

RMK-le kopsakas kasum

RMK mullune käive ulatus 221,3 miljoni ja äri-kasum 84,4 miljoni euroni. Ainult 2018. aastal on RMK kasum olnud suurem: 89 miljonit eurot. Käivet kasvatas peamiselt puidu tõusnud hind. **Ärileht**



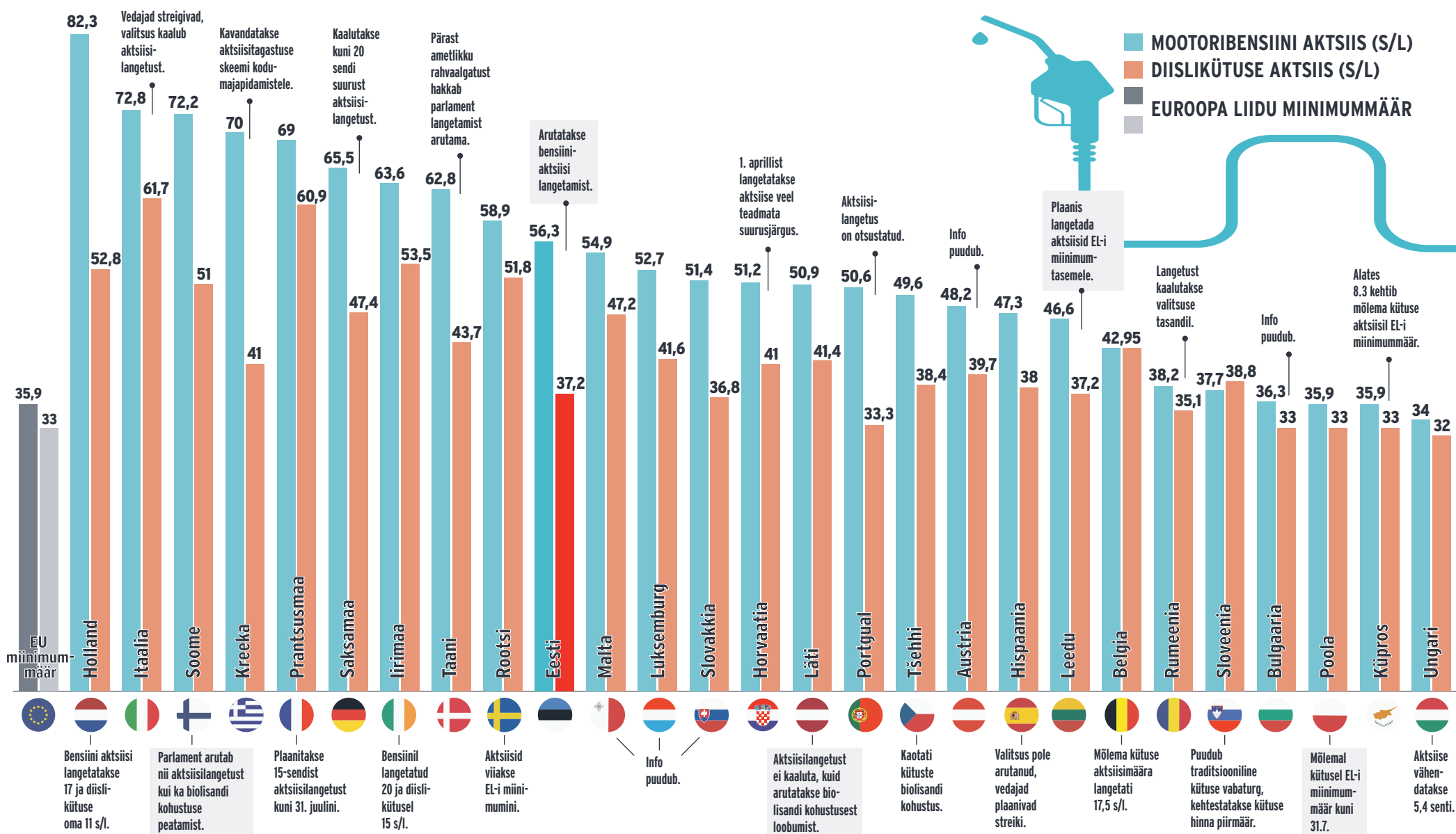
Vene nafta võib uute sanktsioonidega pihta saada

Reutersi andmetel töötatakse EL-is uute sanktsioonide kallal ja arutluse all on ka Vene nafta impordikeeld. Vene nafta impordi on juba keelanud nt

USA ja Ühendkuningriik. Allikate teatel peavad seda loogiliseks sammuks eelkõige Balti riigid, aga Saksamaa on endiselt ettevaatlik. **Ärileht**

Paljud liikmesriigid on juba aktsiisimäärasid muutnud

Kütusehinnatõus puudutab kogu Euroopat ja paljud liikmesriigid on juba aktsiisimäära muutnud või plaanivad seda teha, et hinnatõusu piirata. Eesti mootoribensiini aktsiis on EL-i miinimummäärast märksa kõrgem.



