



Eesti Kaubandus-Tööstuskoda
Estonian Chamber of Commerce and Industry

Riigikogu
Lossi plats 1a
15165 Tallinn

Meie 14.10.2013 nr 4/ 239

Käibemaksuseaduse muutmise seadus (493 SE) ja tulumaksuseaduse muutmise seadus (492 SE)

Lugupeetud härra Sven Sester

Eesti Kaubandus-Tööstuskoda (edaspidi Kaubanduskoda) saadab Riigikogu rahanduskomisjonile käibemaksuseaduse muutmise seadus (493 SE) ja tulumaksuseaduse muutmise seaduse (492 SE) eelnõude kohta omapoolsed kommentaarid. Lisaks peab Kaubanduskoda oluliseks märkida, et antud juhul ei ole järgitud hea õigusloome tava ning eelnõude ettevalmistavas faasis on jäetud huvigrupid täielikult kõrvale ning sellist käitumist ei saa kindlasti pidada õigusriigis aktsepteeritavaks. Sellisel käitumisel on demokraatliku õigusriigi põhimõtteid devalveerivad tagajärjed, mis võivad pikemaajaliselt mõjutada kogu kaasamise ja õiguse rakendamise põhimõtteid.

Siinkohal esitab Kaubanduskoda omapoolsed arvamused ja ettepanekud eelnõude kohta, võttes arvesse tagasisidet, mida saime oma liikmetelt.

1) Käibemaksuseaduse paragrahvi 30 täiendatakse lõigetega 3–6 järgmises sõnastuses:

„(3) Ettevõtluses kasutatava sõiduauto soetamisel või kasutuslepingu alusel kasutamisel lepinguperioodi vältel arvatakse arvestatud käibemaksust maha 50% sisendkäibemaksust, kuid mitte rohkem kui 2000 eurot.

(4) Ettevõtluses kasutatava sõiduauto tarbeks kaupade soetamisel ja teenuste saamisel arvatakse arvestatud käibemaksust maha 50% sisendkäibemaksust.

Puudub igasugune selgitus 2000eurose piirmäära kehtestamises osas. Ettevõtluses kasutatakse väga erineva hinna ja varustusega sõidukeid, sh sõiduautosid, mille kasutus võib olla objektiivselt ka kahetine. Näiteks on ettevõtte tegevusspetsiifikast tulenevalt efektiivsem hoida autot 100% ajast töötaja käes, kui teha sellega või töötaja isikliku sõiduautoga tühisõite ja kulutada aega (hoida efektiivsus madalamal). Kindlasti on vastavast piirmäärast (piirmäärale vastavast auto hinnast) kallimaid sõiduautosid, mis on ettevõtluse tarbeks ümberehitatud või mida on sellest lähtuvalt modifitseeritud või täiustatud lisavarustusega. Markantsematel juhtudel võib lisavarustuse või ümberehituse hind ületada auto hinda mitmekordselt.

Samuti ei ole võimalik vastava piirmäära seadmist õigustada keskkonnakaitseliste eesmärkidega sest enamik hübriid- või elektriautosid ületavad arvestuslikku piirmäära: Opel Ampera hind alates ca 40 000.- €, Nissan Leaf hind alates ca 34 000.- €, Toyota Prius hind alates ca 38 000.- €.

Puudub põhjendus ka selle kohta, millest tulenevalt on leitud, et 50% sõiduautode kasutusest (millega tehakse ka erasõite) moodustavad erasõidud, mis õigustaks piirata arvestatud käibemaksust sisendkäibemaksu mahaarvamist vaid poole ulatuses. Pigem on tendents täna suunas, et segakasutusega sõiduautode puhul suureneb töösõitude osakaal ja väheneb erasõitude osakaal tulenevalt eraisikute kulude jaotusest ning elukalliduse tõusust. Kui varasemalt on kehtinud Eestis ka mahaarvamise piirang 1/3 ulatuses, tuleks uue regulatsiooni kehtestamisel igal juhul selgitada, kuidas on olukord võrreldes varasema ajaga muutunud.

