



Eesti Konjunkturiinstituut
Estonian Institute of Economic Research

Mootorikütuse hinna ja aktsiisimaksu mõju Eesti maanteetranspordi ettevõtete konkurentsivõimele

Tallinn
November 2019

Tellija: Rahandusministeerium

Projektigrupi koosseis: Evelin Ahermaa, Aet Vanamölder, Marje Josing,
Mati Reiman, Albert Hansa, Ülo Mattheus, Ingrid Niklus.

Eesti Konjunkturiinstituut

Rävala 6, 19080 Tallinn

Tel: 668 1242

E-mail: eki@ki.ee

<http://www.ki.ee>

Sisukord

Mõisted ja lühendid	4
Sissejuhatus	5
1. AKTSIISIDE MÕJU MAANTEETRANSPOORDILE	6
1.1. Diislikütuse aktsiisimäärad ja hinnatase	6
1.2. Diislikütuse siseturg	14
1.3. Eesti maanteetranspordi sektori majandusolukord	17
2. MAANTEETRANSPOORDI ETTEVÕTETE KÜSITLUSE TULEMUSED	24
2.1. Küsitlusel osalenud ettevõtete karakteristikud	24
2.2. Tankimise ülevaade	25
2.3. Ettevõtete hinnang enda äritegevusele ja selle takistustele	28
2.4. Ettevõtete hinnang äritegevust toetavatele meetmetele	37
3. AKTSIISIPOLIITIKA MUUTMISE MAJANDUSMÕJUDE KOONDÜLEVAADE	42
Kokkuvõte	46
Kasutatud kirjandus	47
Lisa 1. Maanteetranspordi ettevõtete küsitluse ankeet ja koondtulemused	48

Mõisted ja lühendid

CNG	surugaas (<i>Compressed Natural Gas</i>)
EDK	erimärgistatud diislikütus
EKI	Eesti Konjunktuuriinstituut
EL	Euroopa Liit
EMTAK	Eesti Majanduse Tegevusalade Klassifikaator
ERAA	Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon
FIE	füüsilisest isikust ettevõtja
KN	kombineeritud nomenklatuur
KTI	kindlustunde indikaator
LPG	vedelgaas (<i>Liquified Petrol Gas</i>)
MTA	Maksu- ja Tolliamet
NYSE	New Yorgi börs (<i>New York Stock Exchange</i>)
OSPA	Eesti Vedelkütusevaru Agentuur (<i>Estonian Oil Stockpiling Agency</i>)
SA	Statistikaamet
USD	Ameerika Ühendriikide dollar

Sissejuhatus

Mootorikütuste hinda mõjutab oluliselt riigi aktsiisipoliitika. Kui Eestis on diislikütuse aktsiisimääraks 493 eurot/ 1000 liitri kohta, siis Lätis 372 eurot ja Leedus 347 eurot (2019. a). Eestis on diislikütuse jaehind kõrgem kui näiteks Lätis, Leedus, Poolas, Tšehhis, Ungaris. Kuna mootorikütus on maanteetranspordi ettevõtetele oluline sisend, moodustades kuludest märkimisväärse osa, siis mõjutavad kütuseturul aset leidvad muutused oluliselt veoteenuse omahinda ja ettevõtete konkurentsivõimet. Aktsiisimäärade tõusuga kaasnenud kütuse hinnatõusude tõttu on Eestis mootorikütuse hind Euroopa teiste riikide võrdluses ostujõudu arvestades kõrge.

Antud uuringu eesmärgiks on välja selgitada, kas ja kuivõrd vähendab Eesti lõunanaabritest kõrgem mootorikütuse hind meie maanteetranspordi ettevõtete konkurentsivõimet. Keskendutakse diislikütusele ja analüüsitakse, kui suure osa kütusest tangivad Eesti ettevõtjad välisriikides ja millised oleks võimalused tuua tankimine tagasi Eestisse. Kogutakse infot ka teiste riikide sõidukite konkurentsist Eesti siseturul ja Eesti ettevõtjaid õiglaselt konkureerimast takistavatest probleemidest.

Analüüs on teostatud alljärgnevate teemagruppide lõikes:

- Diislikütuse aktsiisimäärad, hinnatase, siseturu maht ja maanteetranspordi sektori majandusolukord (1. ptk).
- Eesti maanteetranspordi ettevõtete küsitluse tulemused (2. ptk).
- Eesti aktsiisipoliitika võimalikud muudatused ja majandusmõjud (3. ptk).

Uuringu teostamisel on peamiselt kasutatud statistilisi andmebaase ning Eesti Konjunktuuriinstituudi (EKI) poolt läbiviidud maanteetranspordi ettevõtete küsitluse andmestikku. Täiendava ekspertarvamuse saamiseks on konsulteeritud ka Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooniga (ERAA) ning Circle K Eesti AS esindajatega.

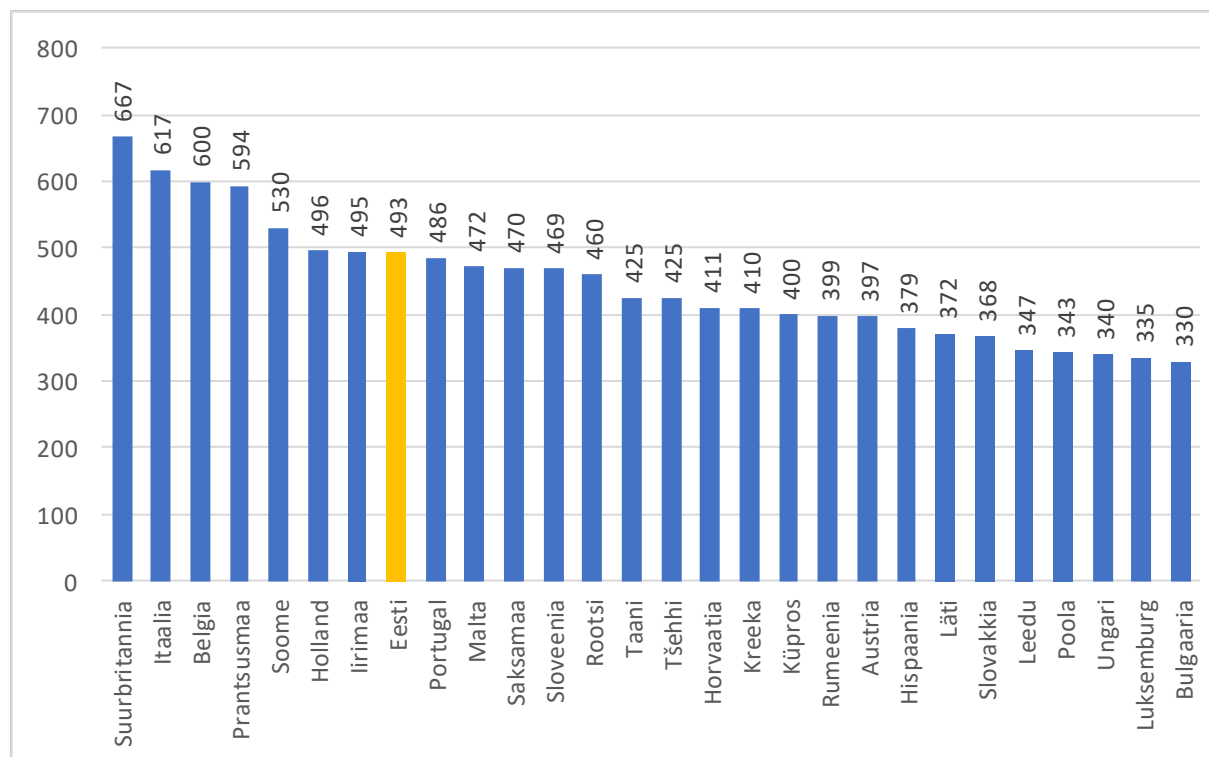
1. AKTSIISIDE MÕJU MAANTEETRANSPORDILE

Aktsiis on spetsiaalne maksulisand, mille eesmärgiks on suurendada riigi tulusid ja piirata tarbimist riigis. Aktsiisimaksu eesmärgiks on piirata kahjulike toodete tarbimist ning säästa keskkonda. Kütuseaktsiis kuulub keskkonnamaksude valdkonda ja sealhulgas omakorda energiamaksude hulka. Kütuseaktsiis on olemuselt tarbimismaks, millega maksustatakse konkreetse kaubagrupi tarbimist ehk kütuseaktsiisi puhul kütust. Riiklikult kehtestanud kütuseaktsiisi on võrdlemisi lihtne koguda ja raske vältida ning lisaks saavad riigid sellest märkimisväärset tulu. Kütuseaktsiisiga maksustamist Euroopa Liidus reguleerib energiamaksustamise direktiiv 2003/96/EÜ, millega on sätestatud kütusele minimaalsed aktsiisimäärad. Igal Euroopa Liidu liikmesriigil on lubatud reguleerida siseriiklikult mootorkütuse aktsiisimäärasid, tingimusel et need ei ole allpool direktiiviga sätestatud alampiiridest.

1.1. Diislikütuse aktsiisimäärad ja hinnatase

Diislikütuse aktsiisimäära tasemelt (493 eurot 1000 liitri diislikütuse kohta) oli Eesti 2019. aastal Euroopa Liidu riikide seas kaheksandal kohal (vt joonis 1.1). Eestis kehtiv aktsiisimäär oli 2019. aasta oktoobris 7% madalam kui Soomes, 33% kõrgem kui Lätis ja 42% kõrgem kui Leedus¹ (vt joonis 1.1).

Joonis 1.1. Diislikütuse aktsiisimäärad Euroopa Liidu riikides seisuga 28.10.2019 (eurot/1000 l)



Märkus: Euroopa Liidus on nõutav madalaim maksustamistase 330 eurot/ 1000 liitri kohta.

Allikas: Euroopa Komisjon

¹ Excise duty tables. Part II Energy Products and Electricity. European Commission, 2019.

Eestis kehtis alates 2005. aastast diislikütuse aktsiisimäär 245 eurot 1000 liitri kohta, alates 2008. aastast 330 eurot, alates 2009. aastast 370 eurot ja alates 2010. aastast 393 eurot. Alates 2010. aastast püsivamalt kehtinud diislikütuse aktsiisimäära tõsteti 2016. aastal 14% (393 eurolt 448 eurole 1000 liitri kohta) ja 2017. aastal veel 10% (493 eurole 1000 liitri kohta), nii et kaheaastase tõstmise tulemusena lisandus kütuseliitri kohta aktsiisimaksu 10 senti (0,493 eurot senise 0,393 euro asemel liitri kohta; vt tabel 1.1). Kuni 2015. aastani oli Eesti diislikütuse aktsiisimäära tase lähedane Läti ja Leedu omale, olles 2015. aastal 18% kõrgem kui Lätis ja 19% kõrgem kui Leedus, siis 2016. aasta tõstmisega jõudis aktsiisimäär lähemale Soome tasemele, moodustades sellest nüüd juba 93% (vt tabel 1.1 ja joonis 1.2).

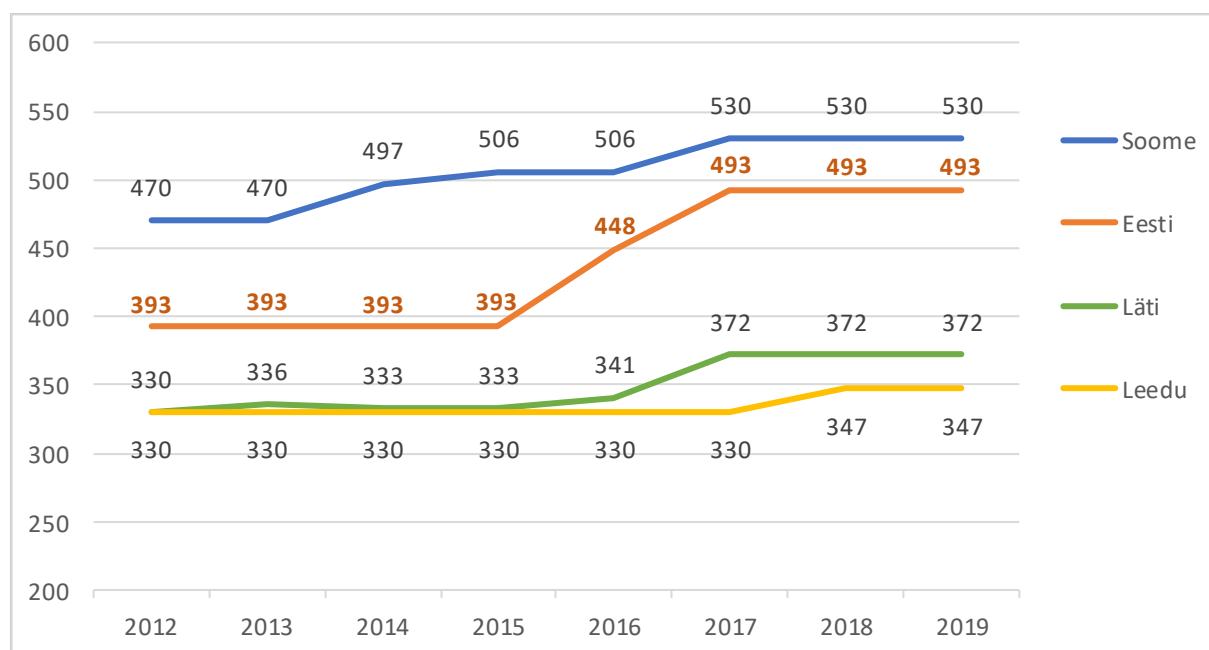
Diislikütuse aktsiisimäära on vähehaaval tõstnud ka teised (lähiriigid, kuid laugemalt, näiteks Soome 2014. aastal 6%, 2015. aastal 2% ja 2017. aastal 5%; Läti 2016. aastal 2% ja 2018. aastal 9% ning Leedu 2018. aastal 5%.

Tabel 1.1. Diislikütuse aktsiisimäärad Balti riikides ja Soomes 2012–2019 (eurot/1000 l)

Riik	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 oodatav
Soome	470	470	497	506	506	530	530	530	
Eesti	393	393	393	393	448	493	493	493	
Läti	330	336	333	333	341	341	372	372	414
Leedu	330	330	330	330	330	330	347	347	

Allikas: Euroopa Komisjon

Joonis 1.2. Diislikütuse aktsiisimäärad Balti riikides ja Soomes 2012–2019 (eurot/1000 l)

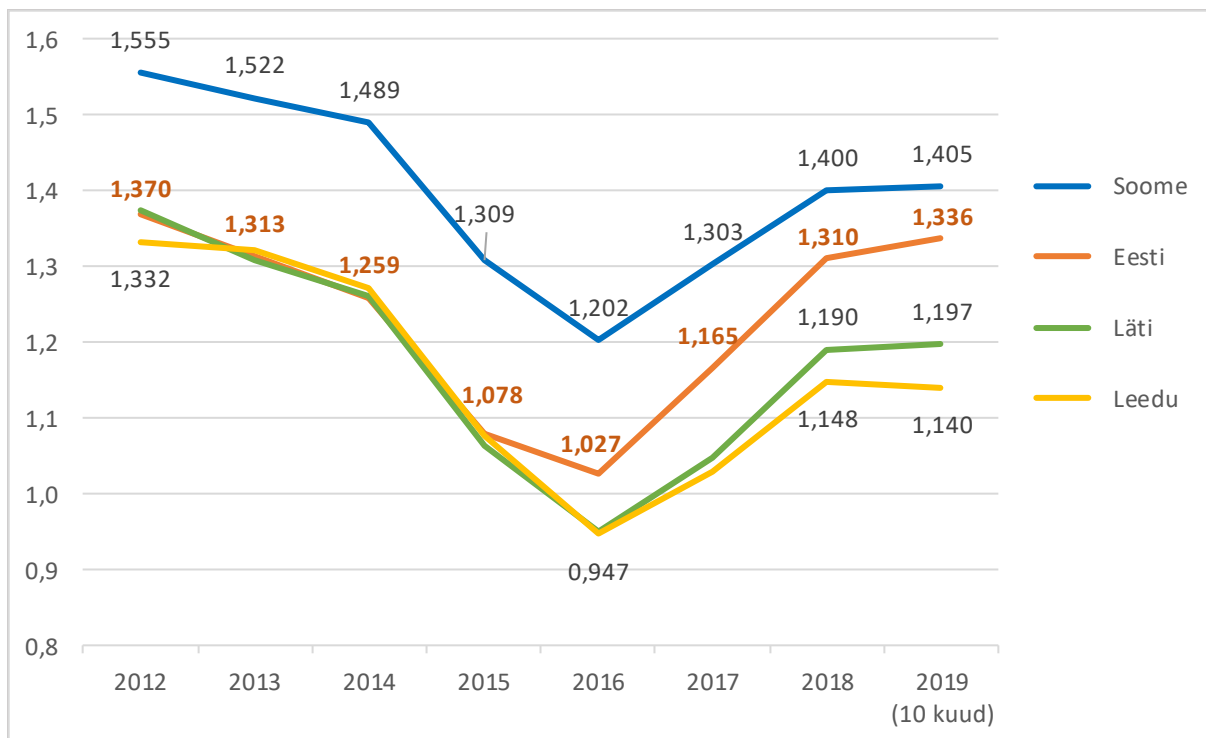


Märkus: Lätis 2020. aastal 414 eurot/ 1000 l kohta.

Allikas: Euroopa Komisjon

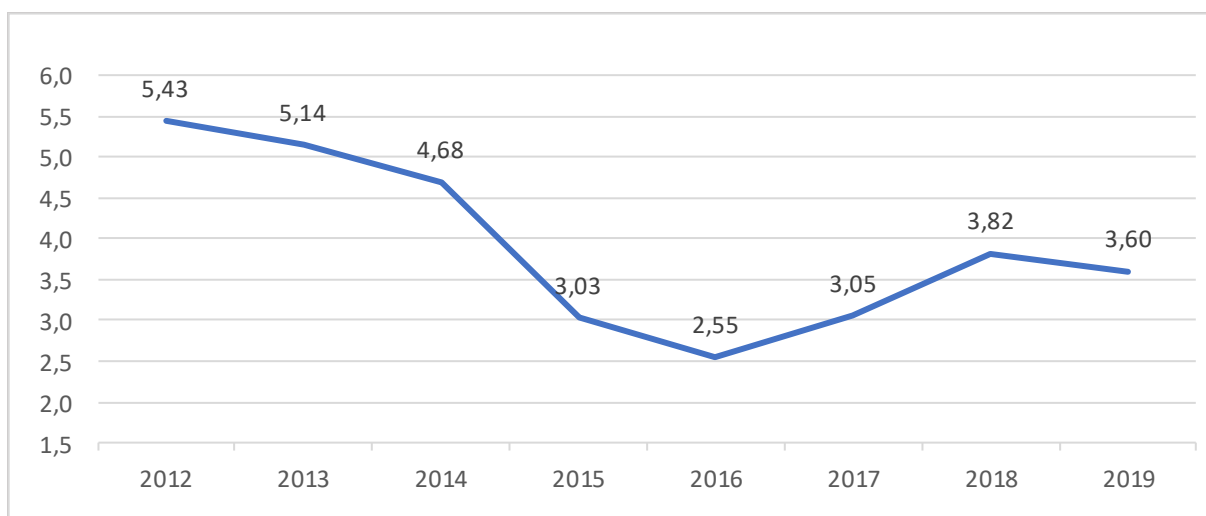
Kütuseaktsiisi tõus nihutas paigast hinnatasemete tasakaalu Balti riikides: kui kuni 2015. aastani olid diislikütuse jaehinnad Eestis, Lätis ja Leedus võrdlemisi sarnasel tasemel, siis alates 2016. aastast hakkas Eesti hinnatase teiste Balti riikidega võrreldes tõusma ja see trend kestab senini (vt joonis 1.3). Üldisemad hinnamuutused järgivad nafta maailmaturu hinna kõikumist ja 2016. aastal oli nafta hinnatase madalseisus (vt joonis 1.4).

