

## Vedelkütuse erimärgistamise seaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

### 1. Sissejuhatus

#### Sisukokkuvõte

Vedelkütuse erimärgistamise seaduse alusel on erimärgistatud diislikütust (edaspidi *eriotstarbeline diislikütus*) lubatud kasutada põllumajandustoodete tootmiseks põllumajanduses kasutatavas masinas, traktoris ja liikurmasinas ning kuivatis. Eriotstarbelise diislikütuse kasutada lubamise kontseptsioon läbi masinate ja seadmete loetelu sätestamise on kehtinud alates 1997. aastast, kui vedelkütuse erimärgistamise seadus vastu võeti. Antud loetelu on aeg-ajalt muudetud, näiteks lisatud vastavalt tehnika arengule liikurmasinad ja kuivatid või on mõni põllumajandustootmises kasutatav masin või seade sellest nimekirjast välja jäetud.

Põllumajandus on arenev majandusharu, kus üha enam võetakse põllumajandustoodete tootmiseks kasutusele innovaatilisi ja uusi tehnikalahendusi, milles on võimalik kasutada eriotstarbelist diislikütust. Uued tehnikalahendused on enamasti vähem fossiilset kütust tarbivad ja nii saavad põllumajandusettevõtjad täita ja panustada oma sektori kliimaeesmärkide saavutamisse ja kasvuhoonegaaside heite (edaspidi *KHG*) vähendamisse. Lisaks keskkonnanäesmärkidesse panustamisele vähenevad põllumajandustootjate kulud ja seeläbi suureneb sektori konkurentsivõime. Seetõttu ei ole enam otstarbekas sätestada seaduse tasemel kinnist loetelu masinatest ja seadmetest, milles on lubatud eriotstarbelist diislikütust kasutada. Tähtsust omab eriotstarbelise diislikütuse kasutamise eesmärk, milleks on põllumajandustoodete tootmine.

2023. aastal jõustus vedelkütuse erimärgistamise seaduse muudatus, mille põhieesmärgiks oli vähendada põllumajandus- ja kalandussektoris kasutatava eriotstarbelise diislikütuse väärkasutamist ja seeläbi suurendada aktsiisilaekumist. Selle muudatuse põhielemendiks oli ostuõiguste süsteemi kehtestamine, mis sätestas isikud, kellel on õigus eriotstarbelist diislikütust osta. Ostuõiguse süsteemi juurutamine on ennast õigustanud ning just seetõttu võib astuda järgmise sammu, andes põllumajandussektori eriotstarbelise diislikütuse kasutamises juurde paindlikkust.

Eelnõu eesmärk on:

- 1) tõsta sektori konkurentsivõimet ja võimaldada põllumajandustootjatel eriotstarbelist diislikütust kasutada ka põllumajandustoodete tootmiseks kasutatavates veoautodes jm tehnikas seadmata sellega täiendavat halduskoomust ettevõtjatele,
- 2) ajakohastada väärteo karistumäärasid.

Muudatused on kooskõlas Euroopa Liidu (edaspidi *EL*) kütuseaktsiisi valdkonda reguleeriva nõukogu direktiivi 2003/96/EÜ<sup>1</sup> ning EL-i riigiabi valdkonda reguleerivate komisjoni määrustega (EL) nr 651/2014<sup>2</sup> ja (EL) nr 1388/2014<sup>3</sup>.

Eelnõus kavandatud muudatuste tõttu ettevõtjate halduskoormus ei muutu.

### **Eelnõu ettevalmistaja**

Eelnõu ja seletuskirja on koostanud Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi põllumajanduspoliitika osakonna nõunik Erkki Miller (tel 5692 1173, [erkki.miller@agri.ee](mailto:erkki.miller@agri.ee)). Eelnõu mõjude hindamise ja kaasamise küsimustes on konsulteeritud Regionaal- ja Põllumajanduspoliitika strateegia- ja finantsosakonna nõuniku Aare Kasemetsaga (625 6132, [aare.kasemets@agri.ee](mailto:aare.kasemets@agri.ee)). Juriidilise ekspertiisi on eelnõule teinud Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi õigusosakonna nõunik Jaana Lepik (tel 5669 1973, [jaana.lepik@agri.ee](mailto:jaana.lepik@agri.ee)) ning eelnõu ja seletuskirja toimetab keeleliselt sama osakonna peaspetsialist Laura Ojava (tel 625 6523, [laura.ojava@agri.ee](mailto:laura.ojava@agri.ee)).

### **Märkused**

Eelnõu väljatöötamine on seotud Vabariigi Valitsuse koalitsioonileppe 2025–2027 regionaalarengu, põllumajanduse ja toidutootmise peatüki alapeatükis 44 „Edendame põllumajandussektori konkurentsivõimet ja eksporti“ toodud tegevusega punktis 291: jätkame erimärgistatud diislikütuse soodustuse rakendamist põllumajandussektoris, et hoida meie põllumajanduse positsiooni rahvusvahelises konkurents. Lubame selle kasutamist nii põllumajandustöödel kasutatavates kohandatud veoautodes kui ka erivajaduse korral põllumajandust teenindavatel veokitel. Lisaks on seos koalitsioonileppe peatükiga 7.2. „Õigusriik“ üldiste põhimõtetega, milleks on ettevõtete, inimeste ja avaliku sektori halduskoormuse ning bürokraatia vähendamine ja uue halduskoormuse pealekasvu lõpetamine.

Vedelkütuse erimärgistamise seaduse, liiklusseaduse ja raskeveokimaksu seaduse muutmise seaduse eelnõu väljatöötamiseks koostati väljatöötamiskavatsus<sup>4</sup>. Väljatöötamiskavatsuse kooskõlastusringil esitatud ettepanekute ja sellele järgnenud arutelude tulemusel on eelnõuga soovitavaid eesmärgi ja nende saavutamise viise täpsustatud. Liiklusseaduse ja raskeveomaksu seaduse muutmistest on loobutud.

Eelnõu on seotud EL-i õiguse rakendamisega, et tagada põllumajanduslikus tegevuses kasutatava eriotstarbelise diislikütuse aktsiisisoodustuse kooskõla EL-i õigusega, eelkõige komisjoni määruse (EL) nr 651/2014 artikliga 44<sup>5</sup>, komisjoni määruse (EL) nr 1388/2014 artikliga 45<sup>6</sup> ning nõukogu direktiivi 2003/96/EÜ<sup>7</sup> artikliga 8.

<sup>1</sup> Nõukogu direktiiv 2003/96/EÜ, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik (ELT L 283, 31.10.2003, lk 51–70), viimati muudetud direktiiviga 2004/75/EÜ (ELT L 157, 30.04.2004, lk 100–105).

<sup>2</sup> Komisjoni määrus (EL) nr 651/2014 Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamise kohta, millega teatavat liiki abi tunnistatakse siseturuga kokkusobivaks (ELT L 187, 26.06.2014, lk 1–78).

<sup>3</sup> Komisjoni määrus (EL) nr 1388/2014, millega tunnistatakse teatavat liiki abi kalandus- ja vesiviljelustoodete tootmise, töötlemise ja turustamisega tegelevatele ettevõtjatele Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamisel siseturuga kokkusobivaks (ELT L 369, 24.12.2014, lk 37–63).

<sup>4</sup> <https://eelnoud.valitsus.ee/main#Lb23IwO7>

<sup>5</sup> Komisjoni määrus (EL) nr 651/2014 Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamise kohta, millega teatavat liiki abi tunnistatakse siseturuga kokkusobivaks (ELT L 187, 26.06.2014, lk 1–78).

<sup>6</sup> Komisjoni määrus (EL) nr 1388/2014, millega tunnistatakse teatavat liiki abi kalandus- ja vesiviljelustoodete tootmise, töötlemise ja turustamisega tegelevatele ettevõtjatele Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamisel siseturuga kokkusobivaks (ELT L 369, 24.12.2014, lk 37–63).

<sup>7</sup> Nõukogu direktiiv 2003/96/EÜ, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik (ELT L 283, 31.10.2003, lk 51–70), viimati muudetud direktiiviga 2004/75/EÜ (ELT L 157, 30.04.2004, lk 100–105).

Eelnõu ei ole seotud ühegi menetluses oleva eelnõuga.

Eelnõu seadusena vastuvõtmiseks on vajalik Riigikogu poolthääle enamus.

Eelnõuga muudetakse vedelkütuse erimärgistamise seaduse (edaspidi *VKEMS*) redaktsiooni RT I, 30.06.2023, 1.

## **2. Seaduse eesmärk**

Seaduse muutmisel on kolm peamist eesmärki:

- 1) tõsta sektori konkurentsivõimet ja võimaldada põllumajandustootjatel eriotstarbelist diislikütust kasutada ka põllumajandustoodete tootmises kasutatavates veoautodes jm tehnikas seadmata sellega täiendavat halduskoomust ettevõtjatele;
- 2) ajakohastada väärtetoote karistustasemeid.

