

Ametiautod Euroopas: kaastunne erasõitude tegijaile!

Ametiauto on midagi enam kui ettevõtluses kasutatav sõiduriist ning seda ei peeta enam ammu ainult juhtivtöötajate lisasoodustuseks. Ecovis Grupi tehtud firmaautode maksustamise uuring 17 Euroopa ja Aasia riigis näitas, et firmaauto kasutamine erasõitudeks tuleb alati maksustada, olenemata sellest, kes roolis on. Kuid Euroopas on palju erinevaid reegleid.



TEKST: **EERO KÄÄRIK**, ECOVIS VESIIR JUHATUSE LIIGE

Uuringust selgus üks erand: Venemaal on firmaomanikel lubatud teha maksustamata erasõite autodega, mis on firma nimele registreeritud. Üldiselt võib igas uuringuga hõlmatud riigis ametiauto ettevõtlusega seotud kulud ettevõtte maksueelsest tulust (kasum enne tulumaksustamist) maha arvata.

ERA- JA AMETISÕITUDE ERISTAMINE: KUI HEAD ON SÕIDUPÄEVIKUD?

Eristamiseks firmale kuuluva auto era- ja ametisõitudega seotud kulusid, peavad uuringus osalenud 17 riigi firmaomanikud ja töötajad järgima sarnaseid reegleid 12 riigis. Kümnes riigis jaotuvad kulud (sh amortisatsioon) vastavalt ameti- ja erasõitudeks kulunud kilomeetritele. Neist kuues, k.a Madalmaad, Saksamaa ja Ungari, on tõendusmaterjalina vajalik sõidupäeviku olemasolu. Saksamaal võib maksumaksja selle asemel valida ühtse maksumäära/püsitasu. See tähendab, kui autot kasutatakse erasõitudeks, tu-

leb kõikidest kuludest igas kuus maha arvata 1% uue auto jaehinnast (koos käibemaksuga).

Hispaanias on ühtse maksumäära reegel üheselt mõistetav: igal aastal saab maha arvata 20% soetusmaksumusest (sh lisakulud), 30 000 eurot maksnud auto puhul seega 6000 eurot. Erasõitude osa arvutamiseks tuleb määrata kindlaks protsendimäärat töötaja kokkulepitud töötundide arvust ühe kalendriaasta kohta (kokku 8760 tundi). Seejärel lahutatakse see protsent 100 protsendist. Näiteks: töötaja töötab aastas 1752 tundi, ametisõidud moodustavad 20%, seega maksustatavad erasõidud on 80%. Meie näites on mitterahaline tulu aastas 4800 eurot, 400 eurot kuu kohta.

Taanis peab autot erasõitudeks kasutades lisama isiklikule tulule 25% uue auto hinnast maksumusega kuni 300 000 Taani krooni (DKK) pluss 20% summast, mis ületab 300 000 Taani krooni. Näiteks 400 000 DKK maksnud auto puhul peab töötaja igal aastal maksuma tulumaksu

95 000-kroonise lisatulu pealt. Kui on möödunud kolm tuluaastat, vähendatakse maksustatavat soodustust 75%-le eelnevalt arvatud summast. Enam kui 36 kuu vanuste kasutatud autode puhul põhineb arvutus hinnal, mis maksti kasutatud auto eest. Seega ei tehta siin vahet, kas töötaja juhib autot, tehes erasõitu vaid üks kilomeeter või teeb ta maailmale tiiru peale. Firma, kes on auto omanik, võib kõik kulud maha arvata, sealhulgas esimesel aastal ka 25%-lise määraga amortisatsiooni ning seejärel alanevalt.

Irimaal loetakse firmaauto erasõitudeks kasutamist mitterahaliseks soodustuseks ühtmoodi nii ettevõtjatele kui ka töötajatele ning see kuulub maksustamisele kindlaksmääratud skaala järgi. Tõestatud ametisõitudega seotud kulud on maksuvabad.

Samuti peab Türgi riik omaniku tehtud erasõite firma antud soodustuseks ning seetõttu rakendub siirdehinna reegel. Firma peab esitama talle selle-

kohase arve. Sama kehtib töötajaile, kes peavad maksma makse mitterahalise soodustuse eest kasutada töövabal ajal firma autot.

Mõnes riigis kehtivad ettevõtte omanikele ja töötajaile erinevad teistsugused reeglid.

