahandusministeeriumi hinnangul niimoodi ei käituks. Eriti ilmnevat nimetatud asjaolu kasutatud sõiduautode osas. (Sõiduautode ja nende tarbeks...)

31.12.2013 seisuga oli Eesti Panga statistika kohaselt eraisiku poolt liisitud kasutatud sõiduauto keskmine jääkmaksumus 6460 eurot ning juriidilise isiku poolt liisitud kasutatud sõiduauto keskmine jääkmaksumus samal ajal 10980 eurot. Selgelt on tunnetatav seadusandja seisukoht, justkui naudiksid juriidilised isikud liigset luksust, mis eraisikutele pole jõukohane ning mida tuleks täiendava maksustamise kaudu piirata. (Ibid.)

Asjaolu, et juriidilise isiku poolt liisitud kasutatud sõiduauto keskmine jääkmaksumus on ligikaudu 70% kõrgem, on mõjutatud mitmete objektiivsete tegurite poolt, näiteks liisingperioodi pikkus. Juriidilised isikud rendivad sõiduautosid lühemaks perioodiks kui eraisikud, vabanedes seeläbi sõiduauto vananemisega kaasnevatest remondikuludest. Selline käitumine ettevõtte seisukohalt on igati mõistetav: uuema sõiduauto liisimine annab lõppkokkuvõttes rahalise kokkuhoiu, kuigi esmapilgul võib tunduda, et tegemist on liigse luksusega. (Ibid.)

Eesti Panga eelnevalt viidatud statistika näitab, et juriidiliste isikute poolt liisitud uue sõiduauto keskmine jääkmaksumus on 18054 eurot, eraisikute puhul on vastav näitaja 13696 eurot. Ka selliste sõiduautode puhul pole alust rääkida liigsest luksusest: tegemist on tavalise odavama keskklassi sõiduautoga ning hinnaerinevus juriidiliste isikute kasuks on selgitatav taaskord asjaoluga, et juriidilised isikud liisivad sõiduauto lühemaks perioodiks (tihti garantiiperioodiks 3 aastat), mille möödumisel liisitakse uus sõiduauto. Ettevõttele on sõiduauto tavaline tootmissisend, mida kasutatakse selle majanduslikult kasuliku eluea jooksul ning sõiduauto väljaostmine liisingperioodi lõppedes pole ilmtingimata vajalik. (Ibid.)

Kokkuvõttes võib öelda, Eesti Panga statistika ei toeta väidet, et ettevõtted naudivad liigset luksust, mida tuleks täiendava maksustamise kaudu piirata. Eestis müüdid sõiduautodest pole luksusautode osakaal ületanud kunagi 1%. (Ibid.)

Ka maanteeameti avalik statistika näitab, et paljud seaduseelnõu seletuskirjas nimetatud alla 1000-eurose käibega ettevõtted võivadki olla niinimetatud elustiili ettevõtted. Vaadates 2013.a esmaselt registreeritud vähekasutatud (väljalaskeaasta 2008-2012) sõiduautode arvu, jääb silma, et luksusmarkide (Audi, BMW, Mercedes-Benz) arv ületab

oluliselt teiste automarkide arvu. Kõrvutades seda uute sõiduautode esmaregistreerimiste arvuga, nähtub, et enamik ettevõtteid ei soeta reeglina kalleid luksusautosid, vaid hoopis tavalisi väike- või keskklassi sõidukeid. Sedakaudu saab järeldada, et paljude elustiili ettevõtete ning vähekasutatud luksusmarkide soetamise vahel eksisteerib seos. (Ibid.)

2.2 Tõendamis- ja halduskoormus

Kui ettevõtte kasutab sõiduautot üksnes ettevõtluses, on lubatud läbi veenva tõendamise arvata sisendkäibemaks tervikuna maha. Keskne küsimus on, kuidas aga tõendada praktikas erakasutuse puudumist, sest täpne juhised selle kohta puudub. Sisuliselt ei muutu võrreldes eelnevalt kehtinud käibemaksuseadusega midagi: kui varem oli maksuhalduril keeruline ettevõtte poolt esitatud tõendite põhjal hinnata, kuidas sõiduautot päriselt kasutati, siis nüüd on ettevõtetel sama keeruline tõendada, et autot kasutatakse üksnes ettevõtluse tarbeks. Sisuliselt toimus tõendamiskoormuse üleminek maksuhaldurilt ettevõttele, ent selget juhust, kuidas tõendamiskoormus praktikas täita, puudub siiani. (Sõiduautode ja nende tarbeks...)

Seaduseelnõu seletuskiri viitab, et riik ei pea sõidupäevikute pidamist usaldusväärseks, ent erakasutuse puudumist saab edukalt tõendada näiteks läbi GPS-seadme, lisaks peaks sõiduautot parkima ettevõtte juures jne. Küll aga ei lahenda GPS-seadme paigaldamine probleemi: seade annab vaid võimaluse kontrollimiseks. Ettevõttel tuleks regulaarselt jälgida sõidukite GPS-ide logi, mis tähendab omakorda, et keegi peaks kulutama autopargi suurusest sõltuva osa oma tööajast nende logide dokumenteerimisele, lisaks peaks tööandja neid omakorda kontrollima – kõik see tõstab ettevõtete halduskoormust. Vastasel juhul ei saa deklareerida, kas ja kui palju autosid erasõituteks kasutati või ei kasutatud. Seejuures tuleb arvestada ka ettevõtetega, kellel on näiteks 50 autot. See tähendab, et üks töötaja kontrollibki kaheksa tundi päevas logisid, mis on ettevõttele vägagi arvestatav lisakulu, millel pole ettevõtlusega mingit pistmist ning mis muudab (vastupidiselt Euroopa Liidu rahandusministrite eriloa tingimusele lihtsustada maksukogumist) maksude administreerimise veelgi keerulisemaks. (Kann 2014a) Samuti on niisugune jälgimise nõue äärmiselt küsitav isikuandmete ja eraelu puutumatuse seisukohast ning läbi on mõtlemata, millised riskid võivad kaasneda elektroonilise jälgimise ja andmete pikaajalise (vähemalt 2 aastat) säilitamisega (Täiendavad seisukohad...).

Kui aga rääkida sõiduauto parkimisest ettevõtte juures, võib seegi kujuneda üsna kulukaks: igal ettevõttel ei pruugi olla kohta, kuhu parkida sõidukeid. (Ibid.)

Tuleb välja, et reaalsuses osutub erandi tõendamine niivõrd keerukaks, et võiks justkui arvata, et eelnõu koostajad loodavad pigem sellele, et Eesti ettevõtjad ei riski erandit rakendama hakata ja on nõus lahkelt välja käima loodetud 47 miljonit eurot aastas (Lehis 2014). Lisaks pole praktikas võimalik ilma ebaproportsionaalseid ja sisuliselt põhiseadusvastaseid meetmeid kasutamata (sisuliselt tegeledes eraviisilise jälitustegevusega) tagada, et sõiduautot kasutatakse eranditult vaid ettevõtluse jaoks (Täiendavad seisukohad...). Ka advokaatide hinnangul pole niisugune tõendamisviis korrektne, sest üldjuhul peab maksu määramise põhjendatust tõendama maksuhaldur ning tõendamiskohustus läheb maksumaksjale üle alles siis, kui ta on saanud maksuhaldurilt maksuotsuse ja selle vaidlustanud (Kann 2014a).

2.3 Mõju tarbijahindadele

Seaduseelnõus on nimetatud ühe asjaoluna seda, et ettevõtete ning eraisikute maksukoormus sõiduauto soetamisel ja kasutamisel on liiga erinev, olles selliselt ebaõiglane. Mitmesuguste uuringute käigus jõutud järeldusele, et tarbimismaksude tõstmine (sama tulemuse annab sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramine) kantakse reeglina edasi tarbijatele. (Sõiduautode ja nende tarbeks...) Eelnevat väidet kinnitavad näiteks uuringu Tax incidence of the VAT and excise taxes, mis käsitleb tänaseid Euroopa Liidu riike aastatel 1970-2004, tulemused iga analüüsi lõikes. (2014)

Sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramise näol on tegemist täiendava rahalise koormusega ettevõtetele, millega kaasnev mõju võib väljenduda kahel viisil: ettevõtted aktsepteerivad ühe tootmissisendi kallinemist või kannavad täiendava kulu kaupade ja teenuste müügihinna koosseisus lõpptarbijale. Kuna tootmissisendi kallinemine tähendab ettevõtlustulust teatud osa loovutamist riigile täiendava maksuna, võib märkimisväärne osa ettevõtjatest tõsta pigem toodete ja teenuste hindu, mis toob kaasa üldise hinnatõusu enamikes valdkondades, kus sõiduautosid kasutatakse. Viimast toetab ka asjaolu, et sõiduautosid kasutatakse paljude kaupade, millest tarbijal pole võimalik loobuda, tootmiseks. (Sõiduautode ja nende tarbeks...)

Kokkuvõttes maksavad nii täiendava käibemaksukulu kui ka selle ettekäändel toimuva täiendava hinnatõusu kinni tarbijad, seega pole tegelikkuses võimalik ettevõtteid ning eraisikuid maksustada võrdsemalt, sest nimetatud isikud pole omavahel võrreldavad. (Ibid.)

2.4 Mõju skeemitamisele

Sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramine soodustab kasutatud sõiduautode toomist Euroopast: kui siseriiklikult muutub sõiduauto soetamine kallimaks, tekib varasemast suurem stiimul soetada Euroopast sõiduautosid nullmääraga ning jätta edasimüügil käibemaks tasumata. Suureneb ka sõiduautode toomisega tegelevate ettevõtete arv, mis müüvad Euroopast nullmääraga soetatud sõiduauto edasi ostjale, kuid käibemaksu jätaavad maksmata. (Sõiduautode ja nende tarbeks...)

Erinevate ametkondade ühistegevus on näidanud kasutatud autode turul positiivseid muutuseid, kuid sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramisega antakse kasutatud sõiduautode toomisele Euroopast uus hingamine, sest kasvab isikute arv, kes soovivad vältida täiendavat käibemaksukulu sõiduauto soetamisel. Paljud ettevõtted, mis seni soetasid uue või vähekasutatud sõiduauto Eestist, võivad hakata otsima võimalusi soetada Euroopast toodud sõiduauto mõne vahendaja kaudu. Seetõttu tekivad ka maksuvaidlused, mille keskne küsimus on, kas ostja teadis või pidi teadma, et müüja käibemaksu ei tasu. (Ibid.)

Samuti suureneb sõiduautode soetamine eraisikutelt või käibemaksukohustuslasena registreerimata isikutelt, kes on sõiduauto eelnevalt omandanud mitmeid omanikuvahetusi sisaldava müügiahela käigus, kus käibemaks jäetakse tasumata. Sõiduauto kui vallasasja olemust arvestades pole keeruline ega kulukas „venitada“ müügiahel pikemaks, et lõppostja tunduks olevat aus ettevõtte, kes käibemaksu maksmata jätmisest midagi ei teadnud. (Ibid.)

Maksuhaldur peab muudatusejärgselt kulutama rohkem aega ja ressursse, et saada kätte maksud kasutatud autode turult. Sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramine kasvatab kõnealuse äri tegelevate isikute ning sellistelt isikutelt sõiduauto soetamisest huvitatud isikute arvu. Märkimisväärset hulgal käibemaksu ega tööjõumakse niisuguste ettevõtete tegevusest riigile ei laeku. (Ibid.)

Kokkuvõttes tekib olukord, kus Maksu-ja Tolliametil on lihtsam määrata käibemaksu ettevõttele, kelle puhul pole sõiduauto kasutamine üksnes ettevõtluses rahuldaval kujul tõendatud (ehkki enese hinnangul on ettevõtte teinud selleks kõik võimaliku) ning mitte

tegeleda kasutatud autode müüjatelt käibemaksu kättesaamisega. Niisuguse olukorra tekkimine on tõenäoline, sest esimesel juhul on tegemist tegutseva ning vara omava ettevõttega, teisel juhul aga eelkõige varatu äriühinguga. Mõistlik pole seadusemuudatus, mis nii-öelda suunab maksuhaldurit pöörama kasutatud autodega skeemitajatele vähem tähelepanu. (Ibid.)

2.5 Mõju riigieelarvele

Seaduseelnõu seletuskirja järgi on sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramisest puudutatud käibemaksubaas umbes 739 miljonit eurot, millest käibemaks on 123 miljonit eurot. Arvestades kehtiva seaduse alusel ettevõtete poolt maksustatavat omatarvet, mida seadusemuudatuse jõustumise järgselt ei maksustata, on leitud, et riigieelarvesse laekub täiendavat käibemaksu umbes 40 miljonit eurot aastas ehk 20 miljonit eurot poolaastas. Nimetatud arvutus on tehtud ettevõtetele kuuluvate sõiduautode arvu põhjal, milleks on 81 500 autot. (Sõiduautode ja nende tarbeks...)

Ometi pole maksubaasi ja vastava maksumuudatuse mõju hinnangus arvestatud võimaliku pikaajalise nihkega tarbimiskäitumises: kui sõiduautode soetamine muutub kallimaks, ostetakse kas vähem või odavamaid autosid (Seletuskiri käibemaksuseaduse muutmise seaduse eelnõu juurde). Lisaks võivad hakata ettevõtted soetama varasemast rohkem vähekasutataud sõiduautosid (Sõiduautode ja nende tarbeks...). Kui see nii peaks olema, väheneks potentsiaalne maksubaas ning seega ka maksumuudatuse mõju eelarvele. Lisaks võib maksumuudatus mõjutada ettevõtjaid ja eratarbijaid nihutama oma autoostu otsuseid varasemaks. (Seletuskiri käibemaksuseaduse muutmise seaduse eelnõu juurde)

Lisaks võib käibemaksubaasi vähendada nõudluse suurenemine kaubikute järele. Juba enne firmaautode käibemaksu seadusemuudatuse jõustumist hoiatas Autode Müügi- ja Teenindustevõtete Eesti Liit, et oodata on universaalkerega autode vormistamist kaubikuteks, pääsemaks sisendkäibemaksu mahaarvamise piirangust. AMTEL-I tegevjuhi Arno Sillati ennustus läks täide ning Maanteeameti tehnosakonna juhataja Jürgo Vahtra kinnitas, et sõiduautode kaubikuks registreerimine kasvas enne muudatuse jõustumist hüppeliselt. Kohati laekus nädalas üle 100 taotluse ning ümberehitamise järjekorrad pikenesid lausa neljale nädalale. Ümber sooviti vormistada kõikvõimalikke sõiduautosid kuni tavaliste sedaankerega autodeni välja. (Kann 2014b)

3. SÕIDUAUTODE SISENDKÄIBEMAKSU UURING

3.1 Uuringu meetodika ja valiku põhjendus

Uurimismeetodid on protseduurid ja reeglid, mida võib vaadelda kui vahendeid probleemide lahendamiseks. Need etendavad mitmesuguseid rolle, sealhulgas arutusviise lahendusteni jõudmiseks ja intersubjektiivsuse reegleid, ehk kõrvalseisjad peavad olema võimelised üle vaatama ning hindama uurimistulemusi. (Ghauri, Grønhaug 2002) Üks põhiline teaduse ja eriti kvantitatiivse uurimismeetodi filosoofia on positivismi paradigma, mis ütleb, et ainus vettpidavate tulemuste saamise moodus on teadmiste ammutamine läbi loogilise ja matemaatilise andmete töötlemise (Smith 2014).

Eristatakse kvantitatiivset ning kvalitatiivset uurimismeetodit. Paljud majandusteadlased usuvad, et nende meetodite vahe seisneb järgnevas: kvantitatiivne meetod analüüsib numbritel põhinevaid andmeid, kasutades statistilisi analüüsimeetodeid, kvalitatiivne meetod kasutab aga sõnades väljendatud informatsiooni ja analüüsib seda muul viisil (Starr 2014). Kvantitatiivset meetodit kasutatakse, kui soovitakse alustada teooria või hüpoteesiga ning testida selle paikapidavust (Newman, Benz 1998). Kvantitatiivse uuringu käigus viiakse läbi katseid ja küsitlusi ning uuritakse objekte, mis võimaldavad statistiliste andmete kogumist. Järelduste tegemiseks kasutatakse põhjus-tagajärg mõtteviisi, testitakse teooriat, mõõdetakse ja jälgitakse ning koondatakse nähtused kindlateks muutujateks, hüpoteesideks ja küsimusteks. (Creswell 2003) Vigade, erapooletuse ja muude häirivate faktorite, mis takistavad uuritava nähtuse selget tajumist, vähendamiseks kasutatakse tavaliselt eksperimentaalset või korrelatsioonilist lähenemist. Ideaalne kvantitatiivse meetodi läbiviija on erapooletu ja objektiivne. (Firestone 1987)

Kvantitatiivset meetodit iseloomustavad järgmised tunnused (Ghauri, Grønhaug 2002):

- 1) rõhk testimisel ning tõestamisel,
- 2) loogiline ja analüütiline lähenemine,

- 3) kontrollitud mõõtmine,
- 4) hüpoteetilis-deduktiivne ehk fookus hüpoteeside kontrollimisel,
- 5) tulemusele suunatud,
- 6) üldistamine üldkogumi liikmeskonnale.

