

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Majandusarvestuse instituut

Finantsarvestuse õppetool

Marjaana Ivanov

**LIISING KUI FINANTSEERIMISLAHENDUS JA EESTI  
ETTEVÕTETE REAGEERING 2014. AASTA KÄIBEMAKSU  
SEADUSE MUUDATUSELE**

Bakalaureusetöö

Juhendaja dotsent Natalja Gurvitš

Tallinn 2015

Olen koostanud töö iseseisvalt.

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

Marjaana Ivanov .....

Üliõpilase kood:

Üliõpilase e-posti aadress: marjaana814@hotmail.com

Juhendaja dotsent Natalja Gurvitš arvamus:

Töö vastab bakalaureusetööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

# SISUKORD

ABSTRAKT.....	4
SISSEJUHATUS.....	5
1. LIISING KUI FINANTSEERIMISLAHENDUS .....	7
1.1 Liisingu mõiste.....	7
1.2 Liisingu tekkimise ajalugu .....	7
1.2.1 Liisingu kasutuselevõtt maailmas .....	7
1.2.2 Liisingu areng Eestis.....	9
1.3 Liising finantseerimislahendusena .....	10
1.3.1 Liisingu olemus ja liigid.....	10
1.3.2 Liisingu tüübid .....	12
2. LIISINGU KASUTUS TÄNAPÄEVAL .....	14
2.1 Liisingu kasutus tänapäeva Eestis .....	14
2.2 Liisingu kasutus tänapäeva Euroopas.....	15
3. EESTI VABARIIGI KÄIBEMAKSUSEADUS JA SELLE MUUDATUS .....	19
3.1 Käibemaksuseadus, mis on vastu võetud 10.03.2003 .....	19
3.2 Käibemaksuseaduse muudatus, mis jõustus 01.12.2014.....	21
3.3 Ettevõtete reageering seaduse muudatusele enne selle jõustumist.....	22
4. KVANTITATIIVNE UURING .....	24
4.1 Vastajate profiil.....	24
4.2 Liisingu kasutamine sõiduautode soetamisel .....	28
4.3 Ettevõtete tegevus Käibemaksuseaduse muudatuse mõjul.....	31
4.4 Järeldused ja ettepanekud.....	35
KOKKUVÕTE.....	38
SUMMARY .....	41
KASUTATUD ALLIKATE LOETELU.....	43
LISAD .....	45
Lisa 1. Küsimused Swedbank Liising ASile .....	45
Lisa 2. Euroopa Liisingettevõtete Liidu liimesriikide uusmüük 2007-2013.a .....	46
Lisa 3. Euroopa Liisingettevõtete Liidu liimesriikide uusmüügi osakaal 2007-2013.a .....	47
Lisa 4. Ettevõtetele edastatud interaktiivne küsimustik .....	48
Lisa 5. Küsimustiku kaaskiri .....	51

## **ABSTRAKT**

### **Liising kui finantseerimislahendus ja Eesti ettevõtete reageering 2014.a Käibemaksuseaduse muudatusele**

Liising on üks finantsmaailma geniaalsemaid finantseerimislahendusi, mis võeti kasutusse juba ligi 2000 aastat tagasi vanadel Sumeri aladel. See on ülimalt populaarne Ameerika Ühendriikides, kuid ka Euroopas. Eestis on liising kasutuses olnud alles 20 aastat. 01.detsembril 2014 jõustus Eesti Vabariigi Käibemaksuseaduse muudatus, mille kohaselt ei saa ettevõtte enam sisendkäibemaksu sõiduautode soetamisel tagasi arvestada 100% käibemaksuga maksustatavalt summalt juhul, kui ei suudeta tõestada, et sõidukit kasutatakse ainult ettevõtluseks. Antud töö eesmärgiks oli välja selgitada kas ja kuidas seadusemuudatus mõjutas Eesti ettevõtjate tegevust sõiduautode soetamisel enne seadusemuudatuse jõustumist ja käesoleval hetkel, kui seadusemuudatus juba kehtib. Samuti uuriti ettevõtete sõiduautode soetamist liisingu vahendusel. Uuringu läbiviimisel kasutati kvantitatiivset meetodit, mille puhul edastati 200-le ettevõttele interaktiivne küsitlus e-maili teel ja avaldati küsitluse link ka Raamatupidamis- ja Maksuinfoportaalil. Küsitluse tulemusena selgus, et Käibemaksuseaduse muudatus ei avaldanud küsitluses osalenud ettevõtetele suurt mõju ning ei muutnud nende tegevusplaane seoses sõiduautode soetamisega ettevõttele.

Võtmesõnad: kapitalirent, kasutusrent, käibemaks, käibemaksuseadus, liising, liisingu turg, SME ettevõtte, täisteenusliising.

## SISSEJUHATUS

Tänapäeval ei ole enam asju, mida ei saaks osta liisingu vahendusel. Sisuliselt kõik Eesti teedel liikuvad sõidua autod, mis on uuemad kui 5 aastat, on soetatud liisingu abil. Liising on ettevõtete jaoks väga hea lahendus, ilma kapitali käiku laskmata soetada oma põhivarasse nii sõidukeid, kui ka tootmiseks vajalikke seadmeid. Liisingut on kasutatud juba aastasadu ning autori arvates ei kao see teenus finantsmaailmast nii pea. Eestis on liising oma populaarsuse saavutanud viimase 10 aasta jooksul, mil see on kättesaadavamaks saanud enamikele eraisikutele, kui ka ettevõtetele. Liisingu taotlemise tingimused on muutunud ajaga lihtsamaks ning soodsamaks.

01.detsembrist 2014.a. muutus Eesti Vabariigi Käibemaksuseadus ning see on kaasa toonud palju vastukaja ühiskonnas üldiselt ja erinevaid reaktsioone ettevõtete poolt. Teema oli väga aktuaalne ning kuna diplomitöö koostaja ise töötab liisinguvaldkonnas, siis ka autorile väga huvipakkuv.

Sellest tulenevalt on autor formuleerinud uurimisküsimused – mis on liising ja millised muudatused leidsid aset Eesti Käibemaksuseaduses ning kuidas sellele reageerivad ettevõtjad? Töö eesmärk on välja selgitada, kuidas ja kas üldse Eesti ettevõtjad on reageerinud Eesti Vabariigis kehtiva Käibemaksuseaduse muudatusele, mille kohaselt ei saa ettevõtte enam ettevõttele soetatud sõiduauto maksumusest sisendkäibemaksu 100% ulatuses tagasi arvestada v.a. juhul kui sõidukit kasutatakse eranditult ettevõtte tegevusega seoses ning see on ka dokumentaalselt tõestatud. Muul juhul on tagastatav sisendkäibemaksu määr 50% soetatud sõiduki käibemaksumäärast. Töös soovitakse anda ülevaade liisingust, kui finantseerimisvõimalusest ning hetkel selle kasutusest Eestis ja Euroopas. Autor on ise tegev liisingu valdkonnas ning on tähelepanelikult jälginud ka ajakirjanduses kajastatavat ettevõtjate arvamust.

Teema uurimiseks koostas autor interaktiivse küsimustiku Eesti ettevõtjatele, mille saatis juhuslikult avalikust infoportaalist valitud 200-le ettevõttele e-maili teel ning samuti

avaldati uuringu link ka Raamatupidamis- ja Maksuinfoportaalis [www.rmp.ee](http://www.rmp.ee). On küsitud ka kommentaar Swedbank Liising AS ettevõtete finantseerimise allosakonna juhilt.

Arvestades, et väikeettevõtetele on liisinguga soetatud sõiduauto ost siiski suur otsus, siis selle soetamisel tagastatavast käibemaksust 50% kaotamisel jätab see ettevõtte käibevahenditesse üsna olulise puudujäägi. Töös vaadeldakse 2008.aasta majanduslanguse mõju liisingute uusmüügile Euroopas, mis on jätnud statistilisse baasi selle kohta väga märgatava jälje.

Esimeses peatükis kirjeldatakse liisingu mõistet ja kirjeldatakse liisingut, kui finantseerimislahendust ja selle erinevaid tüüpe. Edasi tutvustab autor kui populaarne on liising tänapäeva Eestis ja Euroopas. Antakse ülevaade turust erinevatel aastatel ning kirjeldatakse trendide muutust vastavalt maailma majandusolukorras toimuvale. Kolmandas peatükk on kokkuvõtte Eesti käibemaksuseadusest ning seaduse põhiterminite esitlemine koos 1.detsembrist 2014 kehtima hakanud seaduse muudatuse kirjeldusega. Neljandas peatükis kirjeldab autor kvantitatiivses uuringus kasutatud küsimusi ja nendele laekunud vastuseid ning erinevate ettevõtete profiilide ja vastuste võimalikke seoseid. Samas peatükis teeb autor töö jaoks koostatud uuringu vastuste põhjal järeldused ning esitab omapoolsed ettepanekud.

# **1. LIISING KUI FINANTSEERIMISLAHENDUS**

## **1.1 Liisingu mõiste**

Termin liising (*leasing*) pärineb inglise keelsest sõnas „lease“ mis tähendab rendile andmist. Ameerika Ühendriikides, liisingu sünnikohas, defineeritakse liisingut kui: „Vara seaduslikku kasutusele andmist teatud perioodiks, mille lõpus vara tagastatakse, müüakse poolte kokkuleppel või pikendatakse kasutusaega (Teodorescu 2014). Vastavalt Eesti Vabariigi kehtivale Võlaõigusseaduse § 361 on liisinguleping sätestatud järgmises sõnastuses: Liisingulepinguga kohustub liisinguandja omandama liisinguvõtja poolt määratud müüjalt teatud eseme (liisinguese) ja andma selle liisinguvõtja kasutusse, liisinguvõtja kohustub aga maksma liisinguese kasutamise eest tasu. (Riigiteataja). Liising eesti keelses õppekirjanduses on defineeritud kui põhivara (vallas- ja kinnisvara) pikaajalise finantseerimise vorm, mis baseerub rendil. Omandiõigus liisitud varale jääb liisinguandjale kogu lepingu perioodiks ja võib rentnikule (liisinguvõtjale) üle minna ainult teatud tingimustel (liisitud vara ostumaksumus on liisimise ajal täielikult kompenseeritud või rentnik ostab pärast liisingulepingu lõppemist liisitava vara välja jääkväärtuse järgi) (Ivanova, 1998)

Peatükis 1.2 annab autor lühiülevaate liisingu ajaloost ja selle tekkest maailmas ning eraldi osas on puudutatud Eestit.

## **1.2 Liisingu tekkimise ajalugu**

### **1.2.1 Liisingu kasutuselevõtt maailmas**

Esimesi rentniku ja rendileandja vahelisi dokumenteeritud suhteid võis täheldada ligemale 4000 aastat tagasi Vana-Egiptuses ja Babüloonias. Eelmise sajandi kaheksakümnen-

date aastate keskel sumerite linnriigi Ur ajaloolises asukohas toimunud arheoloogilistel välja-kaevamistel leitud lepingud ja dokumendid on senini vanimad tõendid, mis viitavad rendisu- hete olemasolule. Avastatud savitahvlitele oli fikseeritud nii rentimise osapoolte andmed kui ka periood, rendimaksete kindlaks määratud suurus ja maksmise viis. Ajaloolised leiud või- maldasid teada saada ka seda, et tol ajal olid peamisteks rendiobjektideks põllumajanduses kasutatavad algupärased tööriistad, veeressursside kasutamise õigus jms. Kuna liisingut, kui finantsteenust, loetakse välja kujunenuks just rentimistegevusest, võib eelnevat tinglikult pi- dada ka liisingu ajaloolise kujunemise alguseks.

Teadlased on kindlaks teinud, et umbes aastatel 400-450 eKr alustas sumerite linnrii- gis Nippur elanud perekond rentimistegevusega. Perekond Murashu oli spetsialiseerunud põl- lumajandusseadmete, kariloomade ja külvipindade rentimisele. Sellist perekondlikku ettevõt- lust peetakse praeguste liisinguettevõtete eelkäijaks. Kuigi tänapäevasele liisingtegevusele oli rohkem sarnane foiniiklaste laevade ja vajadusel ka terve meeskonna rentimine. Kusjuures juba siis lasusid rentnikule olulisemad laeva kasutamisest tulenevad riskid ning hüved. Kesk- ajal olid peamisteks rendiobjektideks lisaks põllumajandusseadmetele ja laevadele ka hobu- sed, vankrid ning tõllad. On teada ajalooline fakt, et 13.sajandil renditi ka rüütlite soomusrüü- sid, mille eest tuli tasuda intressi umbes 25% rüü koguväärtusest. Järk-järguliselt suurenes rentimisteenuse osatähtsus (Kurvits 2008).

19.sajandil aktiveerus rentimistegevus oluliselt, mis oli tingitud eelkõige tootmise, transpordi ja põllumajanduses kasutatava tehnoloogia kiirest arengust. Näiteks Ameerika Ühendriikides suurendas nõudlust rentimisteenuse järgi raudtee areng (Kurvits 2008).

20. sajandil muutus liisingu osatähtsus veelgi enam, mil sajandi esimestel kümnetel tootjad mõistsid, et on väga raske suurendada kapitali ja hankida uusi seadmeid samal ajal. Seega sel perioodil tõlgendati liisingut, kui võimalust omada mõlemat, nii kinnisvara kui ka tehnoloogiat (Teodorescu 2014).

Esimene ametlik organisatsioon, mis hakkas pakkuma täiesti uutset panganduslahen- dust liisingu näol, asutati aastal 1952 Ameerika Ühendriikides San Franciscos ning kandis nime „United States Leasing Corporation“ ning seega võib USA-d pidada ka selle ettevõtluse vormi sünnimaaks.

Euroopasse levis liising 1960-datel aastatel, kui Saksamaal Düsseldorfis asutati esime- ne liisinguettevõtte „Deutsche lising GMBH“. Kui 80-dateks aastateks oli USA-s liisingute käive üle 110 miljardi dollari, siis tollest ajast arvestatult on veerand sajandi jooksul see



summa suurenenud rohkem kui sada korda. Selline kiire kasv on toonud suuri kasumeid liisingu protsesside osapooltele ning praegu turumajandust viljelevates riikides on loob liising ettevõtetele suuremaid võimalusi taastootmiseks.

Suur Britannias sai finantseerimine liisingu läbi hoos sisse 1950-1960, seal oli esimeseks kaasaegseks liisingu ettevõtteks „Mercantile Leasing Corporation“. Suur Britannias, aga ei olnud seadusandluses liising korralikult sätestatud ning seetõttu alles maksuseaduste korramist, muutus liisingu tehingute kas hüppeliselt kõrgeks.

1960-datel aastale jõudis liising ka Aiasiasse, moodustades sealäbi kuldse kolmnurga, millesse kuulus USA – Lääne-Euroopa – Jaapan. Kui Lääne-Euroopas toimus liisingu tegevus selleks spetsiaalselt loodud ettevõtete, millede omanikeks olid üldiselt pangad või nende allettevõtted, siis Jaapanis hakati välja töötama nii öelda „teenuste paketti“, mis oli kombinatsioon laenust ja liisingust ning kutsutakse nimetuse all kompleks liising.

Venemaal kasutati liisingut väga vähesel määral ja seda ka ainult rahvusvahelistes tehingutes. Alles 1990-datel aastatel formuleeriti Nõukogude Liidu keskpanga poolt liisingu regulatsioonid ning anti välja korraldus luua kommertsbankades luua pangandustavadesse liisingu võimalused.

Tänapäeval on liising üks parimaid finantseerimistooteid, mille abil soetada kulukaid põhivarasid või uuendada olemasolevat. Arenenud riikides moodustab liisingu osatähtsus 30-40% reaalistest majandusinvesteeringutest. (Whatisaleasing.blogspot)

Peatükis 1.2.2 annab autor lühiülevaate liisingu ajaloo kohta Eestis. Tuuakse välja Eesti liisingettevõtete kujunemise lugu alates üheksakümnendate algusest.

