

Sisekaitseakadeemia

Finantskolledž

Margus Olesk

**SÕIDUAUTO SISENDKÄIBEMAKSU
MAHAARVAMISE PIIRAMISE ESIALGNE MÕJU
SÕIDUAUTODE NÕUDLUSELE ETTEVÕTLUSES**

Lõputöö

Juhendaja:

Indrek Saar, PhD

Tallinn 2015

SISEKAITSEAKADEEMIA LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

Finantskolledž	Juuni 2015
<p>Töö pealkiri eesti keeles: Sõiduauto sisendkäibemaksu maha arvamise piiramise esialgne mõju sõiduautode nõudlusele ettevõtluses</p> <p>Töö pealkiri võõrkeeles: The Initial Influence of the Limitations for the Deduction of Input value Added Tax on the Demand of Company Cars</p> <p>Lõputöö on kirjutatud eesti keeles ja koosneb 46 leheküljest, sealhulgas lisadest 7 leheküljel. Allikaid on 33. Teema on aktuaalne, kuna käibemaksuseaduse muudatus võeti vastu 01.07.2014 ning jõustus kuupäevaga 01.12.2014. Seadusemuudatuse eesmärk on piirata sisendkäibemaksu maha arvamist juhul, kui ettevõtte sõiduautosid kasutatakse ka erasõitjate jaoks. Uurimisprobleem seisneb selles, et käibemaksuseaduse muudatuse eelnõus koostatud prognoos ei võtnud arvesse tarbijate reaktsiooni käibemaksuseaduse muudatusele.</p> <p>Lõputöö eesmärgiks on analüüsida sõiduauto sisendkäibemaksu maha arvamise piiramise esialgset mõju sõiduautode nõudlusele ettevõtluses.</p> <p>Töös antakse ülevaade seadusemuudatuse mõjust Eestile. Leiti, et seadusemuudatus on andnud parema ülevaate sõiduautode kasutamisest ettevõtluseks Eestis. Seadusemuudatuse tõttu on vähenenud ettevõtjate nõudlus uute ning kasutatud sõiduvahendite vastu, sest sõiduauto soetamine ettevõtluseks on muutunud kallimaks. Kuigi nõudlus autode vastu on vähenenud, siis on uue ning kasutatud sõiduauto hind jäänud sarnasele tasemele, mis tähendab, et seadusemuudatus ei ole mõjutanud sõiduvahendite müügihinda.</p>	
Võtmesõnad: sisendkäibemaks, mikroökoonomika	
Võõrkeelsed võtmesõnad: value-added tax, microeconomics	
Lõputöö seos riiklike arengukavade ja prioriteetidega: Rahandusministeeriumi strateegiline arengukava 2015-2018, maksusüsteemi jätkusuutlikkuse suurendamine	
Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu	
<p>Töö autor: Margus Olesk</p> <p>Olen koostanud lõputöö iseseisvalt. Kõik lõputöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, seisukohad, kirjalikest allikatest ja mujal allikates saadud info on nõuetekohaselt viidatud. Olen nõus oma lõputöö avaldamisega elektroonilises keskkonnas.</p> <p>Allkiri:</p>	
Vastab lõputöö nõuetele	Allkiri:
Juhendaja: Indrek Saar	
Kaitsmisele lubatud	Allkiri:
Kolledži direktor: Uno Silberg	

SISUKORD

SISSEJUHATUS	4
1. SÕIDUAUTODE NÕUDLUS JA SELLE SEOSSED MAKSUSTAMISEGA ...	6
1.1. Sõiduautode nõudlus	6
1.2. Maksustamise mõju nõudlusele.....	10
2. KÄIBEMAKSUSEADUSE MUUDATUSE ÜLEVAADE NING SELLE ESIALGNE MÕJU	16
2.1. Käibemaksuseaduse muudatuse ülevaade	16
2.2. Käibemaksuseaduse muudatuse esialgne mõju	23
KOKKUVÕTE.....	33
SUMMARY	36
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU	38
LISAD	41
Lisa 1. Maksu- ja Tolliameti käibedeklaratsiooni andmed	41
Lisa 2. Liisitud autode arv tüübi ja kliendigrupi lõikes 2014. aastal.....	42
Lisa 3. Liisitud autode uusmüük tüübi ja kliendigrupi lõikes 2014. aastal (miljon eurot).....	43
Lisa 4. Liisitud autode uusmüük tüübi ja kliendigrupi lõikes 2015. aastal	44
Lisa 5. Liisitud autode arv tüübi ja kliendigrupi lõikes 2013. aastal.....	45
Lisa 6. Liisitud autode uusmüük tüübi ja kliendigrupi lõikes 2013. aastal (miljon eurot).....	46
Lisa 7. Maksutulu prognoos	47

SISSEJUHATUS

Eesti ettevõtluse käibemaksu tagastuse eesmärk on lähtunud sellest, et ametiautot kasutatakse ettevõtluseks. Euroopa Liidu liikmesriikides esineb harva sellist süsteemi nagu seda oli olnud Eestis, kus ettevõtluseks soetatud sõidukilt, mida kasutatakse ka muul otstarbel, oli võimalik maha arvata sisendkäibemaks.

Teema on aktuaalne, kuna käibemaksuseaduse muudatus (edaspidi seadusemuudatus) võeti vastu 01.07.2014 ning jõustus kuupäevaga 01.12.2014. Seadusemuudatuse eesmärk on piirata sisendkäibemaksu maha arvamist juhul, kui ettevõtte sõiduautosid kasutatakse ka erasõitude jaoks. Seega seadusemuudatuse eesmärgiks on hakata maksustama ettevõtluses kasutatavaid sõiduautosid vastavalt nende tegelikule kasutusele.

Teema on uudne sellepärast, et autorile teadaolevalt ei ole Eestis eelnevalt analüüsitud seadusemuudatuse mõju ettevõtjatele ning majandusele, sest seadusemuudatus on jõus olnud lühikest aega. Seega antud töö annab teadaolevalt esimese esialgse ülevaate seadusemuudatuse mõjust ettevõtjatele ning majandusele.

Uurimisprobleem seisneb selles, et seadusemuudatuse eelnõus koostatud prognoos ei võtnud arvesse tarbijate reaktsiooni seadusemuudatusele. Prognoosi aluseks võeti sõiduauto ostuhind, kütusekulu ning muud seotud kulud (remont, hooldus, pesu, rehvid). Tarbijate käitumine seadusemuudatusele jäeti aga prognoosist välja. Tulenevalt juriidiliste isikute suurest nõudlusest uute ning kasutatud sõiduautode vastu võib eeldada, et seadusemuudatuse mõju saab olema märkimisväärne.

Lõputöö eesmärgiks on analüüsida sõiduauto sisendkäibemaksu mahaarvamise piiramise esialgset mõju sõiduautode nõudlusele ettevõtluses.

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks on püstitatud järgmised uurimisülesanded:

1. Analüüsida sõiduautode nõudluse teoreetilist mudelit.

2. Anda ülevaade maksustamise mõjust nõudlusele.
3. Anda ülevaade käibemaksuseaduse muudatustest.
4. Analüüsida käibemaksuseaduse muudatuse mõju sõiduautode nõudlusele ettevõtluses.

Uurimismeetoditest kasutatakse lõputöö koostamisel kvantitatiivset analüüsi. Andmete kogumiseks esitas autor teabenõude Maksu- ja Tolliametile. Maksu- ja Tolliametilt saadi informatsiooni sõiduautodega seotud kulutuste kohta, mida ettevõtjad on esitanud käibedeklaratsioonides. Andmete kogumisel analüüsitakse statistilisi andmebaase, uurimistöid, kirjanduslikke allikaid. Tulemuste tõlgendamisel kasutatakse kvantitatiivset analüüsi.

Lõputöö on jaotatud kaheks peatükiks, mis omakorda jagunevad alapeatükkideks. Esimeses peatükis antakse ülevaade nõudlusteooriast ning sellele avalduvatest mõjudest. Esimeses alapeatükis antakse ülevaade nõudlusteooriast. Teine alapeatükk annab ülevaate maksustamise mõjust nõudlusele.

Teises peatükis analüüsitakse seadusemuudatuse mõju sõiduautode kasutamisele ettevõtluses ning antakse ülevaade seadusemuudatusest. Teise peatüki esimeses alapeatükis antakse ülevaade seadusemuudatuse sisust. Teises alapeatükis antakse ülevaade seadusemuudatuse esialgsest mõjust.

Jätkatakse lõputöö koostaja kursusetöö „Sõiduautodega seotud käibemaksuarvestus Eestis ja Euroopa Liidu liikmesriikides“ edasiarendamist. Lõputöö allikatena kasutatakse eestikeelset erialakirjandust, statistilisi andmeid, teadusartikleid, lõputöid, teabenõudeid, Eesti Vabariigi seadusi ning asjakohaseid Riigikohtu lahendeid ja määrusi.

1. SÕIDUAUTODE NÕUDLUS JA SELLE SEOSSED MAKSUSTAMISEGA

1.1. Sõiduautode nõudlus

Majandusteooria tegeleb majandusprotsesside ja neid protsesse mõjutavate seaduste tundmaõppimisega. Majandusteooriates kasutatakse majandusprotsesside kirjeldamiseks majandusmudeleid. Majandusmudelid aitavad mõista majanduse toimemehhanisme, mille abil on võimalik analüüsida näiteks valitsuse sekkumise mõju majandusele. Majandusteooria annab seega võimaluse uurida, millist mõju erinevad aspektid ja olukorrad avaldavad majandusele.

Nõudlusteooria on üks majandusteooria osadest, mis näitab kauba hulka, mida tegelikult antud hinna juures antud ajaperioodil nõutakse. Seega on nõudlus mingi kindla nõutava koguse ja hinna vaheline suhe. (Kerem, Randveer 1996:20) See tähendab seda, et nõudlusteooria annab koguse ja hinna vahelisest suhtest ülevaate kindla hüvise nõutava koguse ja hinna vahel. Koguse ja hinna vahelist seost võib seega nimetada nõudlusmudeliks.

Nõudlusmudel kirjeldab, milline seos valitseb konkreetse kauba nõutava koguse ning hinna vahel. Nõudlusmudel on laialtlevinud ning aktsepteeritud seos, mispärast on see majandusmudel muutunud nõudlusseaduseks. (Saar 2013:14) Kuna nõudlusseadus on väljakujunenud nõudlusteooriast, siis näitab see sarnaselt nõudlusteooriale nõutava koguse ja hinna vahelist suhet. Töös uuritakse maksude mõju nõudlusele, mis tähendab, et on vajalik uurida hinna ja nõudluse vahelist seost. Seega nõudlusmudeli abil on võimalik leida sõiduautode nõutava koguse ning hinna suhe.

Nõutava koguse ja hinna vaheline suhe avaldub siis, kui konkreetse hüvise hind mõjutab teiste hüviste kogust, mida tarbija saab oma vajaduste rahuldamiseks osta. Nõudlusseaduse kohaselt ostavad tarbijad rohkem, kui hüvise hind langeb, ja

vähem, kui hind tõuseb (Kerem, Randveer 1998:13). Teisisõnu tähendab see seda, et hüvise hind ning nõutav kogus on omavahel negatiivselt seotud. Selline seos on ka eeldatav, sest kui sõiduvahendi hind tõuseb, siis väheneb tarbijate valmisolek selle sõiduvahendi eest tasuda.

Hüvise negatiivset seost hinnaga on võimalik selgitada asendusefektiga. Asendusefekt on nõudluse siirdumine kallimalt kaubalt odavamale kauba peale. (Kerem, Randveer 1996:20) Selline olukord saab eksisteerida ainult siis, kui on olemas võimalus soetada asenduskaupu. Sõiduvahendi puhul on asenduskaubaks odavam sõiduvahend, ühistransport või jalgratas.

Sõiduvahendi hinna languse korral suureneb selle nõudlus, sest sellega asendatakse teise, suhteliselt kallinenud sõiduvahendi tarbimine. Asendusefekt annab võimaluse hüvise odavamaks muutumise korral võimaluse sama tarbimiseelarve korral rohkem tarbida. (Kaldaru 1995:58) Asendusefekt annab seega võimaluse ettevõtjale vähendada oma kulutusi sõiduvahendi pealt, ilma et ettevõtja peaks loobuma sõiduvahendi omamisest.

Seega kui seadusemuudatuse tagajärjel muutuks uue auto soetamine kallimaks, siis võib ettevõtja eelistada odavama sõiduvahendi kasuks, et vähendada ettevõtte kulusid. Asenduskaupade olemasolu sõiduvahendite puhul eksisteerib, sest tarbija saab asendada kallima sõiduvahendi odavamaga vastu, mis suudab rahuldada tarbija vajadusi samaväärselt. Tarbijal on seega võimalus vähendada enda tehtud kulutusi asenduskaupade olemasolu tõttu.

