

Rahandusministeerium

Arvamus tulumaksuseaduse muutmise seaduse ja käibemaksuseaduse muutmise seaduse eelnõude kohta (EIS 13-1619 ja 13-1620)

Tallinnas, 09.12.2013

Pöördumisega ühinenud organisatsioonid esitavad käesolevaga ühise arvamuse seaduse eelnõude kohta, millega soovitakse muuta töötaja isikliku sõiduauto töösõitudeks kasutamise hüvitise maksustamise korda ja piirata sõiduauto soetamisel sisendkäibemaksu mahaarvamist.

Tulumaksuseaduse muutmise seaduse eelnõu (64 euro suuruse arvestusliku hüvitise kaotamine)

Leiame, et muudatus on vastuolus proportsionaalsuse põhimõttega, sest tekitab liigset halduskoormust nii tööandjatele, töötajatele kui maksuhaldurile. Üksikuna võttes ei pruugi täiendav halduskoormus tõesti olla oluline, kuid juhime tähelepanu, et samal ajal rakendub rida mitmeid muid olulisi seadusemuudatusi ja muid ümberkorraldusi, mis tekitavad ettevõtjatele täiendavat halduskoormust ja lisakulusid (käibedeklaratsiooni lisa, töötamise register, samuti euromaksete ja e-arvetega seotud ümberkorraldused).

Muudatuse rakendamisel tuleb muuta tööandja ja töötaja vahelisi kokkuleppeid (mõnikord võivad need olla töölepingus) ning asendada auto kasutamise eest makstava hüvitise tingimused. Võimalik, et töötaja ei pruugi muudatusega nõustuda ja tekib töövaidlus. Juhatuse liikmete puhul (näiteks MTÜ-des) võib tekkida vajadus kinnitada hüvitamise korra muudatused üldkoosolekul või isegi muuta põhikirja.

Riigil maksudena saamata jääv summa „maksuvabast palgalisast“ on meie arvates ebaolulise suurusega ning ei kaalu üles täiendavat halduskoormust. Arvestuslikku autohüvitist on kasutatud kogu taasiseseisvumisaja jooksul, kusjuures krooniaja alguses oli 500-kroonine hüvitis oluliselt suurema maksuriski allikas, sest hüvitise suurus oli võrreldavas suurusjärgus tollaegse keskmise töötasuga (1993. aastal 1066 krooni ehk 68 eurot). Praegu moodustab 64 eurot vaid viiendiku 2013. aastal kehtivast kuupalga alammäärast ning 7% keskmisest palgast.

Teeme ettepaneku see muudatus eelnõust välja jätta.

Tulumaksuseaduse muutmise seaduse eelnõu (isikliku sõiduauto hüvitise piirmäär tõstmine 300 eurole)

See muudatus suurendab küll maksuvabalt hüvitatavat summat, kuid hüvitatavate sõidukilomeetrite osas taastab enne eurole üleminekut kehtinud korra. Kuni 31.12.2010 oli hüvitise määr 4 krooni kilomeetri kohta ning kuni 4000 krooni kuus (st hüvitist sai maksta 1000 km eest). Eurole üleminekul suurenes ühe kilomeetri eest makstav hüvitise määr (0,26 eurolt 0,30 euroni), kuid maksimaalne hüvitatav sõidukilomeetrite arv vähenes samas 1000-lt 853-ni. Seda ületavas osas saab kütusekulu hüvitada vaid lähetuse korral.

Teeme ettepaneku 256-eurone piirmäär üldse kaotada. Alternatiivina võib lubada näiteks 300 eurot ületavat hüvitist välja maksta ainult auto kasutamise kulusid tõendavate kuludokumentide esitamisel.

Käibemaksuseaduse muutmise seaduse eelnõu

1. **Sisendkäibemaksu mahaarvamise piirang oleks sisuliselt automaksu kehtestamine ettevõtjatele.** Valitsusliidu koalitsioonilepingus on selgesõnaliselt kokku lepitud, et sõiduautosid ei maksustata. Ei ole ühtki klauslit, et see kokkulepe ei kehtiks näiteks tööandjate sõiduautode suhtes. Kui valitsus soovib piirata sõiduautode kasutamist või leida täiendavaid vahendeid transpordi ja teedevõrgu arendamiseks, keskkonnamõtjude vähendamiseks jne, siis tuleks maksustada kõiki sõidukeid kas läbisõidu, võimsuse, CO₂ heite või muude näitajate alusel.