Käesoleva lõputöö põhirõhk on hinnangute testimisel; lisaks on uuring analüütiline - seetõttu valiti uurimismeetodiks kvantitatiivne meetod.

Andmekogumise tehnikaks oli Google Docs'i tarkvara abil loodud struktureeritud veebiküsitlus (vt lisa 1). Küsitlus on *survey*-uurimuse peamine meetod ning selle ingliskeelne termin *survey* tähendab niisuguseid küsitluse, intervjuu ning vaatluse vorme, kus andmeid kogutakse standardiseeritult ja katseisikud moodustavad valimi või näidise suuremast üldkogumist. Siinkohal tähendab standardiseeritus, et küsimusi tuleb küsida kõigilt vastajatelt täpselt samal viisil. (Hirsjärvi et al 2004) Kõnealuse andmekogumismeetodi eeliseks on kiire ja lihtne läbiviimine – eeldusel, et küsitlus puudutab sihtrühma jaoks olulist teemat. Ergutamaks vastajaid küsimustikku täitma, tehti ankeedi alguses pöördumine, kus selgitati küsitluse eesmärki ja tähtsust, sealhulgas pakuti välja võimalus töö valmides tulemustega tutvuda. Tähelepanu pöörati ka küsimustiku vormile ning küsimused esitati lihtsas keeles ja lühidalt. Küsitluses kasutati erinevaid küsimustüüpe: nii avatud, valikvastustega kui ka astmestikel ehk skaaladel põhinevaid.

Sihtgrupini toimetati küsimustik nii meilitsi kui ka Delfi ja RMP veebiportaalide vahendusel. Eialgu võeti elektronposti teel ühendust ligikaudu 60 ettevõttega, ent see ei andnud soovitud tulemust. Seejärel kontakteeruti raamatupidamis-ja maksuinfoportaali RMP toimetusega, kes küsimustiku lingi koduleheküljel avaldas ning nädalakirjas ära mainis. Nägemata drastilist erinevust vastanute arvus, pöörduti 9. aprillil Delfi toimetuse poole, kes tegid järgmisel päeval Ärilehte eraldi teemaploki ja levitasid küsimustikku ka Facebooki teel.

Vastuseid koguti vahemikus 08.04.2015-20.04.2015 ning kokku laekus 43 vastust. Enim vastuseid kogunes vahetult pärast küsitluse avaldamist Delfi Ärilehes 10. aprillil ning vahemikus 14.04-19.04 vastuseid ei laekunud. Viimasel päeval, 20.04, laekus kaks vastust.

Andmeanalüüs toimus programmis Microsoft Excel ning põhiliselt kasutati struktuurisuhtarve, aritmeetilist keskmist, standardhälvet, t-testi ja moodi. Aritmeetilise keskmise ja standardhälbe arvutamisel kõrvaldati Likerti skaalalt vastusevariant 6, mis tähistab vastust "Ei oska öelda", eesmärgiga arvestada vaid ettevõtjatega, kel on kujunenud kindel arvamus.

3.2 Sihtrühma ja valimi määratlemine

Uuringu läbiviimisel on kaks võimalust: koguda informatsiooni üldkogumi igalt liikmelt või vaid populatsiooni mingilt osalt, võttes elementide valimi suuremast rühmast ja tehes selle alusel järeldusi suurema grupi kohta. Esimene variant on sageli aga liiga kulukas ja võtab äärmiselt palju aega. (Äriuuringute meetodid) Käibemaksuseaduse muudatus puudutab ettevõtteid üle Eesti ühetaoliselt, sõltumata nende suurusest või tegevusalast, mistõttu on antud uuringu üldkogumiks igas suuruses ja erinevate tegevusalade ettevõtted üle Eesti. Kuna kõikide ettevõtjate küsitlemine on tõenäoliselt võimatu, kasutatakse valimi moodustamist.

Valikuraam on ühikute loend, millelt tegelik valim võetakse (Äriuuringute meetodid). Vajaminevad andmed üldkogumi kohta on pärit Statistikaameti koduleheküljelt. Üldkogumi suuruseks on 112 760 ettevõtet (vt lisa 2), mis esindavad kõiki Eesti regioone. Valimi suuruseks on 50 ettevõtet ja struktuur on esitatud tabelis 1.

Tabel 1. Kavandatud kvootvalimi suurus ja jaotus

Maakond	Töötajate arv			
	250+	50-249	10-49	1-9
Harju maakond	0	0	2	25
Hiiu maakond	0	0	0	0
Ida-Viru maakond	0	0	0	3
Jõgeva maakond	0	0	0	1
Järva maakond	0	0	0	1
Lääne maakond	0	0	0	1
Lääne-Viru maakond	0	0	0	2
Põlva maakond	0	0	0	1
Pärnu maakond	0	0	0	3
Rapla maakond	0	0	0	1
Saare maakond	0	0	0	1
Tartu maakond	0	0	0	5
Valga maakond	0	0	0	1
Viljandi maakond	0	0	1	1
Võru maakond	0	0	0	1
Kokku	0	0	3	47

Allikas: (autori koostatud lisa 2 toodud andmete alusel)

Valikuprotseduuriks on mittetõenäosuslik valim, täpsemalt kvootvalim: üldkogum on jaotatud gruppideks ja igale alagrupile on määratud kvoot. Teisisõnu on kõik Eesti ettevõtted liigitatud suuruse ja asukoha järgi, mis on tingitud nimetatud andmete kättesaadavusest avalikest andmebaasidest, ning vastavalt arvutatud nende osakaal 50-st ettevõttest

moodustatud valimis. Ehkki statistiliste järelduste tegemiseks peaks kasutama tõenäosuslikku valimit, kus kõigil sihtgrupi esindajatel on sarnane võimalus sattuda valimisse, pole see käesoleva lõputöö puhul võimalik. See ühtlasi tähendab, et uuringu valim pole representatiivne ja tulemused ei pruugi olla valiidsed.

3.3 Tulemused

3.3.1 Vastanute struktuur

Pärast vastuste laekumise tähtaega selgus, et vastuseid saadi 43 ettevõttelt, mille jaotus on esitatud tabelis 2. Vastuste vähesuse ja struktuuri tõttu polnud võimalik viia valimi vastavusse eelnevalt moodustatud teoreetilise mudeliga; sestap kasutati uurimistulemuste analüüsil võimalusel kõiki laekunud vastuseid. Nii näiteks Likerti skaalal hinnatud väidetele vastasid kõik uuringus osalenud ettevõtjad ja kedagi analüüsil ei kõrvaldatud. Siiski tuli mõne küsimuse puhul välja jätta ebaselged, mitmeti mõistetavad vastused või elimineerida ettevõtted, kes küsimusele ei vastanud.

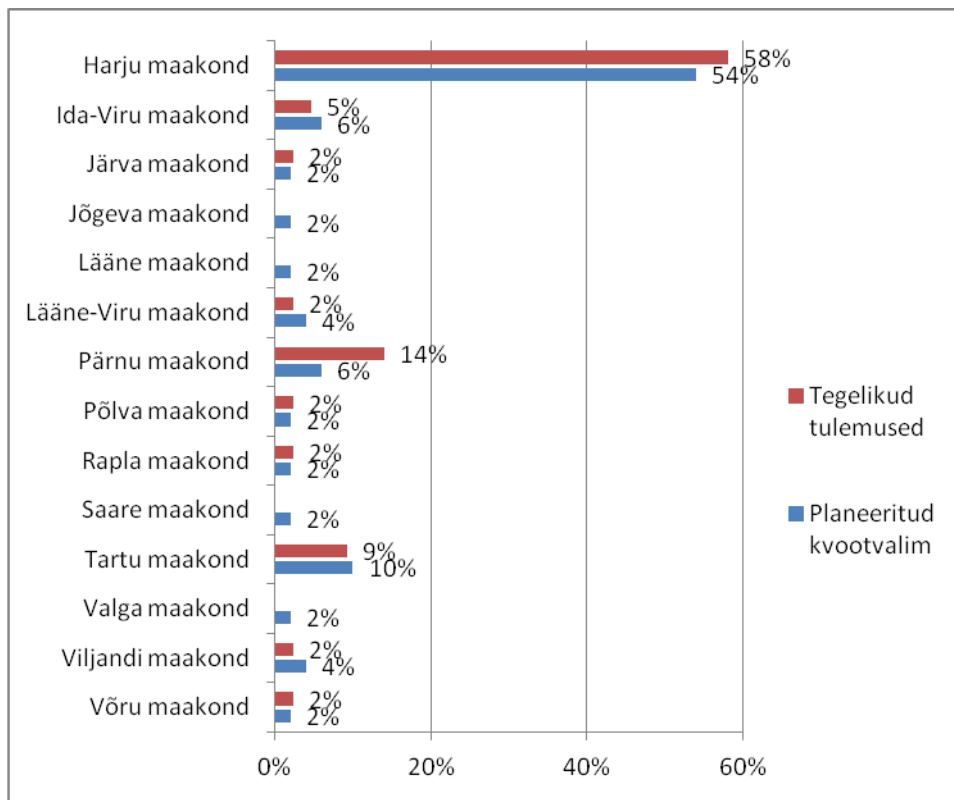
Tabel 2. Vastanute jaotus ettevõtte suuruse ja tegevuspiirkonna alusel

Maakond	Töötajate arv		
	50-249	10-49	1-9
Harju maakond	1	6	18
Ida-Viru maakond	0	2	0
Järva maakond	0	0	1
Põlva maakond	1	0	0
Pärnu maakond	1	0	5
Rapla maakond	0	0	1
Tartu maakond	1	1	2
Viljandi maakond	0	1	0
Võru maakond	0	0	1
Lääne-Viru maakond	0	0	1
Kokku	4	10	29

Allikas: (autori koostatud)

Nihked plaanitud kvootvalimi ja tegelike tulemuste vahel maakonniti on esitatud joonisel 1. Harju maakonna osakaal osutus 4% ja Pärnu maakonna osakaal 8% suuremaks kui

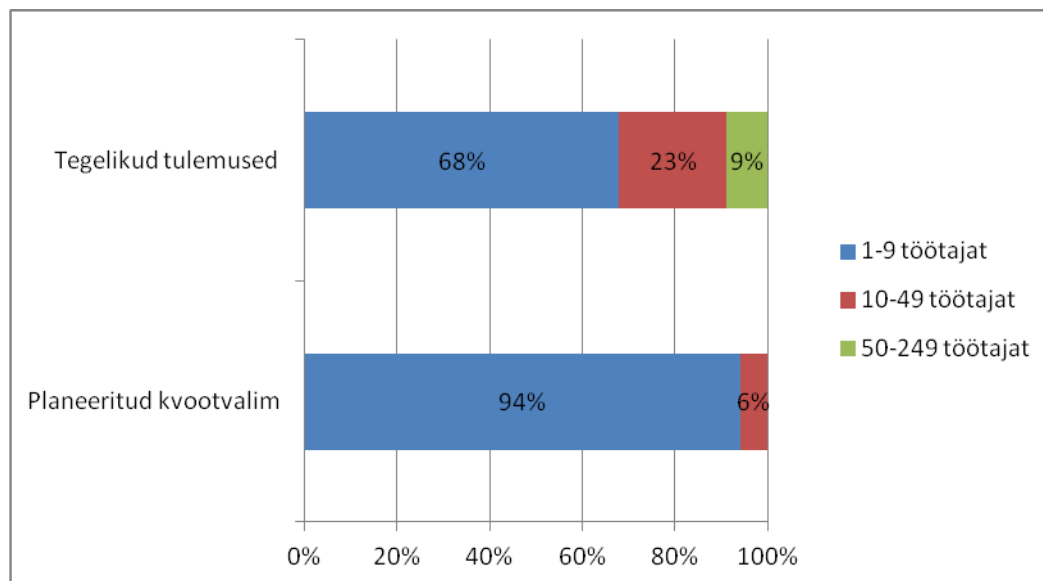
teoreetilises mudelis. Rahuldavaks võib pidada vastuste osatähtsust Võru, Rapla, Põlva ja Järva maakonna puhul. Soovitust vähem vastuseid laekus Lääne-Viru (2% võrra), Viljandi (2% võrra), Tartu (1% võrra) ja Ida-Viru (1% võrra) maakonnast. Laekumata jäid teoreetilise mudeli jaoks vajalikud vastused Valga, Saare, Lääne ja Jõgeva maakonnast.



Joonis 1. Planeeritud kvootvalim ja tegelikud tulemused maakondade lõikes

Allikas: (autori koostatud tabelite 1 ja 2 alusel)

Nihked planeeritud kvootvalimi ja tegelike tulemuste vahel töötajate arvu lõikes on esitatud joonisel 2. Erinevused laekunud vastuste ja kavandatud kvootvalimi struktuuri vahel seisnevad eelkõige väike- ja keskmise suurusega ettevõtete osakaalus.



Joonis 2. Tegelikud tulemused ja planeeritud kvootvalim töötajate arvu lõikes

Allikas: (autori koostatud tabelite 1 ja 2 alusel)

Väike- ja keskmise suurusega ettevõtete osakaal osutus planeeritust suuremaks. Nii moodustavad väikeettevõtete tulemused 23%, ehkki teoreetilise mudeli järgi oleksid pidanud moodustama 6%; samuti on keskmise suurusega ettevõtete osatähtsus 9%, ehkki kvootvalimi järgi nendega arvestama poleks pidanud.

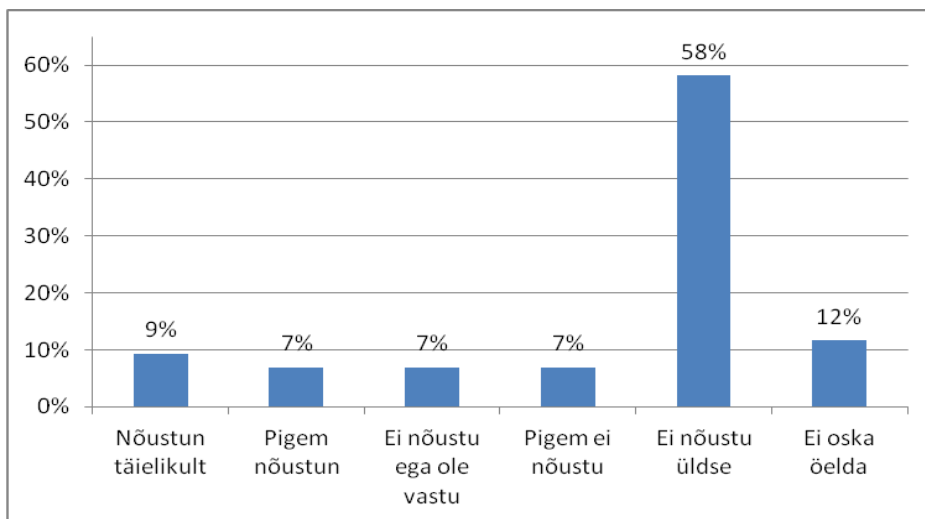
3.3.2 Sisendkäibemaksu mahaarvamise määr

Erasõitude analüüsil on arvestatud 44% ettevõtjate vastuseid, mis on tingitud ülejäänute ebatäpsusest või vastava alajaotuse küsimustele vastamata jätmisest. Lisaks elimineeriti vastused, kus kiputi arvesse võtma ka sõidukeid, mida kasutatakse ainult ettevõtluses, sest eesmärk oli välja selgitada, kui palju kasutatakse isiklikel eesmärkidel sõiduautosid, mida ei deklareerita vaid ettevõtluses kasutatavana.

Aritmeetilisest keskmisest lähtudes on sõiduautode erakasutuse määr 12,5%, äärmusteks kujunesid 1% ja 30%. Ligikaudu kolmveerand (73%) analüüsitud ettevõtjatest pidas erakasutuse määra samaks, mis aastatel 2010-2014, ülejäänud küsimusele ei vastanud.