- Austrias peavad ettevõtte omanikud pidama sõidupäevikut, kuid töötajad võivad valida ka ühtse maksumäära, mis rakendub nende isiklikuks otstarbeks kasutatavatele sõitudele (mistõttu on need maksustatavad).
- Sloveenias peavad nii ettevõtjad kui ka vabakutselised pidama sõidupäevikut. Maksuauditi korral, kui firma autot kasutatakse ettevõtlusega seotud sõitudeks ja need on dokumenteerimata, loetakse sõidud erasõitudeks. Siiski võivad töötajad määrata firmaauto kasutamises oma erasõitudeks kuuluva osa kooskõlas reegluga: erasõitudeks kuni 500 km kuus on maksuvaba 0,75% auto maksustatavast väärtusest, sellest enama puhul rakendub 1,5% määr. Kui töötaja ei pea ise bensiini eest maksma, tõuseb niimoodi arvatav maksumäär automaatselt 25% võrra. Mõlemal juhul peab töötaja pidama sõidupäevikut.
- Luksemburgis aktsepteeritakse tavaliselt sõidupäeviku asemel mõistlikku kalkulatsiooni. Töötajad võivad valida sõidupäeviku asemel Saksamaa omaga sarnase ühtse maksumääraga mudeli, sõltumata sellest, kas tööandja on auto ostnud, liisinud või rentinud. Siiski on igakuine 1,5%-ne mahaarvamine auto jaehinnast tunduvalt kõrgem kui Saksamaal.
- Ühendkuningriigis peavad sõidupäevikut pidama üksnes üksikettevõtjaist isikud, kes kasutavad isiklikku autot ettevõtlusega seotud sõitudeks ning sel juhul saab vaid ettevõtlusega seotud kulud maksudest maha arvata. Firmale kuuluvate autode puhul sõidupäevikut ei nõuta, sest kõik ettevõtlusega seotud kulud on ettevõtjale maksuvabad ning töötaja maksustatavad erisoodustused määratletakse skaala järgi. Maksuamortisatsioon on siiski piiratud 10% aasta kohta sõiduautodele, mille CO₂ emissioon on 160 g/km või enam ning 20% puhtamate autode korral. Töötajatelt kogutakse maksu vastavalt skaalale, olenemata sellest, kui mitu miili erasõitadena on läbitud. Erasõitudeks

loetakse sõite kodu ja töökoha vahel. Skaalas kasutatakse protsendimäära uue auto jaehinnast ning protsent suureneb vastavalt CO₂ heitkoguse suurenemisele. Kui erasõitudeks annab ettevõtte ka bensiini, maksustatakse ka see. Viimast saab vältida, kui töötaja tasub kütuse eest tööandjale ise. Seetõttu on töötajad huvitatud keskkonnasõbralike sõidukite kasutamisest, kuna siis on maksukulu märkimisväärselt väiksem võrreldes autoga, mis maksab sama palju, aga saastab rohkem keskkonda.

TÖÖ JA KODU VAHET SÕITMINE

Firmaautoga töö ja kodu vahet sõitmist käsitletakse riigiti vägagi erinevalt. Üheksal juhul (sealhulgas Hiina, Luksemburg, Saksamaa ja Ühendkuningriik) loetakse seda töötaja eraelu osaks ning seetõttu on maksustatav mitterahalise soodustusena. Seitsmes riigis kehtib see ettevõtjatele. Saksamaal näiteks arvutatakse soodustus, lähtudes tegelikult läbitud vahemaast või rakendatakse ühtset määra 0,03 euro senti auto jaemüügihinnast läbitud kilomeetri kohta.

Hollandis kodu ja töökoha vahelisi sõite ei maksustata ei tööandja ega töötaja puhul. Sarnane reegel kehtib ka Sloveenias, kusjuures summa ülemine piir võrdub ühistranspordi piletihinnaga. Luksemburgis võivad firmaomanikud kodu ja töökoha vahelistel sõitudel firmaautoga sõites maha arvata püsitasu kilomeetri kohta.

MAKSUEELSEDE MAHAARVAMISED: KÕIK SÜSTEEMID SOBIVAD!

Sisendkäibemaksu puhul on palju erinevaid võimalusi. Vaid neli riiki – Jaapan, Hispaania, Saksamaa ja Holland – lubab ettevõtjail oma ettevõttele auto soetamisel makstud käibemaksu maha arvata.