Joonis 1.3. Diislikütuse keskmine jaehind Balti riikides ja Soomes 2012–2019 (eurot/ l)



Allikas: Euroopa Komisjon

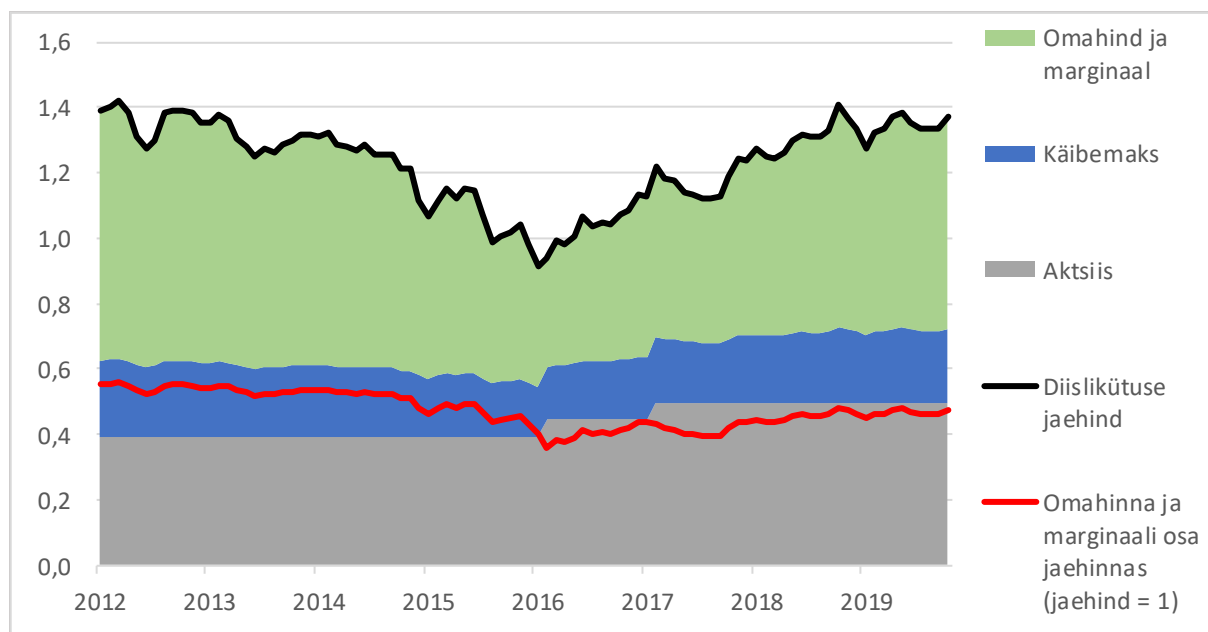
Joonis 1.4. Brenti toornafta keskmine hulgihind NYSE börsil 2012–2019 (USD/ barrel)



Allikas: NYSE

2016. aastal, kui 1. veebruarist aktsiisimäär diislikütusele (ja bensiinile) tõsteti, oli toornafta hind maailmaturul madalseisus. Seetõttu ei avaldunud aktsiisitõus hinnatõusuna, vaid võimalikust väiksema hinnalangusena. Kui Euroopa Liidus langes diislikütuse keskmine jaehind² 2015. aasta 1,236 eurot/l kohta 2016. aastal 1,123 eurole/l ehk 9%, siis Eestis langes diislikütuse jaehinna tase samal ajal aastavõrdluses 4,5%. Kütuse omahinna ja kütusemüüjate tulu osakaal jaehinnas vähenes 2016. aastal Eestis seni madalaimale tasemele, 36%-le ja maksude osakaal (aktsiis ja käibemaks) tõusis 64%-le. 2015. aastast alates ei ole kõnealuste maksude osakaal jaehinnas enam alla poole langenud ja kütuse hind koos jaemüüja marginaaliga moodustas 2017. aastal arvutuslikult 41%, 2018. aastal 46% ja 2019. aasta 10 kuul 47%. Siinjuures on maksude poolelt arvesse võetud käibe- ja aktsiisimaks, kuid ei ole arvestatud muid, sh näiteks vedelkütuse varu maksu³ (maksumääraga 0,0037 eurot liitri kohta).

Joonis 1.5. Diislikütuse keskmine jaehind Eestis ja maksude osakaal jaehinnas 2012–2019 (eurot/l)



Allikas: EKI arvutused EKI jaehindade vaatluste põhjal

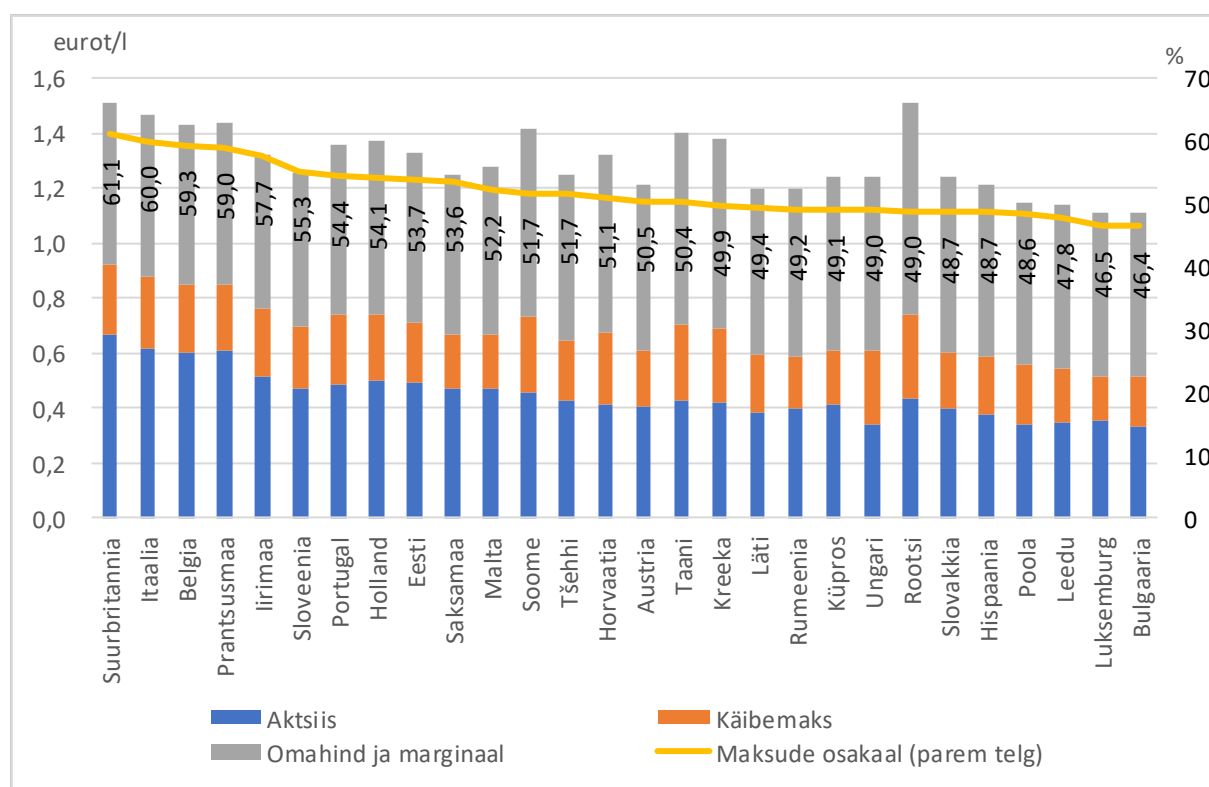
Aksiisi- ja käibemaks kokku moodustavad Eestis üle poole diislikütuse jaehinnast, oktoobris 2019 oli maksude osakaal 54% (bensiin 95 puhul enamgi, 58%). Selle näitajaga oli Eesti EL riikide hulgas üheksandal kohal (joonis 1.6). Samas oli maksude osakaal EL riikide kaalutud keskmisena samuti 54% (bensiin 95-l 61%)⁴. Kuigi näiteks Soomes, Rootsis ja Taanis on mootorikütuse hind kõrgem, on maksude osakaal siiski madalam kui Eestis.

² EL keskmine on arvatud nädalaste kaalutud EL keskmiste hindade aritmeetilise keskmisena Oil Bulletin Prices history andmetel. Eesti hinnad on EKI vaatlusandmetel suuremate jaekettide keskmised.

³ Vedelkütuse varu maksu tasuvad kütuseettevõtted igal kuul vastavalt enda poolt tarbimisse lubatud vedelkütuse kogusele (OSPA). Diislikütuse puhul on maksumäär olnud alates 2017. aastast 3,7 eurot 1000 liitri tarbimisse lubatud diislikütuse kohta (temperatuuril 15°C).

⁴ Allikas: Total taxation share in the end consumer price for Euro-Super 95 and diesel oil.

Joonis 1.6. Diislikütuse jaehinna jagunemine Euroopa Liidu riikides seisuga 28.10.2019



Allikas: Euroopa Komisjon (Oil Bulletin)

Mootorikütuste hinnatõus aastail 2017–2018 oli suures osas tingitud nafta maailmaturu hinna tõusust. Aktsiisimäära tõusude mõjul on aga mootorikütuste hinnad Eesti tanklates nihkunud lähemale Euroopa Liidu keskmisele tasemele (vt joonis 1.7), kui 2015. aastal oli diislikütus Eesti tanklates veel 13% EL keskmisest odavam, siis 2019. aasta 10 kuuga on hind jõudnud EL keskmisele tasemele (Eestis 1,336 eurot/l, EL keskmine 1,337 eurot/l).

Aastatel 2017–2018 tõusis mootorikütuste jaehind kõigis EL riikides, mida soodustas lisaks kütuse kallinemisele maailmaturul ka aktsiisimäärade tõstmine (vt joonis 1.8). Aastail 2017–2018 tõsteti diislikütuse aktsiisimäära ligi pooltes EL riikides, 2019. aastal üheksas riigis. Samas kehtib näiteks Saksamaal aktsiisimäär 2003. aastast.

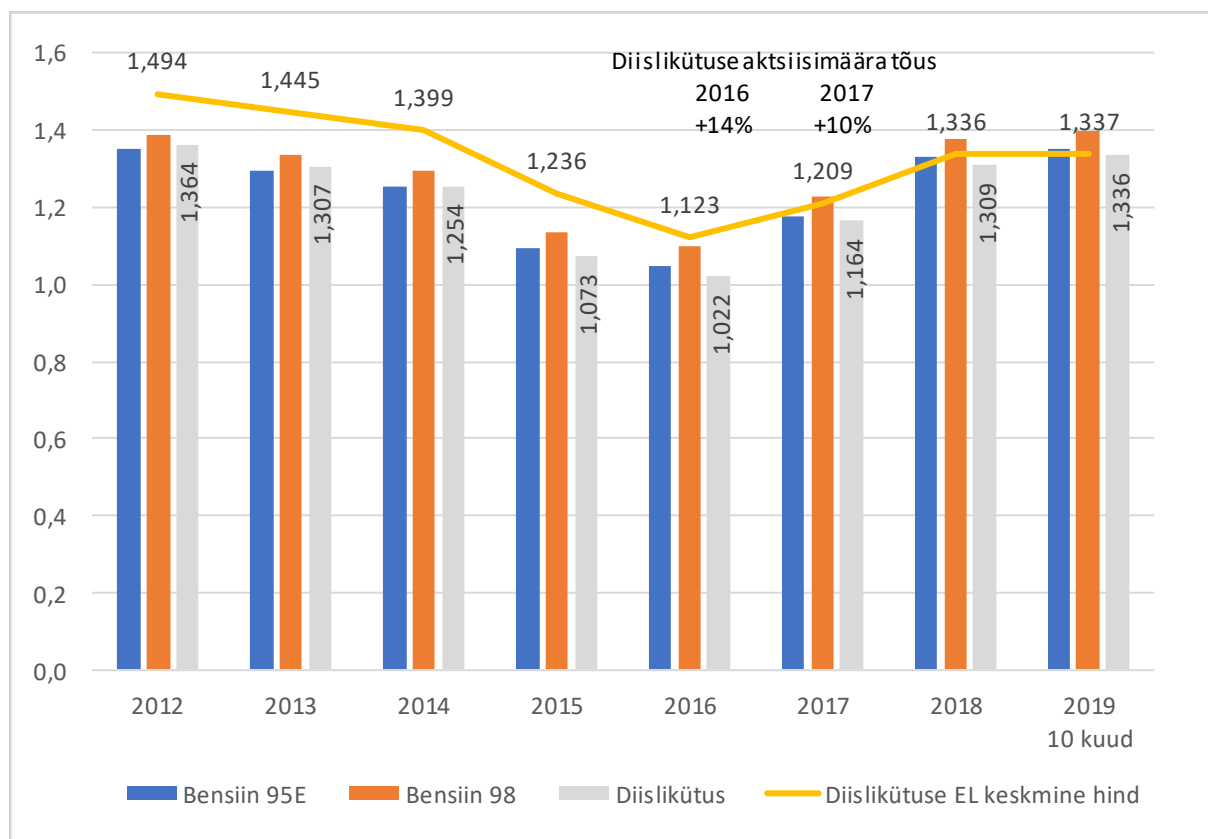
Eesti tanklates oli 2018. aastal diislikütuse liitri hind 12 senti kõrgem kui Lätis ja 16 senti kõrgem kui Leedus. 2019. aasta 28. oktoobri seisuga oli Eesti tanklates diislikütuse liiter 13 senti kallim kui Lätis ja 19 senti kallim kui Leedus. Venemaa tanklates maksis diislikütus 2018. aastal keskmiselt 0,63 eurot/l⁵.

2020. aastaks on kütusefirmad prognoosinud diislikütuse hinna tõusu tulenevalt 1. jaanuarist kehtima hakkavatest nõuetest, mis näevad ette, esiteks vähendada süsinikdioksiidi heitekogust 6%, ja teiseks, suurendada diislikütuse liitris biokütuse sisaldust 10%-le. Circle K Eesti AS juht Kai Realo märkis intervjuus Postimehele, et tulenevalt uutest nõuetest võib diislikütuse liiter kallineda 6-8 senti ja kuna teadaolevalt ei plaani Läti ega Leedu süsinikdioksiidi emissiooni piirama hakata, võib kasvada diislikütuse

⁵ Allikas: Fuel prices in Russia. <https://fuelprices.ru/en/>

liitri hinnavahe lõunanaabritega kuni 22 sendini⁶, mis omakorda parandab Läti ja Leedu vedajate konkurentsivõimet koormavedudel ning võib ajendada Eesti vedajaid konkurentsipüsimiseks senisest enam piiriülest diislikütust kasutama ka Eesti sisevedudeks. Ehk siis Eesti diislikütuse müügiimaht ja aktsiisilaekumine võivad jätkuvalt väheneda, kuid Lätis ja Leedus need suurenevad.

Joonis 1.7. Mootorikütuste keskmised jaehinnad Eesti tanklates 2012–2019 (eurot/l)



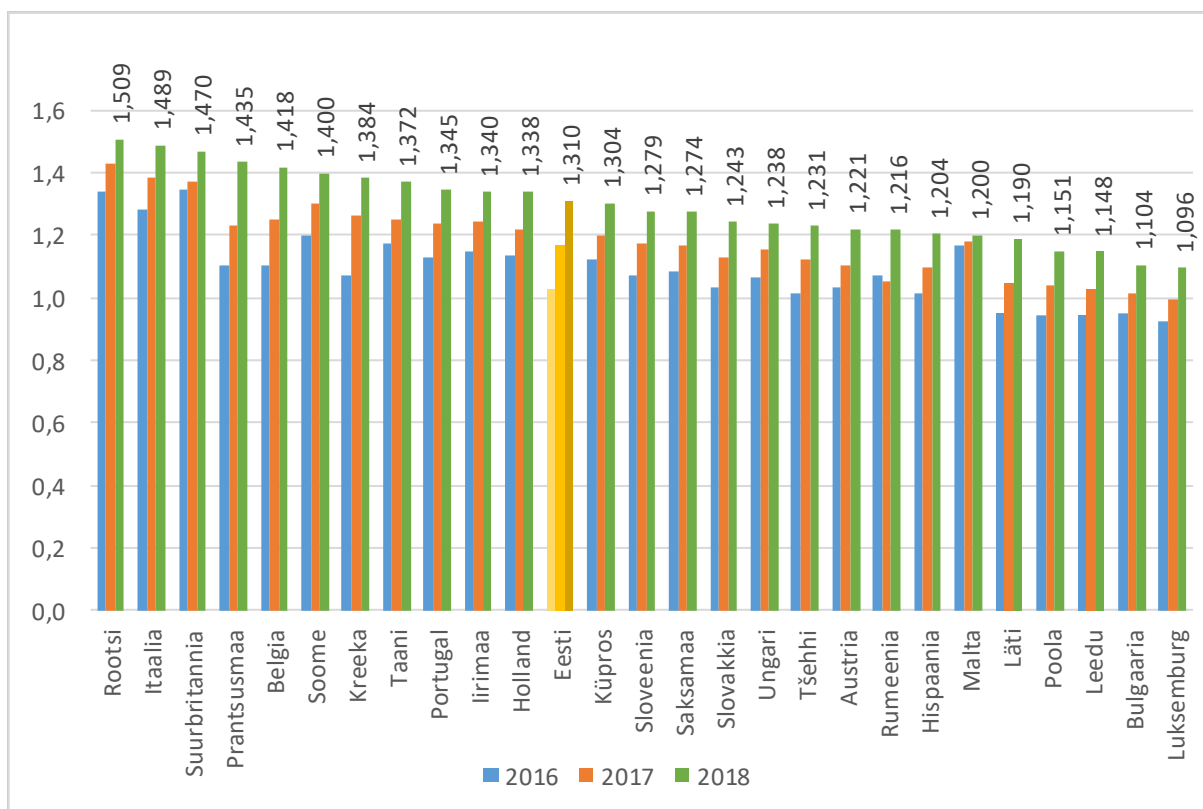
Allikad: Eesti hinnad: EKI; EL keskmine: Euroopa Komisjon

Kütuseaktsiisist riigieelarve tuludesse laekunud summa on aastate vältel jäänud enamasti 5-7% vahemikku tuludest (vt joonis 1.9). 2016. aastal suurenes see ligi 7%-le eelkõige aasta lõpul soetatud varude tõttu, mis pidid pehmemdama eelolevat aktsiisimäära tõusu 2017. aasta 1. veebruarist. Seetõttu suurenes näiteks tarbimisse lubatud diislikütuse kogus 2016. a detsembris aastavõrdluses 15% ja 2016. ning 2017. aasta jaanuaris tavalisega võrreldes kolm korda. Veebruaris 2016 ja 2017 aga tarbimisse võetud diislikütuse kogused vähenesid, mistõttu nii 2016. kui 2017. aastal tervikuna jäid riigis tarbitud kogused alla 2015. aasta taset⁷ (vt tabel 1.2).

⁶ Diislikütuse liitrihinda ootab Eestis ees märgatav hinnatõus. Postimees, 01.08.2019.

⁷ Statistikaameti energiabilansi andmetel.

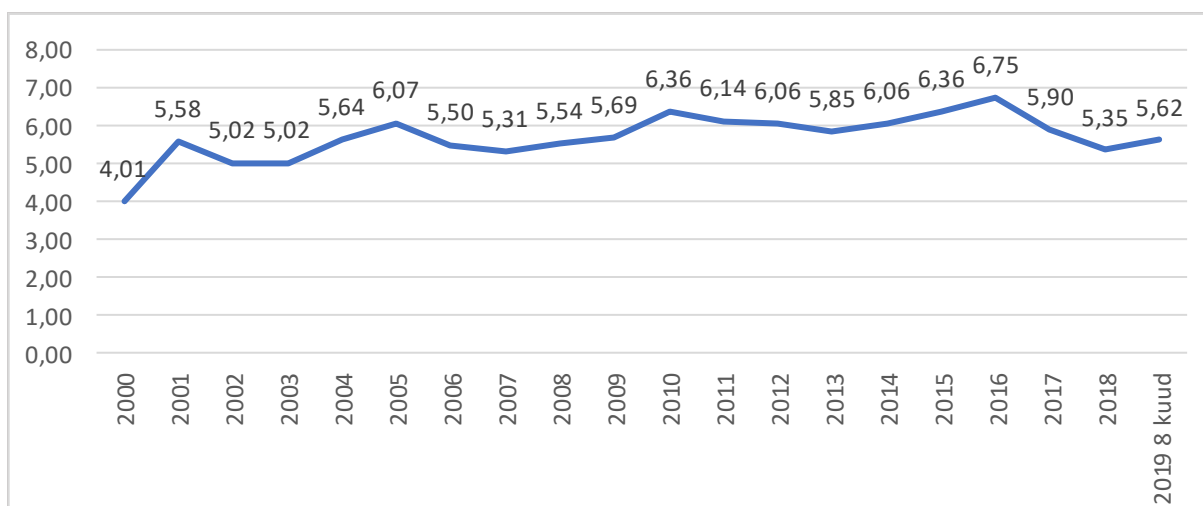
Joonis 1.8. Diislikütuse keskmine jaehind Euroopa Liidu riikide lõikes 2016–2018 (eurot/l)



Märkus: Horvaatia andmed andmebaasis puuduvad.

Allikas: Euroopa Komisjon (Oil Bulletin)

Joonis 1.9. Kütuseaktsiisi osakaal riigieelarve tulude laekumises (%)



Märkus: Kõik kütuseaktsiisid, sh näiteks gaasikütuselt, kergelt ja raskelt kütteõlilt jm.