Likerti skaalal hinnati väidet, et sisendkäibemaksu mahaarvamise määra 50% rakendamine kõikidele ettevõtetele ühetaoliselt on õiglane. Joonisel 3 on esitatud ettevõtjate hinnangud väitele: 16% nõustub suuremal või vähemal määral, et sisendkäibemaksu määra

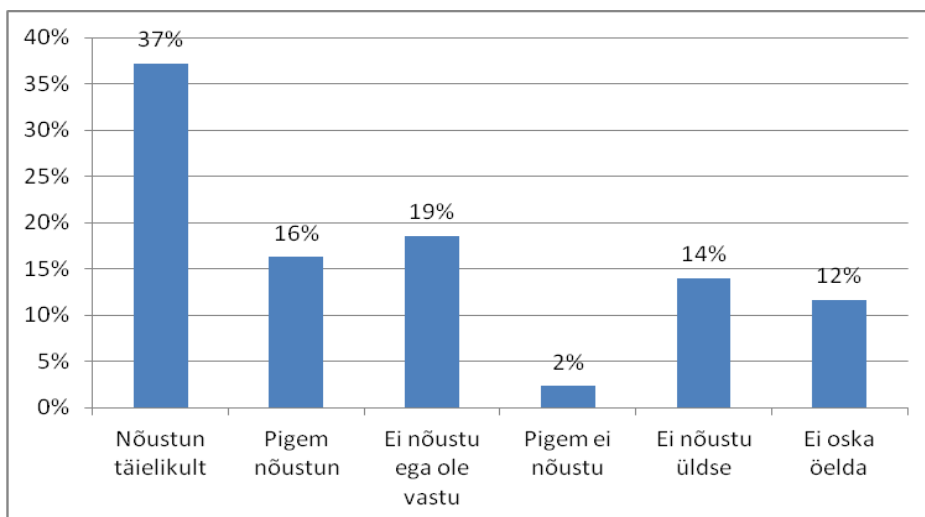
praeguses korras rakendamine on õigustatud, seevastu 65% sellega ei nõustu, eriti teravalt on väitele vastu 58% ettevõtjatest. 12% ei oska kõnealusel ütlusest midagi arvata ning 7% ei nõustu ega ole vastu. Aritmeetilisest keskmisest lähtudes väitega pigem ei nõustuta.



Joonis 3. Hinnangud sisendkäibemaksu mahaarvamise määra ühetaolisele rakendamisele kui õiglasele tegevusviisile

Allikas: (autori koostatud lisas 3 toodud andmete alusel)

Likerti skaalal hinnati väidet, et ka enne käibemaksumuudatust tehti firma poolt kõik, välistamaks sõiduautode kasutamise isiklikuks tarbeks. Tulemused on esitatud joonisel 4.



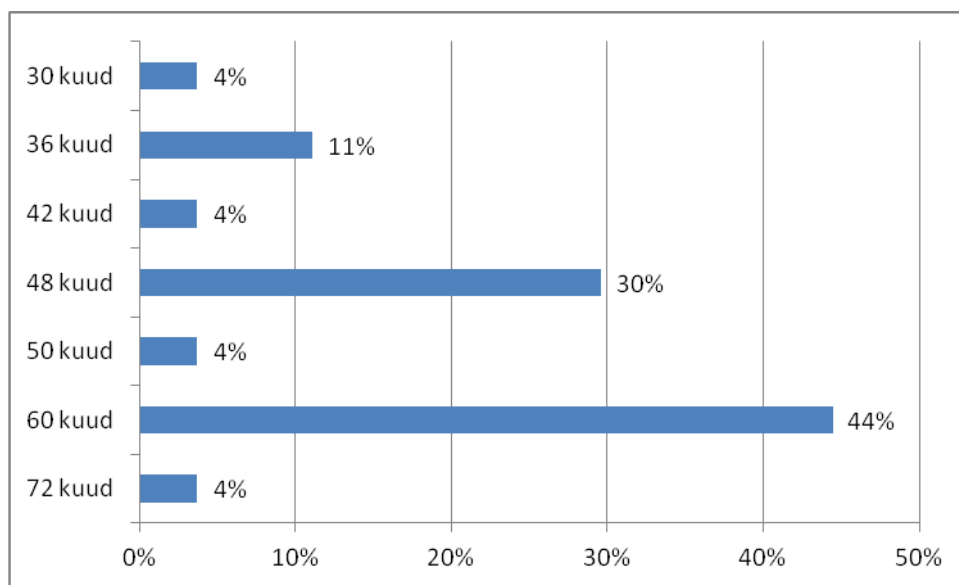
Joonis 4. Hinnangud erasõitude minimeerimisele enne käibemaksumuudatust

Allikas: (autori koostatud lisas 3 toodud andmete alusel)

Tuleb välja, et väitega nõustuvad suuremal või vähemal määral 53% kõikidest ettevõtjatest, vastu on vaid 16%. Seejuures 19% pole vastu ega ole ka nõus ning 12% ei oska väitest midagi arvata.

3.3.3 Liigse luksuse nautimine

Vastava alajaotuse tulemuste analüüsil on vastuste, mis esitati ajavahemikuna (näiteks 3-5 aastat), aluseks võetud nende aritmeetiline keskmine. 63% kõikidest ettevõtjatest on kasutanud kasutusrenti ning keskmiselt on sõiduautot liisitud 52 kuuks. Joonisel 5 on välja toodud, kui pikaks perioodiks on nimetatud rendileping enamasti sõlmitud. Selgub, et enim (44%) on liisitud sõiduautot kasutusrenti alusel 60 kuuks, veidi vähem 48 kuuks (30%) ja 36 kuuks (11%). Üksikud ettevõtjad on liisitud sõidukit ka 30, 42, 50 või 72 kuuks, seejuures iga nimetatud perioodi osakaal on 4%.

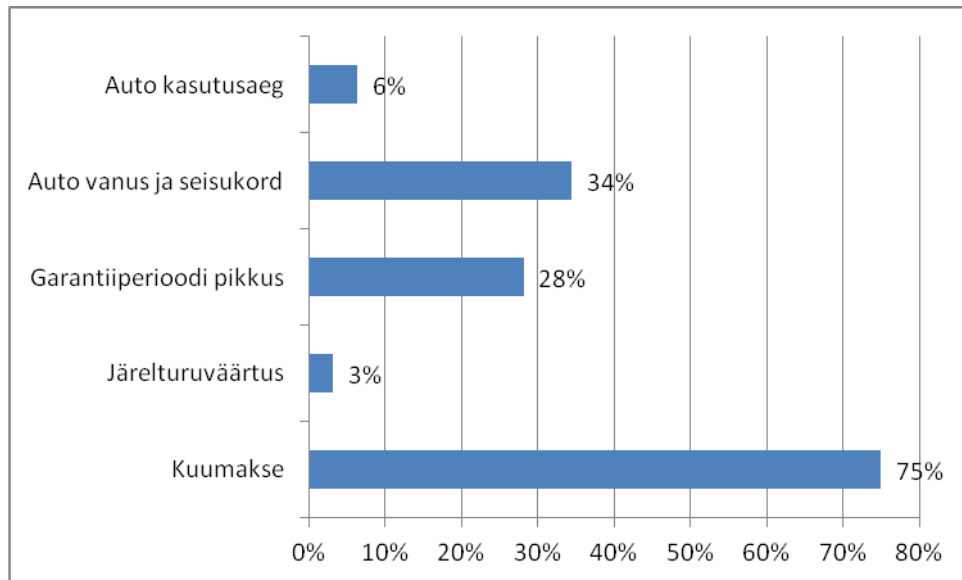


Joonis 5. Kasutusrenti perioodi tavapärase pikkus

Allikas: (autori koostatud lisas 4 toodud andmete alusel)

Joonisel 6 on esitatud valikukriteeriumid, millele tuginedes võetakse vastu otsus kasutusrendilepingu perioodi pikkuse kohta. Arvestatud on 74% ettevõtjate vastuseid, sest 26% küsimusele ei vastanud. Kuna ettevõtjatel oli lubatud valida mitu vastusevarianti, on välja toodud, kui palju ettevõtjaid iga varianti mainisid. Selgub, et kõige olulisem tegur on kuumakse suurus, mille märkis ära kolmveerand kõikidest vastanutest. Sellele järgneb auto

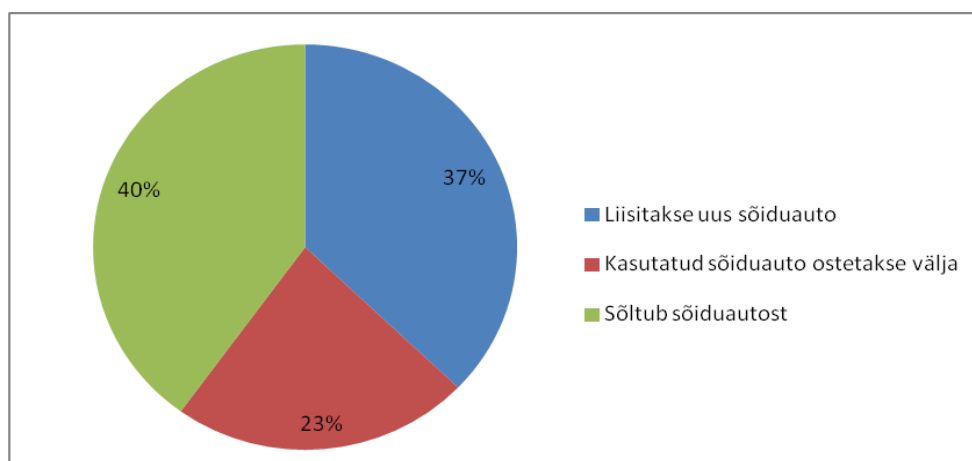
vanus ja seisukord (34%) ning garantiiperioodi pikkus (28%). Vähemoluliseks peetakse auto kasutusaega ja järelturuväärtust, mida mainis vastavalt 6% ja 3% analüüsitud ettevõtetest.



Joonis 6. Kasutusrendi perioodi valikut mõjutavad tegurid

Allikas: (autori koostatud lisa 4 toodud andmete alusel)

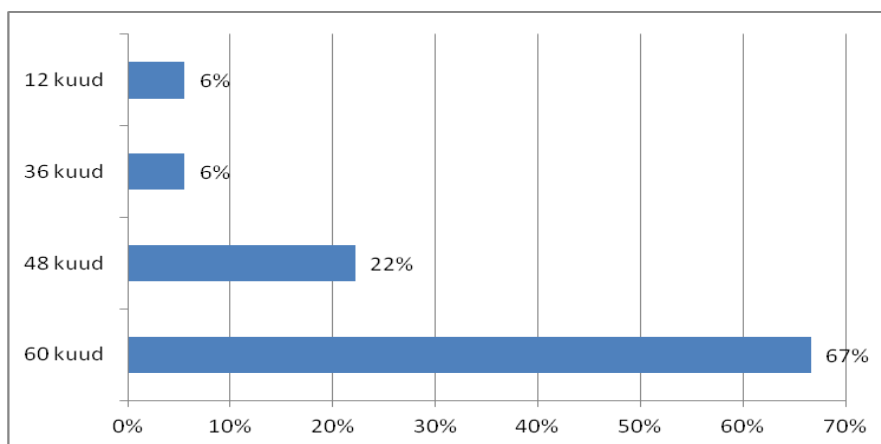
81% ettevõtjatest andsid hinnangu, kas auto ostetakse kasutusrendilepingu lõppedes välja või liisitakse koheselt uus sõiduk. Tulemused jagunesid järgmiselt: 37% liisiksid uue auto, 23% ostaksid sõiduki välja ning 40% valik sõltuks konkreetse sõiduauto tehnilisest seisukorrast ja muudest asjaoludest, näiteks jääkväärtusest ning läbisõidust (vt joonis 7).



Joonis 7. Ettevõtjate käitumine kasutusrendilepingu lõppedes

Allikas: (autori koostatud lisa 4 toodud andmete alusel)

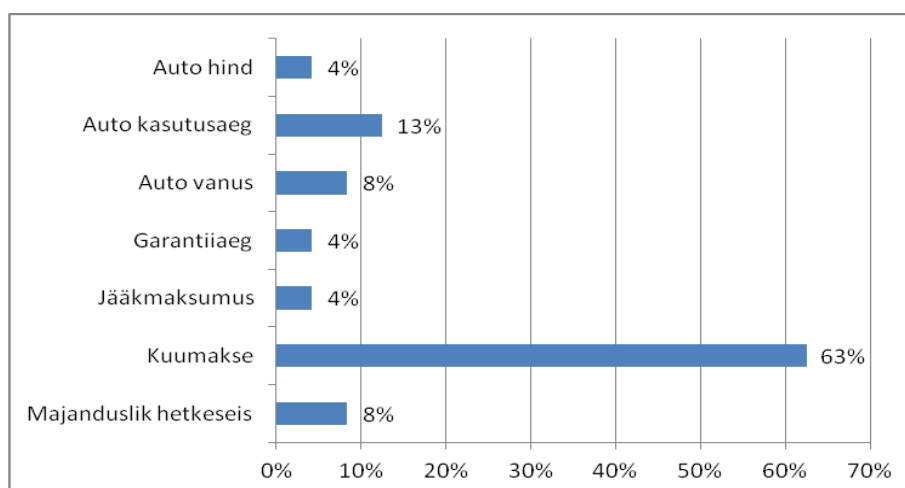
42% kõikidest ettevõtetest on kasutanud kapitalirenti, liisides auto keskmiselt 53 kuuks. Enim valitud perioodiks kujunes 60 kuud, mis moodustas 67% kõikidest vastustest (vt joonis 8). 22% eelistavad liisida 48 kuuks, 12 kuud ja 36 kuud valivad mõlemal juhul 6% ettevõtjatest.



Joonis 8. Kapitalirendi perioodi tavapärase pikkus

Allikas: (autori koostatud lisas 5 toodud andmete alusel)

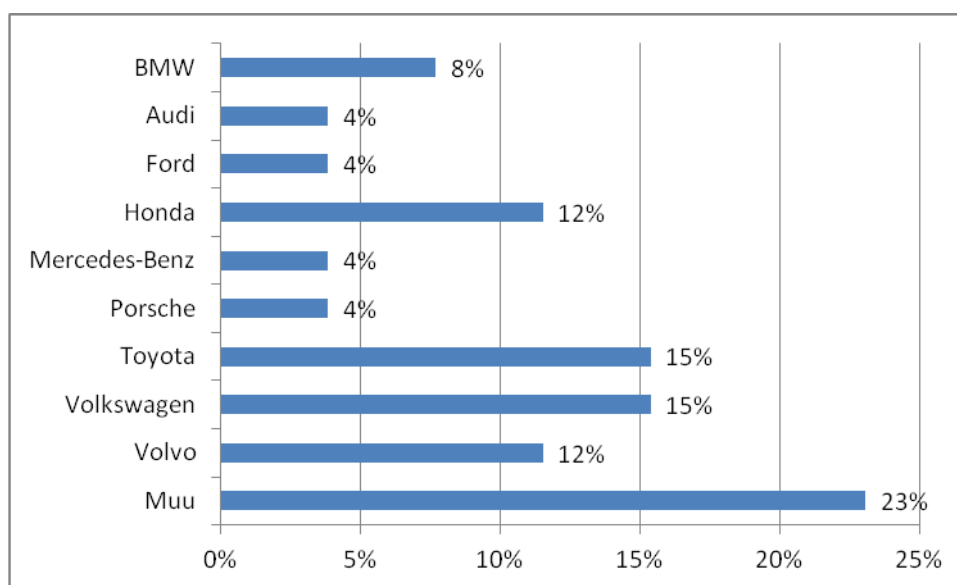
Perioodi valikut mõjutavad tegurid on esitatud joonisel 9, mis võtab kokku 56% ettevõtjate vastused. Eelkõige (63%) lähtutakse kuumakse suurusest, sellele järgneb valik auto kasutusaja (13%), sõiduki vanuse ja majandusliku hetkeseisu (8%) järgi. Vähemoluliseks peetakse jääkmaksumust, hinda ja garantiiaega, neist igähte mainis 4% vastanutest.



Joonis 9. Kapitalirendi perioodi valikut mõjutavad tegurid

Allikas: (autori koostatud lisas 5 toodud andmete alusel)

60% ettevõtjatest tõdesid, et neil on välja kujunenud lemmikautomark, mida teistest enam liisida eelistaksid, 40% väitsid vastupidist. Joonis 10 illustreerib ettevõtjate lemmikautomarke: enim eelistatakse liisida Toyotat (15%) ja Volkswagenit (15%), neile järgneb Volvo (12%) ja Honda (12%). Veidi vähem (8%) mõeldakse BMW liisimisele, kõige vähem aga Audi, Fordi, Mercedes-Benzi ja Porsche liisimisele – neist igäühte eelistab liisida 4% ettevõtjatest. Automarke, mis loendis puudusid, eelistavad liisida ülejäänud 23% ettevõtjatest. Ettevõtete suuruse ning automargi eelistuste vahel ei näi olevat seost.