### **1.2.2 Liisingu areng Eestis**

Liising Eestis tekkis alles 1990.aastatel peale Nõukogude Liidu lagunemist ja Eesti Vabariigi taasloomist. Tänapäeva iseseisev pangandus Eestis sai alguse 1988.aastal, mil tegevust alustas Tartu Kommertsbank. Tegemist oli esimese kommertsbankaga Nõukogude Liidus (Estonica). 3. aprillil 1991. aastal kinnitas Tartu Kommertsbanka nõukogu aga otsuse, millega kinnitati oma filiaali Tartu Kommertsbanka Hansapanga põhikiri.

1993.aastal lõi Hansapank oma esimese tüdarettevõtte ASi Hansa Liising, mis keskendus liisingutoodete müügile. Samal aastal loodi ka Hansa Capital. 1998.aastal sõlmiti liitumisleping Hansa Capitali ja Hoiupanga Liisingu vahel. Tänapäevaks on sellest ettevõttest kujunenud Swedbank Liising AS (Swedbank). 1994.aastal asutati SEB Liising AS tolleaegse nimega

Ühisliising AS, 1995.aastal avati Tallinnas Merita Panga kontor, mille tänane õigusjärglane on Nordea Pank. See oli esimene välispanga kontor Eestis (Nordea)

Praegusel ajal hoiavad Eesti liisingu turgu enda käes 8 suurimat finantsettevõtet. Neist suurim on Swedbank Liising AS talle järgnevad SEB Liising AS, Nordea Finance Estonia AS, Danske Pank AS Eesti filiaal, DNB Pank AS, SIA UniCredit Leasing Eesti filiaal, Pohjola Finance Estonia AS ja LHV Pank AS. Kõik loetletud ettevõtted kuuluvad ka Eesti Liisingühingute Liitu ja katavad üheskoos 95% Eesti liisinguturust (Eesti Liisingühingute Liit).

Edaspidi tutvustab autor liisingu olemust ning selle erinevaid tüüpe ja liike. Antakse ülevaade liisingust kui finantseerimislahendusest ning selle erinevatest võimalustest.

## 1.3 Liising finantseerimislahendusena

### 1.3.1 Liisingu olemus ja liigid

Liisingu saab jaotada kaheks: otseseks ja kaudseks liisinguks.

**Otseses liisingus** (*direct leasing*) tegutseb toote müüja ise ka liisinguandjana. Ta sõlmib lepingu liisinguvõtjaga ja viib kauba liisinguvõtja käsutusse. Peale liisingulepingu sõlmimist liisinguandja ja liisinguvõtja vahel võib liisinguandja müüa lepingu liisingufirmale. Viimane maksab liisinguandjale lepingu järgse diskonteeritud summa (Järve, Veisson 2003).

**Kaudses liisingus** (*indirect leasing*) võtavad liisingulepingu sõlmimisest alguses peale osa kolm osapoolt. Liisingufirma ostab toote müüjalt ning annab selle rendile liisinguvõtjale. Liisinguvõtja maksab liisingumakseid liisingufirmale, kes on vara omanikuks ja esialgseks finantseerijaks (Järve, Veisson 2003).

Liisingutehingute puhul pannakse rentnikule (liisinguvõtjale) kohustused:

- rendimaksete maksmine liisingufirmale
- vara kindlustamine
- liisinguvara säilimise tagamine
- kahjude korvamine rentijale
- liisinguvara mitteandmine kolmandale isikule ilma rentija nõusolekuta
- liisinguvara väljaostmine (kui see on lepingus vastavalt sätestatud) (Ivanova 1998)

Järgenevalt tuuakse Tabelis 1 välja liisingu plussid ja miinused. Nagu antud tabelist nähtub kaaluvad liisingu plussid üles miinused.

Tabel 1. Liisingu plussid ja miinused

Liisingu plussid	Liisingu miinused
<ul style="list-style-type: none"> <li>• võimaldab saada ettevõttel kokkuhoiu maksudelt</li> <li>• liisingut on lihtsam taotleda, kui pangalaenu, kuna nad on kindla tagatisega võlad</li> <li>• liisingu puhul jääb amortisatsioon liisinguandja mureks</li> <li>• ettevõtted, mis võtavad laenu asemel liisingut, saavad kiiremini teha varalisi muudatusi vastavalt turusituatsioonile</li> <li>• liising võimaldab kasutajatel proovida erinevaid varasid, et leida enda jaoks sobivaim</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• liising seob ettevõtted tähtajaliseks perioodiks: liisingulepinguid ei ole võimalik lõpetada ilma liisinguandja nõusolekuta ning liisinguvõtjal tuleb ennetähtaegse lepingu lõpetamise korral tihti tasuda kõrgeid tasusid</li> <li>• liising sisaldab ettearvestatud kahjumlikkust: juhul, kui ettevõtte tegevus ei tooda enam kasumit, ei saa rentnik ka kasutatud vara maha müüa</li> <li>• liising võib kaasa tuua huvidekonflikti liisinguvõtja ja liisinguandja vahel, kui tegemist on väga ettevõtte põhiste varadega</li> <li>• liisinguandjal võib tekkida kulusid seoses vara omandiga ning ta võib need kulud sisse nõuda liisinguvõtjalt, kuid kõrgema tariifiga</li> </ul>

Allikas: (Cosci, Guida, Meliciani 2013)

Vaadeldes veel liisingu miinuspooli võib välja tuua järgmise aspekti. Kui ettevõtte sõlmib suuremahulise liisingulepingu, siis võib juhtuda, et liisinguandja seab liisinguvõtjale lepingulisi piiranguid, mis puututavad ettevõtte restruktureerimist ja reorganiseerimist, sest liisinguandja on teinud oma finantseerimisotsuse liisinguvõtja eelmiste perioodide finantstulemuste põhjal ning liisinguandjale on väga oluline, et finantseeritava ettevõtte juhtkond ei võtaks vastu otsuseid, mis suurendaksid liisinguvõtja krediidiriski liisinguandja ees (Contino 2006).

Kui lähtuda krediidasutustest, siis põhimõtteline erinevus liisingu ja laenu vahel on see, et laenuga soetatud vara jääb kliendi omandisse, panga kasuks seatakse pant. Liisingu

puhul tasub pank ostetava vara maksumuse müüjale, saades ise aga vara omanikuks ning andes selle kliendile kasutada. Klient on kohustatud tasuma kokkulepitud ajajooksul pangale vara maksumuse koos intressidega. Liisingutähtaja lõppedes saab klient olenevalt soovidest ja liisingu tüübist kas vara omanikuks või tagastab selle rentijale. Üheks erinevuseks laenu ja liisingu vahel on ka see, et liisingu korral keskendub pank vara väärtusele, mitte niivõrd raha-voogude analüüsimisele.

### 1.3.2 Liisingu tüübid

Liisinguga vara soetamisel on võimalik valida mitme erineva finantseerimislahenduse vahel, neist ettevõtete puhul on võimalik kasutada 3 erinevat lahendust:

**Kasutusrent** (*operating leasing*)– kõige soositum auto liisingu võimalus äriklientide seas. Klassikalise kasutusrendi korral kasutatakse vara kokkulepitud perioodil, selle lõppedes vara tagastatakse ja reeglina liisitakse uus kohe asemele. Sisuliselt on kliendil liisinguperioodi lõppedes järgmised võimalused: 1) Tagastada vara müüjale või tagasiostu kohustuse võtnud ettevõttele või vahetada see uue vastu 2) sõlmida liisingulepingu jääkväärtusele vastav kapitalirendileping, jätkata liisingut 3) vara jääkväärtusega välja osta. (Eesti Liisingühingute Liit)

Kasutusrenti tasub valida sel juhul, kui vara soovitakse ainult kasutada, kuid mitte omada. Kasutusrendi puhul ostab liisinguandja liisinguvõtjale sobiva vara ja annab selle kokkulepitud tähtajaks kasutada. Vara kasutamise eest tasutakse liisinguandjale liisingumakseid (Swedbank).

Puhta kasutusrendi korral:

- läheb rendimakse täies ulatuses kuludesse;
- on rendivara arvel liisingufirma bilansis, kes arvestab ka amortisatsiooni;
- on enamasti võimalik kasutada ostuoptiooni, s.t. rentnik saab eelisõiguse rendivara ostmisel;
- kõik vara omandiõigusega seotud riskid ja tulud jäävad liisingufirma kanda, samuti tasub liisingufirma kõik maksud, kui klient maksab rendimaksed (Järve, Veisson 2003).

Kasutusrent on populaarne, kuna ettevõtted saavad selle abil efektiivselt kasutada soovitud vara ning hoida kohustused bilansist väljas ning kajastada ainult tulevase liisingumakseid (Duke, Hsieh 2006).

**Kapitalirent** (*capital leasing; finance leasing*) – sobib neile äriklientidele, kes soovivad vara omada st. jääda selle kasutajaks ka peale rendiperioodi lõppemist. See on rendivorm, mille lõppedes läheb vara omandiõigus ilma täiendavaid makseid tegemata liisinguandjalt üle liisinguvõtjale juhul, kui lepingu makseid on arvatud annuiteedina (st. ühesuurused makseid). Tavapärasest kapitalirendist on erinev kapitalirent jääkväärtusega. Sel juhul jäetakse liisinguperioodi lõppu suurem makse. See sobib äriklientidele, kes soovivad vara soetamise põhiperioodil maksta väiksemaid makseid, kuid liisinguperioodi lõppedes tasuda suurema ühekordse makse (Eesti Liisingühingute Liit).

Kapitalirendi puhul:

- kanduvad kõik vara omandiõigusega seotud riskid ja tulud üle rentnikule;
- vara võetakse arvele rentniku bilansis, kes arvestab ka amortisatsiooni;
- rendimaksetest läheb kuludesse vaid intressimakse;
- kinnisvaraarenduse teel eluaset soetades saavad eraisikud arvata liisingumakseid oma maksustatavast tulust maha.

Kapitalirent sarnaneb nii laenatud raha eest, kui ka järelmaksuga ostmisele. Kapitalirenti kasutades võib rentnik soetada vara kontoritehnikast kuni kinnisvara ja tootmiseseadmeteni välja (Järve, Veisson 2003).

**Täisteenusliising** (*full service leasing*) – see on kasutus- või kapitalirent, kus lisaks rendimaksetele tasutakse igakuiselt ka tellitud lisateenuste eest. Olenevalt liisingufirmast võib teenuste pakett sisaldada lisa kindlustusi, kütusekaarti, autoabi, asendussõidukit vms. (Eesti Liisingühingute Liit). Täisteenusliising säästab kliendi aega ja vaeva ning vabastab ta sõidukiga seotud probleemidest, mistõttu see rendivorm on eriti praktiline firmadele ja eraisikutele, kes soovivad täielikult keskenduda oma põhitegevusele või kelle aeg on kallihinnaline või piiratud (Järve, Veisson 2003).

Liising on väga suurte võimalustega finantseerimislahendus, mis tegelikkuses annab nii liisinguandjale kui ka liisinguvõtjale kätte erinevaid võimalusi tehingu läbi viimiseks. Liising on paindlik ning on kasutatav ettevõttes juhtudel, kui puudub pangalaenu jaoks sobiv tagatis või kui laenu vormistamine toob kaasa liigse aja- ja närvikulu, mis on eriti oluline väiksematele ettevõtetele, kel puudub kogemus ja kavatsus laenu võtta.

Siit tulenevalt käsitleb autor liisingu kasutust Eestis ja Euroopas ning annab ülevaate liisingu tänapäevasest kasutusest läbi statistiliste andmete vaadatuna.

## **2. LIISINGU KASUTUS TÄNAPÄEVAL**

### **2.1 Liisingu kasutus tänapäeva Eestis**

Liising on olnud Eestis populaarne juba aastaid ja muutub üha populaarsemaks. Valdavalt liisitakse sõidukeid, eriti sõiduautosid, kuid järjest enam ka tootmiseseadmeid. Umbes veerand liisingute mahust on seotud eraisikutega, kuid järjest enam on liising populaarne ka transpordiettevõtete seas, kuid rohkem kasutavad liisitud varasid ka töötlev tööstus, kaubandus, põllu- ja metsamajandus, ehitus ning erinevad teenindustevõtted (Estonica).

Eesti seadusandluses reguleerib liisingulepinguid võlaõigusseadus, mis jõustus juulis 2002. Võlaõigusseaduse kohaselt kohustub liisingulepinguga liisinguandja omandama liisinguvõtja poolt määratud müüjalt teatud eseme (liisinguese) ja andma selle liisinguvõtja kasutusse. Liisinguvõtja kohustub aga maksma liisinguese kasutamise eest liisinguandjale tasu. Lisaks võib liisingulepingule kohalduda ka võlaõigusseaduses sätestatud tarbijakrediidi regulatsioon. Lähtudes võlaõigusseaduse dispositiivsuse põhimõttest võivad pooled lepingut sõlmides seaduses sätestatust ka mõnevõrra kõrvale kalduda (Zernask 2012).

Käesolevas töös keskendub autor aga ennekõike väikeettevõtete poolt sõiduautode liisingule ning seetõttu käsitletakse edaspidises töös ka andmeid, sõiduautode liisingu ja selle seadusandluse kohta.

Eesti Pank avaldab Eesti liisingu turu statistilist infot alates 2001.aastast. Tabelis 2 on välja toodud kõigi raporteerimiskohustusega liisingettevõtete liisingumahtude muutus miljonites Eurodes aastatel 2001-2013 ning eraldi on väljatoodud ka autorit huvitav sõiduautode liisingu uusmüügimahtude muutus aastatel 2001-2013.

Tabel 2 . Sõidukite ja muude väikesõidukite uusmüük aastatel 2002-2007 Eestis (milj. eurot)

Uusmüük	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Liisinguportfell kokku (milj. eurot)	661,5	733,6	730,8	921,7	1110,9	1211,2
Sõiduautod ja muud väikesõidukid (milj. eurot)	180,6	219	242,1	341,2	440,3	527,4

Allikas: Autori koostatud Eesti Panga andmete põhjal

Nagu on näha Tabelitest 2 ja 3 oli Eestis kõige aktiivsem liisingu uusmüügi tehingute sõlmimise periood 2006-2007 aasta, mida loetakse nii öelda *majandusbuumi* aastateks.

Tabel 3 Sõidukite ja muude väikesõidukite uusmüük aastatel 2008-2014 III kvartal (milj. eurot)

Uusmüük	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Liisinguportfell kokku (milj. eurot)	966	312,6	372,4	644,2	824,5	746,9	524,2
Sõiduautod ja muud väikesõidukid (milj. eurot)	393,1	129,1	156,9	270,6	326,8	339,6	253,3

Allikas: Autori koostatud Eesti Panga andmete põhjal

2008.aastal saabus ülemaailmne majanduslangus, mis tõi kaasa koheselt suured muudatused ka liisingute turul, mida saab lugeda Tabelist 3. Kahjuks on antud statistilises valimis võetud kokku nii eraisikute, kui ka ettevõtete poolt liisingu vahendusel soetatud sõidukite uusmüügi tehingud ning selle andmebaasi põhjal ei ole võimalik eraldi käsitleda muutust ettevõtete liisinguharjumuste suhtes.

## 2.2 Liisingu kasutus tänapäeva Euroopas

Euroopas on liisingul väga suur tähtsus, kus seda peetakse ettevõtete investeringute alustalaks, eriti mis puudutab SME (*Small and Medium sized Enterprises*) segmendi ettevõtete panustamist uutesse töökohtadesse ja innovatsiooni arendamist (Teodorescu 2014).

