



RAHANDUSMINISTEERIUM

2022. aasta diisliaktsiisi tõusu mõjuanalüüs

Tallinn 2021

Uuringu autorite hinnangud ja järeldused ei pruugi kattuda Rahandusministeeriumi ametlike seisukohtadega.

Uuringu koostasid: Risto Kaarna, Merliin Laos, Kristjan Pungas, Irina Bõtškova, Madis Aben, Erki Lõhmuste, Raoul Lättemäe

Rahandusministeerium

Suur-Ameerika 1

Tallinn 10122

Üldtelefon: (372) 611 3558

Faks: (372) 611 3664

info@rahandusministeerium.ee

<https://www.rahandusministeerium.ee>

© 2021 Rahandusministeerium

Uuringut võib vabalt kopeerida, levitada, täiendada, kohandada ja sellele tugineda mis tahes meediumis või vormingus tingimusel, et uuringu autoritele on korrektselt viidatud.

SISUKORD

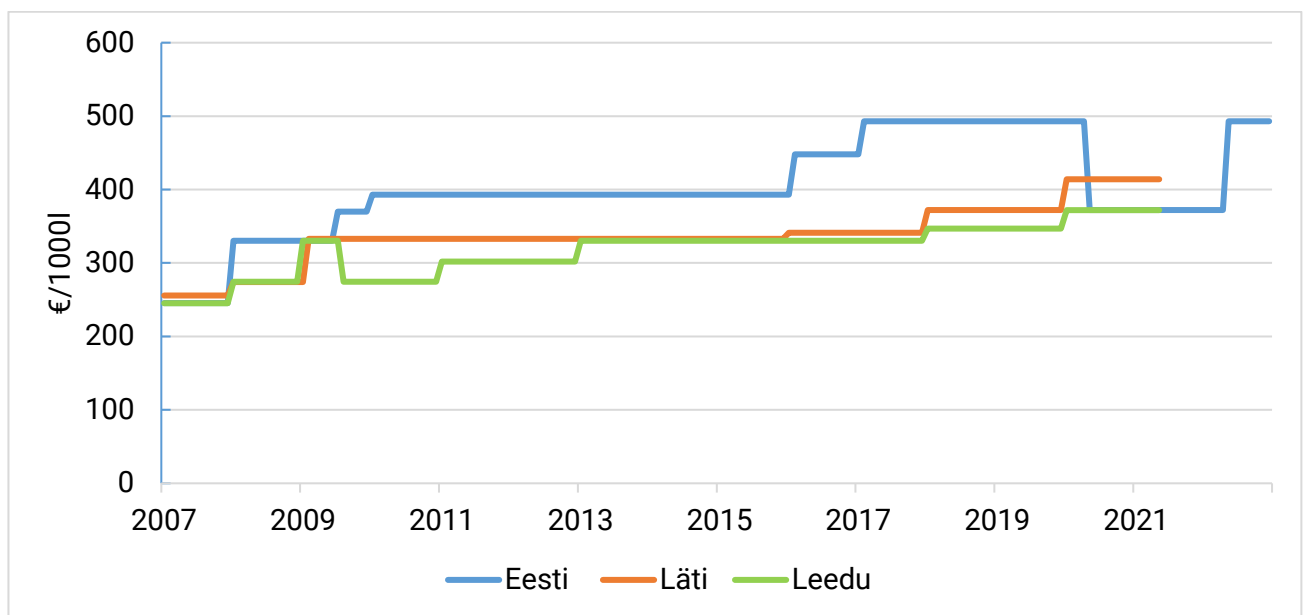
ANALÜÜSI EESMÄRK JA PROBLEEMIPÜSTITUS	4
1. DIISLIAKTSIISI MAKSUSTAMISE MAJANDUSLIKUD ASPEKTID JA RAHVUSVAHELINE VÕRDLUS	7
2. DIISEL, KESKKOND JA EL POLIITIKA	12
3. DIISLI TARBIMINE	16
3.1. DIISLI PÕHITARBIJAD JA KRIISI MÕJU	16
3.2. DIISLI HINNA- JA SISSETULEKUELASTSUS	18
3.3. DIISLI PIIRIKAUBANDUS	19
4. DIISLI HINNA KUJUNEMINE	22
5. DIISLIAKTSIISI STSENAARIUMID JA EELARVEMÕJU	26
5.1. DIISLIAKTSIISI TÕUS VASTAVALT KEHTIVALE SEADUSELE - PÕHISTSENAARIUM	26
5.2. DIISLIAKTSIIS PRAEGUSEL TASEMEL	29
5.3. DIISLIAKTSIIS TASEMEL, MIS ÜHTLUSTAB HINNA LÄTIGA	29
6. KOKKUVÕTE	30

Analüüsi eesmärk ja probleemipüstitus

2020. aasta kevadel otsustas valitsus alanud koroonakriisi negatiivse mõju pehmendamiseks ajutiselt langetada erinevate energiatoodete aktsiise. Diislikütuse ajutine aktsiisilangetus on neist kõige suurema majandusliku mõjuga ning on endisele tasemele tõusu lähenedes tekitanud avaliku diskussiooni ning seotud huvipoolte avaliku surve plaanitud tõus ära jätta.

Lätist ja Leedust kõrgem diislikütuse aktsiisimäär on Eestis olnud alates 2009. aastast (vt joonis 1), mistõttu ei ole aktsiisitõus endisele tasemele majanduse kui terviku jaoks uudne olukord. Samuti ei oleks tegemist suurima aktsiisimäära vahega, mis Balti riikides on olnud, kuna vahetult enne kriisi puhkemist tõstsid meie lõunanaabrid aktsiisi, mis vahet vähendas. Samas on diislikütuse hinnast enim mõjutatud majandussektorite selge avalik sõnum olnud, et aktsiisitõus tuleks ära jätta, kuna sellel on majandusele kahjulik mõju.

Joonis 1. Diisli aktsiisimäärad Eestis, Lätis ja Leedus, 2007-2022.



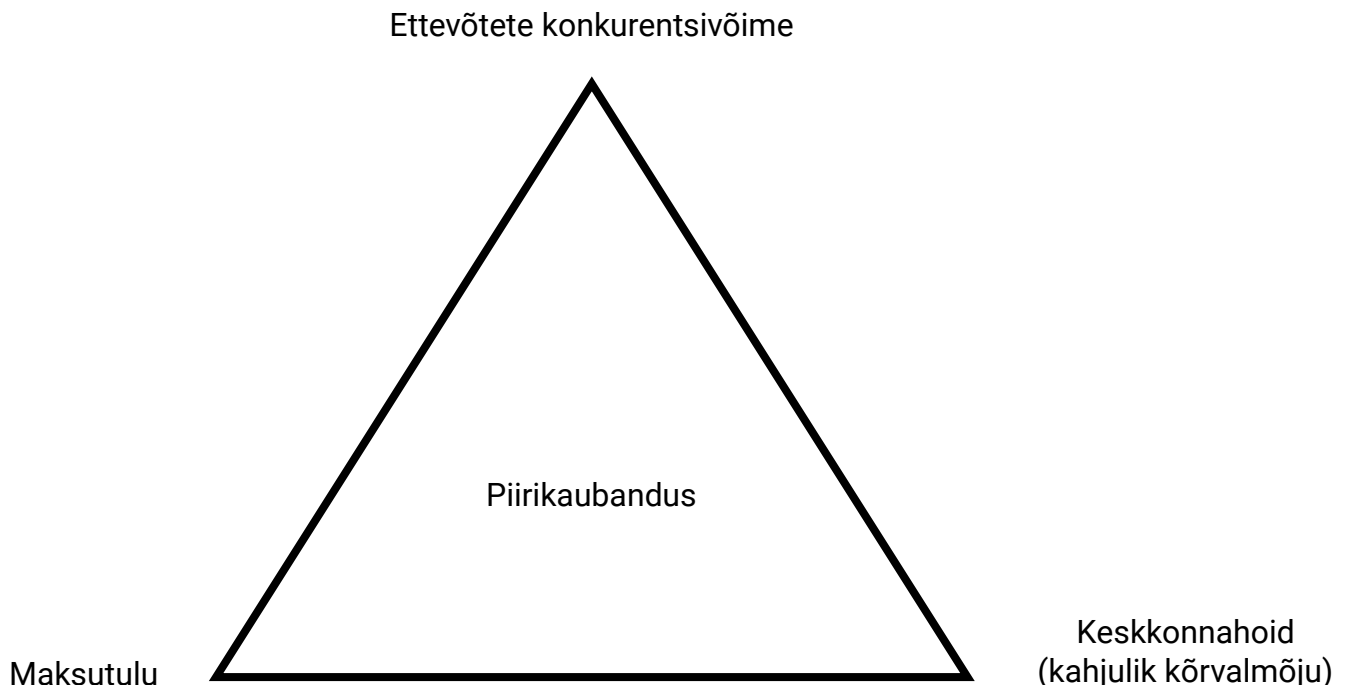
Allikas: Rahandusministeerium

Käesoleva analüüsiga vaatame lähemalt diisliaktsiisipoliitika mõju majandusele, käsitleme argumente tõstmise poolt ja vastu ning hindame numbriliselt erinevate poliitikastsenaariumide mõju.

Aktsiisimuudatuste täpse ja kõigile usutava majandusmõju leidmine, et selle põhjal määrata aktsiisi „õige“ tase, on keeruline, kuna aktsiisipoliitikal ei ole vaid üht eesmärki (vt joonis 2). Peamine eesmärk on koguda riigieelarvesse vahendeid, et rahastada muid valitsuse tegevusi. Maksulangetus tähendab kas teiste maksude tõstmist või mingite tegevuste ärajätmist, millel on omakorda majanduslik mõju. Aktsiisikaupade maksustamise teine eesmärk on vähendada nende negatiivset välismõju. Euroopa Liidu riigid on kokku leppinud kliimaeesmärkides ning energiatoodete maksustamine on üks oluline hoob mõjutamaks

nende hinda ja seeläbi tarbimiskäitumist. Samas on diislikütus olulisel määral ka tootmissisend ning selle liigne maksustamine tekitab majanduslikke moonutusi, mõjutab meie ettevõtete rahvusvahelist konkurentsi ning pärsib seeläbi potentsiaalselt majanduskasvu ning sellest tulenevalt ka maksulaekumist.