2) Käibemaksuseaduse paragrahvi 30 täiendatakse lõigetega 3–6 järgmises sõnastuses:

(5) Käesoleva paragrahvi lõikes 3 ja 4 sätestatud piirangut ei kohaldata sõiduautodele:

1) mis soetatakse müügiks või kasutusse andmiseks tingimusel, et maksukohustuslase tegevusalaks on sõiduautode müük või nende kasutusse andmine ning maksukohustuslane ei võta müügiks või kasutusele andmiseks soetatud sõiduautosid ise kasutusele;

Ettevõtetel puudub täna kohustus määratleda enda tegevusala peale põhitegevusala, mis määratakse kord aastas, majandusaasta aruande andmete ja käibe põhjal. Eelnevast tekib küsimus, kuidas käituda juhul, kui auto kasutada andmine on ettevõtte kõrvaltegevuseks. Näiteks autoremondiettevõtte annab klientidele tasuta või tasu eest kasutada auto remonttööde ajaks. Enamikel taolistel juhtudel ei märgigi ettevõtte täna enda tegevusalaks autode kasutusse andmist, sest sellega seotud käive on minimaalne.

3) Käibemaksuseaduse paragrahvi 30 täiendatakse lõigetega 3–6 järgmises sõnastuses:

(5) Käesoleva paragrahvi lõikes 3 ja 4 sätestatud piirangut ei kohaldata sõiduautodele:

2) mida kasutatakse taksoveo teenuse osutamisel tingimusel, et maksukohustuslane omab taksoveoluba ja sõidukikaarti ning sõiduautot kasutatakse peamiselt taksoveoks;

3) mida kasutatakse õppesõiduks tingimusel, et maksukohustuslase tegevusalaks on mootorsõidukijuhi koolitus ning sõiduautot kasutatakse peamiselt õppesõiduks.

Kui punktide 1 ja 4 puhul on lähtutud eeldusest, et sõiduautosid erasõitudeks ei tohi kasutada (erandi jõustumine sõltub piirangu absoluutsest järgmisest), siis punktides 2-3 on lähtutud sellest, et taksoõidukit või õppesõidukit tuleb kasutada üksnes peamiselt taksoveoks või õppesõiduks. On arusaamatu, millest tulenevalt on peetud sellise eristatuse tegemist vajalikuks ning erinevaid olukordi koheldakse ebavõrdselt. Samuti puudub igasugune alus eristada taksovedu ja näiteks sõidukite lühiajalist rendile andmist maksunduslikult. Lisaks jääb siin õiguslikult häguseks, mida pidada silmas sõna „peamiselt“ all. Kas näiteks 60% võiks juba olla peamiselt või mitte.

4) *Käibemaksuseaduse paragrahvi 30 täiendatakse lõigetega 3–6 järgmises sõnastuses:*

(5) Käesoleva paragrahvi lõikes 3 ja 4 sätestatud piirangut ei kohaldata sõiduautodele:

4) mida kasutatakse eranditult vaid ettevõtluse jaoks, mis peab olema maksuhaldurit rahuldaval viisil tõendatud.

Punkti 4 sõnastus ei vasta õigusriigi põhimõtetele. Ka Riigikohus on korduvalt rõhutanud, et maksukohustuse tekkimine ei saa olla üllatuslik, mis tähendab, et seadus peab kohustuse tekkimise ja sellest hoidumise võimalused määratlema ammendavalt. See, kas auto kasutus on määratletud ühel või teisel viisil, ei saa tuleneda üksnes täitevõimu suvast ning peab olema seadusega määratletud ja maksukohustuslasele üheselt mõistetav, mis võimaldaks tal valida, kas käituda viisil, millal järgneb maksukohustus või vastupidiselt. Otsustusõiguse andmine maksuhaldurile toob lisaks teadmatusesse kaasa ka riski, et ebapiisavalt tõendatud sõiduki kasutamise korral tuleb ettevõtjal tasuda tagantjärele intressid ning oht saada toime pandud süüteo eest karistada.

