RAHANDUSMINISTEERIUM

Krista-Maria Alas
Eesti Transpordikütuste Ühing
krista-maria.alas@fuelsunion.ee

Teie 24.09.2026

Meie 06.11.2026 nr 1.4-1/3884-2

Vastus Eesti Transpordikütuste Ühingu ühispöördumisele

Pöördusite Vabariigi Valitsuse poole ettepanekuga hinnata viivitamata kütuste maksukoormuse ajutist vähendamist, eelkõige diislikütuse aktsiisi langetamist Euroopa Liidu miinimumtasemele, ning vajaduse korral täiendavate ajutiste maksuleevenduste rakendamise võimalusi.

Käesoleval aastal on nii bensiini kui ka diislikütuse hinnad märkimisväärselt tõusnud peamiselt pakkumispoolse probleemi ehk Hormuzi väinas toimuva konflikti tõttu. Järgnevalt analüüsime kütuse hinnatõusu komponente. Kütuse jaehinna saab jagada kolmeks komponendiks: hind maksudeta, aktsiis ja käibemaks.

Ettevõtjate puhul tuleb arvestada, et kütuste soetamisel on neil sisendkäibemaksu maha arvamise õigus. Aktsiisimäärad ei ole käesoleval aastal muutunud, sest seadusandja otsustas jätta ära käesoleva aasta 1. maist rakenduma pidanud kütuseaktsiisi tõusu. Sellest järeldub, et alates jaanuarist on kogu ettevõtetele lisanduv kütuse hinnatõus tulenenud otseselt globaalset kütusturgu mõjutavatest teguritest.

Füüsiliste isikute jaoks aktsiisimäärad hinda tõstnud ei ole. Küll aga on käibemaks kasvanud 14 sendi võrra. See tähendab, et viiendiku hinnatõusust moodustab käibemaks ja ülejäänud 80% tuleneb maailmaturu hindade kasvust. Järgnevas tabelis on näha kütuse hinna komponentide muutus.

Tabel 1. Kütuse hinna komponendid ja nende muutus võrreldes aasta algusega

Kuu	Hind maksudeta	Diisliaktsiis	Käibemaks	Hind kokku eraisikule	Hind kokku ettevõttele
Jaanuar 2026	0,677 €	0,428 €	0,265 €	1,37 €	1,10 €
September 2026	1,249 €	0,428 €	0,403 €	2,08 €	1,68 €
Muutus	0,573 €	0,00 €	0,137 €	0,71 €	0,58 €

Allikas: Weekly Oil Bulletin, rahandusministeeriumi arvutused, hinnad võetud kuukeskmisena.

Ehkki riigile laekub ühe liitri kütuse pealt rohkem käibemaksu, vähendab kõrge hind tarbimist, mis omakorda kahandab maksubaasi. Kuna inimeste eelarve on piiratud, toob suurem kulu kütusele kaasa teiste kaupade ja teenuste tarbimise vähenemise. Lisaks tuleb riigi vaates

arvestada ka kulude suurenemisega. 2026. aastal suureneb valitsussektoris otsene kulu kütustele 20 miljoni euro võrra.

Aktsiisimäärade võimalikud langetused
Diislikütuse aktsiisimäära langetamine 428 eurolt 330 eurole 1000 liitri kohta vähendaks aktsiisi 98 euro võrra 1000 liitri kohta ehk 9,8 senti liitri kohta. Koos 24-protsendilise käibemaksuga oleks teoreetiline maksimaalne mõju jaehinnale ligikaudu 12,2 senti liitri kohta. Ettevõtja puhul, kellel on õigus sisendkäibemaks maha arvata, on asjakohasem arvestada maksimaalseks võimalikuks aktsiisimõjuks 9,8 senti liitri kohta.

Bensiini aktsiisimäära maksimaalne võimalik langetus oleks 591 eurolt 359 euroni tuhande liitri kohta. Sellise muudatuse maksimaalne võimalik mõju oleks 23,2 senti liitri kohta ning koos käibemaksuga 28,8 senti liitri kohta.

Langetuste puhul tuleb aga arvestada seda, et kogu maksumäära muutus ei pruugi jõuda lõpphinda. Läti kogemusel jõuab kogu võimalikust mõjust lõpphinda vaid 53%. Eesti näitel tähendaks see, et diislikütuse aktsiisimäära viimine Euroopa Liidu miinimumini vähendaks ettevõtjate jaoks kulu diislikütusele umbes 5 senti liitri kohta. Isegi kui eeldada, et tanklate hinnasõja tõttu kanduks suur osa langetusest lõpphinda, oleks mõju kõigest 6–8 senti liitri kohta.