Nõudluse mõjureid on aga siiski mitmeid, mis toovad kaasa nõutava koguse muutuseid. Nendeks on näiteks tarbijate sissetulek, teiste hüviste hinnad, tarbijate ootused, tarbijate arv ning tarbijate maitse ja eelistused (Kerem, Raju, Randveer 1998:36). Sarnane mõju avaldub ka tarbija sissetuleku korral, sest kui tarbija teab, et tema sissetulek lähitulevikus väheneb, võib ta selle teadmise korral juba praegu vähendada tehtavaid kulutusi sõiduvahendile (Fullerton, Metcalf 2002:1840). Seega kui tarbija arvab, et sõiduvahendi hind lähiajal suureneb, siis võib tarbija planeerida sõiduvahendi ostu enne hinnatõusu.

Seega vahetult enne seadusemuudatuse jõustumist võib oodata uute autode ostuarvu märkimisväärset suurenemist nõudlust mõjutavate tegurite tõttu, sest ettevõtjad on teadlikult sellest, et pärast seadusemuudatuse jõustumist muutub uue auto soetamine kallimaks, ning ettevõtja jaoks oleks otstarbekam soetada uus sõiduvahend enne seadusemuudatuse jõustumist. Need ettevõtjad, kes ei saa lubada endale lisakulutusi hakkaksid seadusemuudatuse jõustumisel vähendama oma tarbimist ning tehtavaid kulutusi sõiduvahenditele. Seega võib sõiduvahendite nõudlust mõjutada hindade muutus ning ettevõtjate võimekus lisakulutustega toimetulekuks.

Paremaks arusaamiseks hindade mõjust nõutavale kogusele on võimalik kasutada selle mõju mõõtmiseks nõudluse hinnaelastsust. Nõudluse hinnaelastsus mõõdab nõutava koguse muutust, mis järgneb hinna muutusele ning saadud tulemust väljendatakse arvuliselt elastsuskoeffitsiendi abil (Kerem, Raju, Randveer 1998:61). Elastsuskoeffitsiendi leidmiseks on vaja teada nõutava hüve koguse muutust ning nõutava hüve hinna muutust. Nende andmete olemasolul on võimalik leida hinna mõju nõutava kauba kogusele ning ka hinnaelastsuse.

Nõudluse hinnaelastsus saab olla kas mitteelastne või elastne. Kui nõudlus on elastne, siis toob hinna alanemine endaga kaasa müüjate tulude kasvu, kuid kui nõudlus on mitteelastne, siis hinna alanemine toob kaasa tulude vähenemise (Pekkarinen, Sutela 1994:23). Kui sõiduvahendi hinnaelastsus on negatiivne, siis tähendab see seda, et hinna tõus vähendab nõutavat kogust ja vähenemine suurendab seda. Kui sõiduvahendi hinnaelastsuse absoluutväärtus on null, on nõudlus hinna suhtes täielikult mitteelastne ning isegi suur hinna muutus ei mõjuta nõutavat kogust.

1996. aastal koostatud teadustöö uute sõiduvahendite hinnaelastsuse kohta leidis, et uute sõiduvahendite nõudluse hinnanguline elastsus võib olla kuni -0,87, mis tähendab, et kui hind tõusis 1%, siis nõutav kogus langes 0,87%. (McCarthy 1996:547). Selline madal hinnaelastsuse tase tähendab, et sõiduvahendi hinna tõus vähendab nõutavat kogust. McCarthy teadustöö põhjal võib seega järeldada, et sõiduvahendite puhul on tegemist mitteelastse nõudlusega.

Hinnaelastsuse teadmine on oluline sellepärast, et elastsuse suuruse teadmine aitab kaasa eritüübiliste hüviste liigendamist, mille abil on võimalik eristada hüviste vajalikkust tarbija jaoks. Kui on teada sõiduvahendite hinnaelastsus, siis on võimalik analüüsida seda, kuidas seadusemuudatus mõjutab sõiduvahendite nõutavat kogust (Banks, Blundell, Lewbel 1996:1240). Järelikult hinnaelastsuse teadmine võimaldab analüüsida hüvise tähtsust tarbija jaoks ning kui palju on tarbija nõus hüvise eest maksma.

Sarnaselt nõudluse mõjuteguritele eksisteerib ka nõudlusseaduses mõjuallikad, mis vähendavad või suurendavad nõudlust sõiduvahendite vastu. Üheks hinnaelastsuse mõjuriks on tarbija sissetuleku osakaal, mis konkreetsele hüvisele kulutatakse (Kerem, Keres, Randveer 2004: 66). See tähendab seda, et kõrgem hind vähendab nõutavat kogust sellepärast, et ta kahandab tarbija sissetuleku reaalselt ostujõudu. Teiseks mõjuallikaks on ajategur, mis tähendab seda, et tarbijad hakkavad kallima hüvise asemel tarbima odavamat hüvist (Kerem, Keres, Randveer 2004:66). Seega nõudlusseaduse mõjuallikateks on peamiselt tarbija sissetuleku osakaal ning ajategur.

Sarnased mõjuallikad avalduvad ka sõiduvahendite puhul, sest kui ettevõtja leiab, et sõiduvahendile tehtavad kulutused ületavad saadavat hüve, siis hakkab sõiduvahendile tehtavate kulutuste arv vähenema, sest nii on võimalik ettevõtjal hoida oma kulutused kontrolli all. Ajateguri mõju avaldub siis, kui ettevõtjale käigus teatud aja jooksul hakkab kallim hüvis tooma ettevõtjale kahjumit, ning see asendatakse odavama hüvise vastu. Seega kui kallima ning kulukama sõiduvahendi omamine ei ole enam otstarbekas, siis asendatakse see odavama sõiduvahendi vastu.

Kokkuvõtvalt on nõudlusteooria oluline, sest selle abil on võimalik teha kindlaks, kui palju on tarbijad nõus kindla hüve eest maksma ning millise hinna eest on tarbijad nõus hüve ostma või tarbima. Nõudlusteooriale avalduvad mõjusid on mitmeid, mis toovad kaasa nõutava koguse muutused. Nendeks on näiteks tarbijate sissetulek, teiste hüviste hinnad, tarbijate ootused, tarbijate arv ning tarbijate maitse ja eelistused kuid ka riigipoliitika ning maksustamine. Nõudlusteooriat kasutades on võimalik kindlaks teha hinnaelastsus, mille

teadmine on oluline sellepärast, et elastsuse suuruse teadmine aitab kaasa eritüübiliste hüviste liigendamist, mille abil on võimalik eristada hüviste vajalikkust tarbija jaoks. Kui on teada sõiduvahendite hinnaelastsus, siis on võimalik analüüsida seda, kuidas seadusemuudatus mõjutab sõiduvahendite nõutavat kogust. Järelikult on nõudlusteooriat otstarbekas kasutada seadusemuudatuse mõju analüüsimiseks sõiduautode tarbimisele, sest see võtab arvesse nii tarbijate käitumist kui kohanemisvõimet muudatustele.

1.2. Maksustamise mõju nõudlusele

Maksustamise peamiseks eesmärgiks on tagada riigi toimimiseks rahaliste vahendite olemasolu. Maksud avaldavad mõju majandusprotsessides ning ka tarbijate käitumises. Seega maksustamise mõju avaldub nii nõudlusele kui ka pakkumisele. Kõrged maksumäärad võivad vähendada nõutava hüvise nõudlust, mis omakorda vähendab pakutava hüvise kogust. Madalad maksumäärad võivad see-eest vastupidiselt suurendada nõudlust ning pakkumist. Nõudluse suurusest oleneb saadav maksutulu, sest maksutulu on sõltuv nõutavast kogusest. Kõrgete maksumäärade korral võib saadav maksutulu osutada väiksemaks, sest nõudluse vähenemise korral väheneb vastavalt nõudlusteooriale nõutava koguse arv. Sõiduautode seadusemuudatus võib avaldada sarnast mõju, sest maksumuudatus toob endaga kaasa muutuseid nii pakkumises kui ka nõudluses.

Maksumuudatus võib mõjutada suuresti hüvesid, mida tööandjad oma töötajatele pakuvad. See on ootuspärane tagajärg, sest tööandja kulutused suurenevad seoses töötaja poolt kasutava hüvise omatarbe puhul, sest omatarve ei too tööandjale tulu juurde (Gentry, Peress 1994:22-23). Seega võib maksumuudatus tekitada olukorra, kus ettevõtjad piiravad sõiduautode omatarvet töötajate seas, et vähendada sõiduautodega kaasnevaid kulutusi.

Maksupoliitikal on märkimisväärne mõju ettevõtluseks soetatud sõiduautode kasutamisele omatarbeks, sest maksupoliitika, mis ei soosi ettevõtte sõiduautode eratarbimist, on võimeline mõjutama tarbijaid mitte kasutama ettevõtte sõiduautosid omatarbeks (Albert, Keinan, Shiftan 2012:145). Järelikult võib

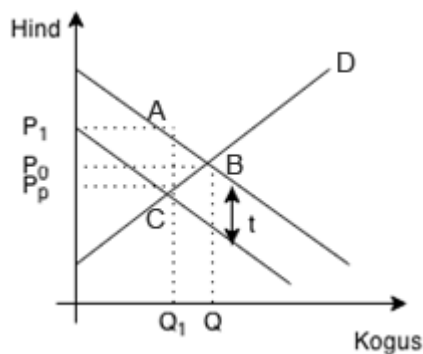
maksupoliitika muutmine mõjutada tarbijaid vähendama oma soovi ettevõtte sõiduautosid kasutama omatarbeks.

Lisaks võib nõutav kogus väheneda sellepärast, et tehtud ostult ei ole võimalik kogu käibemaksu tagasi saada, mis tähendaks rahalise sissetuleku vähenemist ettevõtja jaoks. Maksud mõjutavad toote nõudluse ja pakkumise elastsust, sest kui hüvise hind suureneb maksustamise tõttu, siis väheneb ettevõtja soov kulutada rohkem olemasolevaid vahendeid, et hoida kulutused võimalikult madalad (Dosser 1961:579). Kuna tagasisaadava käibemaksu summa väheneb, siis muutub sõiduauto soetamine ettevõtja jaoks kallimaks, mis suurendab ettevõtja kulutusi ning vähendab tema nõudlust.

Maksudest tingitud mõju võib erineda erinevate perioodide jooksul. Maksu mõju kehtestamise alguses võib erineda radikaalselt sellest, mis mõju maks avaldab siis, kui maks on pikemat aega jõus olnud. (Turnovsky 1982:193). Oluline on meeles pidada, et see tingimus kehtib kõikide maksude kehtestamise korral (Turnovsky 1982:193). Seega seadusemuudatuse jõustumise ajal tekkinud tarbijate reaktsioon võib aja jooksul ümber kujuneda, sest tarbijad võivad harjuda tekkinud olukorraga või seadusemuudatus ei mõjuta nende nõudlust sõiduvahendite vastu nii olulisel määral.

Joonisel 1 on modelleeritud seadusemuudatuse mõju ettevõtjate jaoks, tingimusel, et ettevõtluseks soetatud sõiduvahendit ei kasutata 100% ettevõtluseks. See tähendab seda, et ettevõtte kasutab sõiduautot osaliselt ettevõtluseks ning tal tekib kohustus tasuda käibemaksu 50% sõiduauto ostuhinna väärtuse pealt. Sõiduvahendile tehtavaid muid kulutusi (kütus, remont, hooldus) ei võeta lihtsuse eesmärgil arvesse joonisel 1 oleva näite puhul.

Maksumuudatuse mõju leidmiseks eeldatakse, et ostetud sõiduvahendi eest makstav hind tõuseb poole maksusumma võrra, see tähendab, et maksukoormuse kandjaks on ostja. Maksukoormuse kandjaks saab olla antud olukorras vaid ettevõtja, sest sõiduautosid müüvad ettevõtted saavad maha arvestada sisendkäibemaksu kogu maksumäära ulatuses.



Joonis 1. Maksumuudatuse mõju sõiduautode tarbimisele (Stiglitz 1995: 438; autori koostatud)

Joonisel (vt joonis 1) oleva näite abil saab demonstreerida maksumuudatuse mõju nõutava hüvise hinnale ning tarbitavale kogusele. Joonisel tähistab D nõudluskõverat, P tähistab sõiduautode hinda ning Q tähistab nõudlust.