Joonis 2. Diisli aktsiisipoliitika eesmärgid.



Aktiisipoliitikat on ka enne analüüsitud, mistõttu on mõnede analüütilistele küsimustele usaldusväärsed vastused olemas ning me neid käesolevas analüüsis ei käsitle.

2019. aasta lõpul avaldatud analüüsis hindas Konjunkturiinstituut [mootorikütuse hinna ja aktsiisipoliitika mõju maanteetranspordi ettevõtete konkurentsivõimele](#). Analüüsi eesmärgiks oli välja selgitada, kas ja kuivõrd vähendab Eesti lõunanaabritest kõrgem mootorikütuse hind meie maanteetranspordi ettevõtete konkurentsivõimet. Analüüsi käigus:

- Viidi läbi küsitlus eesti maanteetranspordi ettevõtete seas. Ettevõtted nägid oma äritegevuse peamiste piiravate teguritena, mis ei võimaldanud soovitud arengut, veohindade madalat taset ning liialt kõrget mootorikütuse aktsiisimäära.
- Uuriti diislikütuse aktsiisi langetuse mõju Läti ja Leedu tasemetele. Mõlema langetuse stsenaariumi tulemusel väheneks riigieelarvesse laekuva maksutulu maht.
- Langetuse korral vabaneks Eestis tangitava kütuse odavnemise tõttu finantsressurss, mida ettevõtjad kasutataks muude sisendite jaoks (nt palgatõusuks) ja mis toetaks konkurentsivõimet.

2019. aasta algul avaldatud analüüsis käsitlesid PWCA ja Statistikaamet [Eesti viimaste aastate aktsiisipoliitikat tervikuna](#), rõhuga piirikaubandusel. Analüüs käsitles alkoholi, tubaka ning mootorikütuste aktsiisidega seonduvat perioodil 2010-2017. Sel perioodil kasvas maanteetranspordi sektori käive stabiilselt 6% aastas ning investeeringute maht üle 10% aastas.

Mitmed PWCA ja Statistikaameti analüüsis väljatoodud tähelepanekud on endiselt asjakohased:

- Aktsiisipoliitika muudatuste tegemisel on vaja riigil otsustada ning üldsusele paremini selgitada, mis on aktsiisipoliitika eesmärk.
- Poliitikakujundajatel peab olema ülevaade hetkeolukorrast ja alusandmed selle olukorra kirjeldamiseks.
- Aktsiiside korraga suures mahus tõstmise või langetamise tagajärgi ei ole võimalik usaldusväärselt prognoosida.
- Piirikaubandus ei sõltu enam üksnes aktsiisipoliitikast ja piirikaubanduse mahtu on raske tagasi pöörata varasemale tasemele, mis eksisteeris enne järskude aktsiisitõusude perioodi.
- Ettevõtete majandustegevuse näitajate muutus on lisaks piirikaubanduse fenomenile mõjutatud mitmetest teistest teguritest.

2018. aasta algul valmis Rahandusministeeriumi enda [mõjuanalüüs 2015. aasta aktsiisitõusude kohta](#). Peamised kütuseaktsiisi muudatuste eesmärkide täitumist puudutavad järeldused olid:

- 2016.-2018. aasta kütuseaktsiiside tõusu tulemusel riigieelarve tulu kasvas. Kasv toimus vaatamata sellele, et samal perioodil suurenes hüppeliselt Lätist ja Leedust ostetud kütuse maht.
- Energiatoodete kasutamise otstarbest (mootorikütus või kütteaine) ja energiasisaldusest lähtuva võrdsema maksustamise eesmärki ei saavutatud. Energiatoodete võrdsema maksustamise suunas liiguti 2016. aastal, kui diislikütuse aktsiisimäär tõsteti 14% ja bensiini aktsiisimäär vaid 10%. 2017. aastal tõusid diisli ja bensiini aktsiisimäärad samas tempos (10%), kuid 2018. aasta diislikütuse aktsiisimäär tõusu ärajätmisega eemalduti eesmärgist.
- Energiatoodete tarbimine ei vähenenud, kuna aktsiisimäärade tõus langes kokku nafta maailmaturu hinna langusega. Seega ei saavutatud ka olulist keskkonnasäästlikkust.

Käesolevas analüüsis käsitleme diisliaktsiisi erinevatest aspektidest:

- Diisli maksustamise majanduslikud aspektid ja rahvusvaheline võrdlus
- Diisli maksustamine keskkonna seisukohalt ning tulevikusuundumused Euroopa Liidus
- Ülevaade diisli tarbimisest Eestis (maanteetranspordi sektor, tarbimiselastsused, piirikaubandus)
- Diisli hinna kujunemine ning eripärad
- Diisli aktsiisipoliitika stsenaariumide mõju maksulaekumisele ning majandusele

Sellega täiendame avalikku diskussiooni optimaalse diisliaktsiisi taseme seadmisel ning anname erinevatele poliitikavalikutele mõjuhinnangud.

1. Diisliaktsiisi maksustamise majanduslikud aspektid ja rahvusvaheline võrdlus

Majanduslikud ja sotsiaalsed aspektid

Maksud on kohustuslik rahaline siire erasektorilt riigikassasse¹. Sellel vältimatul siirdel on aga lisaks positiivsetele ka negatiivsed mõjud. Peale otsese rahalise kaotuse maksumaksja seisukohast tekitab maksustamine enamasti ka täiendavaid moonutusi tootjate, tarbijate ja investorite otsustes (*deadweight loss*²). Neid täiendavaid moonutusi saab hästi läbimõeldud maksupoliitikaga vähendada.

Maksustamise eesmärgid on pahatihti vastandlikud. Teoreetilises olukorras, kus riik soovib soodustada üksnes majanduskasvu ja teised eesmärgid ei ole üldse olulised, ei tohiks tootmissisendeid ehk vahetarbimiskaupu üldse maksustada³, sel juhul tuleks maksustada vaid lõpptarbimiskaupu. Praktikas on erandiks siiski tööjõud ja käesoleva teema kontekstis mootorikütused, mis on oluline tootmissisend eelkõige transpordisektoris, kuid ka põllumajanduses ja ehituses ning sedakaudu kogu majanduses. Diislikütuse maksustamise põhjuseks on keskkonnamõjud (negatiivsed välismõjud), mistõttu tuleb inimeste käitumist ja kogu majandust suunata vähema fossiilse kütuse tarbimise suunas. **Kui valitsusel oleks ainult üks eesmärk ja see ainus eesmärk oleks soodustada majanduskasvu riigis, siis nendele, kes seda tootmissisendina kasutavad, olema diislikütus maksuvaba.**

Üks maksustamise põhimõtte ütleb, et efektiivne on maksustada rohkem selliseid kaupu-teenuseid, mille tarbimine sõltub nende maksustamisest võimalikult vähe. Selliste kaupade puhul on mõju inimeste käitumisotsustele väikesed ja täiendav heaolu kadu (lisaks kaotatud maksurahale) minimaalne, samas on maksutulu hästi ennustatav. Ühest küljest on mootorikütused selline kaup, kuna sisepõlemismootoriga sõidukile häid alternatiive ei ole. Teisest küljest aga on võimalik Lõuna-Eesti elanikel ja transpordifirmadel tankida Lätis-Leedus ning lõunanaabritel osutada transporditeenust Eestis. Seega **Eesti puhul see efektiivsuse argument täiel määral ei kehti ja seda tuleb aktsiisipoliitikas arvestada.**

Lisaks maksutulule ja inimeste tarbimisotsuste mõjutamisele (aktsiisid) on maksustamisel ka turul tekkiva sissetulekute ebaühtluse tasandamise aspekt. Selles osas on otsesed maksud oluliselt efektiivsemad kui kaudsed ja mootorikütuseaktsiisi on enamasti hinnatud regressiivseks maksuks, mida vaesemad elanikud maksavad oma sissetuleku suhtes rohkem kui rikkamad. Seega **tulujaotuse tasandamisele mootorikütuse aktsiis kaasa ei aita.** (Kõik maksud ei peagi seda tegema.)

Rahvusvaheline võrdlus

[Eestis on EL riikide võrdluses ajalooliselt maksustatud](#) rohkem tarbimist ja vähem tulu teenimist. Mootorikütuste osa maksutulul oli Eestis 2019. aastal EL kõrgeim (6,9%), samas

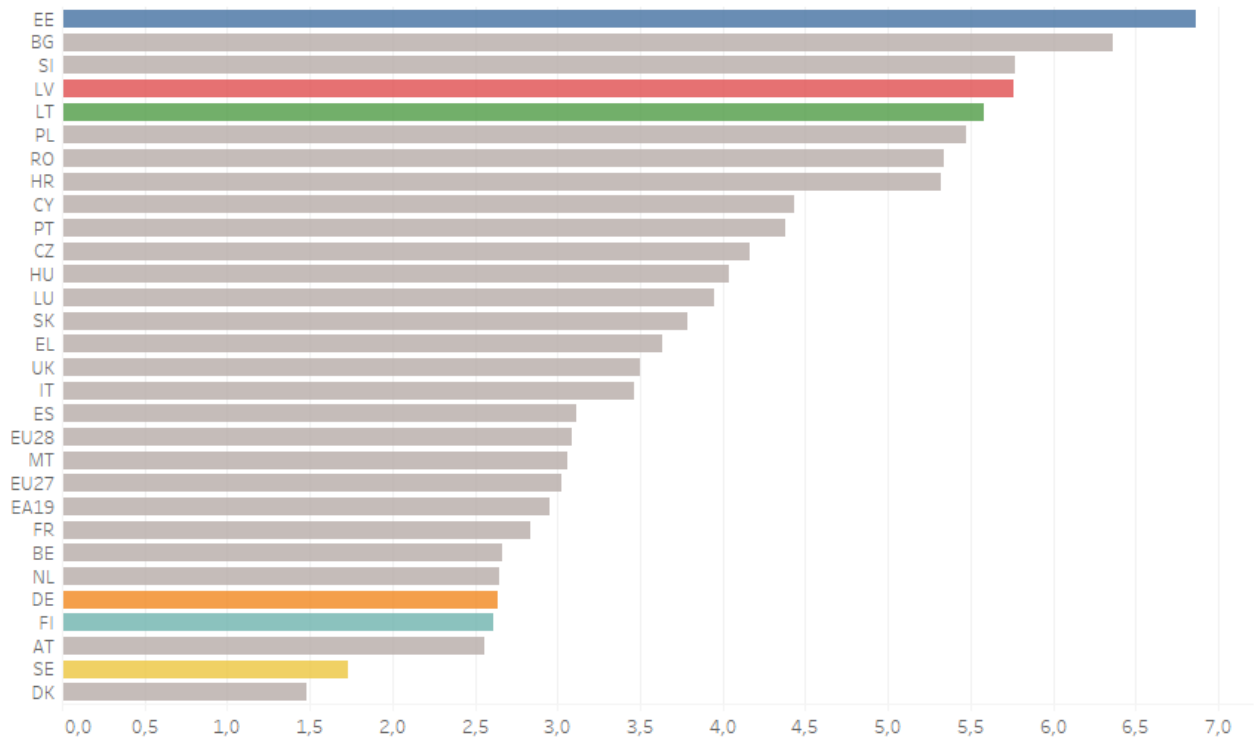
¹ <https://www.oecd.org/tax/tax-policy/oecd-classification-taxes-interpretative-guide.pdf>

