

Rahandusministeerium
Endla 13
10122 Tallinn

Teie 20.04.2017 nr 1.1-10/03214

Meie 27.04.2017 nr 4/104

Arvamuse edastamine käibe- ja tulumaksuseaduse muutmise seaduse eelnõu kohta

Lugupeetud Sven Sester

Eesti Kaubandus-Tööstuskoda (edaspidi: Kaubanduskoda) tänab Rahandusministeeriumit võimaluse eest avaldada arvamust käibemaksu ja tulumaksu seaduse muutmise seaduse eelnõu kohta (edaspidi: eelnõu). Esitame eelnõu kohta alljärgnevad kommentaarid ja tähelepanekud.

Kaubanduskoda soovib tunnustada nii sõidupäevikute pidamise kohustuse kaotamist kui kilovatipõhise erisoodustuse hinna arvutamise korra kehtestamist. Meie hinnangul on tegemist muudatusega, mis lihtsustavad oluliselt paljude ettevõtjate igapäevast arvepidamist ning muudavad erisoodustuse hinna arvutamise ka läbipaistvamaks. Oleme vastavasisuliselt ettepanekuid ja arvamusi esitanud nullbürookraatia projekti raames ja meil hea meel näha, et need ettepanekud tänaseks seadusesse on jõudmas. Kuigi kavandatud muudatused on meie hinnangul positiivsed, näeme erisoodustuse hinna määramise aluste rakendamisel ka mõningaid probleeme, mis võivad muudatuse positiivset mõju mõneti kahandada.

1. Vanemate autode maksustamine väiksema kilovatihinnaga ei soodusta autoparki uuendamist ega aita kaasa keskkonnanahoiule. Eelnõu kohaselt maksustatakse kuni 5 aasta vanused autod erisoodustuse hinnaga 1,96 eurot kilovati kohta ja vanemaid autosid 1,47 eurot kilovati kohta. Seletuskirjas põhjendatakse sellist hinnastamise erinevust uute autode väärtuse kiire kahanemisega ning vanemate autode kallimate ülalpidamiskuludega. Osaliselt on selline lähenemine mõistetav, kuid see tähendab teisalt ka seda, et sama võimsusega autode puhul maksab vanema auto kasutamine tunduvalt vähem kui uue auto kasutamine. Näiteks on 114 kilovatise võimsusnäitajaga autode erisoodustuse hind kuni 5 aasta vanuse auto puhul 223,44 eurot ja vanema auto puhul 167,58 eurot. Sellisel juhul koormatakse uuemaid autosid kasutatavat ettevõtet oluliselt kõrgema erisoodustusemaksuga ning see ei suuna ettevõtjaid oma autoparki uuendama. Märgime siinkohal, et Euroopa Keskkonnaagentuuri



väitel on Euroopa Liidus kõige saastavamad autod kasutusel just Eestis¹ ning Autode Müügi- ja Teenindustevõtete Eesti Liit on varem viidanud, et Eesti autopark on Euroopas üks vanemaid². Lisaks väärrib märkimist, et vanad autod on keskkonnale kahjulikumad ning on ka vähem turvalised. Neid asjaolusid arvestades ei saa pidada õigustatuks maksustamise aluseks olevaid võimsuse hinnamäärasid, mis annavad vanematele autodele väiksema erisoodustuse hinna, võrreldes uute autodega. Ühtlasi märgime, et sellise erisuse kehtestamise korral tuleks analüüsida põhjalikumalt ka riigi üldist tulubaasi nii uuemate kui vanemate autode eksploatatsiooniga seoses ning lükata veenvalt ümber hüpotees, et vanemate autode kasutamise soodustamine mõjub negatiivselt nii liiklusturvalisusele, keskkonnanahoiule, kui ka riigi maksutuludele (käibemaks, tulumaks).