SME segmendi ettevõtteid võib nimetada Euroopa majanduse mootoriks, sest nende osakaal moodustab 99,8% Euroopa ettevõtetest ja 66,9% tööhõiveturust Euroopa Liidu liikmesriikides. Üks nende ettevõtete põhi muresid on aga piiratud ligipääs ettevõtte välisele finantseerimisele, mis aga omakorda piirab Euroopa majanduskasvu. Ühest küljest on majanduslangus muutnud SME segmendi ettevõtetele keeruliseks keskenduda uute investeringute planeerimisel ainult omakapitalile, teisest küljest on SME segmendi ettevõtetel aga seatud

tugevad krediidi piiirangud pankade poolt. Seetõttu on liising SME ettevõttele alternatiiviks pangalaenule ning liising omandab SME ettevõtete hulgas järjest suuremat tähtsust.

Liisingu kasutuse kasvu võib seletada ka läbi selle võime luua likviidsust, vabastada omakapitali ja parandada ettevõtte finantsnäitajaid. Ettevõtted saavad liisingu abil parandada oma krediidivõimet, saades seeläbi paremaid võimalused saada pangalaenu. Kuna pangad on viimasel ajal hakanud laenamisele suuremat tähelepanu pöörama ettevõtete krediidivõimekusele, siis ettevõtete omakapitali osatähtsus on hakanud üha enam ja enam mängima rolli ettevõtte laenu saamise võimalustes. Selle tulemusena on SME segmendi ettevõtted, kes siiani tuginesid omakapitali ja pangalaenu koostoimele, sunnitud leidma uusi lahendusi oma tegevuse finantseerimiseks. Lisaks liisingu finantseerimisele pakuvad liisinguandjad tihti ka muid teenuseid nagu administreerimine, tehnohoolduste korraldamine, ja arvelduslahendused, mis aitavad väikestel ettevõtetel kasu lõigata oma spetsialiseerumiseeliste pealt (Neuberger, Rähke-Döppner 2013). Samas on kindlaks tehtud, et SME ettevõtted, kellel on madal kasum, kuid kiire majanduslik kasv, omavad rohkem liisinguid. Sellised ettevõtted vajavad ka edaspidi rohkem välist finantseerimist ning seetõttu saavad neil olema kõrge hinnaga fikseeritud nõuded (Deloof, Lagaert, Verschueren 2007).

Tänapäeval kasutatakse liisingut seadmete finantseerimisel aina enam võrreldes pangast saadavate laenude või muude finantseerimismeetoditega, millega seadmeid osta. Peaaegu kõiki seadmeid, mida on võimalik otse osta on ka võimalik liisida, alustades lennukitest, laevadest, satelliitidest lõpetades sõiduautode ja robotlüksiseadmetega (Fabozzi 2008).

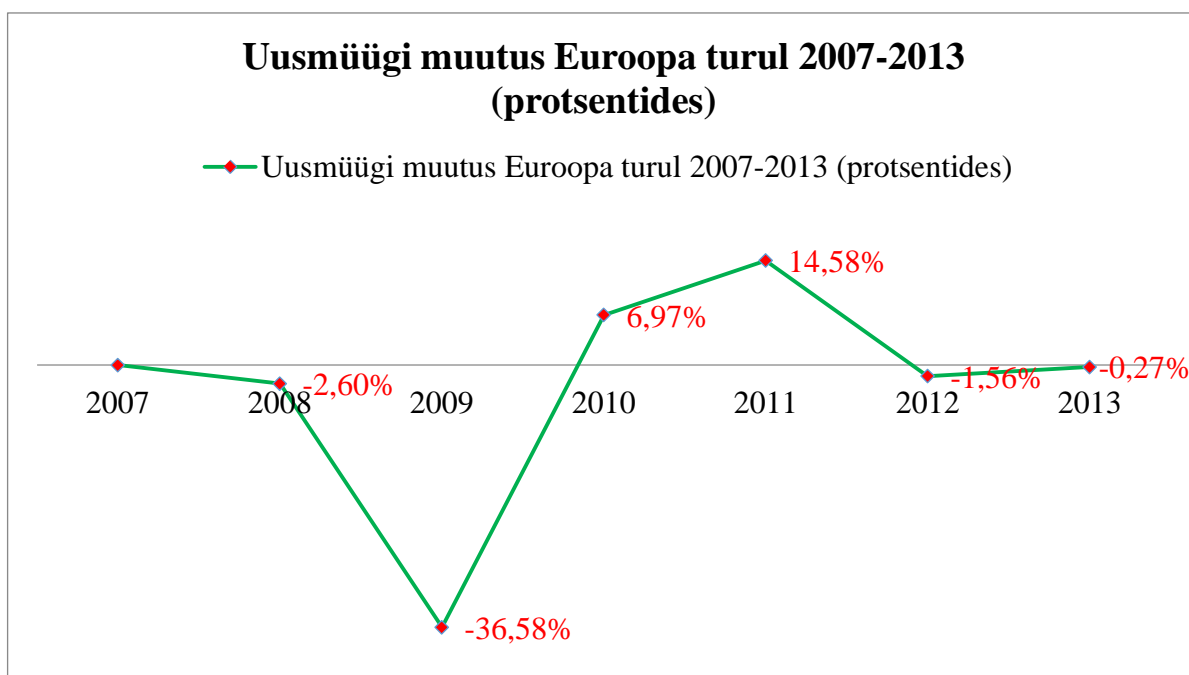
Leaseurope - European Federation of Leasing Company Associations on organisatsioon, mis loodi 1972.aastal ning alates aprillist 2006 koondab enda ümber 44 liisingu ja sõidukite rendiga tegelevat ettevõtet 34 Euroopa riigist. Sellesse ühendusse kuuluvad sellised riigid nagu: Austria, Belgia, Bulgaaria, Küpros, Tšehhi, Taani, Eesti, Soome, Prantsusmaa, Saksamaa, Kreeka, Itaalia, Leedu, Läti, Luxemburg, Malta, Maroko, Holland, Norra, Poola, Portugal, Rumeenia, Venemaa, Serbia, Slovakkia, Sloveenia, Hispaania, Rootsi, Šveits, Türgi, Tuneesia, Ukraina ja Suur-Britannia. Organisatsiooni missiooniks on esindada ja edendada oma liikmete huve Euroopa liisingu- ning autorendiettevõtete eksperdina (Leaseurope).

Lisas 2 on välja toodud andmed kogu Leaseurope liitu kuuluvate riikide sõidukite liisingu ja rentimise uusmüügi tehingute kogusummad aastatel 2007-2013. Sellelt on näha, et Leaseurope ühingusse kuuluvates riikides sõlmiti 2013.a. aastal uusmüügi tehinguid väärtuses 251 931,95 miljonit Eurot, samas kui 2007.aastal oli see summa 338 893,24 Eurot. Sellest



lähtuvalt järeltab autor, et Euroopa liisinguturg ei ole veel taastunud 2008.aasta majanduslangusest ning majandusolukorra paranedes on veel rohkelt kasvuruumi.

Joonisel 1 on kujutatud Euroopa liisinguturu uusmüügi kasvu muudatused aastatel 2007-2013. Sellelt on selgelt näha suur turu kukkumine aastal 2009, mil uusmüügi osakaal langes 2009 aastal sõidukite ja seadmete sektoris üle 30% . Jooniselt 1 võib ka näha, et aastaks 2011 on turg jälle saavutanud *buumi* eelse stabiilsuse, kuid on siis taas läinud languse teed ja on veel vara öelda, kas see pöördub uuesti sama suurele tõusule.



Joonis 1. Uusmüügitehingute muutus aastatel 2000-2012 Euroopa liisinguturul

Allikas: Koostatud autori poolt Lisas 2 toodud andmete alusel

Lisas 2 on välja toodud kõigi liikmesriikide uusmüügi osakaal Euroopa üldisest liisinguturust. Sellest on näha, et näiteks Eesti liisinguturu uusmüük moodustas 2013.aastal kõigest 0,35% kogu Euroopa liisinguturul teostatud uusmüügi tehingutest. Summad, mis Eesti mõistes on väga suured on Euroopa mõistes ikkagi väga väikesed. Eesti lähinaabrite näitajad on samal ajal Läti 0,24% ja Leedu 0,29%, kes on tagapool ning Poola 3,34% ja Venemaa 7.34%, kes on eespool. Antud numbrite põhjal teeb autor järelduse, et Eesti turuosa suurus Euroopa liisinguturul on kindlasti seotud meie turu väiksusega, kuid kui vaadata üldiselt endisi Nõukogude Liidu riike, siis on selgelt tuntav asjaolu, et nendes riikides avanes turg alles 20 aastat

tagasi ning pangandus Euroopa mõistes hakkas toimima alles 10 aastat tagasi. Seega on nendelt riikidelt veel oodata liisingu valdkonnas arengut. 2012.aastal oli suurimaks Euroopa liisingu uusmüügi maaks Saksamaa, kes omas 17,82% kogu Euroopa liisinguturust, üsna ligilähedane on ka Suur-Britannia ja kolmandal kohal asetses Prantsusmaa.

Edaspidi käsitletakse Eestis kuni 01.detsembrini 2014 kehtinud käibemaksuseaduse osa, mis puudutab ettevõttele soetatud sõiduauto sisendkäibemaksu mahaarvestamist ning antakse ülevaade, millised muudatused hakkavad jõustuma alates 01. Detsember 2014 ning püütakse anda ülevaade erinevate osapoolte hinnangutele selle seadusemuudatuse mõjule ettevõtete sõiduautode soetamise ostu otsustele.

### 3. EESTI VABARIIGI KÄIBEMAKSUSEADUS JA SELLE MUUDATUS

#### 3.1 Käibemaksuseadus, mis on vastu võetud 10.03.2003

Kuna töö autori huvi liisinguvaldkonnas on ennekõike seotud sõiduautodega ning nende soetamise käibemaksuga maksustamisega ning käibemaksu tagastamisega siis toob autor 10.12.2003 vastu võetud Käibemaksuseadusest välja põhi definitsioonid:

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

**Piiratud kohustustega käibemaksukohustuslane** (edaspidi *piiratud maksukohustuslane*) on isik, välja arvatud ettevõtlusega mittetegelev füüsiline isik, kes on registreeritud või kes on kohustatud end registreerima piiratud maksukohustuslasena (§ 21). Teise liikmesriigi piiratud maksukohustuslane on isik, sealhulgas juriidilise isiku staatusega varakogum või isikuteühendus, kes on selles liikmesriigis käibemaksuga maksustamiseks registreeritud ning kelle maksukohustused vastavad piiratud maksukohustuslase maksukohustustele.

Maksukohustuslane või piiratud maksukohustuslane peab maksma käibemaksu alates maksukohustuslasena või piiratud maksukohustuslasena registreerimise päevast.

Kui isiku tehtavate käesoleva seaduse § 1 lõike 1 punktides 1 ja 3 nimetatud tehingute, välja arvatud põhivara võõrandamine ning Eesti isikule teostatav kaugmüük, maksustatav käive ületab kalendriaasta algusest arvates 16 000 eurot, tekib tal nimetatud suuruses käibe tekkimise päevast kohustus end **maksukohustuslasena registreerida** (edaspidi *registreerimiskohustus*). Registreerimiskohustust ei teki, kui isiku kogu maksustatava käibe moo-

dustab nullprotsendise käibemaksumääraga maksustatav käive, välja arvatud kauba ühenduse-  
sisene käive ja käesoleva seaduse § 10 lõike 4 punktis 9 nimetatud teenuse käive, kui teenust  
osutatakse teise liikmesriigi maksukohustuslasele või piiratud maksukohustuslasele.

Käibemaksumäär on 20 protsenti maksustatavast väärtusest, välja arvatud erandid, mis  
on üles loetletud Käibemaksuseaduse § 15 punktides 2-4.

Maksukohustuslase poolt tasumisele kuuluv **käibemaksusumma** on maksustamis-  
perioodil käesoleva seaduse § 3 lõikes 4 ning lõike 6 punktides 5 ja 6 nimetatud tehingutelt  
või toimingutelt arvestatud käibemaks, millest on maha arvatud maksustatava käibe tarbeks,  
samuti ettevõtlusega seotud § 4 lõikes 2 nimetatud tehingute või toimingute või välisriigis  
toimuva ettevõtluse, välja arvatud maksuvaba käibena käsitatavad tehingud (§ 16), tarbeks  
kasutatava kauba või teenuse sama maksustamisperioodi sisendkäibemaks. Maha võib arvata  
ka ühendusevälise riigi isikule osutatava käesoleva seaduse § 16 lõike 2 punktides 1 ja 6 või  
lõikes 2<sup>1</sup> nimetatud teenuse tarbeks kasutatava kauba või teenuse sama maksustamisperioodi  
sisendkäibemaksu.

Sisendkäibemaks on maksukohustuslase poolt:

- teiselt maksukohustuslaselt soetatud või saadud kauba või teenuse eest tasumisele  
kuuluv käibemaks;
- imporditud kauba eest tasutud või tasumisele kuuluv käibemaks;
- ettevõtlusega tegelevalt välisriigi isikult, kes ei ole Eestis registreeritud  
maksukohustuslasena, saadud teenuse, mille käibe tekkimise koht on Eesti,  
maksustatavalt väärtuselt arvatud käibemaks;
- ühendusesiseselt soetatud kauba, soetatud paigaldatava või kokkupandava kauba,  
kolmnurktehinguga soetatud kauba või muu soetatud kauba, millelt maksuko-  
hustuslane peab käesoleva seaduse kohaselt käibemaksu arvestama, maksustatavalt  
väärtuselt arvatud käibemaks.

Järgnevalt käsitletakse 01.12.2014 jõustunud käibemaksuseaduse muudatust, mis puu-  
datab sõiduautodelt sisendkäibemaksu tagasiarvestamist

### **3.2 Käibemaksuseaduse muudatus, mis jõustus 01.12.2014**

Käibemaksuseaduse muudatusega piiratakse sõiduautode omatarbe maksustamise asemel sõiduautode ostmisel ja kasutuslepingu alusel kasutamisel (sh rentimisel, liisimisel) ning nende tarbeks kaupade ja teenuste ostmisel (mootorikütus, remont, hooldus jms) tasutud käibemaksu mahaarvamist.

Alates 01.12.2014 on juriidilistel isikutel sõiduauto (M1 kategooria sõiduk, mille täismass ei ületa 3500 kilogrammi ning millel lisaks juhiistmele ei ole rohkem kui 8 istekohta) soetamisel (st. ostmine või kapitalirent) või kasutusrendi alusel kasutamisel õigus vara soetushinnast sisendkäibemaksu maha arvata 50% ulatuses arvestades ettevõttes kehtivat käibemaksu proportsiooni.

Sisendkäibemaksu 50%-list mahaarvamise piirangut ei rakendata sõiduautole, mis soetatatakse müügiks või rentimiseks ning taksodele ja õppesõiduautodele. Sisendkäibemaksu mahaarvamise piirangut ei rakendata ka juhul, kui ettevõtte tõendab, et sõiduautot kasutatakse eranditult ettevõtluse jaoks. Antud erand kehtib, kui sõiduautot kasutatakse vähemalt 2-aastase perioodi jooksul üksnes ettevõtluse tarbeks. Kui esialgselt kavandatud kasutamisos- tarve muutub, tuleb teha käibemaksu korrigeerimine.

Ettevõtluses kasutatava sõiduauto tasu eest kasutada andmisel maksukohustuslase töö- tajale, teenistujale või juhtimis- või kontrollorgani liikmele ei ole õigus sellise sõiduauto ja selle tarbeks kaupade soetamisel ja teenuste saamisel arvestatud käibemaksu täies ulatuses maha arvata, kuna see on käsitletav sõiduauto eratarbeks kasutada andmisena.