² https://en.wikipedia.org/wiki/Deadweight_loss

³ *Tax by Design*, peatükk 6.1.1. "In a famous paper, Diamond and Mirrlees² show that the **tax system should be designed to ensure production efficiency is attained**. This implies that **produced inputs should not be taxed**, so that all taxes should fall on final consumption goods."

kui EL28 keskmine oli 3,1%. Joonis 3 ilmestab, et **mootorikütuste maksustamisele rõhuvad rohkem vaesemad EL riigid**⁴.

Joonis 3. Mootorikütustele rakendatud maksude osakaal maksutulus 2019.

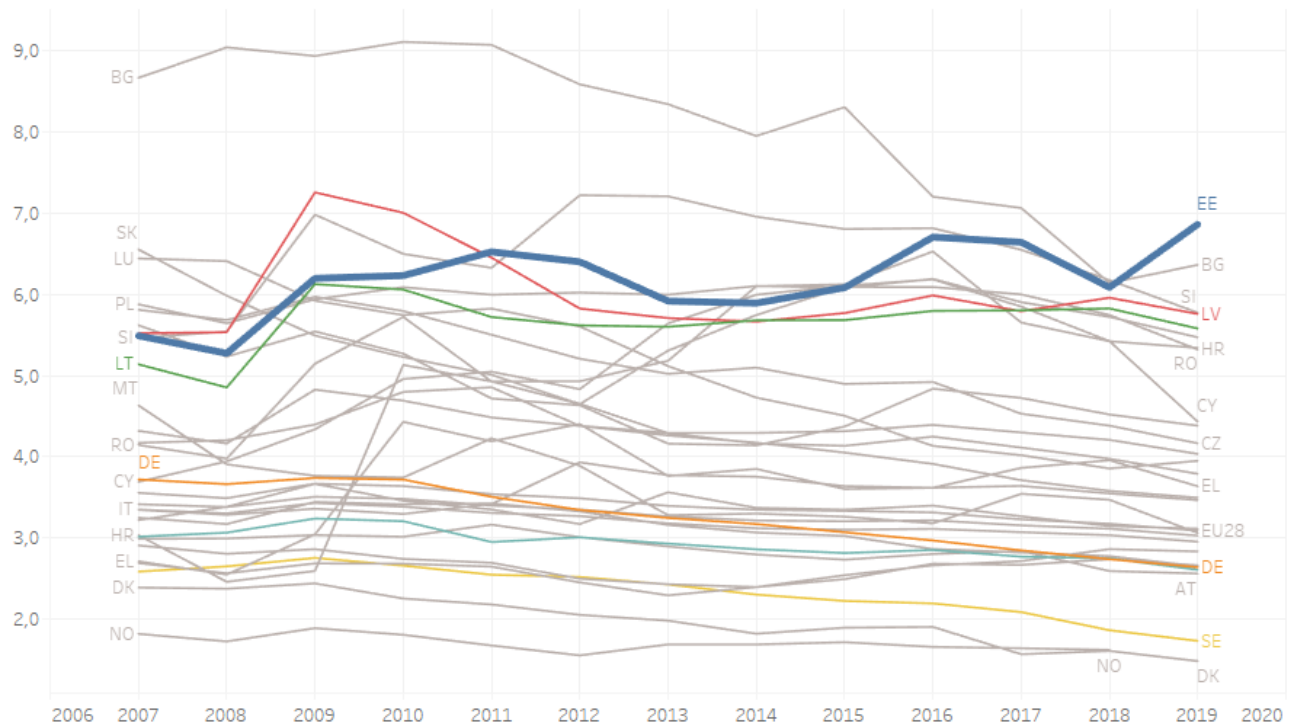


Allikas: Eurostat, Data on Taxation

Joonis 4 näitab, et **Eestis on transpordikütuste osakaal maksutulus olnud kogu aeg Euroopa Liidu kõrgeimate seas**. Kuna pole põhjust arvata, et vaesemad riigid rikastega võrreldes on valmis globaalse kliimasoojenemise pidurdamise nimel rohkem oma heaolu (majanduslikku efektiivsust) ohverdama, siis on selle põhjuseks ilmselt kütuste maksustamise lihtsus nii tehniliselt kui ka poliitiliselt.

⁴ See ei pruugi olla täielikult liikmesriikide vaba valik. Aktsiisimäärad on ELis ühtlasemad kui elatustase ja seetõttu jõukamates riikides võib moodustada mootorikütuste aktsiis suhteliselt väiksema osa SKPst. Samuti võib osades riikides olla autode omamine maksustatud kõrgemalt, mis sellel pildil ei kajastu, kuid mille riigid on keskkonnahoidlikkuse eesmärgil kehtestanud lisaks mootorikütuste maksustamisele.

Joonis 4. Transpordikütuste osakaal maksutuluses EL võrdluses, % maksutulust.



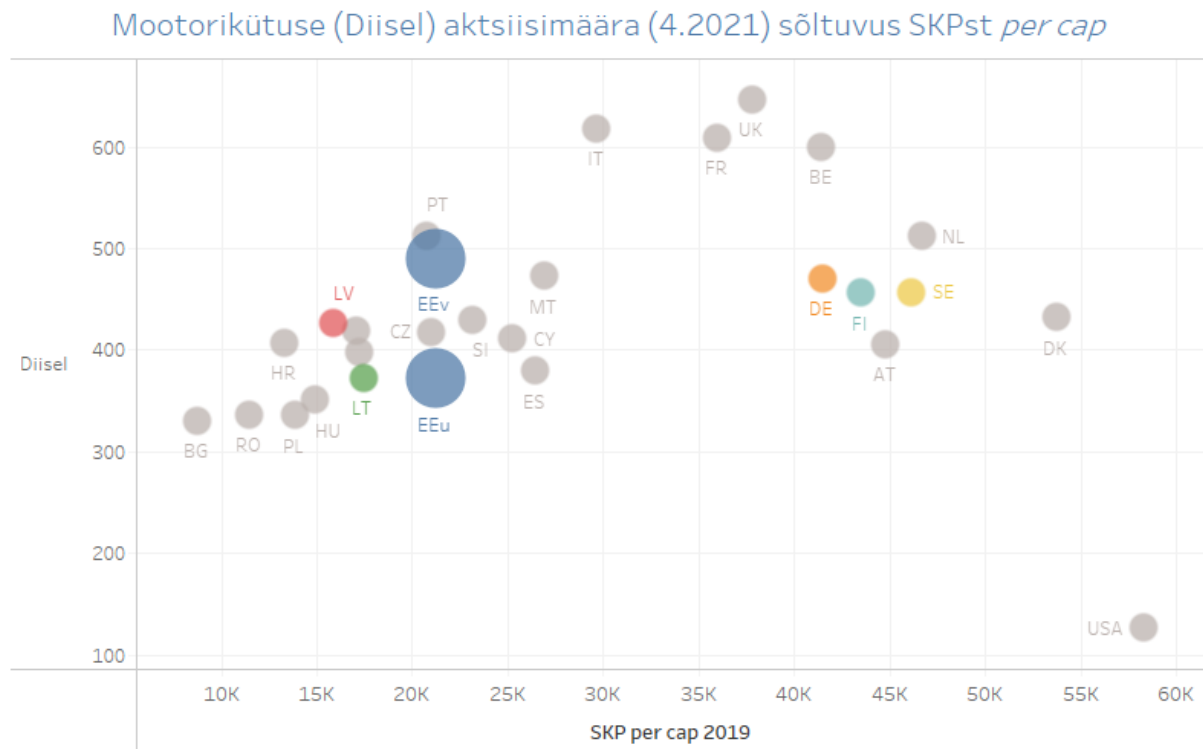
Allikas: Eurostat, Data on Taxation

Panus kliimapoliitikasse vastavalt võimetele

Eelnevalt oli juttu, et ühest küljest peaksid majandusliku efektiivsuse maksimeerimiseks olema tootmissisendid, k.a. mootorikütus, maksuvabad, kuid ära ei saa unustada ka keskkonnaaspekte. Seega on küsimus selles, kui palju peaks iga riik diislikütuse kui tootmissisendi maksustamisega „ohverdama“ oma majanduslikku efektiivsust ja sedakaudu heaolu globaalse kliimamuutuse pidurdamise nimel. Joonis 5 näitab diisliaktsiisi taseme seost riigi jõukusega ja on näha, et üldiselt maksustavad rikkamad riigid diislikütust kõrgemalt kui vaesemad. (Eesti puhul on joonisel kaks märki, mis tähistavad praegust (EEu) ja enne 2020. aasta maid kehtinud (EEv) aktsiisimäära.)

Seos riigi rikkuse ja aktsiisi taseme vahel ei ole siiski ühene ja kõige rohkem hakkab silma USA, mis nii absoluutselt kui oma rikkusega võrreldes maksustab diislikütust kordades vähem kui EL vaeseimad riigid. Samas on USA maanteetransport konkurentsitult suurim CO2 emiteerija selles valdkonnas.