Enne maksumuudatust oli nõudlus punktis Q_0 , pärast maksumuudatuse jõustumist nihkub ettevõtja nõudlus punkti Q_1 . Nõudlus on vähenenud seega summas $Q_1 - Q$. Ristumispunktidid A ja B näitavad sõiduauto hinda ilma käibemaksuta. Käibemaksu suurust mõõdab P_p ja P_1 vahe. Tasakaaluhind tõuseb P_0 pealt P_1 peale. Tasakaaluhind on hind, kus nõutav kogus ja pakutav kogus on võrdsel tasemel (Kerem, Raju, Randveer 1998:44). Järelikult on tegemist tasakaalupunktiga, kus kattuvad tarbijate ning müüjate soovid. Tasakaalupunkti saavutamise korral peatub hinnatõus ning nõutav kogus.

Maksumuudatus on joonisel 1 tekitanud olukorra, kus maksustamine suurendab ettevõtja jaoks sõiduauto hinda. Kui enne maksumuudatust oli sõiduvahendi hind punktis B , siis pärast maksumuudatust on hind nihkunud punkti A . Tekkinud olukord tähendab seda, et sõiduvahendi soetamine muutub ettevõtja jaoks kallimaks, sest ettevõtja jaoks ei ole otstarbekas maksta kallimat hinda sõiduauto eest, mis enne maksumuudatust oli maksumäära võrra soodsam (Mieszkowski 1967:252). See tähendab seda, et nõudlus sõiduvahendi vastu väheneb ning sõiduautode ostuarv hakkab langema. Sõiduautode ostuarvu vähenemine mõjutab omakorda võimalikku maksutulu.

Ostev ettevõtja kannab joonisel 1 maksukoormust koguses $P_I - P_0$. Müüja kannab maksukoormust koguses P_p kuni P_0 , sest tarbija reageerib hinnatõusule, ning müüja ei saa maksu võrra hinda tõsta. Maksumuudatusest saadavat tulu saab arvutada järgnevat valemit kasutades: $(P_I - P_p) * OQ_I$. Joonisel olevatest punktidest AB ja C moodustatud kolmnurk on vahe ühiskonna kompenseerimata jäänud kulust ehk liigne maksukoormus.

Seadusemuudatusest saadav maksutulu sõltub siiski eelkõige ettevõtjate sõiduvahendite tarbimise mahust. Mida rohkem on ettevõttes sõiduaautosid, mida ei kasutata täielikult ettevõtluseks, seda suurem on võimalik maksutulu. Seega on maksutulu veel seotud tarbimise mahuga, sest mida rohkem kulutusi (kütus, remont) tehakse sõiduautodele, seda suurem on maksutulu. Kui aga ettevõttes on sõiduvahendid täielikult ettevõtluse eesmärgil soetatud, siis riik ei saa maksutulu kulutuste pealt, mis on tehtud nendele sõiduvahenditele, mis on täielikult ettevõtluse eesmärgil soetatud.

Sõiduvahendite soetamise puhul on tarbijal võimalus valida asenduskaupade vahel. Asenduskaubaks sõiduvahendite puhul on näiteks odavam sõiduvahend. Kui võtta arvesse asendusefekti (vt tabel 1), siis väheneb saadav maksutulu ühe hüvise pealt rohkem, kuid see-eest võimaldab see ettevõtjal soetada endale sõiduvahend, ilma kulutusi suurendamata. Odavama sõiduvahendi soetamine võib ettevõtjale tuua lisakulutusi, sest odavama sõiduvahendi hooldamine võib osutada kallimaks või kütusekulu on oodatust suurem kui kallima sõiduvahendi puhul.

Sõiduauto hind mõjutab tarbija nõudlust, sest odavama hinnaga sõiduauto soetamisel peab ettevõtja maksma vähem maksu sõiduauto soetamisel kui seda tuleks teha kallima sõiduauto soetamisel. (Cohen-Blankshtain 2008:68) Kuna odavama sõiduauto soetamisel kaasneb madalam maksukoormus, siis võib nõudlus asenduskaupade vastu suureneda pärast seadusemuudatust.

Asenduskaupade mõju leidmiseks oletatakse, et esialgseks auto hinnaks on X , ning see asendatakse näiteks kaks korda odavama sõiduvahendiga, mille hinnaks on $0,5X$. Maha arvatava käibemaksu protsent on 10% ehk teisisõnu maksumääraks on 10%. Asenduskaupade olemasolu tõttu saadav maksutulu on kaks korda

väiksem, sest soetatakse sõiduvahend, mis on kaks korda esialgsest sõiduvahendist odavam, kuid ettevõtja on säästnud vahendeid summas $1,1X - 0,5X - 0,1 * 0,5X = 1,1X - 0,5X - 0,05X = 0,6X - 0,05X = 0,55X$. Kokkuhoitud summa on järelikult kaks korda suurem kui seda oleks olnud auto X soetamise korral.

Tabel 1. Asenduskaupade mõju (autori koostatud)

	Hind (KM-ta)	Maksutulu	Ettevõtja kulu	Ettevõtja võit
Auto 1	X	$X * 0,1$	$X + (X * 0,1)$	0
Auto 2	$0,5X$	$0,5X * 0,1$	$0,5X + (0,5X * 0,1)$	$0,55X$

Asenduskaupade olemasolu tõttu on ettevõtjal võimalik vähendada oma kulutusi sõiduauto soetamiselt. Seega kui seadusemuudatuse tõttu muutub sõiduauto soetamine ettevõtja jaoks kallimaks, siis asenduskaupade olemasolu tõttu saab ettevõtja soetada endale odavama sõiduvahendi. Seega saab ettevõtja asenduskaupade olemasolu tõttu hoida oma kulutused madalamal tasemel, kuid endiselt soetada ettevõtluseks sõiduauto. Odavama sõiduauto soetamisel peab ettevõtja arvestama sellega, et soetatud sõiduauto ei pruugi olla kõige efektiivsem ning pikemas perspektiivis võib see tuua rohkem kahju ettevõttele.

Joonisel 1 oleva näite abil demonstreeriti maksumuudatuse mõju sõiduauto hinnale ning tarbitavale kogusele olukorras, kus sõiduvahendit ei kasutata 100% ettevõtluseks. Näeme, et maksumuudatus toob endaga kaasa nõudluse vähenemise ning ettevõtja jaoks hinnatõusu. See tähendab, et sõiduvahendi soetamine on muutunud ettevõtja jaoks kulukamaks, mis vähendab tema nõudlust esialgse sõiduvahendi vastu. Lisaks tuleb arvesse võtta asenduskaupade olemasolu, sest ettevõtjal on võimalus asendada varasemalt kallim sõiduvahend odavama sõiduvahendi vastu, mis vähendaks ettevõtja kulutusi. Kallima sõiduvahendi asendamine odavama sõiduvahendi vastu tähendab seda, et seadusemuudatusest saadav maksutulu väheneb.

Kokkuvõtlikult mõjutavad maksud tarbijate käitumist ning nõudlust. Seadusemuudatus suurendab ettevõtja jaoks sõiduauto hinda, mis tähendab seda, et sõiduvahendi soetamine muutub ettevõtja jaoks kallimaks. See tähendab seda, et nõudlus sõiduvahendite vastu väheneb ning sõiduautode ostuarv võib langeda.

Sõiduautode kallinemine tarbija jaoks võib suurendada tarbija nõudlust asenduskaupade vastu. Seda muutust selgitab see, et asenduskaupade abil on tarbijal võimalik vähendada oma kulutusi soetades kallima sõiduvahendi asemel odavama sõiduvahendi. Järelikult saab ettevõtja asenduskaupade olemasolu tõttu hoida oma kulutused madalamal tasemel, kuid endiselt soetada ettevõtluseks sõiduauto.

2. KÄIBEMAKSUSEADUSE MUUDATUSE ÜLEVAADE NING SELLE ESIALGNE MÕJU

2.1. Käibemaksuseaduse muudatuse ülevaade

Seadusemuudatuse oluliseks osaks oli ettevõtluses kasutatava sõiduauto maksustamise muutmine. Muudatuse eelnõu tehti avalikuks kõigile tutvumiseks 2013. aasta novembris. Uuendatud muudatuse eelnõu avalikustati 2014. aasta aprilli alguses ning seadus võeti vastu sama aasta juulis. Seadus jõustus 1. detsembril 2014.

Ettepanek Rahandusministeeriumilt seaduse muutmiseks saabus sellepärast, et puudub vastav informatsioon firmaautode tegelikust kasutusest, erisoodustus ei kata ära tegelikke kulusi ning soov likvideerida maksusoodustuste ebaõiglane kasutamine ja sellest tekkinud majanduslik kahju (Pulk, Külasalu, Rebane, Suurorg, Kaarna 2014). Seadusemuudatuse algatuse põhjused on arusaadavad ning nende olulisus on põhjendatud, sest eksisteerib risk maksusoodustuse ebaõiglaseks kasutamiseks.

Tööandja sõiduautot maksustati enne seadusemuudatust Eestis erisoodustusena, kuid probleem seisnes selles, et erisoodustuse maksustamisel tekkisid mitmed ebakõlad, mis olid tingitud maksustamiskorra omapärast ning mis muutsid erisoodustuse maksustamist ebaefektiivseks. Probleeme esineb erisoodustuse hinna määramisel, erisoodustuse maksustamisaluse tekkimisel või puudumisel ning selle tõendamisel. (Posudnikova 2009:3) Seega erisoodustuse ebaefektiivsus oli üks põhjuseid seadusemuudatuse algatuseks.

Erisoodustuse rakendamise probleem sõiduautode näitel on Euroopa Liidu liikmesriikides olnud tavapärane. Näiteks ühendkuningriikides oli sarnane erisoodustuse rakendamise probleem nagu seda oli Eestis, mis tähendab, et erisoodustus ei kata ära tegelikke kulusi, mis on tehtud omatarbeks sõiduautoga.

See maksusoodustus tõi Ühendkuningriikidele iga aasta maksukadu ligikaudu 1,1 miljardi naela ulatuses ning moonutas sõiduautode turgu ning vähendas muud liiki transpordi kasutamist. (Ashworth, Dilnot 1987:37) Seega võib sõiduautode maksusoodustuse olemasolu tekitada märkimisväärset maksukadu ning avaldada mõju autoturule või muu transpordi kasutamise levikule näiteks ühistransport.

Maksusüsteem, mis soodustab eratarbimist, tekitab paratamatult olukorra, kus töötajad võivad kasutada ametiautosid omatarbeks võimalikult tihedalt. Võib oletada, et töötajate ning ettevõtjate jaoks on see mugav olukord, sest nii hoitakse kokku võimalike kulutuste pealt, mis tekivad isiklikku autot omades või kasutades. Seega Rahandusministeeriumi soov seadust muuta on mõisteta, sest ettevõtlikeks soetatud sõiduvahendeid on võimalik kasutada eratarbeks.

Kui maksusüsteem soodustab firmaautode eratarbimist, siis töötajad saavad juurdepääsu sõidukitele, mida nad tavaliselt ei suudaks endale lubada – kallimaid ning suuremaid autosid, mis tähendab, et firmaautode kasutamisega suureneb ka tõenäosus, et ametiautot kasutatakse rohkem intensiivsemalt, kui see oleks otstarbekas. (Naess-Schmidt, Winiarczyk 2009) Seega kui maksusüsteem annab liiga suure eelise sõiduvahendi omamiseks ettevõttes, võib see tuua kaasa olukorra, kus ettevõtlikeks soetatud sõiduvahendit ei kasutata eesmärgipäraselt.

Vältimaks olukorra tekkimist, kus töötajad kasutavad ära maksusoodustusi, tuleb leida neutraalne lahendus maksusüsteemis, mis ei soodustaks eratarbimist. Et maksusüsteem saaks olla neutraalne, tuleb vältida eri liiki tarbimise subsideerimist, st firmaautode eratarbimist, eelkõige juhul, kui subsideerimine toob endaga kaasa negatiivseid tagajärgi (Naess-Schmidt, Winiarczyk 2009). Teisisõnu kui ei suudeta luua neutraalset maksusüsteemi, siis on paratamatu, et töötajad kasutavad firmaautode kasutamist enda kasuks ära ning suureneb ametiautode eratarbimine.

Neutraalne maksusüsteem reeglina suurendab ettevõtjate valmisolekut maksta töötaja poolt saadud hüvesid ettevõtlikeks soetatud sõiduvahendi kasutamisel. (Katz, Mankiw 1985:37) Lisaks aitab neutraalne maksusüsteem leevendada maksusoodustusest tingitud moonutusi transpordi valdkonnas (Katz, Mankiw

1985:37) Seega aitab veel neutraalne maksusüsteem suurendada ettevõtjate soovi maksta õiglaselt makse ning leevendada moonutusi transpordi valdkonnas, mis võivad tekkida ettevõtluseks soetatud sõiduautode liigsest kasutamisest.