Võõrandamise ja käibe tekkimise aja määramisel on oluline kauba valduse ülemineku hetk, st hetk, millal ostjal tekib võimalus kaupa oma ettevõtluses või tarbimises kasutada. Kui sõiduauto võetakse vastu peale 01.12.2014, siis ei ole võimalik sisendkäibemaksu deklareeri- da määras, mis on sätestatud enne 01.12.2014 kehtinud seaduses, vaid rakendub uues seadu- ses sätestatu. Kasutusrendi puhul loetakse käibe toimumise ajaks teenuse osutamise kuupäev arvel. Esimese sissemakse arvelt saab sisendkäibemaksu deklareerida määras, mis kehtib selle tasumise kuupäeval (Rahandusministeerium).

Edasi kirjeldatakse kuidas Eesti ettevõtted on seadusemuudatusele reageerinud enne selle jõustumist ja mida sellest üldiselt arvatakse

### 3.3 Ettevõtete reageering seaduse muudatusele enne selle jõustumist

Swedbank Liising ASi ettevõtete finantseerimise allosakonna juhi Marge Kurjamaa kommentaari kohaselt on enne seaduse muudatuse jõustumist tunda, et kliendid on muutunud aktiivsemaks võrreldes varasemate perioodidega. Kliendid on soovinud muuta oma kasutusrendi liisingulepingu ümber kapitalirendilepinguteks, et jäägilt koheselt tasuda käibemaks ja deklareerida see novembrikuu käibemaksudeklaratsioonis. Tõusis ka märgatavalt uute lepingute sõlmimine ning sagesid olukorrad, kus kliendid on palunud liisinguandja nõusolekut sõiduauto kategooriasse kuuluva sõiduki ümbervormistamiseks kaubikuks. Samas ei julgeta veel prognoosida, et kuidas klientide ostuotsused tulevikus hakkavad kujunema ja kuidas see liisinguturg võiks mõjutada. Tõenäoliselt esmalt liisinguturg „jaheneb“, sest sõidukite finantseerimistehingud sooviti ära teha enne rakenduvat seadusemuudatust (Lisa 1).

Eesti Maanteeamet on aga teada andnud, et alates 1. detsembrist 2014 läheb Maanteeamet sõiduautode kaubikuks ümberehitamisel üle täielikult Euroopa nõuetele, mida seni rakendati vaid osaliselt. Senise halduspraktika muutmise ja rangemate kriteeriumide kasutuselevõtmise tingis viimasel ajal oluliselt suurenenud taotluste hulk sõiduautode põhjendamatult kaubikuteks ümberehitamiseks.

Kuni 3500 kg täismassiga kaubikus peab kaubaruum jätkuvalt olema sõitjate salongist vaheseinaga eraldatud ja sõiduki kandevõimest üle poole peab jääma kauba vedamiseks. Kaubikut ei saa kindlasti teha sedaan-, kupee- ja kabriolettkerega sõidukist. Lisanduvad nõuded kaubaruumi pikkusele, laadimisava kõrgusele ja pindalale. Täpsemad nõuete kirjeldused on toodud Euroopa Komisjoni direktiivi 2007/407EÜ lisa II.

Samuti hakatakse jälgima kaubikute hilisemat sihtotstarbelist kasutamist – oluline on see, et kaubikuks ümberehitatud sõidukist ei eemaldata hiljem vaheseina selleks, et seda kasutada sõiduautona.

Maanteeamet on sõlminud eelkokkulepped Maksu- ja Tolliametiga, kes kontrollib alates detsembrist 2014 sõiduautode ettevõtluses kasutamise otstarvet, mille käigus pööratakse tähelepanu ka kaubikuks ümberehitatud sõiduauto sihtotstarbelisele kasutamisele, ning Politsei- ja Piirivalveametiga, kes hakkab kontrollima, et kaubiku jaoks kohustuslikud vaheseinad oleks liikluses olevatel autodel reaalselt ka kasutusel (Maanteeamet).

Ajakirjanduses on ilmunud rohkelt artikleid alates 1.juunist 2014, kus soovitatakse sõiduk soetada enne seaduse muudatust ning kehtivad kasutusrendilepingud ümber vormistada kapitalirendilepinguks. Samuti on soovitatud ettevõtjatel, mitte tankida nädalavahetusel

ning väga oluline on korras hoida dokumentatsioon, et vajadusel tõestada, et sõidukit kindlasti kasutatakse ainult ettevõtluse tarbeks.

Järgnevalt tutvustab autor 2015.a. märtsis ettevõtete hulgas läbi viidud küsitluse meetodikat, mis puudutas 01. detsembril 2014.a. jõustunud käibemaksuseaduse muudatust.

## 4. KVANTITATIIVNE UURING

### 4.1 Vastajate profiil

Uurimus viidi läbi interaktiivse küsitluse abil, mis edastati 28.02.2015 e-maili teel 200-le juhuslikult valitud Eesti ettevõttele e-maili teel, mis olid kättesaadavad avalikes infoportaalides. Lisaks avaldas uurimuse lingi ka oma keskkonnas Raamatupidamis- ja Maksuinfoportaal [www.rmp.ee](http://www.rmp.ee). Autor valis e-maili teel saates ettevõtete kodulehtedelt välja vastajate-na ennekõike raamatupidajate ja finantsjuhtide kontaktid. Nende puudumisel edastati küsitlus juhatuse esimehele või üld e-maili aadressile.

Kõigilt vastajatelt oodati vastuseid hiljemalt 16.03.2015 ja vahepeal saadeti e-mailidele ka üks meeldetuletus. Küsimustikule vastas selle perioodi jooksul 47 respondenti. Vastajate protsenti on raske määratleda, kuna pole üheselt võimalik kindlaks teha, kas vastajateks olid e-maili teel küsimustiku saanud respondendid või raamatupidamisportaaali külastajad. Samuti soovis autor teha intervjuud finantseerimisasutustega ja Maksu- ja Tolliameti vastava valdkonna spetsialistiga, kuid kahjuks ei saanud autor oma päringutele antud ettevõttest vastust ning intervjuusid ei olnud võimalik läbi viia. Kirjalikult vastas autori küsimustele enne käibemaksuseaduse muudatuse jõustumist 01. detsembril 2014 Swedbank Liising AS ettevõtete liisingu allosakonnajuhataja Marge Kurjamaa (Lisa 1).

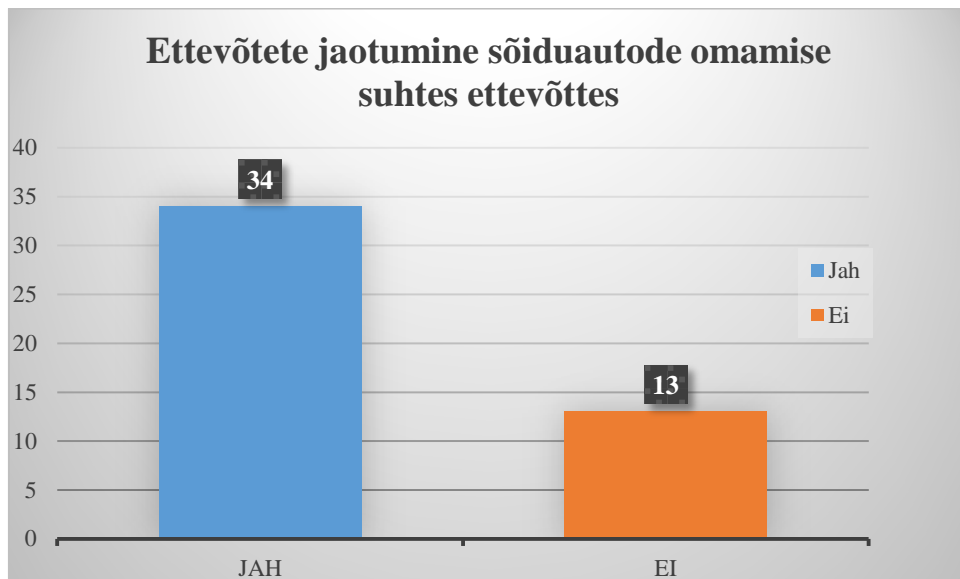
Küsimuste koostamisel lähtus autor huvist nende ettevõtete vastu, kes omavad M1 ehk rahvusvaheliste standardite järgi sõiduauto kategooria sõidukeid. Küsimustik koosnes 12 küsimusest, millele oli võimalik anda sisulisi vastuseid (Lisa 4). Edasi vastama suunati ainult need respondendid, kes vastasid jaatavalt esimesele küsimusele:

- **Kas Teie ettevõtte omab M1(sõiduauto) kategooria sõidukit?**

Vastusevariantideks oli Ei või Jah. Vastuseid Ei anti 13 korral ning vastuseid Jah 34 korral. Vastusevariandi Ei valinud vastajat edaspidisesse küsitlusesse ei kaasatud. Antud küsimusele Jah vastusevariandi valinud vastaja suunati edasi järgmiste küsimuste juurde. Seega edasistele küsimustele sai vastata 34 responderit ning järgnevate vastuste analüüsimisel on



võetud arvesse ainult nende poolt edastatud vastuseid. Vastajate jaotumine on näha Jooniselt 2.



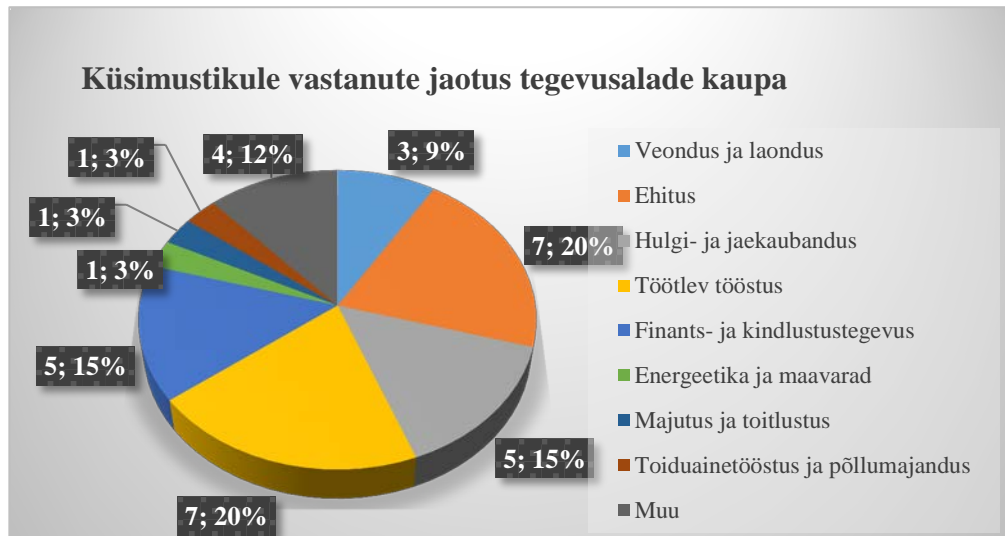
Joonis 2. Vastajate jaotumine sõiduautode olemise suhtes ettevõttes

Allikas: Koostatud autori poolt

Joonisel 3 on kujutatud uuringusse sobivate 34 vastanud ettevõtete jaotus tegevusalade kaupa. Nagu Jooniselt 3 lk 26 nähtub, oli suurim vastajate arv tegev ehituse ja töötleva tööstuse valdkonnas, mõlemast 7. Kõige vähem vastanuid oli toiduainete tööstuse ja põllumajanduse, majutuse ja toitlustuse ning energeetika ja maavarade valdkondadest vastavalt igast valdkonnast 1 vastaja. Vastuse variandi Muu alla olid respondendid märkinud järgmised tegevusalad:

- muusikariistade hooldus ja remont
- raamatupidamisteenused
- äripindade rent

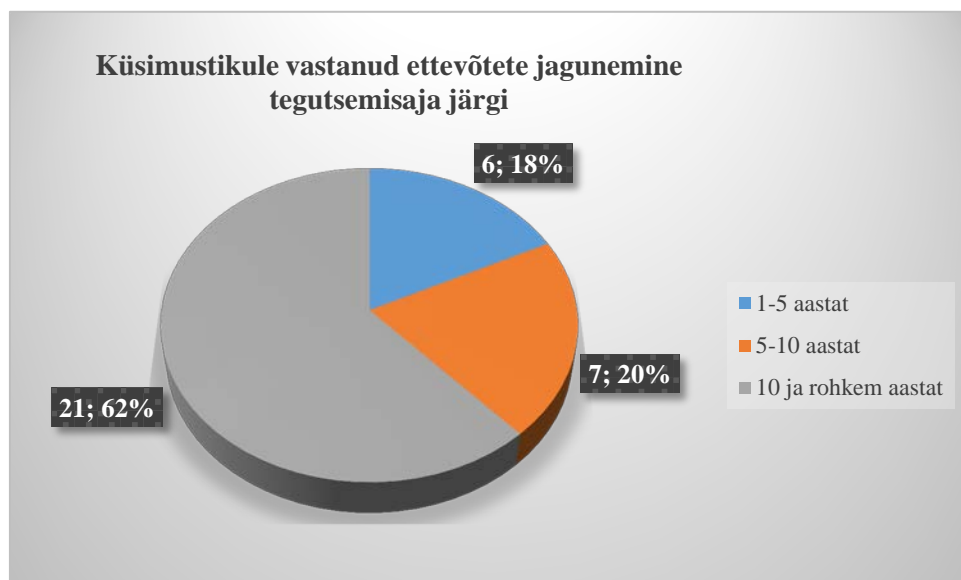
Ühe variandi puhul oli vastaja märkinud vastusereale kirjamärgi „ - „,



Joonis 3. Märtsis 2015. küsimustikule vastanud ettevõtete jaotus tegevusalade kaupa

Allikas: Koostatud autori poolt

Küsimustikule vastanud ettevõtete tegevusaja põhine jaotus oli autori jaoks mõneti üllatav, sest tervel 62% ehk 21 ettevõtet 34-st on tegutsenud oma alal kümme aastat või kauem. Jooniselt 4 on võimalik lugeda, et üsna võrdselt on jaotunud vastajate hulk 1-5 aastat tegutsenute ja 5-10 aastat tegutsenute vahel, vastavalt siis 18% ja 20%.

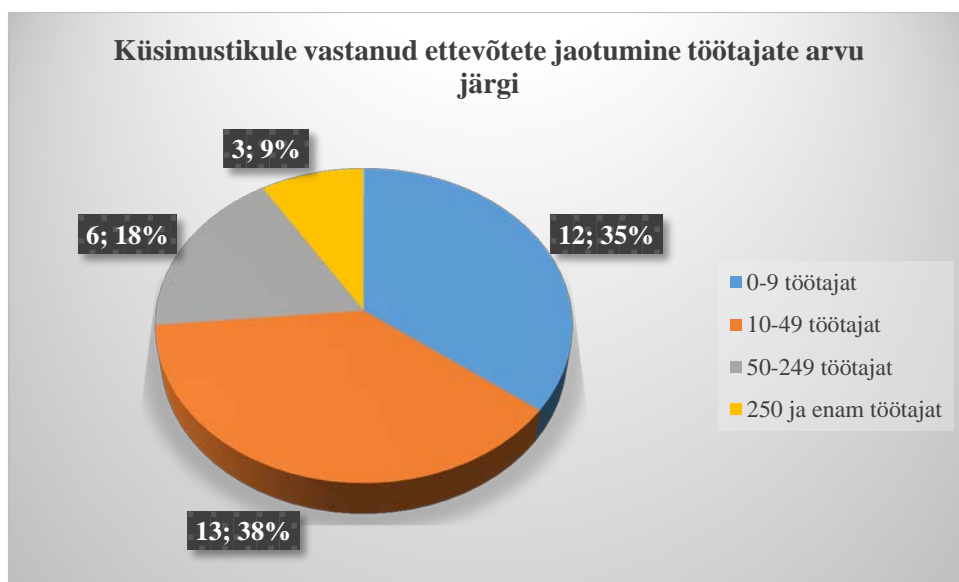


Joonis 4. Vastajate jagunemine tegutsemisaja järgi

Allikas: Koostatud autori poolt

Kui otsida tegevusalade ja ettevõtete tegutsemisaja vahelist seost, siis kahjuks ei saa antud küsimustiku tulemuste põhjal teha üldisi järeldusi, kuna vastanud ettevõtete tegevusala ja tegutsemisaja vaheline korrelatsioon on ligikaudu  $r = -0,191$ , mis näitab väga nõrka seost. Seega ei saa järeldada, et ehitusettevõtted tegutsevad kauem, kui näiteks energeetika ja maa- varadega tegelevad või toiduainete töötlemisega tegelevad ettevõtted.