Mõju eelarvele
Alltoodud tabelis on näha aktsiisimäärade vähendamise mõju riigieelarvele. Mõju ulatus sõltub juba kehtivast või tulevikuks planeeritud aktsiisimäärast. Sellest tulenevalt suureneb aktsiisimäärade langetamise mõju eelarvele alates 1.05.2027, kui peaks jõustuma täiendav aktsiisimäärade tõus. Mõjude arvutamisel on arvestatud nii käibemaksu kui ka aktsiisitulu muutusega, samuti ettevarumisega.

Tabel 2. Diislikütuse ja bensiini aktsiisimäärade langetamise kuine mõju (aktsiis + käibemaks) riigieelarvele miljonites eurodes. Arvestatud on aktsiisimäära langetust Euroopa Liidu lubatud miinimummäärani.

Mõju komponent	**Kuni 2027 aprill**	**Alates 2027 mai**
Diisli aktsiisimäära langetus	-6,7*	-12,9*
Ühekordne ettevarumine	-3,5**	-5,8**
Bensiini aktsiisimäära langetus	-5,8*	-8,5*
Ühekordne ettevarumine	-7,6**	-12,2**

** Perioodi indikatiivne keskmine mõju kuus. Tegelik mõju erineb sõltuvalt kuust kuni ühe miljoni euro võrra.*
*** Ettevarumise mõju ei pruugi ühtida tegelikkusega, sest see sõltub suuresti üksikute ettevõtete otsustest.*

Kui soovida arvutada langetuse mõju näiteks perioodil 1.03.2027 – 1.06.2027 tuleks teha järgmine arvutus. Eelarvemõju $= -(6{,}7 * 2 + 12{,}9 * 1 + 5{,}8) = -32{,}1$

Piirikaubandus
Lätis kehtib diislikütusele alates käesoleva aasta oktoobrist Euroopa Liidu miinimummäär 330 eurot tuhande liitri kohta. Langetuse maksimaalne võimalik mõju koos käibemaksuga oli 8,2 senti liitri kohta. Kui sellest jõuab hinda 53% ehk 4,4 senti, siis peaksid Eesti ja Läti diislikütuse hinnad olema samal tasemel. Oktoobri esimese kahe nädala andmete põhjal ei ole siiski hinnaerinevuse vähenemist Eesti ja Läti vahel näha.

Tabel 3. Eesti ja Läti diislikütuse kuu keskmine liitri hind ja selle erinevus 2026. aastal.

Kuu	Eesti	Läti	Erinevus
Jaanuar	1,37€	1,49€	-0,12€
Veebruar	1,41€	1,52€	-0,11€
Märts	1,78€	1,87€	-0,09€
Aprill	1,95€	2,03€	-0,08€
Mai	1,83€	1,92€	-0,09€
Juuni	1,68€	1,77€	-0,09€
Juuli	1,73€	1,77€	-0,04€
August	1,88€	1,94€	-0,05€
September	2,08€	2,11€	-0,03€
Oktoober	2,05€*	2,10€*	-0,04€*

** Hinnad kuu esimese kahe nädala kohta. Hinnaerinevus on arvutatud täpsete (mitte ümardatud) arvude põhjal, mistõttu võib näiliselt esineda kuni 0,01 eurone kalduvus hinnaerinevuse tulemuses.*

Ehkki oktoobri andmed seda veel ei toeta, on varasema statistika põhjal tõenäoline, et Eesti ja Läti hinnaerinevus jääb null sendi lähedale. Hinnaeelise kadumine ei tähenda aga seda, et Eesti sõidukite tankimine kanduks Lätti. Pigem piirdub mõju sellega, et transiitveokitel ei ole sarnase hinnataseme tõttu enam selget eelistust, kas tankida Eestis või Lätis. Selle hinnanguline mõju Eesti maksulaekumisele on -300 000 eurot kuus. Hinnaeelise taastamine läheks igal juhul maksma kordades rohkem, kui on selle kadumise mõju riigi tuludele. Samas tuleb arvestada, et identse postihinna korral on ettevõtetel kasulikum tankida Eestis, sest siinne kõrgem käibemaksumäär tähendab madalamat maksudeta hinda. Olukorras, kus tankla postihind on 2 eurot, on Eestis käibemaksuta hind 1,61 eurot ja Lätis 1,65 eurot.

