

Vabariigi Valitsus  
Peaminister Kaja Kallas  
e-post: [kaja.kallas@riigikantselei.ee](mailto:kaja.kallas@riigikantselei.ee)

Rahandusministeerium  
Minister Keit Pentus-Rosimannus  
e-post: [keit.pentus-rosimannus@fin.ee](mailto:keit.pentus-rosimannus@fin.ee)

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium  
Minister Taavi Aas  
e-post: [taavi.aas@mkm.ee](mailto:taavi.aas@mkm.ee)  
Minister Andres Sutt  
e-post: [andres.sutt@mkm.ee](mailto:andres.sutt@mkm.ee)

Riigikogu rahanduskomisjon  
Esimees Andrei Korobeinik  
e-post: [andrei.korobeinik@riigikogu.ee](mailto:andrei.korobeinik@riigikogu.ee)

Riigikogu majanduskomisjon  
Esimees Kristen Michal  
e-post: [kristen.michal@riigikogu.ee](mailto:kristen.michal@riigikogu.ee)

koopia:  
[riigikantselei@riigikantselei.ee](mailto:riigikantselei@riigikantselei.ee)  
[info@rahandusministeerium.ee](mailto:info@rahandusministeerium.ee)  
[info@mkm.ee](mailto:info@mkm.ee)  
[rahanduskomisjon@riigikogu.ee](mailto:rahanduskomisjon@riigikogu.ee)  
[majanduskomisjon@riigikogu.ee](mailto:majanduskomisjon@riigikogu.ee)

18.03.2022

*Allkirjastatud digitaalselt ja edastatud e-postiga adressaatidele*

**Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni (ERAA), Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsiooni (ELEA), Autoettevõtete Liidu (AL) ja Eesti Õliühingu (ÕÜ) ühispöördumine kiireteks lahendusteks diislikütuse rekordilise hinnatõusu mõjude vähendamisel**

Eesti suurimaid rahvusvahelisi kaubavedajaid ühendavad esindusorganisatsioonid ERAA ja ELEA, peamiselt Eesti siseriiklikule kauba- ja reisijateveole (sh rahvusvahelisele reisijateveole) keskendunud ettevõtjaid esindav AL ning kütusesektori esindusorganisatsioon ÕÜ pöörduvad Vabariigi Valitsuse, Riigikogu majandus- ja rahanduskomisjoni ning asjaga seotud ministeeriumite poole **palvega leida kiireid lahendusi diislikütuse erakordse hinnatõusuga kaasnevate mõjude tasandamiseks**. Valdavalt ettevõtluses kasutatava diislikütuse rekordhinnad tekitavad nii märkimisväärse inflatsioonisurve kui ka vähendavad majandusaktiivsust. Seetõttu tuleks valitsusel koheselt arutada ja leida võimalusi hinnasurve vähendamiseks. Vastasel juhul kerkib inflatsioonimäär, satuvad löögi alla tuhanded töökohad veonduses ning väheneb Eesti ettevõtete konkurentsivõime, mille tulemuseks on majanduse kokku tõmbumine.

Valdav osa Euroopa Liidu riikidest on täna arutamas võimalusi kütusehindade langetamiseks ning paljud riigid on juba teinud otsuseid viia kütuste aktsiisimaksud Euroopa Liidus lubatud miinimumtasandile 33 senti/liitri kohta. Märkime, et meie regiooni veoettevõtete elujõulisus on veelgi suurema löögi all, kui Lääne-Euroopa ettevõtete puhul. Kuna paljud ettevõtted teenindasid Venemaa ja Valgevene ning samuti ka Ukraina turge, siis on sõjategevus ja kehtestatud sanktsioonid võtnud Eesti ettevõtetelt arvestatavas mahus eksporditurgude teenindamise võimaluse. Seetõttu on kiired ja tõhusad lahendused Eesti veonduse ellujäämise osas võtmetähtsusega.

Märkime, et konkurentsivõimeline aktsiisipoliitika aitab märgatavalt tõsta Eesti eksporditulu ja üldist majandusaktiivsust. 2020. aasta otsus viia diislikütuse aktsiisimäär tasemel 37,2 senti/liitri kohta tõi kaasa maantee kaubaveost teenitud eksporditulu 7-kordse suurenemise – tänu aktsiisilangemisele teenis Eesti 2021. aastal umbes 230 miljonit eurot rohkem eksporditulu kui kõrge aktsiisimaksuga perioodil keskmiselt. Aktsiisimäära langetamine võimaldas reisijate- ja kaubaveoteenuseid pakkuvatel ettevõtetel 2021. aastal suurendada oma eksporditulu kokku 239 miljoni euro võrra 2020. aastaga võrreldes. Veondussektor oli selles vaates selgelt kõige suurema positiivse arenguga sektor moodustades koguni 20% Eesti teenuste eksporditulu suurenemisest 2021. aastal<sup>1</sup>.

Lisaks sellele, et kõrgetel kütusehindadel on märkimisväärne negatiivne mõju veondussektori majandustegevuse jätkusuutlikkusele, toob see kaasa ka kõigi kaupade ja teenuste hinnatõusu. Seda hakkavad valusalt tundma eelkõige Eesti inimesed, kelle reaalne ostujõud väheneb. Viimase 6 kuu keskmine inflatsioonimäär on Eestis olnud 9,4%, mis ületab ELi keskmist pea kahekordselt ja jääb alla ainult Leedule<sup>2</sup>. Seetõttu on hinnatõus Eestis eriti suureks probleemiks ning kuna koguni üle 30% ELi inflatsioonist tuleneb energiakandjate hinnatõusust<sup>3</sup>, siis aitaks diislikütuse – mis moodustab ligi 80% Eesti siseriiklikust vedelkütuste tarbimisest<sup>4</sup> – hinna langetamiseks rakendatud poliitikainstrumentid (sh maksulangetused) vähendada Eestis suureks majanduslikuks ohuks olevat üleüldist hinnatõusu.

