



Riigikogu
riigikogu@riigikogu.ee

Teie 15.04.2026 nr 2-3/15-517
Meie 03.06.2026 nr 1.1-13/1711-2

Vastus Riigikogu liikme kirjalikule küsimusele (KK 517)

Austatud Riigikogu esimees

Esitame rahandusministri vastuse Riigikogu liikme Lauri Laatsi esitatud küsimustele (KK 517).

1. Milline on kütusehindade järsu tõusu mõju Teie vastutusvaldkonnale tervikuna?

Minu vastutusvaldkond on ennekõike struktuuripoliitika, hoolitsemine selle eest, et poliitikavalikud oleksid mõistlikud, Eestile jõukohased ja jätkusuutlikud vaatamata sellele, et ühiskonna reaktsioonid muredele ja avalik arvamus ei pruugi olla. Kütusehindade tõus on klassikaline juhtum, kus karuteened valitsuste poolt on kerged juhtuma, aga lisaks kahjule on ka eelarvele väga kallid.

Minu vastutus on juhtida tähelepanu probleemi põhjusele ja tagada sekkumise adekvaatsus. Kuna hinnatõus tuleneb pakkumise takistustest, on igasugune nõudluse stimuleerimine uus surve pakkumise puudujäägiks ja hinnatõusuks. Seega mõjude leevendamine saab puudutada ainult kõige haavatavamaid, kui pakkumises tuleb leida alternatiivseid tarneid, edendada taastuvenergeetikat kui muuhulgas alternatiivset pakkumist ning energiat säästa.

Riigieelarve vaates suurenevad otseselt kulud kõigis valdkondades, kuid ennekõike seal, kus kasutakse rohkem sõidukeid ja logistikat: Kaitseväge, Politsei- ja Piirivalveamet, Päästeamet jms. Lisaks avaldab kütusehind survet inflatsioonile, mis kandub edasi indekseeritud eelarvekuludesse.

Madalamast pakkumisest tulenev kõrgem kütuste hind vähendab ka maksutulu laekumist. Rahandusministeerium koostas kevadprognoosi raames riskistsenaariumi, kus oli arvestatud kõrgema nafta hinnaga. Riskistsenaariumi korral vähenes käibemaksulaekumine võrreldes baasstsenaariumiga 13 miljoni euro võrra. See tuleneb sellest, et kui inimesed ja ettevõtted maksavad rohkem kütuse eest, jääb neil vähem raha muu jaoks. Nad ostavad vähem teisi kaupu ja teenuseid. Kütuseturul käive kasvab, mujal majanduses kahaneb.

2. Millised on peamised riskid Teie vastutusvaldkonnas juhul, kui kütuse hinnad püsivad pikaajaliselt kõrgel tasemel?

Riskide asemel on mõistlik rääkida tagajärgedest: riigieelarve kulude suurenemine, maksulaekumise vähenemine, majanduse reaalkasvu aeglustumine, inflatsiooni kiirenemine, intressimäärade tõus ja suurem määramatus prognoosimisel.

3. Milliseid ettevalmistusi on tehtud võimaliku pikaajalise kütuse hinnatõusu mõjude leevendamiseks, sealhulgas Teie vastutusvaldkonna toimimise tagamiseks?

Esimese asjana saame rahustada meeleolusid ja selgitada, et meist mitte olenevate asjade pärast ei tohi teha valeotsuseid. Pole pääsu tõsiasjast, et kui pakkumine maailmas väheneb, peab vähenema ka nõudlus. Majanduses toimub see hinna kaudu. Hind tõuseb nii palju, et tarbijad ja ettevõtted vähendavad oma tarbimist ja nii taastub tasakaal nõudluse ja väiksema pakkumise vahel.

