



**Vastus Riigikogu liikme kirjalikule
küsimusele (KK 507)**

Lugupeetud Riigikogu liige Lauri Laats

Tänan teid pöördumise eest.

Praegused kütuse hinnatõusud tulenevad pakkumise takistustest. Sellele vastus saab olla ainult takistuste kõrvaldamise, mis Eesti võimuses pole, ning reservide turule laskmine, mida on teinud nii Eesti kui teised riigid Rahvusvahelise Energiaagentuuriga kooskõlastatult.

Nõudluse stimuleerimine konkreetse kauba suhtes, olgu või tarbimismaksude vähendamisega, on vastupidine poliitika vajalikule ja äärmiselt kallis. Kuid ostujõu üldine toetamine tulude alumisest otsast leevendab hinnatõusu mõjusid konkreetse kauba nõudlust eraldi sihtimata. Nii jääb hinnasignaal tööle õiges suunas, päris nõudlust defitsiitse kauba järele ja soosib säästu.

Eesti valik on olnud maksuvaba miinimum, mille kulu eelarvele 1,4% SKPst on kordi suurem kui kõige suurema kütusemaksude vähendaja 0,22%.

Vastused teie küsimustele on järgmised:

1. Kas Rahandusministeerium on analüüsinud võimalust ajutiselt langetada Eestis mootorikütuste käibemaksu või aktsiisi sarnaselt Hispaania mudelile?

Rahandusministeerium jälgib ja analüüsib pidevalt teiste liikmesriikide praktikaid. Laiapõhjalised maksulangetused on riigieelarvele väga suure ja püsiva negatiivse mõjuga. Mootorikütuste käibemaksu soodusmäära ei luba käibemaksudirektiiv. Eesti valitsuse initsiatiivil on juba astunud ära jätta 1. maiks planeeritud kütuseaktsiiside tõusu, mis otsustati teistsuguses olukorras. See on tarbimismaksude vähendamise riikide tabelis kõrgel 6. kohal. 8 kuu mõju on 36 mln eurot, 0,09% SKPst, tunduvalt rohkem kui riikide enamuse paljureklaamitud sammud. Aasta arvestuses läheneb kulu 60 miljonile, mis on pea 0,15% skpst.

2. Kas on kaalutud automaatse maksukorrigeerimise mehhanismi loomist, mis vähendaks ajutiselt maksukoormust maailmaturu energiahindade järsu tõusu korral?

Kuigi sellised mehhanismid tunduvad kriisihetkel atraktiivsed, kaasneb nendega märkimisväärne eelarveline ebakindlus. Riigi kulutused (sh sotsiaaltoetused ja riigikaitse) vajavad stabiilset tulubaasi. Automaatne maksukoormuse vähendamine ilma selgete katteallikateta seaks ohtu riigi võimekuse täita oma teisi kohustusi. Lisaks tuleb arvestada, et

aktsiis ei ole mahult võrreldav hinnakõikumise ulatusega, olles kindel summa, tema osakaal hinnas väheneb hinnatõusuga niigi ja ta pole seega vahend reageerimiseks kütusehindade suurele kõikumisele turul.

3. Kas valitsus on hinnanud hinnalae või marginaalipiirangu ajutise kehtestamise võimalikkust kütuseturul, et vältida põhjendamatuid hinnahüppeid?

Eesti pooldab vaba ja konkurentsipõhist turgu. Hinnalagede kehtestamine toob kaasa tuua tarneraskusi või olukorra, kus riik peab hakkama turuosalistele vahet kinni maksma, mis on taas täiendav kulu maksumaksjale.

4. Milliseid täiendavaid meetmeid peab valitsus võimalikuks, et kaitsta haavatavamaid leibkondi ja transpordisektorit energiahindade järsu tõusu eest?

Valitsuse fookus on suunatud sihitud abile. Leiame, et üldiste maksulangetuste asemel, mis toetavad võrdselt ka väga jõukaid tarbijaid, peab riigi abi jõudma nendeni, kes seda kõige enam vajavad. Meie meetodid on toimetuleku piiri tõus, miinimumpalga tõus ja maksuvaba miinimumi taastamine 700€ tasemel.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Jürgen Ligi
rahandusminister

Lauri Lelumees 5885 1404
Lauri.Lelumees@fin.ee