Allikas: Statistikaamet

Tabel 1.2. Diislikütuselt laekunud aktsiisimaks ja sisemaine tarbimine 2012–2018

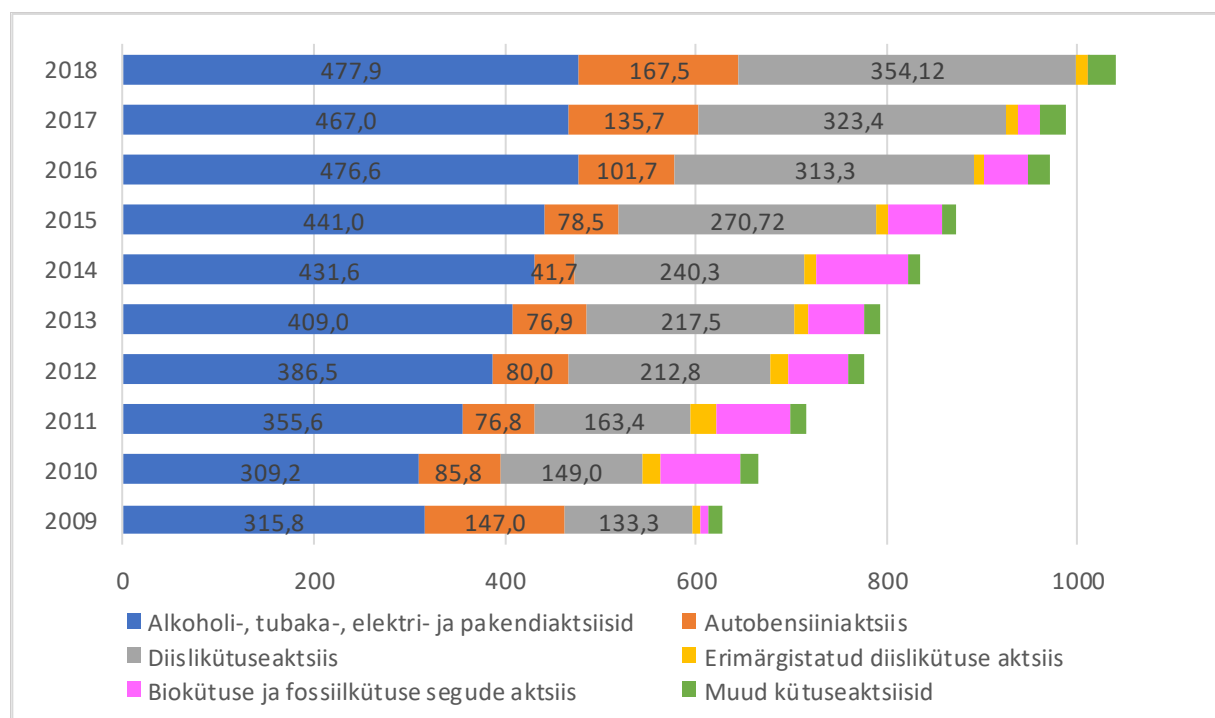
Näitaja	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2017/ 2016 (%)	2018/ 2017 (%)
Diislikütuse aktsiisimäär (eurot/1000 l)	393	393	393	393	448	493	493		
Riigieelarvesse laekunud diisli- kütuse aktsiis (mln eurot)	229,9	233,2	254,2	281,9	323,1	335,0	365,2	5,3	9,0
sh diislikütuselt	212,8	217,5	240,3	270,7	313,3	323,4	354,1	3,2	9,5
sh erimärgistatud diislikütuselt (EDK)	17,1	15,7	13,9	11,2	9,8	11,6	11,1	15,7	-5,0
Tarbimisse lubatud diislikütuse kogus* (mln l)	719,6	715,4	760,8	797,2	813,3	761,3	808,3	-6,4	6,2
Sisemaine tarbimine* (tuh t)	601	595	637	662	647	648	675	0,2	4,2

* Koos erimärgistatud diislikütusega.

Allikad: Statistikaamet, OSPA

Aktsiisid andsid 2018. aastal riigieelarvesse 1,0 mld eurot ehk 10% laekunud tuludest, sellest kütuseaktsiisi oli 544 mln eurot (5,4%). Laekunud kütuseaktsiisist omakorda suurima osa moodustas diislikütuse aktsiis (koos EDK-ga 365 mln eurot ehk 65%). Kui aastail 2017–2018 alkoholiaktsiisi laekumised vähenesid, aitas seda kompenseerida just mootorikütuste aktsiis, mille määrasid 2016.–2017. aastal tõsteti (vt joonis 1.10). Kütuseaktsiiside osakaal laekunud aktsiisimaksudes suurenes 48%-lt 2014. aastal (404 mln eurolt) 2018. aastaks 54%-le (563 mln eurole).

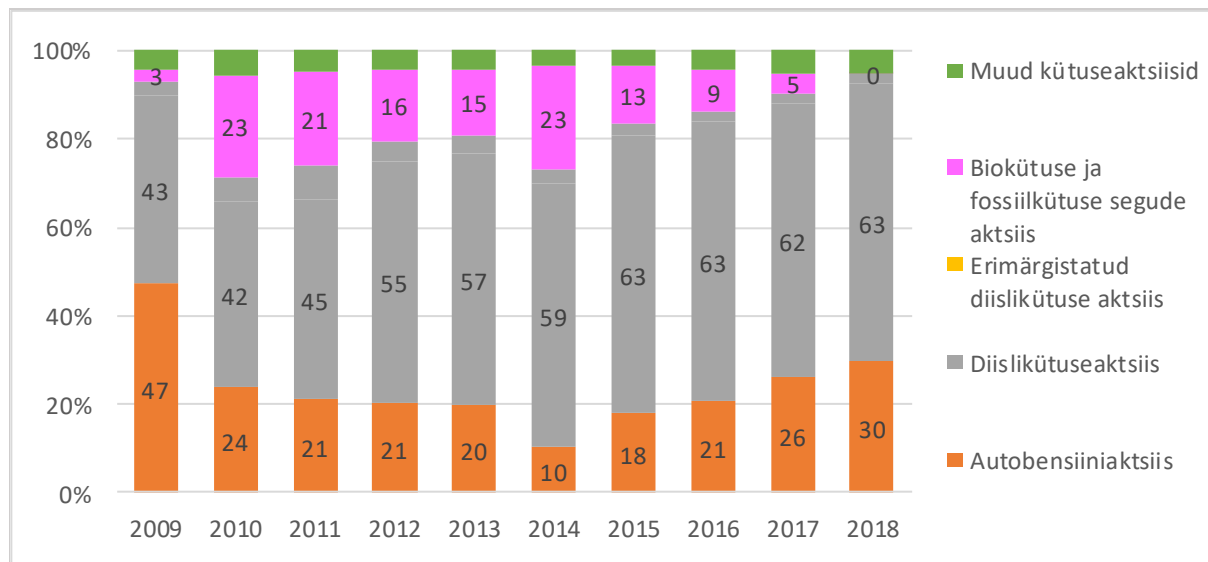
Joonis 1.10. Riigieelarvesse laekunud aktsiisid (mln eurot)



Allikas: Statistikaamet

Kütuseaktsiisi laekumisest moodustas diislikütuse aktsiis (erimärgistatud diislikütuseeta) 63% nii 2015. kui ka 2018. aastal, makstud diislikütuse aktsiisist laekus 2018. aastal riigieelarvesse ligi kolmandiku võrra suurem summa (354 mln eurot) kui 2015. aastal (271 mln eurot; vt joonis 1.11).

Joonis 1.11. Riigieelarvesse laekunud kütuseaktsiisi jagunemine (%)



Allikas: Statistikaamet

1.2. Diislikütuse siseturg

Diislikütuste siseturu mahu hindamisel saab kasutada nii Eesti Vedelkütusevaru Agentuuri (OSPA) andmeid, sh Eesti tanklate jaemüügi kohta, mille aluseks on Maksu- ja Tolliameti (MTA) andmestik, samuti Statistikaameti koostatavat energiabilanssi (vt tabel 1.3).

Tarbimisse lubamine tähistab kütuse väljastamist aktsiisilaost kommertslattu. Tarbimisse lubatud kogus võidakse müüa kas jaemüügina tanklates või hulгимüügina suuremate koguste puhul (näiteks terminalist või kütuseveokitega kohaleviimisega hulgiklientidele). Täpsed hulгимüügi kogused ei ole teada, arvestuslikult on seda OSPA poolt hinnatud tarbimisse lubatud ja tanklates müüdüd koguste vahena.

OSPA andmeil müüdi Eesti tanklates perioodil 2016–2018 ligi 600 mln l diislikütuseid aastas. Nelja suurema tanklaketi (Olerex AS, Circle K Eesti AS, Neste Eesti AS ja Alexela Oil AS) tanklates müüdüd kogus moodustas kokku 86% Eesti tanklates müüdüd diislikütusest (v.a EDK).

2018. aastal vähenes jaemüük tanklates aastavõrdluses Tartumaal, Põlvamaal, Ida-Virumaal ja veidi ka Valgamaal (11 kuu andmed; OSPA), kuigi Eestis tervikuna suurenes jaemüük samal ajal 2%.

2019. aasta esimese kaheksa kuuga suurenes diislikütuse jaemüük Eesti tanklates koguselt aastavõrdluses 1,8%, EDK jaemüük vähenes 36% ja LPG müük kasvas 2,4%.

Tabel 1.3. Diislikütuste tarbimisse lubatud kogused ja jaemüük Eesti tanklates 2012–2018

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2017/ 2016 (%)	2018/ 2017 (%)
Tarbimisse lubatud diislikütus* (mln l)	719,6	715,4	760,8	797,2	813,3	761,3	808,3	-6,4	6,2
Diislikütuste jaemüük Eesti tanklates** (mln l)					594,0	586,7	598,8	-1,2	2,1
sh diislikütus					573,7	565,3	581,1	-1,5	2,8
sh erimärgistatud diislikütus					20,4	21,4	17,8	5,0	-16,7
Diislikütuste hulgimüük (arvestuslik, mln l)					219,3	174,6	209,5		
Diislikütuste sisemaine tarbimine (tuh t)	601	595	637	662	647	648	675	0,2	4,2
Sisemaine tarbimine (mln l, max tihedus* 845g/l)	711,2	704,1	753,8	783,4	765,7	766,9	798,8		
Sisemaine tarbimine (mln l, tihedus 833 g/l)	721,5	714,3	764,7	794,7	776,7	777,9	810,3		
Sisemaine tarbimine (mln l, min tihedus 800 g/l)	751,3	743,8	796,3	827,5	808,8	810,0	843,8		

• Vastavalt kehtivatele standarditele peab diislikütuse tihedus jääma vahemikku 800 g/l (minimaalne tase) kuni 845 g/l (maksimaalne tase).

** Ümardamise tõttu võivad väärtuste koondandmed erineda liidetavate väärtuste summast.

Allikad: Statistikaamet, MTA, OSPA, Järvpõld, J.

MTA andmeil, lähtudes välisriikides tehtud ostude käibemaksutagastustest, võisid Eesti ettevõtted aastail 2016–2018 tankida Lätis kokku 73,5 mln l diislikütust ja Leedus 61,2 mln l diislikütust (sh mõlemad riigid kokku 2016. a 30 mln l, 2017. a 51 mln l ja 2018. a 54 mln l). Kui kogu see kütus oleks ostetud Eestis, laekunuks aktsiisimaksudena Eesti eelarvesse kolme aastaga 65,1 mln eurot (arvestades kehtivate aktsiisimääradega), lisaks 26,8 tuhat eurot käibemaksuna. Kui see kolmel aastal Lätis-Leedus tangitud kogus oleks müüdud Eestis endise, kuni 2015. aastani kehtinud aktsiisimääraga (393 €/1000 l), laekunuks sellelt aktsiisimaksu kokku 28,9 mln eurot.

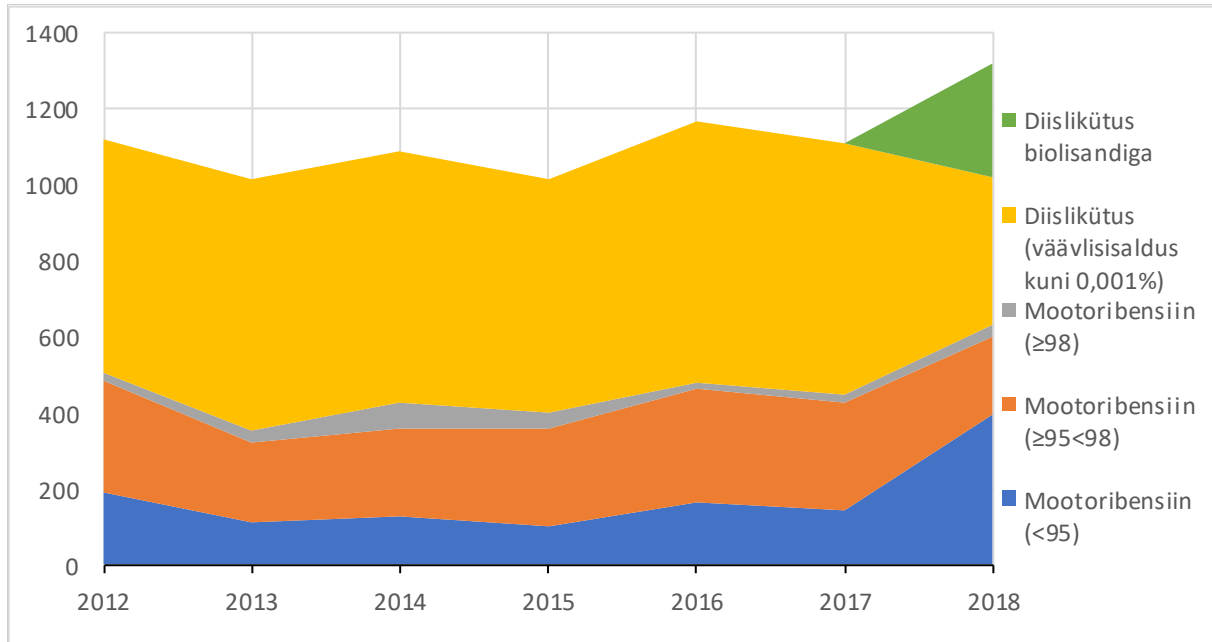
Teiste riikide sõidukid tankisid MTA andmeil aastail 2015-2017 Eestis diislikütust ligikaudu 2 mln liitrit aastas. 2017. aastal vähenes see välissõidukite poolt Eestis ostetud kogus viiendiku võrra.

Statistikaameti energiabilansis toodud tarbimine tonnides, ümberarvutatuna mahule (arvestades keskmise tihedusega) on ligilähedane tarbimisse lubatud kütuse mahulistele näitajatele.

Statistikaameti poolt koostatava energiabilansi andmeil tarbisid maismaaveonduse tegevusala ettevõtted 2018. a diislikütust 276 tuhat tonni (sh raudteeveonduses 8 tuh t), seega maanteeveonduses ligikaudu 322 mln l, mis oli 40% diislikütuse sisemisest tarbimisest.

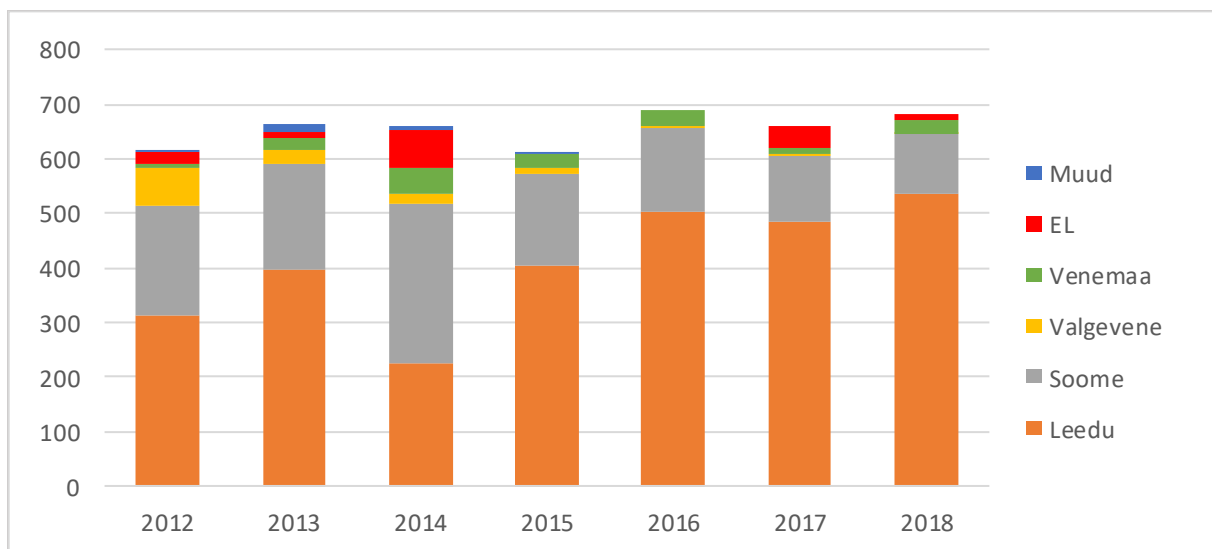
Mootorikütuseid imporditi 2018. aastal kokku 1 319 tuhat tonni (vt joonis 1.12), sellest kogusest üle poole moodustasid diislikütused. Imporditud diislikütused on enamasti Leedu päritolu, biolisandiga diislikütus imporditi 2018. aastal 100% Leedust (vt joonis 1.13).

Joonis 1.12. Mootorikütuste import 2012–2018 (tuhat tonni)



Allikas: Statistikaamet

Joonis 1.13. Diislikütuste import päritolumaa järgi 2012–2018 (tuh tonni)



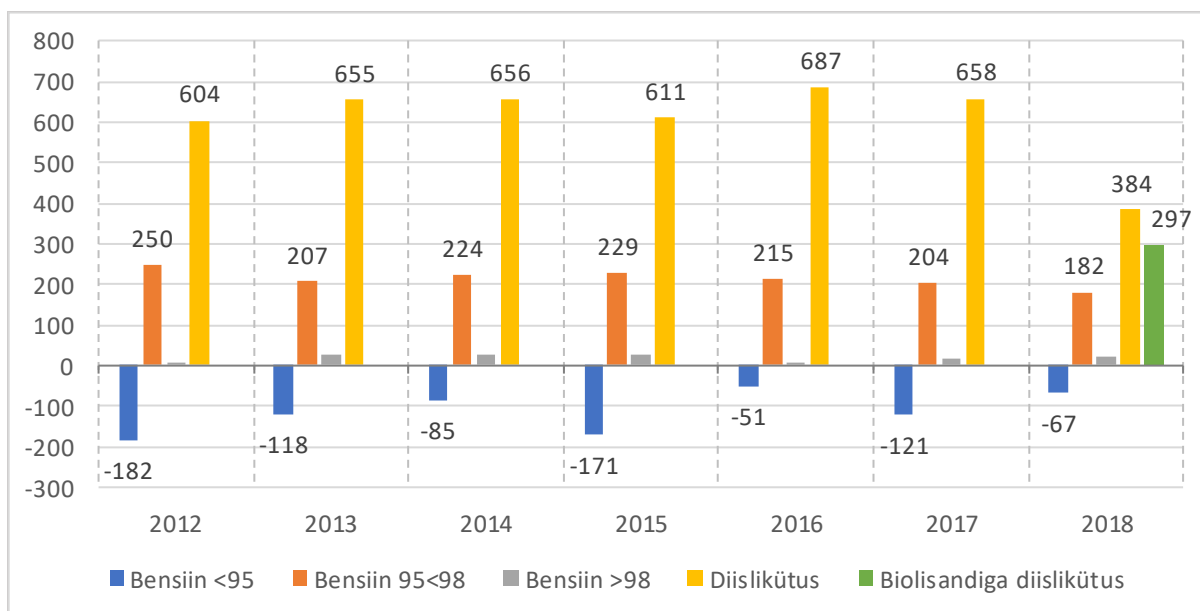
Märkus: Kajastatud on diislikütus KN 27101947 ja KN 27102011 (väävlisisaldusega alla 0,001% ehk 10 mg/kg kohta).

Allikas: Statistikaamet

Tarbimisse lubatavate diislikütuste väävlisisaldus peab jääma alla 0,001% ehk 10 mg/kg kohta. Eestis imporditakse ja eksporditakse ka sellest piirist kõrgema väävlisisaldusega diislikütust (KN koodid 27101946 ja 27101947), mis siseturile tarbimisse ei lähe ja mida alltoodud joonised seetõttu ei kajasta. Eelnimetatud koodidega diislikütust imporditi 2018. aastal 185,7 tuhat tonni, peamiselt Venemaalt ja eksporditi 232,8 tuhat tonni, sh määratlemata sihtkohtadesse ja Lätti.

Lähtuvalt ekspordi-impordi andmetest on võimalik ligikaudselt hinnata siseturu mahtu (vt joonis 1.14). Statistikaameti väliskaubanduse andmetel oli 2018. aastal diislikütuste siseturu maht impordi-eksporti vahelena 681 tuhat tonni (s.o tihedusest sõltuvalt ligikaudu 806-818 mln l), lisaks kasutati ka varem soetatud varusid (SA energiabilansi andmeil 2018. a 12 tuh t ehk ligikaudu 14 mln l).

Joonis 1.14. Eesti siseturu maht mootorikütuste lõikes 2012–2018 (tuhat tonni)



Märkus: Esitatud on aasta kestel imporditud ja eksporditud koguste vahe.

Allikad: Statistikaamet, EKI arvutused

1.3. Eesti maanteetranspordi sektori majandusolukord

Maanteeveo ettevõtete müügitulu kasvas 2017. aastal Statistikaameti andmeil ligi 10%, 2018. aasta tulemusi ei ole veel avaldatud. Müügitulu kasv oli 2017. aastal osalt seotud kütuse maailmaturu hinna tõusust tingitud veohindade tõusuga, EL-s kallines diislikütuse jaehind 2017. aastal keskmiselt 7,6% ja 2018. aastal veel 10,6%⁸.

Kvartaalsetel andmetel vähenes maanteetranspordi ettevõtete müügitulu 2017. aastal 1%, kuid tõusis 2018. aastal 6% ja 2019. a I poolaastal jätkus Statistikaameti andmeil positiivne trend: müügitulu kasvas 3% (vt tabel 1.4). Aastatel 2017–2019 saavutati positiivsed näitajad riigisisese veo arvel, rahvusvaheliste veoteenuste müük samal ajal vähenes (vt tabel 1.5).

⁸ Riikide lõikes kaalutud nädalakeskmiste alusel (Oil Bulletin).