Õiglasema maksusüsteemi kehtestamisel tuleb lisaks arvestada seda, et ettevõtte sõiduautode kasutajaid on mitmesuguseid ning kõik ei pruugi teha ettevõtte sõiduautodega erasõite, mis tähendab, et seadusemuudatuse koostamisel tuleb keskenduda nendele tarbijatele, kelle seas eksisteerib omatarve. (Macharis, Witte 2012: 97) Kuna ei saa eeldada, et kõik tarbijad kasutavad ettevõtte sõiduautosid omatarbeks, tuleb kehtestada maks, mis eristab selgelt erinevad tarbijad ära, et seadusemuudatus oleks õiglasem. Seda olukorda on arvestatud seadusemuudatuse koostamisel.

Seadusemuudatuse eesmärk ongi sõiduautode omatarbe maksustamise asemel piirata sõiduautode ostmisel ja kasutuslepingu alusel kasutamisel (sh rentimisel, liisimisel) ning nende tarbeks kaupade ja teenuste ostmisel (mootorikütus, remont, hooldus jms) tasutud käibemaksu maha arvamist eesmärgiga maksustada sõiduautode kasutamist õiglasemalt, mis ühtlasi suurendab riigieelarve laekumist. (Pulk jt 2014) Seadusemuudatuse eesmärk ei ole omatarbe maksustamine vaid maksustada sõiduautode kasutamist õiglasemalt, eesmärgiga suurendada riigieelarve laekumist.

Seadusemuudatuse eelnõu sisu muudeti mitmeid kordi enne kui Riigikogu võttis seaduse vastu, kuid muudatuse sisu jäi üldpildis samaks. Seadusemuudatusega toodi järgnevad loetletud muudatused käibemaksuseadusesse.

Esiteks toodi käibemaksuseadusesse sõiduauto tähendus. Varasemalt ei olnud käibemaksuseadus selgelt esile toonud, kuidas eristada sõiduautot ning mis tingimustele peab auto vastama, et seda saaks lugeda sõiduautoks. Sõiduauto on M1-kategooria sõiduk, mille täismass ei ületa 3500 kilogrammi ja millel lisaks juhiistmele ei ole rohkem kui kaheksa istekohta (Käibemaksuseadus, 10.12.2003). Seadusemuudatus on toonud käibemaksuseadusesse kindlad kriteeriumid, mille järgi on võimalik selgeks teha, millise sõiduvahendiga on tegemist.

Kaotati sõiduautode omatarbe maksustamistest ning muudatusega piiratakse sõiduautode ostmisel (sh rentimisel, liisimisel) ning nende tarbeks kaupade ja teenuste ostmisel (mootorikütus, remont, hooldus jms) makstava käibemaksu maha arvamist. (Pulk jt 2014) Omatarvet enam ei maksustata ning maksukohustuslasel on õigus maha arvata 50% tasutud sisendkäibemaksust, kui sõiduautot kasutatakse eratarbes.

Piiratakse ettevõtluses kasutatava sõiduauto soetamisel või kasutuslepingu alusel kasutamisel ning selle sõiduauto tarbeks kaupade soetamisel ja teenuste saamisel tasutud sisendkäibemaksu maha arvamist. (Pulk jt 2014) Kui maksukohustuslane ei tõenda, et ta kasutab sõiduautot üksnes ettevõtluse eesmärgil, on õigus sõiduauto ja sellega seotud teenuste sisendkäibemaksu maha arvata 50 protsendi ulatuses. (Pulk jt 2014) Maksukohustuslasel on õigus maha arvata käibemaksu 50 protsendi ulatuses, kui ettevõtluses kasutatava sõiduautoga tehakse erasõite.

Maksukohustuslasel on õigus maha arvata sõiduauto või selle tarbeks ostetud kaupade ja teenuste sisendkäibemaks täies ulatuses juhul, kui maksukohustuslane tagab, et seda sõiduautot eratarbeks ei kasutata ning see on maksukohustuslase poolt tõendatav. (Pulk jt 2014) Maksukohustuslasel on õigus sisendkäibemaks maha arvata täies ulatuses vaid siis, kui puudub ettevõtluses kasutatava sõiduvahendi omatarbe. Maksukohustuslase ülesandeks on tagada, et sõiduvahendeid ei kasutataks muul otstarbel.

Kehtestati maksukohustuslasele kohustus teavitada maksuhaldurit juhul, kui sõiduautot kasutatakse ainult ettevõtluse otstarbel, kuid mitte edasimüügiks, taksoveoks ega õppesõiduks ja sõiduautoga seotud sisendkäibemaks arvatakse maha täies ulatuses. (Pulk jt 2014) Maksukohustuslasel on seega kohustus anda maksuhaldurile teavet selle kohta, kuidas sõiduvahendeid ettevõtluses kasutatakse. Maksukohustuslane saab edastada vastava informatsiooni käibedeklaratsiooni vormil.

Sätestati põhimõtte, et sõiduautoga seotud sisendkäibemaksu on õigus maha arvata täies ulatuses üksnes juhul, kui sõiduautot kasutatakse tingimustele vastavalt kahe aasta jooksul. (Pulk jt 2014) Kasutusotstarbe muutumise korral kahe aasta jooksul

selliselt, et see ei vasta enam varasematele tingimustele, mille alusel maksukohustuslane on selle sõiduautoga seoses kogu sisendkäibemaksu maha arvanud, tuleb maksukohustuslasel maha arvatud sisendkäibemaksu 50% ulatuses riigile tagasi maksta.

Selleks, et mitte piirata sisendkäibemaksu maha arvamist sõiduautode osas, mida kasutatakse ainult ettevõtluse jaoks, sätestati seadusesse erand. Kui sõiduautot on võimalik kasutada nii ettevõtluses kui ka eratarbimises, siis eeldatakse osalist kasutamist eratarbeks. Erandit rakendatakse vaid juhul, kui ettevõtte kasutab seda sõiduautot eranditult ettevõtluse jaoks. (Käibemaksuseadus, 10.12.2003) Erandi eesmärk on tagada ettevõtjatele, kes kasutavad sõiduvahendeid ainult ettevõtluseks, võimalus saada tehtud kuludelt sisendkäibemaks koguulatuses tagasi.

Erandi rakendamiseks peab ettevõtte tegema kõik selleks, et sõiduautot ei saaks kasutada eratarbimises. Erandit rakendatakse sõiduautodele, mis soetatakse müügiks või rendiks. Lisaks kehtib erand veel taksodele ja õppesõiduautodele, kui neid peamiselt muul otstarbel ei kasutata. (Pulk jt 2014) Erand kehtib ainult siis, kui puudub sõiduvahendi omatarbe. Kuna teatud tüüpi sõiduvahendite puhul on omatarbe vältimatu, siis sätestatud erand annab võimaluse saada sisendkäibemaks täiel määral tagasi.

Järelikult toodi erand seadusesse sellepärast, et mitte liigselt koormata ettevõtjaid, kes firmaautodega teevadki vaid ettevõtlusega seotud sõite, või siis tegelevad ärilisel eesmärgil sõiduautodega. Erand aitab tagada seda, et käibemaksu tagastust saadakse vaid ettevõtlusega seotud kuludelt. Sisuliselt tähendab see seda, et ettevõtjad, kes kasutavad sõiduvahendeid täielikult ettevõtluseks, jäävad maksumuudatuse mõjust välja.

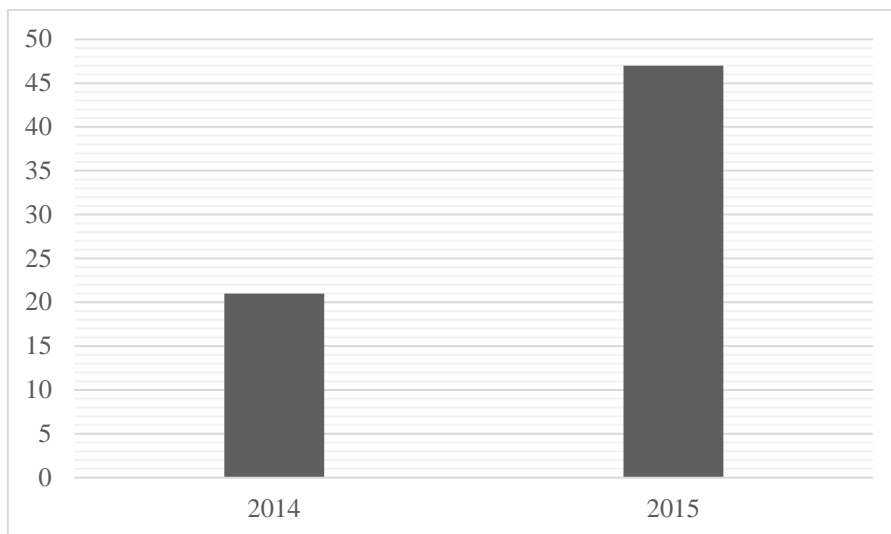
Üldjuhul kasutatakse ettevõtluses kasutatavat sõiduautot nii ettevõtluse kui ka eratarbimise jaoks, mis tähendab, et enamikus ettevõtetes halduskoormus ei kasva, kuna sisendkäibemaksu osaline maha arvamine ei suurenda halduskoormust. (Pulk jt 2014) Sisendkäibemaksu osalisest maha arvamisest teavitatakse käibedeklaratsiooni vormil, mis tähendab, et ettevõtja jaoks ei too see kaasa

halduskoormuse märkimisväärset suurenemist. Ettevõtja peab käibedeklaratsiooni vormil ära märkima sõiduvahendite arvu ning käibemaksusumma tehtud kulutustelt sõiduvahenditele.

Ettevõtetal ei ole enam vaja tõendada omatarbe osakaalu, selle võrra väheneb ettevõtete halduskoormus (Pulk jt 2014). Võib eeldada, et halduskoormus suureneb nendel ettevõtetal, kellele langeb kohustus tõendada sõiduauto kasutamise eesmärki. Olukorra muudab raskemaks nende ettevõtjate jaoks veel see, et puuduvad kindlad juhised, kuidas ettevõtja peaks tõendama sõiduvahendi kasutamise eesmärki.

Kokkuvõtlikult tõi seadusemuudatus olukorra, kus kaotati ära vajadus tõendada sõiduvahendi kasutamisel omatarbe osakaal, sest sisendkäibemaksu maha arvatav piir sätestati 50% peale. Kui ettevõtja kasutab sõiduvahendeid eranditult ettevõtluse jaoks ning on võimeline seda tõendama, siis on ettevõtjal õigus maha arvata sõiduvahendi või selle tarbeks ostetud kaupade ja teenuste sisendkäibemaks täies ulatuses. Seadusemuudatus toob endaga kaasa halduskoormuse suurenemisi nendes ettevõtetes, kellele langeb kohustus tõendada ettevõtluses kasutatavate sõiduvahendite eesmärki, kuid vähendab halduskoormust nendes ettevõtetes, kes deklareerivad omatarvet.

Seadusemuudatusest tingitud võimalike laekuvate tulude teada saamiseks on Rahandusministeerium koostanud seadusemuudatuse eelnõus prognoosi aastate 2014-2015 kohta. Prognoosi aluseks võeti andmed ajavahemikust 2009-2013. Prognoosi koostamisel on arvesse võetud liisinguautode ja välja ostetud sõiduautode arvu ning muid sõiduautodega seotud kulusid (kütus, hooldus, remont). Neid nüansse arvesse võttes on Rahandusministeerium toonud välja eeldatava mõju riigieelarvele (vt. joonis 2).



Joonis 2. Maksumuudatusest saadava tulu prognoos (miljonit eurot) (Pulk jt 2014; autori koostatud)

Jooniselt 2 on näha, et 2014. aasta mõju eelarvele prognoosi kohaselt on 21 miljonit eurot. 2014. aasta tulu on väiksem kui 2015. aasta oma, sest seadus pidi jõustuma 2014. aasta juulis, mis tähendas seda, et muudatusest saadav tulu on poole väiksem 2015. aastaga võrreldes. 2014. aasta prognoos osutus ebatõenäoliseks, sest seaduse jõustumine lükkus edasi sama aasta detsembrisse, mis tähendas, et maksutulu seadusemuudatusest jäi 2014. aastal laekumata. Mõju 2015. aasta eelarvele Rahandusministeeriumi prognoosi kohaselt on 47 miljonit eurot. (Pulk jt 2014) See tähendab, et iga kuu laekub seadusemuudatusest maksutulu ligikaudu 4 miljonit eurot.

Prognoosi koostamisel ei ole Rahandusministeerium võtnud arvesse võimaliku pikaajalise nihkega tarbimiskäitumises. (Pulk jt 2014) Seega on prognoosi koostamise käigus jäetud kõrvale tarbijate käitumise mõju ning prognoosi koostamisel on lähtutud statistika andmetest. Selline prognoos võib anda tulemuseks ebatäpse tulemuse, sest olulised mikroökoonoomika asjaolud on jäetud arvestamata seadusemuudatuse eelnõu koostamisel. (Adamache, Sloan 1985:61) Antud prognoosi puhul on tarbija käitumine välja jäetud, mis võib moonutada prognoosi tulemust.