Ettevõtete käest küsiti informatsiooni ka töötajate arvu kohta, mis on kujutatud Joonisel 5. Kõige enam ehk 38% vastajatest oli ettevõtete hulgas, kus töötas 10-49 inimest ning mis kuuluvad väikeettevõtete ehk SSE segmenti järgnesid mikroettevõtted, kus töötas 0-9 inimest, 12 vastajat 34-st. Autoril on hea meel, et küsimustikule andis vastuseid ka 3 suurettevõtet, kus töötab 250 inimest ja enam.

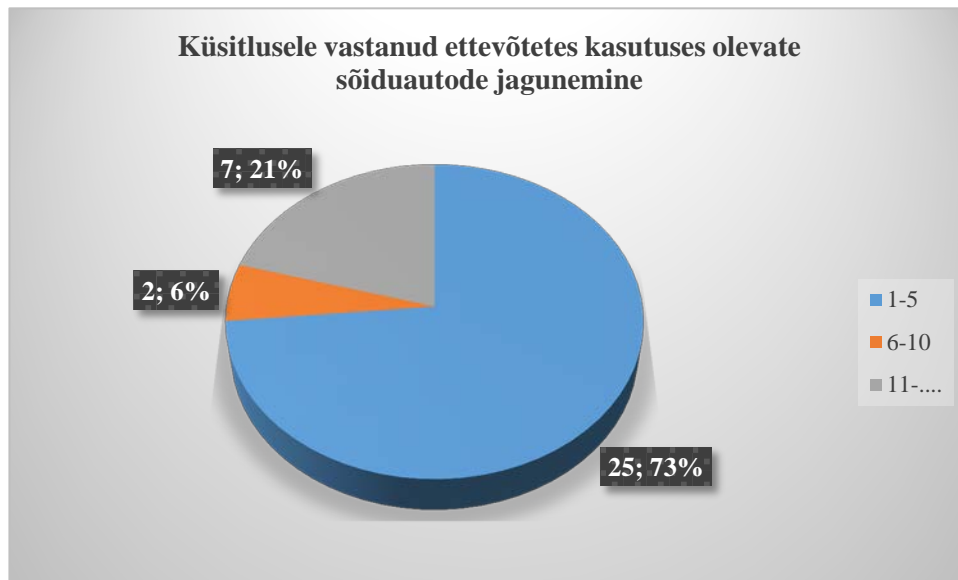


Joonis 5. Vastajate jaotumine ettevõtete töötajate arvu järgi

Allikas: Koostatud autori poolt

Kui hakata vaatama seoseid, mis tulenevad ettevõtete suurusest, siis eelpool kirjeldatud näitajatest on suurim seos ettevõtetes töötavate inimeste arvu ning ettevõtete tegutsemisaja vahel, mis on ligikaudu  $r = 0,566$ . Väga nõrk seos on ettevõtete töötajate arvu ja ettevõtete tegevusala vahel, mis on ligikaudu  $r = -0,082$ . Seega võib teha mõningaid järeldusi selle suhtes, et mida kauem on ettevõtte tegutsenud, seda rohkem on ta laienenud ja omab töötajaskonda.

Samuti uuriti ettevõtete käest, kui palju sõiduautosid nende kasutuses oli seisuga 01.01.2015. Vastuste jagunemist saab näha Jooniselt 6.



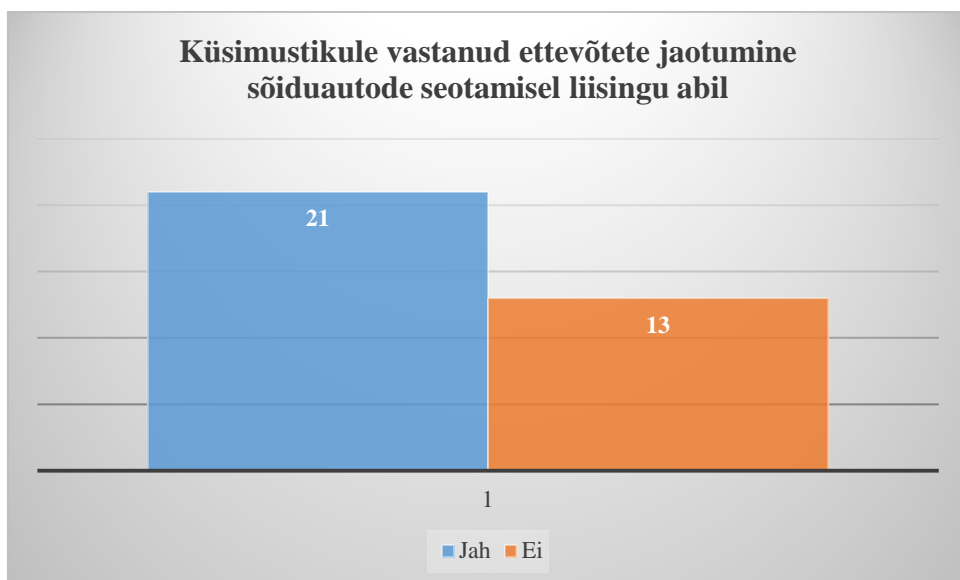
Joonis 6. Kasutuses olevate sõiduautode arvuline jagunemine küsitluses osalenud ettevõtetes

Allikas: Koostatud autori poolt

Edaspidi analüüsitakse ettevõtetele esitatud sisulisi küsimusi, mis puudutavad ettevõtete sõiduautode soetamist liisingu abil ning ettevõtete tegevust seoses 01.12.2014 toimunud Käibemaksuseaduse muudatusega.

## 4.2 Liisingu kasutamine sõiduautode soetamisel

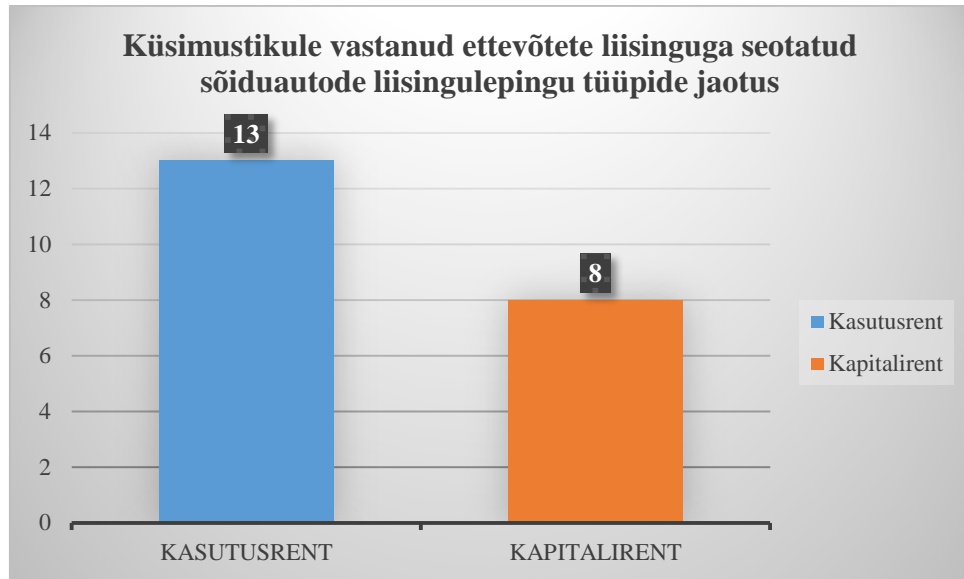
Uuringusse sobinud 34 ettevõtete käest uuriti ka nende sõiduautode soetamise viisi, selgitamaks kas sõidukite soetamisel on kasutatud liisingut. Joonisel 7 lk 29 on vastuste jaotumine kujutatud graafiliselt. Vastuse variandi Jah valis 34-st ettevõttest 21 ehk 62%.



Joonis 7. Vastuste jagunemine sõidukite soetamisel liisingu vahendusel

Allikas: Koostatud autori poolt

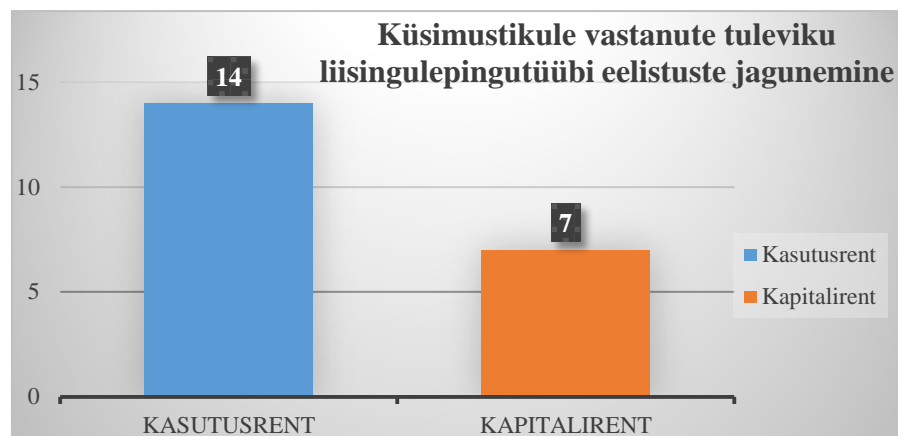
Lähtudes eelpool esitletud andmetest, et 34-st uuringusse sobivast ettevõttes 21 on soetanud oma sõiduki liisingu abil, uurisime ettevõtetelt, et millist lepingutüüpi nad on sõiduautode liisimisel kasutanud. Küsitluse tulemusel selgus, et 13 ettevõtte on soetanud sõiduautod kasutusrendina ning 8 ettevõtte kapitalirendina. Kuna ka antud küsimuste tulemused jaotuvad suhteliselt võrdselt, nagu näha Jooniselt 8 lk 30, siis ei saa ka nende vastuste põhjal teha järeldusi, et ettevõtted on hakanud oma sõidukeid rohkem soetama kapitalirendi lepingute alusel või et nad oleksid enne 01. detsembrist 2014 muutnud oma kasutusrendilepingud ümber kapitalirendi lepinguteks. Ilmselt kasutavad ettevõtted nii kasutus- kui kapitalirendi lepingu tüüpi edaspidigi vastavalt ettevõtte vajadustele kajastada sõiduautot bilansis või mitte. Samuti võib olla kasutusrendi eelistamine seotud ettevõtte käibevahendite kokkuhoiuga, sest kasutusrendi puhul arvestatakse käibemaksu rendiperioodi vältel jooksvalt igakuiste maksete põhjal, kuid kapitalirendi puhul tuleb käibemaks liisitava varalt tasuda koheselt, mille tasumine võib nii mõnelegi ettevõttele käia üle jõu, eriti kui liisitakse mõni kallima klassi sõiduauto.



Joonis 8. Liisinguga soetatud sõiduautode lepingute jagunemine kasutus- ja kapitalirendiks

Allikas: Koostatud autori poolt

Seda võiks mõnes mõttes järeldada ka järgmisest küsimusest, kus vastajatelt uuriti, et mis tüüpi liisingulepingut nad tõenäoliselt edaspidi kasutaksid. Vastused jaotusid sel korral, aga veidi erinevamalt (Joonis 9). 14 vastajat arvas, et edaspidi nad eelistaksid liisingu puhul kasutusrendilepingut ja 7 kapitalirendilepingut.

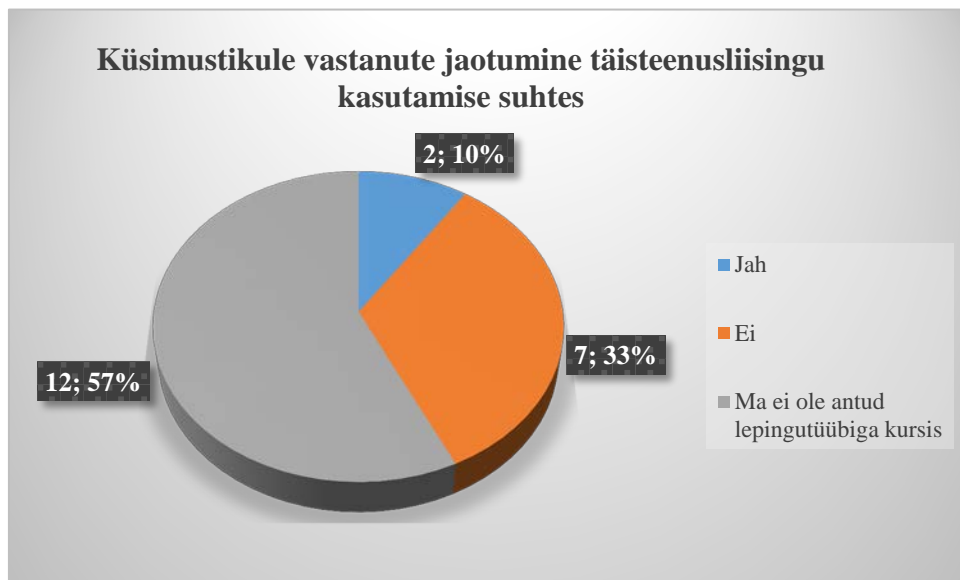


Joonis 9. Vastajate liisingulepingutüübi tuleviku eelistuste jagunemine

Allikas: Koostatud autori poolt

Kuna autor on tegev liisinguvaldkonnas, siis tunti ka huvi kas ettevõtted kasutaksid ka täisteenusliisingut või kas nad on sellest üldse teadlikud. Kui arvestada, et antud küsimusele

vastas 21 respondenti ning 12 neist ei ole teadlik, mis on täisteenusliising, siis saab järeldada, et antud valdkonnas on Eesti liisingettevõtetel ning automüüjatel veel arenguruumi ning antud nišš pole Eestis veel täidetud (Joonis 10).



Joonis 10. Vastuste jagunemine täisteenusliisingu kasutamise ja sellest teadlikkuse põhjal

Allikas: Koostatud autori poolt

Järgnevalt analüüsitakse küsimusi, mis puudutasid 01.12.2014 jõustunud Käibemaksuseaduse muudatuse mõju ettevõtete sõiduautode ostu otsustele ning seaduse muudatusele eelnenud otsustele.