2. Praegune maksustamise kord kehtib alates 01.05.2004. **Jääb selgusetuks, miks just praegu on vaja hakata seda süsteemi muutma ning miks ei ole võimalik teha ümberkorraldusi olemasoleva süsteemi raames** (näiteks muuta erisoodustuse hinna arvutamise korda selliselt, et see arvestaks auto maksumust).

3. Eelnõu seletuskirjas on toodud näiteid riikide kohta, kus piiratakse sisendkäibemaksu mahaarvamist. Samas ei ole analüüsitud, kuidas toimub sõiduautode omatarbe maksustamine nendes riikides, **kus piiranguid ei kehti** (nt Saksamaa või Holland). Võimalik, et nende riikide praktikast saaks võtta sobivaid eeskujusid, kuidas ka Eestis muuta omatarbe maksustamise, töösõitute arvestuse pidamise, sõiduauto ettevõtluses kasutamise tõendamise ja kontrollimise korraldust. Samuti oleks asjakohane uurida, kas töötaja sõitu kodu ja töökoha vahel loetakse nendes riikides töö- või erasõituteks.

4. Teiste Euroopa riikide näidete võrdluseks toomisel tuleks arvestada ka seda, milline on võrreldes Eestiga nende riikide **rahvastiku tihedus, teedevõrk ja ühistranspordi korraldus**. Näiteks kui tuuakse statistikat ametiautode kasutamise kohta Hollandis ja Belgias, tasuks ka märkida, et nendes riikides on kõikide suuremate linnade vahel nii riigisiselt kui piiriüleselt toimiv kiirrongiühendus (10-30 ühendust päevas), samas kui Eestis puudub ka paljude maakonnakeskuste vahel ilma ümberistumiseta bussiühendus.

5. Teiste EL riikide võrdluse kohta mainime ka seda, et enamik riike on säilitanud **käibemaksudirektiivi art 176** kohaselt varem (30-40 aastat tagasi) hoopis teistes majanduslikes oludes kehtestatud erandi. Nendel riikidel on erandist raske loobuda, sest hiljem seda taastada saaks ainult Euroopa Komisjoni loal. Seega ei pruugi erandi säilitamine sugugi tähendada, et see on nendes riikides ka täna ratsionaalne ja õiglane valik, vaid võib olla lihtsalt säilitatud poliitilise kokkuleppe puudumise tõttu.

6. **Seame kahtluse alla 50% piirmäära õigustatuse.** Enne 2004. aastat kehtis mahaarvamise piirang 1/3 ulatuses. Seetõttu tuleks selgitada, kuidas on olukord võrreldes varasema ajaga muutunud. Meie arvates on praegu tendents selles suunas, et segakasutusega sõiduautode puhul suureneb töösõitute osakaal ja väheneb erasõitute osakaal.

7. Kuna eeldus, et ametiautot kasutatakse 50% ulatuses tööväliseks tegevuseks, on oletuslik ja ei pea allakirjutanute arvates enamikul juhtudel paika, siis **hakkaks käibemaksu piirang osaliselt asendada erisoodustuste maksustamist**. Sellisel juhul tuleks praegune erisoodustuste maksustamine sõiduauto osas ära kaotada ning taastada aastatel 1994-1999 kehtinud olukord.

8. Tänapäevani on üle kahekümne aasta Eesti maksuõiguses kehtinud põhimõte, et **asja hind ei ole iseenesest mõõdupuu hindamiseks asja seotust ettevõtlusega**. Eelnõuga soovitakse see

põhimõtte kahtluse alla seada. Taoline muudatus võib luua ohtliku pretsedendi ning innustada maksuametnikke tulevikus seadma kahtluse alla mistahes töövahendi täieliku ettevõtlusega seotuse ainuüksi selle hinnast lähtuvalt.

9. Käibemaksu üldine põhimõtte on, et maha saab arvata ettevõtluses maksustatava käibe tarbeks tehtud kuludelt tasutud käibemaksu. Must-valge kava võib hõlbustada administreerimist, kuid on **selgelt ebaõiglane juhtudel, kui autot kasutatakse isiklikeks sõitudeks oluliselt vähem kui 50% ulatuses**. Sõiduauto on vajalik töövahend paljudes valdkondades, nt metsandus, ehitus, veondus, turvateenuste osutamine, müügitegevus, mitmesuguste teenuste osutamine väljakutsel (sh ka näiteks advokaadi või audiitori kutsetegevus), väiksemate saadetiste transport jne. Ei saa nõustuda sellega, et ettevõtetel tõuseb maksu- ja halduskoormus juhul, kui ettevõtte tegevuse omapärast tulenevalt on vajalik sõiduautode kasutamine tööülesannete täitmiseks.