Oleme teadlikud, et meie piirkonna riikide valitsused on arutamas võimalusi kütusehindade negatiivse mõju vähendamiseks – Rootsi ja Poola valitsus on juba otsuse teinud ja langetanud diislikütuse aktsiisimäära erakorraliselt ELi miinimummäärani. Lisaks rakendavad mõlemad riigid ka muid võimalusi transporditarbijate toetamiseks kõrge hinna kontekstis (nii käibemaksulangetus kui ka mitmesugused otsetoetused). Sarnased diskussioonid käivad nii Leedus, Lätis kui ka Saksamaal. Lääne-Euroopa riikide veondussektor on reageerinud äkilisele hinnatõusule streikide ja vedude peatamisega. Sellel on omakorda ühiskonda ja normaalset majandustegevust destabiliseeriv mõju. Seetõttu on kiired lahendused ka Eestis äärmiselt vajalikud, kuna meie veonduse jaoks on probleemid veelgi akuutsemad ja teravamad seoses eksporditurgude ära kukkumisega.

Kütusesektori esindusorganisatsioon ÖÜ märgib, et viimase kuu jooksul toimunud naftatoodete maailmaturu hinnahüpe on eriti teravalt mõjutanud just diislikütuse hindasid, mis on täna euronominatsioonil 36% kõrgemal tasemel kui enne Venemaa sõjalise kallaletungi algust 22. veebruaril. Samal perioodi jooksul on Brenti toornafta tõus olnud üle kolme korra väiksem – 10%<sup>5</sup>. Kuna Venemaal on eriti suur mõju just Euroopa (ja maailma) diislikütuse turule, siis on oodata kõrgete hindade jätkumist ettenähtavas perspektiivis. Nii on just diislikütuse hinnatõusule vaja leida mõjusaid lahendusi, sest parimate teadaolevate eelduste kohaselt jäävad hinnad keskmisest kõrgemaks kogu 2022. aasta jooksul. Märkime, et juba veebruari hinnatase (kuukeskmisena 1,505 eurot/liitri kohta<sup>6</sup>) vähendas siseriiklikku diislikütuse tarbimist 7-10% võrra ÖÜ baasstsenaariumiga võrreldes – seega on kõrgetel hindadel märgatav mõju diislikütuse tarbimisele ja sellest lähtuvalt ka majandustegevusele.

<sup>1</sup> Statistikaamet, VKT11: Teenuste eksport ja import teenuse liigi järgi. Külastatud: 16.03.2022

<sup>2</sup> Eurostat, HICP - monthly data (annual rate of change). Külastatud: 17.03.2022

<sup>3</sup> Eurostat, Euroindicators. Flash estimate - February 2022. 02.03.2022. Külastatud: 17.03.2022

<sup>4</sup> Maksu- ja Tolliamet. Kütuse müügi koondandmed. Külastatud: 16.03.2022. Arvestatud 2021. aasta mootoribensiini ja diislikütuse kogutarbimist megadžaulides

<sup>5</sup> Allikad: Marketwatch ja S&P Global Platts

<sup>6</sup> Allikas: EU Weekly Oil Bulletin

Pakume välja järgnevad lahendused:

- 1. Diislikütuse aktsiisimäära ajutine langetamine tasemele 33 senti/liitri kohta.** Ajutine langetus võiks kehtida vähemalt 30. septembrini, kuid selle juures peaks olema ka klausel võimalusega vajadusel pikendada aktsiisilangemise tähtaega juhul, kui väliskeskkond seda nõuab.
- 2. Aktsiisitagastuse süsteemi kehtestamine ja võimaldamine veoettevõtetele.** Selleks, et hoida veohinnad tasemel, mis ei mõjutaks liigselt üldist hinnataset, majandusaktiivsust ja võimaldaks konkurentsivõimeliselt sektoril edasi tegutseda on mõistlik lisaks aktsiisilangemisele kaaluda ka veoettevõtetele aktsiisitagastuse skeemi rakendamist. Paljudes ELi riikides on analoogne lahendus kasutusel, et hoida kontrolli all veoteenuse hindasid läbi ettevõtete reaalse kütuse maksumuse vähendamise. Meedet saab disainida selliselt, kus see on seotud diislikütuse maailmaturuhinnaga tagades ettevõtetele prognoositava kulubaasi ees ootava väga ebakindla perioodi jooksul.

Oleme valmis tegema riigiga kohest, igakülgset ja aktiivset koostööd selle nimel, et leida lahendused praegustele väga murettekitavatele tendentsidele. Loodame, et Valitsus leiab lisaeelarve läbirääkimiste juures võimalusi selleks, et diislikütuse hinnahüppele leevendust tuua. Märgime, et tegu on nii veondussektori käekäigu osas tähtsa teemaga kuid samas laiemalt ka kogu riigi majanduskeskkonda väga palju mõjutava küsimusega. Samuti oleme seisukohal, et ajakriitilisus on antud küsimuses võtmetähtsusega – otsused peaksid olema kiired ja mõjusad.

**Pöördumisele alla kirjutanud:**

**Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsiooni (ELEA)**

juhatuse liige ja juhataja  
Herkki Kitsing

**Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni (ERAA)**

nõukogu esimees  
Jaak Kivisild

**Autoettevõtete Liit (AL)**

direktor  
Villem Tori

**Eesti Õliühing (ÕÜ)**

tegevjuht  
Mart Raamat