### 4.3 Ettevõtete tegevus Käibemaksuseaduse muudatuse mõjul

Alates 01.12.2014 on juriidilistel isikutel sõiduauto (M1 kategooria sõiduk, mille täismass ei ületa 3500 kilogrammi ning millel lisaks juhiistmele ei ole rohkem kui 8 istekohta) soetamisel (st. ostmine või kapitalirent) või kasutusrendi alusel kasutamisel õigus vara soetushinnast sisendkäibemaksu maha arvata 50% ulatuses arvestades ettevõttes kehtivat käibemaksu proportsiooni. Antud muudatusest tingituna pöördus autor 34 uuringus sobilikuks osunud vastaja poole järgneva küsimusega:

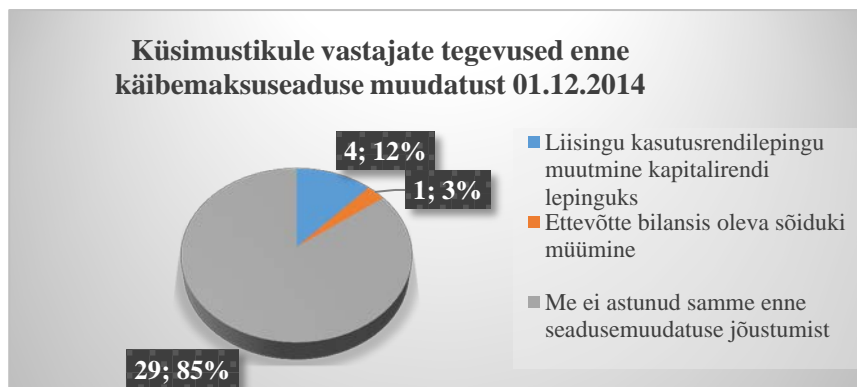
- **Kas Teie ettevõtte teostas enne Käibemaksuseaduse muudatuse jõustumist 01.12.2014 samme, mis aitaksid sõidukiga seonduvat käibemaksu tagasi**

## arvestada enne seaduse muudatuse jõustumist, milliseid tehinguid teostati?

Vastusevariandid antud küsimusele olid järgnevad:

- Liisingu kasutusrendilepingu muutmine kapitalirendi lepinguks
- Ettevõtte bilansis oleva sõiduki müümine liisingettevõttele ning tagasi liisimine kapitalirendina
- Ettevõtte bilansis oleva sõiduki müümine
- Sõiduki registriandmete muutmine Maanteeametis seoses kategooria muudatusega M1 (sõiduauto) kategooria muutmisega N1 (kaubik) kategooria sõidukiks
- Me ei astunud samme enne seadusemuudatuse jõustumist

Jooniselt 11 on võimalik näha vastuste jaotumist. Mitte ükski vastanud ettevõttest ei müünud ettevõtte bilansis olevat sõidukit liisingettevõttele *sale-lease back* tehingu kaudu ning samuti ei muudetud Maanteeametis sõidukite kategooriaid sõiduautost kaubikuks. Enim vastati, et mitte mingisuguseid samme ettevõtete poolt enne seaduse muudatuse jõustumist ei astunud.



Joonis 11. Ettevõtete vastuste jaotus tegevuse kohta enne käibemaksuseaduse muudatuse jõustumist

Allikas: Koostatud autori poolt

Kui võrrelda antud küsimuse seost küsitlusele vastanud ettevõtete profiiliga, siis eriti tugevaid seoseid me sealt ei leia. Kas ettevõtted teostasid samme enne käibemaksu seaduse muudatust käibemaksu deklareerimiseks on kõige tugevamas seoses ettevõtete tegevusalaga, kus  $r = 0,336$ . Mittemingisugust seost ei ole ettevõtte tegutsemisajaga  $r = -0,218$ .



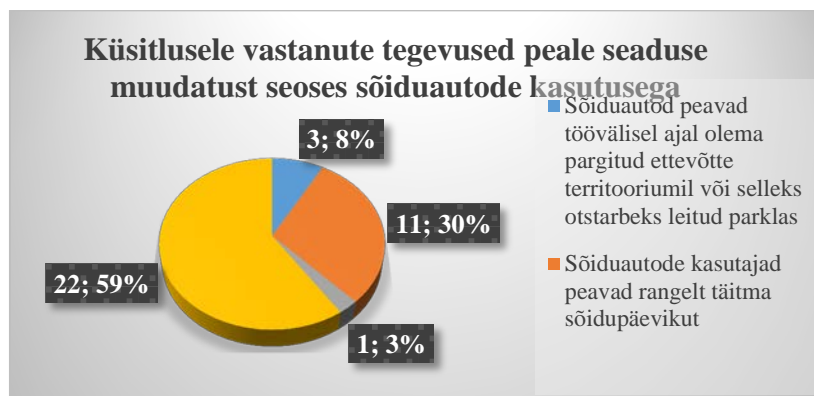
Edasi uuriti vastajatelt nende tegevuste kohta peale Käibemaksuseaduse muudatust ning nende tuleviku otsuste kohta. Ettevõtjalt küsiti:

- **Kas olete antud seadusemuudatuse raames teinud ettevõttes muudatusi seoses sõidukite kasutamisega töövälisel ajal?**

Vastajal oli võimalik ette antud vastusevariantide hulgast valida mitu talle sobivat vastet. Vastuse variandid antud küsimusele olid järgnevad:

- Sõiduautod peavad töövälisel ajal olema pargitud ettevõtte territooriumil või selleks otstarbeks leitud parklas
- Sõiduautode kasutajad peavad rangelt täitma sõidupäeviku
- Sõidukitele on paigaldatud GPS seadmed
- Muudatusi ei ole tehtud, sõiduautosid võib kasutada ka eratarbeks

Jällegi üllatuslikult on respondendid vastanud, et nad ei ole teinud ettevõttes mingeid muudatusi, seoses ettevõtte sõiduautode kasutamisega eratarbeks. Joonisel 12 on selgelt näha viimase vastusevariandi ülekaal. Tervelt 22 vastanut 34-st ütlevad, et nad ei ole teinud muudatusi (Joonis 12). Ainult 11 kinnitavad, et sõiduautode kasutajad peavad rangelt täitma sõidupäevikuid ning ainult 3 ettevõtte töötajatel on kohustus oma tööandja poolt kasutuseks antud sõidukeid hoida töövälisel ajal ettevõtte territooriumil või selleks otstarbeks leitud parklas. Kui vaadata vastuste seoseid vastanute profiiliga, siis on kõigis küsimustes väga nõrgad seosed näiteks sõiduautode kasutamisel töövälisel ajal on kõige tugevam, kuid siiski nõrk seos ettevõtete töötajate arvuga  $r = 0,204$ . Mis võib viidata sellele, et mida suurem ettevõtte, seda rohkem sõidukeid ning seda kulukam on hallata sõidukite sõidupäevikute täitmist ja leida autoparki hoiustamiseks piisavalt suurt territooriumi.



Joonis 12. Tegevused seoses ettevõtte sõiduautode kasutamise reguleerimisega

Allikas: Koostatud autori poolt

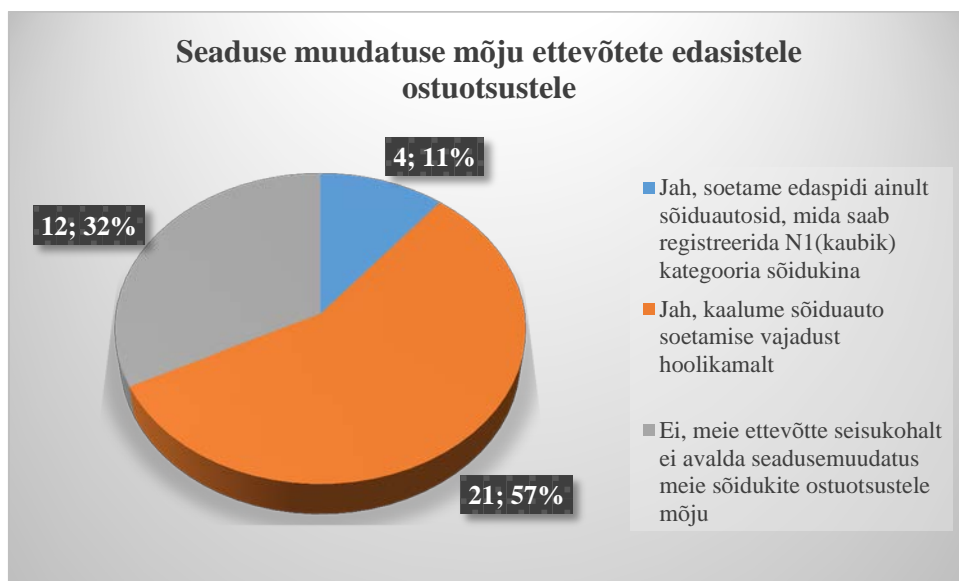
Viimane Käibemaksuseaduse muudatusest tulenevate mõjude hindamiseks esitatud küsimus oli järgmine:

- **Kas antud seadusemuudatus mõjutab Teie ettevõtte edasisi ostuotsuseid seoses uute sõidukite soetamisega ettevõttele?**

Vastuse variandid olid järgnevad:

- Jah, soetame edaspidi ainult sõiduautosid, mida saab registreerida N1(kaubik) kategooria sõidukina
- Jah, kaalume sõiduauto soetamise vajadust hoolikamalt
- Ei, meie ettevõtte seisukohalt ei avalda seadusemuudatus meie sõidukite ostuotsustele mõju

Vastused on kajastatud Joonisel 13 ning vastajatel oli taaskord võimalik valida mitu nende ettevõtte seisukohast sobivaimat vastust.



Joonis 13. Vastuste jaotumine seoses ettevõtete edaspidiste sõiduautode ostuotsustega  
Allikas: Koostatud autori poolt

Jooniselt 13 on näha, et 57% vastanutest leiab, et nad kaaluvad edaspidi oma sõiduautode soetamist hoolikamalt, kuid see ei pruugi üheselt olla seotud Käibemaksuseaduse muudatusega. Samas 32% vastanutest ütleb, et seadusemuudatus ei avalda nende sõiduautode ostuotsusele üldse mingit mõju. Kui vaadata seoseid ettevõtete profiiliga, siis on kõige tugevam seos tuleviku ostuotsuste ja ettevõtte tegevusala vahel  $r = 0,188$  ning kõige nõrgema seose

annab korrelatsioonanalüüs ettevõtte tegevusajaga  $r = -0,123$ . Ilmselt on pikaajaliselt tegutsenud ettevõttel juba väljakujunenud autopark ning selle uuenduste üle otsustatakse teiste kriteeriumite põhjal ning lähtutakse ennekõike ettevõtte vajadustest

Edasi annab autor oma hinnangud küsitluste vastustele ning teeb omapoolsed ettepanekud, kuidas antud tulemusi saaks mõjutada nii, et respondendid annaksid teist-suguseid vastuseid ja mis järeldusi antud vastuste põhjal on võimalik teha.

#### **4.4 Järeldused ja ettepanekud**

Kahjuks ei osutunud antud uuringu statistiline valim piisavalt suureks, et selle põhjal saaks autor teha järeldusi Eesti ettevõtete tegutsemise kohta seoses Käibemaksuseaduse muudatuse jõustumisega 01.12.2015. Küsitlusest saab järeldada, et Eesti inimesed ja ettevõtete esindajad ei ole eriti huvitatud uuringutes osalema ning seetõttu ei ole tegelikult võimalik hinnata avalikkuses nii palju elavat arutelu tekitanud teemade tegelikku mõju Eesti ettevõttele ja ettevõtjatele. Mõneti oodatavalt oli enamik vastajaid ettevõtjate hulgas, kes kuuluvad mikro- või väikeettevõtjate hulka. Seda võib olla põhjendatud antud segmentide ettevõtete lihtsama töökorraldusega ning küsitluse saanute teadlikkusega oma ettevõttes toimuvast.

Arvestades enne Käibemaksuseaduse muudatuse jõustumist 01.12.2014 Swedbank Liising AS ettevõtete liisingu allosakonnajuhataja Marge Kurjamaalt saadud vastuseid, mis kirjeldasid ettevõtete käitumist liisinguandja pilgu läbi, kus Swedbank Liising AS täheldas klientide aktiivsemaks muutumist võrreldes varasemate perioodidega ja sooviga muuta oma kasutusrendilepinguid ümber kapitalirendilepinguteks, võime leida käesoleva uuringu vastustes Swedbank Liising AS-i esindaja ütlustes vastuolu. Uuringus vastanud ettevõtted on märkinud, et nad ei astunud ühtegi sammu, et enne seaduse muudatuse jõustumist ettevõtte kasutuses olevatelt sõidukitel käibemaksu tagasi arvestada, samas liisinguandja väidab, et klientide aktiivsus tõusis olulisel määral. Antud vastuolust saab autor järeldada ainult üht, et väljastatud küsitlusele vastanute hulk oli liiga väike, et selle põhjal teha järeldusi ettevõtete reaktsiooni kohta enne seaduse muudatust.

Samuti on saime küsitlusest teada, et ettevõtjad jätkavad oma sõiduautode soetamist samamoodi nagu nad tänaseni seda on teinud, kuid kaaludes oma sõidukite soetamise vajadust hoolikamalt ning töötajatele kasutada antud sõiduautode kasutuskordades ei plaani vastanud ettevõtjad ka teha varasemaga võrreldes mingeid muudatusi. Autor teeb nendest vastustest

järeldused, et ettevõtjatele on ametiauto kasutada andmine töötajatele oluline boonus ning sellega on võimalik endale tööle värvata tugevamaid spetsialiste, kelle tehtava töö tulemuslikkus on oluliselt suurem, kui sõiduki pealt tasutav erisoodustusmaks. Teisalt, kuna vastajateks olid enamjaolt mikro- ja väikeettevõtted, siis on ettevõtte omanik ja juhatuseliige tavapäraselt ühes isikus, kelle üks kasumi väljavõtmise viis ongi ettevõttele soetada sõiduauto lähtudes puhtalt oma isiklikest huvidest.

Palju küsimusi tekitas ka enne Käibemaksuseaduse muudatuse jõustumist klausel, mis käsitles ettevõttes kasutuses olevatele sõiduautodele GPS jälgimisseadme paigaldamise ja käibemaksu tagasiarvestamise vahelist seost. Ettevõtjatele jäi esialgu mulje, et antud seadme paigaldamisel saabki koheselt sõidukiga seotud kuludelt käibemaksu 100% ulatuses tagasi arvestada. Maksu- ja Tolliamet aga siiski täpsustas, et antud seadmete kasutamine on pelgalt üks vahend, mille abil tõestada sõiduauto kasutamist ainult ettevõtluse otstarbel ning ei taga kohest maksu tagasiarvestamise õigust. Nagu küsitlusest näha, ei ole ettevõtted olnud väga innukad GPS seadmete paigaldamisel ning ilmselt enne üle Euroopaliste regulatsioonide kehtestamist puhtalt maksualastel kaalutlustel seda ka tegema ei hakata.

Kui vaadata Käibemaksuseaduse muudatuse mõjule liisingu kasutuse poolelt, siis ka selle põhjal võib järeldada, et vastanud ettevõtteid seaduse muudatus ei kalluta oma seniseid käitumismustreid muutma. Ettevõtted eelistasid ja väidetavalt eelistavad ka tulevikus kasutusrenti kapitalirendile. Taaskorda saab seda selgitada võib olla vastanud ettevõtete väiksuse kaudu, kellel pole piisavalt käibevahendeid, et liisinguga sõiduauto soetamisel tasuda minimaalselt 10% sissemakse ja sinna juurde koheselt ka 20% käibemaks sõiduki ostuhinnalt. Väikeettevõtte jaoks on soodsam jaotada käibemaksu tasumine pika perioodi peale, mida võimaldab kasutusrent, kuid mis ei välista, et ettevõtte saab antud sõiduauto kuludelt käibemaksu 100% määraga tagasi arvestada, kui sõiduauto kasutataksegi ainult ettevõtte tegevusega seotud eesmärgil. Samuti võib olla kasutusrenti eelistamise põhjuseks ka asjaolu, et ettevõtjad soovivad oma autoparki hoida võimalikult kaasaegsena ja uuena, et vähendada sõidukite remondi- ja hoolduskulusid. Kõige parem ongi oma autoparki uuendada kasutusrenti vahendusel, kus liisinguleping on tagatud tagasiostjaga ning rendiperioodi lõpus saab liisinguvõtja oma sõiduki tagastada automüüjale vahetades selle uuema vastu. Antud ringluse puhul pakuvad paljud automüüjad oma klientidele ka uute sõidukite soetamisel teatud soodustusi, mis väiksema ettevõtte seisukohast võivad olla väga kasumlikud tehingud.

Küsitlusest selgus ka, et Eesti ettevõtjad ei ole väga kursis täisteenusliisingu tüübiga. Samas ei ole Eestis tegutsevad liisinguettevõtted antud teenust ka väga reklaaminud. Antud lepingutüüp võib ettevõtjaid hirmutada ka seetõttu, et oleneb teenustest, mida klient valib on täisteenusliisingu kuumakse oluliselt kõrgem, kui tavaliising. Samas pakub ju täisteenusliising võimalust sõiduki või seadme kulused kogu liisingu perioodi peale ühtlaselt jaotada ning hoolduskulud ei tuleks nende tekkimisel ebameeldiva üllatusena, vaid annaks ettevõtjale juba kindlustunde, et selle kõige eest on juba tasutud ning kogu vajaliku teeb tema eest liisinguandja.