10. **Erinevalt seletuskirjas väidetust, et sõidupäevikud ei kajasta tegelikku kasutust**, oleme seisukohal, et enamus ettevõtjaid on seaduskuulekad ning ka ise huvitatud oma sõiduvahendite efektiivsusest ja seaduskohasest kasutusest. Kui on alust kahtlusteks, et sõidupäevikus ei kajastata sõiduauto tegelikku kasutamist, tuleks pigem mõelda, kuidas olemasolevat süsteemi parendada, mitte aga suurendada enamuse ettevõtjate maksukoormust nende ettevõtjate tegevuse tõttu, kes maksupettustega tegelevad.

11. **Seletuskirjas on järgmine lause:** *Probleemi olemasolule viitab ka asjaolu, et 2013. aasta alguse seisuga oli Eestis 5600 ettevõtet, kus aastane käive 2012. aastal oli alla 1000 euro, kuid mille omanduses oli keskmiselt 1,3 sõiduautot.*

See näide ei pruugi tõendada käibemaksu mahaarvamise kuritarvitusi. Meil puudub info selle kohta, kuidas ja millal on need autod soetatud ja kui palju on sisendkäibemaksu maha arvatud – need võivad olla soetatud kasutatuna või erikorda rakendavalt müüjalt, mis tähendab, et soetamisel ei ole käibemaksu maha arvatud. Meil puudub info selle kohta, kui pikka aega on need autod on vastavate isikute omanduses. Näiteks kui „keskmist“ ehk 20 000 eurot maksvat autot kasutatakse ettevõtluses 5 aastat, siis on sisendkäibemaksu summa ühe kuu kohta 66,67 eurot ja sellele vastava käibe suurus 400 eurot kuus. Kui autot kasutatakse 10 aastat, siis vastavalt 33,33 ja 200 eurot. Kui selline käive on saavutatud, on riik tegelikult saanud rohkem käibemaksu kui algselt maha arvati. Kui me ei tea, kui suured käibed on nendel ettevõtetel olnud varem, siis me ei saa ka väita, et autot ei ole ettevõtluses kasutatud. Samuti pole välisstatud, et auto on vaid formaalselt äriühingu nimel, kuid tegelikult katab auto kasutaja kõik kulud ise, sest ei soovita omandiõiguse vahetust registreerida, kuna seda takistab kõrge (osaliselt automaksu funktsiooni kandev) riigilõiv. Võib ka ette tulla, et äriühing ei olegi tegevust alustanud, kuid asutaja andis mitterahalise sissemaksena üle oma isikliku sõiduauto.

12. **Seadusemuudatusel võivad olla mitmed negatiivsed mõjud majandusele ja keskkonnale.** Ettevõtjad võivad piirangu tulemusena loobuda uute autode soetamisest ja eelistada kasutatud sõidukeid. See võib kaasa tuua autopargi vananemise ning mõjuda negatiivselt liiklusohutusele. AMTEL andmetel tuuakse Eestisse ca 20 000 uut ja 40 000 kasutatud autot aastas ning täna on Eestis sõiduautode keskmine vanus 13,5 aastat (EL keskmine on 7,9). Täiendava auto soetamine erasõitudeks suurendab negatiivset mõju keskkonnale ning vähendab töö efektiivsust ja tööjõu mobiilsust (tühisõidud kodu ja töökoha vahel, liiklusummikud, kaotatud tööaeg). Samuti võib kasutatud autode ostmisel väheneda riigi maksulaekumine, sest kui auto soetatakse välismaiselt müüjalt, kes kasutab maksustamisel erikorda, ei laeku Eesti riigile käibemaksu auto hinnalt ega võimalikult omatarbelt. Eelnõu koostajad ei ole ka täien-

davate maksulaekumiste prognoosimisel arvestanud (meie arvates üsna tõenäolise) varian- diga, et tulevikus hakatakse ametiautodeks rohkem soetama kaubikuid ja väikebusse, millele piirangud ei laiene. Siinkohal meenutame 2009. aastal jõustunud erisoodustuse arvestusliku määra kahekordset tõusu, millele ei järgnenud oodatud maksulaekumiste suurenemist.

