



## Uudiskiri märts 2014

**Tänases uudiskirjas toob AMTEL välja põhilised mured seoses planeeritava seadusemuudatusega. AMTEL on tellinud erinevate alade spetsialistidelt hinnanguid seadusemuudatuse õiguslikkusest ning majanduslikust mõjust laiemalt. Vastavad dokumendid on seaduse menetlejatele esitatud ning alljärgnevalt neid kordama ei hakka. Mõningaid aspekte nendest oleme ka varasemalt avalikkuses esitanud, kuid siin esitame need kokkuvõtlikult.**

**Käibemaksuseaduse muutmisel on eeldatust palju laiemad mõjud.**

Valitsuse kavatsus täita riigieelarvet käibemaksuseaduse muutmisega, millega soovitakse piirata sisendkäibemaksu mahaarvamist sõiduautode soetamisel, on AMTELi arvates väga kaugemale ulatuvad ja riigi majandust tervikuna pärssivad mõjud. Jääb arusaamatuks, kuidas pikas perspektiivis majandusele ebamääraselt mõjuvaid otsuseid tehakse lühiajalise kasusaamise eesmärgil ning asjaosalistele väga väikest reageerimisajaga jättes. AMTEL saab täielikult aru riigimaksude loogikast ja riigieelarve täitmise vajalikkusest, samuti teatud sektorite kulude võimalikust tõusust. Kahjuks on hoolimata ettevõtjate liitude ettepanekutest saada kokku ümarlaua taga ja leida ühiselt ettevõtlusest võimalused riigile täiendavate maksude võimaldamiseks, jäänud maksupoliitika kujundajad seni kurdiks. Ka ei saa tõsiselt võtta väidet, et tegemist ei ole automaksuga – mis see siis on?

### Lõpuks maksab ikkagi tarbija.

Sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramise näol on tegemist täiendava rahalise koormusega ettevõtetele, millega kaasneb mõju väljendub ühel järgnevalt nimetatud viisil – 1) ettevõtted aktsepteerivad ühe tootmissisendi kallinemist või 2) ettevõtted kannavad täiendava kulu kaupade ja teenuste müügihinda. On alust arvata, et esimese variandiga ettevõtted ei lepi, sest see tähendab ettevõtlustulust teatud osa loovutamist riigile täiendava maksuna. Seega kandub lisakulu kaupade või teenuste müügihinda, mis toob kaasa hinnatõusu enamikes valdkondades, kus sõiduautosid kasutatakse. Viimast toetab asjaolu, et sõiduautosid kasutatakse paljude selliste kaupade tootmiseks, millest tarbijal ei ole võimalik loobuda.

### „Skeemitamine“ jätkub ja veel hullemalt.

Planeeritav seadusemuudatus soodustab kasutatud sõiduautode toomist teistest Euroopa Liidu riikidest. Kui siseriiklikult muutub sõiduauto soetamine 10% (pool käibemaksumäärast) võrra kallimaks, tekib tänasega võrreldes oluliselt suurem stiimul soetada käibemaksu nullmääraga sõiduautosid piiri tagant, kasutades Eestisse toomisel meie seadusandluse erinevaid auke. Suureneb automüüjate-“teenusepakkujate” arv, kes toovad Euroopast “maksuvaba” sõiduauto, kuid käibemaksu jätavad maksmata. Maksu- ja Tolliameti, Maanteeameti ja Tarbijakaitseameti ühistegevus on kasutatud autode turul toonud kaasa



positiivseid arenguid, kuid planeeritava seadusemuudatusega ametite senitehtud töö tulemused nullitakse ning antakse korrastamisele selge tagasikäik – turul kasvab hüppeliselt isikute arv, kes soovivad vältida täiendavat käibemaksukulu sõiduauto soetamisel ning nõudmisele tekib vastu ka pakkumine. AMTELi analüüsinud kõiki teadaolevaid võimalusi taoliseks „skeemitamiseks“ ja leidnud vähemalt 11 petuskeemi, millega on tänu seaduste aukudele võimalik käibemaksu maksmisest mööda hiilida.

Lisaks ei tulene eelnõu seletuskirjast, kuidas planeeritakse seda rakendada „elustiilifirmade“ ohjamisel. AMTELi hinnangul ei oma käibemaksuseaduse muudatus mingit praktilist mõju sellise „ettevõtluse“ piiramisele ja väljajuurimisele. Seega puudutab tekkiv automaks eelkõige ausalt tegutsevaid ettevõtjaid, kellel puuduvad võimalused ja tahtmine seaduseauke kasutada autode soodsamaks soetamiseks. Ebavõrdne kohtlemine ja eesmärkide mittetäitmine aga viitavad seadusemuudatuse võimalike vastuolule põhiseadusega.

#### Vastuolud pikaajaliste plaanidega.

Käibemaksu mahaarvamise piiramine ei arvesta Eesti taastuvenergia tegevuskava aastani 2020, mis näeb ette 10%-lise taastuvenergia osakaalu saavutamise kütuste kogutarbimisel aastaks 2024. Tegevuskava kohaselt on oluline soodustada ökonoomsemate sõidukite soetamist. Pole üllatus, et säästlik ei ole mitte üksnes väike, vaid ka uus sõiduk. Hetkel välja pakutud KMS seaduseelnõu sõnastus ei sisalda mingeid erandeid hübriid- ja elektriautodele. On ilmne, et viimaste (eriti elektriautode) soetamine planeeritava seadusemuudatuse tulemusena väheneb, sest need on niigi keskmisest sõiduautost oluliselt kallimad. Ühe meetmena tegevuskavas on nimetatud ka elektriautode laadimiskohtade infrastruktuuride väljaehitamist. Kuna huvi elektriautode järele tõenäoliselt väheneb, tekib küsimus, miks samal ajal peetakse oluliseks elektriautode tarbeks täiendavate infrastruktuuride rajamist. Kokkuvõttes nähtub, et planeeritav seadusemuudatus töötab taastuvenergia tegevuskava eesmärkidele vastu. Eriti arusaamatuks jääb eelneva taustal see, miks ei kavandata sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramist olukorras, kus ettevõtte soetab mopeedi, mootorratta, paadi või muu mootorsõiduki.

#### „Euroopa prügikast“ kasvab ja laieneb.

Käibemaksuseaduse muudatusega luuakse olukord, kus sõiduauto soetamine muutub ettevõtetele kallimaks ning suure tõenäosusega võib prognoosida soetamiste edasilükkamist või loobumist sellest, aga ka vanema ja odavama kasuks otsustamist. Seega kiireneb ettevõtete omanduses oleva autopargi vananemine. Samuti annab käibemaksu mahaarvamise piiramine tõuke selleks, et suurem hulk eraisikuid soetab endale isikliku sõiduki. Eelduslikult soetatakse kasutatud sõiduauto, mis samuti süvendab veelgi Eesti autopargi juba kõrget vanust (2014. aasta alguse seisuga 14 aastat) ning muutumist teiste Euroopa riikide kasutatud sõidukite prügikastiks.

Lisainfo: Rein Luik, AMTELi pressiesindaja, tel 5024504, e-post [press@amtel.ee](mailto:press@amtel.ee)