Joonis 5. Diisliaktsiisimäär (4.2021) sõltuvus riigi rikkusest (SKP per cap).



Allikas: Eurostat

Millest peaks lähtuma diislikütuse maksustamisel?

Diislikütuse maksustamise argumendid on paratamatult vastandlikud, Eestile sobiva diisliaktsiisi taseme leidmiseks võib lähtuda järgmistest kaalutlustest:

1. **Majanduslik efektiivsus** – kuna diisliaktsiis on oluline tootmissisend, siis selle maksustamine pärsib majandustegevust majanduslike otsuste moonutamise kaudu. Ühtlasi nõrgendab ühe tootmissisendi riiklikult reguleeritud kõrgem hind (lähiriikide konkureerivate ettevõtete võrreldes) Eesti ettevõtete hinnakonkurentsivõimet rahvusvahelistel turgudel. Seega üksnes kitsalt majanduslikust efektiivsusest lähtudes tasuks hoida diisliaktsiis võimalikult madalal (näiteks ELi miinimummäär).
2. **Maksutulu** – diisliaktsiisi tõstmine praeguselt tasemelt (372 €/1000l) endisele suhteliselt kõrgele tasemele (493 €/1000l) suurendab sellest konkreetsest maksust laekuvat tulu riigikassasse. Kui ettevõtted ja inimesed aga muudavad selle tõttu oma käitumist, siis tähendab see majandusliku efektiivsuse vähenemist ja sedakaudu madalamat laekumist muude maksude osas (vt mõjuhinnanguid 5. peatükis). Üksnes kitsalt maksutulu maksimeerimise eesmärgist lähtudes saaks diisliaktsiisi määrat tõsta ilmselt isegi mõnevõrra kõrgemale kui 493 €/1000l, sest Lafferi⁵ kõvera maksimum ei ole veel saavutatud.
3. **Piirikaubandus** – kuigi mootorikütus on üldiselt efektiivne maksubaas, siis Eesti tingimustes tuleb piirikaubanduse aspekti aktsiisi seadmisel arvestada. Majanduslike

⁵ Lafferi kõver kirjeldab maksumäära ja kogutava maksutulu suhet. Kõver võib olla erineva kujuga vastavalt sellele, millise riigi, ajahetke ja maksuga on tegemist, kuid üldiselt on tegemist ümberpööratud mittesümmeetrilise parabooliga.

moonutuste minimeerimiseks peaksid Eesti tanklahinnad olema sellised, mis ei motiveeri transpordifirmasid, aga ka kõiki teisi olulisel määral odavama kütuse nimel teise riiki lisasõite tegema. Ka vähendab piirikaubanduse olemasolu kliimaeesmärkide saavutamist kõrge maksumääraga, sest kütusetarbimine väheneb vähem ja keskkonna saastamine jätkub soodsamatest riikidest toodud mootorikütuste abil. (Lisaks aktsiisile mängib kütuse lõpphinna kujunemisel rolli ka biolisandi nõue, vt alapunkt 3.2.).

4. **Globaalne kliima** – kliima soojenemine on globaalne nähtus ja selle pidurdamisel on väikeriigil panus igal juhul samuti väike. Eesti peab andma oma jõukohase panuse, rakendades vähemalt ELis kehtestatud miinimumaktsiisimäära, mida võib suurendada vastavalt meie jõukuse tasemele ülejäänud EL riikide kontekstis. Globaalse kliimasoojenemise aspektist võib Eesti väärilise panuse hindamiseks võrrelda seda meie kaitsekulutustega, kus me oleme oma moraalse kohuse täitnud, panustades riigikaitseks 2% SKPst. ELis kehtestatud miinimumist oluliselt kõrgem diisliaktsiisi määr ei aeglustaks planeedi soojenemise tempot.
5. **Lokaalne keskkonnakoormus ja ummikud** – mootorikütuse aktsiisi ei peeta üldiselt efektiivseks ummikute vähendajaks, kuna see maksustab linnas ja maanteel kulutatud kütust võrdselt.
6. **Sotsiaalne õiglus** – mootorikütuse aktsiis on regressiivne maks, mis ei täida maksusüsteemi üht olulist eesmärki vähendada turul tekkivat sissetulekute ebavõrdsust. Tõsi, kõik maksud ei peagi seda täitma, aga Eestis on kaudsete (mitteprogressiivsete) maksude osakaal maksutuluses niigi kõrge⁶ ja Eesti tulumaksu progresseeruvus on EL võrdluses tagasihoidlik.⁷ Ühtlasi on Eesti hõreda asustustiheduse ja mitte kuigi arenenud ühistranspordisüsteemi taustal paljudele inimestele isikliku sõiduauto kasutamine paratamatu.

⁶ https://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation-1/economic-analysis-taxation/data-taxation_en

⁷ <https://taxfoundation.org/taxing-high-income-2019/>

2. Diisel, keskkond ja EL poliitika

Keskkonnamaksude rakendamisel võib Euroopa Keskkonnaagentuuri jaotuse põhjal välja tuua viis suuremat eesmärki mida soovitakse saavutada:

- 1) keskkonnale tekitatud kahjudega seotud kulude sisendamine toodete ja teenuste hindadesse aitab kaasa lähtumisele "saastaja maksab printsipi", millega antakse nii tootjale kui tarbijale signaal muuta oma tootmis- ja käitumisharjumusi keskkonnasõbralikumaks;
- 2) keskkonnamaksud aitavad motiveerida tootjaid ja tarbijaid liikuma keskkonnakahjulikelt keskkonnasõbralikumatele käitumisharjumustele, eriti siis kui neid kasutada koos täiendavate kontrollimehhanismidega nagu keelud ja load;
- 3) tagada efektiivsem kontroll keskkonnakahjulike tegevuste üle;
- 4) annavad tõuke tootjatele ja teenuste pakkujatele olema oma tootmises efektiivsemad ja motiveerivad neid kasutusele võtma uusi innovatiivseid keskkonnasõbralikke tehnoloogiaid, et maksta vähem makse;
- 5) täidavad riigieelarvet ja tagavad tulud, mida saab sihtinvesteeringutena kasutada keskkonnasäästlikel eesmärkidel.

Aktsiisi energiatoodetele on erialases kirjanduses käsitatud ka kui **fiskaalset keskkonnamaksu**, mille peamiseks eesmärgiks on tagada riigieelarvesse tulude laekumine.

Nii mootorikütuste kui ka kütteainete aktsiisiga maksustamist on seni Eestis mõjutanud eelkõige Euroopa Liidu kohustuslikud alammäärad, mis peegeldavad liikmesriikide vahelist kokkulepet, kuid üldistatult ei midagi enam ning poliitilised otsused ja eelarvepoliitika. Eelnevast tulenevalt on keeruline leida läbivat loogikat aktsiisiga maksustamises.

Mõned näited:

- **arvestades energiasisaldust, millega korreleerub CO₂ heide, on bensiin võrreldes diislikütusega oluliselt kõrgemalt maksustatud (vt tabel).** Automaksu puudumisel on lähiaastatel ennustatav trend, et **erasisikute autopargis suureneb jätkuvalt diiselsõidukite osakaal. Selle peamiseks põhjustajaks on väga kõrge bensiini aktsiis.** Bensiin maksab praegu tanklas ca 0,2-0,3 € enam kui diislikütus. Lisaks on diislikütust tarvitav auto 10 kuni 20% ökonoomsem võrreldes bensiiniautoga.

Kombinatsioonis suhteliselt lõtvade nõuetega diiselsõidukite tehnilisele seisukorrale (samuti kontrolli nõrkus) muutub vastavalt ka õhk tahma ja tahkete osakeste võrra rikkamaks (üks kopsuvähi tekitajaid). Eriti terav on see probleem suuremates linnades. **Diislikütuse tarbimine moodustab suurima osakaalu Eesti transpordisektori CO₂ heitest.**

- kütteainete maksustamisel on raske kütteõli ja põlevkivikütteõli eelistatud **suurusjärgu võrra** (aktsiisi erinevus) kergele kütteõlile, maagaas (fossiilkütustest puhtaim) on aga oluliselt kõrgemalt maksustatud kui raske- ja põlevkivikütteõli kui mitte arvestada aktsiisi ajutist vähendust.

Kui aktsiisipoliitika üheks eesmärgiks võiks olla toetada kliimapoliitika jt keskkonnanäesmärkide saavutamist, siis täna riik kaasa ei aita, vaid ujub kohati vastuvoolu.

Tabel 1. Olulisemate energiatoodete aktsiisimäärade võrdlus (2021. a tase ja 2022. a 1. mai tase) lähtuvalt energiasisaldusest**

	Diisel ja kerge kütteõli*	Eridiisel põllumaj	Bensiin*	Vedelgaas mootoris	Raske kütteõli	Põlevkivi- kütte-õli	Maa- gaas kütteks	Põlevkivi
Kütteväärtus	42,3 GJ/t	42,3 GJ/t	44 GJ/t	46 GJ/t	40,4 GJ/t	39 GJ/t	33,8 GJ/ 1000 m³	7-12 GJ/t
Aktsiis ühe GJ kohta € 2021	10,6 $372 \div 0,832 \div 42,3$	2,8 $100 \div 0,832 \div 42,3$	17,2 $563 \div 0,745 \div 44$	4,2 $193 \div 46$	1,44 $58 \div 40,4$	1,46 $57 \div 39$	1,18 $40 \div 33,8$	0,93
Aktsiis ühe GJ kohta € 2022	14,0 $493 \div 0,832 \div 42,3$	3,8 $133 \div 0,832 \div 42,3$	17,2 $563 \div 0,745 \div 44$	4,2 $193 \div 46$	1,44 $58 \div 40,4$	1,46 $57 \div 39$	2,34 $79,14 \div 33,8$	0,93

* - bensiini ja diislikütuse aktsiisimäär on teisendatud tonnile.