Samuti ei ole võimalik praktikas ilma ebaproportsionaalseid meetmeid kasutamata (sisuliselt tegeledes jälitustegevusega) tagada, et sõiduautot kasutatakse eranditult vaid ettevõtluse jaoks.

Eelnõu seletuskirjas on välja pakutud järgmised meetmed selle sätte täitmiseks: „*Ettevõtte juht kontrollib auto kasutamist GPS-i abil, auto peab olema pargitud ettevõtte juures, mitte töötaja kodus.*“ Sellistel nõuetel on mitmeid negatiivseid mõjusid. Ühelt poolt suureneks keskkonnasaastamine, kui töötajad peavad tulema tööle oma autoga, võtma sealt firmaauto, et sõita tööobjektile, mis võib kodust otse sõites olles lähemal (lisaks ka efektiivsuse aspekt). Selline tühisõitude suurenemine võib põhjustada ka rohkem liiklusummikud (negatiivne keskkonna aspekt). Teiseks avaldab see negatiivset mõju ka tööjõu mobiilsusele, sest paljud töötajad sellise nõude puhul (ehk sõita oma autoga töökohta, et võtta sealt tööauto) tõenäoliselt lihtsalt otsiksid endale elukohale lähemal asuvama töökohta, sest nad kaotaksid nende tühisõitudega olulise osa oma puhkeajast. Nõue, et firmaautot pargitaks just ettevõtte juures, sisaldab endas samuti mitmeid negatiivseid mõjusid ettevõtjate jaoks. Esiteks ei pruugi paljudel ettevõtetel olla kohtagi, kus parkida sõidukeid. Teiseks ei ole ettevõtetel valvega parklaid, mis tähendab paratamatult, et sellised nõuded võivad hakata soodustama kuritegevust ja tekitada varalist kahju ettevõtjatele, kui autod on valveta öösel inimtühjas tööstusrajoonis. Nõue, et ettevõtte juht jälgiks GPS-seadmelt, kus ja millal töötaja täpselt autoga viibis, on samuti lisaaeg, mida võiks ettevõtluse seisukohalt tunduvalt mõistlikumalt kasutada. Samuti on selline nõue küsitav isikuandmete ja eraelu puutumatuse seisukohast ning läbi on mõtlemata, millised riskid võivad kaasneda elektroonilise jälgimise ja andmete pikaajalise (vähemalt 2 a) säilitamisega, nt oht andmete lekkimisel isikute turvalisusele.

Seletuskirjas nenditakse veel, et *maksuhalduril on väga raske tõendada seda, kuidas sõiduautot tegelikult kasutatakse*. Isegi, kui ettevõtjad hakkavad neid lisameetmeid kasutama, siis tähendab see maksuhalduri jaoks suurt töökoormuse tõusu ning ikka on võimalik, et maksuhaldur ei saa lõpuni olla kindel, kuidas sõidukit kasutatakse. Kokkuvõttes tuleb arvestada selliste nõuete puhul veel seda, et need pigem nõrgendavad riigi konkurentsivõimet, sest soodustavad ressursside kasutamist, mis ei ole riigi omatooded (kütus, autod jne), lisaks juba märgitud efektiivsuse langusele.

Arvestades siinkohal ka lg 6 täiendavat piirangut, peab ettevõtja olema valmis kahe aasta jooksul alates auto soetamisest, tõendama maksuhaldurit rahuldaval viisil, et sõiduauto on kasutatud 100% ettevõtluse jaoks. Selline kohustus on esiteks ebaproportsionaalselt maksumaksjat koormav ning tekitab igal juhul olukorra, kus selline tõendamine kujuneb praktikas üldjuhul võimatuks. Kuigi eelnõu koostajad soovivad eelnõu seletuskirjas rakendada GPS-seadmete abil autode jälgimist, ei saa seda pidada sobivaks lahenduseks nii kulude, turvalisuse kui ka isikuandmete kaitse eraelu puutumatus aspektist lähtuvalt. Samuti ei ole ilmselt praktikas mõeldav, et maksuhaldur hakkaks kõikide ametisõidukite detailset kasutust kahe aasta lõikes analüüsima (tegemist oleks ressursi ilmselge põhjendamatu kasutusega), mis tähendaks väga mahukat käsitööd nn logifailide kontrollimisel ja auto kasutuse osas selgituste küsimisel.