13. **Kasutatud autode turul toimub massiliselt maksupettusi**, mille tulemusena jääb AMTEL hinnangul riigil saamata käibemaksu 30-50 miljonit eurot aastas. Näiteks kasutatakse võltsitud arveid, jäetakse Eestis deklareerimata kauba ühendusesisene soetamine ja edasi- müük, kasutatakse fiktiivsete edasimüüjatena füüsilisi isikuid jne. Lisaks laekumata maksu- dele ja kõlvatule konkurentsile kahjustavad pettused autoturul ka ostjate huve, sest kasutatud autode päritolu ja tehnilist seisundit on raske kontrollida. Viitame siinkohal ka Kaubandus- Töötuskoja kirjale seaduseelnõu 493 SE juures, milles on toodud pikem ülevaade sisend- käibemaksu mahaarvamise piirangute negatiivsest mõjust Leedu autoturule.

14. **Piirang võib kaasa tuua uute pettuste laine**. Näiteks võidakse hakata uusi sõiduautosid soetama või rentima välismaalt ning Eestis jäetakse pöördmaksustamine deklareerimata. Samuti võidakse sõlmida auto kasutamise kohta kaheks aastaks rendilepingu kas sümboolse hinnaga või välismaise isikuga (rakendub maksumäär 0%) ning pärast müüa sõiduk füüsilisele isikule soetusmaksumusest oluliselt soodsama hinnaga. Kui tegemist ei ole seotud isikutega, puudub maksuhalduril õiguslik alus tehingute väärtusi korrigeerida (vt KMS § 12 lg 14).

15. Sisendkäibemaksu mahaarvamise piirang suurendab liiklusõnnetuses kahjustatud või hä- vinenud sõiduki taastamise või asendamise kulusid, sest mahaarvamata käibemaksu osa suu- rendab kindlustusseltsi kulu. Selle tulemusena **suurenevad ka liikluskindlustuse ja kasko- kindlustuse maksed**. Kindlustusseltsidel tekib probleeme hüvitise suuruse arvutamisega, sest nad ei saa kontrollida, kui suures mahus konkreetse auto omanik või kasutaja remondikuludelt sisendkäibemaksu maha arwab.

16. **MTA halduskoormus ei vähene seadusemuudatuse tulemusena, vaid pigem suure- neb**, sest eeldatavasti soovib enamik autosid kasutavaid ettevõtjaid tõendada erandi kohalda- mist, st sõiduauto 100% ulatuses ettevõtluses kasutamist. On selgusetu, kuidas MTA erandi rakendamise õigsust kontrollima hakkab ja kui palju lisakulusid selleks planeeritakse. Kui täiendavat kontrolli ei planeerita, siis võivad kuritarvitused hoopis laieneda ja ebavõrdne kohtlemine süveneda.

17. **Kavandatav muudatus on ebaõiglane nende autokasutajate suhtes, kelle töösõitude osakaal on oluliselt suurem kui 50%. Samas annab uus regulatsioon põhjendamatu eelise nendele isikutele, kes kasutavad sõiduautot ettevõtluses oluliselt väiksemas mää- ras**. Eelnõu põhjendustes on valdavalt silmas peetud äriühinguid ja nende töötajaid (juhataste liikmeid), kuid on ära unustatud, et on suur hulk maksukohustuslasi, kellele on lisaks ettevõtlu- sele ka muud majandustegevust, mis ei kujuta endast erisoodustust tulumaksuseaduse tähenduses, aga ei anna sisendkäibemaksu mahaarvamise õigust (näiteks mittetulundusühingud, riigiasutused jne). Näiteks Rahandusministeerium (KMKR: EE100201699) ning Maksu- ja Tolliamet (KMKR: EE100276271) mõlemad on samuti registreeritud käibemaksukohustuslased. Piisab ükskõik kui väikesest maksustatavast käibest (nt seminariruumi väljajüürimine või paljundusteenus), et arvata rahandusministri ja MTA peadirektori ametiauto soetamisel maha 50% sisendkäibemaksust.

18. Samuti jääb selgusetuks, **kuidas rakendatakse 50% piirangut nende maksukohustus- laste osas, kellele on maksuvaba käivet ja kes peavad rakendama sisendkäibemaksu osalist**

mahaarvamist vastavalt KMS §-s 32 sätestatule. Kui näiteks panga või haigla direktori ameti-auto soetamisel arvatakse praegu maha näiteks 1% või 10% ulatuses sisendkäibemaksu, siis kas edaspidi rakendatakse mahaarvamist 50% ulatuses, jääb kehtima praegune proportsioon või tuleb need läbi korrutada? Selgitamist vajaks ka, kas summaline piirmäär 2000 eurot kuulub sel juhul samuti maksustatava käibe ja kogukäibe proportsiooniga läbikorrutamisele.