** - aluseks võetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2012/27/EL, v.a. maagaasi puhul.

Riike kus arvestatakse ka realselt energiatoodete maksustamisel nende energiasisaldusega ja lähtutakse negatiivsest mõjust keskkonnale on Euroopa Liidus siiski vähe. Kõige enam lähtuvad sellest Taani ja Rootsi, kes maksustavad kütteainena kasutatavaid kütuseid suhteliselt kõrgemalt kui teised liikmesriigid. Siiski on levinud praktika, et kütteainetele kehtestatud aktsiisimäärad on üldjuhul kordades madalamad kui mootorikütuste puhul.

Alates energiamaksustamise direktiivi rakendamisest 2003. aastal on taastuenergia osakaal ELis kolmekordistunud saavutades 18% taseme. Taastuvelektri osakaal tarbimises on tõusnud 13%-lt 31%-le. Biokütuste tarbimine on ca kümnekordistunud. Biokütuste osakaal transpordist on tõusnud pea nullist 5%-ni. Turule on tulnud ka mitmeid uusi tooteid nagu näiteks vesinik.

Kliimamuutustega tegelemisel initsiatiivi haarates on Euroopa Liit üle vaadanud püstitatud eesmärgid ning selle tulemusena on aastaks 2030 seatud kolm põhilist, sh ka Pariisi kliimaleppega haakuvat eesmärki:

- vähendada kasvuhoonegaaside heitkogust 40 protsendi võrra võrreldes 1990. aastaga;

- toota ca kolmandik energiast taastuvatest energiaallikatest ning suurendada energiatõhusust kolmandiku võrra.

Aktiisi alammäärasid ei ole muudetud alates 2003.a ja nende suhteline suurus on aja jooksul vähenenud. Näiteks on miinimummäärad elektrile ja kütteõlile liiga madalad, et anda õiget hinnasignaali energiatarbijatele. Seetõttu ei ole energiatõhusasse tehnoloogiasse ja käitumisse investeerimine piisavalt tasuv. Lisaks on direktiivis palju valikulisi erandeid ja vähendatud määrasid, mis vähendavad veelgi maksumäärade mõju. **Samuti on miinimummäärade mõju bensiini ja diisli osas ajas oluliselt vähenenud. Direktiiv ei taga samuti nõuetekohast siseturu toimimist.** Riikide maksumäärad, mis ületavad EL üsna madalaid miinimummäärasid, erinevad väga suures ulatuses, mis võivad põhjustada märkimisväärsed konkurentsimoonutusi ja õõnestada kõrge maksumäärega riikide maksubaase.

Direktiiv ei arvesta praegu erinevate energiatoodete mõju keskkonnale. Energiaallikaid ei kohelda sidusalt, kuna maksustamine ei võta arvesse nende saastamise võimet, kuna maksud ei põhine toodete energia- või süsinikdioksiidi sisaldusel, vaid ainult mahul. Samuti ei tee direktiiv vahet taastuenergia ja süsinikdioksiidimahukatel elektriallikatel. Lisaks ei arvestata biokütuste ja fossiilkütuste erinevat mõju keskkonnale. See on vastuolus energiapoliitikaga, mis edendab kütusevahetust ning taastuenergia ja teiste puhaste energiaallikate kasutamist.

Millised on lahendusvariandid ja mis ressursse need vajavad?

Eesmärgiks võiks olla energiatooteid maksustada võrdsetel aluselt lähtuvalt nende kasutamise otstarbest (mootorikütus või kütteaine) ja energiasisaldusest või CO₂ heitmest. Viimane tekib kui energiatoode ära tarbitakse. Üldistatuna eeldab see seni madalamalt maksustatud energiatoodete aktiisi tõstmist (maksueelise vähendamist) või selle täielikku kaotamist. **Maksustamise ümberkujundamisel tuleks hinnata mõju riigieelarve laekumisele, sotsiaalmajanduslikke mõjusid ning mõju keskkonnale.**

Tuleb arvestada ka naaberriikide aktiisipoliitikaga. Suur erinevus diislikütuse maksustamisel võrreldes Lätiga on negatiivselt mõjutanud Eesti transpordiettevõtjate konkurentsivõimet.

Põhjamaades on levinum, et fossiilsete kütuste tarbimist üritatakse enam maksudega piirata ning ei tehta nii suurt vahet lähtuvalt kütuse kasutamise otstarbest kas mootorikütuse või kütteainena. Nii diislikütus, kerge kütteõli kui ka raske kütteõli on energiasisalduse järgi suhteliselt sarnased kütused, seega lähtudes keskkonnamõjudest ei tohiks erinevused maksustamisel olla märkimisväärsed. Teisalt ei saa riik täielikult arvestama jätta energiamajanduse olukorda ja eesmärgi (taastuvate energiaallikate osakaal, kasutuselevõtu eesmärgid ja kasutatav ressurss), sotsiaalmajanduslikku olukorda (nt küttekulude osakaal tarbimises, tarbijate võimekus ja võimalused üleminekuks taastuvatele energiaallikatele).

Keskkonna aspektidest lähtuvalt võiks üldiselt soovitada järk-järgulist üleminekut fossiilsete kütuste kasutamiselt taastuvate energiaallikate kasutamisele koos samaaegsete energiasäästumeetmete kasutuselevõtuga. Mootorikütuste mõnevõrra

kõrgem aktsiisimäär jääb ilmselt põhjendatuks, sest autoga sõitmine ei ole eksisteerimiseks üldjuhul hädavajalik, kuid talvel eluruume kütmata jätta ei saa.

Komisjon avaldas käesoleva aasta 14. juulil ettepaneku energiamaksustamise direktiivi 2003/96/EÜ muutmiseks. Kavandatud jõustumisaeg on 2023. a.

Direktiivi läbivaatamise peamised eesmärgid on kokkuvõttes järgmised:

- viia energiatoodete ja elektrienergia maksustamine kooskõlla ELi energia- ja kliimapolitiikaga, et aidata kaasa ELi 2030. aasta energiaeesmärkide saavutamisele ja kliimanetraalsuse saavutamisele 2050. aastaks
- säilitada ELi ühtne turg, ajakohastades maksumäärade ulatust ja struktuuri ning vähendada valikuliste maksuvabastuste ja -vähenduste kasutamist.

Ettepaneku lähtekriteeriumid on järgmised:

- maksimaalselt vähendada fossiilkütustele antud kohustuslikke ja valikulisi aktsiisivabastusi ja soodustusi (näiteks maanteetranspordis kasutatava diislikütuse osaline aktsiisitagastus);
- maksubaasi laiendamine seni maksustamata tegevusvaldkondadele (nt EL siseselt kasutatava laeva- ja lennukikütus) aga ka seni maksustamata energiatoodetele (nt vesinik);
- kaotatakse erandlikud võimalused liikmesriigil maksustada energiatooteid allpool EL aktsiisi alammäära;
- energiatoodete võrdne kohtlemine lähtuvalt kasutusotstarbest. Ettepanekus on aktsiisitase väljendatud eurodes gigadžauli kohta kõigi kasutusotstarvete puhul.

Ettepaneku kohaselt tõstetak alates 2023. aastast pea kõikide energiatoodete minimaalseid aktsiisimäärasid. Eelmised miinimummäärad kehtestati 2003. aastal ja neid ei ole kunagi ajakohastatud, et need kajastaksid jooksvaid hindu.

Direktiivi eelnõu järgi hakatakse kavandatud alammäärasid igal aastal automaatselt kohandama võttes aluseks Eurostati tarbijahindade andmed. Esimene indekseerimine tuleks 2024.a alguses ja nii igal aastal.

Seonduvalt antakse Komisjonile õigus miinimummäärade korrigeerimiseks.

Samuti võetaks liikmesriigilt ära valikuvabadus diferentseerida samasuguse kasutusotstarbega (nt mootorikütusena kasutamine) kütuste aktsiisi. Seega kui on soov maksustada bensiini 20% kõrgemal tasemel kui EL aktsiisi alammäär, siis tuleb kõik teised mootorikütuseid (nt diislikütus) sealhulgas elektrisõidukites kasutatav elektrienergia, maksustada 20% kõrgema aktsiisimääraga.

Analoogselt ei saaks ka kütteainete aktsiisimäärasid diferentseerida vaid tuleb täpselt järgida EL aktsiisi alammääradega etteantud struktuuri. Kaotatakse ka võimalus lähtuvalt toote kvaliteedist aktsiisimäära diferentseerida.

Muudatusettepanekuid on teisigi, kuid kokkuvõtvalt võib öelda, et mootorikütuste ja muude energiatoodete maksustamisel liigutakse Euroopa Liidus jõuliselt keskkonnahoidlikkuse kursil ning ilmselt on diisli ja muude kütuste aktsiisitõusud lähikümnendil on tõenäolised.

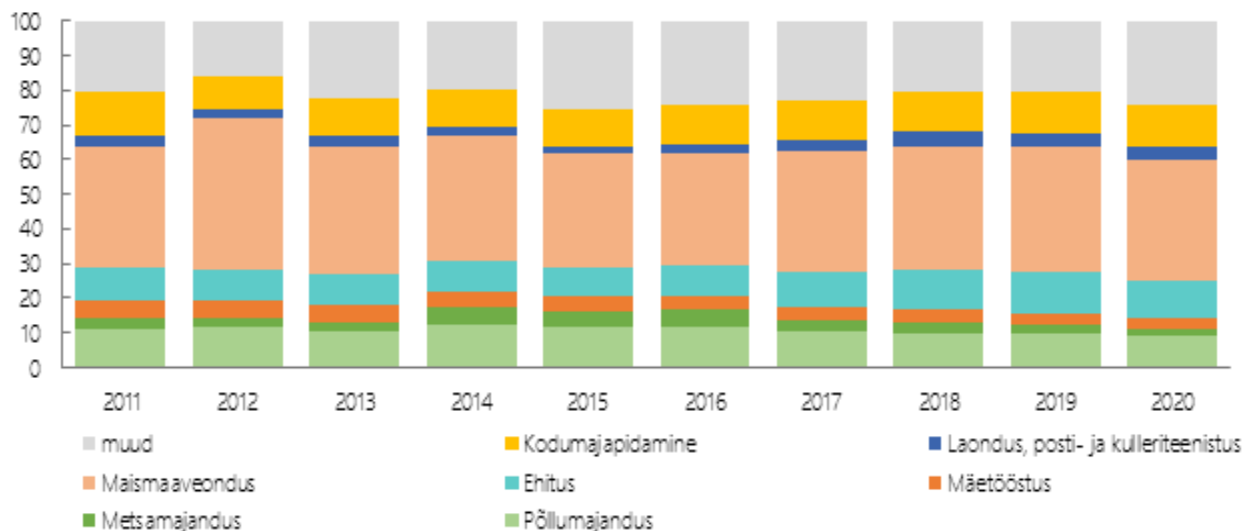
Ka Eesti Reformierakonna ja Eesti Keskerakonna valitsuse moodustamise kokkulepe ja **valitsusliidu koostööleping aastateks 2021–2023 on seadnud eesmärgiks rohepöörde läbiviimise, sh kasvuhoonegaaside heite vähendamise transpordi ja hoonete sektoris.**