5) *Käibemaksuseaduse paragrahvi 30 täiendatakse lõigetega 3–6 järgmises sõnastuses:*

(6) Käesoleva paragrahvi lõikes 5 toodud erandit rakendatakse vaid juhul, kui sõiduauto kasutatakse erandis toodud otstarbel vähemalt kahe aasta jooksul selle soetamisest arvates, välja arvatud juhul, kui sõiduauto võõrandatakse.“;

On selgusetu, millest lähtudes on soovitud kehtestada kahe aasta kriteerium, mis ei võimalda sõiduauto kasutusotstarvet vahepealsel ajal muuta, ilma et sellega kaasneks automaatne maksukohustus kogu vastava perioodi osas. Näiteks kui auto kasutamise 20-ndal kuul kasutatakse autot ka erasõitudeks (ettevõtja ei suuda tõendada vastupidist), tuleb tagantjärele teha ümberarvutused kõigi 19 kuu osas (muuta käibedeklaratsioone ning tasuda erisoodustuse eest tulu ja sotsiaalmaks ning käibemaks koos intressidega). Praktikas on ilmselt välistatud, et kaheaastase perioodi jooksul ei teki kordagi olukorda, kus töötaja poolt ettevõtte sõiduki kasutamist ei oleks võimalik lugeda erasõiduks.

6) Majanduslik mõju:

Eelnõu seletuskirjas on märgitud, et sõiduautode maksustamisega seotud muudatuste mõju on riigieelarvele 40 miljonit eurot aastas (esimesel aastal seoses hilisema rakendamisega 20 miljonit).

Olles saanud informatsiooni ka vastava hinnangu eelduseks olevatest asjaoludest on reaalne, et otsene muudatusega kaasnev mõju võib jääda 25-33% madalamaks ning väheneda tulevikus seoses pikemaajaliste muudatustega ettevõtete käitumises veelgi. Lisaks on väga tõenäoline, et suureneb käibemaksupettuste osakaal vähekasutatud ja uute autode müügil. Täna on vastavad pettused veel mõõdukal tasemel ning kuigi valdkonnaga seotud ettevõtjad on maksuhalduri tähelepanu probleemile pööranud, ei ole valdkonnas muudatusi toimunud. Olukorras, kus just kallimate sõiduautode maksustamine muutub ebasoodsamaks, suureneb oluliselt ka motivatsioon soetada sõidukeid allikatest, kes pakuvad auto soetamist ilma käibemaksuta. Hindame tänast riigi võimekust vastavate pettustega tegelemisel äärmiselt madalaks, mistõttu tooks muudatus kaasa ka maksutulude languse uute ja kasutatud autode kontrollitud müügi vähenemise tõttu.

Meile teadaolevalt tõi sarnane muudatus Leedus kaasa legaalse ja kontrollitud autode müügi olulise vähenemise ja seega ka maksulaekumiste vähenemise. Näitlikustamiseks

oma mõtet toome siinkohal välja Leedu kaubanduskojalt saadud info Leedu autoturu muutustest 2001 aastast alates.

Leedus on tänaseks tekkinud turul ebavõrdne konkurents uute autode müüjate ja kasutatud autodega kaubitsejate vahel. Kasutatud autode importimisel optimeeritakse maksudega, kasutades selle jaoks erinevaid skeeme (auto tegelikku väärtust näidatakse madalamana fiktiivse ostuarve näol; imporditakse romusõiduk, kuid turustatakse korrastatud kujul). Kasutatud autode müümisel toimub enamasti müük sularahas just müüjapoolsel surve, deklareerimiskohustust eiratakse ja riigipoolne kontroll selliste olukordade leidmiseks on väga keeruline, väheresultatiivne. Võib julgesti väita et enamike kasutatud autodega teostatavate tehingute puhul jäävad riigil saamata kõik ettevõtlusega seotud maksud.

