

Riigikantselei
riigikantselei@riigikantselei.ee

Koopia:
Rahandusministeerium: info@fin.ee
Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium: info@mkm.ee

kuupäev digiallkirjas

Ühispöördumine Vabariigi Valitsusele: energiakriisi mõju leevendamiseks tuleb ajutiselt vähendada kütuste maksukoormust

Eesti transpordi-, logistika- ja kütusesektori organisatsioonid pöörduvad 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.

Tegime valitsusele vastava ettepaneku juba kevadel, mil kutsusime üles langetama diislikütuse aktsiisi vähemalt kolmeks kuuks Euroopa Liidu miinimumtasemele ehk 330 euron 1000 liitri kohta.

Peaminister Kristen Michal kinnitas 30. aprillil 2026, et valitsus hindab kütuseturu olukorda regulaarselt ega välista olukorra muutumisel täiendavaid otsuseid, sealhulgas kütuseaktsiisi langetamist. Peaminister märkis: "Üle nädala me majanduskabinetis arutame olukorda ja ma arvan, et sama teevad teised riigid. Ma ei välista, et jälle kahe nädala pärast hindame olukorda ja teeme järgmised otsused. Kindlasti hoiame silmad lahti, sest valitsus ei tee kindlasti nii, et ta paneb kapiukse kinni ja enam selle peale ei mõtle." Praeguseks kujunenud turuolukord annab põhjuse see lubatud uus hinnang teha ja otsustada ajutise maksuleevenduse üle.

Tänaseks on olukord rahvusvahelisel kütuseturul võrreldes kevadega veelgi pingestunud ning mitmed Euroopa Liidu liikmesriigid on rakendanud või taotlenud täiendavaid ajutisi maksuleevendusi.

Olukord on kevadega võrreldes muutunud

Diislikütus ei ole üksnes transpordis kasutatav kütus, vaid Eesti majanduse jaoks olulise tähtsusega energiakandja, mille hinnatõus mõjutab otseselt veondust, logistikat, põllumajandust, metsandust, ehitust ja tööstust ning kandub nende sektorite kaudu edasi kaupade ja teenuste hindadesse.

Kütusehindade laiemat mõju Eesti majandusele rõhutab ka Eesti Panga 22. septembril avaldatud majandusprognosis. Eesti Pank nimetab prognoosi peamiseks riskiks hinnatõusu kiirenemist juhul, kui praegused kõrged energiahinnad ei lange, ning märgib, et kütusehindade tõus kandub otseselt üle energia- ja transpordikuludesse ning kaudselt paljude teiste kaupade ja teenuste hindadesse. Kiirem hinnatõus võib omakorda pärssida ettevõtete ja majapidamiste investeeringuid ja kulutusi.

Seetõttu ei saa kütuse maksukoormuse vähendamise mõju hinnata üksnes võimaliku nõudluse kasvu kaudu. Kõrge kütusehind ise suurendab ettevõtete transpordi-, logistika- ja tootmiskulusid, kandub edasi kaupade ja teenuste hindadesse ning vähendab ettevõtete ja majapidamiste võimalusi teha muid kulutusi ja investeeringuid. Eesti ei saa mõjutada kütuste maailmaturu hindu ega lahendada maksumeetmetega rahvusvahelisi tarnehäireid, kuid riik saab otsustada, millise maksukoormuse ta maailmaturu hinnale Eestis lisab. Olukorras, kus kõrged energiahinnad kujutavad endast Eesti Panga hinnangul riski hinnastabiilsusele ja majanduse väljavaatele, on põhjendatud hinnata, kas riigi kujundatav maksukoormus peaks välist hinnasurve täiendavalt võimendama või on erakordse hinnasurve perioodil põhjendatud seda ajutiselt vähendada.

Eesti diislikütuse aktsiisimäär on praegu 428 eurot 1000 liitri kohta. Euroopa Liidu tavapärane miinimumtase on 330 eurot 1000 liitri kohta.

Aktsiisi langetamine 428 eurolt 330 euron tähendaks aktsiisi vähenemist 98 euro võrra 1000 liitri kohta ehk 9,8 senti liitri kohta. Selle mõju oleks koos 24% käibemaksuga ligikaudu 12,2 senti liitri kohta.

Teised Euroopa riigid on kasutanud täiendavaid võimalusi

Euroopa riikide viimaste kuude praktika näitab, et erakordse energiaturu olukorra leevendamiseks ei ole kasutatud ainult tavapärase EL-i miinimumtasemeni ulatuvaid maksulangetusi.