3. Diisli tarbimine

3.1. Diisli põhitarbijad ja kriisi mõju

Diislikütuse ühed suurimad kasutajad Eesti majanduses on maanteetranspordi sektori ettevõtted. 2020. aastal moodustas sektori poolt tarbitud diislikütus 41% kogu ettevõtlussektoris tarbitud diislikütusest. Oluline roll on veel põllumajandusel ja ehitussektoril, kus tarbitud diislikütuse osatähtsus oli vastavalt 10% ja 13%. Mootorikütust sisendina kasutavatest sektoritest on kütuse kulu kogukuludest kõige suurem maismaaveonduses, aastatel 2015-2019 keskmiselt 23%. Kütuse osakaal kuludes on keskmisest suurem veel põllu- ja metsamajanduses, mäetööstuses ja rajatiste ehituses. Tähtsa sisendina mõjutab kütuse hind oluliselt nende tegevusalade ettevõtete elujõulisust. Kui nafta maailmaturu hinna kõikumine mõjutab kõikide riikide kütusehindasid enam-vähem sarnaselt, siis aktsiisimuudatused muudavad kütuse suhtelist hinda ja seega ka ettevõtete omavahelist konkurentsi.

Joonis 6. Diislikütuse tarbimine (osatähtsus, %)



Allikas: Statistikaamet

Viimased diisliaktsiisi tõusud toimusid 2016. ja 2017. aastal, kui aktsiisimäär tõusis vastavalt 14% ja 10%. Võrreldes 2016. aastaga vähenesid 2017. aastal Eesti firmade kaubaveomahud ja veosekäive tonnkilomeetrites vastavalt 25% ja 31%. Eesti firmade rahvusvahelised kaubaveomahud vähenesid 2017. aastal kolmandat aastat järjest, kajastades konkurentsivõime halvenemist. Seda võib seostada suuresti tööjõu vähesusest tuleneva palgakasvuga, mis suurendab Eesti firmade üldkulusid ja tõstab teenuste maksumust. Seoses aktsiisitõusuga Eesti firmade üldine olukord rahvusvahelisel turul nii teravalt ei halvenenud, kuna ka enne aktsiisitõuse tangiti kõige odavama kütusega marsruudile jäävas riigis. Samas konkurents Eesti kodumaisel turul on veoteenuste hinnatõusu tõttu tihenend, mille tulemusena Eesti maanteetranspordifirmad on kaotanud turuosa naaberriikide, Läti ja Leedu, firmadele.

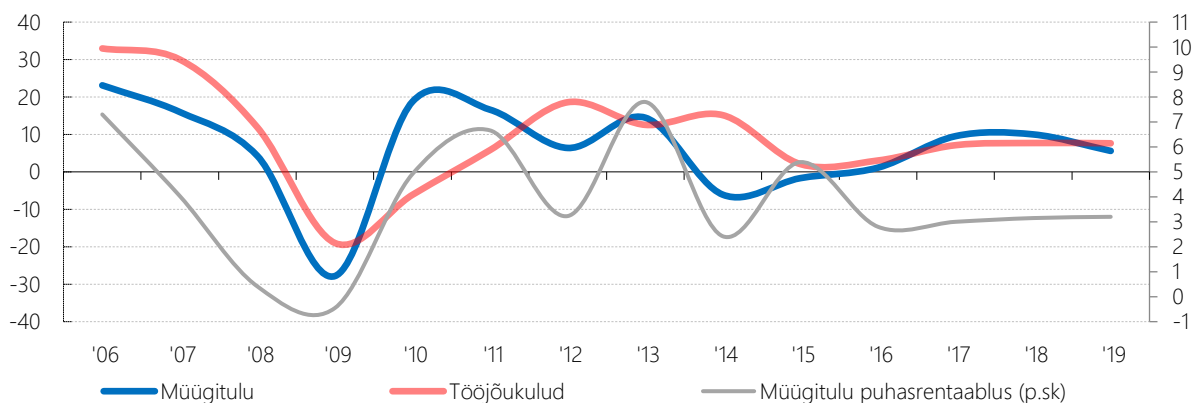
Maanteetranspordi ettevõtete müügitulu ja ekspordi kasv on aastatel 2017-2019 kiirenend vastavalt 8 ja 5%ni. Hõivatute arvu ja tööjõukulude kasv jätkus, kuigi aeglustus vastavalt 1,5 ja 7,5%ni. Maanteetranspordi ettevõtete lisandväärtus on aastatel 2017-2019 suurenenud

keskmiselt 6,5% aastas. Puhaskasumi marginaal aga vähenes 2019. aastal 3,2%ni 2015. aasta 5,4%st. Kasumlikkus ei ole ilmselt vähenenud ainult aktsiisitõusu tõttu, kuna on kooskõlas laiema tendentsiga sellest ajast Eesti majanduses, mil kiire palgakasv on suurendanud tööjõukulude osakaalu SKPs ja ühtlasi vähendanud ettevõtete kasumlikkust.

Diisli tarbimine majapidamiste poolt ja mõju THI-le

2019. aastal ehk enne pandeemiaperioodi tarbisid majapidamised 80 tuhat tonni diislikütust, moodustades ca 12% kogu diisli tarbimisest. Kütuse hind on üks kõikuvamaid komponente tarbijakorvis, sõltudes eelkõige heitlikest nafta hinna arengutest, aga ka aktsiisimäära muutustest. Tulenevalt nafta kiirest odavnemisest möödunud aastal ja diisli aktsiisimäära langetusest, langes diislikütuse hind 2020. aastal 17% ning selle mõju THI-le ulatus -0,4 protsendipunktini. 2021. aastal maailmamajanduse jõulise taastumisega kaasnenud toorainete kallinemise tõttu on diisli hinnatõus suvekuudel püsinud kiirena, ulatudes augustis 23%ni. Kallinenud diisel moodustas augusti 5%st inflatsioonist 0,5 pp, ehk panustab üsna suures ulatuses. Energiatoodete aktsiisilangetuse eeldatav tagasipööramine 2022. maikuus tõstab diisli hinda 12% ning selle mõju THI-le ulatub 0,25pp-ni.

Joonis 7. Maanteetransport (% v.e.a.; %)



Allikas: Statistikaamet

Maismaatranspordi lisandväärtus on kasvanud viimastel aastatel SKP kasvust aeglasemalt (vt joonis 14), mille tagajärjel selle osatähtsus vähenes 2019. aastal 2,5%ni SKPst jooksevhindades. COVID-19 kriisi mõjul langesid maismaatranspordi teenuste mahud majanduse keskmisest langusest rohkem ning maismaatranspordi osatähtsus vähenes 2020. aastal 2,3%ni.

Maanteetransporditeenuse konkurentsivõime uuring⁸ toob välja, et sektori konkurentsivõime on madal ja seda paljudel erinevatel põhjustel:

- COVID-19 kriis vaid kiirendas konkurentsivõime kaotuse märgatavaks muutumist, sektori ärimudelid on löögi all.
- Rahapuudus maanteetranspordis on krooniline, investeerimisvõimekus väike.

⁸ http://www.eraa.ee/doc/Maanteetranspordi_konkurentsivoime_uuring.pdf

- Maanteetransporditeenuste maht Eestis ja Lätis on seitsme aasta jooksul püsinud muutumatuna, Leedu mahud on mitmekordistunud.
- Eesti ettevõtted on märkimisväärselt väiksemad (kui Leedu omad), nende ostuhinnad töövahenditeks on kõrgemad, püsikulud ühe auto kohta on enamasti kõrgemad.
- Vanuseline kriis töötajate seas. Töötajad püütakse hoida pigem tööl. Keerukam ligipääs kolmandate riikide autojuhtidele. Naaberriikide reeglid on ettevõtja jaoks lihtsamad.
- Lisaks sektori enda passiivsus, valed sihtriigid, kaugus-asukoht.

Uuring toob välja rea valdkondi, kus konkurentsivõime tugevdamiseks võib olla vajalik kas regulatsioone või ettevõtete endi käitumist üle vaadata:

- Tööjõuviisade ja elamislubade menetlemine.
- Lühiajaliste viisadega autojuhtidele pangakontode avamine.
- Päevarahade maksustamise kord.
- Vöörtööjõule sektori keskmise, mitte riigi keskmise palga maksmine.
- Riikliku ülevaatuse tegemise võimalus Euroopas. Tühisõit ülevaatuse tegemiseks.
- Autode kojutoomise regulatsioon.
- Raskeveokimaks välisriigis sõitvale autole?
- Transpordivahendi soetamisel omaosaluse tugi sarnaselt teiste riikidega.