Kokkuvõtlikult koostati seadusemuudatuse ettepanek sellepärast, et likvideerida maksusoodustuste ebaõiglane kasutamine ning sellest tekkinud majanduslik kahju. Seadusemuudatuse eesmärk on maksustada sõiduautode kasutamist õiglasemalt ning suurendada riigieelarve laekumist. Seadusemuudatusega toodi sisse mitmeid muudatusi käibemaksuseadusesse, mille abil kaotati maksusoodustuste ebaõiglane kasutamine ning kehtestati uus kord, millega piirati sõiduauto ning selle tarbeks kaupadele ja teenustele ostmisel makstud käibemaksu mahaarvamist. Seadusemuudatusest prognoostati maksutulu ühes aastas on 47 miljonit eurot, kuid koostatud prognoosi ei ole võetud arvesse tarbijate käitumist seadusemuudatusele, mis võib moonutada tegeliku maksutulu summat.

2.2. Käibemaksuseaduse muudatuse esialgne mõju

Seadusemuudatuse eesmärk oli piirata omatarbeks kasutatavate sõiduvahendite käibemaksu maha arvamist ning suurendada riigieelarve laekumist. Selles alapeatükis antakse ülevaade seadusemuudatuse mõjust majandusele. Hindamaks seadusemuudatuse mõju tuleb arvesse võtta tarbijate käitumist seadusemuudatusele.

Kohustus esitada käibemaksu deklaratsioonil informatsiooni sõiduautode arvu ning otstarbekuse kohta, andis informatsiooni selle kohta, kuidas Eestis ettevõtluks soetatud sõiduvahendeid kasutatakse. Maksu- ja Tolliametilt saadud informatsioon (vt lisa 1) näitab, et täielikult ettevõtluks soetatud sõiduautode arv on ligikaudu 22 500 ning osaliselt ettevõtluks kasutatavate sõiduautode arv on ligikaudu 35 000.

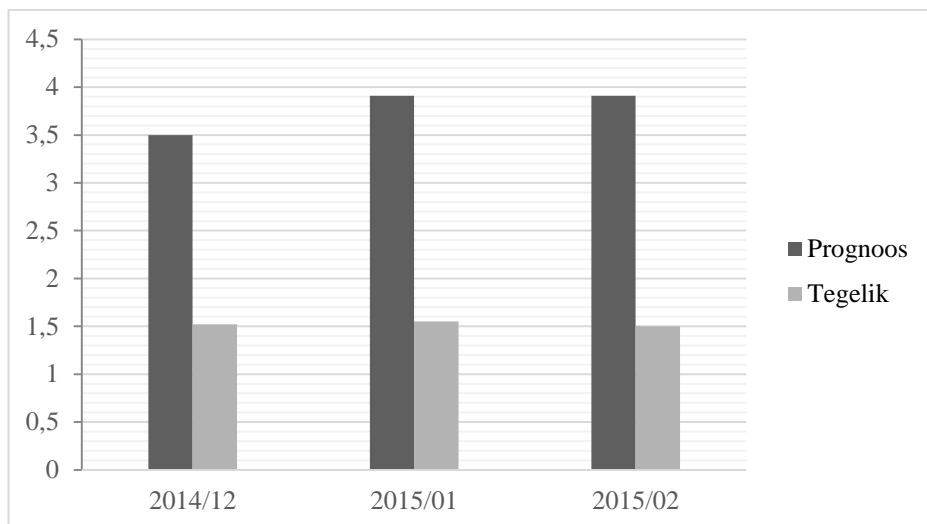
Maksu- ja Tolliametile esitatud andmete põhjal saab leida, et ettevõtluks soetatud sõiduautodest tehakse ligikaudu 61% sõiduautodega erasõite (vt lisa 1). Eestiga sarnane omatarbe osakaal on Hollandis, sest ligikaudu 22% firmaautodest Hollandis kasutatakse ettevõtluks jaoks (Ommeren, Puigarnau 2011: 1107). Sellise tulemuse põhjal saab väita, et Eestis eksisteerib sarnaselt Hollandile suur omatarbe osakaal ettevõtluks soetatud sõiduvahendite hulgas.

Eratarbimise nii suur osakaal Hollandis näitab seda, et autode alamaksustamine on märkimisväärne probleem. Selle probleemi põhjuseks võib olla see, et kuna firmaauto kasutamine ning omamine on tihtipeale odavam kui isikliku auto kasutamine, siis kasutavad töötajad meelsamini ametiautot oma igapäevategevustes (Cervero 2003:159). See võib olla põhjus, miks töötajad võivad eelistada firmaautot isikliku auto asemel, sest nii hoitakse kulusid isikliku auto omamisest madalamal.

Firmaautod, mida töötajad kasutavad eratarbeks, on tavaliselt madalama maksumääraga soetatud ning firmaautode ülalpidamiskulud ei ole ka nii suured kui seda oleks isiklikku autot omades, sest mõndades Euroopa riikides on firmaautod tavaliselt kas 20% või isegi kuni 50% odavamad turuhinnast (Ommeren, Puigarnau 2013:1190). Võttes arvesse sellist suurt hinnaelist, siis ei ole see ka üllatav, et firmaautode omatarve on Hollandis nii tavaliseks muutunud. Kuna Eesti ja Hollandi maksusüsteemid olid sarnased enne seadusemuudatuse jõustumist võib see tähendada seda, et sarnane olukord võis eksisteerida Eesti puhul.

Kasutades Maksu- ja Tolliametilt saadud andmeid (vt lisa 1) on koostatud võrdlus prognoositud maksutulu ning tegelikult laekunud maksutulu vahel (vt joonis 3). Võrdluse koostamise ajal oli seadusemuudatus olnud jõus kolm kuud ning see ajavahemik oli piisav, et saada esialgne ülevaade prognoositud maksutulu ning tegelikult laekunud tulude erinevuse kohta.

Kui võrrelda prognoosi Maksu- ja Tolliametilt saadud andmetega, siis näeme jooniselt 3, et erinevused prognoositud maksutulu ja tegelikult laekunud maksutulu vahel on olemas, sest prognoositud maksutulu on osutunud oodatust väiksemaks.



Joonis 3. Prognooosi ja tegelikkuse vahe (miljon eurot) (Pulk jt 2014; lisa 1; autori koostatud)

Suur erinevus on tekkinud 2014. aastal, sest seadusemuudatus pidi esialgu jõustuma 2014. aasta juulikuus, kuid tegelikult jõustus seadusemuudatus sama aasta detsembrikuus. See põhjustas suure erinevuse 2014. aasta prognoositud maksutulu ning tegelikult laekunud maksutulu vahel. Seega 2014. aastal laekunud maksutulu on tegelikult 1,52 miljonit eurot prognoositud 3,5 miljoni asemel.

2015. aasta esimene kvartal on toonud sarnaseid erinevusi prognoositud maksutulu ning tegelikult laekunud maksutulu vahel. 2015. aastaks on prognoositud maksutuluks 47 miljonit eurot. Seega iga kuu laekuks prognoosi järgi 3,92 miljonit eurot maksutulu. Jooniselt 3 on näha, et maksutulu on 2015. aasta kahel esimesel kuul tegelikult laekunud vähem kui prognoos on ette näinud.

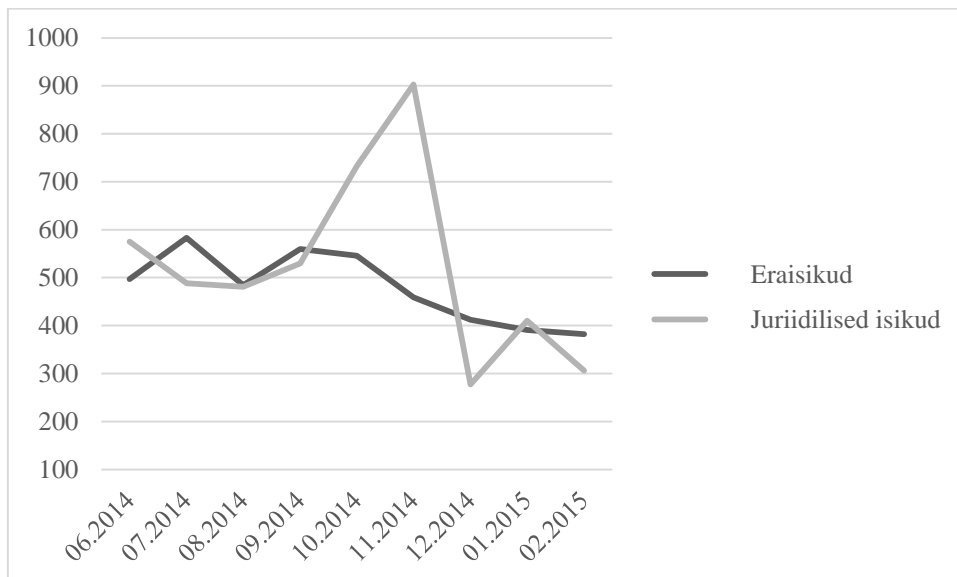
Vaadeldaval perioodil on laekunud maksutulu kokku 4,57 miljonit eurot. Erinevus prognoosituga on 6,75 miljonit eurot. Seega kolmel kuul on laekunud 40% oodatust vähem maksutulu. See on suur erinevus, kuid seaduse eesmärgiks oli suurendada maksutulu laekumist ning seda mõju on seadusemuudatus suutnud saavutada.

Kasutades Maksu- ja Tolliametilt saadud informatsiooni ning võttes arvesse tarbijate käitumist seadusemuudatusele on võimalik koostada prognoos seadusemuudatusest saadava maksutulu kohta (vt lisa 6). Autori koostatud prognoosi tulemus on sarnasem tegelikkusega kui Rahandusministeeriumi

koostatud prognoos, sest prognoositavaks igakuiseks maksutulu summaks on ligikaudu 1,43 miljonit eurot. Tegelik maksutulu kuus on ligikaudu 1,52 miljonit eurot, mis tähendab, et erinevus prognoosituga on 0,09 miljonit eurot. Järelikult kui maksutulu prognoosi võtta arvesse tarbijate käitumine, siis on saadav tulemus tegelikkusele lähedasem.

Erinevus prognoositud maksutulu ja tegeliku maksutulu vahel tähendab, et muutused võivad olla tingitud sõiduautode ostu- või liisinguarvu vähenemise tõttu. Parema ülevaate saamiseks, kuidas sõiduautode ostu- või liisinguarv on muutunud aja jooksul, tuleb analüüsida ajavahemikke, mis eelnevad seadusemuudatusele ning ajavahemikke, mis järgnevad pärast seadusemuudatust.

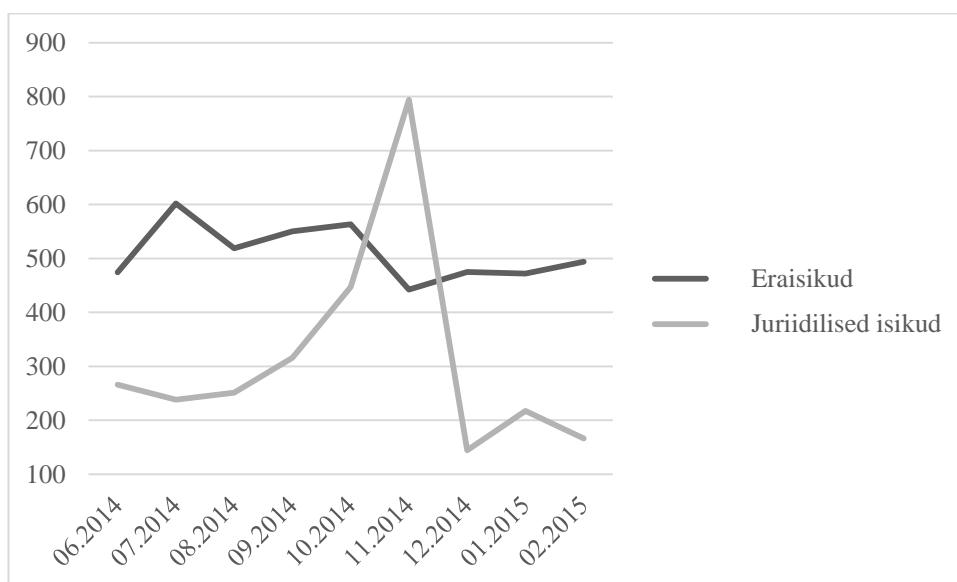
Joonisel 4 on näha uute sõiduautode ostuarvu võrdlust eraisikute ning juriidiliste isikute vahel üheksa kuu vältel. Eesti Panga statistikast on näha, et juriidilised isikud ostsid vahetult enne seadusemuudatuse jõustumist rohkem uusi sõiduautosid kui eelnevatel kuudel. Oktoobrikuus tõusis uute sõiduautode ostuarv ligikaudu 28% ning novembrikuus tõusis ostetud autode arv 19%. Pärast seadusemuudatuse jõustumist detsembris langes juriidiliste isikute ostetud uute sõiduautode arv 69%, mis oli ühtlasi 2014. aasta kõige madalam.