VKEMSi alusel on eriotstarbelist diislikütust lubatud kasutada põllumajandustoodete tootmiseks põllumajanduses kasutatavas masinas, traktoris ja liikurmasinas ning kuivatis.

Seaduse eelnõu ettevalmistamine on tingitud asjaolust, et seaduse kehtivas redaktsioonis toodud eriotstarbelise diislikütuse kasutamist lubavad sätted ei vasta põllumajandussektori ettevõtjate hetke ega tuleviku vajadustele. Eelmise sajandi lõpus koostatud seaduses oli põhjendatud reguleerida eriotstarbelise diislikütuse kasutamist läbi kinnise masinate ja seadmete loetelu, hõlbustades sellega riikliku järelvalve teostamist eriotstarbelise diislikütuse väärkasutuse kontrollimisel.

Aastate jooksul on tehnika edasi arenenud ja põllumajandustoodete tootmiseks on võetud kasutusele uusi masinaid ja seadmeid, mis kasutavad samuti fosiilkütuseid, kuid mille kütusekulu on oluliselt väiksem ja mis on seeläbi ka keskkonnasõbralikumad. Lisaks uuele tehnikale võetakse kasutusele uuemaid lahendusi põllumajandussaaduste ettevõttesiseses logistikas. Põllumajanduses kasutatav tehnoloogia muutub ajas kiiresti ka tulevikus ja selleks, et toidutootmine oleks konkurentsivõimelisem suurenevate riskide, eelkõige ilmastikuriskide ja volatiilsete sisendihindade kontekstis – võimaldab uus tehnoloogia paremat kulude optimeerimist ja seeläbi omahinna paremat kontrolli. Lisaks võetakse kasutusele tehnoloogiat, mis ei ole põllumajanduse spetsiifiline ja võib olla konkurentsivõimelise hinna ja kasutuseaga, mis vähendab ka põllumajandusettevõtete tootmiskulusid ja suurendab seeläbi konkurentsivõimet.

Tuleneval eelnevast ei ole enam mõistlik sätestada VKEMS-is loetelu masinatest ja seadmetest, milles võib kasutada eriotstarbelist diislikütust. See takistab põllumajandussektori arengut innovatiivsete lahenduste kasutuselevõtuks ja piirab konkurentsivõimet. Lisaks loob selline lähenemine täiendavat bürokraatiat, kui seaduseandja peab selleks, et käia põllumajandustehnika arengutega kaasas, aeg-ajalt tegelema VKEMSi muutmisega, mille sisuks on masinate ja seadmete, milles on eriotstarbelise diislikütuse kasutamine lubatud, loetelu täiendamine. Näiteks on põllumajandusettevõtjad hakanud kasutusele võtma põllumajandustoodete veoks ette nähtud veokeid, söödamiksreid, põhulaotureid, väetisekülvikuid ja sõnnikulaotureid jms tehnikat. Need on keskkonnasõbralikumad, kasutavad vähem kütust ja aitavad kaasa tööprotsesside tõhustamisele. Teise näitena kasutatakse innovaatilisi lahendusi põllumajandustootmises, milleks on maismaadroonid ehk autonoomsed traktorid (nt AgXeed tooted), millest võimsamad töötavad diiselmootoriga. Nimetatud innovaatilised lahendused ei ole Eestis veel laialdaselt levinud, kuid piiratud nimekirja võib takistada selliste lahenduste kasutuselevõttu põllumajandusettevõtjatel.

Seega antud eelnõuga jäetakse välja põllumajandusvaldkonna puhul loetelu seadmetest ja masinatest, milles on eriotstarbelist diislikütust lubatud kasutada, kuid kehtima jääb eriotstarbelise kütuse kasutamine eesmärk, milleks on põllumajandustoodete tootmine.

Põllumajandustoodete esmatootmist tuleb sisustada läbi komisjoni määruse (EL) nr 651/2014 artikli 2 punkti 9, mille kohaselt on põllumajandustoodete esmatootmine ELTL-i I lisas loetletud põllundus- ja loomakasvatussaaduste tootmine ilma täiendava töötlemiseta kõnealuste toodete olemust muutmata. Lisaks on ostuõigus võimalik saada põllumajandusliku teenustöö osutamisel. Majandustegevuse sisustamisel lähtutakse EL-i konkurentsioiguse põhimõtetest, mille kohaselt on määrav asjaolu, kas isik osaleb majandustegevuses (pakub kaupasid või teenuseid), olenemata isiku juriidilisest vormist. Seejuures ei ole kasumi teenimine määrava tähtsusega.<sup>8</sup>

Vähendamaks piiratud masinate ja seadmete loetelu kaotamisega kasvavat võimalikku väärkasutuse ohtu, välistatakse eriotstarbelise kütuse kasutamine alati sõiduautos ja kuni 3500-kilogrammise täisvõimsusega veoautos ning lisaks muus autos, nt veoautos põllumajandusettevõttest 65 kilomeetri raadiuses. Eriotstarbelise diislikütuse kasutamise kindlaks tegemine on riikliku järelevalve ülesanne. Eelnõus tehtavat muudatust toetab ka 2023. aastal VKEMS-s tehtud muudatuse tulemusena oluliselt vähenenud eriotstarbelise diislikütuse kasutamine ning aktsiisilaekumise suurenemine ja riiklikku järelevalve tõhustamine.

2023. a jõustus eriotstarbelise diislikütuse kasutamise uus kord, mis nägi ette, et põllumajandussektoris ning kutselise kalapüügiga tegelevad juriidilised isikud ja füüsilisest isikust ettevõtjad saaksid ostuõiguse minimaalse halduskoormusega. Kehtiva korra kohaselt on ette nähtud, et:

- 1) enamikule ettevõtjatest antakse ostuõigus automaatselt riiklike registriandmete alusel (99% ostuõigustest). Selleks kasutab PRIA erinevate riiklike registrite andmeid, et teha kindlaks, kas tegemist on põllumajandustootjaga (eelkõige hinnatakse, kas isik on ettevõtja, kes on taotlenud pindalapõhiseid toetusi või kes peab põllumajandusloomi) või kutselise kaluriga;
- 2) kui isik tegeleb põllumajandustootmisega, kuid ei ole ostuõigust saanud punkti 1 alusel, saab ta esitada PRIA-le ostuõiguse saamiseks taotluse.

2023. a jõustunud muudatuste tulemusel on aktsiisisoodustuse kord järgmine:

- aktsiisisoodustus saadakse endiselt kütuse ostmise hetkel;
- jätkatakse diislikütuse erimärgistamisega, mis võimaldab tuvastada kütuse väärkasutamist;
- kütuseliimiite ei kehtestata;
- piiratakse ostjate ringi – s.t osta ei saa igaüks, vaid üksnes nn ostuõigusega isikute registrisse kantud isikud;
- õigustatud isikud on majandustegevusega tegelevad põllumajandustootjad ja kaluri kalapüügiloo omanikud, kes kasutavad eriotstarbelist diislikütust;
- kütusemüüjal on ligipääs ostuõigusega isikute registrile;
- kütusemüüja tuvastab enne müüki ostja ja tema esindaja ning kontrollib ostuõiguse olemasolu ja ostja esindaja õigust tehingut sooritada;
- kütuse ostmisel registreerib kütusemüüja ostuga seotud andmed;
- kütusemüüja esitab kütuse ostuga seotud andmed MTA (sarnaselt kehtiva seadusega).

Eriotstarbelise diislikütuse ostuõiguste korras põllumajanduse osas muudatusi ei tehta.

Enne 2023. a muudatuste jõustumist ostis eriotstarbelist diislikütust 2018. a 28 858 isikut. 2025. a septembriseisuga oli eriotstarbelise diislikütuse ostuõigus 8125 kliendil, mis tähendab, et väärkasutuse risk on oluliselt vähenenud. Ostetud kütuse kogus on samuti vähenenud, kui 2020.

---

<sup>8</sup> Vt ettevõtja ja majandustegevuse mõiste kohta ka Euroopa Komisjoni teatis riigiabi mõiste kohta ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses (2016/C 262/01), punkt 2.

a oli see 90 miljonit liitrit, siis 2024. a 78 miljonit liitrit. 2024. aastal oli eriotstarbelise diislikütuse soodustuse kogumaht põllumajandussektorile u 30 mln eurot

Muudatus on vastavuses ka nõukogu direktiivi 2003/96/EÜ artikliga 8, mille kohaselt on lubatud üldiselt põllumajanduses, aianduses ja kalanduses mootorikütusena kasutatavaid tooteid maksustada madalamal tasemel ja ei sätesta konkreetselt, et madalama maksumääraga mootorikütust võib kasutada teatud masinates või seadmetes.

Teise suurema muudatusena ajakohastatakse väärteto karistumäärasid. Kehtivas seaduses sätestatud trahvimäärad juriidilistele isikutele võrreldes füüsiliste isikutega ei ole proportsionaalne. Karistuse kohaldamise üheks põhimõtteks selle preventiivne mõju võimalikele tulevastele rikkumistele. Praegu kehtiv 3200 euro suurune karistumäär juriidilistele isikutele ei pruugi olla efektiivne hoidmaks ära erimärgistatud diislikütuse vääraksutust. Antud eelnõuga suurendatakse juriidiliste isikute trahvimäär.