Tabel 1.4. Maanteeveoga tegelevate ettevõtete majandusnäitajad 2012–2017

Näitaja	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017/ 2016 (%)
Ettevõtete arv	2 708	2 824	2 865	2 917	2 967	3 101	4,5
Töötajate arv	14 100	14 919	15 984	15 878	15 882	16 085	1,3
Müügitulu (mln eurot)	1 090,2	1 250,6	1 177,0	1 157,0	1 169,9	1 280,9	9,5
sh mitteresidentidelt	419,4	463,3	465,8	340,4	363,4	378,8	4,2
Kulud kokku (mln eurot)	1 063,7	1 221,9	1 146,0	1 115,0	1 142,8	1 240,9	8,6
sh ostetud kütus, energia	298,4	294,1	277,0	290,3	301,3	333,4	10,7
sh renditööjõu kulud	4,6	0,2	0,1	0,3	0,4	1,0	131
sh tööjõukulud*	136,0	154,0	177,0	180,8	185,9	199,8	7,5
sh palk	101,4	114,9	132,3	135,3	139,1	149,6	7,5
Sh sotsiaalmaks	34,6	39,1	44,6	45,5	46,8	50,2	7,3
Puhasrentaablus (%)	3,6	3,1	2,7	4,5	3,2	3,9	

Märkus: EMTAK 4941 andmetel. s.o kaubavedu maanteel.

* Ümardamise tõttu võivad väärtuste koondandmed erineda liidetavate väärtuste summast.

Allikad: Statistikaamet, Eurostat

Tabel 1.5. Maanteetranspordi ettevõtete kvartaalsed majandusnäitajad 2015–2019 (mln eurot)

Näitaja	2015	2016	2017	2018	I-II kv 2018	I-II kv 2019	2019/ 2018 I pa (%)
Müügitulu	1296,1	1425,3	1416,9	1507,0	733,3	757,4	3,3
Veoteenuste müük	1161,8	1236,7	1252,6	1363,5	664,9	683,8	2,8
sh riigisisestelt vedudelt	500,5	557,6	666,4	819,2	399,6	419,3	4,9
sh rahvusvahelistelt vedudelt*	661,3	679,1	586,2	544,3	265,4	264,5	-0,3
sh laekunud Eestis	435,0	445,7	382,9	323,1	154,8	160,3	3,5
sh laekunud välismaal	226,3	233,4	203,2	221,2	110,6	104,2	-5,8
Muud ettevõtlustulud	134,3	188,6	164,2	143,7	68,3	73,7	7,8
Dotatsioone laekunud	32,9	33,6	34,1	45,7	19,1	25,8	35
Sõitjatevedu	119,9	124,8	134,2	139,4	65,9	65,8	-0,1
Kaubavedu	1018,6	1111,9	1118,5	1224,2	599,1	618,0	3,1
sh riigisisene	402,5	468,5	574,4	727,4	352,3	373,2	5,9
sh rahvusvahelised veod*	616,2	643,4	544,1	496,8	246,9	244,8	-0,8
sh tulu laekunud Eestis	400,6	415,8	348,4	287,3	139,5	144,1	3,3
sh tulu laekunud välismaal	215,5	227,6	195,7	209,4	107,4	100,7	-6,2

Märkus: EMTAK 493 ja 494 andmetel, s.o sõitjatevedu ja kaubavedu maanteel.

* Ümardamise tõttu võivad väärtuste koondandmed erineda liidetavate väärtuste summast.

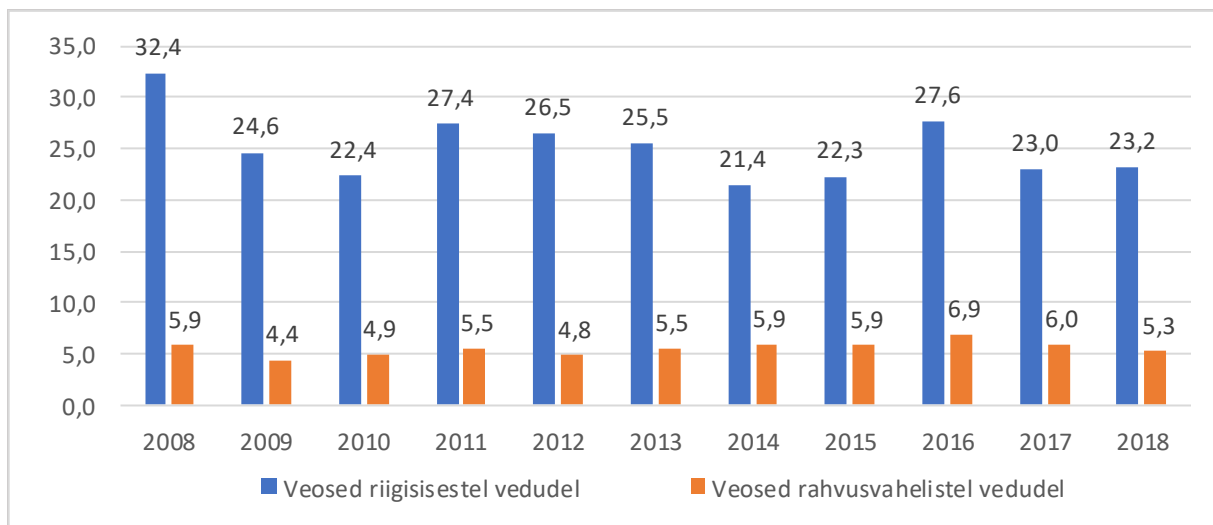
Allikas: Statistikaamet

Rahvusvahelistelt vedudelt vähenes teenuste müük nii 2017. aastal (14%) kui ka 2018. aastal (7%), samuti 2019. a I poolaastal (0,4%). Valdav osa rahvusvaheliste vedude tulust laekus kaubavedudest (2018. a 91%) ja kaubavedude alal vähenes rahvusvaheliste vedude tulu 2017. aastal 15% ja 2018. aastal veel 9% ning 2019. a I poolaastal 1%. Niisiis saadi 2017. aastal rahvusvahelistest kaubavedudest tulu 99,3 mln eurot vähem kui 2016. aastal ja 2018. aastal 146 mln eurot vähem kui 2016. aastal. Kütuse maailmaturu hind samal ajal 2016. a langes (EL keskmine jaehind alanes 9,1%), 2017. a pöördus tõusutrendile (EL keskmine jaehind tõusis 2017. a 7,6% ja 2018. a 10,6%).

Tulu riigisisestelt vedudelt on jätkuvalt suurenenud, 2018. aastal kasvas see 26,6%, 2019. aastal kasv aeglustus 5%-le (I poolaasta seisuga). Riigisiseste vedude osakaal veoteenuste müügis on tõusnud 45%-lt (2016. a) 60%-le (2018. aastal). Sõitjateveol saadi ligi 2/3 tulust kodumaistelt vedudelt, kaubavedudel oli siseturu osakaal 59%. Veel 2015. aastal andsid rahvusvahelised veod 60% kaubaveo tuludest.

Veoteetvõtete olukorda väljendavad ka näitajad veoste koguse ja veokauguse kohta. Aastatel 2017–2018 vähenes rahvusvaheliste maanteevedude maht 6,9 mln tonnilt 5,3 mln tonnile, mida oli vähem kui eelmisel viiel aastal (vt joonis 1.15). Veosekäive, mis võtab arvesse ka vedude kaugust, vähenes rahvusvahelistel vedudel 2016. aasta 4,9 mld tonnkilomeetrilt 2018. aastal 4,1 mld tonnkilomeetrile ehk kahe aastaga 17%, siseriiklike vedude veosekäive langes samal ajal vähem, 6% (vt joonis 1.16).

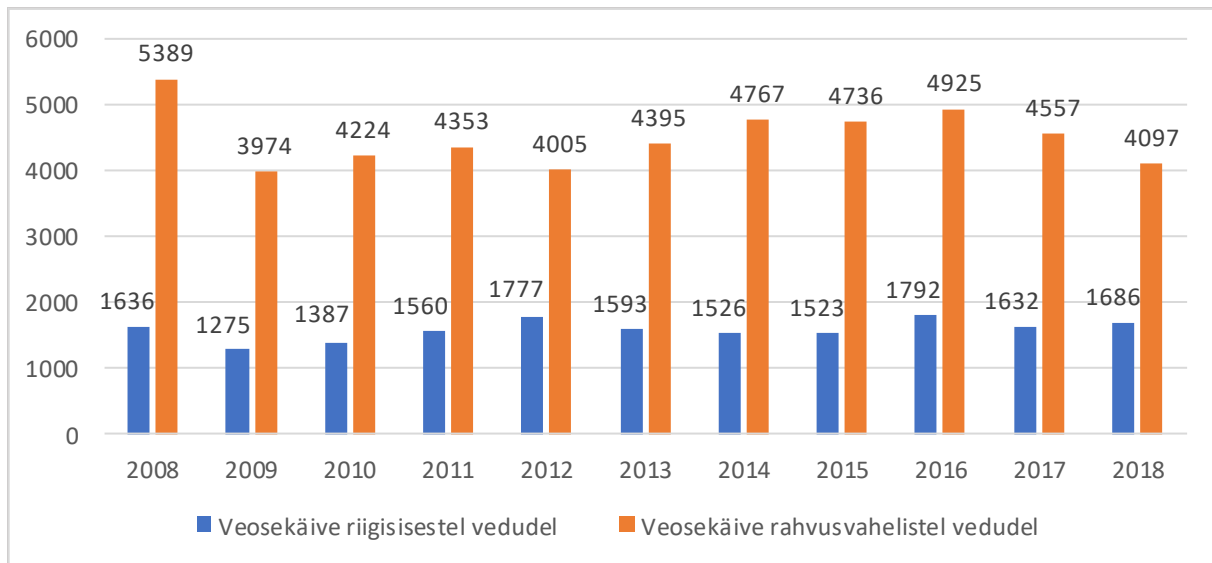
Joonis 1.15 Veosed maanteevedudel 2008-2018 (mln tonni)



Allikas: Statistikaamet

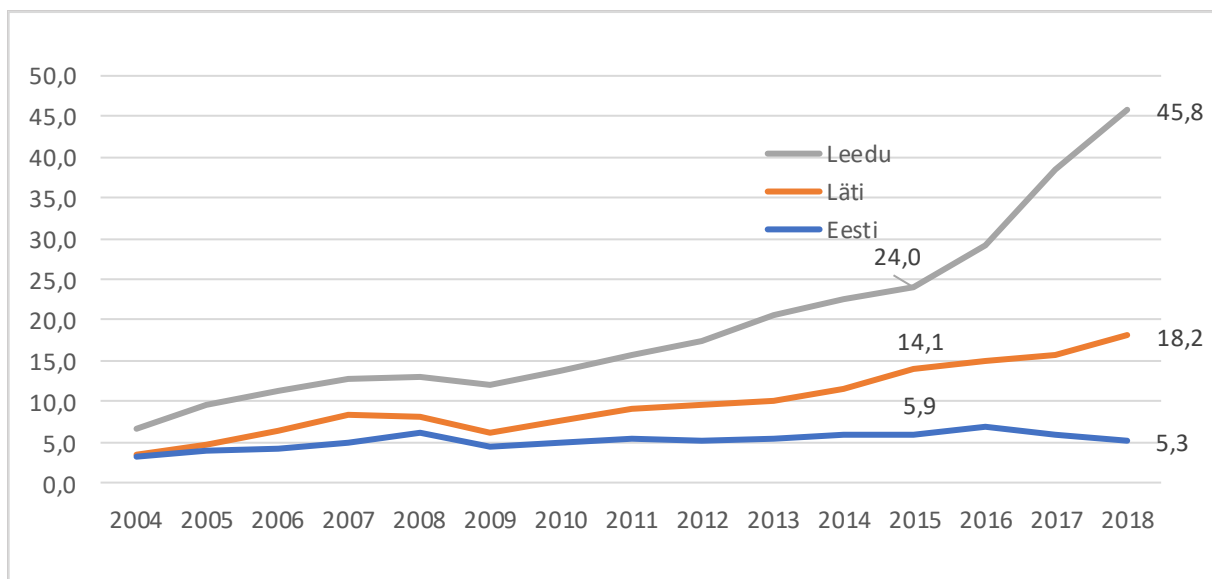
Pärast aktsiisimäära tõstmist 2016. ja 2018. aastal on Eesti ettevõtete poolt tehtud rahvusvaheliste vedude veosekäive vähenenud 4,1 mld tonnkilomeetrile ja oli 2018. aastal 13% väiksem kui 2015. aastal, Lätis 3% väiksem, Leedus aga 70% suurem (vt joonised 1.17 ja 1.18). Kabotaažvedude osas on kiire kasv aset leidnud Leedu ettevõtetel (vt joonis 1.19).

Joonis 1.16. Veosekäive maanteevedudel (mln tonnkilomeetrit)



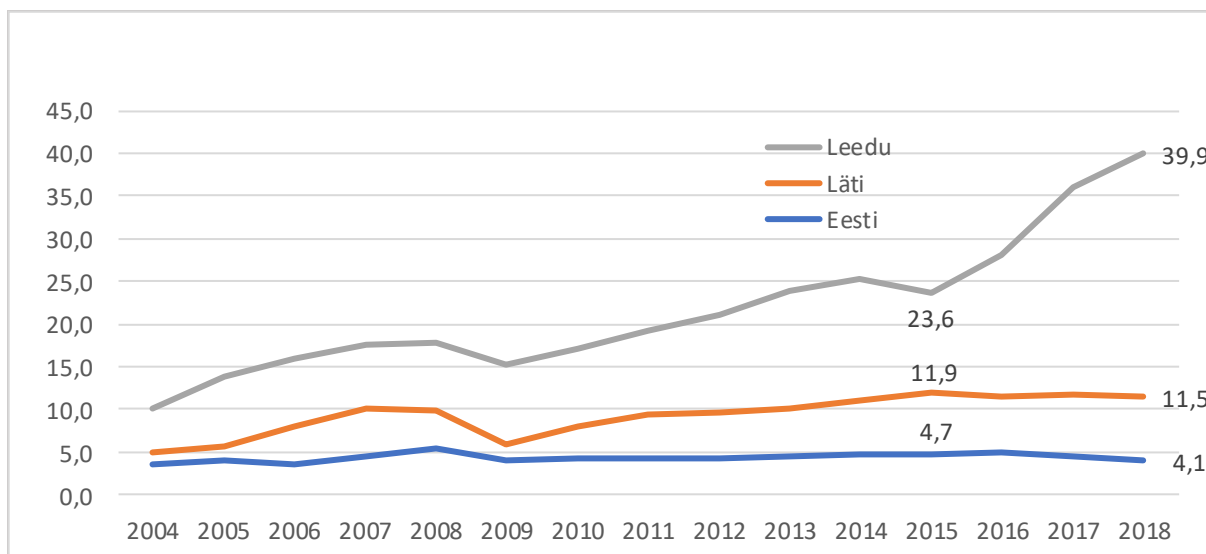
Allikas: Statistikaamet

Joonis 1.17. Rahvusvahelised veod Eesti, Läti ja Leedu maanteeveo ettevõtetal 2004–2018 (mln tonni)



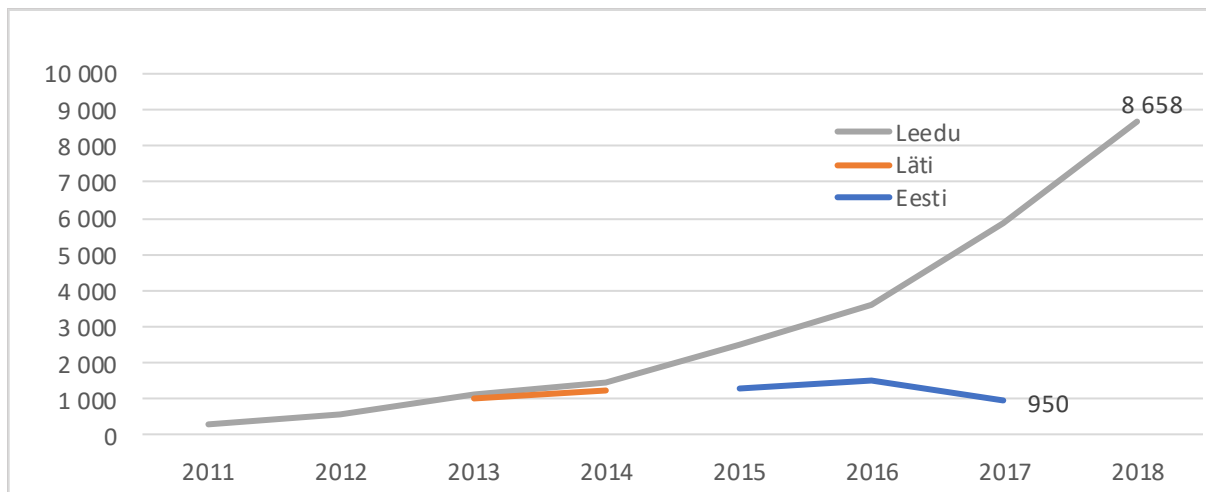
Allikas: Eurostat

Joonis 1.18. Rahvusvaheliste vedude veosekäive Eesti, Läti ja Leedu maanteeveo ettevõtetal 2004–2018
(mld tonnkilomeetrit)



Allikas: Eurostat

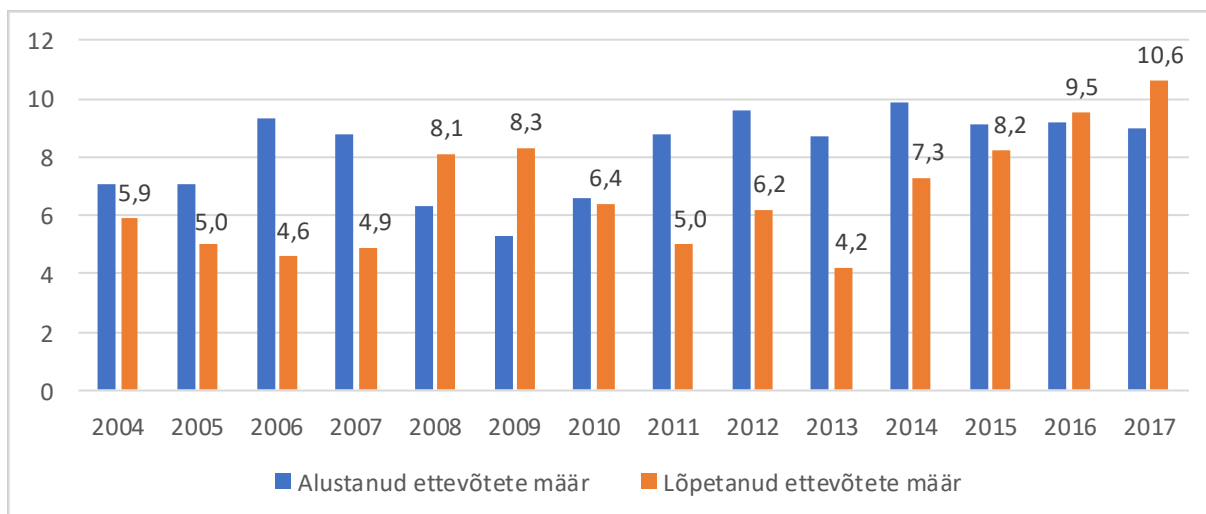
Joonis 1.19. Kabotaažvedude veosekäive Eesti, Läti ja Leedu maanteeveo ettevõtetal 2011–2018
(mln tonnkilomeetrit)



Allikas: Eurostat

Erinevatel põhjustel tegevuse lõpetanud ettevõtete osakaal veonduse ja laonduse tegevusalal suurenes aastatel 2014–2017 (vt joonis 1.20); kahjuks ei ole täpsemaid andmeid maanteeveonduse kohta. Seda trendi võib võimendada asjaolu, et alates 2013. aastast on vastavasse andmestikku kaasatud FIE-d.

Joonis 1.20. Veonduse ja laonduse tegevusalal alustanud ja lõpetanud ettevõtete määr (% kõigist ettevõtetest)

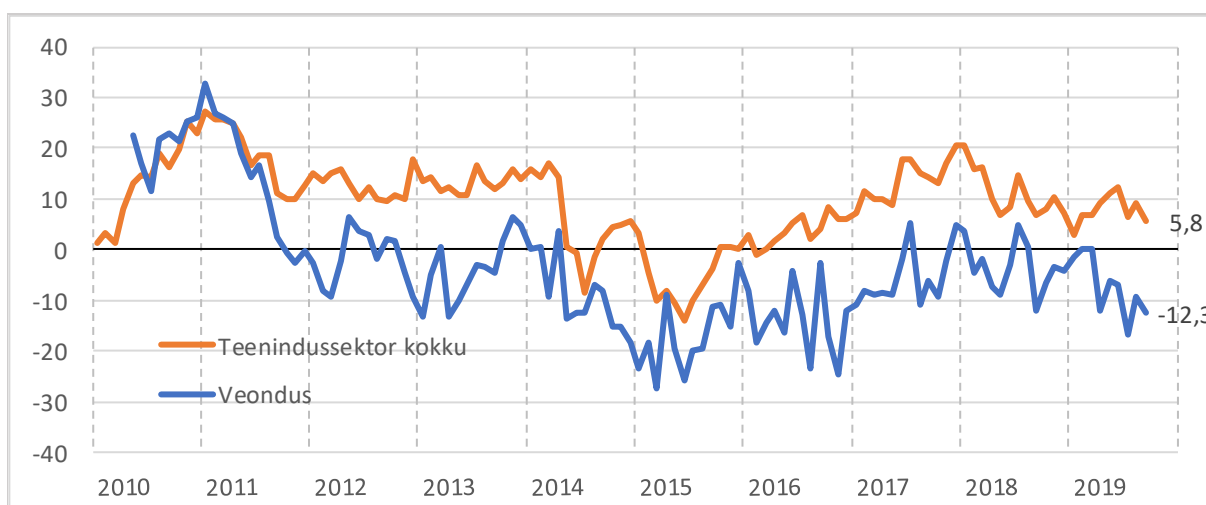


Allikas: Statistikaamet

Transpordiettevõtted teenindusbaromeetris

EKI poolt igakuuliselt läbiviidavas teenindusbaromeetris on transpordiettevõtete (kaubavedu maanteel) kindlustunde indikaator (KTI) olnud järjepidevalt madalam teenindussektori keskmisest näitajast. Viimasel vaatlustel oktoobris 2019 oli transpordi KTI (-12,3) harudest peaaegu kõige madalam (vt joonis 1.21). Kindlustunde indikaator on koondnäitaja, mis peegeldab nõudluse ja teenuste müügi tulemuste muutusi viimasel kolmel kuul ja nõudluse prognoosi lähemaks kolmeks kuuks. Samas peegeldab veoettevõtete KTI ka globaalseid muutusi kütuse hinnas, mis avalduvad müügitulu muutustena, seega oli KTI madalseis 2015–2016 osalt seotud kütuse hinnatasemega.