Joonis 4. Uute sõiduautode ostuarv (tk) (lisa 2 ja lisa 3; autori koostatud)

Sarnane tarbimiskäitumine leidis aset kasutatud sõiduautode ostmisel (vt joonis 5). Kui tavaliselt ostavad eraisikud rohkem kasutatud sõiduautosid kui juriidilised isikud, siis 2014. aasta oktoobri- ning novembrikuu tõid sellele olukorrale muudatuse sisse: oktoobris tõusis kasutatud sõiduautode ostuarv 29% ning novembris 44%.

Novembrikuu tõusule järgnes koheselt suur langus, sest detsembrikuus vähenes juriidiliste isikute poolt ostetud sõiduautode ostuarv võrreldes novembrikuuga 81%. Selline tarbijate käitumine leidis sarnaselt aset uute sõiduautode ostu puhul. Sarnaselt uute autode müügile oli detsembrikuu kasutatud sõiduautode ostuarv 2014. aasta madalaim.



Joonis 5. Kasutatud sõiduautode ostuarv (tk) (lisa 2 ja lisa 3; autori koostatud)

Lähitulevikus võib juriidiliste isikute nõudlus uute sõiduvahendite vastu veel rohkem langeda ning nõudlus kasutatud sõiduautode vastu suurendada, sest tabelist 1 esimeses peatükis nägime, kuidas ning miks maksumuudatus suurendab nõudlust asenduskaupade vastu. Kui sõiduvahendi ostmise muutub ettevõtjale kallimaks, siis väheneb nõutav kogus või suureneb nõudlus asenduskaupade vastu. (Kerem, Randveer 1996:20) Andmete vähesuse tõttu on raske prognoosida asenduskaupade vajadust ettevõtja jaoks, mille tõttu on raske anda asenduskaupade olulisuse kohta informatsiooni.

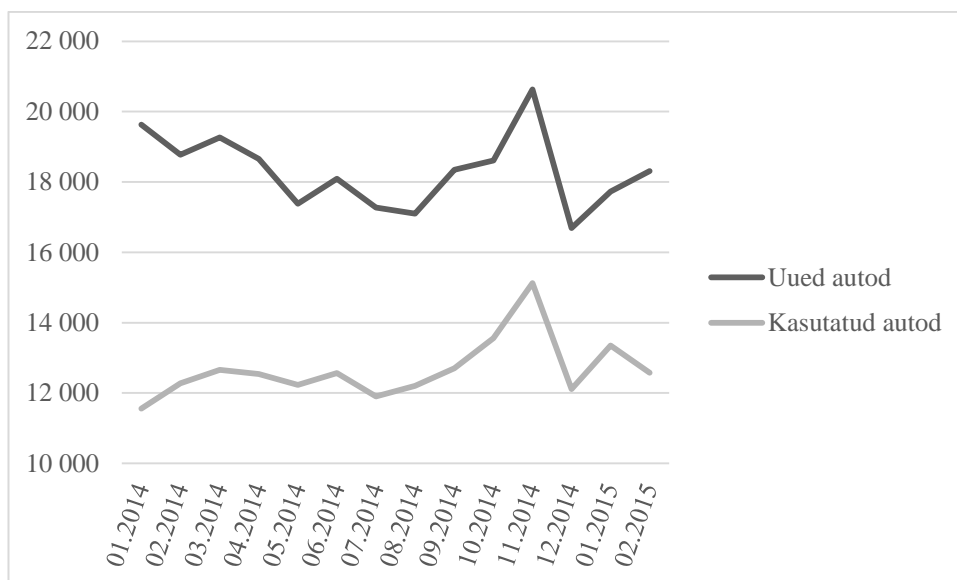
Eraisikute nõudlus uute ning kasutatud sõiduautode vastu on püsinud analüüsitud perioodil sarnasel tasemel, sest joonistelt 4 ja 5 ei ole tulnud esile märke sellest, et eraisikute nõudlus sõiduautode vastu oleks märkimisväärselt vähenenud. Kuigi uute sõiduautode ostuarv on vähenenud eraisikute hulgas alates 2014. aasta novembrist (vt joonis 4), ei ole langus olnud piisavalt suur, et see viitaks seadusemuudatuse mõjule. Sellist tulemust oligi oodata, sest seadusemuudatuse mõju ei tohiks avalduda eraisikutele.

Sellist tarbijate reaktsiooni seadusemuudatusele oligi oodata, sest esimeses peatükis leiti, et tarbija nõutavat kogust mõjutavad mitmed tegurid. Analüüsitavas olukorras on mõjuteguriks see, et pärast seadusemuudatuse jõustumist muutub sõiduvahendi soetamine ettevõtja jaoks kallimaks. Sellepärast on ettevõtjatel kasulikum sõiduvahend soetada enne seadusemuudatuse jõustumist, mis selgitab suurt ostuarvu tõusu vahetult enne seadusemuudatust ning suurt ostuarvu langust pärast seadusemuudatust.

Autode ostuarvu vähenemine võib avaldada mõju autode müügihinnale, sest autode müügiga või liisimisega tegelevate ettevõtete tulu väheneb. Kasutades Eesti Panga statistikat uute liisitud sõiduautode kohta (vt lisasid 2, 3 ja 4) saame leida, millist mõju on seadusemuudatus avaldanud uute sõiduautode hindadele. Et leida auto keskmist hinda kindlal perioodil on vaja teada selle perioodi müügitulu ning müüdud autode arvu. Selle leidmiseks kasutatakse järgmist valemit:

$$\text{keskmise auto hind} = \frac{\text{müügitulu}}{\text{müüdud autode arv}}$$

Keskmise uue sõiduauto hind on leitud ajavahemikus jaanuar 2014 kuni veebruar 2015. Saadud tulemuste abil on võimalik võrrelda sama perioodi ostetud autode keskmisi hindu ning leida seadusemuudatuse võimaliku mõju uute autode müügihinnale. Seega võrdleme uute autode keskmist hinda seadusemuudatuse järgse hinnaga, et leida sõiduautode keskmine hind kindlas ajavahemikus. Arvutuste tulemused on toodud välja joonisel 6.



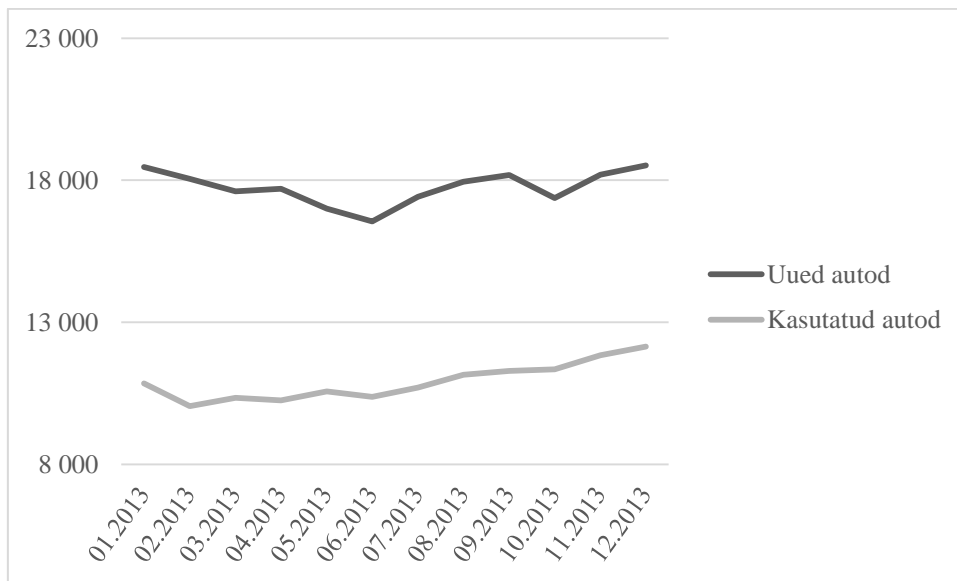
Joonis 6. Sõiduautode keskmine hind 2014. aastal ja 2015. aasta alguses ilma käibemaksuta (eurot) (lisa 2 ja lisa 3; autori arvutused)

Jooniselt (vt joonis 6) on näha, et enne seadusemuudatuse jõustumist tõusis keskmise sõiduauto hind 2014. aasta novembrikuus kõige kõrgemale tasemele 2014. aastal. See viitab sellele, et enne seadusemuudatuse jõustumist ostsid ettevõtjad tavapärasest kallimaid sõiduvahendeid ettevõtluseks. Tähelepanu tasub pöörata seadusemuudatusele järgnenud kuule, sest 2014. aasta detsembrikuus oli ostetud uute sõiduautode keskmine hind kõige madalamas punktis, kuid 2015. aasta alguseks on uue auto keskmine hind tõusnud stabiilselt ning jõudnud sarnasele tasemele nagu 2014. aasta alguses.

Kasutatud autode keskmine hind on sarnase trendiga nagu uute autode keskmine hind. Keskmine hind tõusis sarnaselt uute autode puhul märkimisväärselt vahetult enne seadusemuudatust novembrikuus ning langes pärast seadusemuudatuse jõustumist detsembrikuus. See tähendab, et enne seadusemuudatust osteti sarnaselt uute autode puhul tavapärasemast kallimaid sõiduautosid. Järelikult on seadusemuudatuse mõju olnud sarnane nii uute autode kui ka kasutatud autode olukorras.

Veendumaks, et tegemist on seadusemuudatuse tagajärjel tekkinud olukorraga, võrdleme 2014. aasta sõiduautode keskmiseid hindu 2013. aasta keskmiste hindadega (vt joonis 8). Jooniselt 8 on näha, et 2013. aastal ei ole toimunud

sarnast suurt hüpet aasta lõpus nagu seda oli olnud 2014. aastal. 2013. aastal on uute sõiduautode keskmine hind kõikunud stabiilselt ning suuri kõikumisi ei ole toimunud. Kasutatud autode keskmine ostuhind on stabiilselt aasta jooksul muutunud. Seega võib järeldada, et 2014. aastal toimunud suur hüpe novembri- ja detsembrikuus on tingitud seadusemuudatuse tõttu ning tegemist ei ole iga aastase nähtusega.



Joonis 7. Autode keskmine hind 2013. aastal ilma käibemaksuta (eurot) (lisa 5 ja lisa 6; autori arvutused)

Arvutuste tulemused näitavad, et hoolimata uute autode ostuarvu vähenemisest on sõiduvahendi keskmine ostuhind jäänud sarnasele tasemele, mis tähendab, et seadusemuudatus ei ole mõjutanud suuresti uute ning kasutatud sõiduautode müügihindu.

Sõiduautode müügihinnas ei tohiks esineda suuri kõikumisi, sest seadusemuudatuse mõju ei tohiks avalduda automüüjatele, sest maksukoormuse kandjaks on tarbija (McLure 1970:266). Sellest saab järeldada, et seadusemuudatus ei ole avaldanud suurt mõju uute ning kasutatud sõiduautode hinnale pikemas perspektiivis ning hetkeline suur muutus oli tingitud seadusemuudatusele üleminekust ning tarbijate reageerimisest muudatusele.

Sõiduauto, mida soetatakse osaliselt ettevõtluseks on varasemast 10% kallim nüüd ettevõtja jaoks (vt tabel 2). Tabel 2 näite puhul on näha, et enne seadusemuudatust sai ettevõtja kogu sisendkäibemaksu maha arvestada 18 500 eurot maksvalt sõiduautolt, mis tähendab, et sõiduauto hind tema jaoks oli ligikaudu 15 417 eurot. Pärast seadusemuudatust on sõiduauto hind tõusnud 10% ning uueks sõiduauto hinnaks on ligikaudu 16 958 eurot.

Tabel 2. Auto hind ettevõtjale pärast seadusemuudatust (autori arvutused)

Auto hind	Maha arvatav %	Auto hind ettevõtjale	Riigile tasutav maksusumma
18 500	20%	15 416,67	0
18 500	10%	16 958,17	1 541,67

Seega on seadusemuudatus muutnud sõiduauto soetamise ettevõtja jaoks kallimaks. Sarnane hinnatõus on toimunud sõiduautole tehtavate kulutuste korral, sest osaliselt ettevõtluseks soetatud sõiduautodelt ei ole võimalik enam kogu käibemaksu maha arvestada kütuselt või remondilt. Seadusemuudatus on suurendanud nende ettevõtjate kulutusi, kes kasutavad ettevõtluseks sõiduautosid, mis on osaliselt soetatud ettevõtluseks.

