

tagasi pileteid. Odavamad hinnad kehtivad reeglina ainult edasi-tagasi lennuks ja kohalolek sihtpunktis ei tohi olla tundigi lühem ega pikem lubatust.

Ettemaksu nõue

Kallimate pileтите puhul võib pileti osta suvalisel ajal enne lendu. Odavamate puhul on sageli nõutav pileti väljaost kindel arv päevi enne esimest lendu või peale broneerimist. Peale väljaostmist aga ei saa enam piletit muuta ega tagasi anda ilma suurte, kuni 100% ulatuvate trahvideta.

Tagastamis- ja muutmisõigus

Väga oluline punkt. Mida kallim piletit, seda suuremad õigused. Kasutamata täishinnaga (full fare) piletit saab soovi korral täies ulatuses tagasi müüa nii enne lennu toimumist kui kuni aasta jooksul peale seda. Samuti saab vabalt muuta piletil olevaid kuupäevi ja marsruuti. Odav sooduspakkumise piletit võib aga väiksemagi plaanide muutuse korral osutada kasutuks vanapaberiks, sest mingid muutused ega tagasimaks ei pruugi olla lubatud. Sinna vahele jääb sadu erinevaid variante, kus pileti muutmise on lubatud teatud tingimustel, suurema või väiksema trahvi eest.

Muud tingimused

Lennukompaniid on nende väljamõtlemisel päris leidlikud. Näiteks võivad odavamad hinnad kehtida ainult kahekesi koos lendajatele, teatud nädalapäeval või koguni teatud kellaajal lendajatele jne.

Ka siis, kui leppida kõige kitsendavamate tingimustega, ei ole alati võimalik odavat piletit osta sel lihtsal põhjusel, et kohad on juba otsas. Nimelt jagavad lennukompaniid oma realselt olemasolevad kohad ära niimoodi, et odavalt müügisolevate kohtade arv on piiratud võrreldes lennukis üldse olevate kohtade arvuga. Teatud kõrgendatud nõudlusega perioodidel (olümpiamängud, messid) võidakse odavate hindade müük

sootuks blokeerida ja osta tuleb ikkagi kallim piletit.

Avaldatud täishinnad šokeerivalt kallid

Ainsad hinnad, mida ametireiside määruse täitmisel saaks kuidagi aluseks võtta, on nn. avaldatud täishinnad (published full fares). Tegemist on ilma igasuguste kitsendusteta täishindadega, mis kehtivad sõltumata lennukompaniidist. Näiteks Tallinna ja New Yorki vahel kehtivad praegu järgmised täishinnad edasi-tagasi pileti eest: esimene klass (first) 102 835 kr, äriklass (business) 64 280 kr ja säästuklass (full economy) 53



240 kr. Kuid samas algavad lepingulised soodushinnad äriklassi jaoks sama teekonna jaoks juba 26 000-st kroonist. Nii et säästuklassi (ehk "turistiklassi") täishind on antud juhul kaks korda kallim (!) äriklassi soodushinnast. Sellise soodus-äriklassipileti erinevuseks võrreldes täishinnaga on kehtimine ainult konkreetsel lennukompaniil, kindlalt paika pandud marsruut ja lubatud peatuste väiksem arv.

Euroopas täishind vaid äriklassile

Euroopasiseste lendude korral on asi tunduvalt lihtsustatud. Esimest klassi pole olemas ning säästuklassi ja äriklassi täishinnad on ühendatud (Full Economy=Full business). See tähendab, et kui inimene otsib ametlikult kehtivat "turistiklassi normaalhinda"

Tallinna ja Pariisi vahel, siis seda ta reeglina ei leia. Seda lihtsalt pole olemas. On olemas ainult äriklassi normaalhind, mis laieneb ka piirangutevabale säästuklassile, kui keegi peaks justnimelt seda klassi nõudma. Estraveli 1999a müüdüd lennupiletitest 90% oli sihtkoht Euroopas. Arvestades ainult töölahetusteks müüdüd pileteid, on Euroopa osakaal veelgi suurem, hinnanguliselt kusagil 95% lähedal.

Pühapäevareegel ahistamas?

Euroopas levinud kombe kohaselt eeldavad kõik säästuklassi soodushinnad (v.a. eelmainitud täishind) nn. pühapäevareegli ehk "Sunday Rule'i" järgimist Pühapäevareegli kohaselt ei tohi tagasilend sihtpunktist alata varem kui saabumisele järgneval pühapäeval kell 00:01). Lennukompaniide seisukohalt vaadates on see kõige efektiivsem viis, kuidas eristada maksujõulisemaid ärikliente oma raha eest reisivatest eraklientidest. Näiteks soovides lennata naaberriiki kolmapäeva lõunal toimuvale tööalasele kohtumisele, tuleks säästuklassi hinna saamiseks ära lennata juba eelmisel laupäeval või siis tagasi tulla järgmisel pühapäeval. Kummalgi juhul oleks ajakadu (koos hotellikuluga) 4 lisapäeva, mida ärireisijad endale lubada ei või. Igast reeglist on muidugi erandeid. Alla 25-aastastele kehtivad näiteks noorsoohinnad, mis ei nõua pühapäevast kohalolekut. Mõnikord pakuvad Ida-Euroopa lennufirmad soodushindu, mis ei nõua pühapäevareegli täitmist. Sealjuures võivad ühendused olla väga ebamugavad, nõudes pikka ooteaega lendude vahel või koguni ööbimist transiitlinnas.