Kuues riigis seitsmeteistkümnest, näiteks Hiinas, Venemaal ja Ühendkuningriigis, on see võimalik vaid siis, kui esindusautot kasutatakse ettevõtlusega seotud eesmärkidel. Viies riigis on selline praktika keelatud, näiteks Iirimaa ja Ungaris. Seal on sisendkäibemaks võimalik tagasi saada ainult kaupu ja reisijaid vedavate sõidukite puhul, välja arvatud, kui ettevõtte tegutseb autoren-diettevõttena või autokoolina. Taanis ei

maksta käibemaksu tagasi firmaautode puhul, mida kasutatakse ka erasõitudeks.

Austrias on maksueelseid mahaarvamisi lubatud teatud autode puhul. Hispaania lubab ettevõttele käibemaksu jaehinnast maha arvata ainult juhul, kui sõidukit kasutatakse ka erasõitudeks. Luksemburg on valinud diferentseeritud mudeli, kus ettevõtjad võivad maha arvata summa, mis vastab auto erasõitudeks kasutamise osakaalule, töötajad aga võivad kõik maha arvata, kui nad on valinud ühtse maksumäära, sest sinna on arvestatud auto täishind koos käibemaksuga.

Niisugune süsteemide küllus valitseb ka maksueelsetes mahaarvamistes (käibemaksutagastustes) ettevõttele kuuluvate sõidukite tegevuskuludelt.

- Hispaanias ja Saksamaal ei ole mingeid piiranguid.
 - Ühendkuningriigis on teatud piirangud, sest ostetud sõiduki maksuamortisatsiooni määr ja sõiduki liisingukulude mahaarvamised sõltuvad CO₂ heitkogustest. Neis kuludes sisalduvat käibemaksu saab maha arvata ainult heitkoguse määradega kooskõlas.
 - Kaks riiki (Ungari ja Sloveenia) ei luba mingeid vähendamisi.
 - Neli riiki on keelanud mahaarvamised, kui autot kasutatakse ka erasõitudeks; Hispaania firmad võivad säärasel juhul teha mahaarvamisi 50% ulatuses.
 - Kolm riiki (Taani, Jaapan ja Madalmaad) järgivad poliitikat, kus lubatakse mahaarvamisi teha vaid siis, kui on tõendatud auto kasutamine ettevõtlusega seoses.
 - Austria ja Luksemburg rakendavad firmaauto ostmisel samu reegleid nagu maksueelsete mahaarvamiste puhul.
- Ja lõpuks Iirimaa, kus on üsnagi veider reegel. Siin saab kütuse käibemaksu maha arvata, aga vaid siis, kui on tegemist diislikütusel töötava autoga.

EESTIS MÕÕDETAkse KÕIGILE ÜHE PUUGA

Teiste Euroopa riikidega võrreldes on Eestis ametiautode maksustamise süsteem suhteliselt lihtne ja ühetaoline. Nagu teame, saab Eestis sõiduauto soetamisel käibemaksu maha arvata. Kütuse-, hooldus- ja remondikulud saab



maksuvabalt kulusse kanda ning ka nendelt sisendkäibemaksu maha arvata. Firma sõiduauto puhul eeldatakse erisoodustuse andmist ja sõidupäevikut pidamata on selle hind 256 eurot kuus, mis loetakse käibemaksu sisaldavaks ja millelt tuleb arvestada ettevõtte tulumaks. Erisoodustuse hinnalt ja selle tulumaksult tuleb omakorda arvestada sotsiaalmaks. Tegelikult on selline sõiduautode maksustamine erandlik. Kõikide muude teenuste ja kaupade

puhul arvestatakse ju erisoodustuse hind välja konkreetse turuhinna alusel, kuid sõiduautode puhul ei saa suuremalt summalt kui 256 eurot makse nõuda. Paraku löikab see nuga ka teise küljega. Isegi juhul, kui raamatupidamislikult oleks võimalik tõestada väiksemaid kulusi, ei saa maksustamiseks väiksemat summat aluseks võtta.

Samuti võib küsida, kas on õige odavaid ja kalleid autosid ühtmoodi kohelda? Maksustab ju riik ühtmoodi nii

tippjuhi Porschet kui ka tavalisele müügimehele soetatud odavat väikekeskklassi autot. Või uut Lamborghinit ja 12 aastat vana n-ö rahvaautot. Ühtmoodi koheldakse meil ka madala ja kõrge CO₂ heitkogustega autosid. Samuti ei eristata, kas auto kuulub ettevõtte omanikule või töötajale. Ainus vahe autode maksustamises ilmneb vaid juhul, kui peetakse sõidupäevikut, kus erasõidu hinna arvutamisel on võetud arvesse auto vanust ja kubatuuri.