3.2. Diisli hinna- ja sissetulekuelastsus

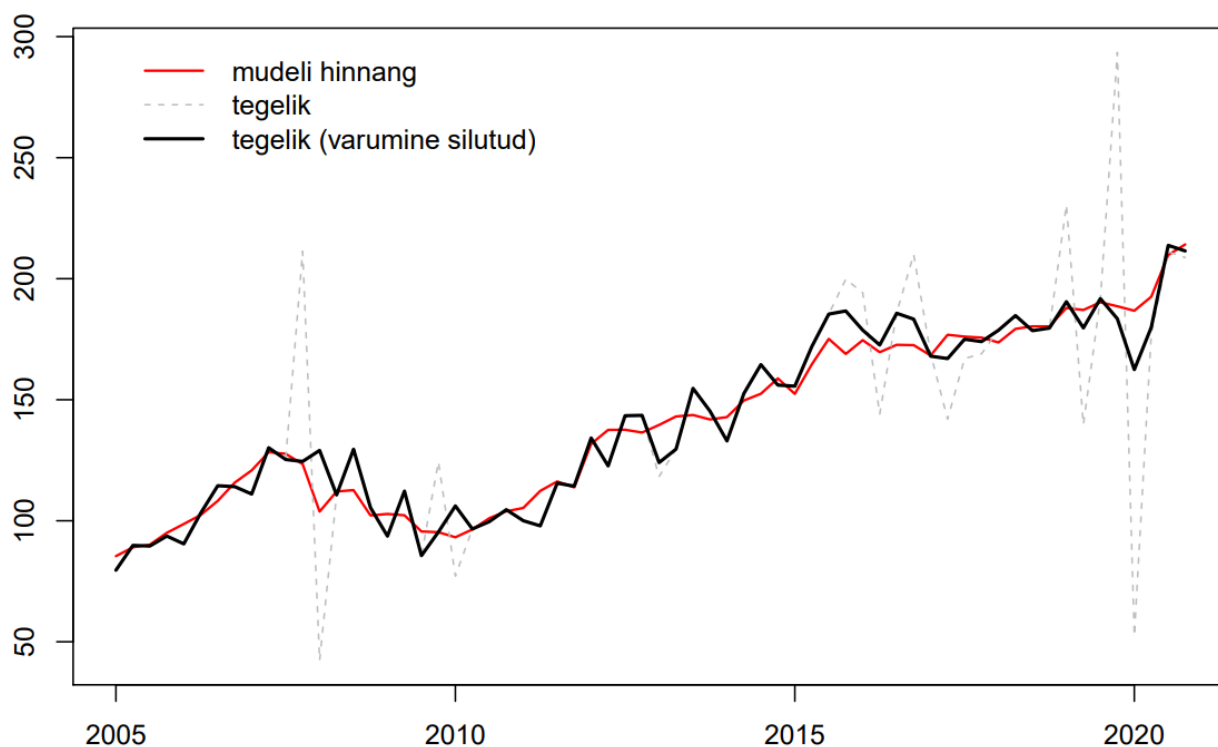
Käesolevas analüüsi ühe alamteemana hindasime veaparandusmudeli abil diislikütuse pika- ja lühiajalist nõudluselastsust Eestis, rakendades selleks rahvusvahelisest analüüsides kasutatud meetodikat. Diislikütuse nõudluse elastsus reaalse SKP suhtes on lühiajaliselt 0,85 ning pikaajaliselt 1,53⁹. Hinnamuutustele mõju nõudlusele ei osutunud lühiajaliselt statistiliselt oluliseks, kuid pikaajaliselt on nõudluse hinnaelastsus -0,40. Saadud tulemused on sarnased teiste riikide puhul hinnatud hinnaelastsustega ja kooskõlas välismaiste autorite poolt Eesti diislituru hindamisel saadud elastsuste hinnangutega.

Piirikaubanduse osas on Eesti diislikütuse hinnaerinevus Leeduga mõnevõrra parema selgitusjõuga kui kütusehindade erinevus Lätiga ning see mõju avaldub pikaajalises perspektiivis. 10% suurune hinnaerinevus Eesti ja Leedu tanklate jaehindade vahel vähendab Eestis deklareeritud diislikütuse nõudlust 3,2% võrra. Juhul kui hinnatõusu allikaks on aktsiisitõusus, siis võimendab seda mõju ka hinnatõusust tulenev 4,0% suurune nõudluse langus.

⁹ Toodud elastsused tähendavad teisisõnu, et sissetulekute kasvades 10% võrra suureneb diislikütuse tarbimine üsna kiiresti – 8,5% võrra ja pikema ajavahemiku jooksul koguni 15,3% võrra.

Saadud mudelit kasutati hindamaks, kuidas oleks diislikütuse nõudlus eeldatavalt käitunud juhul kui aastatel 2016 ja 2017 oleks diislikütuse aktsiisimäär jäänud 2015 aasta tasemele. Saadud tulemus viitab, et aastatel 2017-2019 vähendas aktsiisitõus Eestis deklareeritud kütusekoguseid 53,5 miljoni liitri võrra aastas. Tänu kõrgemale aktsiisimäärale aga suurenes aktsiisitõusu tõttu 50,5-54,9 miljoni euro võrra aastas ning käibemaksu laekumine 10,1-11,0 miljoni euro võrra aastas.

Joonis 8. Diislikütuse deklareerimine ning veaparendusmudeli hinnang.



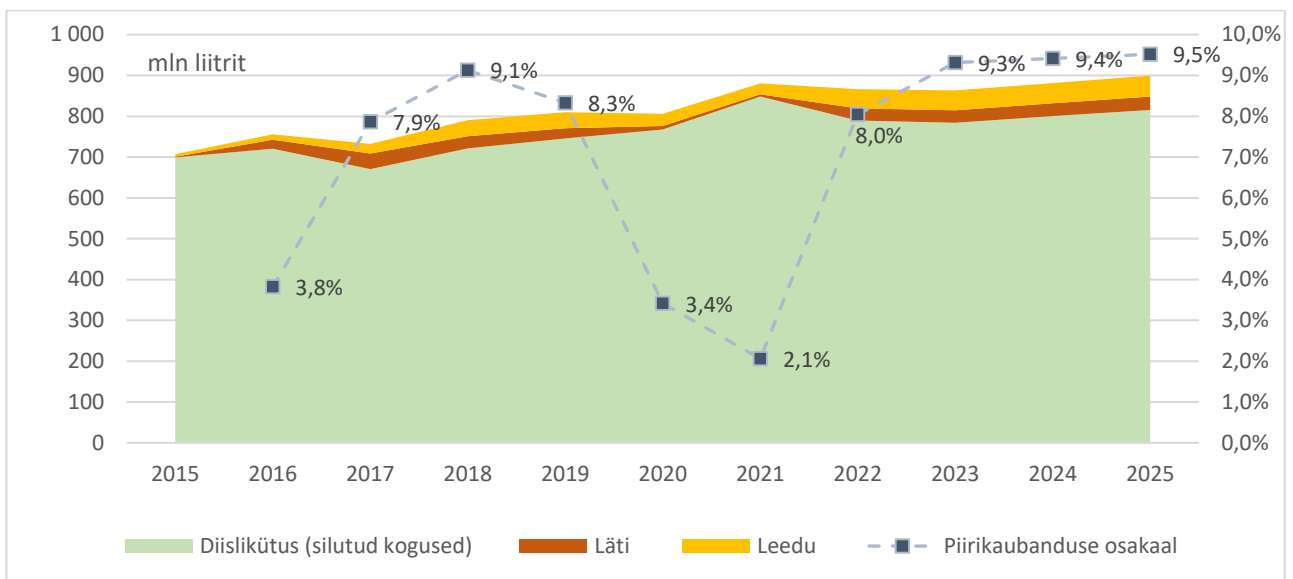
Allikas: Rahandusministeerium

3.3. Diisli piirikaubandus

Piiriülene tankimine on toimunud transpordi- ja logistikasektoris pikaajaliselt. Nii nagu sihtkohad on üle Euroopa, nii on ka käibemaksu tagasi küsitud paljudes erinevates Euroopa riikides toimunud tankimistelt. Üldjuhul on tankimiste mahud erinevates riikides püsinud aastaid suhteliselt stabiilsed ning aastased kasvud liikunud koos üldise majanduskasvuga.

Eesti diislikütuse aktsiisimäära tõstmised aastatel 2016 ja 2017 tõid aga muutused piirülese tankimise mahtudes. Hüppeliselt suurenes tankimine Lätis ja Leedus ning tekkis diislikütuse piirikaubandus, mida varasemalt polnud. Juba 2017. aastal tangiti naaberriikides ca 62 mln liitrit varasema ca 8 mln liitri asemel. Piirikaubandus püsis enne 2020. aasta aktsiisimäära ajutist langetamisi keskmiselt 8-9% juures (joonis 9).

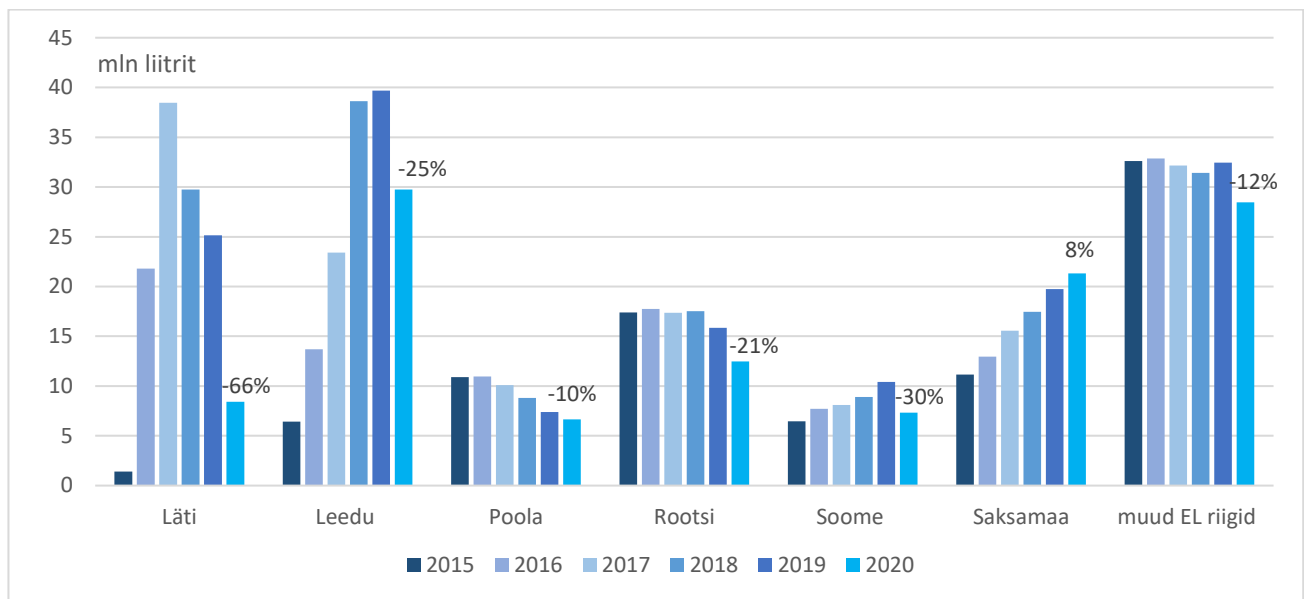
Joonis 9. Diislikütuse silutud kogus ning piiriülene tankimine Lätis ja Leedus 2015-2020