19. Praeguse käibemaksuarvestuse praktikas on laialt levinud, et **töötaja hüvitab sõidupäeviku alusel arvutatud erasõitude maksumuse tööandjale**. Jääb selgusetuks, kuidas selline tegevus kvalifitseerub uue regulatsiooni valguses. Omatarbega ei ole tegemist, sest töötaja ei kasuta autot tasuta. Kas seda võiks võrdsustada sõiduki kasutada andmisega (kavandatud § 30 lg 5 p 1) või lugeda „eranditult ettevõtluses kasutamiseks“ (§ 30 lg 5 p 4)? Kavandatavast § 30 lõikest 7 võiks järeldada, et töötajal ei ole kohustust erasõite hüvitada kauem kui 2 aastat.

20. Praktikas on juhtumeid, kus **ühte sõiduautot kasutab korraga mitu äriühingut** (nt kontserni liikmed või koostööpartnerid) või autot kasutav töötaja on tööl korraga mitme tööandja juures. Sel juhul sõlmitakse kulude hüvitamise kokkulepped, mille alusel esitab auto omanik või liisinguvõtja teistele äriühingutele arveid autoga seotud kulude eest. Kas ka seda tegevust saab kvalifitseerida sarnaselt eelmises punktis toodule auto kasutada andmisena või „eranditult ettevõtluses kasutamise“?

21. **Erandid on sõnastatud puudulikult**. Seoses § 30 lg 5 punktiga 1 märgime, et äriühingu tegevusalasid ei kanta enam põhikirja ega registrikaardile. Kord aastas määratletakse majandusaasta aruande andmete põhjal põhitegevusala. Jääb selgusetuks, kas erand rakenduks ka kõrvaltegevusala puhul ja kuidas seda tõendada.

22. **Kavandatava § 30 lg 5 punktide 2-3 puhul (takso ja õppesõiduauto) ei ole erandite rakendamiseks isiklike sõitude tegemine keelatud** („peamiselt“), aga puudub ka kohustus maksustada isiklikust kasutusest tekkivat omatarvet. Muudel juhtudel (§ 30 lg 5 p 4) ei tohi sõiduautosid erasõitudeks üldse kasutada. Selline erisus tekitab ebavõrdset kohtlemist.

23. Kavandatava § 30 lg 5 p 4 rakendamise kord on segane. **Seletuskirjas esitatud nõue, et ametiautot pargitaks just „ettevõtte juures“**, sisaldab mitmeid negatiivseid mõjusid. Ettevõtetel ei ole valvega parklaid, mis tähendab, et seletuskirja soovitude järgimine toob kaasa turvariske ja võib hakata soodustama kuritegevust. Nõue, et ettevõtte juht jälgiks GPS-seadmelt töötaja liikumist, on küsitav isikuandmete ja eraelu puutumatus seisukohast ning läbi on mõtlemata, millised riskid võivad kaasneda elektroonilise jälgimise ja andmete pikaajalise (vähemalt 2 aastat) säilitamisega, nt oht andmete lekkimisel isikute turvalisusele. Sisuliselt nõutakse tööandjalt jälitustegevust oma töötajate suhtes.

24. Täpsustamist vajab, **millistel juhtudel on sõidud töökoha ja töötaja elukoha vahel aksepteeritavad töösõiduna**. Kas tulumaksuseaduse § 48 lõikes 5¹ toodud erand (ühistranspordi kasutamise võimatus) on kohaldatav ka käibemaksu puhul? Kui töötajaga on kokku lepitud kodus töötamine või töötajale on pandud kohustus tagada ametiauto turvaline hoidmine töövälisel ajal, kas see on piisav, et lugeda tõendatuks auto kasutamine üksnes ettevõtluse tarbeks? Oleme seisukohal, et sõidud töökoha ja kodu vahel on otseselt tööks vajalikud ning neid tuleks käsitada ettevõtlusega seotud tegevusega. Meile teadaolevalt on selline ka välisriikides tunnustatud praktika.