Joonis 1.21. Veoettevõtete ja teenindusbaromeetri kindlustunde indikaatorid 2010–2019 (sesoonselt tasandatud)

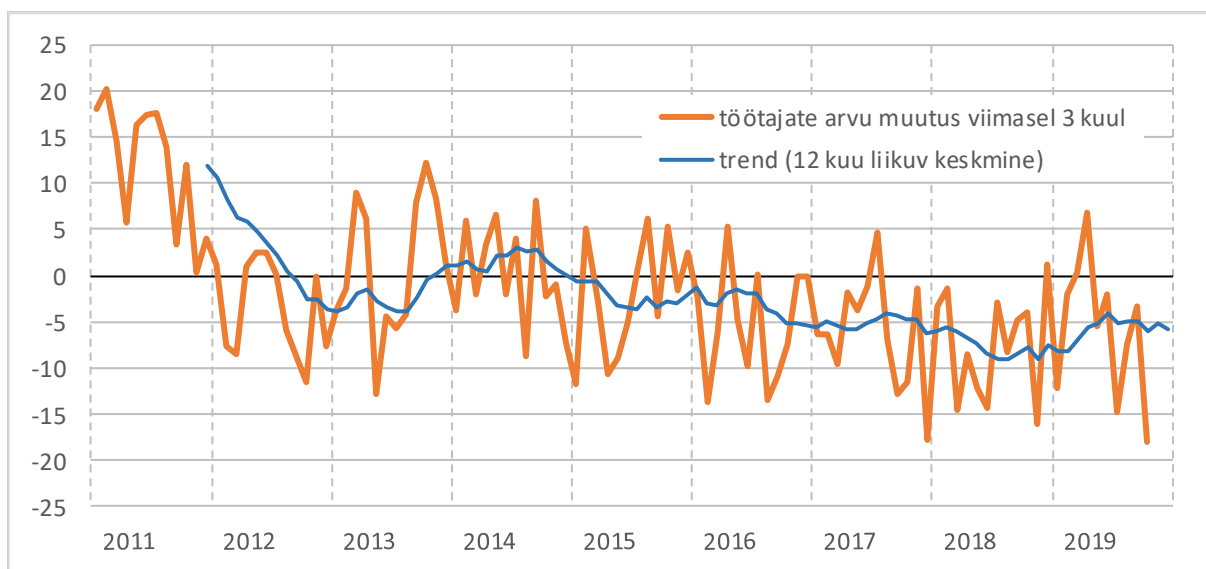


Allikas: EKI

Ettevõtete majandusolukorrale avaldasid negatiivset mõju ka Venemaa-poolsed impordipiirangud Eesti toidukaupadele, mis kehtivad alates 2014. aasta lõpust.

Oluliseks probleemiks on ettevõtetele olnud tööjõu puudus⁹, mis eriti teravnes alates 2017. aastast. 2019. aasta suvekuudel nimetasid pooled ettevõtted peamise tegevust piirava tegurina just tööjõu puudust. Alates 2015. aastast on töötajate arv olnud pigem vähenemistrendil (vt joonis 1.22). 2019. aasta oktoobris märkisid ettevõtted senisest rohkem piirava tegurina vähest nõudlust (54% ettevõtteid). Ettevõtted prognoosivad ärikonjunktuuri poole aasta pärast pessimistlikumalt kui varem (prognoosi saldo¹⁰ oktoobris –55, oktoobris 2018 –24).

Joonis 1.22. Veoettevõtete töötajate arvu muutus viimasel 3 kuul 2010–2019 (saldod)



Allikas: EKI

Transpordibaromeetris osalevad ettevõtted on äritegevust piiravate teguritena sageli märkinud uusi lisanduvaid makse/tasusid (sh teekasutustasu), tihedat konkurentsi nii Eestis kui välismaal, rohkeid bürokraatlikke regulatsioone välisriikides, ebaausat konkurentsi jm.

⁹ Euroopa Komisjoni meetoodika alusel etteantud tegurite valikust (s.o ebapiisav nõudlus, tööjõu puudus, ruumi/seadmete puudus, finantsprobleemid).

¹⁰ Saldod on vastanud ettevõtete positiivsete ja negatiivsete hinnangute protsentide vahed.

2. MAANTEETRANSPORDI ETTEVÕTETE KÜSITLUSE TULEMUSED

Mootorikütuse hinna ja aktsiisimaksu taseme mõju hindamiseks maanteetranspordi sektori siseselt viis EKI antud ettevõtete hulgas läbi küsitluse (03. oktoobrist 22. oktoobrini 2019. aastal). Valimisse kuulus 1 210 veoloaga ettevõtet (registreeritud majandustegevuse registris). Küsitlemise aluseks oli e-ankeet (vt lisas 1 koos koondtulemustega), mille täitis 306 ettevõtet.

Järgnev ülevaade kajastab vastanud ettevõtete hinnanguid lisaks koondtulemustele ka eraldi ettevõtete suurusgruppide järgi ja vedude teostamise piirkonna järgi.

Ettevõtted on jaotatud suurusgruppidesse 2018. aasta müügitulu alusel alljärgnevalt:

- Suurettevõtted – müügitulu alates 1 miljonist eurost (kokku 113 ettevõtet);
- Keskmise suurusega ettevõtted – müügitulu 300 tuhat kuni 1 miljon eurot (kokku 110 ettevõtet);
- Väikeettevõtted – müügitulu kuni 300 tuhat eurot (kokku 83 ettevõtet).

Ettevõtted on jaotatud gruppidesse vedude teostamise piirkonna järgi alljärgnevalt:

- Vedude teostamine peamiselt Eestis (kokku 131 ettevõtet);
- Vedude teostamine enam-vähem samas mahus nii Eestis kui välismaal (kokku 71 ettevõtet);
- Vedude teostamine peamiselt välismaal (kokku 104 ettevõtet).

2.1. Küsitlusel osalenud ettevõtete karakteristikud

Küsitlusel osalenud maanteetranspordi ettevõtete autoparki kuulus minimaalselt 1 sõiduk ning maksimaalselt 200 sõidukit: suurettevõtetel oli keskmiselt ligi 30 sõidukit ettevõtte kohta, müügitulu poolest keskmise suurusega ettevõtetel kolm korda vähem ning väikeettevõtetel keskmiselt 4,3 sõidukit (vt tabel 2.1). Peamiselt välismaal vedusid teostavate ettevõtete puhul oli keskmine sõidukite arv mõnevõrra madalam kui neil, kelle vedudest on vähemalt pooled teostatud Eestis.

Sektoris kasutatakse peamiselt diislikütust, muude mootorikütuste osakaal on minimaalne. Kui diislikütus moodustas 2019. aasta I poolaastal keskmiselt 98,2% kasutatud kütuse kogusest (s.o küsitluse andmetel), siis bensiin 1,5% ning gaas vaid 0,3%. Küsitlusel osalenud suurettevõtted ostsid 2019. aasta I poolaastal diislikütust keskmiselt 344 tuhat liitrit ning väikeettevõtted ca 10 korda vähem (vt tabel 2.1). Küsitletud ettevõtete ostud moodustavad ca kümnendiku kogu maanteetranspordi sektori ettevõtete poolt Eestis tarbitavast diislikütusest. Samas on küsitletud ettevõtted tankinud koguseliselt rohkem välismaal (detailsem ülevaade on esitatud alapeatükis 2.2). Kui võrrelda käibe alusel, siis moodustas küsitletud ettevõtete rahvusvaheliste vedude müügitulu ligi poole rahvusvaheliste vedude kogukäibest.

Mootorikütuse kulud moodustavad ettevõtete kogukuludes keskmiselt 42% ning sektor on kütuse suhtes väga hinnatundlik. Seega mõjutavad aktsiisipoliitikast ning muudest teguritest tingitud muutused kütuseturul ettevõtete majanduslikku käekäiku olulisel määral. Siinkohal saab välja tuua, et peamiselt välismaal vedusid teostavate ettevõtete kulustruktuuris on kütusekuludel suurem osakaal kui rohkem siseturule keskendunud vedajatel (vt tabel 2.1). Samas on aga just rahvusvahelistel vedajatel

lihtsam jaotada oma tankimisotsused eri riikide lõikes ümber. Müügitulu poolest suurematel ettevõtetel moodustas kütusekulu kogukuludest väiksema osa kui väikeettevõtetel, teisisõnu on kütuse hinnamuutuste surve tugevam väiksemate vedajate konkurentsivõimele.

Tabel 2.1. Küsitletud ettevõtete sõidukite arv, diislikütuse ostud ja kütusekulude osakaal kogukuludes

Ettevõtete grupp	Sõidukeid ettevõtte kohta (keskmiselt)	Diislikütuse ostud ettevõtte kohta 2019. a I poolaastal (keskmiselt tuh liitrites)	Mootorikütuse kulude osakaal ettevõtte kogukuludes (keskmiselt, %)
Müügitulu järgi			
Suureettevõtted	29,6	344	37
Keskised ettevõtted	9,5	93	43
Väikeettevõtted	4,3	32	45
Vedude teostamise järgi			
Peamiselt Eestis	16,3	143	39
Nii Eestis kui välismaal	17,0	204	42
Peamiselt välismaal	13,4	181	44

Allikas: EKI arvutused

2.2. Tankimise ülevaade

Järgnevalt on keskendutud ettevõtete tankimisotsustele. Vaatluse all on, milliste riikide kasuks otsuseid tehakse ning kuidas oodata valmis ostuotsuseid muutma, kui Eestis muudetakse aktsiisimäärasid ja sellest tulenevalt diislikütuse hinda.

Küsitlusel osalenud maanteetranspordi ettevõtted ostavad diislikütuse suures mahus välisriikidest. Ettevõtete suurusgruppide lõikes saab järeldada, et mida suurema ettevõttega on tegemist, seda vähemal määral ostetakse vajaminevat diislikütust Eestist (vt tabel 2.2). Suureettevõtete puhul pärineb Eestist vähem kui pool ostetud diislikütusest. Peamiselt välismaal vedusid teostavate ettevõtete poolt tarbitud diislikütusest pärineb Eestist keskmiselt viiendik.

Välisriikidest on populaarseim tankida Leedus, millele järgneb Läti. Peamiselt rahvusvahelisi vedusid teostavad ettevõtted märkisid, et nende diislikütusest on keskmiselt kolmandik pärit Leedust ning Läti ostud on samas suurusjärgus Põhjamaades tehtud ostudega, millele pingereas järgnevad muud Euroopa Liidu maad. Küsitlusel osalenud ettevõtetest tangib 94% ainult välismaal, seejuures teenindab ka osa sõidukeid ainult välisriikides ning Eesti territooriumile ei satu.

Kui võtta arvesse kogu diislikütuse kogus (liitrites), mille 2019. aasta I poolaastal ostsid küsitlusel osalenud ettevõtted¹¹, siis moodustasid Eesti ostud kaalutud keskmisena 46% ning välisriikidest osteti vastavalt 54% vajatavast diislikütusest. Kuna ettevõtted märkisid küsitlusel nii diislikütuse ostukogused

¹¹ Kui ettevõtte märkis küsitlusel oma diislikütuse ostude struktuuri riigiti ja autopargi suuruse, kuid jättis märkimata ostetud diislikütuse koguse, on käesolevas arvestuses lähtutud sõiduki keskmisest kütusekulust (vastanute baasil) ning vastavad kogusenäitajad imputeeritud.

kui tankimise osakaalud riigiti, võimaldab see edasises analüüsis lähtuda riikide lõikes tangitud kogustest. Antud andmete põhjal koostatud kaart näitab, kuivõrd eelistatud on diislikütuse tankimine eelkõige Leedus, aga ka mujal välismaal (vt joonis 2.1), ja annab eeldused hüpoteeside püstitamiseks, kuivõrd oleks võimalik Eestist lahkunud tankimisi pöörata aktsiisipoliitika muutmise abil tagasi.

Tabel 2.2. Diislikütuse tankimine piirkondade lõikes 2019. aasta I poolaastal
(% tangitud kogusest, ettevõtete vastuste aritmeetilise keskmisena)

Ettevõtete grupp	Eestis	Lätis	Leedus	Poolas	Põhja- maades	Mujal EL-s	Kolmandates riikides	Kokku
Müügitulu järgi								
Suureettevõtted	48,2	12,2	18,4	2,5	8,1	9,3	1,3	100
Keskised ettevõtted	51,3	13,6	19,8	1,8	5,3	7,0	1,2	100
Väikeettevõtted	75,0	10,2	6,0	0,5	5,8	0,2	2,3	100
Vedude teostamise järgi								
Peamiselt Eestis	89,9	7,3	1,2	0,0	0,9	0,3	0,4	100
Nii Eestis kui välismaal	46,8	18,9	16,7	1,5	6,2	6,5	3,4	100
Peamiselt välismaal	21,2	13,7	32,7	4,0	13,7	12,9	1,8	100

Märkus: Iga viies ettevõtte tankis ainult Eestis (s.o 21% ettevõtetest) ning 6% ettevõtetest ei tankinud Eestis kordagi.

Allikas: EKI arvutused

Joonis 2.1. Diislikütuse tankimine piirkondade lõikes 2019. aasta I poolaastal
(välisriikides tangitud liitrid = 100%)



Allikas: EKI arvutused

Küsitlusel uuriti Lätis tankinud ettevõtete käest, millised on olnud selleks põhjused, kuivõrd mängib rolli soodsam hind, logistiline vajadus või mõni muu põhjus. Tulemused näitavad, et kui valdavalt on Lätis tankimine argumenteeritud kulude kokkuhoiduga (tulenevalt Eestiga võrreldes soodsamast aktsiisimäärast ja hinnast), siis on eelkõige suurettevõtete jaoks oluline ka rahvusvaheliste vedude logistiline aspekt (vt tabel 2.3). See tähendab, et vaatamata Eestis kujundatavale aktsiisipoliitikale ja võimalikele muutustele kütuse hinnas, jäävad nende ettevõtete ostud suure tõenäosusega pigem välismaale. Muude põhjustena toodi välja asjaolu, et Lätis tankimine on olnud juhuslik, mitte ette planeeritud. Sarnaselt Lätile on ka Leedus tankimise peapõhjuseks suurema kuluefektiivsuse saavutamine.

Tabel 2.3. Lätis tankimise põhjused (% Lätis tankinud vastanutest)

Ettevõtete grupp	Eestist odavam ja hoiab kulusid kokku	Logistiliselt vajalik	Muu põhjus	Kokku
Müügitulu järgi				
Suurettevõtted	83	16	1	100
Keskised ettevõtted	93	7	0	100
Väikeettevõtted	88	8	4	100
Vedude teostamise järgi				
Peamiselt Eestis	88	9	3	100
Nii Eestis kui välismaal	85	15	0	100
Peamiselt välismaal	90	9	1	100

Allikas: EKI arvutused

Küsitlusel uuriti ka seda, kuivõrd teostatakse vedusid Põhjamaadesse Lätis tangitud diislikütusega. Siinkohal saab öelda, et taolisi vedusid märgiti kõigis ettevõtete gruppides (2019. aasta kohta), enam-vähem võrdselt nii Eestis kui välismaal vedavatest ettevõtetest märkisid seda ligi pooled (vt tabel 2.4). Samas tuleb siinkohal välja tuua, et sageli on tegemist ettevõtte poolt üksikute vedudega, mitte regulaarsetega, kuna igal teisel taolisi vedusid märkinud ettevõttel moodustas Lätist ostetud diislikütus vaid kuni 10% ettevõtte kogutankimisest.

Tabel 2.4. Lätist ostetud diislikütusega vedude teostamine Põhjamaades 2019. aastal (% vastanutest)

Ettevõtete grupp	On teostanud vedusid*	Ei ole vedusid teostanud	Kokku
Müügitulu järgi			
Suurettevõtted	29	71	100
Keskised ettevõtted	34	66	100
Väikeettevõtted	20	80	100
Vedude teostamise järgi			
Peamiselt Eestis	16	84	100
Nii Eestis kui välismaal	47	53	100
Peamiselt välismaal	31	69	100

* Siinkohal moodustas Lätist ostetud diislikütus 2019. aasta I poolaastal 48%-l ettevõtetel vaid 0-10% kogutankimisest.

Allikas: EKI arvutused

Kui Eestis alandataks diislikütuse aktsiisimäära ja hind oleks Eestis ja Lätis samal tasemel, siis valdav enamus Lätis tankivatest ettevõtetest muudaks oma tankimisotsuseid Eesti kasuks (vt tabel 2.5). Täielikult tooks tankimise Eestisse pigem väiksemad ettevõtted ning need, kellel on rohkem vedusid Eestis. Vajab aga märkimist, et ehkki tankimise Eestisse suunamist plaaniks suur osa Lätis tankijatest, siis siinkohal moodustas Lätis ostetud diislikütus 60%-l ettevõtetel vaid kuni 10% kogutankimisest. Ettevõtted, kes muudatusi ei plaaniks, jätkaks samas mahus Lätis tankimist eelkõige logistilistel põhjustel. Ja muu variandina märgiti küsitlusel¹², et kuna Leedu hinnatase on veelgi soodsam, siis eelistataks jätkuvalt tankida Leedus, Lätis sooritataks vaid hädavajalikke kütuseoste ning Eestisse tankimist tagasi ei toodaks seni, kuni Eesti hinnad ei saavuta Leeduga võrreldes konkurentsivõimelisust.

Tabel 2.5. Tankimisotsuste muutmine, kui diislikütuse aktsiisimäära alandataks ja hind oleks Eestis ja Lätis samal tasemel (% vastanutest, kes on seotud Lätis tankimisega)

Ettevõtete grupp	Tooks tankimise täielikult Lätist Eestisse*	Tooks tankimise osaliselt** Lätist Eestisse	Tangiks Lätis edasi samas mahus	Muu variant	Kokku
Müügitulu järgi					
Suurettevõtted	71	13	5	11	100
Keskmiised ettevõtted	80	9	5	6	100
Väikeettevõtted	82	7	9	2	100
Vedude teostamise järgi					
Peamiselt Eestis	87	7	5	1	100
Nii Eestis kui välismaal	77	15	3	5	100
Peamiselt välismaal	66	10	8	16	100

* Siinkohal moodustas Lätist ostetud diislikütus 2019. aasta I poolaastal 60%-l ettevõtetel vaid 0-10% kogutankimisest.

** See tähendab keskmiselt 78% suurettevõtete, 81% keskmiste ja 77% väikeettevõtete Lätis tankimise mahust; ning keskmiselt 83% peamiselt Eestis tegutsevate ettevõtete, 62% võrdselt nii Eestis kui välismaal tegutsevate ja 94% peamiselt välismaal tegutsevate ettevõtete Lätis tankimise mahust.

Allikas: EKI arvutused

2.3. Ettevõtete hinnang enda äritegevusele ja selle takistustele

Maanteetranspordi ettevõtete äritegevuse hindamisel saab aluseks võtta hinnangu majanduslikule olukorrale ning vaadelda, kas tegevusele on takistusi. Ettevõtete endi arvates on nende majanduslik olukord valdavalt rahuldav, mõnevõrra kindlamana tunnevad end suurettevõtted ning halba majandusseisu märgivad rohkem väikeettevõtted (vt tabel 2.6). Teistest kehvemalt hindavad oma majanduslikku olukorda ka need ettevõtted, kelle veopiirkondadeks on enam-vähem võrdselt nii Eesti kui välisriigid.

Alljärgnevalt on vaadeldud küsitlusel osalenud ettevõtete majandusnäitajate dünaamikat perioodil 2015–2019, et majandusolukorda ka kvantitatiivselt hinnata (vt tabel 2.7).

¹² Tegemist on nende vastanute arvamusel, kes on seotud Lätis tankimisega.

Tabel 2.6. Ettevõtete hinnang enda majanduslikule olukorrale (% vastanutest)

Ettevõtete grupp	Hea	Rahuldav	Halb	Kokku
Müügitulu järgi				
Suurettevõtted	13	59	28	100
Keskised ettevõtted	8	54	38	100
Väikeettevõtted	7	56	37	100
Vedude teostamise järgi				
Peamiselt Eestis	11	55	34	100
Nii Eestis kui välismaal	4	57	39	100
Peamiselt välismaal	12	58	30	100

Allikas: EKI küsitluse andmetel

Tabel 2.7. Küsitlusele vastanud ettevõtete majandusnäitajad 2015-2019

Näitaja	2015	2016	2017	2018	2019/2018* I poolaasta (%)
Käibe kasv (%)		2,5	11,9	9,6	3,4
sh suurettevõtted		3,4	13,5	10,6	3,5
keskmised ettevõtted		6,0	7,5	6,6	3,9
väikeettevõtted		-5,0	0,7	-7,0	-4,1
Töötajate arv (ettevõtete keskmine)	17,2	18,4	19,9	20,4	
sh suurettevõtted	34,1	37,6	41,4	42,8	
keskmised ettevõtted	7,8	7,8	7,8	8,1	
väikeettevõtted	3,6	3,6	3,5	3,5	
Ärirentaablus** (%)	5,2	4,7	4,8	2,9	
sh suurettevõtted	4,5	3,9	3,7	2,7	
keskmised ettevõtted	6,6	5,7	6,0	3,6	
väikeettevõtted	4,2	4,2	4,7	2,2	
peamiselt Eesti-siseseid vedusid teostavad ettevõtted	6,0	4,6	5,3	4,2	
Eestis ja välismaal enam-vähem samas mahus vedusid teostavad ettevõtted	4,5	3,9	4,1	1,8	
peamiselt välismaal vedusid teostavad ettevõtted	4,5	4,9	4,7	3,1	

* I ja II kvartali koondandmete põhjal.

