



RAHANDUSMINISTEERIUM

Aktsiisid ja kütuseturg: tulevik

Dmitri Jegorov

Teemad

- Olukord meil ja lähinaabritel
- Viimased laekumised
- Kunagise reformi lähtekohad
- Milliseid lahendusi otsitakse?

Olukord meil ja lähinaabritel

- Bensiini ja diisli määrad (€ / 1000 l)

EE: 563 / 493; LV: 476 / 372 (al 2020 – 509 / 414); LT: 434 / 347;

PL: 426 / 343; FI: 703 / 530

- LPG ja CNG

EE: 193 / 47; LV: 244 / 101; LT: 304 / 246;*

PL: 195 / 170; FI: 280 / 216

Olukord meil ja lähinaabritel

- Diisliaktsiisi soodustust (v.a põllumajandusele) ei kasuta 8 EL-i riiki (s.h EE, LT, LV). Ülejäänud 20 riiki kasutavad mingeid soodusrežiime (nt ehituses või mitteavaliku kasutusega teed).
- Mõnes riigis kasutatakse maksutagastust, s.h ka kommertstranspordile. Maksumäär ei saa sel juhul siiski olla alla EU miinimumi ja tagastama peab kõigile.

Olukord meil ja lähinaabritel

- Pettused, nii aktsiisi kui ka käibemaksuga, on meil drastiliselt vähenenud
- Oluline roll on ka viimasel juurutatud muudatusel, millega mindi üle kogu tarneahela jälgimisele MTA IT abil
- Sinine kütus on hetkel probleemne – hinnang väärkasutusele on ca. 5 milj eur aastas
- Hetkel kasutatav süsteem ei ole läbipaistev

Viimased laekumised

- Kütuseaktsiisi laekumised on viimastel vaid kasvanud – alates 2013. aastast (384 milj) kuni 2018 (543 milj) tempos ca. +30 milj iga aasta

Sel aastal oodatakse ligi 40 milj võrra suuremaid laekumisi ja probleeme kütuseaktsiisi laekumisega hetkel pole esinenud

- Võrreldes 10-15 aasta tagusega on aga teine struktuur

Bensiini tarbimisse lubatud kogused on viimase 15 aastaga kerges languses. Diisli kogused on aga drastiliselt kasvanud.

Viimased laekumised

- MTA-l on üsna hea ülevaade mujal tankimisest tänu KM tagastustele

Kuni 2016. a olid tankimised Lätist ja Leedust üsna marginaalsed, ent pärast kasvanud – samas SE, DE ja FI-s tangitakse rohkem kui Leedus

- LT + LV tankimine 2018 u. 54 milj liitrit

Aktsiisi langetamisel nt LT tasemele max +18.9 milj (arvestamata kaotusega sisetarbimisel, mis on mitu korda enam, ja transiidiga, mis on kogu aeg olnud – too osa tagasi ei tule)

Kunagise reformi lähtekohad

- Mõni aasta tagasi deklareerisime, et soovime viia kütuste eri liikide maksutasemed vastavusse energiasisaldusega

Muudatus puudutas nii mootorikütuseid kui ka kütteaineid

- Viimane diisliaktsiisi mittetõstmine koos bensiiniaktsiisi tõusuga on sellelt lähenemiselt kaugenenu
- Eriti kõvasti on kõrvale kaldunud maagaasi kasutamisel kütteainena – mootorikütuse mõttes küll kõrvaline teema, aga gaasilised kütused on siiski soodsama maksuga

Kunagise reformi lähtekohad

- Ka 2011 Euroopa Komisjoni poolt esitatud energia maksustamise direktiivi eelnõu lähtus kütuste maksustamisel CO₂ ja energiasisaldusest

Teema on / oli kuum ja 2015 võeti ettepanek tagasi – kuskile ei jõutud

- Miinimumid ei ole jätkuvalt loogilised, bio ja fossiilsetel kütustel vahet ei tehta jmt probleemid
- On pakutud QMV protseduuri (kliima, mitte maksud)

Milliseid lahendusi otsitakse?

- Laual on olnud mitmeid teemasid, mitte ainult mootorikütuste maksude teema

Aktiivselt otsitud võimalusi nii diisliaktsiisi vähendamiseks kui ka maagaasi ja elektriaktsiisi ning hinna teiste koostisosade muutmiseks

- Maagaas on fossiilsetest kütustest üks puhtamaid ja selle maksustamise osas võiks kaaluda leebemat suhtumist. See on ka olulises osas sisend tootmises

Milliseid lahendusi otsitakse?

- Diisli osas on läbi arvatud, mis juhtub, kui diisliaktsiis langeks nt Läti või Leedu tasemele

Eesti pole selline transiitmaa, kus langetus tooks mujalt siia tankijate suured vood. Ainsad kallima aktsiisiga riigid naabruses on Rootsi ja Soome ning kui meil oli märksa madalam aktsiis, ei olnud kumbki siin suur transiittankija.

- Siseriiklik tarbimine on nii suur ja kontsentreeritud Põhja- ja Kesk-Eestisse (diisel 54%, bensiin 66%)

Milliseid lahendusi otsitakse?

- Mis tahes diisliaktsiisi langetamine bensiiniaktsiisi puutumata jätmisel ähvardab veelgi hoogustada sõiduautode üleminekut diislile
- Läti tasemele langetamine viib välja umbes 50 milj eurot, Leedu tasemele – umbes 100 milj. Mingeid müstilisi transiitvooge, mis Eestisse tuleksid ja siia oma raha jätaksid, ei ole me suutnud tuvastada

Milliseid lahendusi otsitakse?

- Üks variant on aktsiisitagastus üle 7.5 t kaubaautodele, mida direktiiv iseenesest lubab. Aktsiis peab siis jääma vähemalt miinimumi tasemele. Selle meetme mõju ulatuks -70 miljonini aastas, kuid tekib küsimus, kas 25-30 milj vahe õigustab uue bürokraatliku süsteemi ülesehitamist ja haldamist?
- Kuna transpordisektor on ka palga- ja kasumimaksud, ehk tasub mõelda gaasivarustuse soetamise toetamisele?

Kokkuvõtteks

- Oleme vaesematest naabritest kõrgemate ja rikkamatest naabritest madalamate aktsiisidega
- Maksulaekumised on summaarselt igal aastal kasvanud
- Bensiini ja diisli koguste struktuur on nihkunud kõvasti viimaste kasuks – see on mõttekoht
- Meie ettevõtjate tankimine mujal on kogu aeg olnud, ka siis kui meie aktsiis oli märksa madalam

Kokkuvõtteks

- Gaasilised kütused olid ja jäävad oluliselt soodsamateks alternatiivideks – nende sobivus kaubatranspordis vajab iga ettevõtja enda hinnangut
- Kui ELis muutub energia maksustamise teema alluvus, töötab see tuua murrangulisi arenguid maksumaastikul
- Aktsiiside langetamine Läti / Leedu tasemele rahamägesid ei tööta



RAHANDUSMINISTEERIUM

Aitäh!

Dmitri Jegorov
dmitri.jegorov@fin.ee