Vaadates joonis 1, näeme, et seadusemuudatus on toonud sarnase olukorra nagu joonisel on esile toodud. Pärast seadusemuudatust on nõudlus vähenenud ning ilma maksuta on ostjad valmis maksma hinda P_p . Ettevõtjate maksevalmidus on jõudnud tasemele P_I ning P_p ja P_I vahe on täiendav 10%-ne käibemaksu tasumise kohustus. Seega on ettevõtjate maksevalmidus tõusnud tulenevalt nõudluseadusest.

Seadusemuudatus on andnud parema ülevaate sõiduautode kasutamisest ettevõtluses Eestis. Deklareeritud andmete põhjal saab järeldada, et omatarbe osakaal Eestis ettevõtluseks soetatud sõiduautode puhul on ligikaudu 61%. Selline tulemus tähendab seda, et ettevõtluseks soetatud sõidukite omatarbe osakaal Eestis on väga suur ning seadusemuudatus oli asjakohane. Seadusemuudatuse mõju majandusele on olnud mitmekülgne. Seadusemuudatusest laekunud maksutulud ulatub kolme kuu lõikes 4,57 miljoni euroni, mis on 40% madalam võrreldes prognoositud maksutuluga.

Kokkuvõtvalt on seadusemuudatuse tõttu vähenenud ettevõtjate nõudlus uute ning kasutatud sõiduvahendite vastu. Seadusemuudatus kaotas võimaluse omada ning kasutada ettevõtluseks soetatud sõiduvahendit, mida kasutatakse ka muuks otstarbeks, käibemaksusumma võrra soodsamalt. Seega on ettevõtja jaoks sõiduauto soetamine varasemast 10% kallim. Kuigi nõudlus autode vastu on vähenenud, siis on uue ning kasutatud sõiduauto hind jäänud sarnasele tasemele, mis tähendab, et seadusemuudatus ei ole mõjutanud sõiduvahendite ostuhindu. Prognoositud maksutulu on jäänud laekumata, sest tegelikult on laekunud maksutulu 40% vähem kui oli algselt prognoositud. Hoolimata sellest on maksutulu siiski suurenenud seadusemuudatuse tõttu, mis tähendab, et seadusemuudatus oli vajalik, et muuta sõiduautode kasutamist ettevõtluses õiguspärasemaks.

KOKKUVÕTE

Seadusemuudatuse eesmärk on maksustada sõiduautode kasutamist õiglasemalt ning suurendada riigieelarve laekumist. Maksusüsteem, mis soodustab eratarbimist, tekitab paratamatult olukorra, kus töötajad võivad kasutada ametiautosid omatarbeks võimalikult tihedalt. Võib oletada, et töötajate ning ettevõtjate jaoks on see mugav olukord, sest nii hoitakse kokku võimalike kulutuste pealt, mis tekivad isiklikku autot omades või kasutades.

Lõputöö oli aktuaalne seoses seadusemuudatuse vastuvõtmisega teisel lugemisel 01.07.2014. Seadusemuudatus jõustus kuupäeval 01.12.2014.

Teema oli uudne, sest seadusemuudatuse mõju kohta puudusid täpsed hinnangud ning koostatud prognoosid ei võtnud arvesse tarbija reaktsiooni seadusemuudatusele. Antud töös lähtuti põhimõttest, et seadusemuudatus mõjutab sõiduautode nõutavat kogust ning hindu, mis omakorda vähendavad maksutulud.

Uurimisprobleem seisnes selles, et seadusemuudatuse eelnõus koostatud prognoos ei võtnud arvesse tarbijate reaktsiooni seadusemuudatusele. Prognoosi aluseks võeti sõiduauto ostuhind, kütusekulu ning muud seotud kulud (remont, hooldus, pesu, rehvid). Tarbijate käitumine seadusemuudatusele jäeti aga prognoosist välja.

Lõputöö eesmärk oli analüüsida seadusemuudatuse esialgset mõju nõudlusele ja majandusele.

Selleks, et töö eesmärki saavutada, oli esimeseks uurimisülesandeks anda ülevaade nõudlusteooriast. Nõudlusteooria kirjeldab, milline seos valitseb konkreetse kauba nõutava koguse ning hinna vahel. Seega nõudlusteooria abil on võimalik leida sõiduautode nõutava koguse ja hinna suhte ning analüüsida seadusemuudatuse mõju sõiduvahendite nõutavale kogusele. Seega on nõudlusteooriat otstarbekas kasutada seadusemuudatuse mõju analüüsimiseks sõiduautode tarbimisele, sest see võtab arvesse nii tarbijate käitumist kui kohanemisvõimet muudatusele.

Teiseks uurimisülesandeks oli anda ülevaade maksustamise mõjust nõudlusele. Maksud avaldavad mõju majandusprotsessides ning tarbijate käitumises, mis tähendab, et maksustamise mõju avaldub nii nõudlusele kui ka pakkumisele. Nõudlusteooria kohaselt toob seadusemuudatus endaga kaasa sõiduautode nõudluse vähenemise ning sõiduauto ostja jaoks hinnatõusu. Seadusemuudatuse tõttu võib väheneda uuemate sõiduautode nõudlus ning kasutatud sõiduautode nõudlus võib tõusta, sest asenduskaupade olemasolu muutub ettevõtja jaoks olulisemaks, sest pärast seadusemuudatust on sõiduauto soetamine kallim. Sõiduvahendite nõudluse vähenemine ning suurenev nõudlus asenduskaupade vastu võib vähendada seadusemuudatusest saadavat maksutulu.

Kolmandaks uurimisülesandeks oli anda ülevaade sõiduautodega seotud käibemaksuseaduse muudatustest. Seadusemuudatusega kaotati sõiduautode omatarbe maksustamine ning piirati sõiduautode soetamiselt ning sõiduautode tarbeks kaupade ja teenuste ostmiselt makstava käibemaksu maha arvamist. Seega pärast seadusemuudatust on ettevõtjal õigus maha arvata 50% tasutud käibemaksust, kui ettevõtluseks soetatud sõiduvahendit kasutatakse eratarbeks. Maksukohustuslasel on endiselt õigus maha arvata sisendkäibemaks täies ulatuses juhul, kui ettevõtluseks soetatud sõiduautot ei kasutata eratarbeks ning see on maksukohustuslase poolt tõendatav.

Neljandaks uurimisülesandeks oli analüüsida seadusemuudatuse mõju Eestis. Seadusemuudatus on andnud parema ülevaate sõiduautode kasutamisest ettevõtluseks Eestis. Ligikaudu 61% sõiduautodest ettevõtluseks on osaliselt omatarbena kasutusel. Seadusemuudatusest laekunud maksutulu ulatub analüüsitava perioodi lõikes 4,57 miljoni euroni. Seadusemuudatuse tõttu on vähenenud ettevõtjate nõudlus uute ning kasutatud sõiduvahendite vastu, sest sõiduauto soetamine ettevõtluseks on muutunud kallimaks. Kuigi nõudlus autode vastu on vähenenud, siis on uue ning kasutatud sõiduauto hind jäänud sarnasele tasemele, mis tähendab, et seadusemuudatus ei ole mõjutanud sõiduvahendite müügihindu.

Edaspidi vajab täiendavat uurimist, kuidas seadusemuudatus on ettevõtjate sõiduautode tarbimist igapäevases ettevõtluses mõjutanud. Lisaks tuleks uurida,

kas seadusemuudatus on olnud edukas või on see rohkem piiranud ettevõtlust ning kui palju on see mõjutanud autode müügi või liisinguga tegelevate ettevõtete majanduslikku olukorda. Laiendades analüüsitavaid objekte on võimalik koostada põhjalikum analüüs seadusemuudatuse mõjust.

SUMMARY

The title of the final paper is The Initial Influence of the Limitations for the Deduction of Input value Added Tax on the Demand of Company Cars. The final paper consists of 47 pages, including 7 pages of annexes.

Amendment of Value-Added Tax Act is to provide a fairer tax system for taxation of company cars and to increase tax revenue. Tax system that favors the usage of expensive vehicles in companies for personal usage creates an unfair situation. It can be assumed that the usage of a company car for personal usage brings benefits because in this way it is possible to lower the costs of owning a personal vehicle.

The subject is vital because the amendment of Value-Added Tax Act was recently put into effect in Estonia.

The subject is new because there is lack of information about the effect of the changing of Value-Added Tax Act to the consumption associated with company cars. In this working paper it is assumed that the changing of Value-Added Tax act will lower the amount of consumption that is made on company cars thus reducing tax revenue.

The thesis aims to analyse the effect of amendment of Value-Added Tax Act on demand and the economy.

In order to achieve the purpose of the thesis, the author has set the following research assignments:

1. To provide an overview of the demand theory.
2. To provide an overview of the effect of tax on demand.
3. To provide an overview of the amendment of Value-Added Tax Act.
4. To analyse the effect of the amendment of Value-Added Tax Act.

It was found that in Estonia there exists a large self-consumption of company vehicles. Self-consumption of company vehicles is around 61% of all company vehicles. The amendment of Value-Added Tax act has lowered the demand for

vehicles for businesses. It should be noted that after the change of the Value-Added Tax act sales of company cars dropped to the lowest point in the year 2014. Also the change has made owning a company car 10% more expensive for companies than it used to be. All these changes have increased tax revenue by a total of 4,57 million euros in the first three months of the amendment. Though the result is much lower than it was first expected to be the sum of revenue is still significant. This means that the change of Value-Added Tax Act was necessary to make taxation of company cars more fair.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

1. Adamache, K., Sloan, F. 1985. Fringe Benefits: To Tax or Not to Tax? In National Tax Journal, Vol. 38, No. 1. (pp 47-64). Washington, National Tax Association.
2. Albert, G., Keinan, T., Shiftan, Y. 2012. The impact of company-car taxation policy on travel behavior. In Transport Policy, Vol 19, No. 1. (pp 139-146). Leeds, World Conference on Transport Research Society.
3. Ashworth, M., Dilnot, A. 1987. Company Cars Taxation. In Fiscal Studies, Vol 8, No. 4. (pp 24-38). London, Institute for Fiscal Studies.
4. Aurbach, A. 1982. The Theory of Excess Burden and Optimal Taxation. National Bureau of Economic Research.
5. Banks, J., Blundell, R., Lewbel, A. 1996. Tax Reform and Welfare Measurement: Do We Need Demand System Estimation? In The Economic Journal, Vol. 106, No. 438. (pp 1227-1241). New Jersey, Wiley.
6. Borger De B., Wuyts, B. 2010. The tax treatment of company cars, commuting and optimal congestion taxes. Department Of Economics, University of Antwerp, Belgium.
7. Cervero, R. 2003. First-Year Travel Demand Impacts. In Transportation Finance, Economics, and Economic Development, Vol. 1839. (pp 159-166). Washington, Transportation Research Board of the National Academies.
8. Cohen-Blankshtain, G. 2008. Framing transport – environmental policy: The case of company car taxation in Israel. In Transportation Research, Vol 13, No. 2. (pp 65-74). Ithaca, Dept. of Civil & Environmental Engineering.
9. Dosser, D. 1961. Tax Incidence and Growth. In The Economic Journal Vol. 71, No. 283. (pp 572-591). New Jersey, Wiley
10. Fullerton, D., Metcalf, G. 2002. Tax Incidence. In Handbook of Public Economics. Vol. 4. (pp 1787-1872). North Holland.
11. Gentry, W., Peress, E. 1994. Taxes And Fringe Benefits Offered By Employers. National Bureau of Economic Research.
12. Kaldaru, H. 1995. Mikroökonomika I. Tartu Ülikooli Kirjastus, Tartu.