Ebamugav tõde on, et üldine hinnatõusu leevendamine nii, et inimesed ja ettevõtted saaksid jätkata endises mahus tarbimist, ei saa maailma kui terviku vaates olla edukas ega mõistlik, eriti kuna käiku on lastud strateegilised kütusevarud. Kui riigid püüavad ühekorraga hinnasurvet vähendada, ergutab see nõudlust, mida tuleks vähendada. Aga kui nõudlus ei vähene, on turu surve hinnatõusuks üha tugevam ja seda seni, kuni tarbimise kogus jõuab pakkumise koguseni.

Euroopa rahandusministrid on seda ja populaarseid poliitikameetmeid arutanud korduvalt ning Eesti positsioon on kokku langenud Maailma Energiaagentuuri, IMFi, Euroopa Komisjoni, Euroopa Keskpanga omadega.

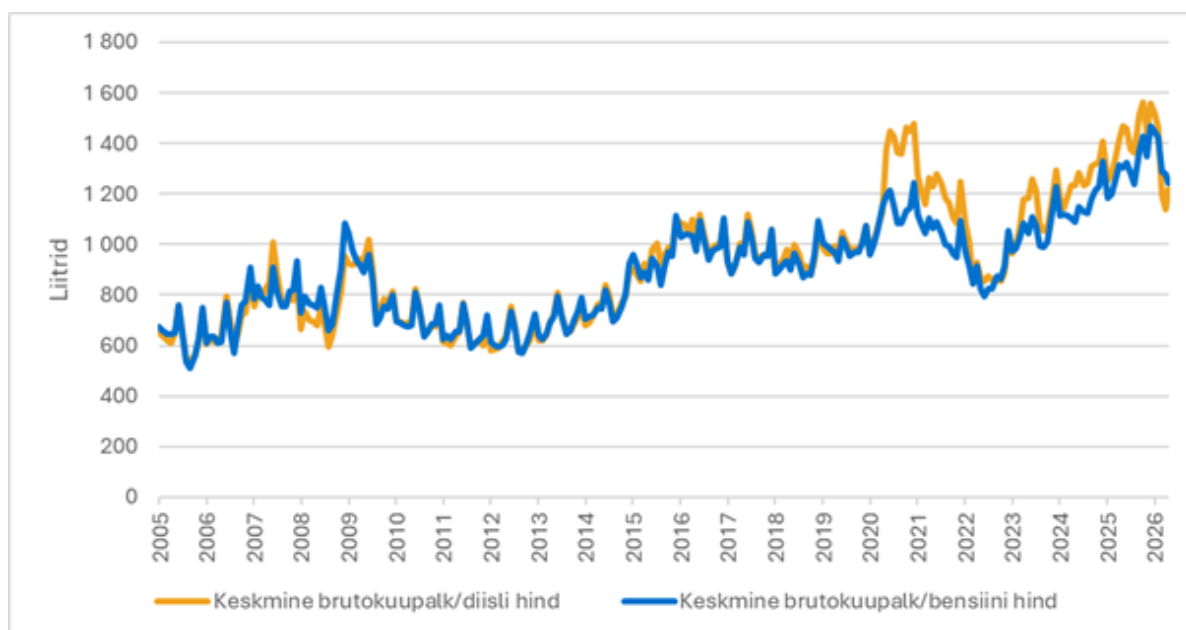
Majanduslikult õige on seega mitte summutada hinnasignaale ega soodustada senise tarbimise jätkumist, vaid otsida viise säästlikumaks tarbimiseks ja alternatiivseks pakkumiseks. Rahandusministrite arutelud on tõdenud sama ja veel tugevamini kui seni on tunnistanud taastuvenergeetika edendamise tähtsust. Kaubavahetus Hormuzi väinas ja piirkonna taristu taastamine ei tööta tuua kiiret ega ka jätkusuutlikku lahendust.

Samas ei olnuks hea signaal ka aktsiisimäärade tõus 1. maist ning aktsiisi mõju kahjulike kõrvalmõjudega kauba tarbimiselt on väga tagasihoidlik, kuna hind on kõrgem niigi ja aktsiisi osakaal temas tublisti langenud.