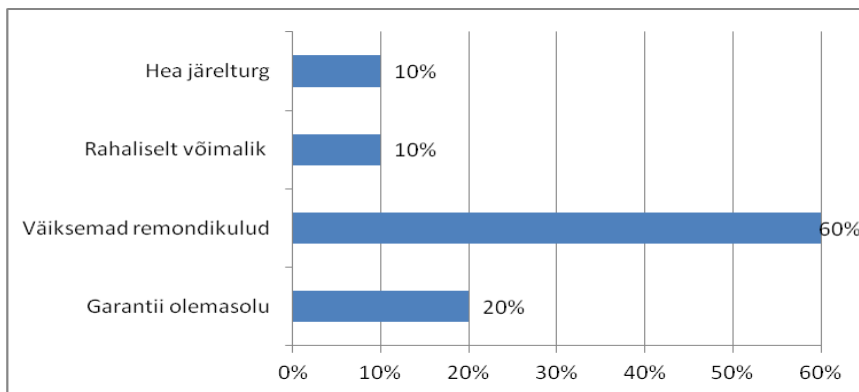


Joonis 10. Ettevõtjate lemmikautomargid

Allikas: (autori koostatud lisas 6 toodud andmete alusel)

Uue või vähekasutatud sõiduauto liisingu eelistamise analüüsis osales 84% ettevõtjatest. Kõrvaldatud (16%) vastused jagunesid järgmiselt: 11% ei osanud vastata ning 5% tundus mõistvat küsimust teisiti. Analüüsitud ettevõtjatest 8% puudub kindel eelistus: nende valik sõltuks konkreetsest autost, majanduse seisust, inflatsioonist, intressidest ja muust. Ülejäänud 92% ettevõtjate vastused jagunevad järgmiselt: 64% eelistavad liisida uut autot ning 36% vähekasutatud autot. Joonisel 11 on esitatud aspektid, millest tulenevalt on ettevõtted teinud otsuse uue sõiduauto kasuks. Nagu näha, kardetakse enim (60%), et vähekasutatud sõiduauto liisimisega kaasnevad suuremad remondikulud, võivad ilmned kasutatud auto varjatud vead. Lisaks peetakse oluliseks ka garantii olemasolu (20%). Vähemoluliseks peetakse head järelturgu ning ettevõtte heast majanduslikust seisust tulenevat

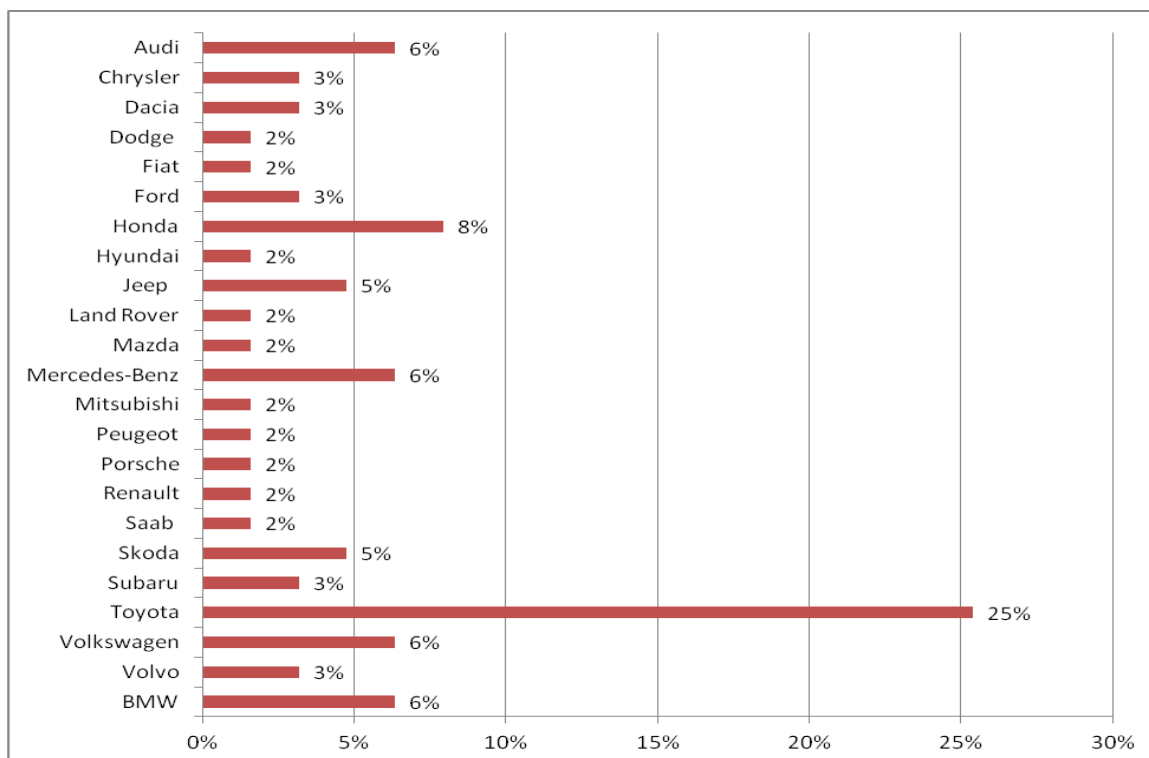
võimalust teha niisuguse valiku, neist mõlemat mainis 10% analüüsitud ettevõtjatest. Kõik 33% ettevõtjatest, kes eelistavad liisida vähekasutatud autot, teevad valiku hinnast lähtudes.



Joonis 11. Uue sõiduauto liisimise põhjused

Allikas: (autori koostatud lisas 7 toodud andmete alusel)

Joonisel 12 on välja toodud ettevõtete omanduses olevate sõiduautode jaotus. Arvestatud on nii välja ostetud kui ka rendilepingu alusel arvel olevate autodega.



Joonis 12. Ettevõtete omanduses olevad sõiduautod

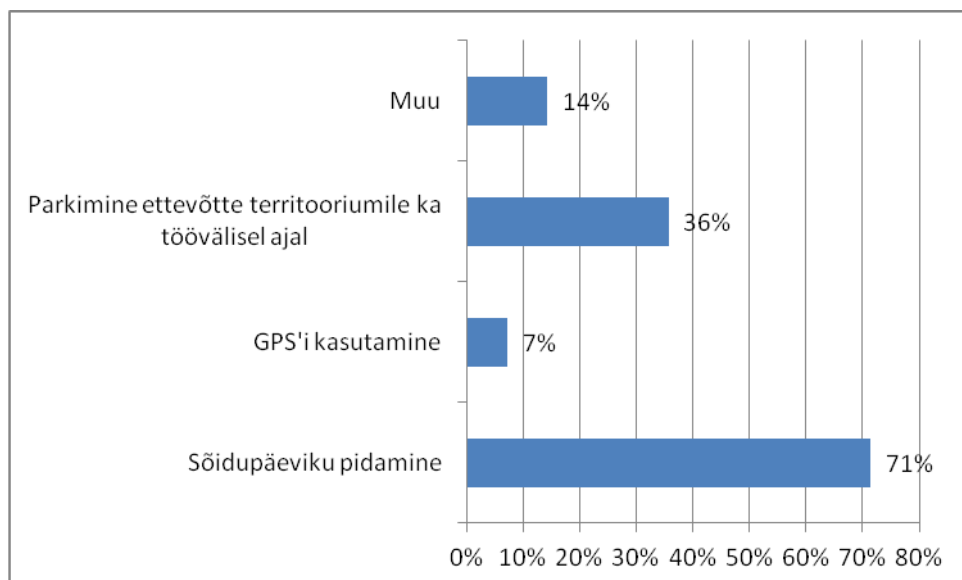
Allikas: (autori koostatud lisas 8 toodud andmete alusel)

Veerandiku kõikidest ettevõtete omanduses olevatest autodest moodustab Toyota. Järgneb Honda, mis moodustab 8% kõikide analüüsitud ettevõtjate autopargist. Pisut vähem on ettevõtete omanduses automarke nagu Volkswagen, Audi, BMW ja Mercedes-Benz, neist igäihe osakaal on 6%. Viimast kolme võib ühtlasi pidada luksuslikeks markideks. Lisaks on luksautomargiks Porsche, mis moodustab 2% ettevõtete autopargist. Luksautomarkide osakaalud summeerides saame tulemuseks, et nende osatähtsus on tegelikkuses 20%.

3.3.4 Tõendamis- ja halduskoormus

49% kõikidest ettevõtetest ei oma vaid ettevõtluses kasutatavaid autosid, mistõttu on analüüsitud 51% vastanutest. Neist 64% tõendavad MTA-le eratarbe täielikku puudumist, 36% seda mingil põhjusel ei tee. Joonisel 13 on välja toodud, milliseid võtteid kasutavad ettevõtted erakasutuse puudumise tõendamiseks.

Enim ettevõtteid (71%) peavad sõidupäevikut ja lisaks pargivad sõiduaudod ettevõtte territooriumile ka töövälisel ajal (36%). 7% vastanutest on kasutusele võtnud ka GPS'i ning muid võtteid kasutavad veel 14%. Viimase all mõistetakse eelkõige kinnitatud sõiduaudode kasutamise korda. Siinkohal tuleb arvestada, et vastajad, kes peavad sõidupäevikut, omavad tõenäoliselt siiski ka kinnitatud sõiduaudode kasutamise korda, sest riiki ei rahulda ainuüksi sõidupäeviku pidamine.



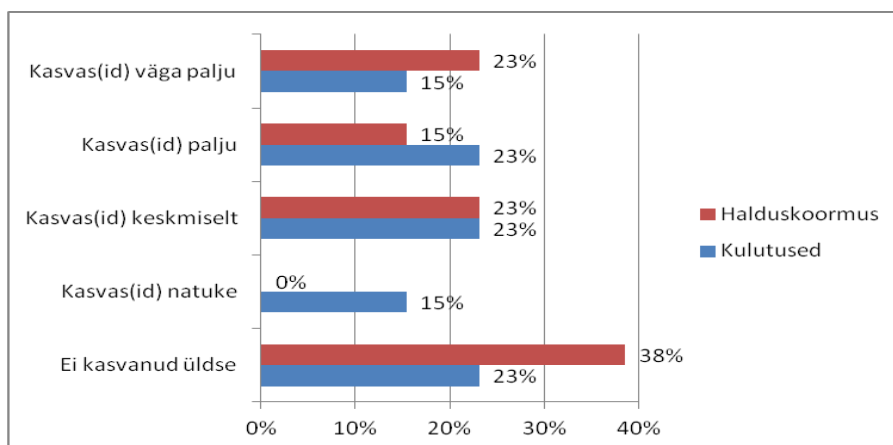
Joonis 13. Eratarbe puudumise tõendamise võtted

Allikas: (autori koostatud lisas 9 toodud andmete alusel)

36% ettevõtjatest, kes ei tõenda sõiduauto kasutamist vaid ettevõtluses, põhjendavad seda järgnevalt: üks osa neist (63%) kannavad täiendava kulu ettevõtluskulukuks, sest peavad täiendavat tõendamist liiga aeganõudvaks ja koormavaks, mistõttu saadav tulu oleks väiksem tõendamiseks tehtavatest kuludest; teine osa (37%) on loobunud tõendamisest ning teevad seda tulevikus vaid juhul, kui maksuhaldur selle kohta küsib. See tähendab, et leidub ettevõtjaid, kes deklareerivad sõiduautot vaid ettevõtluses kasutatavana, ent kel puudub motivatsioon seda põhjalikult tõendada ning teevad viimast vaid MTA nõudmisel. Ettevõtjad, kes kannavad täiendava kulu ettevõtluskulukuks, põhjendavad seda lisaks liigsele ajakulule ning halduskoormusele (60% mõlemal juhul) ka asjaoluga, et tõendamine pole majanduslikult mõistlik. Viimast mainisid 40% vastanutest, täpsustades valikut näiteks sellega, et ettevõtte peaks palkama assistendi, mida firmast kui tervikust lähtudes õigeks ei peeta (vt lisa 10).

Tõendamisega kaasnevate kulutuste ja halduskoormuse kasvu hindamisel on analüüsitud ettevõtjaid, kel on sõiduautosid, mida kasutatakse vaid ettevõtluses ja kes seda ka maksuhaldurile tõendavad. Siinkohal on elimineeritud ettevõtjad, kes küll deklareerivad sõiduauto kasutamist 100% ettevõtluses, ent tegelikkuses selle tõendamiseks midagi ei tee - teisisõnu teevad siis, kui maksuhaldur küsib.

Kulutuste ja halduskoormuse kasvu kajastab joonis 14: 77% ettevõtjate kulutused (näiteks GPSi, videoregistraatori või parkimiskohtade ost-rent) praeguse tõendamiskorra juures suuremal või vähemal määral kasvasid, seejuures 23% väitsid vastupidist. 38% ettevõtjate halduskoormus jäi samaks nagu varemgi, seejuures 62% tunnistasid, et halduskoormus on mingil määral suurenenud.

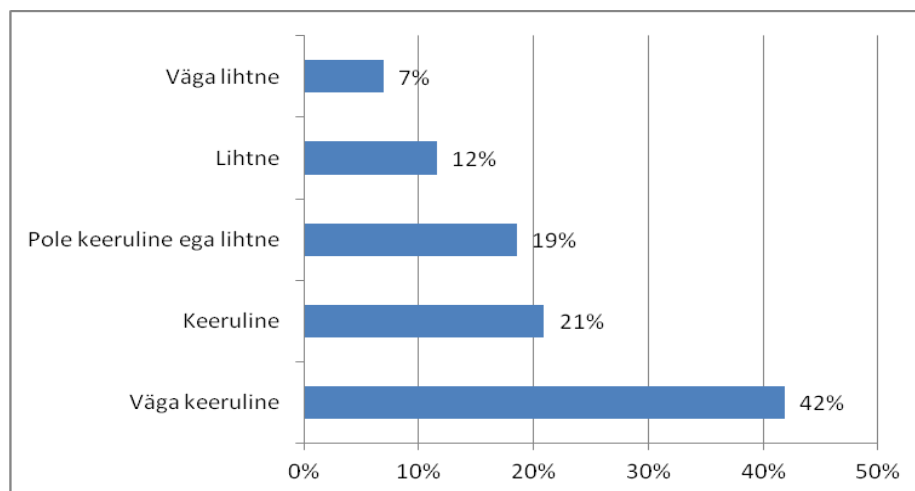


Joonis 14. Halduskoormuse ja kulutuste kasvu täiendava tõendamise tõttu

Allikas: (autori koostatud lisa 10 toodud andmete alusel)

Väitega, et GPS-seadme paigaldamine on ebamõistlik ja kulukas, nõustusid täielikult ligikaudu pooled ettevõtjatest, lisaks 21% pigem nõustusid. Vaid 7% ei nõustunud ütlusega, 14% polnud nõus ega vastu ning 9% ei osanud üldse seisukohta võtta (vt lisa 3).

Kõik uuringusse kaasatud ettevõtted andsid oma hinnangu pärast 1.detsembrit 2014 kehtima hakanud sõiduauto erakasutuse puudumise tõendamiskorrale. Tulemused on esitatud joonisel 15.

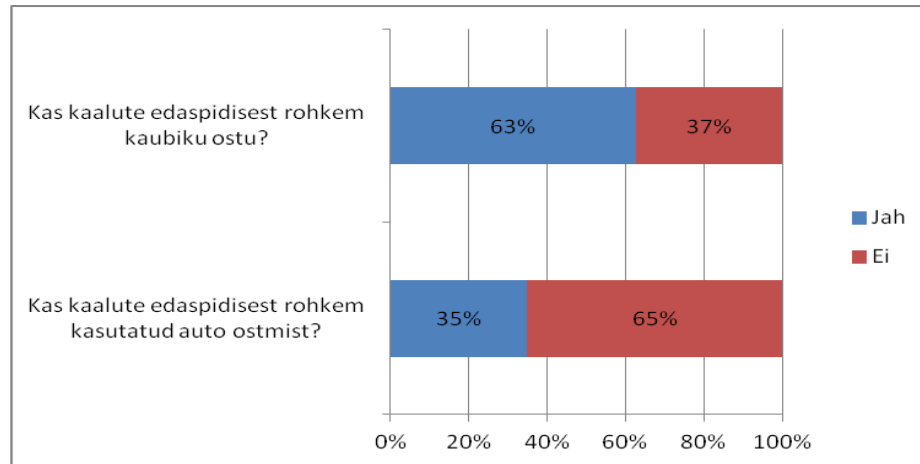


Joonis 15. Hinnangud kehtivale sõiduauto erakasutuse puudumise tõendamiskorrale
Allikas: (autori koostatud lisa 10 toodud andmete alusel)

Asendikeskmise mood näitab, et valdavalt (42%) peetakse kehtivat tõendamiskorda väga keeruliseks, 21% peab pigem keeruliseks. Vaid 7% ettevõtjatest peavad seda väga lihtsaks ning 12% pigem lihtsaks. 19% ei pidanud seda lihtsaks ega ka keeruliseks. Aritmeetilisest keskmisest lähtudes peetakse tänast tõendamiskorda siiski keeruliseks.