Lisaks peamistele eesmärkidele aitab eelnõu kaasa põllumajandussektoris KHG heidet vähenemisele läbi fossiilkütust vähem tarbivate logistikalahenduste kasutuselevõtu soodustamise, millega kaasneb ka kuluefektiivsus ja suureneb põllumajandusettevõtjate konkurentsivõime nii Euroopa Liidu sise- kui ka välisturul. See omakorda võimaldab tõsta toidujulgeolekut, suurendab eksporti ja toob maksutulu.

Fossiilkütuste vähendamine on võimalik, kui kasutada vähem fossiilset kütust tarbivaid masinaid ja leida viis kuidas suurendada logistika tõhusust. Koos kütuse kasutamise vähendamisega, vähenevad ka põllumajandustoodete tootmiskulud, suureneb saadav keskkonnakasutamine ja väheneb negatiivne mõju kliimale. Põllumajandusettevõtte kogukulude vähendamine tõstab kokkuvõttes toodangu konkurentsivõimet nii Euroopa Liidu sise- kui ka välisturul ja seda eelkõige toormeturgudele müüdava toodangu osas, kus põllumajandusettevõtted on hinna võtjad. Oluline on ka see, et sellise kuluefektiivsusega saavutatakse keskkonnasäästlikkus ja vähendatakse kliimamuutusi põhjustavat KHG heidet.

### **3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs**

Seaduseelnõu koosneb kaheksast punktist.

**Eelnõu punktidega 1 ja 2** jäetakse välja VKEMS § 1<sup>1</sup> lõike 1 punktist 1 ja lõikest 3 nendes punktides sätestatud põllumajandustehnika loetelu, milleks on põllumajanduses kasutatavad masinad, traktorid ja liikurmasinad ning kuivatid.

Arenguseire Keskus toob 22.08.2025. a avaldatud lühiraportis „Trendid ja konkurentsivõime Eesti Põllumajanduses“<sup>9</sup> välja, et hoolimata tootlikkuse kasvust ja investeeringutest on põllumajandussektori kasumlikkus ebastabiilne ja viimastel aastatel on teenitud kahjumeid. Kasvanud kulud tootmissisenditele vähendavad sektori konkurentsivõimet. Lahenduste leidmiseks on Eesti suuremad põllumajandusettevõtted oma ettevõtete sisest logistika efektiivsust suurendamas ja hakanud kasutama traktorite asemel veoautosid, mis on kohandatud põllumajandustoodete toomiseks vajalike tööde tegemiseks. Sellistel veoautodel kasutatakse kas spetsiaalseid nn. põllumajandusrehve, mis vähendavad survet pinnasele ja kaitsevad mulda tihendamise eest ning jätavad põllul vähem jälgi kui masina trajektoor muutub, või kasutatakse põllumajandustöödeks eriotstarbelisi pealisehitusi, mis on kas konteinerlukkudega vahetatavad või jäiga kinnitusega. Eriotstarbeline pealisehitus on nt allapanulaotur, söödamikser, põhulaotur, väetisekülvik, tahesõnnikulaotur jm, ja mida kasutatakse ettevõttesisestel vedudel, näiteks

---

<sup>9</sup> <https://arenguseire.ee/uudised/raport-eesti-pollumehed-toodavad-rohkem-kuid-teenivad-vahem/>

silomassi vedu põllult silohoidlasse, teraviljavedu põllult kuivatisse, sõnniku vedu laguunist põllule, laudas allapanu ja sööda jagamine, põllul väetise või tahesõnniku laotamine jne.

Kliimaeesmärkide saavutamiseks ja kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks tuleb vähendada fossiilkütuste kasutamist. Ülalnimetatud veokid kasutavad vähem kütust kui traktorid. Selleks, et saavutada põllumajanduses fossiilkütuste kasutamise vähendamine ja koos sellega ka KHG heite vähenemine, on vajalik vaadata üle ka põllumajandusettevõtetes kasutatav transport ja optimeerida selleks asjakohane logistika. Kuna põllumajandustoodete tootmiseks kasutatavad veokid teevad sama töö, mis traktorid, kuid väiksema kütuse kuluga, siis on põhjendatud lubada nendes kasutada eriotstarbelist diislikütust ja soodustada uute tehnikalahenduste kasutuselevõttu ning seeläbi vähendada KHG heidet põllumajandussektoris.

Kehtiv seadus aga ei soosi selliste efektiivsete logistikalahenduste kasutuselevõttu, kuna erisused põllumajandussektoris kasutatava eriotstarbelise diislikütuse kasutamiseks ja lisaks ka vabastused teekasutustasust ning raskeveokimaksust on tehtud ainult põllumajanduses kasutatavatele traktoritele. Sisuliselt on kütust rohkem tarbiva traktori kasutamine täna kulutõhusam. Kliimaeesmärkide täitmise kontekstis, kus on oluline KHG heite vähendamine, on vajalik esmajoones lahendada selline olukord, mis ei motiveeri põllumajandusettevõtjaid logistikalahendustesse investeerima ja koos sellega järgmist sammu tegema. Eesmärgiks peab olema igati toetada ja motiveerida ettevõtjaid kasutusele võtma KHG heidet vähendavaid lahendusi. Kliimakindla majanduse seaduse eelnõu<sup>10</sup> ettevalmistamisel jõuti kestliku toidusüsteemi töörühma aruteludes järeldusele, et kliimaeesmärkide täitmiseks tuleb toidu tootmisel fossiilsete kütuste kasutamist vähendada. Sellesse tegevusse käesolev muudatus ka panustab – soodustab põllumajandustoodete tootmises kasutama kütust vähem tarbivaid logistikalahendusi.

Eriotstarbelise diislikütuse kasutamiseks põllumajandustöödeks kohandatud veoautodes või muus tehnikas, mis ei ole seaduses nimetatud, on vajalik muuta VKEMSi, kuna kehtiva VKEMSi § 1<sup>1</sup> lõike 1 punkt 1 lubab eriotstarbelise diislikütuse kasutamist põllumajandustoodete tootmiseks põllumajanduses kasutatavas masinas, traktoris ja liikurmasinas ning kuivatis. Nimetatud seaduse tähenduses ei käsitata masinana mootorsõidukit liiklusseaduse mõistes ning vee- ja raudteesõidukit. Nendes veoautodes, mis on kohandatud põllumajandustööde tegemiseks ehk mida kasutatakse sarnaste tööde tegemiseks, mida tehakse traktoriga, on mõistlik lubada eriotstarbelise diislikütuse kasutamist. Nendes veoautodes, mida kasutatakse põllumajandustoodete transpordil ettevõttest välja, nt teravilja vedu kuivatist terminali, eriotstarbelise diislikütuse kasutamine ei ole lubatud. Selline vedu, mis vajab veoselehe olemasolu on reguleeritud autoveoseaduses ja tähendab kauba vedu maanteetranspordis, kus eriotstarbelise diislikütte kasutamine ei ole lubatud.

Lisaks logistikalahendustele ja eriotstarbelise pealisehitusega põllumajandusmasinatele on võimalik kasutada ka autonoomselt liikuvat põllumajandustehnikat, mis kasutavad energiallikaks diislikütust või kasutavad diislikütust elektrienergia tootmiseks.

Tulenevalt eeltoodust ja asjaolust, et põllumajandustoodete tootmiseks kasutatakse erinevaid uusi ja innovaatilisi lahendusi, ei ole enam põhjendatud säilitada VKEMSi loetelu tehnikast, milles võiks kasutada eriotstarbelist diislikütust. Lisaks uutele ja innovaatilistele lahendustele anname sektorile ka võimaluse parandada ettevõtete konkurentsipositsiooni. Põllumajandussektori ettevõtjatulu on viimastel aastatel olnud negatiivne. Põllumajandusettevõtjad otsivad uusi võimalusi ja lahendusi kulude vähendamiseks. Põllumajandussektori konkurentsivõime on Eesti majandusele oluline ning seetõttu on oluline parandada seda kõikide võimalustega.

---

<sup>10</sup> <https://kliimaministeerium.ee/ceesti-kliimaseadus>

Samas jääb kehtima põhimõte, et erimärgistatud diislikütust on lubatud kasutada ainult põllumajandustoodete tootmiseks. Põllumajandustoodete tootmine VKEMS-i tähenduses on komisjoni määruse (EL) nr 651/2014 artikli 2 punktis 9 sätestatud tegevus. Kuna aktsiisisoostuse rakendamisel kohalduvad EL-i riigiabi õigusaktid, eelkõige komisjoni määruse (EL) nr 651/2014 artikkel 44, siis tuleb põllumajandustoodete tootmise defineerimisel rakendada samas määruks kasutatavaid mõisteid. Viidatud määruse artikli 2 punktist 9 tuleneb, et põllumajandustoodete esmatootmiseks loetakse Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi *ELTL*) I lisas loetletud põllundus- ja loomakasvatussaaduste tootmist ilma täiendava töötlemiseta kõnealuste toodete olemust muutmata.<sup>11</sup> Seejuures sätestab sama artikli punkt 11, et põllumajandustooted on ELTL-i I lisas loetletud tooted, välja arvatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1379/2013<sup>12</sup> I lisas loetletud kalandus- ja vesiviljelustooted.