** Ettevõtete aritmeetiline keskmine. Ärirentaablus on ärikasum (-kahjum) müügitulu suhtes.

Allikad: Äripäeva Infopank, EKI arvutused

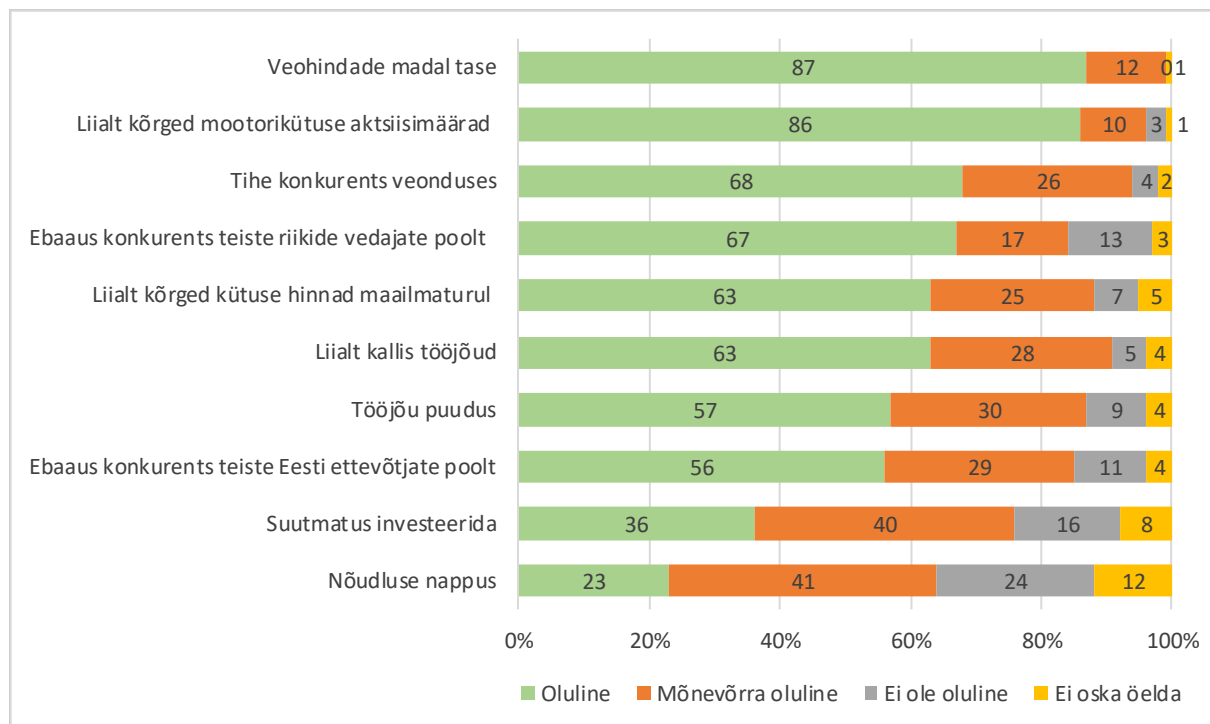
Küsitlusele vastanud ettevõtete ärirentaablus langes 2018. aastal keskmiselt 2,9%-le. Ligi veerandil ettevõtetel (23%) lõppes 2018. majandusaasta kahjumiga (ca -6%), 70%-l kasumiga (ca 7%) ja 7%-l nullrentaablusega.

Väiksematel ettevõtetel oli ärirentaablus madalam (2,2%) kui suurtel (2,7%) ning müügitulu vähenes 2018. aastal enam kui pooltel väikeettevõtetel (55%-l). 2019. aasta I poolaastal käibe vähenemine väikestel ettevõtetel jätkus (-4%), keskmistel ja suurtel ettevõtetel aga kasvas käive 3-4%.

Peamiselt riigisiseseid vedusid tegevate ettevõtete kasumlikkus on veidi suurem kui rahvusvaheliste vedudega tegelevatel ettevõtetel (2018. a vastavalt 4% ja 3%), kõige väiksem oli kasumlikkus vedajatel, kes tegutsesid enam-vähem võrdselt nii Eestis kui välismaal.

Peamiste äritegevuse takistustena nähakse veohindade madalat taset ning mootorikütuse aktsiisimäärade liialt kõrget taset (vt joonis 2.2). Kui madalad veohinnad on peaprobleemiks väikeettevõttele, siis kõrgete aktsiisimäärade takistavat mõju tõid enim esile suureettevõtted. Olulise piirava faktorina nähakse veel tihedat konkurentsi veondussektoris, seejuures ka ebaausat konkurentsi (eelkõige teiste riikide vedajate poolt). Takistavate tegurite pingereas järgnevad liialt kallis tööjõud (teistest enam on probleemiks suurematele ettevõttele) ning liialt kõrged kütuse hinnad maailmaturul. Samas tööjõu puudust nimetati arvestataval määral, kuid vähem, see on mõnevõrra teravam probleem peamiselt rahvusvahelistele vedudele keskendunud ettevõtete jaoks. Teiste teguritega võrreldes peeti nõudluse nappust ning suutmatust investeerida vähem olulisteks takistusteks, seejuures oli ettevõtetel antud faktoreid ka kõige raskem hinnata. Ettevõtete gruppide lõikes on detailsed andmed esitatud tabelites 2.8.A–2.8.C.

Joonis 2.2. Äritegevust takistavate tegurite pingerida (% vastanutest)



Allikas: EKI küsitluse andmetel

Tabel 2.8.A. Ettevõtete hinnang enda äritegevust takistavatele teguritele (% vastanutest)

Ettevõtete grupp	Oluline	Mõnevõrra oluline	Ei ole oluline	Ei oska öelda	Kokku
<i>NÕUDLUSE NAPPUS</i>					
<i>Müügitulu järgi</i>					
Suurettevõtted	22	39	30	9	100
Keskmysed ettevõtted	19	43	23	15	100
Väikeettevõtted	28	42	17	13	100
<i>Vedude teostamise järgi</i>					
Peamiselt Eestis	25	43	24	8	100
Nii Eestis kui välismaal	20	47	18	15	100
Peamiselt välismaal	22	35	27	16	100
<i>TÖÖJÕU PUUDUS</i>					
<i>Müügitulu järgi</i>					
Suurettevõtted	59	32	7	2	100
Keskmysed ettevõtted	59	31	4	6	100
Väikeettevõtted	50	30	18	2	100
<i>Vedude teostamise järgi</i>					
Peamiselt Eestis	56	33	9	2	100
Nii Eestis kui välismaal	51	29	13	7	100
Peamiselt välismaal	62	28	6	4	100
<i>LIIALT KALLIS TÖÖJÕUD</i>					
<i>Müügitulu järgi</i>					
Suurettevõtted	67	26	5	2	100
Keskmysed ettevõtted	61	30	3	6	100
Väikeettevõtted	59	30	7	4	100
<i>Vedude teostamise järgi</i>					
Peamiselt Eestis	64	29	6	1	100
Nii Eestis kui välismaal	65	26	3	6	100
Peamiselt välismaal	59	30	5	6	100

Allikas: EKI küsitluse andmetel

Tabel 2.8.B. Ettevõtete hinnang enda äritegevust takistavatele teguritele (% vastanutest)

Ettevõtete grupp	Oluline	Mõnevõrra oluline	Ei ole oluline	Ei oska öelda	Kokku
<i>LIIALT KÕRGED MOOTORIKÜTUSE AKTSIISIMÄÄRAD</i>					
Müügitulu järgi					
Suurettevõtted	92	8	0	0	100
Keskised ettevõtted	85	10	3	2	100
Väikeettevõtted	79	15	6	0	100
Vedude teostamise järgi					
Peamiselt Eestis	88	10	2	0	100
Nii Eestis kui välismaal	93	7	0	0	100
Peamiselt välismaal	79	14	5	2	100
<i>LIIALT KÕRGED KÜTUSE HINNAD MAAILMATURUL</i>					
Müügitulu järgi					
Suurettevõtted	66	27	4	3	100
Keskised ettevõtted	61	22	9	8	100
Väikeettevõtted	62	27	7	4	100
Vedude teostamise järgi					
Peamiselt Eestis	63	26	9	2	100
Nii Eestis kui välismaal	61	23	6	10	100
Peamiselt välismaal	66	23	5	6	100
<i>VEOHINDADE MADAL TASE</i>					
Müügitulu järgi					
Suurettevõtted	82	17	0	1	100
Keskised ettevõtted	86	12	1	1	100
Väikeettevõtted	93	6	0	1	100
Vedude teostamise järgi					
Peamiselt Eestis	86	12	0	2	100
Nii Eestis kui välismaal	90	10	0	0	100
Peamiselt välismaal	84	14	1	1	100
<i>SUUTMATUS INVESTEERIDA</i>					
Müügitulu järgi					
Suurettevõtted	23	52	18	7	100
Keskised ettevõtted	40	32	17	11	100
Väikeettevõtted	49	33	13	5	100
Vedude teostamise järgi					
Peamiselt Eestis	44	38	13	5	100
Nii Eestis kui välismaal	30	45	14	11	100
Peamiselt välismaal	30	38	22	10	100

Allikas: EKI küsitluse andmetel

Tabel 2.8.C. Ettevõtete hinnang enda äritegevust takistavatele teguritele (% vastanutest)

Ettevõtete grupp	Oluline	Mõnevõrra oluline	Ei ole oluline	Ei oska öelda	Kokku
<i>TIHE KONKURENTS VEONDUSES</i>					
Müügitulu järgi					
Suurettevõtted	66	30	1	3	100
Keskmysed ettevõtted	69	23	5	3	100
Väikeettevõtted	71	22	6	1	100
Vedude teostamise järgi					
Peamiselt Eestis	69	26	4	1	100
Nii Eestis kui välismaal	68	28	1	3	100
Peamiselt välismaal	68	23	5	4	100
<i>EBA AUS KONKURENTS TEISTE EESTI ETTEVÕTJATE POOLT</i>					
Müügitulu järgi					
Suurettevõtted	54	32	12	2	100
Keskmysed ettevõtted	58	26	10	6	100
Väikeettevõtted	57	30	11	2	100
Vedude teostamise järgi					
Peamiselt Eestis	66	26	6	2	100
Nii Eestis kui välismaal	55	31	8	6	100
Peamiselt välismaal	44	32	19	5	100
<i>EBA AUS KONKURENTS TEISTE RIIKIDE VEDA JATE POOLT</i>					
Müügitulu järgi					
Suurettevõtted	63	24	9	4	100
Keskmysed ettevõtted	77	11	11	1	100
Väikeettevõtted	60	16	22	2	100
Vedude teostamise järgi					
Peamiselt Eestis	57	18	23	2	100
Nii Eestis kui välismaal	79	12	6	3	100
Peamiselt välismaal	72	18	6	4	100

Allikas: EKI küsitluse andmetel

Lisaks eelnevalt loetletud äritegevust piiravatele ning soovitud arenguid takistavatele teguritele nimetasid ettevõtted vaba vastusena veel järgmist:

- topelt teemaksuga maksustamine Eestis lisaks raskeveokimaksule;
- välisvedajate poolt Eesti teemaksu tasumise puudulik kontroll;
- riigi maksupoliitika;
- raskeveokimaks Eestis, kuigi auto viibib Eestis vähe;
- raskeveokimaksu arvestamine haagise maksimaalse sildade arvu järgi („kuigi haagist võib vaja minna vaid üks kord aastas“);
- kindlustuse hind ebanormaalselt kõrge;
- pidevalt kasvavad liikluskindlustuse hinnad ja kindlustuse kõrgem hinnatase, võrreldes lähinaabritega;
- hangete võitmine väga madala hinnaga;
- ei maksta kehtivat sektori kuupalka, mis on täna 945 eurot bruto;
- töötasu miinimumtasude nõuded Euroopa riikides eraldiseisvalt ja nende üle arvestuse pidamine;
- Eesti ettevõtete kaupade eksport on teisel poolaastal (2019) langenud;
- Eesti-sisesel veol ei teki piisavalt käivet, kuna enamus ajast kulub peale- ja mahalaadimistele, mida tellija ei rahasta;
- ebaaus konkurents riigi poolt, suutmatus ja tahtmatus kontrollida veondust;
- teiste riikide tehnika halb seisukord;
- teiste Eesti reisijateveofirmade tankimine Venemaal;
- pankrotimeistrite tegevus.

Eesti maanteetranspordi ettevõtted on täheldanud, et viimastel aastatel on Eesti sisevedudel suurenenud teiste riikide sõidukite osakaal, mis on loonud ebaõiglase konkurentsipositsiooni ning mida riigi poolt pole piisavalt kontrollitud ja mida riik pole pidurdanud. Eestist väiksema kulubaasi, st soodsama hinnaga sisendite (nt tööjõud, kütus, kindlustus) juures on lähiriikide (peamiselt Läti, Leedu, Poola) teenusepakkujate hulk suur ning veosehind odavam.

Küsitlusel märkis ligi kolmveerand vastanutest, et on täheldanud teiste riikide sõidukite osakaalu kasvu Eesti sisevedudel ning tabelist 2.9 nähtub, et enim tõid seda esile ettevõtted, kes teostavad vedusid enam-vähem võrdselt nii Eestis kui välisriikides. Seejuures märgiti ka, milliste riikide sõidukeid on eelkõige silmatud, ning joonisel 2.3 toodud kaart näitabki, kust pärit sõidukid on Eesti maanteetranspordi ettevõtete hinnangul võtnud üle Eesti sisevedusid. Nagu eelnevalt mainitud, siis on veohind antud riikide teenusepakkujatel odavam ning sellest tulenevalt on endale Eestis leitud ka klientuuri.

Tabel 2.9. Teiste riikide sõidukite suurenenud osakaalu märkamine Eesti sisevedudel (% vastanutest)

Ettevõtete grupp	Jah, on märganud	Ei ole märganud	Kokku
Müügitulu järgi			
Suurettevõtted	74	26	100
Keskised ettevõtted	74	26	100
Väikeettevõtted	70	30	100
Vedude teostamise järgi			
Peamiselt Eestis	69	31	100
Nii Eestis kui välismaal	81	19	100
Peamiselt välismaal	72	28	100

Allikas: EKI küsitluse andmetel

Joonis 2.3. Ülevaade riikidest, kust on viimastel aastatel lisandunud sõidukeid Eesti sisevedudele (ettevõtete hinnangul, riikide mainimiste arv)



Märkus: Arvesse on võetud riigid, mida nimetati vähemalt kolm korda.

Allikas: EKI arvutused

Kokkuvõtvalt on ettevõtete hinnangul peamiseks põhjuseks, miks on suurenenud Eesti sisevedudel teiste riikide sõidukite osakaal, Eesti vedajate kõrgemad hinnad ja madalam konkurentsivõime. Viimane tuleneb vastajate väitel järgnevalt:

- Eesti kõrgematest kütusehindadest (Eesti vedusid tehes ei saa tankida välismaal);
- kehtestatud maksudest teekasutusele ja veokitele (teekasutustasu ja raskeveokimaks), mida välisvedajad väidetavalt ei maksa või maksavad vähem;
- Eesti kõrgematest tööjõumaksudest ja välisvedajatele makstavatest lähetustasudest (mida Eesti vedajatele Eesti-sisestel vedudel ei maksta);
- tõhusa kontrolli puudumisest välisvedajate üle (veokite tehniline seisukord, ümbrikupalgad jms).

Peamiselt Eestis vedusid teostavate ettevõtete detailsemal hinnangul:

- Välisvedajad pakuvad alla turuhinna teenust, tööjõumaksud odavamad, kütus odavam ja väga paljude autode tehniline seisukord väga halb, lisaks ei maksta ka teetasu.
- Odavamad veohinnad. Eestis on tööjõukulu suurem, kütusehind kõrgem, kindlustus kallim, mis teeb välisvedaja teenuse odavamaks.
- Teemaksustamine välisvedajatele odavam kui Eesti vedajatele.
- Ei maksta raskeveokimaksu.
- Kasutatakse vanemaid masinaid.
- Välisvedajatel on madalam palgatase.
- Makstakse ümbrikupalka.
- Makstakse päevaraha.
- Välisvedajate päevaraha on suurem.
- Tööjõumaksud mujal väiksemad.
- Valed hankeseadused (Vastaja väide: „Ei tohi võita kõige madalam. See soodustab madalaid palku, ümbrikupalku, ei saa tunnihinnet tõsta.“)
- Poola veokite tegevust doteerib Poola riik.
- Riikliku kontrolli puudumine veoteenuse üle Eestis.
- Euroopas kehtestatud karmimad reeglid lähetatud töötajatele.
- Tagasikoormad odava hinnaga, odavamad rehvid jne.

Enam-vähem võrdselt Eestis ja välisriikides vedusid teostavate ettevõtete detailsemal hinnangul (täiendavalt eelpool kõlanud väidetele):

- Leedu ja Poola vedajatel väiksemad palgakulud ja odavam kütus.
- Kõrged sisendhinnad (kütus, remondikulud, tööjõud).
- Sõidukite vanus, palgakulu, mootorikütus.
- Kõrge kütuseaktsiis ja riiklikud maksud Eestis (teemaks + raskeveokimaks).
- Sisenemine Eesti turule, see on nende turule lähedal.

Peamiselt välismaal vedusid teostavate ettevõtete detailsemal hinnangul (täiendavalt eelpool kõlanud väidetele):

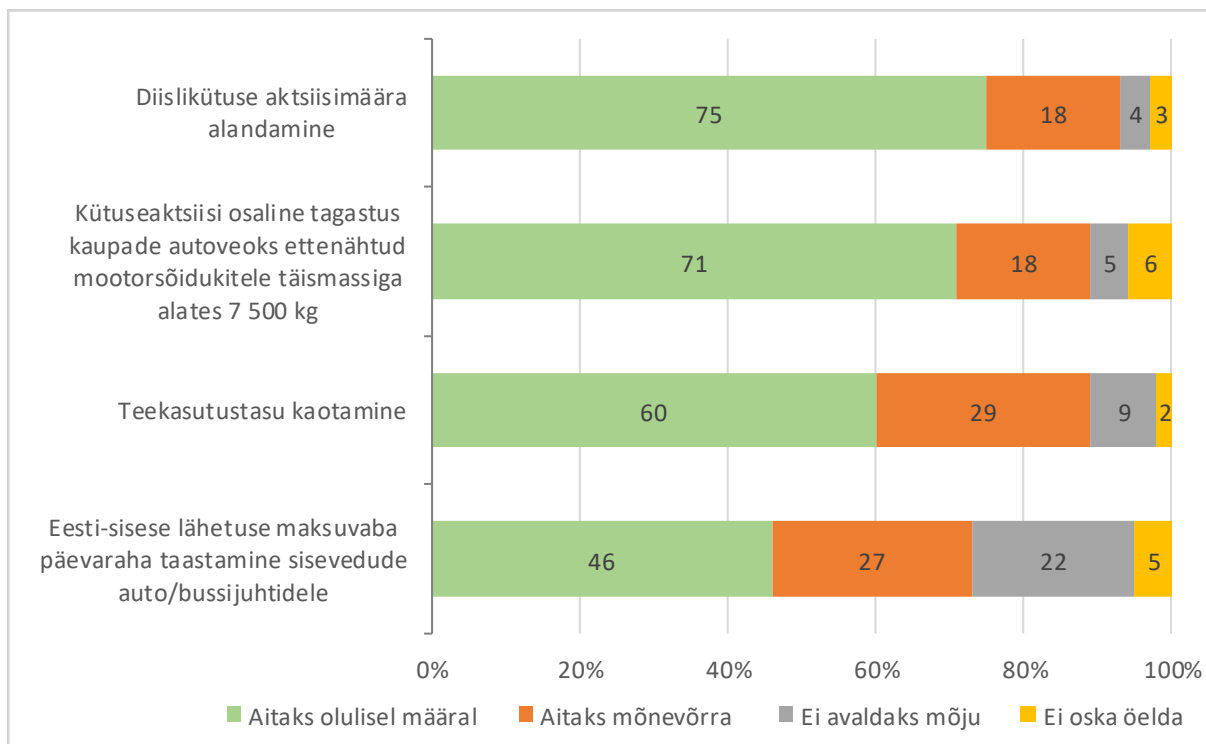
- Põhjuseks on suur konkurents transpordis. Eriti teiste maade vedajatega, kellel on võimalus madalamaid veohindu pakkuda kui Eesti ettevõtetal.
- Välisvedajatel on madalamad kulud: neil on odavam kütus (madalam aktsiis) ja väiksemad muud kulud. Eesti vedusid tehes ei saa tankida välismaal.
- Madalam transpordihind, väiksemad kütuseaktsiisid, madalamad personalikulud ja parem info kättesaadavus.
- Komandeeringutasude erinevus.
- Alla omahinna pakutav teenuse hind.
- Eesti ekspedeerijad ei toeta Eesti vedajaid, vaid survestavad neid igal võimalusel hindu alandama, paljudel juhtudel isegi allapoole tasuvuspiiri.
- Välisvedajate kulud on väiksemad kui Eesti vedajatel ja ekspedeerimisfirmad eelistavad odavamaid vedajaid oma kasumi suurendamiseks.
- Eesti transpordifirmade madal konkurentsivõime.
- Eestis liiga palju vahendusfirmasid ja Eesti firmade ahnus.
- Vähene kabotaaži kontroll politsei ja tolli poolt ning leebed karistused kabotaaži reeglite rikkumisel.
- Vähene kontroll siseturul.
- Tootmissettevõtete poolik arusaam Eesti majanduse arendamisest.