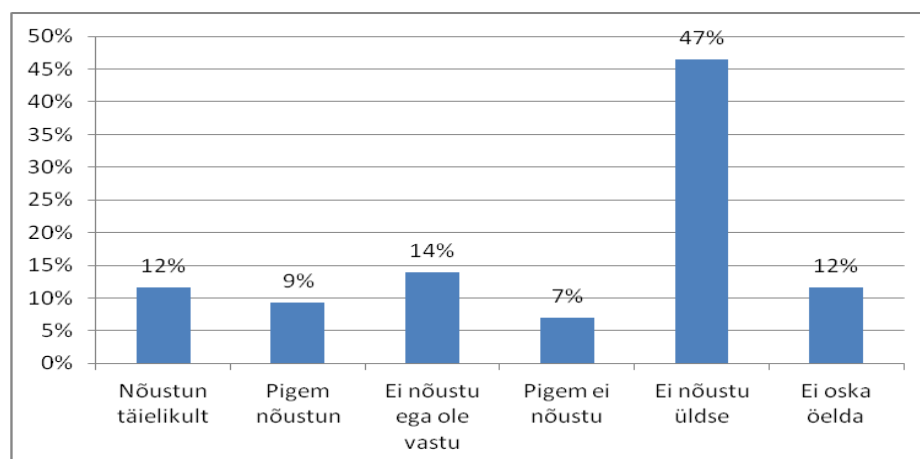
3.3.5 Mõju muudele aspektidele

Joonisel 16 on kajastatud käibemaksumuudatuse mõju ettevõtjate edaspidistele valikutele vähekasutatud sõiduautode ja kaubikute ostul. 63% kõikidest ettevõtjatest kaalub edaspidi rohkem kaubiku ostu ning 35% on hakanud varasemast enam mõtlema kasutatud sõiduauto soetamisele. Olulisuse tõenäosus mikro- ja väikeettevõtetel on t-testist lähtudes 0,17 kaubikute ja 0,29 vähekasutatud sõidukite ostul, mis tähendab, et edaspidine valik ei sõltu sellest, kas tegu on mikro- või väikeettevõttega. (vt lisa 11)



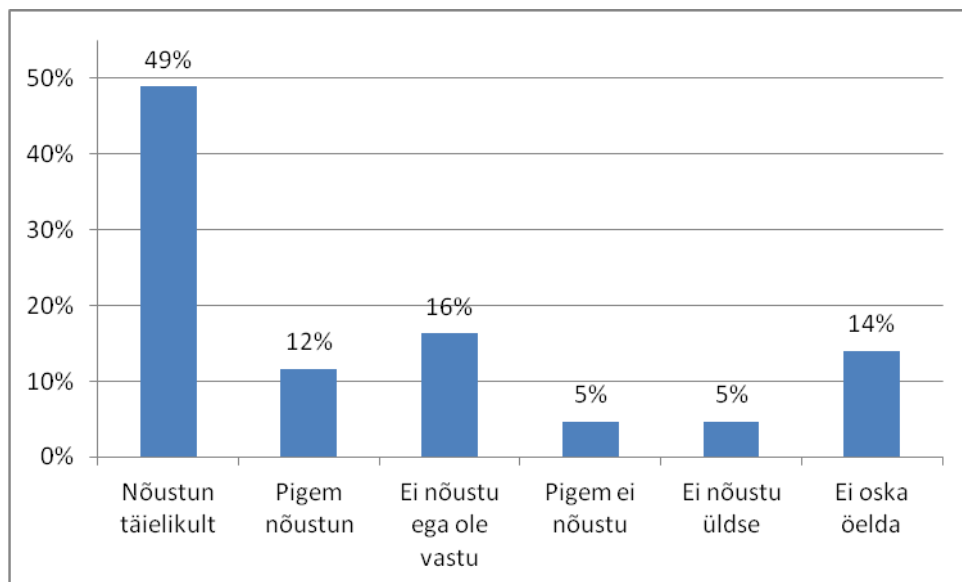
Joonis 16. Käibemaksumuudatuse mõju ostuvalikutele
Allikas: (autori koostatud lisas 11 toodud andmete alusel)

33% kõikidest ettevõtetest on olnud sunnitud tõstma oma toodete või teenuste hindu. Likerti skaalal esitatud väite, et sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramine muudab ettevõtjate ja eraisikute sõiduautode kasutamise maksustamise õiglasemaks, analüüsi tulemused on esitatud joonisel 17. Valdav osa (47%) ettevõtjatest ei nõustu sellega üldse ja 7% pigem ei nõustu. 21% usub, et muudatus on juriidiliste- ja eraisikute maksustamist suuremal või vähemal määral õiglasemaks muutnud, 14% ei arva ühte ega teist ning 12% ei oska seisukohta võtta. Aritmeetilisele keskmisele tuginedes väitega pigem ei nõustuta. Väite hajuvus oli standardhälbest lähtudes väike, jäädes Likerti skaalal hinnatud ütluste analüüsil teisele kohale (vt lisa 12). Seega väitele antud hinnangud ei erinenud oluliselt üksteisest.



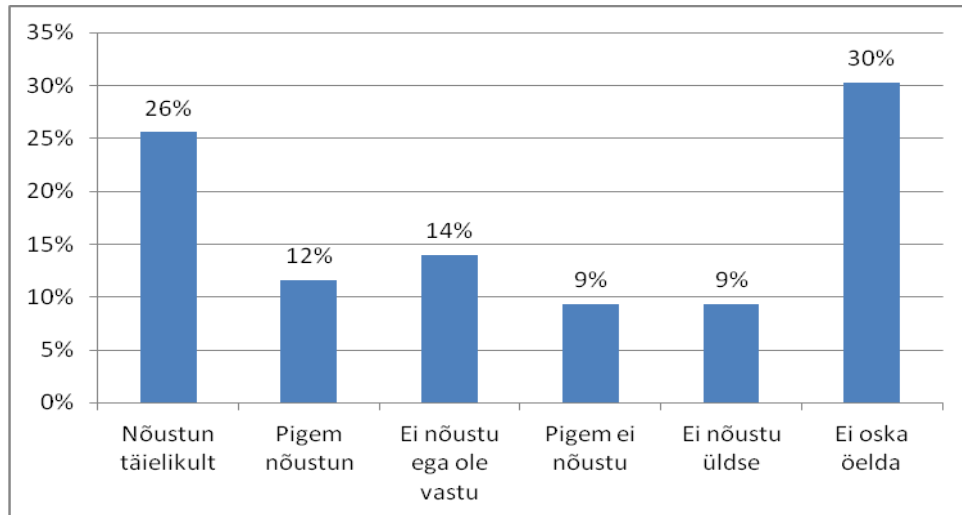
Joonis 17. Hinnangud era- ja juriidiliste isikute õiglasemale maksustamisele muudatuse teel
Allikas: (autori koostatud lisas 3 toodud andmete alusel)

Likerti skaalal hinnati väidet, et sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramisega antakse kasutatud sõiduautode toomisele Euroopast uus hingamine ja suureneb skeemitamine. Saadud tulemusi illustreerib joonis 18. Aritmeetilisest keskmisest lähtudes ollakse väitega pigem nõus, mood aga näitas, et enim (49%) nõustutakse väitega täielikult. 12% ettevõtjatest kaldusid pigem nõustuma ja 5% pigem mitte nõustuma; täielikku vastuseisu väljendas 5% vastanutest. Seejuures 14% ettevõtjatest ei osanud midagi öelda ning 16% polnud väitega nõus ega olnud selle vastu. Antud väite hajuvus osutus standardhälbest lähtudes kõige väiksemaks, mis tähendab, et sellele antud hinnangud ei erinenud oluliselt aritmeetilisest keskmisest ja saadud tulemuste kogum oli kõige ühtlasem, ehk vastanute seas valitses antud väite osas suurim üksmeel (vt lisa 12).



Joonis 18. Hinnangud skeemitamise ja sõidukite sissetoomise suurenemisele Euroopast
Allikas: (autori koostatud lisa 3 toodud andmete alusel)

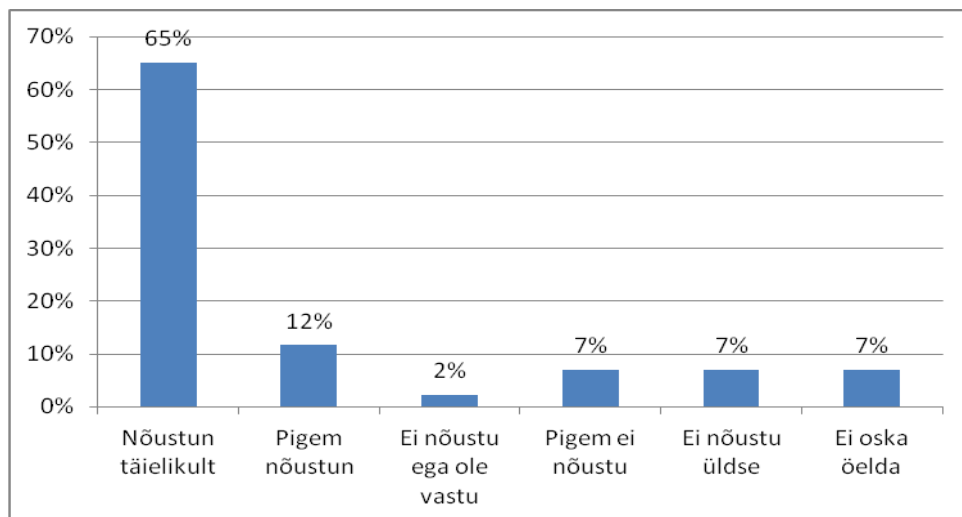
Väite, et sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramise tõttu suureneb soetamine eraisikutelt või käibemaksukohustuslasena registreerimata isikutelt, tulemused on esitatud joonisel 19. Aritmeetilisest keskmisest lähtudes poldud väitega nõus ega olnud ka vastu. Ka mood näitab, et domineerivaks vastusevariandiks on "Ei oska öelda", mis moodustas 30% kõikidest vastustest. Ometi, hinnates, kui suur osa ettevõtjatest on väitega suuremal või vähemal määral päri, näeme, et vastav osakaal on 38%; seevastu väitega ei nõustu 18% ettevõtjatest.



Joonis 19. Hinnangud sõiduauto soetamise suurenemisele eraisikutelt ja käibemaksudokumentatsiooniga registreerimata isikutelt

Allikas: (autori koostatud lisas 3 toodud andmete alusel)

Uurides, kuidas õigustatud on kõnealuse käibemaksumuudatuse põhjendamine läbi elustiiliettevõtete, saame järgmised tulemused: vaid 2% vastanutest tõdes, et nende firma aastane käive on väiksem kui 1000 eurot. Väite, et ettevõtetele, millel puudub aktiivne majandustegevus, ent mis omavad sellegipoolest sõiduautot, tuleks rakendada üksnes nendele suunatud meetmeid ja kontrolltoiminguid, hinnangud on esitatud joonisel 20.



Joonis 20. Hinnangud väitele, et elustiili ettevõtetele tuleks rakendada üksnes neile suunatud meetmeid ja kontrolltoiminguid

Allikas: (autori koostatud lisas 3 toodud andmete alusel)

Nagu näha, on 77% ettevõtjatest antud väitega suuremal või vähemal määral päri, vaid 14% on vastu. Seejuures 2% pole poolt ega ole vastu ning 7% puudub seisukoht.

3.4 Järeldused ja ettepanekud

Sõiduautosid, mida ei deklareerita vaid ettevõtluses kasutatavana, kasutatakse isiklikel eesmärkidel keskmiselt 12,5%. Niisugune erakasutuse määr on vastanud ettevõtjate (73%) sõnul olnud ka eelnevatel aastatel, seega pole kõnealune eratarbe osakaal mõjutatud 2014. aasta käibemaksuseaduse muudatusest ning Eesti ettevõtlusmaastikul ei ole praegu ega ka lähiminevikus valitsenud olukorda, kus oleks õigustatud sisendkäibemaksu mahaarvamise määr 50%. Spetsialistide seisukohta, et ettevõtete omanikud pole kunagi lasknud töötajatel piiramatult firmaautot eratarbeks kasutada, sest ettevõtjad ja töötajad on vastandlike huvidega, kinnitab Likerti skaalal hinnatud väide, mille kohaselt rohkem kui pooled ettevõtjad on sõiduautode eratarbe osakaalu ka varasemalt võimalikult madalal hoidnud, seejuures vaid veerandik väidavad vastupidist ning ülejäänutel puudub kindel seisukoht. Väitele, et sisendkäibemaksu mahaarvamise määra rakendamine kõikidele ettevõtetele ühetaoliselt on õiglane, seisid teravalt vastu 58% kõikidest ettevõtjatest, veidi väiksemat vastuseisu väljendas 7% ettevõtjatest. Võrreldes seda 16% ettevõtjatega, kes väitega suuremal või vähemal määral nõustusid, võib öelda, et üldiselt ettevõtjad 50% sisendkäibemaksu mahaarvamise määra õigeks ei pea ning praktikas see samuti kinnitust ei leia, mistõttu selle praegusel kujul rakendamine pole õigustatud. Kuna ka AMTELi sisemine uuring andis sarnase tulemuse erakasutuse määra osas (11,9%), tuleks riigil kahtlemata teha selgitustööd, kuidas firmaautosid tegelikult kasutatakse.

Ettevõtted eelistavad kasutusrenti kapitalirendile: nii on esimest kasutanud 63%, teist 42% kõikidest ettevõtjatest. Kasutusrenti kasutatakse teadupoolest renditava vara kasutamiseks ning üldjuhul tagastatakse vara rendileandjale liisingperioodi lõpus. Seda näitavad ka tulemused: 37% kasutusrenti kasutanutest liisivad otsekohe uue sõiduauto, 40% teevad otsuse sõltuvalt auto tehnilisest seisukorrast. Vaid 23% teavad kohe öelda, et ostaksid auto liisingu lõppedes jääkväärtusega välja. Lisaks viitab tõenäolisele kavatsusele sõiduk liisingperioodi lõpus tagastada ka kasutusrendi perioodi valikukriteeriumid: lisaks kuumakse suurusele peetakse väga oluliseks garantiiperioodi pikkust (28%) ning auto vanust ja seisukorda (34%); seejuures kapitalirendiperioodi valikul mainis garantiid vaid 4%

ettevõtjatest. Teadupoolest kaitseb garantii remondikulude maksmise eest ning auto vanus ja seisukord võimaldavad samuti hinnata võimalikke tulevasi remondikulusid. Niisiis on alust arvata, et liisingperiood valitakse selliselt, et remondikuludele eelneval perioodil oleks võimalik sõiduauto rendileandjale tagastada. Kasutusrendi suurem populaarsus ja tema üldine eesmärk viitavad, et eelkõige sõlmivad ettevõtjad liisingu vara kasutamiseks, mitte välja ostmiseks, sest tavaliselt on auto ettevõttele vaid tootmissisend, mida kasutatakse selle majandusliku eluea jooksul ning väljaostmine pole tingimata vajalik. Kui arvestada kasutusrendilepingu keskmist pikkust, milleks on 52 kuud, tuleb tõdeda, et auto rendileandjale tagastades on selle jääkväärtus tõenäoliselt veel üsna suur, seega ei pruugi kõrge jääkväärtus viidata otseselt luksautode laialdasele kasutusele.

Ka ettevõtjate poolt eelistatavad automargid ei viita kuidagi luksuse nautimisele: enim toetust leidsid Toyota ja Volkswagen (mõlemad 15%), neile järgnesid Volvo ja Honda (mõlemad 12%). Seejuures BMW-d eelistasid vaid 8% ettevõtjatest; Audi, Mercedes-Benz ja Porsche puhul on vastav näitaja kõigest 4%. Ettevõtjaid, kes eelistavad liisida uut autot, on küll kolmandiku võrra rohkem kui neid, kes valiksid vähekasutatud auto, ent kui uurida, millest nende valik on tingitud, selgub, et nende valiku aluseks pole luksusega kaasnevad mugavused, vaid 60% soovivad vältida hoopis võimalikke kasutatud autoga kaasnevaid remondikulusid. Lisaks peetakse oluliseks uue autoga saadavat garantiid (20%), mis samuti säästab ettevõtteid remondikuludest. Kokkuvõttes võib öelda, et ettevõtjate otsused ei tugine üldiselt soovile omada kõige vingemat sõiduautot, vaid liisitakse keskklassi autosid, mis on sageli ka uued, sest nii välditakse remondikulusid, mis võivad anda hoopis rahalise kokkuhoiu.