Tänaseks on Leedu autoturg muutunud kasutatud autode keskseks, imporditud kasutatud autode turuhinnad on kahtlaselt madalamad võrreldes teiste Euroopa riikidega. Võimalus turuhindadest odavamalt pakkumisi teha tekitab jällegi põhjendatud oletuse maksupettuse olemasolust.

Leedu autoturu tänase olukorra tekkimises ei ole vähetähtis roll käibemaksu regulatsiooni muutusel. 2001 aasta lõpus võeti vastu otsus käibemaksu muutuseks. Kehtima hakkas uus regulatsioon 01.07.2002. Käibemaksu seaduse muutus tõi kaasa 2002 aasta esimesel poolaastal (enne muudatuse jõustumist) uute autode registreerimise mahu hüppelise kasvu. Pärast muudatuse jõustumist langes uute sõiduautode müük kõigi aegade madalale tasemele. Tänu esimese poolaasta suurele müügile registreeriti 2002. aastal kokku Leedus 9478 uut sõiduautot. Mis ei erine oluliselt 2001. aasta registreeringutest. 2003. aastal aga langes uute sõiduautode turumaht koguni 617 ühiku võrra. Samas üldine registreerimiste maht ei vähenenud, vaid kasvas. Seda võib vaadata, kui otsest mõju käibemaksu seaduse muudatusest. Järgnevatel aastatel on uute autode registreerimise maht küll kasvanud, kuid võrreldes kasutatud autode mahu kasvuga siiski olematu.

Tänase seisuga on Leedu autoregistris arvel 1,6 miljonit sõidukit. Uute sõidukite turumaht on juba viimased aastad olnud 14 000 autot aastas. Kasutatud autodel on see arv vahemikus 150 000 – 200 000. Uute autode müügi maht moodustub kõikidest sõiduauto registreerimisest Leedus alla 8%. 2013. aasta keskmine autode müük ühe kuu kohta: 1100 uut sõiduautot ja 12 500 kasutatud sõiduautot. Kasutatud autode puhul on teadmata auto päritolu, seisukord ja maksustamise pool. Tegemist on seega riigi jaoks potentsiaalse maksuriskiga. Leedu näeb täna riiklikul tasandil palju vaeva tekkinud olukorra lahendamiseks ja maksupettuste vähendamiseks.

Muudatustega on ka Eestis prognoositav nii ettevõtjate kui maksuhalduri halduskoormuse kasv, mis omakorda väljendub samuti kulude suurenemises ja efektiivsuse vähenemises.

Osundame täiendavalt, et vastavate muudatuste rakendamiseks on vajalik saada eelnev luba EL Nõukogult – arvestades, et luba antakse maksusüsteemi lihtsustamiseks või maksupettustega parema toimetuleku eesmärgil on äärmiselt küsitav sellise loa saamine, kui võrd võrreldes tänase regulatsiooni ja olukorraga muudaksid muudatused maksusüsteemi hoopis keerukamaks ja raskendaksid maksude kogumist ja administreerimist. Raskemaks muutub ka maksukohustuse ühetaoline rakendamine.

Euroopa Liidu Nõukogult on seni piirangut taotlenud mõned riigid ning ainsana on rahalise piirmäära kehtestanud Poola - 6000 Poola zloti, mille põhjenduseks on toodud soov ära hoida käibemaksu liigset mahaarvamist luksussõidukite puhul, mida kasutatakse suurema tõenäosusega eraotstarbel. Kuna teistel Euroopa riikidel sellise rahalise piirmäära praktikat ei ole, siis seda põhjalikumalt peaks eelnõus olema selgitatud, miks Eesti tahab seda rakendada. Leiame, et vaatamata Poola näitele ei ole sellise piirmäära kehtestamine siiski kuidagi põhjendatud ning seda ei ole võimalik maksustamise eesmärgist tulenevalt pidada seega õigustatuks.