Toodud hinnangute verieeruvusest nähtub, et teiste riikide ettevõtete ja sõidukite aktiivset tegutsemist Eestis mõjutavad ühelt poolt küll majanduslikud faktorid, teisalt aga on seda soodustanud Eesti madal võimekus teostada vajalikku kontrolli.

2.4. Ettevõtete hinnang äritegevust toetavatele meetmetele

Maanteetranspordi ettevõtete hinnangul vajab sektor majandusolukorra parandamiseks ning konkurentsivõime tõstmiseks riigipoolseid meetmeid. Küsitlusel pooldati enim maksusüsteemi puudutavaid meetmeid (vt joonis 2.4), s.o diislikütuse aktsiisimäära alandamist ning aktsiisimaksu osalise tagastuse süsteemi loomist. Kolmveerand vastanutest märkis küsitlusel, et antud aktsiisipoliitika suunad aitaks nende äritegevust olulisel määral. Teekasutustasu kaotamist pooldatakse samuti, kuid sellest loodetakse abi mõnevõrra vähemal määral. Kõige vähem toetust kogus Eesti-sisese lähetuse maksuvaba päevaraha taastamise idee (st sisevedude auto- ja bussijuhtidele). Täiendavalt oodatakse ka kontrollmeetmete tulemuslikumat rakendamist, et minimeerida välisvedajate rikkumisi (kabotaaži, teekasutustasu maksmise jne osas). Ettevõtete gruppide lõikes on tulemused esitatud tabelis 2.10, kust nähtub, et diislikütuse aktsiisimäära alandamist pooldavad rohkem sisevedudega seotud ettevõtted, rahvusvaheliste vedajate toetus on ca 10%-punkti madalam, kuid siiski arvestatav. Kütuseaktsiisi osalist tagastust kaupade autoveol peavad oluliseks meetmeks nii sisevedude kui rahvusvaheliste vedude ettevõtted.

Joonis 2.4. Ettevõtete hinnang potentsiaalsetele äritegevust toetavatele meetmetele (% vastanutest)



Allikas: EKI küsitluse andmetel

Küsitlusel oli ettevõtjatel võimalus vaba vastusena välja pakkuda, milliseid vajalikke samme nad ootaks valitsuselt Eesti maanteetranspordi konkurentsivõime toetamiseks. Ettepanekute ja soovitude esitamise võimalust kasutati väga aktiivselt (219 vastajat 306-st) ning järgnevalt on esitatud neist koondülevaade ning ka detailsem jaotus ettevõtete gruppide lõikes.

Ettepanekud erinevates gruppides olid siingi valdavalt kattuvad. Vastustes toodi põhiliselt esile:

- liialt kõrge kütuseaktsiis (võrreldes ennekõike Leedu, Läti ja Poolaga);
- ebaõiglane ja konkurentsi pärssiv Eesti vedajate topeltmaksustamine (teekasutustasu ja raskeveokimaks);
- tõhusama kontrolli vajadus välisvedajate üle (väidetavad seaduserikkumised ja nõuete eiramine välismaiste vedajate poolt loovad neile konkurentsieeliseid);
- lähetustasude ühtlustamine teiste riikidega;
- piirangute kaotamine välistööjõu palkamisel, kuna Eestis tööjõudu napib ja Eesti palgatase on konkurentsivõime püsimiseks liiga kõrge.

Tabel 2.10. Ettevõtete hinnang potentsiaalsetele äritegevust toetavatele meetmetele (% vastanutest)

Ettevõtete grupp	Aitaks olulisel määral	Aitaks mõnevõrra	Ei avaldaks mõju	Ei oska öelda	Kokku
<i>DIISLIKÜTUSE AKTSIISIMÄÄRA ALANDAMINE</i>					
<i>Müügitulu järgi</i>					
Suurettevõtted	73	21	3	3	100
Keskmsed ettevõtted	74	18	6	2	100
Väikeettevõtted	78	14	4	4	100
<i>Vedude teostamise järgi</i>					
Peamiselt Eestis	78	18	2	2	100
Nii Eestis kui välismaal	79	19	1	1	100
Peamiselt välismaal	68	20	8	4	100
<i>TEEKASUTUSTASU KAOTAMINE</i>					
<i>Müügitulu järgi</i>					
Suurettevõtted	60	31	6	3	100
Keskmsed ettevõtted	63	26	9	2	100
Väikeettevõtted	57	29	13	1	100
<i>Vedude teostamise järgi</i>					
Peamiselt Eestis	69	18	12	1	100
Nii Eestis kui välismaal	65	30	4	1	100
Peamiselt välismaal	45	43	8	4	100
<i>EESTI-SISESE LÄHETUSE MAKSUVABA PÄEVARAHA TAASTAMINE SISEVEDUDE JUHTIDELE</i>					
<i>Müügitulu järgi</i>					
Suurettevõtted	47	28	19	6	100
Keskmsed ettevõtted	47	26	22	5	100
Väikeettevõtted	45	24	27	4	100
<i>Vedude teostamise järgi</i>					
Peamiselt Eestis	51	26	17	6	100
Nii Eestis kui välismaal	60	21	16	3	100
Peamiselt välismaal	31	30	33	6	100
<i>KÜTUSEAKTSIISI OSALINE TAGASTUS KAUPADE AUTOVEOL*</i>					
<i>Müügitulu järgi</i>					
Suurettevõtted	73	21	1	5	100
Keskmsed ettevõtted	73	15	5	7	100
Väikeettevõtted	65	16	11	8	100
<i>Vedude teostamise järgi</i>					
Peamiselt Eestis	72	11	8	9	100
Nii Eestis kui välismaal	69	27	3	1	100
Peamiselt välismaal	70	20	3	7	100

* Kaupade autoveoks ettenähtud mootorsõidukitele täismassiga alates 7 500 kg.

Allikas: EKI küsitluse andmetel

Peamiselt Eestis vedusid teostavate ettevõtete detailsemal hinnangul:

- Kütuseaktsiisi langetamine või tagastamine. Kütuseaktsiis on Leedus, Lätis ja Poolas madalam. See sunnib tankima neis riikides, Eestil jääb maksutulu saamata.
- Kaotada topeltmaksustamine, st kas teekasutustasu või raskeveokimaks. (Vastaja väide: „Raskeveokimaks on kehtestatud ainult Eesti autodele ja see vähendab nende konkurentsivõimet.“)
- Kehtestada riigisisestel vedudel miinimumtariifid ja realselt maksimaalsed maksetähtajad. (Vastaja väide: „Meil on hetkel põhikliendi maksetähtaeg jooksev kuu + 75 kalendripäeva, + kuni nädal, sest kandeid tehakse kord nädalas. See võimaldaks investeringuid teha praeguste käibevahendite arvelt ja väldiks ebaausat konkurentsi.“)
- Kehtestada keskmine telgede arv (veok + haagis), kompenseerimaks vedaja ülemäärast teekasutustasu koormist, kui haagist ei kasutata pidevalt.
- Vähendada tööjõumakse. Taastada (tõsta) maksuvaba päevaraha. Võimaldada maksta päevaraha ka Eesti-sisest. Päevaraha muuta võrdseks Läti ja Leeduga. (Vastaja väide: „Eksisteerib ebaaus konkurents nende vedajate poolt, kes mängivad palkade ja päevarahadega.“)
- Eesti veofirmadele soodsamad tingimused sotsiaalmaksu või kütuse aktsiiside toetusmeetmete kasutamisel. Mikroettevõtete maksud võiksid olla sarnased Lätiga.
- Doteerida Eesti-sisest toiduainete vedu.
- Piirata välismaiste vedajate osakaalu/kabotaažvedu Eesti sisevedudel.
- Teostada tõhusamat järelevalvet vedajate, eriti välismaiste vedajate üle (veolitsentsid, veoload, kaaludest kinnipidamine, töö- ja puhkeaeg, veokite tehniline korrasolek, töö tasustamine, ümbriku-palkade maksmine jms) ning neid eksimuse korral ka järjekindlamalt trahvida.
- Kehtestada välismaa vedajatele rangemad reeglid. (Soovitus vastajalt: “Tugevat tööinspektsiooni kontrolli, maksuameti tööd, sest ca 10 miljonit jääb aastas riigil tulu saamata mustadelt palkadelt.“)
- Vältida riski, et kütuse biolisand suurendab kütusekulu või seab ohtu veokite mootorid.
- Toetada gaasiseadmete paigaldamist veokitele. Vähendada maagaasi aktsiisi. CNG autode ostjatele võiks olla mingid soodustused.
- Muuta riigihangete seadust, et lõppeksid ära vähempakkumised ja töö hindade järjest madalamale pakkumine.
- Võimaldada noortel inimestel kergemini omandada C ja E kategooria juhilubasid. Koolides viia õppekavva autojuhtide koolitus.
- Vähendada auto- ja bussijuhi esmase litsentsi tasu (summa noorel inimesel ülejõukäiv).
- Võimaldada kasutada rohkem võõrtööjõudu.
- Kaasata (riigi) otsustusprotsessidesse rohkem reaalse transpordikogemusega inimesi. Tuleb tegutseda koos erialaliitudega.
- Kaotada tasuta ühistransport.

Enam-vähem võrdselt Eestis ja välismaal vedusid teostavate ettevõtete detailsemal hinnangul (täiendavalt eelnevale):

- Välistööjõu palkamise lihtsustamine ja palgapiirangu kaotamine transpordisektoris.
- Langetada juhiameti koolituse hinda (900– 1 400 eurot on liiga palju).
- Piirata ja korrastada sõidujagamisteenust, erasõitude maksustamise asemel võiks kehtestada automaksu.
- Lõhkuda kindlustuskartellid. (Vastaja väide: „Sadulveokite kindlustusmaksed on meil liiga suured.“)
- Muuta käibemaksu maksmist (võiks kehtida käibemaksu puhul 1 kuu +30 päeva). (Vastaja väide: „Veonduses on maksetähtajad pikad ja peame tasuma käibemaksu oma olematutest vabadest vahenditest, mida saaks kasutada hoopis investeringute suurendamiseks uude rohelisemasse tehnikasse!“)
- Kõik vedajad peaksid olema käibemaksukohuslased.
- Viia sisse muudatused seadusandluses, mis keelaksid välismaistel vedajatel teenuste osutamise suurte riiklike hangete raames (alltöövõtjatena teedeehituses jne).

Peamiselt välismaal vedusid teostavate ettevõtete detailsemal hinnangul (täiendavalt eelnevale):

- Kütusekulu käibemaksuvaba arveldamine. (Vastaja väide: „Täna saavad Eestist lõunapoole vedavad vedajad tankida käibemaksuvabalt, 20% kütusehinnast jääb käibevahendeid kasutusse alles.“)
- Uurida, mis kombel saavad teiste riikide vedajad pakkuda Eesti ettevõtetele soodsamaid veohindu (ilmselgelt on teistel riikidel dotatsioonisüsteem).
- Petturite ja ümbrikupalga maksjate eemaldamine turult.
- Nõuded bussidele, mis teostavad inimeste vedu, romubussid liiklusest välja.
- Veondusega tegelevatele ettevõtetele soodustuste loomine, nagu seda on põllumeestel.
- Luua tõhus kontroll kabotaaži üle ja kehtestada väga ranged karistused nii vedajale kui ka koorma omanikule või transpordi tellijale.
- Vedajatele kütuse toetus. Logistikafirmadele veohinna miinimumpiir.
- Seada sisse regulatsioon, mille alusel tuleks kehtestada miinimumhinnad ja tingimused, mida peab arvestama transpordilepingute koostamisel.
- Võõrtööjõu riiki lubamine, kuna vastaja väitel: „Lihttöölisi ei ole ega tule juurde ning need, kes on, küsivad ulmelist palka olematu tööhuvi puhul.“
- Välislähetuste päevaraha määrade tõstmine.
- Sisse seada 100% elektrooniline kontrollisüsteem, et välistada välisvedajate (ja ka ebaausate kohalike vedajate) teekasutustasu mittemaksmine ja ebaaus konkurents.
- Teekasutustasu osas võtta arvesse veokite keskkonnasõbralikkust (keskkonda vähem saastavamad veokid maksavad vähem).
- Jätta ära teekasutustasu Eesti veokitele.
- Riigi toetus uute veoautojuhtide ja logistika eriala koolituseks.

Toodust järeldeb, et ettevõtjad ootavad valitsuselt aktiivset ja kiiret tegutsemist, konkreetseid samme sektori äritegevuse soodustamiseks ning konkurentsivõime tõstmiseks.

3. AKTSIISIPOLIITIKA MUUTMISE MAJANDUSMÕJUDE KOONDÜLEVAADE

Alljärgnevalt on koondatud aktsiiside muutmise võimalikud stsenaariumid ning nendega kaasnevad majandusmõjud. Tuginedes maanteetranspordi ettevõtete küsitluse andmetele, saab järeldada, et sektori poolt on suur toetus nii diislikütuse aktsiisimäära üldisele langetamisele kui ka aktsiisi osalisele tagastusele. Esimene meede puudutaks kõiki Eestis tankivaid eraisikuid ning äriühinguid, samas oleks see peamiselt suunatud siiski äri sektorile, arvestades asjaolu, et kodumajapidamiste osakaal diislikütuse lõpptarbimises moodustab vaid 11,4% ning valdav enamus tarbitakse äri sektori poolt (millest omakorda kolmveerand maanteetranspordi poolt, Statistikaameti 2018. aasta energiabilansi andmetel). Tagastusskeem oleks aga konkreetsemalt suunatud just maanteetranspordi ettevõtetele ning mõjutaks esmajoones Eesti vedajate majandusolukorda ning konkurentsivõimet, aga suurendaks halduskulusid.

Nimetatud potentsiaalsetel aktsiisimuudatustel on kaks peamist mõjusuunda: eelarvekaalutlused ja sektori konkurentsivõime mõjutamine.

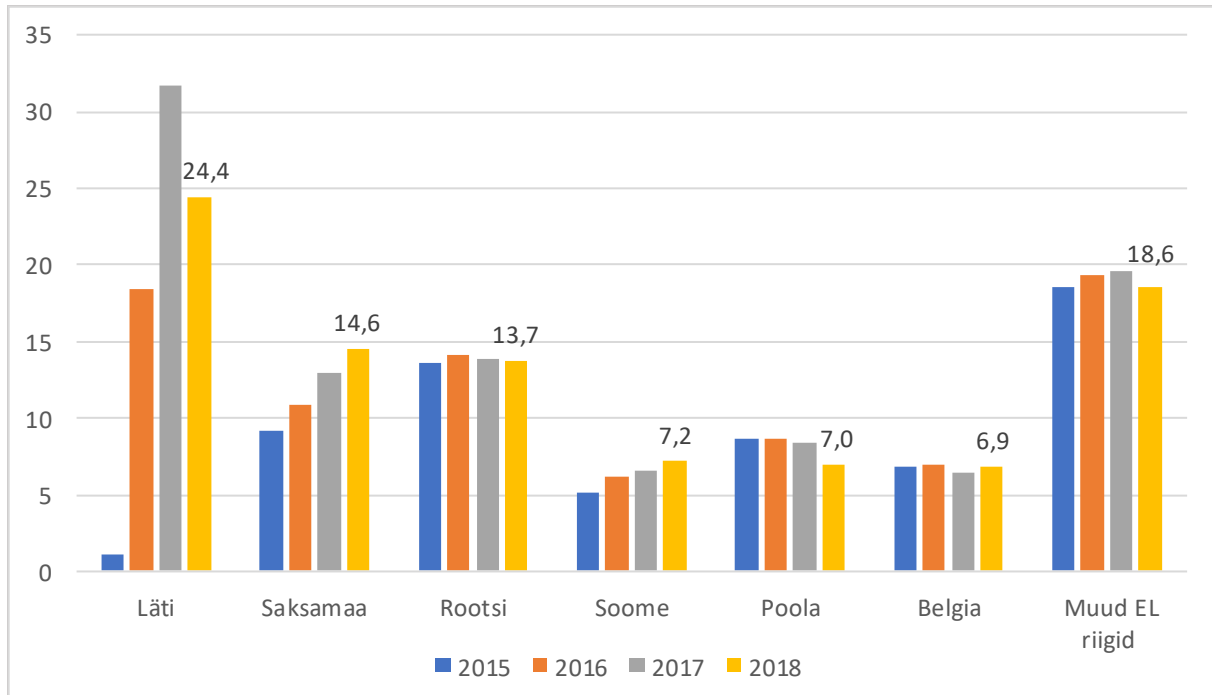
Käibemaksutagastuste statistika (MTA) alusel arvatud välismaal tarbitud kütusekogused (vt joonis 3.1) näitavad selgelt tankimiskoguste kiiret kasvu viimastel aastatel Lätis-Leedus ning EKI küsitlus kinnitas trendi veelgi, st ettevõtete sealsed ostud on 2019. aastal suurenenud. Eesti ettevõtete välismaal tangitud diislikütuse kogustest ostetakse kolmandik Leedus ning veerand Lätis. Läti tasemele diislikütuse aktsiisimäära langetamine (s.o 414 eurot 1000 liitri kohta alates 01.01.20) tooks äri sektori tankimise osaliselt Eestisse tagasi seni Lätis tehtud ostude arvel. Lääne-Euroopa suunal teostatavate vedude jaoks tangitaks jätkuvalt eelkõige Leedus. Eestis tangitava kütuse odavnemise tõttu vabaneks finantsressurs, mida kasutatakse muude sisendite jaoks (nt palgatõusuks) ja mis toetaks maanteetranspordi ettevõtete konkurentsivõimet. Sektori poolt oodatakse diislikütuse aktsiisimäära alandamist. Tankimise suuremal määral Eestisse naasmise saavutamiseks tuleks diislikütuse aktsiisimäära alandada pigem Leedu tasemele (s.o 347 eurot 1000 liitri kohta). Kui Eestis rakendada diislikütuse aktsiisimäära Leedu aktsiisimäära tasemel, siis jaehind jääks Eestis ikkagi kallimaks (tulenevalt sisendite kõrgematest hindadest ning riikide erinevatest nõuetest transpordikütustele biokütuse lisamise osakaalu osas¹³).

Antud stsenaariumide korral on potentsiaalsete maksulaekumiste arvestamisel eeldatud¹⁴, et Läti aktsiisimäära tase jääb samaks, samas võib ka Läti alandada omakorda diislikütuse aktsiisimäära, et soodustada ja mitte nii-öelda minema lubada seniseid Lätis tankimise eelistajaid. Prognoos ei sisalda Venemaa-suunaliste vedude jaoks täiendavat tankimist Eestis, kuna diislikütuse jaehind jääks ka Eesti aktsiisilangemise korral Venemaal jätkuvalt soodsamaks.

¹³ Kuna Läti ja Leedu ei plaani alates 01.01.20 rakendada sarnaselt Eestile taastuvenergia direktiivi ja kütuse kvaliteedi direktiivi (Diislikütuse aktsiisilangemise võimalused ja mõju. Rahandusministeerium, 2019), siis tõstab see Eestis diislikütuse jaehinda, võrreldes lõunanaabritega, ja nõrgendab aktsiisimäära langetamise potentsiaalset mõju. Kui rakendada Eestis biolisandi aktsiisivabastust, suureneks eelarves arvestuslik maksuauk.

¹⁴ V.a erimärgistatud diislikütus.