Põllumajandustoodete tootmiseks kasutatavas tehnikas saavad erimärgistatud diislikütust kasutada ainult ostuõigust omavad isikud. Seega ei too muudatus, millega võimaldatakse ka põllumajandustoodete tootmiseks kasutatavas veoautos või muus tehnikas eriotstarbelise diislikütuse kasutamist, kaasa kütuse väärkasutamise riski olulist suurenemist, kuna eriotstarbelise diislikütuse ostuõigus antakse ainult põllumajandustooted tootvatele või põllumajanduslike teenustöid osutatavatele ettevõtjatele.

Ehk siis sisuliselt võimaldatakse eriotstarbelise diislikütuse kasutamist igasuguses põllumajandustoodete tootmiseks kasutatavas tehnikas jättes kehtima kõik muud tingimused, mis peavad olema täidetud. Näiteks ei ole eriotstarbelise diislikütuse ostuõigusega isikul lubatud kasutatud erimärgistatud diislikütust traktoris, kui sellega ei tehta töid põllumajandustoodete tootmiseks. Seega jääb see sama printsiip kehtima ka põllumajandustoodete tootmiseks kasutatavate veoautode ja muu tehnika puhul. Teise näitena, kui põllumajandusettevõtja, kellel on eriotstarbelise diislikütuse ostuõigus kasutab põllumajandusveokit ettevõttesisestel vedudel, siis võib ta selles veoautos kasutada erimärgistatud diislikütust, samas kui selle sama veoautoga hakatakse vedama teravilja ettevõttest välja terminali, siis see lubatud ei ole. Piiriks on analoogselt autoveo seaduse § 6 lõikes 2 sätestatud 65 kilomeetrit põllumajandustootja ettevõtte asukohast (vt täpsemalt § 1 punkti 3 selgitust).

Põllumajanduslike teenustööde osutaja, kellel on eriotstarbelise diislikütuse ostuõigus, võib samuti kasutada põllumajandustoodete tootmiseks vajalike teenustööde osutamiseks lisaks tavapärasele tehnikale ka veoautos, mis on kohandatud põllumajandustoodete tootmiseks. Siiski peavad ka sellisel juhul olema täidetud kõik muud tingimused, mis näiteks kehtivad ka traktoriga osutatavate teenustööde puhul. Põllumajanduslike teenustööde osutajal ei ole lubatud kasutada veoautos erimärgistatud diislikütust, kui sellega ei teostata põllumajandustoodete tootmiseks vajalikku tööd ehk näiteks kui sellega veetakse teravilja terminali. Sellised veod liigituvad kaubavedudeks maanteetranspordis.

Eriotstarbelisele diislikütusele kohaldub võrreldes tavaaktsiisiga soodsam aktsiisimäär. Eriotstarbelise diislikütuse ostuõigus põllumajanduslikul otstarbel 2025. aasta augusti seisuga oli 7139 kliendil.

---

<sup>11</sup> ELTL-i I lisa on kättesaadav aadressil [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9e8d52e1-2c70-11e6-b497-01aa75ed71a1.0007.01/DOC\\_5&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9e8d52e1-2c70-11e6-b497-01aa75ed71a1.0007.01/DOC_5&format=PDF). Tooterühmasid tõlgendatakse EL-i kombineeritud nomenklatuuri kaudu. EL-i kombineeritud nomenklatuuri selgitavad märkused (2019/C 119/01) on kättesaadavad aadressil <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=OJ:C:2019:119:FULL&from=EN>.

<sup>12</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 1379/2013 kalapüügi- ja vesiviljelustoodete turu ühise korralduse kohta, millega muudetakse nõukogu määruseid (EÜ) nr 1184/2006 ja (EÜ) nr 1224/2009 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EÜ) nr 104/2000 (ELT L 354, 28.12.2013, lk 1–21).

2024. aastal oli eriotstarbelise diislikütuse soodustuse kogumaht põllumajandussektorile u 30 mln eurot (78 mln l). Põllumajandustootjate konkurentsivõime tagamiseks on tegemist olulise kütuseaktsiisिसoodustusega, mida kohaldatakse enamikus EL-i liikmesriikides.

2025. aasta on eriotstarbelisele diislikütusele kehtestatud alandatud aktsiisimäär 21 eurot 1000 l kohta. Diislikütuse aktsiisimäär on 428 eurot 1000 l diislikütuse kohta. Soodustuse maht kujuneb tavalisele diislikütusele ja eriotstarbelisele diislikütusele kehtivate aktsiisimäärade vahe alusel ning seda loetakse riigiabiks.

Eriotstarbelise diislikütusena käsitletakse VKEMS-i rakendamisel ATKEAS-i § 19 lõikes 7 kohaselt eriotstarbelist diislikütust, mis on erimärgistatud VKEMS-is sätestatud korras ja mille KNi kaheksa numbrit on 2710 19 29, 2710 19 43, 2710 19 46, 2710 19 47, 2710 20 11, 2710 20 15 või 2710 20 17.

**Eelnõu punktiga 3** tunnistatakse VKEMS § 1<sup>1</sup> lõige 2 kehtetuks.

Kehtetuks tunnistatava sätte sõnastus on järgmine: Käesoleva seaduse tähenduses ei käsitata masinana mootorsõidukit liiklusseaduse mõistes ning vee- ja raudteesõidukit. Kuna eelmise punktiga jäetakse tekstist välja sõna „masin“, siis ei ole enam vajadust täpsustada, et mida käsitatakse masinana käesoleva seaduse tähenduses.

**Eelnõu punktiga 4** täiendatakse VKEMS § 1<sup>1</sup> lõikega 2<sup>1</sup> järgmises sõnastuses:

2<sup>1</sup>) Eriotstarbelise diislikütuse põllumajandustoodete tootmise eesmärgil kasutamiseks ei loeta selle kasutamist eelkõige :

- 1) sõiduautos ja kuni 3500-kilogrammise täismassiga veoautos;
- 2) muus autos põllumajandusettevõtte asukohast kaugemal kui 65 kilomeetrit.“.

Eriotstarbelist diislikütust ei ole lubatud kasutada sõiduautos ja kuni 3,5 t täismassiga veoautos. Sõiduauto mõiste on avatud liiklusseaduses - sõiduauto on sõitjate vedamiseks ettenähtud auto, milles on lisaks juhikohale kuni kaheksa istekohta. Need kuuluvad M1 kategooria sõidukite hulka. Sõiduautode hulka kuuluvad ka väikebussid. Kuni 3,5 t täismassiga veoautod on N1 kategooria sõidukid, mille hulka kuuluvad näiteks kaubikud, furgoonid, pikapid jm. Tavaolukorras ei toimu sõiduautoga või 3,5 t täismassiga veoautoga põllumajandustoodete tootmist ja sellest tulenevalt ei ole eriotstarbelise diislikütuse kasutamine sõiduautos põhjendatud. Isegi kui teatud põllumajanduslikke tööde tegemiseks nimetatud sõidukeid kasutatakse, siis reeglina kasutatakse sama sõidukit ka transpordivahendina ning on vähetõenäoline, et erinevateks sõitudeks kütust pidevalt ringi vahetatakse. Minimeerimaks eriotstarbelise diislikütuse väärkasutust ei ole eriotstarbelise diislikütuse kasutamine sõiduautos ja 3,5 t täismassiga veoautos olenemata otstarbest ka edaspidi lubatud.

Kui sõiduautos ei ole lubatud eriotstarbelist diislikütust üldse kasutada, siis muus autos ei ole eriotstarbelist diislikütust lubatud kasutada põllumajandusettevõtte asukohast kaugemal kui 65 kilomeetrit. Auto liiklusseaduse § 2 punkti 3 kohaselt on sõitjate või veose veoks või sõidukite haakes vedamiseks või eritööde tegemiseks ettenähtud vähemalt neljarattaline mootorsõiduk, mille valmistajakiirus ületab 25 kilomeetrit tunnis. Autoks loetakse ka elektrikontaktliiniga ühendatud mitterööbassõidukit. Autoks ei loeta mopeedi, mootorratast, traktorit ega liikurmasinat. Seega sõiduautos ega kuni 3,5 t täismassiga veoautos ei ole lubatud eriotstarbelist diislikütust kasutada ka põllumajandusettevõtte siseselt, kõikides muudes autodes, mis ei ole sõiduauto – nt põllumajandustöödeks kohandatud veoauto, on selle kütuse kasutamine lubatud, kuid mitte kaugemal kui 65 km põllumajandusettevõtte asukohast.