Lisaks ülaltoodule on meie teadaolevalt Austria Vabariik ja Saksamaa Liitvabariik taotlenud ja ka saanud erandi direktiivi 2006/112/EÜ artiklist 168. Piiranguks on järgnev: lubatud jätta kaupadelt ja teenustelt makstav käibemaks täielikult välja käibemaksu mahaarvamise kohaldamisalast, kui kõnealuseid kaupu ja teenuseid kasutatakse üle 90% ulatuses maksukohustuslase või tema töötajate eraotstarbeks või üldiselt mitteäriks otstarbeks.

7) Käibemaksuseaduse paragrahvi 27 täiendatakse lõikega 1² järgmises sõnastuses:
„(1²) Käibedeklaratsiooni lisal kajastatakse 20% ja 9% käibemaksumääraga maksustatavate kaupade ja teenuste eest väljastatud ja saadud arvete andmed, kui arve või arvete kogusumma ilma käibemaksuta on maksustamisperioodil iga tehingupartneri lõikes vähemalt 1 000 eurot. Tehingupartneripõhist piirmäära arvestatakse ostuarvete ja müügiarvete osas eraldi. Piiratud maksukohustuslane käibedeklaratsiooni lisa vormi ei täida.“;

Kaubanduskoda ei ole põhimõtteliselt vastu muudatustele, mis perspektiivis aitavad efektiivselt maksupettustega võidelda, kuid samas ei suurenda põhjendamatult ettevõtjate halduskoormust. Samuti peab olema iga muudatuse eelduseks põhjalik eeltöö ja rakendusdetailide analüüs, mida täna tehtud ei ole.

Samuti ei ole eelnõu seletuskirjas absoluutselt analüüsitud ettevõtjate kulude kasvu. Oleme varasema info alusel palunud ettevõtjate hinnangut võimalik muudatustega seotud kuludele ning saanud tagasisidena teada, et suurematel ettevõtetel oleksid ühekordsed raamatupidamisprogrammi arendamisega seotud kulutused suurusjärgus 2500 - 12 000 eurot. Samas on ka ettevõtteid, kellel see ulatuks 15 000 – 20 000 euroni (juhul kui süsteem on renditud konkreetse ettevõtte vajadustest lähtuvalt). Mainimist väärib kindlasti see, et väga suurte ettevõtete puhul võib ainuüksi raamatupidamisprogrammi arenduste lõppseadistamiseks ja testimiseks kuluda 0,5 - 1 aastat. Igakuised kulud oleksid seoses lisalehe INF 2 esitamisega suurematel ettevõtetel 200-500 eurot. Vastav informatsioon on varasemalt edastatud ka maksuhaldurile.

Täiesti selgusetu on, millele tuginedes on leitud, et muudatusega kaasnev positiivne mõju eelarvele oleks 2014. aasta teises pooles vähemalt 15 miljonit eurot. Meie hinnangul on see täiesti oletuslik ega põhine adekvaatsel analüüsil.

Lisaks mõjude analüüsi puudulikkusele näeme muudatuses täna ka rida teisi kaasnevaid probleeme:

- a) Piirmäär, millest alates soovitakse andmete deklareerimist (kliientide lõikes summeeritult üle 1000 euro käive), on sedavõrd madal, et lihtsam ja odavam oleks kehtestada juba absoluutne andmete edastamine, mida ei saaks aga toetada selle meetme ebaproportsionaalsuse tõttu. Sisuliselt ei võimalda täna

ükski raamatupidamistarkvara soovitud kujul kliendipõhist arvete summeerimist ja deklaratsioonide genereerimist ning samuti puuduvad vastavad standardsed lahendused andmeväljade kajastamiseks (erinevad tarkvarad võimaldavad klientide erinevat identifitseerimist ning seetõttu on praktika äärmisel erinev ka kasutajate lõikes – süsteemis kajastatakse kliendid kliendinumbril alusel, ettevõtte nime alusel või erinevate registri vm identifitseerimisandmete alusel). Süsteemi rakendamise eeldusena on vajalik esmalt nõuda ja rakendada selgemad põhimõtted arvetel olevatele rekvisiitidele – identifitseerimine saaks kõige hõlpsamini põhineda registrinumbril, mida täna arvel nõutud kajastada ei ole ning seetõttu ei sisalda seda enamasti ka arvestussüsteemid. Vastavat muudatust ei saa teha ilma seadusandlike muudatustega, mille rakendamine on kindlasti pikaajaline protsess.

