



Uudiskiri oktoober 2013

Uued seaduseelnõud tõstavad hindu.

Valitsuse kavatsus täita riigieelarvet tulumaksuseaduse muutmise eelnõuga (492 SE), millega soovitakse muuta töötaja isikliku sõiduauto kasutamise eest makstava hüvitise maksuvabastust ning tööandja ametiauto erisoodustuse maksustamise korda, samuti käibemaksuseaduse muutmise eelnõu (493 SE), millega soovitakse piirata sisendkäibemaksu mahaarvamist sõiduautode soetamisel, on AMTELi arvates väga kaugele ulatuvad ja riigi majandust tervikuna pärssivad mõjud.

Jääb arusaamatuks, kuidas pikas perspektiivis majandusele negatiivselt mõjuvaid otsuseid tehakse lühiajalise kasusaamise eesmärgil.

Mis siis ennekõike teeb AMTELi muret käesolevate seadusemuudatuste juures? Räägime asjadest keerutamata.

Eesmärgiks seatud aastas 40 miljoni kokkukorjamine ei õnnestu.

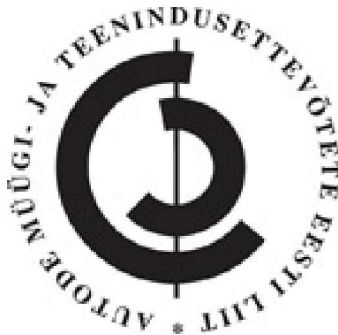
Riik on eelarvet tutvustavates materjalides avalikult tunnistanud, et kogu käibemaksupettuste maht eri valdkondades on vähemalt 200 miljonit eurot, kuid kätte loodetakse sellest saada vaid väike osa. See näitab skeemitamise laiaulatuslikkust ja ei ole põhjust arvata, et tänased maksude mittemaksjad hakkavad uusi koormisi tasuma. AMTEL on seisukohal, et enne, kui ei ole tagatud täna kehtivate maksude laekumine, ei ole eetilise maksustada täiendavalt ausaid ettevõtteid, keda riik ei suuda kaitsta kõlvatu konkurentsi ja pettuste eest. Tõenäoliselt suureneb ettevõtete hulk, kes hakkavad otsima alternatiivseid lahendusi, kindlasti on nende hulgas ka neid, kes täna tasuvad erisoodustusmaksu.

Kasvab oluliselt teistest EU riikidest kasutatud autode sissevedu, sest lõpptarbijast ettevõtte saab edaspidigi arveldada auto ostul käibemaksuvabalt.

Tulemus: käibemaksuauk suureneb veelgi, erisoodustuste laekumine väheneb.

Keskkonnamõju.

Eesti autopargi keskmine vanus on Euroopa omast ligi kaks korda kõrgem ja uute autode tänase müügitempo ja –mahu juures paremal juhul stabiliseerunud. Planeeritav käibemaksuseaduse muudatus vähendab uute sõiduautode müüki 10-15%. Kasutatud autode müük kasvab aga veelgi suuremas mahu – uute asemel tuuakse riiki vähekasutatuid, lisanduvad autod, mida ostavad töötajad, kellel kaob võimalus kasutada ettevõtte autot. 1-5 aastat vanade autode sissetoomine suureneb ca 20%, vanematel 25%. 2014.a. lõpuks on



sellise muutuse tagajärjel Eesti sõiduautode pargi keskmine vanus 14-15 aastat. Autopargi vananemisel kasvab aga keskkonna saastamine. Eesti väärrib, vähemalt autopargi ja sellega seotud keskkonna saastamise osas, edaspidigi „Euroopa prügikasti“ mainet.

Täna on paljudes ettevõtetes ühendatud firma- ja erasõidud ühes autos, mis on olnud vaadeldav samasuguse toetusena ettevõtlusele, nagu on Eestis kehtiv ettevõtte tulumaks ja mitmed teised meetmed. Kui käibemaksu arvestamise põhimõtted muutuvad, piirab osa ettevõtteid autode kasutamist vaid sisese tarbimisega ning töötajate transpordiküsimused jäetakse nende enda kanda. Tulemusena tulevad ühe auto asemel kasutusse kaks, millest üks garanteeritult kogu aeg seisab. Kui nüüd teise auto ostmisel pöördub tarbija mõne Eesti automüüja poole ostmaks uue auto, siis mis saab sellise käitumise vastu olla automüüjate liidul. Kahjuks tuleb aga olukorda hinnata realselt – inimeste majandusseis ei võimalda enamikel meist osta uhiuut autot, vaid seda va kasutatut, mis odavam, aga vanem ja enam kütust kulutav.