Põllumajandusettevõtte on ettevõtte tsiviilseadustiku üldosa seaduse § 66<sup>1</sup> tähenduses ehk on majandusüksus, mille kaudu isik tegutseb. Kaugust ei arvestata seega mitte juriidilise isiku asukohast ega FIE puhul elukohast, vaid sisuliselt tema tegevuskohast. Kuivõrd eriotstarbelist diislikütust on lubatud kasutada põllumajandussektoris põllumajandustoodete tootmiseks, siis põllumajandusettevõtteks võib olla näiteks põllumajandustootja põllumajandusmaa, istandus, loomakasvatustekompleks vms. Eriotstarbelise diislikütuse kasutamine põllumajandusettevõtte asukohast sellisel kaugusel, kus põllumajandustoodete tootmisega tavapäraselt ei tegeleta, ei ole seepärast põhjendatud. Ühe ettevõtja erinevate põllumajandusettevõtete vahel põllumajandustehnikaga liikumine on küllalt tavapärane, kuid suuri vahemaid reeglina siiski ei läbita. Põllumajandusettevõttest kaugemate sõitude puhul on suure tõenäosusega tegemist sõitudega muudel eesmärkidel (nt kaubavedu), mis ei ole käsitatav põllumajandustoodete tootmisena ja seepärast ei ole see lubatud. Kauguse määratlemisel on võetud eeskuju autoveoseadusest, mille kohaselt võib põllumajandustootja korraldada tegevusloata põllumajandustoodete veosevedu ostja või töötaja juurde 65 km raadiuses kohast, kus asub põllumajandustootja tegevuskoht. Oluline on välja tuua, et põllumajandusettevõtetes kasutatakse ka kauba vedudeks mõeldud veoautosid, millega tehakse põllumajandustoodete vedusid ettevõttest välja, näiteks teravilja vedu terminali. Sellistele veoautodele erandite tegemine eriotstarbelise diislikütuse kasutamiseks ei ole põhjendatud ega ka vajalik. Antud muudatused ei ole mõeldud maanteetranspordi ja sellega seotud kaubavedudega konkureerimiseks või selle mingilgi moel asendamiseks. Maanteetransport on reguleeritud vastavalt autoveoseadusele. Käesoleva seaduse muudatusega reguleeritavad veod puudutavad põllumajandusettevõtete sisest põllumajanduse esmatoodete, nt teravili, heintaimed, loomasööt jms, vedu.

**Eelnõu punktiga 5** asendatakse VKEMS § 1<sup>2</sup> lõike 4 punktis 4 tekstiosa „käesoleva seaduse § 1<sup>1</sup> lõike 1 punktis 1 nimetamata mootorsõidukisse“ tekstiga „sõiduautosse ja kuni 3500-kilogrammiga täismassiga veoautosse“.

Muudatus tuleneb eelkõige § 1<sup>1</sup> lõike 1 punktis 1 tehtud muudatustest ja on selgitatud esimeses punktis. VKEMS § 1<sup>2</sup> lõike 4 punkti 4 sisuks on müüja õigus keelduda eriotstarbelise diislikütuse müügist, kui ostja või ostja esindaja tegevus on lubatud kasutusotstarbega ilmselges vastuolus, eelkõige kütuse tankimine sõiduautosse või kaubikusse, furgooni, pikappi jm.

**Eelnõu punktiga 6** tunnistatakse VKEMS § 1<sup>3</sup> lõige 5 kehtetuks. Sama paragrahvi lõige 4 reguleerib millistel juhtudel nõuab riigiabi tagasi PRIA ja millistel juhtudel Maksu- ja Tolliamet – tegemist on ebaseadusliku või väärkasutatud riigiabi tagasinõudmisega. Sätestatud on ka see, et riigiabi nõutakse tagasi konkurentsiseaduses sätestatud alustel ja korras. Lõikesse 5 on jäänud liigselt kehtima säte, mille kohaselt nõutakse riigiabi tagasi maaelu ja põllumajandusturu korraldamise seaduses või kalandusturu korraldamise seaduses sätestatud korras. Kuivõrd ebaseaduslik või väärkasutatud riigiabi nõutakse alati tagasi konkurentsiseaduse alusel ja korras, siis lõikes 5 sätestatud on ebaõige ja ülearune.

**Eelnõu punktiga 7** jäetakse VKEMS § 3<sup>3</sup> lõike 1 punktist 3 ja § 3<sup>4</sup> lõike 1 punktist 2 välja tekstiosa „käesoleva seaduse § 1<sup>1</sup> lõike 1 punkti 1 kohane“.

Muudatus on seotud punktist 1 tulenevate muudatustega ja sõnastused viiakse nendega kooskõlla VKEMS kohaselt saavad eriotstarbelise diislikütuse ostuõigust taotleda isikud, kes tegelevad põllumajandustoodete tootmisega, kuid kellele ei ole antud ostuõigust automaatselt, ja isikud, kes tegelevad põllumajanduslike teenustööde pakkumisega. Muudatusega jäetakse välja viide § 1<sup>1</sup> lõike 1 punktile 1, milles olid loetletud masinad ja seadmed, mis siis peavad isikul olemas olema, kui ta taotleb eriotstarbelise diislikütuse ostuõigust. Edaspidi jääb nõue, et nendel isikutel peab endiselt olema põllumajandustehnika, milles eriotstarbelist diislikütust saab kasutada, kuid ei ole konkreetset loetelu masinatest ja seadmetest.

nagu isiku valmisolek rikkumist kõrvaldada ja uute rikkumiste toimepanemise tõenäosust.

**Eelnõu punktiga 8** asendatakse VKEMS § 6<sup>2</sup> lõikes 2 ja § 6<sup>5</sup> lõikes 2 arv „3200“ arvuga 32 000“;

Kehtiva seaduse kohaselt on erimärgistatud vedelkütuse ebaseadusliku kasutamise, käitlemise ja müügiga seotud rikkumiste eest võimalik füüsilisele isikule kohaldada rahatrahvi karistusseadustikus lubatud maksimaalses suuruses ehk kuni 300 trahviühikut. Arvestades kehtivat baassummat, milleks on 8 eurot, saab füüsilisele isikule määratavaks rahatrahviks olla 2400 eurot. Samal ajal on juriidilisele isikule kohaldavaks rahatrahvi suuruseks VKEMS-i kohaselt kõigest kuni 3200 eurot, kuigi juriidilise isiku puhul on karistusseadustiku kohaselt lubatud kohaldada oluliselt suuremat rahatrahvi. Juriidilise isiku karistusmäär võrreldes füüsilise isikuga ei ole nende majanduslikku erinevust arvestades proportsionaalne.

Karistuse kohaldamise üheks põhimõtteks on selle preventiivne mõju võimalikele tulevastele rikkumistele. Selleks peab kohaldatav karistus olema proportsionaalne toime pandud rikkumisega ja olema piisavalt suur mõjutavaks rikkuja edasist käitumist. 3200 euro suurune trahv ja rikkumisega vahelejäämise tõenäosus ei pruugi juriidilist isikut heidutada kasutamast erimärgistatud diislikütust üksnes lubatud tingimustel. Seetõttu on suurendatud erimärgistatud diislikütuse ebaseadusliku kasutamise ja müügiga seotud rikkumise eest kohaldatavat maksimaalset rahatrahvi kuni 32 000 euroni, mis trahvimäärade ajakohastamise tulemusel on saanud küllaltki sagedaseks juriidilisele isikule kohaldatavaks trahvimääraks.

#### **4. Eelnõu terminoloogia**

Eelnõus kasutatav terminoloogia on kooskõlas muudetavas seaduses ja liiklusseaduses kasutatava terminoloogiaga.

#### **5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele**

Eelnõu on kooskõlas EL-i õigusega. Eriotstarbelise diislikütuse aktsiisisoodustuse rakendamisel on arvestatud järgmist EL-i õigusaktidega:

- nõukogu direktiiv 2003/96/EÜ, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik (ELT L 283, 31.10.2003, lk 51–70), viimati muudetud direktiiviga 2004/75/EÜ (ELT L 157, 30.04.2004, lk 100–105) (energia maksustamise direktiiv);
- nõukogu direktiiv 95/60/EÜ gaasiõlide ja petrooli erimärgistamise kohta (ELT L 291, 06.12.1995, lk 46–47);
- komisjoni määrus (EL) nr 651/2014 ELi aluslepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamise kohta, millega teatavat liiki abi tunnistatakse siseturuga kokkusobivaks (ELT L 187, 26.06.2014, lk 1–78), eelkõige artikkel 44 (põllumajanduslik riigiabi).

#### **6. Seaduse mõjud**

##### **6.1. Eriotstarbelise diislikütuse aktsiisisoodustuse skeemi muutmise võimalikud mõjud**

Kavandatava muudatustega kaasnevad mõjud eelkõige põllumajandussektorile.

