

Rahandusministeerium
Minister Keit Pentus-Rosimannus
e-post: keit.pentus-rosimannus@fin.ee

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

Riigikogu rahanduskomisjon
Esimees Erki Savisaar
e-post: erki.savisaar@riigikogu.ee

Riigikogu majanduskomisjon
Esimees Kristen Michal
e-post: kristen.michal@riigikogu.ee

koopia:
info@rahandusministeerium.ee
info@mkm.ee
rahanduskomisjon@riigikogu.ee
majanduskomisjon@riigikogu.ee

09.04.2021

Allkirjastatud digitaalselt ja edastatud e-postiga adressaatidele

Eesti Õliühingu avalik pöördumine seoses Rahandusministeeriumi kevadises majandusprognoosis kasutatud eeldustega diislikütuse tarbimise kohta

Eesti kütusesektori esindusorganisatsioon MTÜ Eesti Õliühing on tutvunud Rahandusministeeriumi kevadise majandusprognoosiga ja selles kasutatud eeldustega diislikütuse tarbimise kohta perioodil 2023-2025. Peame mõnna, et võttes aluseks ajaloolisi andmeid diislikütuse tarbimise osas, ei ole võimalik nõustuda rahandusministeeriumi hinnanguga, et „*aastatel 2023-2025 on diislikütuse koguste kasv prognoosi kohaselt keskmiselt 4,7% aastas*“¹. Lähtudes perioodi 2015-2019 riiklikust statistikast on reaalne hoopis situatsioon, kus diislikütuse kogused vähenevad. **Seetõttu on eelarvelaekumiste prognoosis diislikütuse aktsiisilaekumisi vähemalt 100 miljoni euro võrra üle hinnatud.**

Saame Rahandusministeeriumi prognoosist nii aru, et aastal 2023 taastub diislikütuse tarbimine 2019 aasta tasemel ja seejärel kasvab mõlemal järgneval aastal viidatud määra võrra. Tabel 1 väljendab Rahandusministeeriumi hinnangut diislikütuse kogustele ja vastavalt ka aktsiisilaekumistele.

¹ Rahandusministeeriumi kevadine majandusprognoos 2021, lk 27

Tabel 1. Rahandusministeeriumi 2021 kevadises majandusprognoosis kasutatud hinnang diislikütuse kogustele ja sellest tulenevatele eelarvelaekumistele perioodiks 2023-25

Aasta	Diislikütuse legaalne müük Eestis, mln liitrit	Aktsiisilaekumised, mln eurot
2023	745,0	367,3
2024	780,0	384,5
2025	816,7	402,6
KOKKU 2023-25		1 154

Oma kommunikatsioonis Öliühingule selgitas Rahandusministeerium (06.04.2021), et „koguste kasvu panustavad makromajanduslikest teguritest täiendavalt eratarbimine ning transpordisektori väljavaadet kajastav veosekäive“, ja täpsustas (08.04.2020), et „Veosekäive rahvusvahelistel vedudel peaks kasvama nii ka sel kui ka järgnevatel aastatel kooskõlas kaupade ekspordi ja impordi kasvu prognoosiga. Veosekäive riigisisestel vedudel peaks suurenema koos piirangute leevendamisega ja majandusaktiivsuse taastumisega“. Seega on Rahandusministeeriumi hinnangul diislikütuse koguste kasvu vedajaks eratarbija ja veondussektor.

Eratarbija

Öliühing märgib, et kuna vaid 13% diislikütuse tarbimisest tuleneb kodumajapidamistest, siis on sellel segmendil äärmiselt väike mõju riigiülestele diislikütuse tarbimise kogustele. Perioodil 2015-2019 on kodumajapidamiste diislikütuse tarbimine kasvanud kõigest 6 mln liitri võrra² – ehk eratarbimise mõju diislikütuse mahtude kasvule oli antud perioodil alla 0,2% aastas.

Veondussektor

Diislikütuste koguste palju suurem mõjutaja on veondussektor ning selle analüüsimisel perioodi 2015-2019 põhjal võib näha hoopis teistpidiseid trende, kui Rahandusministeerium oma prognoosides kasutanud on. Kuigi Eesti väliskaubanduse maht kasvas samal perioodil koguni 41%³, siis Eesti ettevõtete veosekäive kahanes 23% ehk 1,5 miljardi tonn-kilomeetri võrra. Samuti lähtub ka Eesti Riiklikust Kasvuhoonegaaside Heitkoguste Inventuurist, et veoautode diislikütuse kogused Eestis vähenesid antud perioodil 30 miljoni liitri võrra ehk 17%⁴. Seega ei ole mõistlik eeldada kohaliku vedaja veosekäibe kasvu ja Eestis tankimise kasvu tulevikus, kui hiljutised andmed seda absoluutselt ei näita.

Ajaloolised trendid ja andmed seega ei toeta Rahandusministeeriumi baaseeldust diislikütuse koguste märkimisväärsest kasvamisest perioodil 2023-25. Otse vastupidi – eeldada võiks arvestatavat koguste vähenemist. Leiame, et eelarveprognoosi koostades on lähtutud ebarealistlikest eeldustest.