Siiski tuleb nimetada sedagi, et kütuse hinnatõusu mõju on ületähtsustatud. Konkurentsivõime küsimus pole kuigi asjakohane, sest fossiilide hind on kallinenud kõigi jaoks. Eelise saavad siiski need, kes taastuvenergeetikas edukamad.

Kui maksude mõju hinnale ei ole ootuspärane. Aktsiise ajutiselt vähendanud Balti riikides oli 22.05.2026 diislikütuse hind näiteks Tallinnas vahemikus 1,71-1,88 eurot liitri kohta. Teie üles otsitud hinnatipust 2,3 eur/l on langus olnud sõltuvalt tanklast 40 kuni 60 senti. Võrdluseks on maksimaalne võimalik diislikütuse aktsiisimäära langetus 9,8 senti liitri kohta (koos KM-ga 12,1 senti). Seejuures tuleb ka arvestada, et langetus ei jõuaks täies mahus lõpptarbijani, sest osa sellest kajastuks kütusemüüjate kasumimarginaalis. Lätis tehtud ajutine aktsiisimäärade langetus on sellest hea näide. 18.05.2026 seisuga maksis Eestis diislikütus 1,818 eurot, Lätis samal ajal 1,902 eurot, kuigi Lätis kehtib Eestist madalam diislikütuse aktsiisimäär (Allikas: Weekly Oil Bulletin).

Alltoodud joonisel on esitatud keskmise brutokuupalga ja kütuste hindade suhe 2005. aasta algusest kuni 2026. aasta maini. Aastate jooksul on palgakasv ületanud kütuste hinnakasvu. Isegi viimaste kuude hinnatõusu järel saab keskmise brutokuupalga eest osta rohkem kütust kui enne COVID-19 kriisi. Lisaks moodustab kütus tarbija ostukorvist vaid väikese osa. 2025. aastal oli kütuste osakaal kodumajapidamiste lõpptarbimisest 3,55%.



4. Kas Teie vastutusvaldkonnas on tehtud kriisiplaan olukorraks, kus kütuse tarneahelates võib tekkida tõsiseid häired või tekib pikem kütuse puudus?

Rahandusministeeriumi võimuses ei ole kütuste pakkumise suurendamine, seega ka mitte lahendus hinnatõusule ning nõudluse kunstlikuks ergutamiseks pole ei ressursse ega õigustust. Nagu mainitud, oleme aga analüüsinud nafta hindade mõju leibkondadele ning kevadprognoosi riskistsenaariumis eelarvele.

Kütuse varustuskindluse ja strateegiliste kriisivarude haldamise eest vastutab Kliimaministeerium koos Eesti Varude Keskusega, mis hoiab Eesti vedelkütuse miinimumvaru vastavalt Euroopa Liidu direktiivi nõuetele (vähemalt 90 päeva keskmisest päevasest netoimportist). Konkreetsete kriisiplaanide teemal oskavad nemad täpsemalt vastata, sest kütuse varustuskindlus kuulub nende vastutusvaldkonda.

5. Millised on peamised meetmed, mida sellises olukorras rakendatakse?

Õige ülesandepüstitus on alternatiivse pakkumise suurendamine ja tähelepanu kõige haavatavamatele. Maksuvaba miinimumi tõus on kütusenõudlust mittejuhtiv ehk adekvaatne tugi nõudlusele ning toimetulekutoetuse tõus nõrgimatele. See ei jää viimaseks leevenduseks, kuid üle tuleb rõhutada, et üldine inflatsioon ei ole nii kõrge, et õigustaks paanikat kütuse hindade pärast. Laiapõhjalised leevendusmeetmed oleksid eelarvele liialt kulukad ja kontraproduktiivsed. Rahandusministri ülesanne on tagada poliitikat adekvaatsus ja riigi eelarveline jätkusuutlikkus.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Jürgen Ligi

rahandusminister

Rait Pärn

rait.pars@fin.ee