Kui 2014.a. esimesel poolaastal tekitas Käibemaksuseaduse muudatuse teema avalikkuses palju arutelusid ja seda peeti väga halvaks väljavaateks, siis käesoleva töö jaoks koostatud uuringu põhjal võib väita, et ettevõtjad on olukorraga leppinud ja arvestavad sellega oma sõiduautode ostuotsuste tegemisel, kuid samas ei jää ilmselt ükski ettevõttele rohkemal või vähemal määral vajalik sõiduauto ka antud seaduse muudatuse tõttu soetamata. Tänapäevaks on ka selgunud, et antud seaduse muudatus ei ole toonud riigile loodetud maksutulu ning teema ei ole ka ühiskonnas enam nii aktuaalne. Eesti ettevõtja on eestlasele kohaselt kiire kohanemisvõimega. Mis puudutab liisingut, siis sellel turul on Eestis veel palju kasvu ja arenguruumi ning arvatavasti on see areng peatselt ka tulemas. Innovatsioon ja tehnoloogia täiustumine sunnib ka liisinguandjaid välja mõtlema uusi lahendusi, et hoida oma turuosa ja käia tehnoloogia ja transpordiarenguga ühte sammu.

## KOKKUVÕTE

Liising on üks finantsmaailma geniaalsemaid finantseerimislahendusi, mis võeti kasutusse juba ligi 2000 aastat tagasi vanadel Sumeri aladel. See on ülimalt populaarne Ameerika Ühendriikides, kuid ka Euroopas. Eestis on liising kasutuses olnud alles 20 aastat.

Eesti ettevõtetel on veel pikk maa käia liisinguvaldkonnas ja selle kasutuses. Tänapäeva Eestis on hästi populaarsed kasutus- ja kapitalirendi lepingud, kuid ettevõtted ei tunne veel täisteenusliisingu võimalusi. Arvatavasti pelutab ettevõtteid täisteenusliisingu suur kuumakse ning ettevõtete esindajad ei süüvi kuumaksete tausta. Täisteenusliisingu kuumaksed katavad tihtilugu kogu seadme või sõiduki kasutuskulud ning aitavad neid kulutusi hajutada pikema perioodi peale, mis ei tekita ootamatutes olukordades ettevõtte käibevahenditesse suurt auku. Antud teenuse kasutamine oleks tegelikult väga vajalik SSE ja SME segmendi ettevõtetele, kes oma väiksuse tõttu peaksid just jälgima, et nende kulud oleks maksimaalselt hajutatud, et mitte suuremate väljaminekute puhul tekitada ettevõttele oma tarnijate ees võlgnevusi. Antud teemas on suur töö ära teha Eesti liisingettevõtetel ja fusioon ettevõtetel, kes täisteenusliisingut pakuvad ja vahendavad. Sellistele võimalustele tuleks teha rohkem teavitustööd, sest see aitaks ettevõtete majanduskasvule kaasa. Kvantitatiivse uuringu käigus selgus ka, et ettevõtted ei tunne täisteenusliisingu toodet ning ilmselt ei oska nad seda ka liisingupakkujatelt küsida.

Samas ei saanud autor ka uuringu põhjal selgust ettevõtete eelistuste kohta liisingu tüüpide mõistes. Vastanud ettevõtted kasutavad üsna võrdsel tasemel nii kasutus- kui ka kapitalirendi ning ilmselt jääb see tasakaal kehtima ka tulevikus, mil otsus tehakse siiski ettevõtte tegevusest ja vajadustest lähtuvalt.

01.detsembril 2014 jõustus Eesti Vabariigi Käibemaksuseaduse muudatus, mille kohaselt ei saa ettevõtted enam sisendkäibemaksu sõiduaudode soetamisel tagasi arvestada 100% käibemaksuga maksustatavalt summalt juhul, kui ei suudeta tõestada, et sõidukit kasutatakse ainult ettevõtluseks. Antud töö eesmärgiks oli välja selgitada kas ja kuidas seadusemuudatus

mõjutas Eesti ettevõtjate tegevust sõiduautode soetamisel enne seaduse muudatuse jõustumist ja käesoleval hetkel, kui seadusemuudatus juba kehtib. Küsitluse tulemusena selgus, et Käibemaksuseaduse muudatus ei avaldanud küsitluses osalenud ettevõtetele suurt mõju ning ei muutnud nende tegevusplaane seoses sõiduautode soetamisega ettevõtetele ei enne seadusemuudatuse jõustumist ega ka peale seaduse muudatuse jõustumist. Arvestades suurt vastukaja, mida seaduse eelnõu meedias tekitas, olid autori jaoks uuringu põhjal saadud vastused üllatavad, eriti ettevõtete leigus küsimustikule vastamisel. Autori poolt välja saadetud 200 e-maili ning Raamatupidamis- ja Maksuinfoportaalil avaldatud interaktiivsele küsimustikule laekus ainult 47 vastust. Autori ootused antud küsimustikule vastuste saamisel olid suuremad, arvestades teema aktuaalsust ja kajastust. Vastanud ettevõtjad väitsid, et nad ei astunud enne seaduse muudatust samme juba olemasolevatelt sõidukitelt sisendkäibemaksu tagasi arvestamiseks ning väidavad, et seaduse muudatus ei avalda nende tuleviku sõiduautode ostuotsustele mõju. Ettevõtted ei ole seadnud ka piiranguid sõiduautode kasutamisele eratarbeks ning ei plaani seda teha ka tulevikus. Samuti ei ole soetatud Maksu- ja Tolliameti poolt soovitavaid GPS seadmeid sõidupäeviku täitmise hõlbustamiseks ning töötajad ei pea sõiduautosid töövälisel ajal ettevõtete territooriumitel või muudel selleks otstarbeks leitud parklates. Ilmselt on Eesti ettevõtted oma juhtide ja juhid oma rahva nägu. Eestlased on juba kord muudatustega kiirelt harjuvad ning tundub, et suurt furoori tekitanud seaduse muudatus on ettevõtete poolt lihtsalt kui paratamatus vastu võetud ning tegutsetakse edasi teadmises, et kulud antud valdkonnas on suuremad ning lepitaksegi sellega. Ükski sõiduauto ilmselt antud seaduse muudatuse tõttu ettevõtetele soetamata ei jää. Sõiduauto töötajale kasutada andmine on väga suur boonuse, millega paljud ettevõtted oma tiip töötajaid motiveerivad ja premeerivad, võib arvata, et ettevõtjad ei taha kaotada oma häid spetsialiste ning seetõttu on nõus ka kandma suuremaid kulusid. Teisalt suurettevõtetele on väga palju sõiduautosid antud töötajatele igapäevaseks kasutamiseks ja ilmselt on tehtud arvutused, et ettevõtetele on soodsam tasuda erisoodustumaksu ja loobuda osast sisendkäibemaksust, kui palgata töötajaid, kes tegeleksid sõidupäevikute kontrollimisega ja nendega seotud raamatupidamislike arvestustega. Võimalik, et valitakse sõiduk, mida saab Maanteeametis registreerida, kui kaubikut ning mille kuludelt sel juhul on võimalik sisendkäibemaks 100% ulatuses tagasi arvestada.

Liising on ettevõtete jaoks väga oluline finantseerimislahendus ning selle abil saavad ettevõtted end üles ehitada ja oma tegevust suurendada. Mis puudutab Eesti liisingu arengut, siis jääb oodata aega, mil liising kinnitab Eesti jõuliselt kanda ka kinnisvara maastikul. Arves-

tades kinnisvara liisingu populaarsust mujal maailmas ja Eesti kinnisvara turu muutlikku meelt julgeb autor arvata, et antud toode tuleb kunagi ka Eesti liisingu turule. Liisingul on Eesti kontekstis veel palju arenguruumi.



## **SUMMARY**

### **LEASING AS A FINANCING TOOL AND THE INFLUENCE OF THE 2014 VALUE ADDED TAX LAW CHANGE TO THE ESTONIAN COMPANIES**

Marjaana Ivanov

Leasing is a good financing tool for the companies. It has been used for decades and authors opinion it does not go anywhere. In Estonia the leasing market is young and it has been accomplished it popularity during the last 10 years, when it has been disposable for most of the private customers and also companies.

The aim of this paper is to give synopsis about leasing and its possibilities and to find out how Estonian companies reacted and were influenced by the 01.12.2014 value added tax law change from the view of reckoning the purchase tax from the small customer vehicles used by the workers for their job. The theme was very actual in Estonian media and has the author herself is working in leasing area, so the topic was to her also very interesting.

Regarding of that author formulated the research questions – what is leasing and what kind of changes were made in Estonian value added tax law and how entrepreneurs reacted for the change. The target of this paper is to identify the reaction about the loss of the possibility to reckon the value added tax in 100% of all expenses they make from the purchase and use of the passenger vehicles they have using in their companies, if the car is not totally used only for the business purpose. If the car is not used only for the business purpose then they can't reckon more taxes than 50% from the cost they have made.

To find out author made and interactive survey which was sent randomly to 200 companies through e-mail and revealed on the accountants Raamatupidamis- ja Maksuinfoportaal

site. Also has been asked commentary from the Swedbank Liising AS SSE companies financing subsection head.

The survey was answered by the 47 companies from which 34 had a passenger car in companies use and 13 didn't. These respondents, who didn't have a passenger car in companies use, were not included to answer further questions. Most of the companies, who gave answers, were active in construction and manufacturing industry, from both seven respondents. Less respondents were from food industry, accommodation and alimentation, energetic and mineral resources area, from each one respondent. 62% of the respondents suitable for the survey, were functioning over ten years and 38% of them had 10-49 workers.

Author was also interested about the use of leasing for the purchase of the passenger vehicles. 62% of the respondents had bought their vehicles through leasing and 13 had used operational leasing and 8 capital leasing. The survey revealed also that the companies don't use much full service leasing and they have little knowledge about the possibilities of this type of leasing.

What is concerning the 01.12.2014 value added tax law change, it revealed that the companies did not do any actions before the law change and also afterwards. Respondents answered, that they do not set any limitation for their workers about using the companies passenger vehicles for their personal use and that the law change does not affect their future decisions of the passenger car purchase or lease. They may consider the need of the car more and choose a vehicle which can be registered as commercial vehicle.

The leasing in Estonian market has a lot of room for growth and as the survey revealed the uproar over the value added tax law was loud, but companies have accepted this and just consider it as something they can't influence, but have to find ways to work with it and to find the best solutions for their needs regarding the new value added law.

## KASUTATUD ALLIKATE LOETELU

- Contino, R. M.** (2006); Can lease contracts block your reorganization?; The Journal of Corporate Accounting & Finance; Volume 18; issue2, pages 25-31, January/February 2007
- Cosci, S., Guida, R., ja Meliciani, V.** (2013) Leasing Decisions and Credit Constraints: Empirical Analysis on a Sample of Italian Firms; European Financial Management Vol.9999, No.9999, 2013, pages 1-22
- Deloof, M., Lagaert, I., Verschueren, I.** (2007); Leases and Debt: Complements or Substitutes? Evidence from Belgian SMEs; Journal of Small Business Management; Volume 45, Issue 4, pages 491-500, October 2007
- Duke, J. C., Hsieh, S.-J.** (2006) Capturing the benefits of operating and synthetic leases; The Journal of Corporate Accounting & Finance; Volume 18, Issue 1, pages 45-52
- Eesti Liisingühingute Liit ja liikmesfirmad**  
<http://www.liisingliit.ee/leht.php?pgID=117&lang=est>
- Ettevõtete sõiduauto maksustamine** Rahandusministeerium  
<http://www.fin.ee/eelarve-maksumuudatused/>
- Fabozzi, F. J.** (2008) The Fundamentals of Equipment Leasing; Handbook of Finance II:5:79
- Hansapanga ajalugu** Swedbank AS kodulehekül  
<https://www.swedbank.ee/about/contact/story/hansabank?language=EST>
- Ivanova, N.** (1998)Pangandusettevõtlus. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus, lk 112-117
- Järve, J., Veisson, T.** (2003) Finantsjuhtimine. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus, lk 169-180
- Kurvits, K.** (2008) Eesti Liisinguturu areng ja perspektiivid. Bakalaureuse töö. Tartu Ülikool
- Käibemaksuseadus, Riigiteataja**  
vastu võetud Riigikogus 10.märtsil 2003.a - RT I 2003, 82, 554

- Lauri, M.** (2005) Pangad, *Estonica – Entsüklopeedia Eestist*  
[http://www.estonica.org/et/Majandus/Eesti\\_majandusest\\_%C3%BCldiselt/Pangad/](http://www.estonica.org/et/Majandus/Eesti_majandusest_%C3%BCldiselt/Pangad/)
- Leaseurope Statistics** European Federation of Leasing Company Associations  
[www.leaseurope.org](http://www.leaseurope.org)
- Leasing history** lasing – what it is blog  
<http://whatisaleasing.blogspot.com/p/history-of-leasing.html>
- Liisinguettevõtete statistika**, Eesti Pank  
<http://statistika.eestipank.ee/?lng=et#treeMenu/FINANTSSEKTOR/148>
- Neuberger, D., Rätke-Döppner, S.** (2013) Leasing by small enterprises; *Applied Financial Economics* 2013/23 Department of Economic, University of Rostock, pages 535-549
- Nordea Bank AB Eesti Filiaal** kodulehekülg  
<http://www.nordea.ee/Nordea+pangast/Nordea+pangast/Nordea+pangast/53437.html>
- Sõiduautode kaubikuks ümberehitamise kord muutub rangemaks** Maanteeamet  
<http://www.mnt.ee/index.php?id=26881>
- Teodorescu, C.D.** (2014) The Leasing – Evolutions and Trends; *Economic Insights – Trends and Challenges Vol III (LXVI) No.2/2014 lk 85-92*
- Zernask, J** (2012) Liisingu maksustamine Eestis; KPMG Baltics OÜ  
<http://www.liisingliit.ee/leht.php?pgID=101&&lang=est>

# LISAD

## Lisa 1. Küsimused Swedbank Liising ASile

**Ettevõtte: Swedbank Liising AS,**

**Vastaja: Marge Kurjamaa, ettevõtete finantseerimise allosakonna juhataja**

Alates 1. detsembrist 2014.a. jõustub uus käibemaksuseadus, millega muudetakse ettevõtluses kasutatava sõiduauto sisendkäibemaksu tagastamist.

### **1. Kuidas on sellele reageerinud Teie kliendid?**

V: Kliendid on muutunud aktiivsemaks võrreldes varasemate perioodidega. On tunda, et muutuva käibemaksuseaduse mõju.

### **2. Kas olete juba tajunud selle seaduse muudatuse mõju klientide otsuotsustes?**

- 1) Olemasolevate lepingute korral on peamiselt kliendid läinud muudatuse teed ehk kasutusrendilepingud vormistatakse ümber kapitalirendi lepinguteks.
- 2) Tõusis märgatavalt uute lepingute sõlmimine.
- 3) Samuti on saenenud olukorrad, kus siiani tavasõidukid ehitatakse ümber kaubikuteks.

### **3. Millised on Teie ettevõtte prognoosid klientide tuleviku otsuste suhtes?**

V: Täna on vara ja samas ka keeruline prognoosida klientide otsust ja selle mõju tulevikus. Julgen arvata, et sõidukite ümberehitamisele kaubikuks leitakse seaduses „auk“, mis seda reguleerima hakkab.