Eesti Öliühing märgib, et aktsiisi tõstmisel liiguks järjest enam Eesti veoettevõtete tankimisest piiri taha – täpselt nagu juhtus aktsiisi tõstmisel 2016 ja 2017 aastal. Lisaks annab riiklik statistika selge indikatsiooni, et kõrge aktsiis tähendab ka meie veoettevõtete aktiivsuse vähenemist – see tähendab, et kaovad nii tangitavad kogused kui ka sektori töökohad, töjõumaksud ja äritegevus.

² Statistikaamet, KE062: kütuse tarbimine tegevusala ja kütuse liigi järgi

³ Maanteeveonduse aktiivsuse jaoks on tähtis just väliskaubanduse maht mahuühikutes – 41% väljendab Statistikaameti andmeid (VK200: Väliskaubandus) väliskaubanduse kogumahust tonnaži põhised

⁴ Keskkonnauuringute Keskus/Keskkonnaministeerium, „Kasvuhoonegaaside heitkoguste inventuur“, kättesaadav: <https://www.envir.ee/et/eesmargid-tegevused/kliima/rahvusvaheline-aruanalus/kui-palju-eestis-kasvuhoonegaase-tekib>.

Samuti märgime, et vähenevatest diislikütuste kogustest Eestis ei võida ei kohalik keskkonnaseisund ega ka globaalne kliimavõitlus – kaupade vedu toimub ikka diislikütuse baasil, kuid tulu riigikassasse sellest Eesti riigile ei laeku. Kuna Eesti ettevõtete veokilomeetreid asendavad välisriikide vedajad, kelle sõidukipark on vanem ja saastavam, siis tegelikkuses kliima ja eriti Eesti enda keskkonnaseisund hoopis kaotavad selle tõttu.

Kütusesektor prognoosib, et aktsiisi tõusmisel tasemele 0,493 eurot liitri kohta vähenevad diislikütuse kogused Eestis keskmiselt 2,5% võrra aastas kõne all oleval perioodil. Seal hulgas ilmneb langus juba 2023 algkoguste juures. Koguste vähenemist mõjutab nii aktsiisitõus kui ka teised struktuursed trendid. Nendest tähtsamad on:

- Veondussektori diislikütuste koguste jätkuv vähenemine – Eesti vedajad liiguvad aktsiisimäära 0,493 eurot liitri kohta taastamisel koheselt tankima naaberriikidesse ja kohalikel sisevedudel kasvab taas välisriikide vedajate hulk
- Tartu-Tallinn raudtee elektrifitseerimine
- Tallinna Linnatranspordi ja ülejäänud kohaliku tasandi ühistranspordi üleminek gaaskütustele ja elektrile
- Ökonoomsemate sõidukite kasutuselevõtt eratarbijate poolt

Tabel 2 väljendab kütusesektori prognoosi diislikütuste koguste osas perioodiks 2023-25. Tähele tasub panna seda, et antud tabelis on võetud arvesse ka mikrotasandi muutujaid – kogused ei tulene ühe väljundina suurest makromajandusarvutusest.

Tabel 2. Kütusesektori hinnang diislikütuse kogustele ja sellest tulenevatele eelarvelaekumistele perioodiks 2023-25.

Aasta	Diislikütuse legaalne müük Eestis, mln liitrit	Aktsiisilaekumised, mln eurot
2023	726,4	358,1
2024	708,2	349,2
2025	690,5	340,4
KOKKU 2023-25		1 048

Ootame Rahandusministeeriumilt selgitusi:

- Miks aktsiisilaekumiste prognooside koostamisel ei lähtutud ajaloolistest ja avalikult kättesaadavatest andmetest?
- Mis alustel on võetud eeldused, et varasemad selged tarbimistrendid – ehk veosekäibe vähenemine ja veoautode Eestist tankimise vähenemine – järsku ümber pöörduvad?

Eelkõige oleks selgitust vaja avalikkusele ja ettevõtetele, kes oma pöördumistes on palunud Valitsusel jätkata tänase diislikütuse aktsiisitasemega ka aastal 2022 maikuust. Kuna tegu on alusdokumendiga otsustele, mis peaksid Eesti majanduse edukalt koroonakriisist välja juhtima ja tagama majanduse arengu ka kriisi järgselt, siis leiame, et antud teemat tuleks käsitleda täie tõsidusega. Õliühing ei varja, et meie hinnangul on aktsiisi tõstmine tagasi endisele tasemele väga valus ning suure riskiga löök riigi majanduse taastumisele.

Aktsiisi tõstmisel oleks kaotajaks Eesti ettevõtluskeskkond ja tarbijad – majandusüleselt oleks aktsiisi tõstmisel vaid ühes ELi liikmesriigis (Holland) diislikütus kõrgemalt maksustatud kui Eestis. Samuti kordab Eesti Õliühing oma seisukohta, et aktsiisi hoidmisel tasemel 0,372 eurot liitri kohta on positiivne mõju ka riigieelarve laekumiste kontekstis.

Oleme jätkuvalt valmis oma mõjuhindanguid ja arvutusi riigiga jagama.

Lugupidamisega

Mart Raamat

Eesti Õliühing MTÜ tegevjuht
/allkirjastatud digitaalselt/