Allikas: Eesti õliühing, graafika: Kristjan Gabral/EPL

Ettevõtted nõuavad töökohtade kadumisega ähvardades mõnesendist muutust

Kütuseaktsiisid on EL-is väga erineval tasemel ja paljud riigid muudavad neid, kuid Eesti ootab veel.

Tanel Saarmann
tanel.saarmann@arileht.ee

Kauba- ja reisijatevedajaid ühendavad organisatsioonid, ettevõtted ning kütusesektori esindajad esitasid ühispeördumise, milles paluvad Ukraina sõja ja majandussanktsioonide tõttu riigilt kiireid lahendusi diislikütuse hinnatõusuga kaasnevate mõjude tasandamiseks.

Avalduses öeldakse, et ettevõtluses valdavalt kasutatava diislikütuse rekordhinnad

ähvardavad veelgi kergitada inflatsioonimäära, panna löögi alla tuhanded veonduse töökohtad ja vähendada Eesti ettevõtete konkurentsivõimet, mille tulemuseks on majanduse kokku tõmbumine.

Mõjutab kõiki hindu

„Peale selle, et kõrgetel kütusehindadel on märkimisväärne negatiivne mõju veondussektorile, toob see kaasa ka kõikide kaupade ja teenuste hinnatõusu. Seda hakkavad valusalt tunda eelkõige Eesti inimesed, kelle reaalne ostujõud

väheneb. Rääkimata muidugi kõrgetest hindadest tanklates,” selgitas Eesti logistika ja ekspedeerimise assotsiatsiooni juhatuse liige Herkki Kitsing.

„Valitsuses toimuvad praegu lisaelarve läbirääkimised ja kindlasti peaks sinna alla kuuluma ka aktsiisimäära langetamine. Ukraina sõja ja majandussanktsioonide tõttu arutab valdav enamik Euroopa Liidu riike praegu seda teemat. Paljud riigid on otsuse juba teinud, näiteks Rootsi ja Poola langetasid aktsiisimäära erakorraliselt Euroopa Liidu miinimummäärani ehk 33 sendini liitri kohta diislikütuse aktsiisi puhul. Eestis kehtib praegu

aktsiis 37,2 senti liitri kohta,” selgitas Kitsing.

Kaks lahendust

Ühisavalduses pakutakse kahte lahendust. Esiteks: langetada ajutiselt diislikütuse aktsiisimäär tasemele 33 senti liitri kohta. Ajutine langetus võiks kehtida vähemalt 30. septembrini, võimalusega vajaduse korral pikendada aktsiisilangestuse tähtaega, juhul kui väliskeskkond seda nõuab.

Teine variant on kehtestada aktsiisitagastuse süsteem ja võimaldada seda veoettevõtetele. See aitaks allakirjutanute sõnul hoida veohinnad tasemel, mis ei mõjutaks liigselt üldist hinnataset ega majan-

dusaktiivsust ja võimaldaks sektoril konkurentsivõimeliselt edasi tegutseda. Paljudes EL-i riikides on analoogne lahendus – ettevõtetele kütuse maksumuse vähendamine –

„Seda hakkavad valusalt tunda eelkõige Eesti inimesed, kelle reaalne ostujõud väheneb.”

kasutusel, et hoida kontrolli all veoteenuse hindasid.

Kitsing lisas, et kindlasti on tegu vägagi ajakriitilise küsimusega, sest võrreldes teiste riikidega on Eestis prob-

leem veelgi akuutsem. „Eesti veondussektoris on olnud teistest rohkem otsest sidet Venemaa ja Valgevene turuga ning sanktsioonide tõttu on osa ettevõtete tegevus päevapealt lõppenud,” märkis ta.

Suured organisatsioonid

Pöördumise saatsid Eesti suurimaid rahvusvahelisi kaubavedajaid ühendav esindusorganisatsioon Eesti rahvusvaheliste autovedajate assotsiatsioon, Eesti logistika ja ekspedeerimise assotsiatsioon, Eesti riigisisesele kauba- ja reisijateveole keskendunud ettevõtjaid esindav autoettevõtete liit ning kütusesektori esindusorganisatsioon Eesti õliühing. ●