Samal ajal püüab riik soodustada alternatiivsete kütuseliikide kasutamist autotranspordis – parima näitena elektriautode ostmisel soodustuste pakkumine ja üleriigilise laadimisvõrgu rajamine. Käibemaksustamise korra muutmine kasvatab hinnasurvet ettevõtete autopargi uuendamisel ja teades näiteks, et elektriautod on keskmisest kõrgema hinnatasemega, siis kes neid ostma hakkab? Isegi ettevõtted, kes omavad kõrgendatud keskkonnateadlikkust ja on planeerinud elektriautode ostmist, suure tõenäosusega loobuvad sellest kavatsusest. Ühe käega soodustatakse alternatiivsete kütuseliikide kasutamist ja taotakse maailma silmis rusikaga vastu rinda, et vaadake millega meie hakkame saime, ja siis teise käega kaotatakse kõik need soodustused.

Tulemus: Eesti ei täida EU taastuvenergia direktiivi 2009/28/EU, CO₂ emissioon kasvab, taas hakkab suurenema liikluses hukkunud ja raskelt vigastanud inimeste arv.

Eesti ettevõtete konkurentsivõime.

Kindlasti mõjutab seadusemuudatus väikeettevõtjaid, sest küllap juba suurettevõtted skeemi leiavad, kuidas see käibemaks tagasi saada. Mis siin ikka salata, juba praegu planeerivad mitmed suurfirmad omale rendiettevõtte asutamist, mille arvele ikkagi käibemaksuvabalt autosid osta. Aga vaene väikeettevõtja või talupidaja, kel ongi nii tööasjade ajamiseks kui pere sõidutamiseks vaid üks auto? Temale võib olla isegi paarituhande euro suuruse käibemaksu maksmine raske koormaks, rääkimata edaspidisest vajadusest osta pere sõidutamiseks teine auto.

Kui kasvavad ettevõtjate kulud, siis kasvab ka surve hinnatõusuks, mis niigi on Eestis olnud viimaste aastate jooksul üks Euroopa suuremaid. Ühest küljest tõusevad kodumaiste esmatarbekaupude hinnad, aga teisest küljest väheneb Eesti konkurentsivõime maailmas. Mitmed organisatsioonid on oma märgukirjades Riigikogule tõstnud esile antud seadusemuudatuste kaugele ulatuvaid mõjusid.



Nii on näiteks Eesti Maksumaksjate Liit toonud esile asjaolu, et prognoositud maksutulude asemel võib ennustada hoopis maksulaekumiste vähenemist. Eesti Tööandjate Keskliit jällegi tõstab esile, et käibemaksuseaduse muutmine on sisuliselt automaksu kehtestamine, kui samas on valitsusliidu koalitsioonilepingus on selgesõnaliselt kokku lepitud, et sõiduaautosid ei maksustata.

Tulemus: legaalselt tegutseva Eesti ettevõtja kulubaas ja ka omahind toodetele suureneb, konkurentsivõime nii siseriiklikult (vs skeemitav ettevõtja) kui ka välisturgudel väheneb. Illegaalne kaubandus on meie vabas majandusruumis saavutanud veel ühe võidu.

Alternatiivsed lahendused.

Tasumata maksude üleskorjamisest oli eespool juttu. Mitu kärbest oleks löödud ühe hoobiga – riigieelarve täis ja tagatud aus konkurents, lisaks peaks tööturule sisenema ca 1.500-2.000 inimest, kes momendil skeemidega pikitud autokaubandusega tegelevad.

Teiselt poolt on AMTEL analüüsinud EU riikide autode maksustamist ja on seisukohal, et kui mingisugusel kujul automaks kehtestada, saab kõige mõistlikumana soovitada tulevikus ka Eestis rakendada CO² põhiseaduse maksustamist – toimib stimulaatorina osta väiksemaid ja vähemsaastavaid autosid, kõrvalehiilimine ei ole praktiliselt võimalik ja ka ei tasu – üldisel maksmisel on igapäevane osa suhteliselt väike.

Lisainfo: Rein Luik, AMTELi pressiesindaja, tel 5024504, e-post press@amtel.ee