Eeldatavat olulist sotsiaalset mõju, mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele, mõju regionaalarengule ega kohaliku omavalitsuse korraldusele ei tuvastatud. Elu- ja looduskeskkonnale kaasneb positiivne mõju, sest KHG heide väheneb.

Mõningased positiivsed mõjud on riigi julgeolekule. Muudatused loovad soodsamad tingimused erinevate tehniliste ja logistiliste seadmete kasutuselevõtuks põllumajandustootmises.

Mõningane positiivne mõju on maa- ja rannapiirkondadele ning regionaalse ebavõrdsuse vähendamisele ettevõtluses, sest enamik põllumajandus- ja kalandusettevõtteid tegutseb maapiirkondades.

Teatav positiivne mõju kaasneb ka liiklusohutusele, kui mingi osa teekonnast kattub maanteega ja kus suhteliselt aeglaselt rohuhekslit, silo või sõnnikut vedav traktor asendatakse kiirema veokiga.

Olulist mõju riigiasutuste töökorraldusele ei tuvastatud.

### **6.1.1 Mõju valdkond: mõju ettevõtluskeskkonnale ja ettevõtete tegevusele**

**Sihtrühm:** Põllumajandussektor

#### **Majandusliku mõju kirjeldus**

Põllumajandussektor saab eriotstarbelist diislikütust kasutada uuemates lahendustes näiteks ettevõttesises logistikas ja läbi selle vähendada kulusid ja suurendada konkurentsivõimet. Seega on majanduslikud mõjud ettevõtetele pigem positiivsed.

Positiivselt mõjutatud sihtrühmaks on põllumajandusettevõtjad. Plaanitud lahendus soodustab põllutööde ja ettevõttesises logistika puhul kütusekulu vähendavate ja koos sellega ka KHG heidet vähendavate lahenduste kasutuselevõttu ehk traktoritega veod asendada põllumajanduses kasutatavate veoautodega. Koos sellega vähenevad ka tootmiskulud ja suureneb ka põllumajandusettevõtjate konkurentsivõime nii sise- kui välisturul.

2023. aastal moodustas põllumajandussektor (sh põllumaa ja rohumaade mulla süsiniku varu muutus) 19% KHG-de summaarsest heitkogusest, kokku 2423,28 tuhat tonni CO<sub>2</sub> ekv<sup>13</sup>. 2022. aastaga võrreldes langes heitkogus 4%. 1990. aastaga võrreldes on heitkogused langenud 37%. Suurima osa põllumajandussektori heitkoguses moodustasid heitkogused kariloomade elutegevusest ja majandamisest (sõnnikukäitlus, karjatamine) 35%, seejärel heitkogused põllumajanduse maaharimisest 28,34% ja maaharimise muutusest rohumaast haritavaks põllumaaks 27,75% ning kütuste kasutusest 8,92% (216,15 tuhat tonni CO<sub>2</sub> ekv). KHG inventuuri andmete põhjal saab edaspidi hinnata põllumajandussektoris kütuste kasutamise KHG muutuseid. KHG inventuuri andmed pannake kokku iga aasta märtsis ja avaldatakse Kliimaministeeriumi kodulehel. Kuna muudatuse mõjud (nt põllumajandustoodete tootmiseks kaustatavate veoautode kasutuselevõtt) avalduvad pikemal ajaperioodil, siis muutuste mõju on mõistlik hinnata 3-5 a. möödudes.

Põllumajanduse peamine eesmärk on toidutootmine ja maailma toidunõudluse kasvule vastamine. Ainuke võimalus selleks on läbi kestliku toidutootmise, kus lisaks keskkonna- ja kliimamõju vähenemisele säilib ka konkurentsivõime ehk rakendatakse kuluefektiivseid lahendusi. Keskkonna- ja kliimamõju vähendamine on oluline seetõttu, et nii keskkond kui kliima mõjutavad oluliselt põllumajandussaaduste tootmist.

Üheks reaalselt rakendatavaks võimaluseks KHG heite vähendamiseks põllumajanduses, läbi fossiilkütuste vähema kasutuse, on viia mullaharimine miinimumini (kasutada otsekülvi ja ribakülvi), rakendada täppislahendusi väetamises, millega väheneb mineraalse lämmastikväetise kasutus, ja võtta samal ajal ka logistikas laiemalt kasutusele kütust vähem tarbivad lahendused. Selline muutus on võimalik saavutada läbi teadlikkuse tõstmise, investeeringute toetamise ja regulatiivsete nõuete soodustamise.

<sup>13</sup> <https://kliimaministeerium.ee/rohereform-kliima/kliimapolitiika/kasvuhoonegaaside-heitkogused#kasvuhoonegaaside-in>

Kui kasutada põllumajandusettevõtte andmeid, kus 2023. aastal ainuüksi silo tegemisel veeti ühes põllumajandusettevõttes rohuhekslit 20 tuhat tonni, mille koguveopikkus oli 33 tuhat kilomeetrit, siis traktoriga veol on kütusekulu on 86 l/100 km, põllumajandustööde veoks kohandatud veoautoga veol aga 56 l/100 km. Seega väheneb sellise koguse rohuheksli veol kütuse kogus 35% ehk 9,9 tuhat liitrit ja koos sellega ka KHG heide. Diislikütust kasutava traktori eriheiteegur on 2,648 kg CO<sub>2</sub>ekv/l ja seega on KHG heide vähenemine antud näite puhul 26 215 kg CO<sub>2</sub>ekv.

Lisatud võrdlus (tabel) kolme Eestis enim kasutatava traktori ja kolme enim kasutatava veoauto kütusekulu kohta 100 km läbimisel täismassiga 30 t. Andmed põhinevad veebis avalikel allikatel ja sisaldavad hinnangulisi väärtusi.

Tabel. Traktorite ja veoautode kütusekulu võrdlus

	Kütusekulu (l/100 km)
<b>Traktorid</b>	
John Deere 8R410	60–70
New Holland T7.315	55–65
Valtra T234	50–60
<b>Veoad</b>	
Volvo FH16 750	30–35
Scania R 730	28–33
Mercedes-Benz Actros 1863	27–32

Traktorite kütusekulu ja ka KHG heide, mis on proportsionaalne tarbitud kütuse kuluga, on kuni kaks korda suurem kui veoautodel, eriti kui neid kasutatakse transporditöödel. Kütusekulu võib varieeruda sõltuvalt paljudest teguritest, sealhulgas koormusest, sõiduki tehnilisest seisukorrast, juhi sõidustiilist, teeoludest ja ilmastikutingimustest.

Lisaks suuremale kütusekulule, on ka investeeringud traktoritesse ca kaks korda suuremad kui põllumajandusveokitesse. Põllumajandusettevõttes põllumajandustööde tegemiseks on traktorid esmatähtsad ja need jäävad ka edaspidi esmakasutusse, samas kui kasutada lisaks põllumajandustööde veoks kohandatud veoautosid, siis on võimalik traktori kasutusega pikendada ja läbi selle ka investeeringuid hajutada ja neid optimeerida ning KHG heidet vähendada nende põllumajanduslike tööde tegemisel, mida saab teha ka põllumajandustööde veoks kohandatud veoautodega.

Tegelikku põllumajandustööde veoks kohandatud veoautode kasutuselevõttu on keeruline hinnata. Eeldame, et põllumajandustööde veoks kohandatud veoautosid võetakse kasutusele suuremates majapidamistes, nt suuremates kui 300 ha, väiksemates majapidamistes tehakse sama töö endiselt traktoritega. 2023. aasta põllumajanduslike majapidamiste struktuuriuuringu kohaselt oli Eestis kasutatavat põllumajandusmaad 978 364 ha, millest 59% hariti majapidamistes, mis on suuremad kui 300 ha. Selliseid üle 300 ha majapidamisi oli 742 ja see on 7% kõikidest majapidamistest. Suurem on tõenäosus, et need võetakse kasutusele ettevõtetes, kus on üle 1000 ha põllumajandusmaad, selliseid majapidamisi oli 2023. aastal 152.

Samuti saab eeldada, et suuremates loomakasvatuseettevõtetes kasutatakse eritööveokeid, nt allapanulaoturid, söödamikserid jm. 2023. aasta põllumajanduslike majapidamiste struktuuriuuringu kohaselt oli Eestis 263 majapidamist vähemalt 300 pealise veise- ja

piimakarjaga (64% kogu piimalehmade ja veiste arvust). See võiks esialgsel hinnangul olla ka tulevikus kasutatavate eritööveokite arv Eestis.

2023. a põllumajanduse struktuuriuuringu kohaselt kasutati traktorit 6 893 põllumajanduslikus majapidamises ja traktorite arvuks oli 14 617. 100 kw ja enam võimsusega traktoreid oli 4 019 (1 980 majapidamises). Transpordiameti kodulehel oleva statistika kohaselt oli 2. juuni 2025. a seisuga Eestis liiklusregistris 16 187 T1, T4 ja T5 kategooria traktorit, mille keskmine vanus oli 22,9 aastat. Transpordiameti andmetest ei selgu, kui suurt osa nendest kasutati valdavalt põllumajanduses. Levinumaks traktorimargiks oli MTZ (26%) kõikidest nimetatud kategooria traktoritest ehk 4462 tk) ja T (18% ehk 2900 tk). 49% (7901 tk) traktoritest olid vanemad kui 20 aastat. 15% traktorite vanus on kuni 5 a.