2. Sõidupäevikute pidamise kohustuse kaotamine on positiivne, ent kilovati hinnatase toob ka siin ettevõtjatele kaasa negatiivse kõrvalmõju. Kilovati hinnamäärade juures muutub tänane erisoodustuse maksimaalne hind tulevikus sisuliselt erisoodustuse keskmiseks hinnaks. Eelnõu seletuskirja järgi on keskmine ettevõtte sõiduauto võimsus 114 kilovatti ning valdava enamuse sõidukite võimsus jääb 130 kilovati piiresse. Uue hinnastamise korra järgi kujuneks 1,96 eurose kilovatihinna puhul kuni 5 aasta vanuse ja keskmise ehk 114 kW võimsusega sõiduki erisoodustuse hinnaks 223,44 eurot ning 130 kilovatise sõiduki hinnaks 254,8 eurot. Tänapäevane maksimaalne erisoodustuse hind on 256 eurot, mis rakendub maksimaalsena üksnes siis, kui töö- ja erasõitude kohta ei peeta sõidupäevikut. Eelnõu seletuskirja kohaselt jääb erisoodustuse maksimaalne hind muutumatuks 130 kilovatise võimsusega sõidukite puhul, mis on aga tõsi üksnes nende sõidukite puhul, mille maksustamine on seni toimunud maksimummäärade ehk 256 euro alusel. Juhul kui 130 kilovatise sõiduki kohta on seni peetud sõidupäevikut ja erisoodustuse hind on olnud madalam kui 256 eurot, tähendab kavandatav kilovati hinnamäär sellise sõiduki puhul erisoodustuse hinna tõusu. Seega mõjutavad plaanitavad kilovattide hinnad negatiivselt nii

- 1) neid ettevõtteid, kes sõidupäeviku pidamisega seni oma erisoodustushinna maksimaalsest madalamana suutsid hoida (olenemata auto võimsusest), kui ka
- 2) neid ettevõtteid, kelle puhul rakendus senine maksimaalne erisoodustuse hind, kuid kelle auto võimsus ja väljalaskeaasta toovad uue arvestuse järgi kaasa olulise erisoodustuse hinna tõusu.

¹ <http://europe.autonews.com/article/20150415/ANE/150419930/co2-emissions-from-new-cars-in-eu-fell-2-6-in-2014-study-says> Otsing 26.04.2017

² <http://www.aripaev.ee/uudised/2013-06-10/eesti-autopark-kaks-korda-vanem-euroopa-keskmisest> Otsing 26.04.2017



EESTI
KAUBANDUS-
TÖÖSTUSKODA

Kokkuvõttes tekib olukord, kus sõidupäeviku kaotamine ja erisoodustuse hinna arvestamise lihtsustamine osutub paljudele ettevõtjatele senisest kulukamaks ja nii avaldab lihtsustamise eesmärgil tehtav maksumuudatus neile pigem negatiivset mõju.

Soovime veelkord rõhutada, et plaanitavad muudatused on üldiselt positiivsed. Oleme aga seisukohal, et eespool viidatud probleeme arvestades tuleks uuesti üle vaadata kilovatile kehtestatavad hinnamäärad. **Kaubanduskoda teeb ettepaneku kehtestada nii vanadele kui uutele autodele üks ja sama erisoodustuse/kilovati hind, mis võiks jääda vahemikku 1,5-1,6 eurot. Ühetaoline määr tagab maksu efektiivsema administreerimise, ei tekita turumoonutusi, kohtleb võrdselt kõiki sõidukite kasutajaid, pigem soodustab autopargi uuenemist ja turvalisuse kasvu, tagab tervikuna parema maksulaekumise riigieelarvesse ning mõnevõrra madalam määr motiveerib rohkem sõidupäevikust või maksu tasumise kohustusest kõrvalehoidumisest loobuma.**

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/
Mait Palts
Peadirektor

Koostanud: Kadi Laanemäe kadi.laanemae@koda.ee 604 0071