Kui vaadata ettevõtete autoparki, hakkab silma, et veerandik omab Toyotat. Teisele kohale jääb aga Honda, mida omab 8% kõikidest ettevõtetest. Seevastu luksautode (Mercedes-Benz, Audi, BMW, Porsche) summaarne osakaal moodustab kõigest 20%, mistõttu on vale väita, et enamik ettevõtjaid naudivad liigset luksust, ostes keskklassist tunduvalt kallimaid sõiduautosid.

Tänast tõendamiskorda peetakse valdavalt väga keeruliseks, mistõttu 36% ettevõtjatest on tõendamisest loobunud. Tõsi, riigile laekub mainitud 36%-st vaid 63% makse, sest ülejäänud 37% ettevõtjatest deklareerivad siiski sõiduauto kasutamise erandit ja kavatsevad tõendada vaid siis, kui maksuhaldur seda nõuab. Ettevõtjad, kes kannavad täiendava kulu ettevõtluskuluks, teevad seda seetõttu, et tõendamine võtaks tõenäoliselt palju aega ning

halduskoormus käiks üle jõu. Rohkem kui kolm neljandikku neist, kes maksuhaldurile erakasutuse puudumist tõendavad, kinnitavad, et kulutused on tõepoolest suuremal või vähemal määral kasvanud, 62% on tunnetanud ka halduskoormuse kasvu. Kui rääkida konkreetsest riiki rahuldavast tõendamisviisist (GPSi paigaldamine ja jälgimine), peavad lausa 70% kõikidest ettevõtjatest seda ebamõistlikuks ja kulukaks. Eelnev viitab, et lisaks tõendamiskorra keerukusele ettevõtjate jaoks, ei toimi süsteem efektiivselt ka riigi kasuks. Tuleb tõdeda, et käibemaksumuudatuse tõttu on maksude administreerimine muutunud pigem keerulisemaks, mis on vastuolus Euroopa Liidu eriloo kriteeriumiga – lihtsustada maksukogumist.

Ka senistel kaalutlustel arvatud käibemaksubaas on lühinägelik: tõenäoliselt tulevane käibemaksubaas ei lange kokku planeerituga, sest toimunud on nihked tarbijakäitumises. Nii kaaluvad 63% kõikidest ettevõtjatest edaspidi rohkem kaubiku ostu, mis mõjutab negatiivselt sõiduautode müüki. Lisaks on 35% ettevõtjatest hakanud varasemast enam mõtlema kasutatud sõiduauto soetamisele, mis samuti vähendab nõudlust uute sõiduautode järgi, millelt teadupoolest nende hinna tõttu ka suurem käibemaksusumma laekuma peaks.

33% kõikidest ettevõtjatest tõdes, et käibemaksumuudatuse tõttu on nad olnud sunnitud tõstma toodete või teenuste hindu, mis tähendab, et täiendava kulu käibemaksumuudatusest maksavad 33% juhtudest kinni tarbijad. Ka Likerti skaalal hinnatud väite, et sisendkäibemaks muudab maksustamise õiglasemaks, tulemused viitavad, et valdav osa ettevõtjatest sellega ei nõustu. Eelnev näitab, et maksumuudatuse üks eesmärkidest – maksustada eraisikuid ja ettevõtteid õiglasemalt – ei saa toimida läbi sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramise ning viimasega kaasneb mõnelgi juhul hinnatõus.

Skeemitamise puhul pea pooled kõikidest ettevõtjatest nõustuvad täielikult hinnanguga, et sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramise tõttu suureneb sõiduautode sissetoomine Euroopast ning suureneb ka skeemitamine, 12% olid antud väitega pigem nõus. Vaid kümnendik kõikidest ettevõtjatest antud väitega ei nõustunud. Seejuures väite standardhälve näitas, et antud hinnangute kogum oli kõige ühtlasem, ehk ettevõtjad kaldusid sellele üsna sarnaselt vastama. Kui rääkida kohalikust autoturust, usub 38%, et suureneb soetamine eraisikutelt ja käibemaksukohustuslasena registreerimata isikutelt, seevastu 18% seda võimalikuks ei pea. Niisiis ettevõtjad pigem nõustuvad spetsialistide hinnangutega, mis

puudutavad skeemitamist ja maksudest kõrvalehiilimist, seejuures peetakse tõenäolisemaks autode sissetoomist Euroopast.

Käesolevale uuringule vastanud ettevõtetest omas vaid 2% alla 1000 eurost aastast käivet ning rohkem kui kolm neljandikku nõustusid, et elustiiliettevõtete tuleb tegeleda eraldi. Niisiis ei õigusta elustiiliettevõtete olemasolu ühtset sisendkäibemaksu mahaarvamise määra rakendamist kõikidele Eesti ettevõtetele ning – omades täpset ülevaadet elustiiliettevõtete kohta – kahtlemata saaks nendega seotud probleemid likvideerida eraldiseisvalt teistest, aktiivse majandustegevusega ettevõtetest, kasutades lihtsaid meetodeid ning tekitamata ebavõrdset olukorda, kus ausad Eesti ettevõtjad nendega samastatakse.

Lõpetuseks olgu öeldud, et käesolev uuring kinnitas spetsialistide hinnanguid: 2014. aasta käibemaksumuudatus tugineb mõneti ebarealistlikele alustele ja eeldustele, on liigselt koormav ning keeruline ettevõtjate jaoks ega anna soovitud tulemusi ka riigieelarve laekumise osas. Olukorras, kuhu tänasel päeval Eesti ettevõtjad on pandud, on tõenäoline, et viimased hakkavad otsima võimalusi maksudest kõrvalehiilimiseks (näiteks läbi skeemitamise) või maksude mõju nii-öelda likvideerimiseks firma eelarves (läbi kaupade ja toodete hindade tõstmise) või jätavad lihtsalt rahuldamata Maksu- ja Tolliameti nõuded.

On küsitav, kas süsteem, mis tugineb niivõrd paljudele kaheldavatele alustele ning millega kaasneb omajagu negatiivseid mõjusid, saaks üldse toimida efektiivselt Eesti Vabariigis. Lahendus, mis rahuldaks nii riiki kui ka ettevõtjaid, nõuaks kindlasti hoolikat läbimõtlemist ja aktiivset arutelu, seejuures peaksid osapooled üksteist ka kuulama.

Kui riik soovib rohkem makse koguda just antud valdkonnast, võiks kaaluda CO₂-põhist üldist maksustamist. Nimetatud maksustamisviis on ühtlasi kooskõlas erinevate keskkonnasäästlike kavade, näiteks Taastuvenergia tegevuskavaga ja konkurentsivõime kavaga "Eesti 2020". Lisaks kannaks see mõneti sarnast eesmärki nagu kütuseaktsiisi tõstmine: muudab Eesti autopargi keskkonnasõbralikumaks ja säästlikumaks, vähendades transpordisektori suurt energiakulu. Arvestades, kuivõrd palju meelegärmi ja protestimist on 2015. aasta I kvartalis põhjustanud kütuseaktsiisi tõusu temaatika, on ehk CO₂-põhine maksustamine rahvale rohkem meeltnööda, seda enam, et sellisel juhul tuleks ära kaotada sisendkäibemaksu mahaarvamise piirang.

CO₂-põhisel maksustamisel on mitmeid eeliseid (Sõiduautode ja nende tarbeks...):

1. eranditeta maksubaas ehk maksustatakse kõiki sõiduautode ja muude kategooriate sõidukite omanikke,

2. kindlustab luksautode vähese kasutuse, sest toetab eelkõige säästlike ja väikeste sõidukite levikut, mida aga luksautod enamjaolt pole,
3. järgitakse "saastaja maksab" põhimõtet, ehk maks on suunatud konkreetselt neile, kes saastet põhjustavad, ning maksustatakse saaste tekitamise ulatuses,
4. sellega ei kaasne kulutuste ega halduskoormuse kasvu, sest tõendamiskorda kui sellist ei eksisteeri.
5. maksude administreerimine on lihtne, sest maksu objektiks on kõik registrisse kantud sõidukid,
6. kasutatud sõiduautode soetamine teistest Euroopa Liidu riikidest ja skeemitamine muutub vähem ihaldusväärseks.
7. ettevõtjad, kes praeguses olukorras on hakanud kaaluma kasutatud sõiduauto soetamist (mis omakorda muudab Eesti autoparki veelgi vanemaks ja loodusvaenulikumaks), seda CO₂-põhise maksustamise puhul tõenäoliselt ei teeks, sest kasutatud sõiduautod on üldjuhul ka vanemad ja tarbivad rohkem kütust.

Loomulikult tuleks efektiivsete automaksude kehtestamisel arvestada ka Eesti kodumajapidamiste ostujõuga, toimiva ühistranspordivõrguga ja muude aspektidega.

KOKKUVÕTE

Käesoleva bakalaureusetöö eesmärk oli välja selgitada, kas spetsialistide kaudsetel alustel põhinevad mõjuhinnangud 2014. aasta käibemaksumuudatusele leiavad kinnitust ka praktikas. Sihini jõudmiseks viidi perioodil 08.04.2015-20.04.2015 läbi kvantitatiivne uuring, milles osales 43 ettevõtjat üle Eesti.

Andmekogumise tehnikaks oli Google Docs'i tarkvara abil loodud struktureeritud veebiküsitlus. Uuringut aitas läbi viia raamatupidamis- ja maksuinfoportaal RMP, samuti andis suure panuse Delfi toimetus: mõlemad levitasid küsimustiku linki oma koduleheküljel, viimane aga tegi Ärilehe veebi ka eraldi teemaploki, mis küsitluse esile tõstis, ning jagas linki Ärilehe Facebooki kontol.

Lõputöö on jaotatud kolme osasse: esimeses peatükis tuuakse välja muudatust käsitlev seadusandlik raamistik, järgnevas peatükis selgitatakse muudatusega kaasnevaid tõenäolisi mõjusid ja kitsaskohti, viimaks antakse ülevaade läbi viidud kvantitatiivsest uuringust, mille abil loodeti spetsialistide hinnanguid kinnitada või neid ümber lükata.

Kinnitust leidnud hüpoteesid osutusid järgmisteks:

1. Lähtudes firmaautode erakasutuse määrast, pole õigustatud sisendkäibemaksu mahaarvamise määra (50%) rakendamine kõikidele Eesti ettevõtetele ühetaoliselt. Ettevõtete sõiduautode, mida ei deklareerita vaid ettevõtluses kasutatavana, erakasutuse määr on keskmiselt 12,5%, seejuures äärmusteks kujunesid 1% ja 30%.
2. Juriidiliste isikute poolt liisitud sõiduautode jääkmaksumus on kõrge, sest sõiduauto liisitakse lühikeseks perioodiks, mille lõppedes sõiduk rendileandjale tagastatakse. Populaarseim liisingu tüüp on kasutusrent, mis sisult tähendab, et renditav vara antakse rentnikule kasutamiseks ning viimane tagastab selle liisingperioodi lõppedes rendileandjale. Kasutusrendi keskmiseks pikkuseks on aga 52 kuud, mis lubab järeldada, et pärast liisingperioodi möödumist on sõiduki jääkväärtus veel kõrge.
3. Enamik ettevõtjaid ei eelista luksautomarke, vaid tavalisi keskklassi autosid. Enim eelistatakse liisida Toyotat ja Volkswagenit (mõlemat eelistavad 15% ettevõtjatest), neile järgnevad Volvo ja Honda (mõlemat eelistavad 12% vastanutest). Seejuures

BMW-d eelistavad vaid 8% ettevõtjatest; Audi, Mercedes-Benzi ja Porsche puhul on vastav näitaja kõigest 4%. Kui aga vaadata ettevõtete autoparki, hakkab silma, et luksautomarkide (BMW, Audi, Porsche, Mercedes-Benz) summaarne osakaal on kõigest 20%, mis tähendab, et enamik ettevõtjaid ei oma keskklassist tunduvalt kallimaid sõiduautosid. Seevastu näiteks ainuüksi Toyota osakaal on 25%.

4. Enamik (64%) ettevõtjaid liisivad pigem uusi sõiduautosid, eesmärgiga vältida kasutatud autoga kaasnevaid remondikuluseid. Lisaks peeti oluliseks uue autoga saadavat garantiid, mis samuti säästab remondikuludest.
5. Tänapäevase erakasutuse puudumise tõendamiskord tõstab ebamõistlikult kulusid ja halduskoormust, olles ettevõtete jaoks koormav ning keeruline. 36% ettevõtjatest on tõendamisest loobunud, põhjendades seda liigse halduskoormuse ja kulutuste kasvuga. Seejuures maksutulu laekub vaid 63%-lt, sest ülejäänud 37% deklareerivad erakasutuse puudumist, ent ei rakenda täiendavaid meetmeid selle tõendamiseks ning teevad viimast vaid Maksu- ja Tolliameti nõudmisel. Rohkem kui kolm neljandikku neist, kes maksuhaldurile erakasutuse puudumist tõendavad, kinnitavad, et kulutused on tööpoolest suuremal või vähemal määral kasvanud, 62% on tunnetanud ka halduskoormuse kasvu.
6. Täiendava käibemaksukulu maksavad suures osas kinni tarbijad, sest paljud ettevõtted tõstavad toodete või teenuste hindu. Nii on 33% kõikidest ettevõtjatest olnud sunnitud tõstma toodete või teenuste hindu, kandes täiendava kulu tarbijatele.
7. Käibemaksumuudatuse tõttu suureneb skeemitamine ja kasutatud sõiduautode sissetoomine Euroopast. Pea pooled kõikidest ettevõtjatest nõustusid täielikult antud hinnanguga, 12% olid antud väitega pigem nõus. Vaid kümnendik kõikidest ettevõtjatest sellega ei nõustunud.
8. Arvutatud käibemaksubaas on lühinägelik, sest ei arvesta muutustega ostuvalikutes: varasemast rohkem hakatakse ostma kaubikuid või kasutatud sõiduautosid. 63% kõikidest ettevõtjatest kaaluvad edaspidi rohkem kaubiku ostu, mis mõjutab negatiivselt sõiduautode müüki. Lisaks on 35% ettevõtjatest hakanud varasemast enam mõtlema kasutatud sõiduauto soetamisele, mis samuti vähendab nõudlust uute sõiduautode järgi, millelt teadupoolest nende hinna tõttu ka suurem käibemaksusumma laekuma peaks.

Olgugi, et käesoleva uuringu poolt kinnitatud hüpoteese ei saa võtta kui kaljukindlaid tõendeid ettevõtlusmaastikul toimuvast, annab see siiski märku, et tänane sõiduautode käibemaksusüsteem on rajatud ebarealistlikele eeldustele tuginedes ning sellega kaasnevad mõjud võivad suures osas olla negatiivsed. Olles koormav ning keeruline Eesti ettevõtjatele, ei tööta süsteem efektiivselt ka riigi kasuks. Konsensuseni jõudmiseks peaksid maha istuma nii avaliku sektori kui ka ettevõtjate esindajad, kes siis läbi aktiivse arutelu süsteemi parendada saaksid – või, arvestades süsteemi arvukaid nõrku külgi, suudaksid leida mõne muu lahenduse, milleks sobiks näiteks CO₂-põhine maksustamine.

CO₂-põhine maksustamine on kooskõlas erinevate keskkonnasäästlike kavadega ja kannab sarnast eesmärki nagu kütuseaktsiisi tõstmine: muudab Eesti autopargi keskkonnasõbralikumaks ja säästlikumaks, vähendades transpordisektori suurt energiakulu. CO₂-põhisel maksustamisel on mitmeid eeliseid praeguse sisendkäibemaksu mahaarvamise piirangu ees:

1. eranditeta maksubaas ehk maksustatakse kõiki sõiduautode ja muude kategooriate sõidukite omanikke,
2. kindlustab luksautode vähese kasutuse, sest toetab eelkõige säästlike ja väikeste sõidukite levikut, mida aga luksautod enamjaolt pole,
3. maks on suunatud konkreetselt neile, kes saastet põhjustavad, ning maksustatakse saaste tekitamise ulatuses,
4. sellega ei kaasne kulutuste ega halduskoormuse kasvu,
5. maksude administreerimine on lihtne, sest maksu objektiks on kõik registrisse kantud sõidukid,
6. kasutatud sõiduautode soetamine teistest Euroopa Liidu riikidest ja skeemitamine muutub vähem atraktiivsemaks,
7. ettevõtjad, kes praeguses olukorras on hakanud kaaluma kasutatud sõiduauto soetamist, seda CO₂-põhise maksustamise puhul tõenäoliselt ei teeks, sest kasutatud sõiduautod on üldjuhul ka vanemad ja tarbivad rohkem kütust.

Automaksude kehtestamisel tuleks arvestada ka kodumajapidamiste ostujõuga, toimiva ühistranspordivõrguga ja muude aspektidega.