25. Kavandatav § 30 lg 7, mis näeb ette **kohustuse kasutada sõiduautot erandis nimetatud otstarbel vähemalt kahe aasta jooksul selle soetamisest arvates, võib endaga kaasa tuua**

tagasiulatuva maksukohustuse korrigeerimise, mis on vastuolus põhiseadusest tuleneva õiguskindluse põhimõttega. Ülimalt ebatõenäoline, et kahe aasta jooksul ei tekiks hetkekski olukorda, mida saaks tõlgendada ametiauto isikliku kasutamise faktina. Näiteks kui üks päev enne kahe aasta möödumist tehakse autoga üks töövälise sõit, peaks eelnõu kohaselt maksukohustuslane selle tulemusena parandama ligi kaks aastat tagasi esitatud käibedeklaratsiooni ning vähendama sõiduki soetamisel maha arvatud sisendkäibemaksu 50% võrra. Selle tulemusena tuleb lisaks käibemaksule tasuda ka intressi 2 aasta eest, mis suurendab maksuvõlga umbes 40%. Lisaks tuleks sellise sündmuse korral korrigeerida ka kogu kaheaastase perioodi käibedeklaratsioonid ning vähendada kogu selle aja jooksul soetatud kütuse jt kuludelt maha arvatud sisendkäibemaksu samuti 50% võtta, sest lõikes 5 nimetatud erand puudutab lisaks lõikele 3 ka lõiget 4. Selline tagajärg on ilmselgelt ebanõustlik.

26. Küsitavusi tekitab § 30 lõikes 7 kavandatav kaheaastane periood koostoimes viitega KMS §-s 32 sätestatud viieaastasele korrigeerimisperioodile. Kui sõiduauto soetamisel arvati maha 50% sisendkäibemaksu ja teisel kasutusaastal auto müüakse, siis saab maksukohustuslane täiendavalt maha arvata kolme kasutusaasta eest veel 30% sisendkäibemaksust ($0,5 \cdot 0,6$). Kui sõidukit kasutatakse kaks aastat taksona ja pärast seda 10 aastat eratarbeks, siis mingit korrigeerimist teha ei tule. Maksuarvestust muudab keerulisemaks asjaolu, et kaheaastast perioodi mõõdetakse jooksvalt (kaks aasta alates sõiduauto soetamist), KMS § 32 lõikes 5 sätestatud korrigeerimisperioodi arvutatakse aga kalendriaastates.

27. Eelnõus puudub üleminekusäte varem soetatud autode maksustamise kohta. Kasutusrendilepingute puhul tekib küsimus, kas 2000 euro piirang „lepinguperioodi vältel“ puudutab alates 01.07.2004 tehtavaid rendimakseid või ka varem tehtud makseid – viimasel juhul oleks tegemist seaduse tagasiulatuva kohaldamisega. Kuna KMS § 12 lg 7 tunnistatakse kehtetuks, siis järelikult ei maksustata enne 01.07.2014 soetatud või väljaostetud sõiduautode töövälise kasutust enam omatarbena.

Kokkuvõtteks teeme ettepaneku sisendkäibemaksu mahaarvamist piiravad sätted eelnoost välja jätta.

1. Kui eelnõu eesmärk on tagada ametiautode töövälise kasutuse õiglasem maksustamine, siis oleks otstarbekam muuta omatarbe maksustamise regulatsiooni (KMS § 12 lg 7) selliselt, et ettevõtlusega seotud ja mitteseotud sõitude ulatus määratakse endiselt sõidupäeviku alusel, aga omatarbe maksustatav väärtus arvutatakse konkreetse sõiduki soetusmaksimumuse alusel. Jooksvatelt kuludelt võib sisendkäibemaksu maha arvata vastavalt sõidupäeviku alusel konkreetse kuu kohta arvatud ettevõtlusega seotud ja mitteseotud sõitude mahule. Lisaks teeme ettepaneku lisada seadusesse selgitus, et sõidukiga tööle ning töölt koju sõidud kuuluvad töösõitude hulka.

2. Kui eelnõu eesmärk on suurendada riigieelarve tulusid, oleks otstarbekam teha seda üldise automaksu vormis, mis baseeruks kas sõiduki hinnal või CO₂ heitel. Kui valitsus soovib automaksu kehtestada ainult ettevõtjatele, siis tuleks vastukaaluks loobuda sõiduauto isikliku kasutuse erisoodustusega seotud maksudest.

Arvamuse koostamisel on kasutatud seaduseelnõule 493 SE esitatud märgukirju.

Eesti Maksumaksjate Liit (EML)

Eesti Väike- ja Keskmiste Ettevõtjate Assotsiatsioon (EVEA)

Eesti Raamatupidajate Kogu (ERK)

Audiitorkogu

Autode Müügi- ja Teenindusettevõtete Eesti Liit (AMTEL)

Eesti Turvaettevõtete Liit (ETEL)