"Kupeevaguni" rongipiletid vaid Venemaal

Kui vaadelda pileтите teemat laiemalt, siis leiab määrusest ka muid vapustavaid viiteid. Näiteks kupeevaguni koht. Teatavasti omistatakse reisiringide vagunitele ja pileтитеle

kas esimene või teine klass. "Kupeed" võivad olla või mitte olla nii esimese kui teise klassi vagunites. Ainult Venemaal ja SRÜ riikides kasutatakse siiani vagunite puhul jaotust "üld", "platskaart", "kupee" ja "SV".

"I klassi laevakajut" kuulub Titanicu aega

Ka laevadega pole määruse tegijatel vedanud. Kasutatakse nõukogude reisilaeval kogetud või Titanicu raamatust loetud kajutite jaotust esimene (teine, kolmas?). Kuid tegelikult on maailma reisilaevandus juba ammu loobunud sellistest "diskrimineerivast" jaotustest. Tänapäeval liigitab iga laevafirma oma kajutid oma äranägemise järgi, lähtudes vaid turunduslikest eesmärkidest. Ameerika kruisilaevadel aga polegi enam kajuteid (cabin), vaid hoopis toad (stateroom). Erinevaid kategooriaid on suurtel laevadel kümneid ning iga nimetus sõltub asukohast, aknast, suurusest, mugavustest jne jne.

Ootame uut määrust?

Rahandusministeerium on ajakirjanduse vahendusel teavitanud plaanidest töölahetuse määrust "täpsustada". Kuna riigiametnikud ka ise teenistuslahetustel käivad, saab neile loodetavasti selgeks mitte ainult täpsustamise, vaid lausa põhjaliku ringitegemise vajadus.

Seniks tuleks lähtuda tervest mõistusest ja osta lennupileteid vastavalt konkreetse reisi tingimustele. Kui plaanid lubavad kitsendustega pileti kasutamist, võib riskida ja osta säästuklass sooduspilet. Kui ei, tasub osta kitsendusteta (või väiksemate kitsendustega) äriklassi pilet ja põhjendada seda maksuametile võrreldava säästuklassi (turistiklassi) kehtiva hinna puudumisega.

"Piletihinnad on vaid pool probleemist"

Estraveller küsis antud päevakohase teema kohta kommentaari ka Estraveli tegevjuhi Aivo Takise käest.

"Liiga kallis" büroorent sotsmaksu alla?

Eesti kodanikuna on minul piinlik lugeda, et veel aastal 2000 reguleerib riigiparaat ettevõtluse tootlikkust Eestis kulude piirnorme kasutades. Kuna ärireisid pole ei rohkemal ega vähemal määral ärikulu kui näiteks ruumide rent, siis võiks ju oodata ka rendi maksustamist üle mingi häguse piirnormi ulatuses osas? Paralleel on käegakatsutavalt ilmne. Töötaja jaoks on paremad töötingimused (ruumid) täpselt samuti kaudseks motivatsiooniks paremini töötada kui ka mugavam hotellituba ja kiirem lennuühendus töökohustuste hulka kuuluva ametireisi ajal. Kui me neid piirame, siis miks mitte muid ärikulusid?

Hüvitis: kellelt ja kellele?

Kõige intrigeerivam osa ametilähetuste määruhes ja ka tulumaksuseaduses ei ole siiski mitte suurte kulude eest karistamise kontseptsioon. Ning ammugi mitte äpardunud terminoloogia. Kõige huvitavam küsimus on hoopis see, miks peaks "töötajale tekitatud kulude hüvitamist" käsitleva seadusandlusega üldse piirama ettevõtluskulude maksustamist, kui tegemist ei ole ei töötajale tekkinud kuluga ega talle nende kulude hüvitamisega. Vaevalt on kedagi, kes veel ei tea, et enamuse ärireisikuludest teostavad Eesti organisatsioonid juba enne reisi, kusjuures reisiteenuste ostutehing toimub ainult juriidiliste isikute vahel. Kui firma A ostab reisibüroo B käest lennupileti ja hotellikoha, siis ei tekita see ju kuidagi kulutusi reisija C rahakotis.

Järelikult, miks peaks firma A raamatupidaja reisibüroo B ostuarve konteerimisel üldse huvituma eelmainitud piirnormidest piletite ja hotellide jne. kulude jaoks? Minu loogika ütleb, et ei peakski. Ja et piirnorme tuleb vaatlama hakata alles siis, kui töötajale C on vaja raha välja maksta millegi eest, mida tal seaduslik õigus nõuda on.

Seisukoha võtjaid raske leida

Kuna eeltoodud paradoks on diskussiooni väärt, siis olen püüdnud saada ka kommentaare. Kaubandus-tööstuskoja juristi hinnang oli pikk ja ettevaatlik. Lühidalt võiks selle kokku võtta nii: "Juriidiliste isikute vahelist tehingut antud määrus tõesti ei reguleeri, kuid vaadelda tuleks kõiki kehtivaid seadusi komplekselt, millest järeldub muuhulgas, et teenuste eest maksmise viis ei oma tähtsust maksustamise otsustamise juures".

Audiitorkogu direktori hinnang oli kokkuvõtlikult selline: "Audiitorid ei saa ise luua seaduste tõlgenduspraktikat, vaid ainult hinnata kehtivate ja tunnustatud normide ja tõlgenduste kohast täitmist kolmandate isikute poolt". Kuid sellegipoolest oldi lahkelt nõus antud teemat päevakorda võtma juba lähemal ajal.

Rahandusministeeriumi juriidilise osakonna juhataja pidas paremaks üldse mitte elektronpostile reageerida, mida ma täiesti mõistan ja ei kritiseeri.

Loodan, et antud teema kajastamine Estravelleri veergudel annab ehk mõnele meie lugejatest jõudu juurde, pidamaks oma väikest võitlust meie ümber vohava ebaratsionaalsuse vastu. Sest kui meie ise seda iga päev ei tee, siis ei tee seda keegi.