- b) Muudatust ei ole mõistlik rakendada aasta keskel, sest arvestussüsteemi kontrollitakse ja täpsustatakse ettevõtjate poolt enamasti aasta alguse seisuga, mistõttu oleks kõige varasem muudatuste rakendumise aeg 1. jaanuar 2015.a.
- c) Deklareerimise kohustuse tekkimine alates tehingupartneri lõikes 1000 euro täitumisest on liiga madal ning ei vasta muudatuse eesmärgile. Kui muudatusega soovitakse tõkestada maksupettuste toimepanemist läbi tehingupartneritelt laekuva info võrdlemise, siis oleks proportsionaalne meede oluliselt suurema hinnaga tehingute deklareerimises. Meie hinnangul oleks kohane lähtuda samadest piirmääradest nagu rahapesu ja terrorismi rahastamise tõkestamise seaduses (tehingud väärtusega üle 15 000.- euro). On äärmiselt küsitav, kas mahukaid maksupettuseid pannakse toime ca 1000euroste arvete fabritseerimisega. Pigem oleks oluline suunata ressursid oluliselt suuremate tehingute võrdlemisele, kus maksupettuste tõkestamise mõju on suurem ning samas ei suurendataks ausata maksumaksjate koormust ebamõistlikult. Igal juhul tuleks deklareerimiskohustus siduda aga konkreetse tehingu väärtusega, mitte aga summeeritud väärtusega, sest viimane on tehniliselt oluliselt keerulisem arvestuse pidamise seisukohalt.
- d) Muudatuse juures ei ole täna arvestatud eriseadustest tulenevate konfidentsiaalsuskohustustega – nt advokatuuriseaduse kohaselt on advokaat kohustatud hoidma saladuses talle õigusteenust osutades teatavaks saanud andmeid, tema poole õigusteenuse saamiseks pöördumist ja õigusteenuse eest makstud tasu suurust. Samuti on notar kohustatud saladuses hoidma talle seoses ametitegevusega teatavaks saanud andmeid sh andmeid tehingute kohta. Lisaks kehtivad teatavad andmete saladuses hoidmise kohustused ka tervishoiuteenuse pakkujate suhtes ning on tõenäoline, et selliseid situatsioone on rohkemgi, kus seadusega on piiratud tehingupartnerit või tehingut iseloomustavate andmete edastamine kolmandatele osapooltele sh maksuhaldurile. Juhul, kui seda soovitakse muuta, tuleb ette näha ka eriseaduste muutmine. Käesoleval hetkel seda planeeritud ei ole.
- e) Kuivõrd oluline osa täna toime pandud maksupettustest on seotud piiriüleste tehingutega, mille kohta käibedeklaratsiooni lisaga infot ei ole võimalik koguda või seda võrrelda välisriigis asuva ettevõtja poolt deklareeritavate andmetega (maksuhaldur saab teoreetiliselt ligipääsu vaid Eesti-sisestele tehingutele ja saab neid võrrelda, kuid ei saa infot välisriigis toimunud tehingutele, et teostada võrdlust) on tõenäoline, et muudatusega ei kaasne ka loodetud efekti maksupettustega võitluse tõhustamisel, sest tehingud, mille

- kaudu suuremaid maksupettuseid toime pannakse, jäävad muudatuse mõjualast välja).
- f) Kuivõrd senisest oluliselt detailsemate andmete kogunemisega maksuhalduri valdusesse, suureneb ka risk vastavate andmete, mis sisaldavad ärisaladust, avalikuks tulemisele, on oluline sellega seotud riske analüüsida ning näha ette selgemad reeglid vastava andmekogu pidamisele.
 - g) Arvestades, et ettevõtjate kasutuses on kümneid erinevaid raamatupidamistarkvarasid, millest paljud ei kuulu perioodilisele uuendamisele on ilmselge, et kavandatud muudatuste rakendamisele peab eelnema piisavalt pikk puhver- ja teavitusperiood. Kindlasti on need võrreldavad eurole üleminekule eelnenud muudatustega, mis teatavatel juhtudel kestsid üle aasta.