Joonis 3.1. Euroopa Liidu riikides sooritatud kütuseostud käibemaksutagastuste alusel 2015–2018
(mln liitrit)



Allikad: MTA, Rahandusministeerium

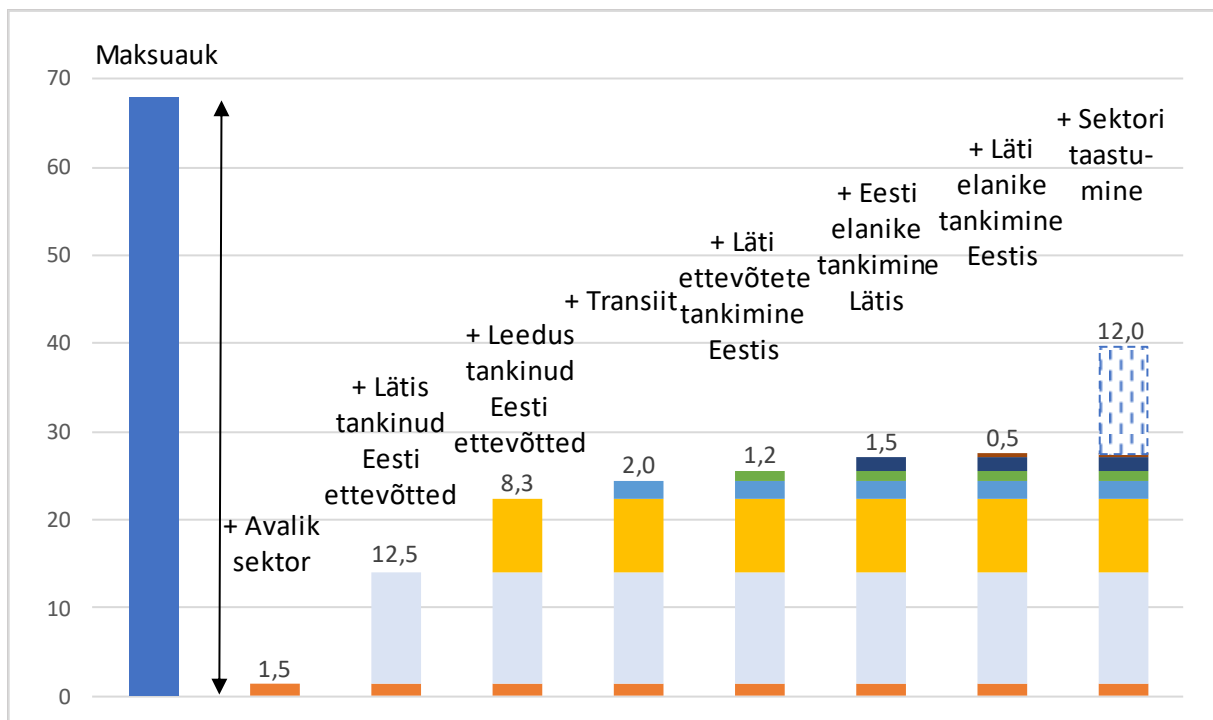
Kütuseturu käitumist ning kütuse tarbimist mõjutavad väga paljud erinevad faktorid ning mitmed neist pole prognoositavad. Järgnevas arvestustes on püütud järgida konservatiivset lähenemist ning sellest lähtuvalt seatud eeldusi, toeks on küsitlusel kogutud andmed ettevõtete seniste tankimisotsuste ning potentsiaalsete käitumismustrite kohta.

Diislikütuse aktsiisimäära alandamisel Läti tasemele (414 eurot 1000 liitri kohta alates 01.01.20) tekiks eelarvesse 68 mln eurone maksuauk (väiksema aktsiisi- ja käibemaksu laekumise tõttu sisemaistelt ostudelt), mida osaliselt kompenseeriks praeguste välismaa ostude arvel tarbimise suurenemine Eestis (omakorda aktsiisi- ja käibemaksu laekumise arvel). Joonisel 3.2 toodud maksutrepp näitab, et eelarvelisi vahendeid jääks avaliku sektori ostude näol kasutamata summas 1,5 mln eurot. Lisaks täieneks eelarve Eesti ettevõtete senise Lätis-Leedus tankimise tulemusena ca 20,8 mln euroga aktsiisi ja käibemaksu näol. Kui arvestada ka teiste riikide ettevõtete Eestis tankimise võimaliku kasvuga (s.o Soome-suunaline transiit¹⁵ ja Läti ettevõtete tankimine Eestis¹⁶), siis hüpoteetiline lisa eelarvesse suureneks ca 3,2 mln euro võrra. Siinkohal on eelarvelisi summasid prognoositud tagasihoidlikult, kuna nt transiitvedude puhul ei pruugita tankimisotsuseid teha automaatselt Eesti kasuks. Läti tasemeni viidud aktsiisimäär peataks ka Eesti elanike senised kütuse ekstraostud Lätis ja võiks omakorda tuua teatud määral Eestisse eelkõige Põhja-Läti elanike kütuseoste (eelarveline koondmõju võib olla ca 2 mln eurot). Võttes arvesse kõiki eelnimetatud komponente, saab vähendatud maksuaugu koondsummaks hinnata ligikaudu 40 mln eurot.

¹⁵ Arvestuses on võetud aluseks Läti, Leedu ja Poola ettevõtete veod.

¹⁶ Arvestatud on Läti veoettevõtetega, kes tarnivad kaupa Eestisse.

Joonis 3.2. Diislikütuse aktsiisimäärä Läti tasemele alandamise eelarvemõjud (mln eurot)



Märkus: Läti aktsiisimäärä tase on 414 eurot/ 1000 liitri kohta (alates 01.01.20).

Allikas: EKI arvutused

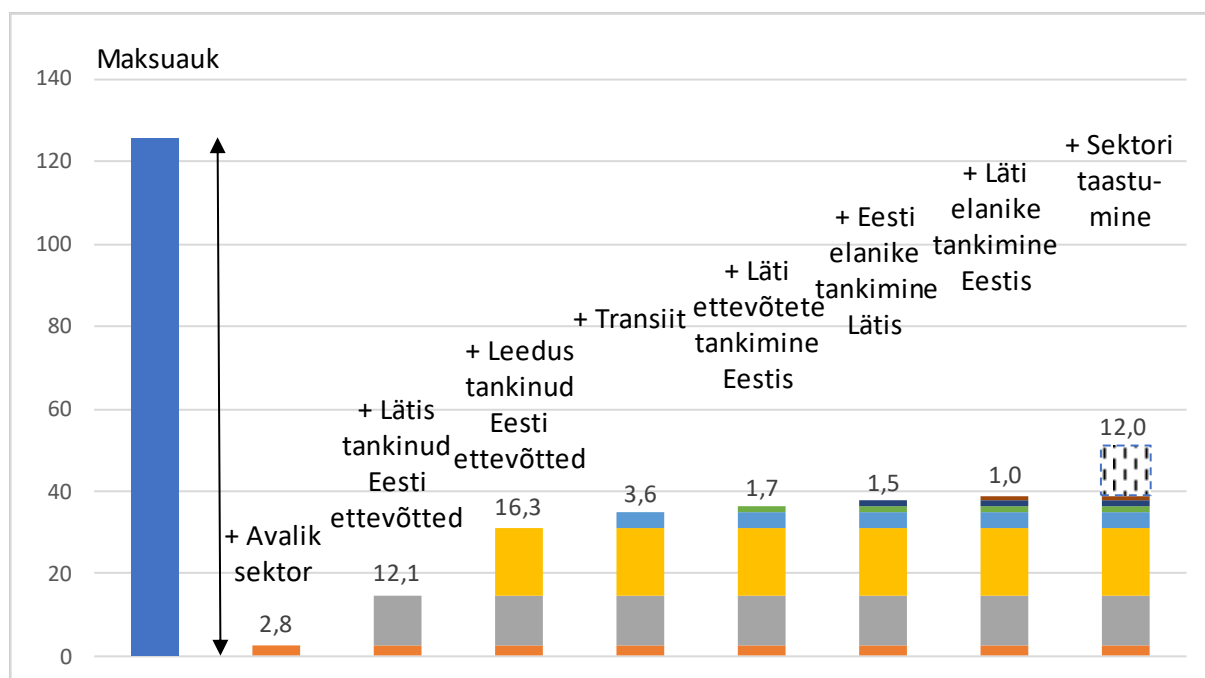
Diislikütuse aktsiisimäärä alandamisel Leedu tasemele (347 eurot 1000 liitri kohta) tekiks eelarvesse ca 126 mln eurone maksuaug, mida samuti kompenseeriks osaliselt välismaa ostude arvel tarbimise suurenemine Eestis. Antud stsenaariumi korral saab aga julgelt prognoosida tankimise suurenemist Eestis. Joonisel 3.3 toodud maksutrepp näitab, et eelarvelisi vahendeid jääks avaliku sektori ostude näol kasutamata summas 2,8 mln eurot. Lisaks täieneks eelarve Eesti ettevõtete senise Lätis-Leedus tankimise tulemusena ca 28,4 mln euroga aktsiisi ja käibemaksu näol. Teiste riikide ettevõtete Eestis tankimise tulemusena võib eelarvelisi vahendeid lisanduda ca 5,3 mln eurot (s.o arvestuslik kasv Soome-suunaliselt transiidilt¹⁷ ja Läti ettevõtete tankimiselt Eestis¹⁸). Leedu tasemeni viidud aktsiisimäär peataks samuti Eesti elanike senised kütuse ekstraostud Lätis ja võiks omakorda tuua Eestisse Läti elanike kütuseoste (eelarveline koondmõju võib olla ca 2,5 mln eurot). Võttes arvesse kõiki eelnimetatud komponente, saab vähendatud maksuaugu koondsummaks hinnata ligikaudu 87 mln eurot.

Sektor on rõhutanud ka välisvedajate kontrollimise vajadust, kuna kogetakse siseturu järjepidevat kaotamist. Taoline sektori mitterahaline toetamine suurendab seega vedajate positsiooni koduturul, valdkonna ettevõtete elujõulisust, investeerimisvõimet ning rentaablust. Kui maanteetranspordi valdkonnas oleks turg suuremal määral Eesti vedajate käes, tekiks Eesti majandusse lisakäivet, millega kaasneks seonduvate riiklike maksude tasumine (sh füüsilise isiku tulumaks, sotsiaalmaks, kütuseostude aktsiis ja käibemaks).

¹⁷ Lähtudes Läti, Leedu ja Poola ettevõtete vedudest.

¹⁸ Läti veoettevõtted, kes tarnivad kaupa Eestisse.

Joonis 3.3. Diislikütuse aktsiisimäära Leedu tasemele alandamise eelarvemõjud (mln eurot)



Märkus: Leedu aktsiisimäära tase on 347 eurot/ 1000 liitri kohta.

Allikas: EKI arvutused

Eesti rahvusvahelised vedajad on viimastel aastatel kaotanud ligikaudu 100 mln eurot müügitulu aastas (vt tabel 1.5). Kui Eesti rahvusvaheliste veoettevõtete konkurentsivõime osaliselt taastuks ja käive kasvaks ligikaudu 50 mln euro võrra¹⁹, oleks täiendavaks maksutuluks võimalik hinnata vähemalt 12 mln eurot. Selle tulemusel väheneks diislikütuse aktsiisimäära alandamisest tulenev maksuauk ning moodustaks aktsiisimäära Läti tasemeni viimisel 28 mln eurot, Leedu tasemeni viimisel 75 mln eurot.

Maanteetranspordi sektorile suunatud kütuseaktsiisi osalise tagastuse skeemid on kasutusel mitmetes EL riikides (vajalik on Euroopa Komisjoni riigiabi luba). Kui Eestis sarnast süsteemi looma hakata²⁰, siis on võimalik mõtteid saada ning lähtuda teiste praktikast (nii kaubaveole kui reisijateveole rakendavad nt Belgia, Prantsusmaa, Sloveenia, Ungari, Hispaania, Itaalia). Võrreldes üldise aktsiisimäära alandamisega, väljendaks tagastusskeem paremini kuvandit ja püüdlust jätkata keskkonnasäästlikumat suunda, samas oleks see oluliselt suuremat (ja seejuures pidevat) halduskoormust nõudev meede kui aktsiisimäära üldine alandamine. Tagastusskeem oleks suunatud mitte ainult Eesti ettevõtetele, vaid liiduüleselt ka teiste EL riikide ettevõtete sõidukitele.

Kuna diislikütuse puhul on eratarbimine ärisectori tarbimise kõrval väikese osakaaluga (st meetmed mõjutavad eelkõige ettevõtteid), üldine aktsiisilangevus oleks kiirem ja paindlikum meede kui tagastusskeemi loomine ning viimane nõuaks ka oluliselt suuremat halduskoormust, siis on aktsiisimäära muutmise variandid Eestile sobivamad meetmed.

¹⁹ Täismahus taastumine ei ole reaalne, olukorda mõjutab majanduskliima jahenemine lähiturgudel, nõudluse langus osadel põhilistel ekspordiartiklidel jt tegurid.

²⁰ Nõukogu direktiiv 2003/96/EÜ alusel võib rakendada:

1) kauba veole mootorsõidukitega või poolhaagisautorongidega (suurim lubatud täismass on vähemalt 7,5 tonni);
2) reisijateveole M2 või M3 kategooria mootorsõidukiga.

Kokkuvõte

Eesti on seadnud diislikütuse aktsiisimäära Euroopa Liidu riikide võrdluses esikümnesse, edestades sellega oluliselt Lätit ja Leedut, mis on kaasa toonud Eesti ettevõtete suuremahulise tankimise lõuna-naabrite juures. Eestile tähendab see omakorda väiksemaid maksutuluseid.

EKI poolt Eesti maanteetranspordi ettevõtete seas läbiviidud küsitlus näitas, et Lätis-Leedus tankimise trend on jätkuv ning kogused summaarselt suurenemas. Ettevõtted näevad oma äritegevuse peamiste piiravate teguritena, mis ei võimalda soovitud arenguid, veohindade madalat taset ning liialt kõrgeid mootorikütuse aktsiisimäärasid. Sellest tulenevalt on ettevõtete seas tugev toetus võimalikele muudatustele aktsiiside osas, eelkõige määrade alandamisele. Samas arvatakse ühe võimalusena abi olevat ka diislikütuse aktsiisi osalise tagastuse süsteemi loomisest.

Kui nimetatud valikuid omavahel võrrelda, siis tagastussüsteem oleks konkreetsemalt suunatud maanteetranspordi sektorile. Samas saab aga arvestada, et ka aktsiisimäära alandamine oleks eelkõige ärisektorile suunatud meede, kuna 89% diislikütuse lõpptarbimisest on ärisectori kanda (sh maanteetranspordi tarbimine moodustab sellest omakorda kolmveerandi). Kui võrrelda halduskoormust, siis on kindel eelis aktsiisimäära üldisel alandamisel, kuna tagastussüsteemi loomine vajaks lisaks algimpulsile pidevat ja järjekindlat kontrollimehhanismi. Eestile sobiks aktsiiside muutmise valikuna paremini maksumäära korrigeerimine. Samas muudab olukorra hindamise keerulisemaks mootorikütustele kohustuslikus korras lisatavate biokütuste temaatika, mis mõjutab jaehinda, kuid on Balti riikide lõikes erinevalt rakendatud.

Eesti ettevõtete välismaal tangitud diislikütuse kogustest ostetakse kolmandik Leedus ning veerand Lätis. Läti tasemele diislikütuse aktsiisimäära langetamine tooks ärisectori tankimise osaliselt Eestisse tagasi seni Lätis tehtud ostude arvel. Lääne-Euroopa suunal teostatavate vedude jaoks tangitaks jätkuvalt eelkõige Leedus. Tankimise Eestisse naasmise eesmärki toetaks paremini aktsiisimäära viimine Leedu tasemele. Antud stsenaariumi korral oleks siseriiklike ostude odavnemise tõttu tekkiv aktsiiside ja käibemaksu vähesemast laekumisest tingitud maksuauk ca 75 mln eurot (arvestades seejuures ka Eestis suureneva tankimisega ning sektori käibelanguse osalise taastumisega). Läti tasemeni aktsiisimäära langetamine tooks hinnanguliselt kaasa ca 28 mln euro suuruse maksuauku (arvestades samuti Eestis suureneva tankimise eeldusega ning rahvusvaheliste vedude käibelanguse osalise taastumisega). Eestis tangitava kütuse odavnemise tõttu vabaneks finantsressurss, mida kasutatakse muude sisendite jaoks (nt palgatõusuks) ja mis toetaks maanteetranspordi ettevõtete konkurentsivõimet.

Potentsiaalsetel aktsiisimuudatustel on kaks peamist mõjusuunda: eelarvekaalutlused ja sektori konkurentsivõime mõjutamine.

Kasutatud kirjandus

Diislikütuse aktsiisilangeamise võimalused ja mõju. Rahandusministeerium, 2019.

Diislikütuse liitrihinda ootab Eestis ees märgatav hinnatõus. Postimees, 01.08.2019

Excise duty tables. Part II Energy Products and Electricity. European Commission, 2019.

https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/taxation/excise_duties/energy_products/rates/excise_duties-part_ii_energy_products_en.pdf

Fuel prices in Russia. <https://fuelprices.ru/en/>

Järvpõld, J. Diislikütuse kvaliteeti iseloomustavad parameetrid. Bakalaureusetöö. Eesti Maaülikool, Tartu, 2015.

Nõukogu direktiiv 2003/96/EÜ, 27. oktoober 2003, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik.

Oil Bulletin. European Commission.

1) <https://ec.europa.eu/energy/en/data-analysis/weekly-oil-bulletin>

2) https://ec.europa.eu/energy/observatory/reports/Oil_Bulletin_Duties_and_taxes.pdf

Total taxation share in the end consumer price for Euro-Super 95 and diesel oil.

http://ec.europa.eu/energy/maps/maps_weekly_oil_bulletin/latest_taxation_oil_prices.pdf

Nurkse, H. Raskeveokite ajapõhise teemaksu mõju Eestis tegutsevatele transpordiettevõtetele Ferroline Grupp OÜ näitel. Bakalaureusetöö. Tallinna Tehnikaülikool, Tallinn, 2017.

Lisa 1. Maanteetranspordi ettevõtete küsitluse ankeet ja koondtulemused

Koondtulemused on esitatud 306 ettevõtte vastuste põhjal.

1. Kui palju on Teie ettevõttel sõidukeid?

Vastuste intervall: 1 kuni 200 sõidukit, keskmiselt 15,5 sõidukit ettevõtte kohta.

2. Kus Teie ettevõtte teostab vedusid? (% vastanutest)

Peamiselt Eestis	43
Enam-vähem samas mahus nii Eestis kui välismaal	23
Peamiselt välismaal	34

3. Palun hinnake Teie ettevõttes kulunud mootorikütuste jagunemist 2019. aasta I poolaastal (koguseliselt).

Kütuse liik	Osakaal kogumahust	
	Vastuste intervall	Keskmiselt ettevõtte kohta
Diislikütus	30-100%	98,2%
Bensiin	0-70%	1,5%
Gaas	0-20%	0,3%
Kokku 100%		

4. Kui palju ostis Teie ettevõtte 2019. aasta I poolaastal diislikütust?

Vastuste intervall: 670 liitrit kuni 3 mln liitrit, keskmiselt 170,6 tuhat liitrit ettevõtte kohta.

5. Kuidas jagunesid Teie ettevõtte diislikütuse ostud 2019. aasta I poolaastal (koguseliselt)?

Tankimine	Osakaal kogumahust	
	Vastuste intervall	Keskmiselt ettevõtte kohta
Eestis	0-100%	56,5%
Lätis	0- 99%	12,2%
Leedus	0-100%	15,6%
Poolas	0- 30%	1,7%
Põhjamaades	0-100%	6,5%
Mujal Euroopa Liidus	0- 98%	6,0%
Kolmandates riikides	0-100%	1,5%
Kokku 100%		

6. Kui Teie ettevõtte on Lätis tankinud, siis miks? (% Lätis tankinud vastanutest)

See on odavam kui Eestis ja võimaldab kulusid kokku hoida	88
See on rahvusvahelistel vedudel logistiliselt vajalik	11
Muu põhjus	1

7. Kas Teie ettevõtte on 2019. aastal ostanud Lätist diislikütust, et teha vedusid Põhjamaades?
(% vastanutest)

Jah	28
Ei	72

8. Kui valitsus otsustaks alandada diislikütuse aktsiisimäära ja Eestis oleks hind samal tasemel Lätiga, siis kuidas muudaksite tankimist? (% vastanutest, kes on seotud Lätis tankimisega)

Tooksite praeguse Lätis tankimise täielikult Eestisse	77
Tooksite praeguse Lätis tankimise osaliselt Eestisse (keskmiselt 78% Lätis tankimise mahust, vastuste intervall: 10-100%)	10
Tangiksite senises mahus ikka Lätis, sest . . .	6
Muu variant	7

9. Kui suure osa moodustavad mootorikütuse kulud Teie ettevõtte kogukuludest?

Vastuste intervall: 1-92%, keskmiselt 42% ettevõtte kohta.

10. Palun hinnake Teie ettevõtte praegust majanduslikku olukorda. (% vastanutest)

Hea	10
Rahuldav	56
Halb	34

11. Millised on praegu Teie ettevõtte äritegevust takistavad tegurid? (% vastanutest)

	Oluline	Mõnevõrra oluline	Ei ole oluline	Ei oska öelda
Nõudluse nappus	23	41	24	12
Tööjõu puudus	57	30	9	4
Liialt kallis tööjõud	63	28	5	4
Liialt kõrged mootorikütuse aktsiisimäärad	86	10	3	1
Liialt kõrged kütuse hinnad maailmaturul	63	25	7	5
Veohindade madal tase	87	12	0	1
Suutmatus investeerida	36	40	16	8
Tihe konkurents veonduses	68	26	4	2
Ebaaus konkurents teiste Eesti ettevõtjate poolt (ümbrikupalgad jne)	56	29	11	4
Ebaaus konkurents teiste riikide vedajate poolt	67	17	13	3
Muu (vaba vastusena märkis 8% vastanutest)				

12. Kuivõrd toetaks Teie ettevõtte äritegevust järgmised muudatused? (% vastanutest)

	Aitaks olulisel määral	Aitaks mõne- võrra	Ei avaldaks mõju	Ei oska öelda
Diislikütuse aktsiisimäära alandamine	75	18	4	3
Teekasutustasu kaotamine	60	29	9	2
Eesti-sisese lähetuse maksuvaba päevaraha taastamine sisevedude auto/bussijuhtidele	46	27	22	5
Kütuseaktsiisi osaline tagastus kaupade autoveoks ette- nähtud mootorsõidukitele täismassiga alates 7500 kg	71	18	5	6

13. Kas olete täheldanud, et viimastel aastatel on suurenenud Eesti sisevedudel teiste riikide sõidukite osakaal? (% vastanutest)

Jah	73
Ei	27

14. Kui jah, siis milliste riikide?

15. Mis on Teie hinnangul selle põhjuseks?

16. Milliseid samme ootaksite valitsuselt Eesti maanteetranspordi ettevõtete konkurentsivõime toetamiseks?