Maanteetranspordis kulutab täislastis traktor (121–243 kW) u 68–85 l/100 km, samas kui poolhaagisega veok on u 56 l/100 km. See on 18–35% väiksem kulu km kohta veokil. 2024. a osteti 78 mln l eriotstarbelist diislikütust. Kui 10% senisest traktorite veotööst tehakse veokiga, siis sektori kogukütuse kulu väheneb 1,8–3,5%, mis on 2024. a näitel 1,4–2,7 mln l. 01.05.2025 seisuga on diislikütuse aktsiis 0,428 €/l ja eriotstarbelise diislikütuse aktsiis 0,021 €/l. Kui arvestame, et 1,4–2,7 mln l võrra väheneb eriotstarbelise diislikütuse kasutamine, siis aktsiisi laekumine riigieelarvesse väheneb 30 000 kuni 58 000 euro võrra aastas. Sama arvestuse kohaselt väheneb KHG heide aastas 3762-7316 kt CO<sub>2</sub> (1,8-3,5%).

Eriotstarbelise diislikütuse ostuõigust omavatel põllumajandusega tegelevatel isikutel on liiklusregistris 1383 veoautot.

Eriotstarbelised diislikütuse ostuõiguse osas muudatusi ei toimu. Endiselt saavad eriotstarbelise diislikütuse ostuõiguse põllumajandusega tegelevad isikud või põllumajanduslike teenustööde osutajad.

#### *Põllumajandussektori konkurentsivõime*

Põllumajanduse majandusharu kogutoodangu väärtuseks alushindades kujunes 2024. aastal esialgse (II) hinnangu kohaselt 1,29 mld eurot, mida oli 1,4% vähem kui eelneval aastal.<sup>1415</sup> Tootmisega seotud toetuseid, mis kajastuvad toodangu väärtuses, maksti 2024. aastal ~29 mln eurot.

Vahetarbimise väärtuseks 2024. aasta esialgse (II) hinnangu kohaselt kujunes 1,026 mld eurot, mis on 3,7% vähem kui 2023. aastal. Vahetarbimises kõige enam vähenes seemnekulu (-21%) ja väetistele ja mullaparandajatele (-15%) tehtud kulud. Põhivara kulum suurenes 7%, jõudes 226 mln euron. Väliste tegurite (tööjõukulud, rendid ja intressid) kulud suurenesid kokku 0,4% kuni 305 mln euron. Tööjõukulud ja rendimaksud kasvasid vähesel määral (1%), kuid intressimaksud vähenesid aastas võrdluses 2%.

Vaatamata sisendite hinnalangusele jäid kulud siiski kõrgele tasemele ja brutolisandväärtuseks jäi vaid 21% kogutoodangu väärtusest (+2% vs 2023). Kulum kasvas aastas võrdluses 7% ja netolisandväärtuseks jäi 43 mln eurot ehk 21% enam võrreldes eelmise aastaga. Põllumajanduslik tööjõud vähenes 2024. aastal 0,6%, sh palgaline tööjõud vähenes 0,7% ja tasustamata tööjõu osatähtsus oli 32%. Toodangu väärtuse kasv (0,5%) samaaegselt kulude vähenemisega (-1,5%) avaldas mõju ka ettevõtjatulule. Ettevõtjatulu jäi teist aastat järjest negatiivseks -62,5 mln euroga, 2023. aastal oli ettevõtjatulu -85,2 mln eurot. Kaks aastat negatiivset ettevõtjatulu on tekitanud kokku -147,7 mln euro suuruse tulupuudujäägi sektoris ja näitab kuivõrd keerulistes

<sup>14</sup> [https://andmed.stat.ee/et/stat/majandus\\_pellumajandus\\_pellumajanduse-majanduslik-arvepidamine/PM54](https://andmed.stat.ee/et/stat/majandus_pellumajandus_pellumajanduse-majanduslik-arvepidamine/PM54)

<sup>15</sup> [https://andmed.stat.ee/et/stat/majandus\\_pellumajandus\\_pellumajanduse-majanduslik-arvepidamine/PM55](https://andmed.stat.ee/et/stat/majandus_pellumajandus_pellumajanduse-majanduslik-arvepidamine/PM55)

konkurentsitingimustes on põllumajanduse esmatootmise sektor, mis on Eesti elanike toidujulgeoleku tagamisel üks põhisambaid.

Kulutused kütusele põllumajandussektori kogukuludest jäävad vahemikku 5-10% ja seda sõltuvalt aastast, tootmistüübist, ettevõtte suuruselt ja kasutatavatest tehnoloogiatest<sup>16</sup>.

Põllumajandussektori konkurentsivõime on juba pikemat aega olnud väga kriitilises seisus - kogutoodangu väärtus ei ole alates 2015. aastast katnud ära sektori kogukulusid ja lisandväärtus ning ettevõtjatulu on moodustunud läbi toetuste. Turult saadav tulu koos sissetuleku- ja keskkonnatoetustega (v.a investeeringutoetused) ei katnud 2023. ja 2024. aastal ära põllumajandustoodangu tootmiseks tehtud kulusid. Sellel on mitmed põhjused:

- 1) ebasoodsad ilmastikutingimused 2023. ja 2024. aastal (põud, hiline öökülm ja sellele järgnenud kuumalaine öitsemisperioodil, mis seda oluliselt lühendas ja saaki sellega seoses vähendas, liigsed sademed koristusperioodil, taimehaiguste levik ja -kahjurite rünnakud);
- 2) intressimäärade tõus, mis tõi kaasa laenuraha kallinemise ja suurendas finantskulusid, eriti nendes ettevõtetes, kes olid investeerinud tootmise uuendamisse ja uute tehnoloogiate kasutuselevõttu;
- 3) kõrgete hindadega ostetud sisendid 2023. a saagiks ja taimekasvatussaaduste hindade langus 2023. a;
- 4) EL ühise põllumajanduspoliitika uue programmiperioodi rakendumine ja olulised muudatused toetuste ümbersuunamisel suurematelt ettevõtjatelt väikestele ja noortele ettevõtjatele 2023. aastal.

Uute tehnoloogiate kasutuselevõtt ja tootmise automatiseerimine võimaldavad ettevõtetel efektiivsemalt toota, jälgida tarneahelat ja kohandada tooteid vastavalt tarbijate eelistustele. Põllumajandussektori üheks suurimaks murekohaks on riskidest tulenev jätkuv ebakindlus. See omakorda vähendab soovi teha vajalikke investeeringuid nii ressursitõhususe tõstmiseks kui ka keskkonna- ja kliimaeesmärkide täitmiseks. Põllumajandusettevõtete majanduslik toimetulek ehk kulude vähendamine ja tulude suurendamine on oluline kriteerium, et roheüleminek saaks toimuda. Ainult majanduslikult kestlikud ja konkurentsivõimelised ettevõtted on suutelised investeerima uutesse tehnoloogiatesse ja neid rakendama. Sellega saame tagada ka kestliku toidutootmise ja toiduga kindlustatuse.

Tehtavad muudatused võimaldavad Eesti põllumajandussektoril muutuda kestlikumaks, mis on ka PÕKA eesmärk. Need vähendavad põllumajandusettevõtete tootmiskulusid, tõstavad põllumajandusettevõtte konkurentsivõimet nii sise- kui ka välis turul. See suurendab põllumajandustoodete ekspordi ja võimaldab seeläbi säilitada töökohti, teha sektorit atraktiivsemaks noorte jaoks ning suurendada toidu varustuskindlust. Siiski võib väita, et kõige olulisem mõju sellise lahendusega on seotud kliimaeesmärkidega, kus fossiilkütuse kasutamise vähenemine vähendab ka KHG heidet. Koos sellega vähenevad negatiivsed kliimamõjud, mis põhjustavad ebasoodsaid ilmastikutingimusi, mis omakorda suurendavad oluliselt põllumajandussektori riske ja vähendavad tootlikkust.

#### *Mõju toidujulgeolekule*

Toidujulgeolek on Eestis oluline mitmel põhjusel. Toidujulgeoleku alustala on põllumajandustootmine nii tavaolukorras kui ka kriitilistes olukordades. Põllumajandustootmise puhul on oluline, et ettevõtted oleksid konkurentsivõimelised tavaolukorras, mis loob eeldused põllumajandussektori toimimiseks ka kriisiolukordades. Eelnevas punktis on kirjeldatud põllumajanduse konkurentsivõime hetkeolukorda, millest selgub, et põllumajandussektori ettevõtete tulud ei ole katnud tootmise kulusid viimasel kahel aastal. Seega on oluline igal viisil

<sup>16</sup> <https://fadn.agri.ee/standardtulemused/>

toetada sektori konkurentsivõimet. Üks võimalus on sektori kulude vähendamine. Antud eelnõuga vähendatakse osaliselt põllumajandussektori ettevõtete kulu kütusele. Eesti toidujulgeolek toetub kohalikule põllumajandusele ja tootjatele. Kui kodumaine tootmine väheneb, langeb võimekus kriisiolukordades ise toitu toota. Venemaa agressiivne välispoliitika (nt sõda Ukrainas) on suurendanud vajadust, et Eesti suudaks kriisi korral varustada oma rahvast toiduga. NATO ja EL liikmena on toidujulgeolek osa laiemast julgeolekustrateegiast.

Toidujulgeolek Eestis on rahva elujõulisuse, iseseisvuse ja julgeoleku küsimus. See ei tähenda ainult toidu olemasolu, vaid ka võimet seda ise toota ja korraldada logistikat ka keerulistes oludes. Toidujulgeolek on Eesti rahvusliku kindluse oluline osa ja selle tagamiseks on olulised tugevad ja mitmekesise struktuuriga põllumajandus- ja toidutootmisettevõtted, kellel on valmisolek oma tegevuse jätkamiseks ka kriisitingimustes. Seetõttu on oluline, et Eestis tegutseksid jätkuvalt nii väikesed, keskmised kui ka suured põllumajandus- ja toidusektori ettevõtted, nende tootmisstruktuur oleks mitmekesine, st toodetakse nii taime- kui loomakasvatussaadusi ning rakendatakse ringbiomajanduse ärimudeleid sissetulekute mitmekesistamiseks ja erinevate riskide ja turuolukordadega toimetulekuks.

### **Halduskoormuse kirjeldus**

Põllumajandussektorile on halduskoormuse mõju vähene. Ettevõtjatele täiendavat halduskoormust ei lisandu.

### **Ebasoovitavate majanduslike mõjude kaasnemise risk**

Ebasoovitavate majanduslike mõjude kaasnemise riski ei tuvastatud.

### **Mõju olulisus**

Põllumajandusettevõtjatele on muudatuse mõju pigem oluline. Võimalik on kasutusele võtta logistilisi lahendusi, milles saab kasutada eriotstarbelist diislikütust ja vähendada tootmiskulusid.

## **7. Seaduse rakendamisega seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevused, eeldatavad kulud ja tulud**

Riigieelarvele olulist mõju ei kaasne, kuigi teatav mõju võib kaasneda. Samas peaks neid mõjusid vaatama laiemalt kliimaseadusega hinnatavate mõjude kontekstis, sest kliimamuutuste leevendamise eesmärgil KHG vähendamise eesmärk on ülimuslikum sellest kui innovaatiliste lahenduste kasutuselevõtmine läbi kütusekulu vähenemise aktsiisilaekumine erimärgistatud diisli kasutamise vähenemisest väheneb. Lahendused mõjutavad riigieelarvet pikemas vaates kuna praegused eriotstarbelist diislikütust kasutavad traktoritel põhinevad logistikalahendused asendatakse järk-järgult põllumajanduses kasutamiseks kohandatud veokitega, mille kütusetarbimise kogus on väiksem.

Aktsiisilaekumise vähenemist on keeruline prognoosida, see sõltub sellest kui palju võetakse uusi lahendusi kasutusele põllumajandustoodete tootmiseks. Erimärgistatud diislikütuse kasutamise võimaldamine uutes logistikalahendustes ja sektori vajadus kulusid vähendada konkurentsivõime parandamiseks soosib nende laiemat kasutusele võttu, samas sõltub see sektori investeerimissuutlikkusest, mis viimase kahe väga negatiivse ettevõtjatuluga aasta valguses, kus on vajalik katta eelmiste aastate saamatajäänud tulused, ei ole väga tõenäoline.

Isegi kui tekib mõningane kütuseaktsiisi laekumise vähenemine, siis tuleks arvestada ka kaudseid positiivseid mõjusid regionaalsele arengule läbi põllumajandusettevõtte konkurentsivõime suurenemise kuna põllumajandusettevõtted on olulised piirkondlikud tööandjad ja palga maksjad, millega kaasnevad mõjud kohalike omavalitsuste tulubaasile.

Konkurentsivõime tugevnemisel on võimalik ka põllumajandussaaduste ekspordi suurenemine. 2024. aastal moodustas Eesti päritolu põllumajandussaaduste ja toidu eksport kogu Eesti päritolu kaupade ekspordist 14%<sup>17</sup>. Tuleviku vaates muutub järjest olulisemaks ka toodete süsiniku jalajalg ja tarneahelas on konkurentsivõimelisemad madalama KHG heitega toodetud tooted. Seega on sellel muudatusel oluline mõju kestlikkusele arvestades selle majanduslikku, keskkondlikku ja sotsiaalset dimensiooni.

Kuigi OECD uuringutes on välja toodud, et fossiilkütuste kasutamise toetused on keskkonnale kahjuliku mõjuga kuna need soodustavad fossiilkütuste kasutamist ja ei motiveeri kasutusele võtma fossiilkütuste kasutamist vähendavaid või neid asendavaid tehnoloogiaid. Samas loob selline muudatus hoopis vastupidise efekti - läbi sellise erandi loomise pikas perspektiivis fossiilkütuste kasutamine väheneb läbi efektiivsemate logistikalahenduste kasutuselevõtu. Ka transpordisektor otsib lahendusi KHG heite vähendamiseks ja tootmises on lisaks diiselmootoriga veoautodele ka hübriid- ja gaasimootoriga veoautod. Järgmine loogiline samm efektiivsemates logistikalahendustes, mis vähendavad ka KHG heidet, oleks üleminek biogaasil töötavatele põllumajandusveokitele. Sellised muudatused aga eeldavad ka seda, et alternatiivkütuste kasutamise kulud ei ole suuremad kui fossiilkütuste kasutamise kulud ehk läbi alternatiivkütuste kasutamise suureneb ka konkurentsivõime.

Eesti põllumajandussektor on aldis innovatiivsete lahenduste kasutuselevõtuks, aga need peavad olema ka ressusitõhusad, kuluefektiivsed ja suurendama sektori ettevõtete konkurentsivõimet. Niikaua kui fossiilkütuste vabad tehnoloogiad on tavapärastest tehnoloogiatega oluliselt kallimad, siis ei ole ettevõtjatel võimekust nendesse investeerida kuna vajalik on säilitada ja suurendada konkurentsivõimet. Põllumajandussaaduste hinnad kujunevad toormeturgudel nõudluse ja pakkumise tulemusel ning need ei ole kulupõhised, mistõttu välisriikide põllumajandusettevõtetega konkurentsipüsimiseks on Eesti põllumajandussektor oluliselt kontsentreerunud, ettevõtted on suurenenud ja püütakse leida kuluefektiivseid lahendusi tootmisprotsessi optimeerimisel. Antud muudatus soodustab kütuse kasutuse vähendamist, konkurentsivõime suurenemist ja KHG heite vähenemist sektoris ehk panustab väga selgelt PÕKA alameesmärgi – tark ja kestlik põllumajandus, toidutootmine ning maaelu ja ohutu toit ja hoitud keskkond – täitmisel.

Eelnõuga ei kaasne kulusid ega tulusid kohalikele omavalitsustele.

## **8. Rakendusaktid**

Asjaomased rakendusaktide muudatused valmistatakse ette seaduse eelnõu menetlemise ajal ning need jõustuvad samal ajal seadusega.

Eelnõule lisatakse (lisa) maaeluministri 30. septembri 2022. a määruse nr 53 „Põllumajanduses kasutatava eriotstarbelise diislikütuse ostuõiguse andmine“ muutmise määruse eelnõu kavand.

## **9. Seaduse jõustumine**

Seadus jõustub üldises korras, et põllumajandusettevõtjad saaksid kasutada aktsiisisoodutust põllumajandustoodete tootmiseks esimesel võimalusel. Muudatuste rakendamiseks ei ole vaja täiendavat aega.

## **10. Eelnõu koostööstamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon**

---

<sup>17</sup> <https://www.agri.ee/sites/default/files/documents/2025-02/P%C3%B5llumajandussaaduste%20ja%20toidukaupade%20v%C3%A4liskaubandus%202024.%20aasta.pdf>



Põllumajandusettevõtjad on eriotstarbelise diilikutuse kasutamisevõimaluste laiendamise ettepanekuid teinud erinevatel kohtumistel ja käesoleva muudatusega võetakse need ettepanekud arvesse.

Eelnõu esitatakse kooskõlastamiseks Rahandusministeeriumile, Kliimaministeeriumile, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile ning Justiits- ja Digiministeeriumile. Eelnõu esitatakse arvamuse avaldamiseks Eesti Põllumajandus-Kaubanduskojale, Eestimaa Talupidajate Keskliidule, Eesti Aiandusliidule, Eesti Noortalunikele, PRIA-le, MTA-le ja Maaelu Teadmuskeskusele.