### **4. Millist mõju see seaduse muudatus võiks avaldada üldisele liisingu finantseerimisturule?**

Esmalt tõenäoliselt liisinguturg „jaheneb“. Sõidukite finantseerimistehingud sooviti ära teha enne rakenduvat käibemaksuseadusemuudatust.

## Lisa 2. Euroopa Liisingettevõtete Liidu liimesriikide uusmüük 2007-2013.a

Leaseurope - European Federation of Leasing Company Associations liimesriikide uusmüük aastatel 2007-2013(milj. eurot)

Leaseurope liikmesriik	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
AT Verband Österreichischer Leasing-Gesellschaften - VÖL	7931,16	8533,3	5661,19	6139,9	6550,08	5149,73	5804,09
BA Association of Leasing Companies in Bosnia and Hercegovina	380,37						
BE Association Belge des Entreprises de Leasing	4405,89	4856,42	3756,4	4005,5	4437,4	4450,3	4121,8
BE RENTA	2119,76	2372,98	1590,53		2633,75	2907,55	2513,85
BG Bulgarian Leasing Association	1310,59	2082,57	598,47	458,24	594,85	502,23	560,9
CH Schweizerischer Leasingverband - SLV	6324,04		6146,06	7126,48	8360,98	8151,5	7293,48
CS Association of Leasing Companies in Serbia-Montenegro	683,81						
CY Cyprus Finance and Leasing Association CFLA					232,5		
CZ Czech Leasing and Finance Association - CLFA	5343,2	5224,37	2671,84	2967,53	3153,8	2890,02	2883,76
DE Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen e.V.	53750	54660	40680	43800	47636	45005	46880
DK Finans og Leasing	599,11	6906,55	4654,86	4523,52	5600,09	5361,04	5793,05
EE Estonian Leasing Association	1453,03	1127,63	378,55	443,61	744	948	882
ES Asociación Española de Leasing - AEL	21544,93	14208,17	7054,11	8835,78	6573,52	5076,86	4681,1
ES Asociación Española de Renting de vehículos - AER	3691	3336	1739,86	2160,15	2223,97	1988,86	2211,73
FI Federation of Finnish Financial Services -FKL	3952	3844	3051	3096	3613	3594	3379
FR Association française des Sociétés Financières - ASF	32565	33747	27055	29024	30923	30424	28766
FR Fédération Nationale des Loueurs de Véhicules	7215	7477	6301	7391	8700	8586	8773
GB Finance and Leasing Association - FLA	57819,21	59127,04	33214,36	34864,31	38143,52	44739,6	
GB British Vehicle Rental and Leasing Association - BVRLA		11635					
GR Association of Greek leasing Companies	2868,93	2564,78	1726,9	1188,96	473,15	183,46	213,5
GR Greek Car Rental Companies Association	40,4	43,6	45				
HU Hungarian Leasing Association	4848,11	4848,11	1679,74	1061,45			
IT Associazione Italiana Leasing - ASSILEA	48860	41784	28269	29801	27409	18533	16533
LU Fédération Luxembourgeoise des Loueurs de Véhicules				233	294		
LT Lithuanian Leasing Association	2578,2					631,98	733,49
LV Latvian Leasing and Factoring Association	1808,31	1046,91	264	272,33	520,44	606,38	612,6
MA Association Professionnelle des Sociétés de Financement - APSF						1224,04	
NL Nederlandse Vereniging van Leasemaatschappijen - NVL	6101	6282	4546	3764,4	4065	3893	4172
NL Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen	5742	5477	3478	3366	4433,72	5627	4611
NO Finansieringsselskapenes Forening	4652,41	4758,49	3367,97	3930,14	4791,23	5186,15	5159,41
PL Association of Leasing Companies in Poland	8628,33	9370,66	5066,09	6832,3	7557,69	7461,85	8409,67
PT Associação Portuguesa de Leasing e Factoring - ALF	6870	6530	4775	4858	3010	1844	1855
RO Romanian Leasing and Non Banking Financial Services Association	3747,6	4600,78	1307,35	1012,87	1241,98	1235,2	1106,55
RS Association of Leasing Companies in Serbia - ALCS				261,14		272,32	271,11
RU Russian Association of Leasing Companies - Rosleasing	14365,76	18170,37			18124,18	19630,79	18494,46
SE AFINA - Associations of Swedish Finance Houses	1062,92	9750,6	7654,79	9710,71	10265,57	12339,93	12113,04
SI Leasing Committee of the Banking Association of Slovenia	1785,79	2124,11	1108,23	1034,48	983,48	793,55	806,78
SK Association of Leasing Companies of the Slovak Republic	2314,32	2651,69	1511	1614	1847	1841	1808
TR Auto Leasing And Rental Companies Association - Tokkder					834,12	962	1444,92
UA Ukrainian Union of Lessors - UUL				177,18	635,07	567,14	544,95
<b>KOKKU</b>	<b>338893,24</b>	<b>330083,08</b>	<b>209352,69</b>	<b>223953,98</b>	<b>256606,07</b>	<b>252607,5</b>	<b>251931,95</b>

Allikas: koostatud autori poolt Leaseurope kodulehe statistiliste andmete põhjal

### Lisa 3. Euroopa Liisingettevõtete Liidu liikmesriikide uusmüügi osakaal 2007-2013.a

Leaseurope - European Federation of Leasing Company Associations liikmesriikide uusmüügi osakaal aastatel 2007-2013(protsentides)

Leaseurope liikmesriik	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
AT Verband Österreichischer Leasing-Gesellschaften - VÖL	2,34%	2,59%	2,70%	2,74%	2,55%	2,04%	2,30%
BA Association of Leasing Companies in Bosnia and Hercegovina	0,11%						
BE Association Belge des Entreprises de Leasing	1,30%	1,47%	1,79%	1,79%	1,73%	1,76%	1,64%
BE RENTA	0,63%	0,72%	0,76%		1,03%	1,15%	1,00%
BG Bulgarian Leasing Association	0,39%	0,63%	0,29%	0,20%	0,23%	0,20%	0,22%
CH Schweizerischer Leasingverband - SLV	1,87%		2,94%	3,18%	3,26%	3,23%	2,90%
CS Association of Leasing Companies in Serbia-Montenegro	0,20%						
CY Cyprus Finance and Leasing Association CFLA					0,09%		
CZ Czech Leasing and Finance Association - CLFA	1,58%	1,58%	1,28%	1,33%	1,23%	1,14%	1,14%
DE Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen e.V.	15,86%	16,56%	19,43%	19,56%	18,56%	17,82%	18,61%
DK Finans og Leasing	1,77%	2,09%	2,22%	2,02%	2,18%	2,12%	2,30%
EE Estonian Leasing Association	0,43%	0,34%	0,18%	0,20%	0,29%	0,38%	0,35%
ES Asociacion Española de Leasing - AEL	6,36%	4,30%	3,37%	3,95%	2,56%	2,01%	1,86%
ES Association Espanola de Renting de vehiculos - AER	1,09%	1,01%	0,83%	0,96%	0,87%	0,79%	0,80%
FI Federation of Finnish Financial Services -FKL	1,17%	1,16%	1,46%	1,38%	1,41%	1,42%	1,34%
FR Association française des Sociétés Financières - ASF	9,67%	10,22%	12,92%	12,96%	12,05%	12,04%	11,42%
FR Fédération Nationale des Loueurs de Véhicules	2,13%	2,27%	3,01%	3,30%	3,39%	3,40%	3,48%
GB Finance and Leasing Association - FLA	17,60%	15,19%	15,87%	15,57%	14,86%	17,71%	19,25%
GB British Vehicle Rental and Leasing Association - BVRLA		3,52%					
GR Association of Greek leasing Companies	0,01%	0,78%	0,82%	0,53%	0,18%	0,07%	0,08%
GR Greek Car Rental Companies Association		0,01%	0,02%				
HU Hungarian Leasing Association	1,43%	1,44%	0,80%	0,47%			
IT Associazione Italiana Leasing - ASSILEA	14,42%	12,66%	13,50%	13,31%	10,68%	7,34%	6,56%
LU Fédération Luxembourgeoise des Loueurs de Véhicules				0,10%	0,11%		
LT Lithuanian Leasing Association	0,76%					0,25%	0,29%
LV Latvian Leasing and Factoring Association	0,53%	0,32%	0,13%	0,12%	0,20%	0,24%	0,24%
MA Association Professionnelle des Sociétés de Financement - APSF						0,48%	
NL Nederlandse Vereniging van Leasemaatschappijen - NVL	1,80%	1,90%	2,17%	1,68%	1,58%	1,54%	1,66%
NL Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen	1,69%	1,66%	1,66%	1,50%	1,73%	2,23%	1,83%
NO Finansieringsselskapenes Forening	1,37%	1,44%	1,61%	1,75%	1,87%	2,05%	2,05%
PL Association of Leasing Companies in Poland	2,55%	2,84%	2,42%	3,05%	2,95%	2,95%	3,34%
PT Associacao Portuguesa de Leasing e Factoring - ALF	2,03%	1,98%	2,28%	2,17%	1,17%	0,73%	0,74%
RO Romanian Leasing and Non Banking Financial Services Association	1,11%	1,39%	0,62%	0,45%	0,48%	0,49%	0,44%
RS Association of Leasing Companies in Serbia - ALCS				0,12%		0,11%	0,11%
RU Russian Association of Leasing Companies - Rosleasing	4,24%	5,50%			7,06%	7,77%	7,34%
SE AFINA - Associations of Swedish Finance Houses	2,97%	2,95%	3,66%	4,34%	4,00%	4,89%	4,81%
SI Leasing Committee of the Banking Association of Slovenia	0,53%	0,64%	0,53%	0,46%	0,38%	0,31%	0,32%
SK Association of Leasing Companies of the Slovak Republic	0,68%	0,80%	0,72%	0,72%	0,72%	0,73%	0,72%
TR Auto Leasing And Rental Companies Association - Tokkder					0,33%	0,38%	0,57%
UA Ukrainian Union of Lessors - UUL				0,08%	0,25%	0,22%	0,22%

Allikas: koostatud autori poolt Leaseurope kodulehe statistiliste andmete põhjal

## **Lisa 4. Ettevõtetele edastatud interaktiivne küsimustik**

### **01.12.2014 jõustunud Käibemaksuseaduse muudatuse mõju ettevõtete tegevusele.**

Antud uuringu eesmärk on välja selgitada, kas ja mil määral mõjutab Eesti ettevõtete sõiduautode soetamise ja kasutamisega seotud otsuseid 01.12.2014.a. jõustunud Käibemaksuseaduse muudatus, mille kohaselt ei saa ettevõtte enam 100% ulatuses käibemaksu tagasi arvestada, kui sõidukit ei kasutata ainult ettevõtte majandustegevusega seoses.

#### **1. Kas Teie ettevõtte omab M1 (sõiduauto) kategooria sõidukit?**

- Jah
- Ei

#### **2. Kas Teie ettevõtte teostas enne Käibemaksuseaduse muudatuse jõustumist**

**01.12.2014 samme, mis aitaksid sõidukiga seonduvat käibemaksu tagasi arvestada enne seaduse muudatuse jõustumist, milliseid tehinguid teostati?** (mitmed võimalikud vastused)

- Liisingu kasutusrendilepingu muutmine kapitalirendi lepinguks
- Ettevõtte bilansis oleva sõiduki müümine liisingettevõttele ning tagasi liisimine kapitalirendina
- Ettevõtte bilansis oleva sõiduki müümine
- Sõiduki registriandmete muutmine Maanteeametis seoses kategooria muudatusega M1 (sõiduauto) kategooria muutmiseks N1 (kaubik) kategooria sõidukiks
- Me ei astunud samme enne seadusemuudatuse jõustumist

#### **3. Kas olete antud seadusemuudatuse raames teinud ettevõttes muudatusi seoses sõidukite kasutamisega töövälisel ajal?** (mitmed võimalikud vastused)

- Sõiduautod peavad töövälisel ajal olema pargitud ettevõtte territooriumil või selleks otstarbeks leitud parklas
- Sõiduautode kasutajad peavad rangelt täitma sõidupäevikut
- Sõidukitele on paigaldatud GPS seadmed
- Muudatusi ei ole tehtud, sõiduautosid võib kasutada ka eratarbeks



## Lisa 4. järg

4. **Kas antud seadusemuudatus mõjutab Teie ettevõtte edasisi ostuotsuseid seoses uute sõidukite soetamisega ettevõttele?** (mitmed võimalikud vastused)
- Jah, soetame edaspidi ainult sõiduautosid, mida saab registreerida N1(kaubik) kategooria sõidukina
  - Jah, kaalume sõiduauto soetamise vajadust hoolikamalt
  - Ei, meie ettevõtte seisukohalt ei avalda seadusemuudatus meie sõidukite ostuotsustele mõju
5. **Kas Teie ettevõtte kasutuses olevad sõiduautod on soetatud liisingu abil?**
- Jah
  - Ei
6. **Kas Teie ettevõtte kasutuses olevad sõidukid on liisitud kasutus- või kapitalirendi kaudu?**
- Kasutusrent
  - Kapitalirent
7. **Millist liisingulepingu tüüpi Teie ettevõtte ka tuleviku ostuotsuste puhul võiks hakata eelistama?**
- Kasutusrent
  - Kapitalirent
8. **Kas olete kaalunud võimalust soetada ettevõttele sõidukeid ka täisteenusliisinguna?**
- Jah
  - Ei
  - Ma ei ole antud lepingutüübiga kursis

## Lisa 4. järg

### 9. Mitu sõiduauto oli seisuga 01.01.2015 Teie ettevõtte kasutuses?

- 1-5
- 6-10
- 11- ...

### 10. Kui kaua Teie ettevõtte on tegutsenud?

- 1-5 aastat
- 5-10 aastat
- 10 ja rohkem aastat

### 11. Kui palju Teie ettevõttes on töötajaid?

- 0-9 töötajat
- 10-49 töötajat
- 50-249 töötajat
- 250 ja enam töötajat

### 12. Mis on Teie ettevõtte tegevusala?

- Veondus ja laondus
- Ehitus
- IT-teenused
- Hulgi- ja jaekaubandus
- Töötlev tööstus
- Finants- ja kindlustustegevus
- Tervishoid ja sotsiaaltoetused
- Energeetika ja maavarad
- Majutus ja toitlustus
- Toiduainetööstus ja põllumajandus
- Muu

**Täna Teid valmiduse eest küsimustikule vastata!**

## Lisa 5. Küsimustiku kaaskiri

Lugupeetud vastaja,

Mul on hea meel paluda Teid osalema uuringus, mis puudutab Eesti Vabariigis 01.12.2014.a. jõustunud Käibemaksuseaduse muudatust.

Antud uuringu eesmärk on välja selgitada, kas ja mil määral mõjutab Eesti ettevõtete sõiduaudode soetamise ja kasutamise seotud otsuseid 01.12.2014.a. jõustunud Käibemaksuseaduse muudatus, mille kohaselt ei saa ettevõtte enam 100% ulatuses käibemaksu tagasi arvestada, kui sõidukit ei kasutata ainult ettevõtte majandustegevusega seoses.

Uuring on koostatud Tallinna Tehnikaülikooli majandusteaduskonna tudengi Marjaana Ivanov poolt ning vastused on mõeldud kasutamiseks ainult uurimustöö raames. Kõik vastused on anonüümsed ning kinnitan, et neid ei avaldata kolmandatele osapooltele.

Palun vastata küsimustikule hiljemalt **16.03.2015**

Küsimustikule vastamine võtab aega umbes 10-15 minutit ning on kättesaadav allolevalt lingilt:

[www.connect.ee/uuring/336288631/](http://www.connect.ee/uuring/336288631/)

Kõigi küsimuste puhul palun pöörduda e-maili teel Marjaana Ivanov poole aadressil [marjaana814@hotmail.com](mailto:marjaana814@hotmail.com).

Soovi korral võin Teile edastada ka antud uuringu tulemused.

Lugupidamisega,

Marjaana Ivanov