8) Riigikogu menetluses on ka tulumaksuseaduse muutmise seaduse eelnõu 492 SE, millega soovitakse muuta isikliku sõiduauto töösõitjate kasutamise hüvitamise korda (kaotatakse võimalus maksta töötajale isikliku sõiduauto kasutamise hüvitist töösõitjate tegemise korral kuni 64 eurot kuus ilma detailset arvestust pidamata).

Muudatus on põhjendamata ning suurendab oluliselt ettevõtjate halduskoormust olukordades, kus töötaja kasutab isiklikku sõiduautot suhteliselt vähesel määral ning kus sõitude üle arvestuse pidamine ei ole otstarbekas nende vähesuse tõttu. Detailse arvestuse pidamine sellisel juhul muudaks süsteemi oluliselt ebaefektiivsemaks ning tekitaks juurde tarbetuid kulutusi. Samuti ei ole eelnõus selgitatud, milliseid probleeme on praktikas täna tõusetunud seoses hüvitise maksimisega, mis võiks õigustada muudatust.

Eelnõu jõustudes kavandatakse eelarve tulude suurenemist 17 miljoni euro võrra, mis on ilmselgelt liialdatud, sest suure tõenäosusega asendatakse praktikas valdav enamik tänaseid, kuni 64 eurot tehtavaid hüvitisi, isegi suuremate hüvitistega, mille aluseks saab olema korrektne sõidupäevik. Seega suurendaks muudatus tõenäoliselt otseselt ettevõtjate kulusid (suureneksid hüvitised), suureneks halduskoormus ning mõju eelarve tulude kasvule tõenäoliselt ei oleks või see oleks alguses minimaalne ning hiljem pigem negatiivne.

Samuti peab rõhutama siinkohal, et tänapäeva ettevõtlusele ongi omane dünaamilisus. Mitmetel juhtudel ei ole töö- ja vabaaja range eraldamine mõttekas ei töötaja ega ka ettevõtja seisukohalt. Näiteks juhatuse liikme või tegevjuhi puhul võib olla kohati raske piiri tõmmata töö- ja eraelu vahele. Samuti on müügiinimesel efektiivsem sõita hommikul tööautoga kohe müügitööd tegema, mitte sõita mitmekümne kilomeetri kaugusele töökoha juurde autot vahetama jne. Eelnõu koostajad on siin unustanud ära, et ettevõtluses toimub ka sisekontroll, st ettevõtte on ka ise huvitatud oma ressursside võimalikult efektiivsest kasutusest. Tööandjad hoiavad ka praegu sõidupäevikute või muude sisemiste reeglite ja töökorralduse kaudu silma peal, et ametiautot sihtotstarbeliselt kasutataks ning kui isik tahab eraauto kasutamise eest tööülesannete käigus saada suuremat hüvitist kui 64 eurot, siis peab ta töösõitjate üle arvestust pidama.

See märkus on kohane mõlema eelnõu osas, sest antud juhul tahab riik panna ettevõtjatele peale mahuka aruandluskohustuse ning sellega suurendatakse samal ajal ka riigi halduskoormust, ilma, et Eesti ettevõtluskeskkond ega ka riigi

maksulaekumine sellest paraneks. See on lühinägelik ja kitsas vaatenurk, kui seatakse eesmärgiks ainult teatud summade laekumine riigikassasse ning jäetakse hindamata muudatuste võimalikud negatiivsed mõjud. Seetõttu Kaubanduskoda viidatud muudatusi sellisel kujul kindlasti ei toeta.

Lugupidamisega,

[digitaalselt allkirjastatud]

Mait Palts
Peadirektor

Koostanud: Silvia Kruusmaa silvia.kruusmaa@koda.ee 6040060