Energiamaksustamise direktiivi 2003/96/EÜ artikli 19 alusel võib Euroopa Liidu Nõukogu Euroopa Komisjoni ettepanekul ja ühehäälselt anda liikmesriigile loa rakendada konkreetsetest poliitilistest kaalutlustest lähtuvalt täiendavaid maksuvabastusi või -vähendusi. 2026. aastal on mitmed riigid seda võimalust juba kasutanud ja saanud selleks ka Euroopa Liidu Nõukogu loa.

Rootsi taotles õigust langetada bensiini ja diislikütuse maksustamist ajutiselt alla direktiivis sätestatud tavapäraste miinimumtasemetele. Taotluse põhjendusena toodi välja vajadus leevendada geopoliitilisest olukorrast põhjustatud kõrgete kütusehindade sotsiaalset ja majanduslikku mõju nii leibkondadele kui ka ettevõtetele.

Samuti on Euroopa Liidu Nõukogu andnud Horvaatiale loa rakendada bensiini ja diislikütuse suhtes ajutiselt vähendatud aktsiisimäärasid. Ka selle meetme põhjendustes on esile toodud Lähis-Ida geopoliitilistest arengutest põhjustatud energiahindade järsk tõus ning selle mõju inimestele ja ettevõtetele.

Need näited kinnitavad, et liikmesriikidel on erakordse energiaturu olukorra puhul võimalik kasutada lisaks tavapärasele aktsiisilangetusle ka energiamaksustamise direktiivi artiklis 19 ette nähtud erandimenetlust.

Eestil on kaks võimalikku tegevussuunda

Palume valitsusel hinnata kiiresti kahte võimalikku lahendust:

- **Langetada diislikütuse aktsiis ajutiselt Euroopa Liidu miinimumtasemele ehk 330 euroni 1000 liitri kohta.**

Seda oleks võimalik käsitleda kiire ja ajutise meetmena, mille eesmärk on vähendada energiakriisist tulenevat kulusurvet Eesti majandusele.

- **Hinnata energiamaksustamise direktiivi artikli 19 alusel erandi taotlemise põhjendatust.**

Kui energiakriis ja erakordselt kõrged kütusehinnad püsivad, tuleks hinnata ka võimalust taotleda Euroopa Komisjoniilt ja Euroopa Liidu Nõukogult ajutist erandit, mis võimaldaks rakendada tavapärasest EL-i miinimumtasemest madalamat määra.

Eesti maksupositsioon annab põhjust küsimust uuesti hinnata

Euroopa Liidu liikmesriikide aktsiisimäärade võrdluses kuulub Eesti praegu kõrgemate määradega riikide hulka: bensiinikütusele järgi on Eesti 27 liikmesriigi seas 8. ning diislikütusele järgi 10. kohal.

Seetõttu on põhjendatud hinnata, kas praeguses energiakriisis peab Eesti säilitama just sellise maksupositsiooni või oleks ajutine leevendus majanduse ja tarbijate seisukohalt otstarbekam.

Seda enam, et ka Eestist kõrgema sisetulekutasemega liikmesriigid on pidanud kõrgete energiahindade tingimustes vajalikuks rakendada ajutisi maksuleevendusi ning taotleda selleks vajaduse korral luba minna allapoole tavapärasest EL-i miinimumtasest.

Ajutine maksuleevendus ei ole põhjendamatu nõudluse stimuleerimine

Rahandusminister Jürgen Ligi on põhjendanud aktsiisi langetamata jätmist sellega, et kütusenappuse tingimustes ei ole mõistlik hinda kunstlikult alla suruda ega nõudlust stimuleerida. Mõistame vajadust vältida meetmeid, mis süvendaksid tarneriske. Ajutise aktsiisilangemise eesmärk ei ole aga suurendada kütuse tarbimist, vaid vähendada välise hinnashoki kandumist Eesti ettevõtete kuludesse ja tarbijahindadesse ajal, mil diislikütus on majanduse toimimiseks vältimatu sisend.

Veelgi enam, Saksamaa föderaalvalitsus ja liidumaad leppisid 18. septembril 2026 kokku, et bensiini ja diislikütuse energiamaksu langetatakse 1. oktoobrist kuni aasta lõpuni 14 senti liitri kohta, mis koos käibemaksuga annaks ligikaudu 17-sentise leevenduse liitri kohta. Saksamaa 2026. aasta mais ja juunis rakendatud varasema maksulangemise kogemuse näitas valitsuse hinnangul, et leevendus jõudis valdavalt osas tarbijateni, mistõttu peab Saksamaa ajutist maksulangemist põhjendatuks ka praegu, et vähendada kõrgete kütusehindade mõju inimestele, ettevõtetele ja inflatsioonile.

