



Euroopa Liit
Euroopa Sotsiaalfond



Eesti
tuleviku heaks

ANALÜÜSIMEMO

KELLELE EDASTAMISEKS: jaotuskava vastavalt vajadusele

Teema: Tööandja transpordi erisoodustuse maksustamine

Eesmärk ja uurimisküsimused

Leida võimalused kodu- ja töökohavahelise transpordi erisoodustuste süsteemi arendamiseks majanduskasvu toetavaks.

Paljud Eesti tööandjad on ettevõtte mehitamiseks suunitud organiseerima bussiliini, mis töötajad tööpäeva/vahetuse alguseks kohale toob ja tööpäeva/vahetuse lõppedes koju viib. Vastasel juhul oleks töötajaid raske leida või tagada nende õigeaegne kohalejõudmine. Eesti Tööandjate Keskliit (ETKL) intervjueris kahte liiget, kes on bussiliini kasutusele võtnud. Mõlema intervjueritud tööandja hinnangul oleks ilma nende korraldatud transpordita tööjõudu oluliselt raskem leida. Intervjueritud tööandjate organiseeritud transporti kasutab 45-47% nende töötajatest, ehk oluline osa tööjõust. Esimesel juhul asub töökoht Harjumaal väljaspool Tallinna, teisel asub töökoht Tartu maakonnas ja töötajaid tuuakse kolme erineva bussiliiniga. Intervjueritud tööandjate bussiliini kasutab 300-500 töötajat. Tulumaksuseaduse erisoodustuse regulatsiooni kohaselt tuleks tööandja transport töö- ja kodukoha vahel üldjuhul erisoodustusena maksustada, kuigi on ka erandeid.

Tulumaksuseaduse (TuMS) §48 lg 5¹ alusel loetakse tööandja kulud transpordile töötajate töökohta ja kodu vahel erisoodustuseks, kui need on töötajale tasuta, v.a kui tööle ja koju pole ühistranspordiga võimalik jõuda mõistliku aja või rahakuluga.

Maksu- ja Tolliameti (EMTA) tõlgenduse¹ kohaselt saab „ühistranspordi kasutamise mõistliku aja- või rahakulu“ klauslile tugineda kui:

- 1) töötajal puudub võimalus ühistranspordiga töö ja kodu vahel sõita, kuna tööpäev algab või lõpeb ajal, millal ühistransport ei tööta (nii vahetustega töö korral, kui ka olukorras, kus tööpäev on pikenenud lähtuvalt tehtud ületunnitööst);
- 2) kui töökoht asub piirkonnas (kohas), millel puudub ligipääs ühistranspordiga;
- 3) kui ühistransport on küll kättesaadav, kuid ebamõistlik aja- või rahakulu tekib olukorras, kus ühistranspordil puudub otsene marsruut töökohta ja kodu vahel ning sõiduks tuleb kasutada näiteks arvukaid ümberistumisi. Samuti võib esineda olukordi, kus näiteks päeval ajal on busside graafik selline, et ühistranspordi kasutamisega kaasneks

¹ <https://www.emta.ee/et/tulu-kulu-kaive-kasum/erisoodustused/soiduauto/tootajate-transport-toole-ja-koju-tulumaksuseaduse-ss>, 12.08.2016



Euroopa Liit
Euroopa Sotsiaalfond



Eesti
tuleviku heaks

ebamõistlik ajakulu (töötaja peab oluliselt varem enne tööpäeva algust tööle sõitma või saab oluliselt hiljem pärast tööpäeva lõppu koju või tekitavad ümberistumised olulise aja kulu võrreldes kogu vahemaa läbimisele kuluva ajaga ning töötaja töö iseloomust tulenevalt ei ole võimalik kasutada libiseva kellajajaga töötaja algust või lõppu).

Lihtsalt asjaolu, et tööandja on otsustanud kulud hüvitada või vedada töötajaid tööle ja koju enda organiseeritud tasuta transpordiga, ei ole piisav põhjendus isegi siis, kui see hoiab oluliselt aega kokku ja suurendab tööjõu mobiilsust.

Tööandjate hinnangul ei ole Eesti asustuse hajusust, ühistranspordi kvaliteeti ja tööjõuturgu arvestades kodu- ja töökoha vahelise transpordi jäik käsitlemine erisoodustusena enam kohane, sest:

- Eesti üheks suurimaks majandusarengut takistavaks teguriks on kvalifitseeritud tööjõu puudus². Tööjõu suurem mobiilsus võimaldab kvalifitseeritud tööjõul paremini liikuda erinevate töökohtade vahel ja ennast efektiivsemalt teostada. Eestis oli 2016 esimesel poolaastal väljaspool Tallinna kokku 23000 töötut, kes tõenäolisemalt tööandja transpordist võidaksid³. Neist ca 6000 töötut on kolmanda taseme haridusega (s.o kutse ja kõrgharidus).
- Tartu Ülikooli 2014 uuringust selgus, et ühistranspordi puudulikkust nimetasid töötuna arvel olevad aga tööd mitte otsivad inimesed pea suurima tööleidmise takistusena⁴.
- 40% Eesti elanikest töötab või elab Tallinnas. Ülejäänud piirkondades on inimesed väga hajusalt paigutatud (asustustihedus Harjumaal 130 in/km² kohta, teistes maakondades keskmiselt 18 in/km²), mistõttu iga töökohta väljaspool Tallinna lüües on tööjõu puhul vaja arvestada pikkade vahemaade läbimisega.
- Ühistranspordi kättesaadavus ja kvaliteet ei ole igal pool piisavalt tagatud. Ka Eurostati andmetel on Eesti ühistranspordi osakaal maismaa reisijateveo transpordis Euroopa keskmisest madalam⁵. Tänu madalale asustustihedusele ei ole kõigi asulate ühistranspordiga katmine ka mõttekas. Tööandja transpordi maksuvabastus aitaks seda riigieelarveliste avalike teenuste puudujääki kompenseerida.
- Tööjõu mobiilsuse huvides sõidukulude kompenseerimise või ühistranspordi korraldamise eesmärk ei ole võimaldada töötajatele maksuvabalt hüve andmist, vaid optimeerida tööandja äriprotsesse ja tagada kvalifitseeritud töötajate olemasolu olukorras, kus paljudes valdkondades on hetkel Eestis tööjõupuudus. Seega on tööandja kulu töötaja transpordile olemuslikult tehtud tööandja ettevõtluse säilitamise ja arendamise huvides.