VIIDATUD ALLIKAD

- Allik, I. Sõiduauto sisendkäibemaksu mahaarvamise piirang.
<http://www.rmp.ee/maksud/kaibemaks/soiduauto-sisendkaibemaksu-mahaarvamise-piirang-2014-10-14> (18.01.2015)
- AMTELi sisemise uuringu tulemuste kokkuvõte. (2014). Autode Müügi- ja Teenindustevõtete Eesti Liit.
- Automüüjad andsid seadusemuudatusele hävitava hinnangu. What Car?
<http://www.whatcar.ee/uudiste-artiklid/5288/autom%C3%BC%C3%BCjad-andsid-seadusemuudatustele-h%C3%A4vitava-hinnangu> (10.02.2015)
- Autopargi läbisõit Eestis 2012. a., 2. osa. Inseneribüroo Stratum.
http://www.mnt.ee/public/lo_uuringud/LABISOIT_2012_Aruanne_2.pdf (12.02.2015)
- Council directive 2006/112/EC of 28 November 2006 on the common system of value added tax. Council of European Union 11.12.2006. –
Official Journal of the European Union, L 347, p. 1-118.
- Creswell, J. W. (2003). Research design: Qualitative, quantitative and mixed method approaches. 2nd ed. Thousand Oaks: Sage Publications.
- Elling, T. Sõiduauto sisendkäibemaksu mahaarvamise piirang ootab Euroopa heakskiitu.
<http://www.grantthornton.ee/infokiri/soiduauto-sisendkaibemaksu-mahaarvamise-piirang-ootab-euroopa-heakskiitu/> (22.02.2015)
- Ettevõtte sõiduauto maksustamine. Rahandusministeerium.
<http://www.fin.ee/eelarve-maksumuudatused/> (15.02.2015)
- Firestone, W. A. (1987). Meaning in Method: The Rhetoric of Quantitative and Qualitative Research. –
Educational Researcher, no. 7, pp 16-21.
- Ghauri, P., Grønhaug, K. (2002). Research Methods in Business Studies: A Practical Guide. 2nd ed. New York: Pearson Education Limited.
- Hirsjärvi, S., Remes, P., Sajavaara, P. (2004). Uuri ja kirjuta. Helsingi: Tammi.
- Kann, L. Maksuekspert Lasse Lehis: riik tahab kehtestada varjatud automaksu, mida valitsus ei julge õige nimega nimetada.

- <http://arileht.delfi.ee/news/uudised/maksuekspert-lasse-lehis-riik-tahab-kehtestada-varjatud-automaksu-mida-valitsus-ei-julge-oige-nimega-nimetada?id=68707645> (01.02.2015)
- Kann, L. Porschest veokiks: Maanteeamet firmaautodest enam libakaubikuid teha ei lase. <http://arileht.delfi.ee/news/uudised/porschest-veokiks-maanteeamet-firmaautodest-enam-libakaubikuid-teha-ei-lase?id=70246065> (15.01.2015)
- Kukk, M ja Karsten, S. Income Underreporting by Households with Business Income. Evidence from Estonia. <http://www.eestipank.ee/publikatsioon/toimetised/2013/62013-merike-kukk-karsten-staehr-ettevotlustulu-teenivate-majapidamiste-sissetulekute-osaline> (12.01.2015)
- Käibemaksuseadus. Vastu võetud Riigikogus 10. detsembril 2003. a – RT I, 2003, 82, 554.
- Käibemaksuseaduse muutmise seadus. Vastu võetud Riigikogus 01.07.2014. – RT I, 11.07.2014, 3.
- Lehis, L. Sõiduaudod käänulisel ja auklikul maksumaastikul. <http://www.maksumaksjad.ee/modules/smartsection/print.php?itemid=1538> (11.02.2015)
- Melbourne, L. National Travel Survey 2012. https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/243957/nts2012-01.pdf (18.02.2015)
- Millest tulenevalt on sisendkäibemaksu mahaarvamise piirmääraks valitud 50%. Rahandusministeerium. <http://www.rmp.ee/maksud/kaibemaks/millest-tulenevalt-on-soiduaudode-sisendkaibemaksu-mahaarvamise-piirmaaraks-valitud-50-2014-11-21> (18.02.2015)
- Naess-Schmidt, S., Winiarczyk, M., Copenhagen Economics. Company Car Taxation. http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_papers/taxation_paper_22_en.pdf (18.02.2015)
- Newman, I., Benz, C. R. (1998). Qualitative-quantitative research methodology: exploring the interactive continuum. 1st ed. Illinois: Board of Trustees, Southern Illinois University.
- Rosin, E. November on autovahetuskoo. <http://www.kpmg.com/EE/et/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Foorum/Documents/foorum-sygis2014/foorum-sygis2014-erosin.pdf> (12.02.2015)
- Seletuskiri käibemaksuseaduse muutmise seaduse eelnõu juurde. (2014) Rahandusministeerium.
- Smith, T. A. (2014). Testing theory and related factors for influencing proficiency in quantitative research. –

Academy of Educational Leadership Journal, no. 4, pp. 117-128.

Starr, M. A. (2014). Qualitative and mixed-methods research in economics: surprising growth, promising future. –
Journal of Economic Surveys, no. 2, pp. 238-264.

Sõiduautode deklareerimisega seotud muudatused alates 01.12.2014. Maksu- ja Tolliamet.
<http://www.emta.ee/index.php?id=36195> (22.01.2015)

Sõiduautode ja nende tarbeks kaupade ja teenuste soetamisel tasutud
sisendkäibemaksuhaarvamise piiramise mõjud ning tähelepanekud piirangu
jõustamist puudutava seaduseelnõu ning selle seletuskirja kohta. (2014). BDO Eesti
AS. (Arvamus)

Sõidukite jaotus kategooriatesse ja klassidesse. Majandus-ja kommunikatsiooniministri
13.06.2011. a määruse nr 42 lisa 5 –
RT I, 16.06.2011, 8.

Täiendavad seisukohad käibemaksuseaduse muutmise seadus (493 SE) ja tulumaksuseaduse
muutmise seadus (492 SE) kohta. (2013) Eesti Kaubandus-Tööstuskoda.

Udras, M. Juristi töölaualt: Sõiduautode käibemaksustamine muutub detsembrist.
<http://www.koda.ee/uudised/teataja-artiklid/juristi-toolaualt-31/> (20.01.2015)

Viren, M. Tax incidence of the VAT and excise taxes.
https://editorialexpress.com/cgi-bin/conference/download.cgi?db_name=IIPF63&paper_id=31

SUMMARY

There have been many arguments over the amendments of value added tax system of cars: various enterprises, unions and specialists have spoken up. The problem has also been discussed in media and has been run through the law. It seems as if the amendments of value-added tax do not meet full support from Estonian businesses, which places doubt on some aspects of the change.

The aim of the current BA thesis was to find out whether the specialists' implicit basis of assessment can be affirmed in practice and to propose alternative solutions that would satisfy the state as well as entrepreneurs.

The thesis is divided into three parts: chapter 1 brings out the legislative framework that handles the tax amendment; chapter 2 explains the probable effects and bottlenecks that the amendments might bring, relying on other sources; and finally an overview of a quantitative research that was conducted, and through which specialists' assessments were tested.

For the results, a quantitative research was conducted from April 8, 2015 to April 20, 2015, in which 43 businesses all over Estonia took part in. Quantitative method was chosen because it is deemed appropriate if the imperviousness of the theoretical part and the hypotheses are wished to be tested. The information necessary for the analysis was obtained through a questionnaire created in Google Docs online software. Tax information site RMP and the editorial office of Delfi also helped to carry out the research.

Following results were reached through the quantitative research:

1. Considering the rate of private usage of company cars, it is not justified that the same rate of recoup of the input value added tax is applied to all Estonian businesses uniformly. The rate of private usage of company cars that are not used solely for business purposes is 12,5%.
2. The residual value of cars leased by legal entities is high, because the vehicles are leased for short periods of time, and are returned to the renter at the end of the

contract. The most popular type of leasing is usage rent, which in essence means that the rented assets are being given to use to the lessee and the latter returns it at the end of the lease period. The average time period of usage rent is 52 months, which allows to deduct that after the end of the lease period, the residual value of the vehicle is still high.

3. Most entrepreneurs do not prefer luxury cars, but middle-class ones. The most leased cars are Toyotas and Volkswagens, followed by Volvos and Hondas. Moreover, only 8% of entrepreneurs prefers BMWs; Audi, Mercedes-Benz and Porsche are only preferred by 4% of entrepreneurs. However, when looking at the car-parks of businesses, it stands out that the sum of luxury cars (BMW, Audi, Porsche, Mercedes-Benz) is only 20%, which means that most businesses do not own more expensive cars than the middle class.
4. Most businesses lease more new vehicles, in order to avoid reparation costs. Furthermore, the warranty that is included with a brand new car was thought to be important.
5. The current proving of absence in personal usage of cars is unnecessarily burdensome: 36% of entrepreneurs have foregone doing it, reasoning it by the excess rise of management load and expenses. More than three quarter of those who authenticate the absence of personal car usage to the tax manager, affirm that the expenses have risen, 62% have also felt the rise of management load.
6. 33% of entrepreneurs have been forced to raise the prices of their products and services, meaning that the consumer has been forced to pay the additional expenses.
7. A negative aspect of the tax amendment is believably the rise of scheming and importing of vehicles from Europe. Almost half of all the entrepreneurs agreed wholly with the assessment that because of the tax amendment, scheming and importing of vehicles from Europe will rise. 12% agreed only mostly.
8. The calculated value added tax base is short-sighted, because it does not take into account the change in purchase selection: vans and used cars are being bought more than earlier. The purchase of vans affects negatively the sale of cars and the purchase of used cars diminishes the need for brand new cars, from which, due to their higher sale price, more value-added tax should be had.

Although the verified hypotheses of this research cannot be taken as rock-solid evidences of what is going on in Estonian businesses, it still confirms that today's value-added tax system of cars is based on unrealistic premises and the repercussions can be, on the whole, negative. Considering the system's many weak sides, it would be most sensible to implement a CO₂-based motor vehicle tax.

CO₂-based motor vehicle tax would be in accordance with various environmental schemes and would make the Estonian car-park more environment-friendly. CO₂-based tax would have many advantages over the restrictions on deduction of input value added tax, for example a tax base without exceptions, the support of eco-friendly vehicles (that would also ensure smaller usage of luxury cars), it would not bring with itself the rise of expenses and management load and scheming would become less attractive.

LISAD

Lisa 1. Küsimustik

Lugupeetud organisatsiooni juht!

Olen Tallinna Tehnikaülikooli majandusteaduskonna tudeng ning koostan bakalaureusetööd 2014. aasta sõiduautode käibemaksuseaduse muutmise kohta. Lõputöös hindan, kas erinevate spetsialistide poolt antud mõjuhinnaangud leidsid kinnitust 2015. aasta I kvartalis. Tulemused on plaanis edastada ka seadusandjatele.

Palun Teil käesolevale küsimustikule vastata, kui olete registreeritud käibemaksukohustuslasena ning Teie omanduses on ka sõiduauto(d). Teie vastused on äärmiselt olulised ning palun väga, et leiaksite umbes 10-15 minutit, et vastata kõikidele küsimustele võimalikult põhjalikult ning ausalt. Kõiki andmeid kasutatakse anonüümsena, eraldi fakte välja ei tooda.

Kui mõni küsimus jääb arusaamatuks, siis palun Teil võtta minuga ühendust e-maili grete.erras@gmail.com teel. Juhul, kui soovite hiljem lõputöö tulemustega tutvuda, lisage palun küsimuse "Mõtted ja ettepanekud" alla ka e-mail, kuhu soovite saada valminud töö.

Vastused palun edastada esimesel võimalusel või hiljemalt 20.aprilliks 2015.

Täna Teid väga vastuste eest!

Grete Erras

* Kohustuslik

Lisa 1 järg 1

1. Palun valige loendist Teie ettevõtte tegevusala. *

- Põllumajandus, metsamajandus ja kalapüük
- Mäetööstus
- Töötlev tööstus
- Elektrienergia, gaasi, auru ja konditsioneeritud õhuga varustamine
- Veevarustus; kanalisatsioon, jäätme- ja saastekäitlus
- Ehitus
- Hulgi- ja jaekaubandus; mootorsõidukite ja mootorrattaste remont
- Veondus ja laondus
- Majutus ja toitlustus
- Info ja side
- Finants- ja kindlustustegevus
- Kinnisvaraalne tegevus
- Kutse-, teadus- ja tehnikaalane tegevus
- Haldus- ja abitegevused
- Avalik haldus ja riigikaitse; Kohustuslik sotsiaalkindlustus
- Haridus
- Tervishoid ja sotsiaalhoolekanne
- Kunst, meelelahutus ja vaba aeg
- Muud teenindavad tegevused
- Kodumajapidamiste kui tööandjate tegevus; kodumajapidamiste oma tarbeks mõeldud eristamata kaupade tootmine ja teenuste osutamine
- Eksterritoriaalsete organisatsioonide ja üksuste tegevus

Lisa 1 järg 2

2. Palun valige loendist Teie ettevõtte tegevuspiirkond. *

- Harju maakond
- Hiiu maakond
- Ida-Viru maakond
- Jõgeva maakond
- Järva maakond
- Lääne maakond
- Lääne-Viru maakond
- Põlva maakond
- Pärnu maakond
- Rapla maakond
- Saare maakond
- Tartu maakond
- Valga maakond
- Viljandi maakond
- Võru maakond

3. Palun valige loendist ettevõtte töötajate arv. *

- 1-9
- 10-49
- 50-249
- 250+

4. Kas Teie ettevõtte 2014. aasta käive oli väiksem kui 1000 eurot? *

- Jah
- Ei

Lisa 1 järg 3

5. Palun kirjeldage lühidalt, millised autod on ettevõtte käsutuses, kas siis välja ostetult või rendilepingu alusel. *

Palun Teil märkida sõiduautode mark, mudel ja aasta. Kui tegemist on rendilepinguga, palun täpsustage, mis liiki renti kasutate.

6. Mitu sõiduautot olete soetanud pärast 1.detsembrit 2014? *

7. Mitut ettevõttele kuuluvat sõiduautot kasutatakse eranditult vaid ettevõtluse tarbeks? *

Kui vastuseks on 0 (mitte ühtegi), liikuge palun edasi küsimuse nr 12 juurde.

8. Kas ja kuidas tõendate sõiduauto kasutamist vaid ettevõtluses pärast 1.detsembrit 2014?

Võimalik valida ka mitu vastusevarianti.

- Sõidupäeviku pidamine
- Kontrollime GPSi kaudu
- Kontrollime videoregistraatori kaudu
- Autod peavad olema pargitud ettevõtte territooriumile ka töövälisel ajal
- Ei tõenda üldse
- Muu

9. Juhul, kui Te ei tõenda sõiduauto kasutamist vaid ettevõtluses, palun selgitage selle põhjuseid.

Näiteks tõendamiseks kaasnev halduskoormus ja/või kulutused ületaksid tõendamisest saadava tulu.

Lisa 1 järg 4

10. Kuidas hindate tõendamiskoormuse kasvust tulenevate kulutuste kasvu?

Näiteks GPS-seadmete ja videoregistraatorite soetamine, parkimise võimaldamine ettevõtte lähedale jm.

	1	2	3	4	5	
Ei kasvanud üldse	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Kasvasid väga palju

11. Kuidas hindate tõendamiskoormuse kasvust tuleneva halduskoormuse kasvu?

Näiteks GPS-seadmete jälgimine, kontroll autode parkimiste üle jm

	1	2	3	4	5	
Ei kasvanud üldse	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Kasvas väga palju

12. Kuidas hindate eratarbe puudumise tõendamist praktikas? *

	1	2	3	4	5	
Väga keeruline	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Väga lihtne

13. Kui sõiduautode üle peetakse arvestust, siis kui palju tehti keskmiselt ettevõtte sõiduautodega erasõite 2015. aasta I kvartalis? (%)

Siinkohal palun mitte arvestada sõiduautodega, mida kasutatakse 100% vaid ettevõtluse tarbeks.

14. Mitut ettevõtte sõiduautot kasutati 2015. aasta I kvartalis isiklikel eesmärkidel vähem kui 50%?

Siinkohal palun mitte arvestada sõiduautodega, mida kasutatakse 100% vaid ettevõtluse tarbeks.

Lisa 1 järg 5

15. Kas 2015. aasta I kvartali sõiduauto erakasutuse määr on iseloomulik ka varasematele aastatele (2010-2014)?

Kui on märgata mingisugust muutust, siis palun märkige, milline oli ligikaudne varasem erakasutuse määr.

16. Kuidas suhtute sellesse, kui töötajad kasutavad ettevõtte sõiduautot isiklikes huvides? *

17. Kas liisite või olete liisinud sõiduautot kasutusrendilepingu alusel? *

Kui vastate eitavalt, liikuge palun edasi küsimuse nr 19 juurde.