Selleks, et tankimine hakkaks Eestist Lätti üle kanduma, peaks riikidevaheline hinnavahe olema vähemalt kümme senti liitri kohta. Aastatel 2017–2019, kui Eesti ettevõtted tankisid tavapärasest enam Lätis ja Leedus, oli diislikütuse aasta keskmine hind Eestis 13–19 senti liitri kohta kõrgem kui Lätis ja Leedus. Isegi kui Lätis otsustatakse kütuse varumakse kaotada, oleks Eestis diislikütus Lätist kõigest umbes 4 senti kallim.

Seda olukorda võib käsitleda majandusteooriast tuntud vangidilemmana. Mõlemale riigile on kasulikum, kui hinnad on sarnasel tasemel. Eesti ja Läti võistlus odavama diislikütuse hinna pärast toob lõpuks kahju mõlemale riigile, sest naabrist madalama kütusehinna saavutamine läheb maksma rohkem, kui see majanduslikult kasu toob.

Mõju sektoritele

Sektorite detailsed andmed, mis võimaldavad hinnata ettevõtete kulutusi energiale ja kütusele, avaldab Statistikaamet vaid aastastatistikas. Viimased andmed on 2024. aasta kohta ning 2025. aasta näitajad avaldatakse käesoleva aasta detsembris. Kvartaalses statistikas nii üksikasjalikke andmeid ei koguta.

Energia moodustab ettevõtete kogukuludest kokku 2,7%, millest kütusekulud olid 2024. aastal 1,6% ehk 1,4 miljardit eurot. Enamikul suurtest tegevusaladest on kütusekulude osakaal pigem tagasihoidlik – näiteks tööstuses 0,7%, ehituses 1,4% ja kaubanduses 0,2%. Samas mõjutab kütuse kallinemine valusalt üksikuid tegevusalasid, eelkõige maismaaveondust, kus kütus moodustab suure osa kuludest: 427 miljonit eurot ehk 22,6% kogukuludest.

Tabel 4. Ostetud kütus (mln eurot) ja osakaal kogukuludest (%)

Tegevusala	**Ostetud kütus, mln eurot**	**Ostetud kütuse osakaal (%)**
Maismaaveondus ja torutransport	426,8	22,6%
Kivi, liiva ja savi kaevandamine	13,9	12,5%
Lammutamine ja ehitusplatside ettevalmistus	15,1	8,9%
Elektrienergia, gaasi, auru ja konditsioneeritud õhuga varustamine	264,5	6,8%
Põllumajandus, metsamajandus ja kalapüük	149,9	6,2%
Teede ja raudteede ehitus	24,5	3,1%
Tegevusalad kokku	**1 403,7**	**1,6%**
Ehitus	102,6	1,4%
Haldus- ja abitegevused	31,0	1,2%
Töötlev tööstus	113,1	0,7%
Hulgi- ja jaekaubandus; mootorsõidukite ja mootorrataste remont	69,9	0,2%

Kokkuvõte

Leiame, et pakkumispoolset probleemi ei ole mõistlik ega võimalik lahendada nõudluse ergutamisega. Hinnatõus tuleneb maailmaturu hindade muutusest, mis on olnud märgatavalt suurem kui maksimaalne võimalik aktsiisikärbe. Seetõttu ei suuda riik 2026. aastal toimunud hinnatõusu kuidagi täielikult leevendada.

Samuti märgime, et me ei kaalu praegu energiamaksustamise direktiivi artikli 19 alusel erandi taotlemist, et rakendada Euroopa Liidu miinimumtasemest madalamat aktsiisimäära.

Ettevõtete jaoks on kogu tänavune hinnalisa tulnud just turuolukorrast, mida on vedanud toornafta ja valmistoodete hinnatõus. Kui diislikütuse aktsiisimäära langetataks Euroopa Liidu miinimumtasemeni, oleks selle maksimaalne võimalik mõju ettevõtetele 9,8 senti liitri kohta. Läti kogemuse põhjal kanduks sellest hinda umbes 4,7 senti.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Jürgen Ligi
rahandusminister

Lauri Lelumees 5885 1404
Lauri.Lelumees@fin.ee

Lisaadressaadid: Riigikantselei
Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium