



# EESTI TRANSPORDIKÜTUSTE ÜHING

Rahandusministeerium  
info@fin.ee

Teie 13.09.2024 nr 1.1-10.1/4043-1  
Meie kuupäev digiallkirjas

## **Arvamus alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seaduse ning teiste seaduste muutmise seaduse eelnõule.**

13.09.2024 edastasite tutvumiseks ja arvamuse avaldamiseks alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisiseaduse ning teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu (edaspidi eelnõu). Täname võimaluse eest avaldada arvamust eelnõu kohta.

Eelnõu saabus osapooltele tutvumiseks reedel tööpäeva lõpus ning tagasiside andmise tähtaeg on märgitud 18.09.2024, jättes eelnõuga tutvumiseks, tagasiside koondamiseks ja andmiseks 3 tööpäev. Tegemist on taaskord pahauskse praktikaga niivõrd olulist mõju omava eelnõu kaasamise protsessis. Seega soovime esmalt rõhutada, et antud praktika ei ole kooskõlas hea kaasamise tavaga, kus osapooltele tuleb anda mõistlik ja piisav aeg tagasiside andmiseks ja arvamuse kujundamiseks.

### **1. Eelnõu ei arvesta kliimapoliitiliste kohustustega.**

Eesti Transpordikütuste Ühing soovib rõhutada eelnõule tagasiside andes, et eelnõu seletuskirjas toodud bensiini aktsiisitõusu mõjude osas on jäetud täielikult arvestamata Eestile Euroopa Liidu direktiividest kohalduvate kliimapoliitiliste kohustustega, mis puudutavad mootorikütuste tarbimisse andmist. Nimelt on lähiaastatel Eestil kohustus oma seadusandlusesse üle võtta kaks transpordisektorit oluliselt mõjutavat direktiivi, milledeks on Euroopa parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2023/2413, lühidalt taastuvenergia direktiiv (edaspidi RED3) ning Euroopa parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2003/87, mis reguleerib kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi (edaspidi ETS2). Mõlemast direktiivist, nii RED3 kui ETS2, tulenevad meile täiendavad kohustused seoses fossiilkütuste tarbimisse lubamisega ning need mõjutavad samuti otseselt kütuse hinda. See tähendab, et ei ole õige eelnõu seletuskirjas toodud väide, justkui mõjutaksid järgnevatel aastatel kütuse hinda üksnes maksud.

RED3 paneb liikmesriikidele sh Eestile ühe võimaliku<sup>1</sup> kohustusena näha ette taastuvenergia osakaalu suurendamise tarbimisse lubatud fossiilkütustes aastaks 2030 kuni 29 protsenti (täna on vedelkütuse seadusest tulenevalt see kohustus 7,5 protsenti). See tähendab, et taastuvenergia lisamise kohustus kasvab 4 korda võrreldes tänasega. Lisaks tuleb arvestada juurde 2027. aastast lisanduv ETS2 kohustus, mis näeb ette, et transpordis kasutusel olevate kütuste müüjad on kaasatud kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi ning

---

<sup>1</sup> Teise variandina võib liikmesriik näha ette kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise 14,5 protsenti aastaks 2030. Eesti teadaolevalt kaalub esimest ehk taastuvenergia kohustuse kasvu.

kütuse hinnale hakkab mõju avaldama ka kvoodi hind, millega süsteemis osalejad peavad kaupleva. Kvoodi hinna puhul on küll räägitud maksimaalsest hinnalaest 45 eurot tonn, kuid ei saa välistada oluliselt kallimat hinda. Kokkuvõttlikult kui täna on bensiini postihind tanklas koos maksudega keskmiselt 1,59 eurot liiter<sup>2</sup>, siis taastuenergia kohustuse kasvades koos ETS2 kvoodi hinna lisandumisega, tõuseb aastaks 2030 bensiini hind jaemüügis 2,92 senti liitrist so 84%. Täpsem hindade kujunemine järgnevatel aastatel on toodud allolevas tabelis:

		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Osakaal energiast %*	1,00%	7,50%	7,50%	16%	18%	21%	24%	29%
HVO preemium**	6,67	50,03	50,03	106,72	120,06	140,07	160,08	193,43
ETS2***					100	100	100	100
Aktiisimuutus BAU 2024			28	58	89	121	121	121
KM 22->24			26,23	26,23	26,23	26,23	26,23	26,23
<b>Hind liitri kohta KMga</b>		<b>1,590</b>	<b>1,705</b>	<b>1,758</b>	<b>2,009</b>	<b>2,308</b>	<b>2,607</b>	<b>2,922</b>

Märkused tabeli kohta:

\*Taastuenergia kohustuse kasvul on arvestatud kevadel Kliiministeeriumi esitatud prognoosiga.

\*\*HVO preemium hinnastamine: HVO ekvivalendina arvestuslikult mHVO hind ULSD + 600 USD/m<sup>3</sup> ühekordselt arvestatava ja ULSD + 1200 USD/m<sup>3</sup> topeltarvestatava toorme puhul; arvestuslik vahetuskurss USD/EUR 1,100; arvestuslik liitri hind 2024. aastal 1,59 €/L koos käibemaksuga.

\*\*\*ETS2 puhul on arvestatud võimaliku kvoodi hinda 100€ tonni kohta.

Tulenevalt eeltoodust ei saa nõustuda eelnõu seletuskirjas tooduga ning kütusehind ei hakka koosnema enam ainult otsestest maksudest (käibemaks ja aktsiis), vaid ka Euroopa Liidu kliimapolitiikaga kaasnevate kohustuste tõttu kasvavatest kuludest.

## 2. Maksutõusude tulemusena ei kasva laekumine riigi eelarvesse.

Eelnõuga tehtavate maksumuudatuste eesmärgiks on koguda rohkem makse. Samal ajal on eelnõu seletuskirjas toodud, et maksutõusude tulemusena ja ostujõu langusega on oodata tarbimise mahu langust. Seetõttu võttes arvesse kahte eelnevat koosmõju, ei saa olema aktsiisitõusu mõju laekumisele positiivne ja kasvavas trendis, vaid vastupidi negatiivne ja langev.

Täiendavalt, mootoribensiini kui ühe kitsa kütusetoote kasutaja segmendi kõrge maksustamine ei ole samm õiges suunas. Samas on jäänud tähelepanuta fossiilsete mootorikütustena sisepõlemismootoris kasutatavate LPG, LNG, CNG maksud, mille arvelt on võimalik teostada maksukogumist laiapõhjalisemalt ja vähendada maksukoormist mootoribensiinile kui ühele kütusetootele. Samuti on oluline, et kuigi rahandusminister peab oma kommentaarides mootoribensiini keskkonnale kõige kahjulikumaks kütuseliigiks, kehtib just mootoribensiinile 7,5% taastuenergia osakaalu nõue (29% aastaks 2030), LPG/LNG/CNG kütustele taastuenergia osakaalu nõuet kehtestatud ei ole.

## 3. Aktsiisitõusu tulemuseks on taas piirikaubanduse kasvamine.

Eelnõu seletuskirjas on toodud, et Läti piiriäärsetes maapiirkondades võib kasvada vähesel määral piirikaubandus, kui inimesed hakkavad tankima Eesti asemel Lätis. Samas on peetud

<sup>2</sup> 17.09.2024 on bensiini 95 hind tanklas 1,56 €/liiter ja bensiini 98 hind 1,62€/liiter, mis teeb keskmiseks liitri hinnaks 1,59 €/liiter.

seda riski madalaks. Eesti Transpordikütuste Ühingu hinnangul, ei tohiks piirikaubanduse riski hinnata madalaks, kuivõrd varasematest aastatest nii alkoholi aktsiisitõusude kui kütuste aktsiisitõusude tulemusena kasvas oluliselt piirikaubandus ja selle mõju ei olnud riigieelarvele kindlasti väike. Siinkohal ei ole lähiajal plaanis üksnes bensiini aktsiisitõus vaid kasvab üle üldine maksukoormus (tulumaks, käibemaks), seega tuleb hinnata bensiini aktsiisitõusu mõju koostoimes kõikide maksutõusudega. Veelgi enam, lisades sinna juurde esimeses punktis toodud kohustused ja nendest tulenevate hinnatõusude mõju.

#### **4. Maksutõusude planeerimine peaks toimuma lühiajalisemas plaanis.**

Mõistame vajadust eelarvesse raha juurde tuua, kuid näeme, et kõikide lisanduvate kohustustega transpordisektoris ning lähiaastate maksutõusudega paneme ennast oluliselt kehvemasse positsiooni võrreldes naaberriikidega. Seega teeme ettepaneku, mitte paika panna pikka plaani (so 4 aasta maksutõusud) maksude tõstmisel, vaid jälgida jooksvalt nii naaberriikide maksupoliitikat, kui teisi majandust ja keskkonda mõjutavaid suundasid. Oleme sõltuvad oma naaberriikidest, mistõttu juhul kui liigume hindadega nendest kiiremini, tekitame vastupidise efekti ning ootusega riigieelarvesse raha juurde tuua, me hoopis suuname seda riigist välja naaberriikidesse. Ühtlasi on viimased aastad maailmas näidanud, milline mõju võib olla nn vääramatul jõul (koroona pandeemia, sõda) majandusele, kus üks põhjus tekitab tohutul hulgal olulisi ja raskeid tagajärgi majanduses, milledest olulisim on olnud inflatsioon ja hinnatõusud.

Kutsume üles ministeeriumi ja Valitsust enne täiendavate maksutõusude sisse viimist analüüsima majanduse olukorda ja tulevikus kaasnevaid kliimapoliitilisi kohustusi tervikuna, alles seejärel on võimalik teha konkreetseid ja pikaajalisi otsuseid maksude tõstmisel.

Lugupidamisega

Krista-Maria Alas  
tegevjuht  
Eesti Transpordikütuste Ühing

+372 502 9983  
Krista-maria.alas@fuelsunion.ee