13. Katz, A., Mankiw, G. 1985. How Should Fringe Benefits Be Taxed. In National Tax Journal, Vol 31, No. 1. (pp 37-46). Washington, National Tax Association.
14. Kerem, K., Keres, K., Randveer, M. 2004. Mikroökonomika alused. Külim, Tallinn.
15. Kerem, K., Randveer, M. 1996. Mikroökonomika alusteooriad. Külim, Tallinn.
16. Kerem, M., Raju, O., Randveer, M. 1998. Mikroökonomika. TEA kirjastus, Tallinn.
17. Käibemaksuseadus 10.12.2003, jõustunud 01.01.2004 – RT I 2007, 17, 83 ... RT I, 30.12.2014, 18.
18. Liisitud autode uusmüük tüübi ja kliendigrupi lõikes (miljon eurot). Eesti Panga kodulehelt
<http://statistika.eestipank.ee/?lng=et#listMenu/1392/treeMenu/FINANTSSEKTOR/148/972> välja otsitud 25.03.2015.
19. Macharis, C., Witte, A. 2012. The typical company car user does not exist: The case of Flemish company car drivers. In Transport Policy, Vol 24, No. 6. (pp 91-98). Leeds, World Conference on Transport Research Society.
20. Maksu- ja Tolliamet, 2015. Maksu- ja Tolliameti käibedeklaratsiooni andmed, Teabenõue.
21. McCarthy, P. 1996. Market Price and Income Elasticities of New Vehicle Demands. In The Review of Economics and Statistics, Vol. 78, No. 3. (pp 543-547). Cambridge, The MIT Press.
22. McLure, C. 1970. Tax Incidence, Macroeconomic Policy, and Absolute Prices. In The Quarterly Journal of Economics, Vol. 84, No. 2. (pp 254-267). Oxford, Oxford University Press.
23. Mieszkowski, P. 1967. On the Theory of Tax Incidence. In Journal of Political Economy, Vol. 75, No. 3. (pp 250–262). Chicago, The University of Chicago Press
24. Mott, T., Slattery, E. 1994. Tax Incidence and Macroeconomic Effects in a Kaleckian Model When Profits Finance Affects Investment and Prices May

- Respond to Taxes. In *The Journal of Post Keynesian Economics* Vol. 16, No. 3. (pp 391-409). Armonk, M.E. Sharpe, Inc.
25. Naess-Schmidt, S., Winiarczyk, M. 2009. *Company Car Taxation*. Euroopa komisjoni kodulehelt
http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_papers/taxation_paper_22_en.pdf välja otsitud 10.01.2014.
26. Ommeren, J., Puigarnau, E. 2011. Welfare effects of distortionary fringe benefits taxation: the case of employer-provided cars. *International Economic Review*. H. L. Cole, M. Aoyagi (pp 1105-1122). Pennsylvania. Wiley
27. Ommeren, J., Puigarnau, E. 2013. Distortionary company car taxation: deadweight losses through increased car ownership. In *Empirical Economics*. R. M. Kunst, H. M. Anderson, B. Baltagi, S.C. Kumbhakar, M. Lechner (Eds.) (pp 1189–1204). Berlin. Springer Berlin Heidelberg
28. Pekkarinen, J., Sutela, P. 1994. *Mikro- ja makroökonomika III*. Tallinna Tehnikaülikool, Tallinn
29. Posudnikova, J. 2009. Tööandja sõiduauto kasutamisest tuleneva erisoodustuse maksustamine. Publitseerimata lõputöö. Sisekaitseakadeemia, Tallinn
30. Pulk, S., Külasalu, A., Rebane, T., Suurorg, S., Kaarna, R. 03.04.2014. Käibemaksuseaduse muutmise seaduse eelnõule seletuskiri. Eelnõude infosüsteemi kodulehelt <http://eelnaud.valitsus.ee/main#knTX73qo> välja otsitud 07.01.2015.
31. Saar, I. 2013. *Mikroökonomika. Konspekt*.
32. Stiglitz, J. 1995. *Ühiskondliku sektori ökonomika*. Külim, Tallinn.
33. Turnovsky, J. 1982. The Incidence Of Taxes A dynamic macroeconomic analysis. In *The Journal of Public Economics*, Vol. 18. (pp 161-194). Canberra, North-Holland Publishing Company.

LISAD

Lisa 1. Maksu- ja Tolliameti käibedeklaratsiooni andmed

Maksu- ja Tolliameti käibedeklaratsiooni andmed (Maksu- ja Tolliamet, 2015; autori koostatud)

	2014/12	2015/01	2015/02
isikute arv	30 996	32 225	31 706
s.h. ettevõtluses 100% kasutatavate sõiduautode deklareerijaid	11 122	11 589	11 398
s.h. ettevõtluses osaliselt kasutatavate sõiduautode deklareerijad	22 456	23 598	23 331
ettevõtluses 100% kasutatavate sõiduautode arv	22 655	22 833	21 988
ettevõtluses osaliselt kasutatavate sõiduautode arv	43 739	54 543	47 619
kokku ettevõtluses kasutatavate sõiduautode arv	66 394	77 376	69 607
ettevõtluses 100% kasutatava sõiduauto soetamiselt ja sellise sõiduauto tarbeks kaupade soetamiselt ja teenuste saamiselt tasutud või tasumisele kuuluv käibemaks	1 584 845	1 391 680	1 254 219
ettevõtluses osaliselt kasutatava sõiduauto soetamiselt ja sellise sõiduauto tarbeks kaupade soetamiselt ja teenuste saamiselt tasutud või tasumisele kuuluv käibemaks	1 525 036	1 548 306	1 504 393
kokku ettevõtluses kasutatava sõiduauto soetamiselt ja sellise sõiduauto tarbeks kaupade soetamiselt ja teenuste saamiselt tasutud või tasumisele kuuluv käibemaks	3 109 881	2 939 985	2 758 612

Lisa 2. Liisitud autode arv tüübi ja kliendigrupi lõikes 2014. aastal

Liisitud autode arvtüübi ja kliendigrupi lõikes 2014. aastal (Liisitud... 03.02.2015; autori koostatud)

UUED SÕIDUAUTOD						
	jaan.14	veebr.14	märts.14	apr.14	mai.14	juuni.14
	autode arv	autode arv	autode arv	autode arv	autode arv	autode arv
<i>Eraisikud</i>	352	336	429	527	500	197
<i>Juriidilised isikud</i>	463	415	557	727	639	575
	juuli.14	aug.14	sept.14	okt.14	nov.14	dets.14
<i>Eraisikud</i>	583	484	560	546	459	412
<i>Juriidilised isikud</i>	488	481	530	733	903	277
KASUTATUD SÕIDUAUTOD						
	jaan.14	veebr.14	märts.14	apr.14	mai.14	juuni.14
	autode arv	autode arv	autode arv	autode arv	autode arv	autode arv
<i>Eraisikud</i>	469	419	564	640	615	474
<i>Juriidilised isikud</i>	197	192	234	229	276	266
	juuli.14	aug.14	sept.14	okt.14	nov.14	dets.14
<i>Eraisikud</i>	602	519	550	563	442	475
<i>Juriidilised isikud</i>	238	251	316	447	794	144

Lisa 3. Liisitud autode uusmüük tüübi ja kliendigrupi lõikes 2014. aastal (miljon eurot)

Liisitud autode uusmäär tüübi ja kliendigrupi lõikes 2014. aastal (miljon eurot)
(Liisitud... 03.02.2015; autori koostatud)

UUED SÕIDUAUTOD						
	jaan.14	veebr.14	märts.14	apr.14	mai.14	juuni.14
	müük	müük	müük	müük	müük	müük
<i>Eraisikud</i>	5,4	5,1	6,6	7,7	7,5	7,5
<i>Juriidilised isikud</i>	10,6	9	12,4	15,7	12,3	11,9
	juuli.14	aug.14	sept.14	okt.14	nov.14	dets.14
<i>Eraisikud</i>	8,6	7,2	8,6	8,3	6,9	6,2
<i>Juriidilised isikud</i>	9,9	9,3	11,4	15,5	21,2	5,3
KASUTATUD SÕIDUAUTOD						
	jaan.14	veebr.14	märts.14	apr.14	mai.14	juuni.14
	müük	müük	müük	müük	müük	müük
<i>Eraisikud</i>	4,7	4,2	6	6,5	6,4	4,9
<i>Juriidilised isikud</i>	3	3,3	4,1	4,4	4,5	4,4
	juuli.14	aug.14	sept.14	okt.14	nov.14	dets.14
<i>Eraisikud</i>	6,3	5,4	5,7	5,7	4,6	5,1
<i>Juriidilised isikud</i>	3,7	4	5,3	8	14,1	2,4

Lisa 4. Liisitud autode uusmüük tüübi ja kliendigrupi lõikes 2015. aastal

Liisitud autode uusmüük tüübi ja kliendigrupi lõikes 2015. aastal (Liisitud... 25.03.2015; autori koostatud)

UUED SÕIDUAUTOD				
	jaan.15	jaan.15	veebr.15	veebr.15
	autode arv	müük (miljon eurot)	autode arv	müük (miljon eurot)
<i>Eraisikud</i>	391	6	382	5,9
<i>Juriidilised isikud</i>	410	8,2	306	6,7
KASUTATUD SÕIDUAUTOD				
	jaan.15	jaan.15	veebr.15	veebr.15
	autode arv	müük (miljon eurot)	autode arv	müük (miljon eurot)
<i>Eraisikud</i>	472	5,2	494	5,3
<i>Juriidilised isikud</i>	217	4	166	3

Lisa 5. Liisitud autode arv tüübi ja kliendigrupi lõikes 2013. aastal

Liisitud autode arv tüübi ja kliendigrupi lõikes 2013. aastal (Liisitud... 3.02.2015; autori koostatud)

UUED SÕIDUAUTOD						
	jaan.13	veebr.13	märts.13	apr.13	mai.13	juuni.13
	autode arv	autode arv	autode arv	autode arv	autode arv	autode arv
<i>Eraisikud</i>	352	323	393	580	589	459
<i>Juriidilised isikud</i>	520	458	521	674	693	586
	juuli.13	aug.13	sept.13	okt.13	nov.13	dets.13
<i>Eraisikud</i>	530	435	421	507	480	313
<i>Juriidilised isikud</i>	641	557	514	592	515	378
KASUTATUD SÕIDUAUTOD						
	jaan.13	veebr.13	märts.13	apr.13	mai.13	juuni.13
	autode arv	autode arv	autode arv	autode arv	autode arv	autode arv
<i>Eraisikud</i>	756	641	789	885	916	689
<i>Juriidilised isikud</i>	295	215	246	315	324	236
	juuli.13	aug.13	sept.13	okt.13	nov.13	dets.13
<i>Eraisikud</i>	696	680	678	705	557	461
<i>Juriidilised isikud</i>	266	288	305	291	237	206

Lisa 6. Liisitud autode uusmüük tüübi ja kliendigrupi lõikes 2013. aastal (miljon eurot)

Liisitud autode uusmüük tüübi ja kliendigrupi lõikes 2013. aastal (miljon eurot)
(Liisitud... 03.02.2015; autori koostatud)

UUED SÕIDUAUTOD						
	jaan.13	veebr.13	märts.13	apr.13	mai.13	juuni.13
	müük	müük	müük	müük	müük	müük
<i>Eraisikud</i>	5,1	4,8	5,8	8,5	8,8	6,7
<i>Juriidilised isikud</i>	10,9	9,3	10,2	13,7	13	10,6
	juuli.13	aug.13	sept.13	okt.13	nov.13	dets.13
<i>Eraisikud</i>	7,9	6,6	6,3	7,4	7,4	4,8
<i>Juriidilised isikud</i>	12,6	11,2	10,7	11,8	10,8	8
KASUTATUD SÕIDUAUTOD						
	jaan.13	veebr.13	märts.13	apr.13	mai.13	juuni.13
	müük	müük	müük	müük	müük	müük
<i>Eraisikud</i>	6,8	5,3	6,7	7,6	8,1	6,2
<i>Juriidilised isikud</i>	4,6	3,3	3,9	4,8	5	3,4
	juuli.13	aug.13	sept.13	okt.13	nov.13	dets.13
<i>Eraisikud</i>	6,4	6,3	6,3	6,8	5,5	4,4
<i>Juriidilised isikud</i>	3,9	5	4,9	4	3,9	3,6

Lisa 7. Maksutulu prognoos

Algandmed maksutulu prognoosiks (Pulk jt 2014; autori arvutused)

Osaliselt ettevõtluseks kasutatavate autode arv	35 000 eur
Uute sõiduautode ostuarv kuus	202 tk
Kasutatud sõiduautode ostuarv kuus	107 tk
Soetatava uue auto üksikhind (koos käibemaksuga)	15 000 eur
Soetatava kasutatud auto üksikhind (koos käibemaksuga)	6 000 eur
Ühe sõiduauto keskmine läbisõit aastas	25 000 km
Ühe sõiduauto keskmine läbisõit kuus	2 083 km
Kütuse hind	1,3 eur/l
Kütuse kulu	7l/100 km

1) Leian sõiduautode ostult saadava maksutulu ühes kuus:

Uute sõiduautode ostusumma ühes kuus kokku on 3 030 000 eurot. Riigile tasutav käibemaks sellelt summalt on 252 000 eurot.

Kasutatud sõiduautode ostusumma ühes kuus kokku – 642 000 eurot. Riigile tasutav käibemaks sellelt summalt on 53 500 eurot.

Sõiduautode ostult saadav maksutulu ühes kuus on 306 000 eurot.

2) Leian kütuse pealt saadava maksutulu ühes kuus:

Osaliselt ettevõtluseks kasutatavate sõiduautode pealt tehtud kulutuste summa kütusele ühes kuus kokku on 13 545 000 eurot. Riigile tasutav käibemaks sellelt summalt on 1 128 750 eurot.

Prognoositav maksutulu ühes kuus on 1 434 750 eurot.