² Eesti Konjunktuuriinstituut, Konjunktuur 1(196)2016.

³ Allikas: Statistikaamet, Tabel TT66: REGISTREERITUD TÖÖTUD PIIRKONNA/MAAKONNA JA HARIDUSTASEME JÄRGI (KUUD), 16.08.2016

⁴ Kerly Espenberg jt, Tööd mitteotsivad registreeritud töötud ja nende töötuna arveloleku põhjused, Tartu Ülikool 2014.

⁵ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Passenger_transport_statistics, 16.08.2016.

Euroopa Liit
Euroopa SotsiaalfondEesti
tuleviku heaks

Näide tööandja transpordi vajalikkusest:

Eesti väikelinnas tegutseb toiduainetööstus, mille mehitamiseks konkreetses linnas piisavalt vabu töökäsi ei ole. Töökohtade täitmiseks on palgatud sama maakonna erinevatest valdadest veel 100 töötajat. Paljudel töötajatel on isikliku või ühistranspordiga üldjuhul võimalik vahetuse alguseks tööle saada ja peale tööd ka koju, nii et bussi ebamõistlikult kaua ootama ega kilomeetreid jalgsi käima ei pea. Siiski on 100 töötaja hulgas iga nädal keegi, kelle tööpäeva lõpp või kodust väljatulemine viibib, sageli ei tule ühistransport õigel ajal jne, mistõttu on töö sageli häiritud. Seetõttu on tööandja otsustanud inimeste turvaliseks ja õigeaegseks tööle- ning kojujõudmiseks panna käima bussid, mis teevad igal õhtul ja hommikul ringi maakonnas ning toimetavad optimaalse kuluga töötajad kohale. See muudab ettevõtte konkurentsivõimelisemaks, tellimuste õigeaegne täitmine on tagatud, töötajad jõuavad turvaliselt tööle ja koju ning tööandjal on tänu transpordi korraldatusele veidi lihtsam töötajaid leida. Samas ei tunnetata töötajad seda kui olulist palgalisa, sest nad ei tea hüvitise suurust ega saa selle üle otsustada. Kui nad loobuvad tööandja organiseeritud transpordist, ei saa nad endale oma osa bussiveokulust töötasuna ega muul moel.

Ülaltoodud näites on tööandja transpordi enda maksumus ca 50-80 € töötaja kohta kuus. Lisaks sellele tekib tööandjal tulu- ja sotsiaalmaksukohustus erisoodustuselt täiendavalt ca 50000-80000 € aastas. Samuti tekitab ettevõtjale peavalu õigusselguse puudumine küsimuses, kas iga töötaja puhul mõistliku „aja- ja rahakulu“ kriteerium ikka on täidetud. Sama kriteeriumi täidetust peaks ka Maksu- ja Tolliamet kontrollima iga töötaja puhul eraldi, mis on üsna kulukas ettevõtmine võrreldes võimaliku maksukahjuga. Eesti tööelise elanikkonna osakaal väheneb kiiresti ja koos sellega kasvab surve riigieelarvele. Seetõttu on riik võtnud õigustatult suuna halduskulude minimeerimisele ja valitsemisaparaadi optimeerimisele. Tööandja transpordi erisoodustusena maksustamine on üks ebaefektiivsemaid tegevusi sarnaselt teiste erisoodustuste maksustamisega, sest ausad ettevõtjad maksavad erisoodustusi, ebaausad mitte ja riigil seda mõistliku kuluga kontrollida ei ole võimalik.

Kokkuvõtvalt on tööandja transpordi erisoodustuse kaotamine riigile tervikuna kasulik, sest see otseselt või kaudselt:

- Vähendab tööpuudust;
- Suurendab töajõu osalemise määra;
- Vähendab töajõupuudust;
- Julgustab looma töökohti;
- Vähendab ääremaastumise negatiivset mõju;
- Soodustab majanduskasvu;
- Kasvatatakse riigieelarvetulusid.

Ettepanek on kooskõlas järgmiste Valitsuse 2016-2019 eesmärkidega⁶:

- Lastega perede toimetuleku parandamine – Töö- ja pereelu ühildamine;

⁶ <https://valitsus.ee/et/valitsuse-tegevusprogramm>, 28.09.2016



Euroopa Liit
Euroopa Sotsiaalfond



Eesti
tuleviku heaks

- Tööjõumaksude vähendamine;
- Riigireform – halduskulude vähendamine;
- Ääremaastumise pidurdamine;
- Sissetulekute kasvatamine ja ettevõtluse edendamine;
- Sotsiaalkaitse ja tervishoiupoliitika ja p 19. Maaelu - hõivega seotud eesmärgid.