- Jah
- Ei

18. Kui pikaks perioodiks olete enamasti auto(sid) kasutusrendilepingu alusel liisinud?

19. Millest lähtudes valite või valiksite kasutusrendi liisingperioodi pikkuse?

Näiteks garantiiperioodi pikkus, kuumakse suurus, liisitava auto seisukord/vanus (remondikulude tekke tõenäosus) jm.

Lisa 1 järg 6

20. Kas eelistate või eelistaksite sõiduki kasutusrendilepingu lõppedes välja osta või liisite pigem uue auto?

Teie valiku põhjendus.

21. Kas liisite või olete liisinud sõiduauto kapitalirendilepingu alusel? *

Kui vastate eitavalt, liikuge palun edasi küsimuse nr 23 juurde.

- Jah
- Ei

22. Kui pikaks perioodiks olete enamasti auto(sid) kapitalirendilepingu alusel liisinud?

23. Millest lähtudes valite või valiksite kapitalirendi liisingperioodi pikkuse?

24. Kas eelistate või eelistaksite sõiduki kapitalirendilepingu lõppedes välja osta või liisite pigem uue auto?

Teie valiku põhjendus.

Lisa 1 järg 7

25. Kas Teil on välja kujunenud lemmikautomark, mida eelistate või eelistaksite liisida teistest enam?

Kui jah, siis palun valige loetelust Teie poolt eelistatav automark.

- Audi
- BMW
- Citroen
- Ferrari
- Ford
- Honda
- Lexus
- Mazda
- Merxedes-Benz
- Nissan
- Opel
- Peugeot
- Porsche
- Toyota
- Volkswagen
- Volvo
- Muu

26. Kas eelistate või eelistaksite liisida uut või vähekasutatud (väljalaskeaasta 2008-2012) sõiduauto? *

Teie valiku põhjendus.

Lisa 1 järg 8

27. Kas vormistasite enne detsembrit 2014 mõne sõiduauto kasutusrendilepingu kapitalirendiks? *

- Jah
- Ei

28. Kui vastasite eelmisele küsimusele jaatavalt, siis mitme sõiduauto rendilepingu Te ümber vormistasite?

29. Kas sõiduauto kui tootmissisendi kallinemise tõttu olete olnud sunnitud tõstma ka kaupade või teenuste müügihinda? *

- Jah
- Ei

30. Kas vormistasite enne detsembrit 2014 mõne sõiduauto kaubikuks? *

- Jah
- Ei

31. Kui vastasite eelmisele küsimusele jaatavalt, siis mitu sõiduautot Te ümber vormistasite?

32. Kas käibemaksumuudatuse tõttu kaalute edaspidi varasemast rohkem kaubiku ostmist? *

- Jah
- Ei

Lisa 1 järg 9

33. Kas käibemaksumuudatuse tõttu kaalute edaspidi varasemast rohkem kasutatud sõiduauto ostmist? *

- Jah
- Ei

34. Palun hinnake Likerti viie palli skaalal järgmisi väiteid: *

1- nõustun täielikult, 3- ei nõustu ega ole vastu, 5- ei nõustu üldse. 6- ei oska öelda.

	1	2	3	4	5	6
1. Sisendkäibemaksu mahaarvamise määra 50% rakendamine kõikidele ettevõtetele ühetaoliselt on õiglane.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2. Sõiduautot liisides eelistab meie ettevõtte valida pigem lühikese perioodi, vabanemaks sõiduauto vananemisega kaasnevatest remondikuludest.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3. Ettevõtetele, millel puudub aktiivne majandustegevus, kuid omavad sellegipoolest sõiduautot, tuleks rakendada üksnes nendele suunatud meetmeid ja kontrolltoiminguid.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4. Sõiduautole GPS seadme paigaldamine on ebamõistlik ja kulukas.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5. Sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramisega antakse kasutatud sõiduautode toomisele Euroopast uus hingamine ja suureneb skeemitamine.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Lisa 1 järg 10

6. Sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramine muudab ettevõtjate ja eraisikute sõiduautode kasutamise maksustamise õiglasemaks.



7. Ka enne käibemaksumuudatust andsime endast kõik, välistamaks sõiduauto kasutamise isiklikuks tarbeks.



8. Sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramise tõttu suureneb soetamine eraisikutelt või käibemaksukohustuslasena registreerimata isikutelt.



Mõtted ja ettepanekud

Lisa 2. Statistilisse profiili kuuluvad ettevõtted töötajate arvu ja maakonna järgi

Maakond	Töötajate arv				
	kokku	250+	50-249	10-49	1-9
Harju maakond	60 759	123	679	3277	56 680
Hiiu maakond	881	0	6	25	850
Ida-Viru maakond	6 133	16	72	322	5 723
Jõgeva maakond	2 228	0	19	96	2 113
Järva maakond	2 026	2	19	119	1 886
Lääne maakond	1 978	1	17	84	1 876
Lääne-Viru maakond	4 078	8	35	237	3 798
Põlva maakond	1 991	2	16	70	1 903
Pärnu maakond	6 905	5	50	297	6 553
Rapla maakond	2 760	0	20	121	2 619
Saare maakond	2 965	4	20	125	2 816
Tartu maakond	12 063	15	90	675	11 283
Valga maakond	1 873	3	26	82	1 762
Viljandi maakond	3 524	2	33	162	3 327
Võru maakond	2 596	1	24	101	2 470
Kogu Eesti	112 760	182	1 126	5 793	105 659

Allikas: (Statistikaamet 2013)

Lisa 3. Likerti skaalal hinnatud väited

Väide: sisendkäibemaksu mahaarvamise määraks 50% rakendamise kõikidele ettevõtetele ühetaoliselt on õiglane.

Vastusevariant	Vastuseid (tk)	Vastuste osakaal (%)
Nõustun täielikult	4	9.30%
Pigem nõustun	3	6.98%
Ei nõustu ega ole vastu	3	6.98%
Pigem ei nõustu	3	6.98%
Ei nõustu üldse	25	58.14%
Ei oska öelda	5	11.63%

Väide: ettevõtetele, millel puudub aktiivne majandustegevus, kuid omavad sellegipoolest sõiduautot, tuleks rakendada üksnes nendele suunatud meetmeid ja kontrolltoiminguid.

Vastusevariant	Vastuseid (tk)	Vastuste osakaal (%)
Nõustun täielikult	28	65.12%
Pigem nõustun	5	11.63%
Ei nõustu ega ole vastu	1	2.33%
Pigem ei nõustu	3	6.98%
Ei nõustu üldse	3	6.98%
Ei oska öelda	3	6.98%

Väide: sõiduautole GPS seadme paigaldamine on ebamõistlik ja kulukas.

Vastusevariant	Vastuseid (tk)	Vastuste osakaal
Nõustun täielikult	21	48.84%
Pigem nõustun	9	20.93%
Ei nõustu ega ole vastu	6	13.95%
Pigem ei nõustu	1	2.33%
Ei nõustu üldse	2	4.65%
Ei oska öelda	4	9.30%

Väide: sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramisega antakse kasutatud sõiduautode toomisele Euroopast uus hingamine ja suureneb skeemitamine.

Vastusevariant	Vastuseid (tk)	Vastuste osakaal (%)
Nõustun täielikult	21	48.84%
Pigem nõustun	5	11.63%
Ei nõustu ega ole vastu	7	16.28%
Pigem ei nõustu	2	4.65%
Ei nõustu üldse	2	4.65%
Ei oska öelda	6	13.95%

Lisa 3 järg 1

Väide: sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramine muudab ettevõtjate ja eraisikute sõiduautode kasutamise maksustamise õiglasemaks.

Vastusevariant	Vastuseid (tk)	Vastuste osakaal (%)
Nõustun täielikult	5	11.63%
Pigem nõustun	4	9.30%
Ei nõustu ega ole vastu	6	13.95%
Pigem ei nõustu	3	6.98%
Ei nõustu üldse	20	46.51%
Ei oska öelda	5	11.63%

Väide: ka enne käibemaksumuudatust andsime endast kõik, välistamaks sõiduauto kasutamise isiklikuks tarbeks.

Vastusevariant	Vastuseid (tk)	Vastuste osakaal (%)
Nõustun täielikult	16	37.21%
Pigem nõustun	7	16.28%
Ei nõustu ega ole vastu	8	18.60%
Pigem ei nõustu	1	2.33%
Ei nõustu üldse	6	13.95%
Ei oska öelda	5	11.63%

Väide: sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramise tõttu suureneb soetamine eraisikutelt või käibemaksukohustuslasena registreerimata isikutelt.

Vastusevariant	Vastuseid (tk)	Vastuste osakaal (%)
Nõustun täielikult	11	25.58%
Pigem nõustun	5	11.63%
Ei nõustu ega ole vastu	6	13.95%
Pigem ei nõustu	4	9.30%
Ei nõustu üldse	4	9.30%
Ei oska öelda	13	30.23%

Lisa 4. Kasutusrendi perioodi pikkus, valikukriteeriumid ja käitumine liisingperioodi lõppedes

Perioodi pikkus	Vastuseid (tk)	Vastuste osakaal
30 kuud	1	3.70%
36 kuud	3	11.11%
42 kuud	1	3.70%
48 kuud	8	29.63%
50 kuud	1	3.70%
60 kuud	12	44.44%
72 kuud	1	3.70%

Valikukriteerium	Vastuseid (tk)	Vastuste osakaal
Kuumakse	24	51.06%
Auto vanus ja seisukord	11	23.40%
Garantiiperioodi pikkus	9	19.15%
Auto kasutusaeg	2	4.26%
Järelturuväärtus	1	2.13%

Käitumine liisingperioodi lõpul	Vastuseid (tk)	Vastuste osakaal
Liisitakse uus sõiduauto	13	37.14%
Kasutatud sõiduauto ostetakse välja	8	22.86%
Sõltub sõiduautost	14	40.00%

Lisa 5. Kapitalirendi perioodi pikkus ja valikukriteeriumid

Perioodi pikkus	Vastuseid (tk)	Vastuste osakaal
12 kuud	1	5.56%
36 kuud	1	5.56%
48 kuud	4	22.22%
60 kuud	12	66.67%

Valikukriteerium	Vastuseid (tk)	Vastuste osakaal
Kuumakse	15	60.00%
Majanduslik hetkeseis	2	8.00%
Auto kasutusaeg	3	12.00%
Garantiaeg	1	4.00%
Auto hind	1	4.00%
Auto vanus	2	8.00%
Jääkmaksumus	1	4.00%

Lisa 6. Ettevõtjate lemmikautomargid

Automark	Vastuseid (tk)	Vastuste osakaal
BMW	2	7.69%
Audi	1	3.85%
Ford	1	3.85%
Honda	3	11.54%
Mercedes-Benz	1	3.85%
Porsche	1	3.85%
Toyota	4	15.38%
Volkswagen	4	15.38%
Volvo	3	11.54%
Muu	6	23.08%

Lisa 7. Uue sõiduauto liisimise eelistamise põhjused

Põhjus	Vastuseid (tk)	Vastuste osakaal
Garantii olemasolu	2	20.00%
Väiksemad remondikulud	6	60.00%
Rahaliselt võimalik	1	10.00%
Hea järelturg	1	10.00%

Lisa 8. Ettevõtete omanduses olevad sõidua autod

Sõiduauto	Aasta
BMW 520	2011
BMW 520	2011
Saab 9-5	2000
Honda CR-V	2008
Honda CR-V	2007
Honda Civic	2013
VW Sharan	2012
VW Touran	2013
Audi A4	2003
Audi A6	2007
Volvo XC60	2014
Honda Accord	2015
Toyota RAV4	2013
Toyota RAV4	2013
Toyota RAV4	2013
Chrysler Grand Voyager	2013
Dodge Grand Caravan	2012
Subaru Outback	2011
Ford Focus	2004
Skoda Octavia	2010
Subaru Outback	2010
BMW x3	2012
Audi A6	2008
Skoda Ruumster	2010
Dacia	2014
Peugeot 5008	2012
Skoda Octavia	2013
Volvo V70	2012
Land Rover Discovery	2014
Toyota Hilux	1998
Hyundai i30	2009
Audi A6	2012
Mercedes-Benz S	2007
Mercedes-Benz S	2008
Volkswagen Passat	2013
Mercedes-Benz E	2010
Mazda RX7	2010
Mitsubishi L200	1997
Fiat Doblo	2005

Lisa 8 järg 1

Porsche Cayenne	2014
Mini Cooper Countryman	2009
Dacia Sandero	2011
Chrysler Grand Voyager	2007
Toyota Land Cruiser	2010
Toyota RAV4	2011

Lisa 9. Erakasutuse puudumise tõendamisviisid ja tõendamata jätmise põhjused

Tõendamisviis	Vastuseid (tk)	Vastuse osatähtsus
Sõidupäeviku pidamine	10	71.43%
GPS'i kasutamine	1	7.14%
Parkimine ettevõtte territooriumile ka töövälisel ajal	5	35.71%
Muu	2	14.29%

Tõendamata jätmise põhjus	Vastuseid (tk)	Vastuse osatähtsus
Halduskoormus	3	60%
Ajakulu	3	60%
Pole majanduslikult mõistlik	2	40%

Lisa 10. Hinnangud tõendamiskorraale

Kulutuste kasv

Vastusevariant	Vastused (tk)	Vastuse osatähtsus
Ei kasvanud üldse	3	23.08%
Kasvasid natuke	2	15.38%
Kasvasid keskmiselt	3	23.08%
Kasvasid palju	3	23.08%
Kasvasid väga palju	2	15.38%

Halduskoormuse kasv

Vastusevariant	Vastused (tk)	Vastuse osatähtsus
Ei kasvanud üldse	5	38.46%
Kasvas natuke	0	0.00%
Kasvas keskmiselt	3	23.08%
Kasvas palju	2	15.38%
Kasvas väga palju	3	23.08%

Hinnang keerukusele

Vastusevariant	Vastused (tk)	Vastuse osatähtsus
Väga keeruline	18	41.86%
Keeruline	9	20.93%
Pole keeruline ega lihtne	8	18.60%
Lihtne	5	11.63%
Väga lihtne	3	6.98%

Lisa 11. Käibemaksumuudatuse mõju edaspidistele ostuvalikutele

Küsimus: kas käibemaksumuudatuse tõttu kaalute edaspidi varasemast rohkem kaubiku ostmist?

Vastusevariant	Vastuseid (tk)	Vastuste osakaal
Jah	27	62.79%
Ei	16	37.21%

Küsimus: kas käibemaksumuudatuse tõttu kaalute edaspidi varasemast rohkem kasutatud sõiduauto ostmist?

Vastusevariant	Vastuseid (tk)	Vastuste osakaal
Jah	15	34.88%
Ei	28	65.12%

Mikro- ja väikeettevõtete keskväärtuste võrdlemine kaubikute ostul võrdsete dispersioonide korral

	Variable 1	Variable 2
Mean	1.44827586	1.2
Variance	0.25615763	0.177777778
Observations	29	10
Pooled Variance	0.23709226	
Hypothesized Mean Difference	0	
df	37	
t Stat	1.39040878	
P(T<=t) one-tail	0.08635619	
t Critical one-tail	1.68709359	
P(T<=t) two-tail	0.17271238	
t Critical two-tail	2.02619244	

Mikro- ja väikeettevõtete keskväärtuste võrdlemine vähekasutatud sõiduautode ostul võrdsete dispersioonide korral

	Variable 1	Variable 2
Mean	1.689655	1.5
Variance	0.221675	0.277778
Observations	29	10
Pooled Variance	0.235322	
Hypothesized Mean Difference	0	
df	37	
t Stat	1.066106	
P(T<=t) one-tail	0.146642	
t Critical one-tail	1.687094	
P(T<=t) two-tail	0.293283	
t Critical two-tail	2.026192	

Lisa 12. Likerti skaalal hinnatud väidete standardhälve

Väide	Standardhälve
1. Sisendkäibemaksu mahaarvamise määra 50% rakendamine kõikidele ettevõtetele ühetaoliselt on õiglane.	1.410291
2. Ettevõtetele, millel puudub aktiivne majandustegevus, kuid omavad sellegipoolest sõiduauto, tuleks rakendada üksnes nendele suunatud meetmeid ja kontrolltoiminguid.	1.518151
3. Sõiduautole GPS seadme paigaldamine on ebamõistlik ja kulukas.	1.268858
4. Sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramisega antakse kasutatud sõiduautode toomisele Euroopast uus hingamine ja suureneb skeemitamine.	1.106433
5. Sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramine muudab ettevõtjate ja eraisikute sõiduautode kasutamise maksustamise õiglasemaks.	1.203234
6. Ka enne käibemaksumuudatust andsime endast kõik, välistamaks sõiduauto kasutamise isiklikuks tarbeks.	1.49445
7. Sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramise tõttu suureneb soetamine eraisikutelt või käibemaksukohustuslasena registreerimata isikutelt.	1.434633