Ka meie lähiriik Läti on astunud täiendavaid samme kütusehindade tõusu leevendamiseks. Läti langetas 2026. aasta märtsis ajutiselt diislikütuse aktsiisi perioodiks 1. aprill – 30. juuni 2026 ning pikendas 18. juunil alandatud aktsiisimäära kehtivust aasta lõpuni. 24. septembril võttis Läti Seim vastu täiendava aktsiisilangemise: 1. oktoobrist kuni 31. detsembrini 2026 vähendatakse diislikütuse ajutist aktsiisimäära 396 eurolt 330 eurole 1000 liitri kohta ning kehtestatakse pliivabale bensiinile ajutine aktsiisimäär 490 eurot 1000 liitri kohta. Läti seaduseelnõu koostajate hinnangul võiks muudatus vähendada mõlema kütuse jaehinda ligikaudu 8 senti liitri kohta. Lätis vastuvõetud aktsiisimuudatus näitab, et Eesti lähiriik on valmis kõrgete kütusehindade leevendamiseks maksukoormust ajutiselt vähendada.

Läti aktsiisilangemisel on Eestile vahetu piiriülene mõju. Juba praegu valitakse tankimiskohta liikmesriikide hinnataseme järgi, eriti rahvusvahelises pikamaaveos, kus suure kütusekoguse tõttu mõjutab ka mõnesendine hinnavahe ettevõtja kulusid märkimisväärselt. Kui Eesti naaberriikide maksuleevendustele ei reageeri, on ilmselge tagajärg piiriülese tankimise suurenemine ja kütusemüügi liikumine Eestist välja. See ei ole pelgalt teoreetiline risk, vaid varasemate aastate kogemusega kinnitatud majanduskäitumine: kui aktsiisikaupade hinnavahe Eesti ja Läti vahel muutub piisavalt suureks, reageerivad tarbijad ja ettevõtjad sellele, suunates ostmise madalama hinnatasemega riiki. Sellega jäävad Eestil saamata nii aktsiisi- kui ka käibemaksutulu ning halveneb Eesti veo- ja logistikaettevõtjate konkurentsivõime. Küsimus ei ole seega üksnes kütuse jaehinnas, vaid ka selles, millises riigis toimub majandustegevus ja kuhu laekub sellega seotud maksutulu.

Rootsi ja Horvaatia on omakorda taotlenud ja saanud võimaluse rakendada täiendavaid ajutisi maksuleevendusi. Need otsused lähtuvad arusaamast, et erakordses energiakriisis tuleb piirata hinnatõusu mõju leibkondadele, ettevõtetele konkurentsivõimele ja inflatsioonile. Eestil on põhjendatud vähemalt samaväärselt hinnata, kas ajutise ja tähtajalise meetme majanduslik kasu kaalub üles võimaliku piiratud nõudlusmõju.

Ettepanek valitsusele

Palume Vabariigi Valitsusel:

- hinnata viivitamata diislikütuse aktsiisi ajutist langetamist 428 eurolt Euroopa Liidu miinimumtasemele ehk 330 euroni 1000 liitri kohta vähemalt kolmeks kuuks;
- hinnata võimalust langetada energiakriisi mõju leevendamiseks ajutiselt ka bensiini aktsiisimäära;
- hinnata paralleelselt energiamaksustamise direktiivi artikli 19 alusel täiendava ajutise erandi taotlemise vajadust juhaks, kui energiakriis ja erakordselt kõrged maailmaturu hinnad püsivad;
- analüüsida meetmete mõju riigieelarvele, ettevõtete konkurentsivõimele, tarbijahindadele ja piiriülesele tankimisele ning teha selle põhjal kiire otsus.

Kevadise ühispooldumise ajal palusime valitsusel astuda järgmise sammu pärast kavandatud aktsiisitõusu ärajätmist. Täna on olukord globaalsel kütuseturul võrreldes kevadega oluliselt halvenenud ning Euroopa praktika näitab, et

liikmesriigid kasutavad energiakriisi mõju leevendamiseks ka täiendavaid maksumeetmeid.

Seetõttu palume valitsusel diislikütuse aktsiisi küsimus uuesti läbi vaadata, arvestades nii praegust maailmaturu olukorda kui ka teiste Euroopa Liidu liikmesriikide 2026. aasta praktikat.

Ühispöördumisega on liitunud:

Krista Maria-Alas, tegevjuht
Eesti Transpordikütuse Ühing

Kersten Kattai, tegevjuht, juhatuse liige
Eesti Maanteetranspordi Liit

Ermo Perolainen, juhatuse liige
Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon

Herkki Kitsing, juhatuse liige
Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon

Tõnis Hintsov, juhatuse liige
PROLOG - Eesti Tarneahelate Juhtimise Ühing

Kontakt meediale:

Krista Maria-Alas
Eesti Transpordikütuse Ühingu tegevjuht
+372 502 9983
krista-maria.alas@fuelsunion.ee