Allikas: Rahandusministeerium

Peale 2020. aasta maid hakkas piiriülene tankimine Lätis ja Leedus vähenema, mis viitas transpordisektori väga kiirele reageerimisele oma tankimislogistika muutmisel ning piirikaubanduse osakaal vähenes 3,4%le. Muutus toimus eelkõige Läti suunal (-17 mln liitrit v.e.a), kuid arvestatavalt vähenes ka Leedu maht (-10 mln liitrit v.e.a, vt joonis 10). 2020. aasta andmed ei ole veel lõplikud, kuna käibemaksu deklaratsioon saab esitada kuni 2021. aasta oktoobrini. Lätis tankimine vähenes aasta varasemaga 66% olles endiselt kuus korda kõrgem 2015. aasta tasemest. Leedus aga kahanes tankimine 25% võrreldes aasta varasemaga jäädes endiselt üle nelja korra kõrgemaks 2015. aasta tasemest. Nende kahe naaberriigi erinevus seisneb eelkõige logistilises asukohas. Kui Lätis tankimine oli sageli eestisestel autovedajatel eraldi planeeritud ning toimus pooltühja paagi täitmine, siis selles osas oli aktsiisimäära langetamise järgselt sellise tankimise ära jätmine lihtne ning loogiline käik. Leedu puhul on peamine tankija rahvusvaheline autovedaja teel Kesk-Euroopasse ning taristu lihtsaks tankimiseks juba kütuse müüjatel loodud, lisaks on hind endiselt Leedus madalam. Eelnimetatud Leedu eelised jäävad kehtima ka juhul kui Eestis on madalam kütuseaktsiis, seega piirikaubandust Leeduga ei ole võimalik enam täielikult tagasi pöörata.

Joonis 10. Eesti ettevõtete Euroopa Liidu riikidest ostetud kütus, millelt on saadud käibemaksutagastus, mln liitrit



Allikas: Maksu- ja Tolliamet

Käesoleval aastal on oodata mõningast piirikaubanduse mahtude vähenemist ning piirikaubanduse osakaal on rahandusministeeriumi suveprognoosi kohaselt 2,1% (joonis 9). Piirikaubanduse üheks osaks on ka eratarbijad, kes käivad Lätis tankimas. Eratarbijate piirikaubandust me käesolevaks aastaks ei prognoosi, kuid kui aktsiisimäärad järgmise aasta maist endisele tasemele tagasi tõusevad, võib eeldada, et piirikaubandus tekib uuesti.

4. Diisli hinna kujunemine

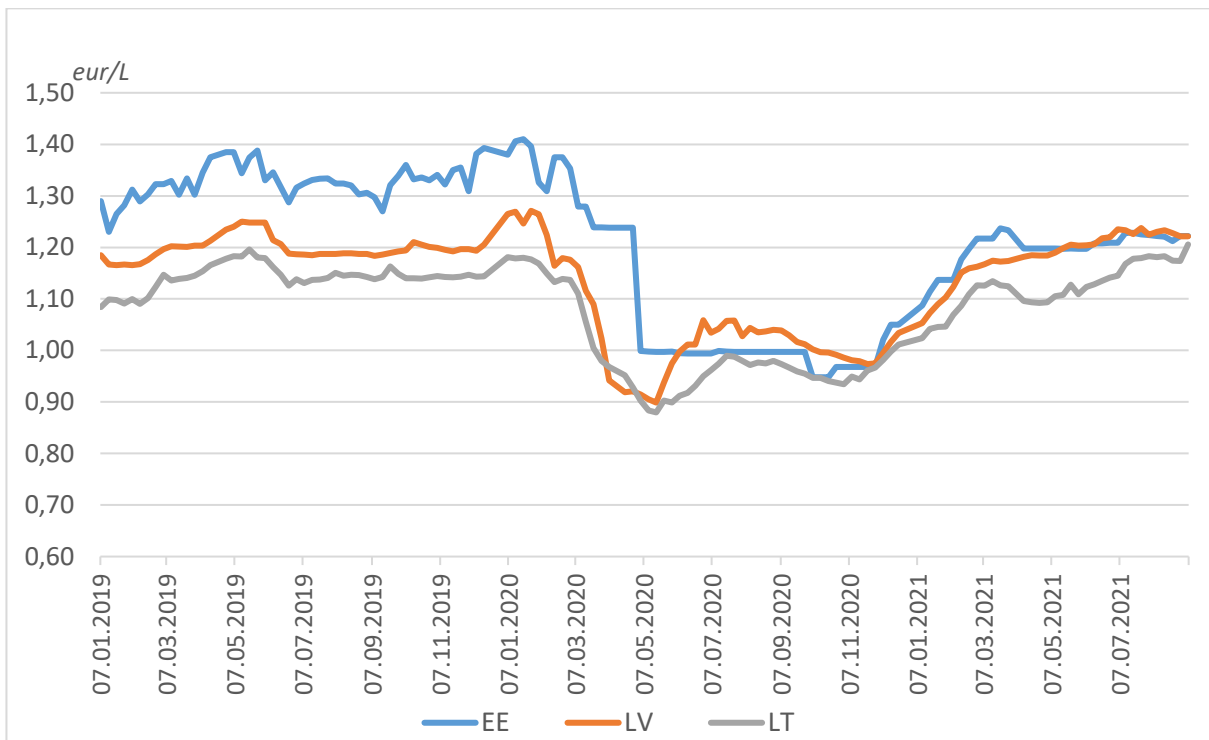
Diislikütuse hind koosneb maailmaturuhinnast, riigipoolsetest maksudest (aktsiis, käibemaks), biolisandist, jae- ja hulgimüüjate marginaalist, transpordikuludest ning vedelikütuse varumaksest. Viimastel aastatel on hinnakujundust hakanud mõjutama ka Euroopa Liidu poolsed nõuded seoses Taastuvenergia ja Kütusekvaliteedi direktiivide täitmisega. See tähendab, et kütusele tuleb alates 2018. aastast lisama hakata kõrgema hinnaga biolisandeid ning mille osakaal on aasta-aastalt diisli suurenemas.

Võttes vaatluse alla perioodi alates 2010. aastast, on märgata olulisi muutusi diisli hinna struktuuris. Kui kümmekond aastat tagasi kõikus nafta hind 100 – 120 USD vahel, moodustas maailmaturuhind ligemale poole diisli jaehinnast. 2014-2015 aastatel toimunud pakkumis- ja nõudluspoolsete tegurite (sh USA kildanafta buum, OPECi riikide tootmismahdade suurendamine, Aasia majanduse jahenemine) tulemusel odavnes nafta märkimisväärselt ning algas madalama naftahinnaga ajajärk (stabiliseerudes 50-60 USD vahel). See oli soodsaks pinnaseks kasvavate eelarvekulutuste katteks lisavahendite leidmisel, millega tõsteti diisli aktsiisimäära nii 2016 kui ka 2017 aastal. Selle tulemusena moodustavad maksud suurema osa diisli jaehinnast. Kokkuvõtvalt, kuigi nafta on pea kaks korda odavam kui eelmise kümnendi alguses, tõusis diisli jaehind kõrgema aktsiisimäära ja lisandunud biokohustuse tõttu kõrgtasemele tagasi (2018– 2019 kohati 1.40€/liiter). Koroonapandeemia põhjustas naftahinna kiire odavnemise ja seeläbi ka diislikütuse soodsama hinnataseme, mida võimendas 2020. kevadel toimunud energiatoodete aktsiisimäära langetus. 2021. aastat iseloomustab maailmamajanduse jõuline taastumine ning tugevneva nõudlusega kaasnenud toorainete kallinemine. Nafta hind on tagasi kriisieelsel tasemel, avaldudes ühtlasi kallinevas diislikütuse hinnas.

Viimase 15 aasta aktsiisimäära dünaamikast on näha selget trendi aktsiiside tõstmisele. Aktsiisimäärade erinevus sai alguse 2008. aastal, misjärel on Eestis diisli aktsiis olnud järjepidevalt mõnevõrra kõrgem kui lõunanaabritel. Pärast 2016. aastat, kui madala naftahinna ajajärk võimaldas aktsiise korrigeerida, tegid seda ka Läti ja Leedu, aga väiksemas ulatuses. Kokkuvõtvalt toimus diisliaktsiiside kergitamine kõige suuremas ulatuses Eestis ning 2020 kevadise jõulise langetusega kui ajutise kriisimeetmena langetati aktsiisimäär Leedu tasemele (diisli aktsiisimäär 4,2 senti madalam Lätiga võrreldes).

Aastatel 2007 – 2015 oli diislikütuse (hind koos maksudega, vt joonis 11) hinnaareng Eestis, Lätis ja Leedus üsna sarnane, sõltudes eelkõige nafta hinna muutusest. Diisli jaehind ületab lõunanaabrite taset alates 2016. aastast, mil hakati aktsiisimäära kergitama. Pärast 2020. aasta kevadist aktsiisilangetust hinnaerinevus osaliselt taandus, kuid hinnaerinevust eelkõige Leeduga võrreldes ja 2021 talvel ka Lätiga võrreldes on põhjustamas biokütuse nõuete täitmise erisused – Eesti täidab kütuse kvaliteedi direktiivis kehtestatud kohustusi, kogu ulatuses, aga Läti ja Leedu on võtnud paindlikuma lähenemise riskides seetõttu trahviga. Väikesed erinevused on ka käibemaksumääras – kui Eestil tõsteti käibemaks 2009. aastal 20%le, siis Lätil ja Leedul 21%ni (Lätil 2011 jaanuar – 2012 juuli 22%).

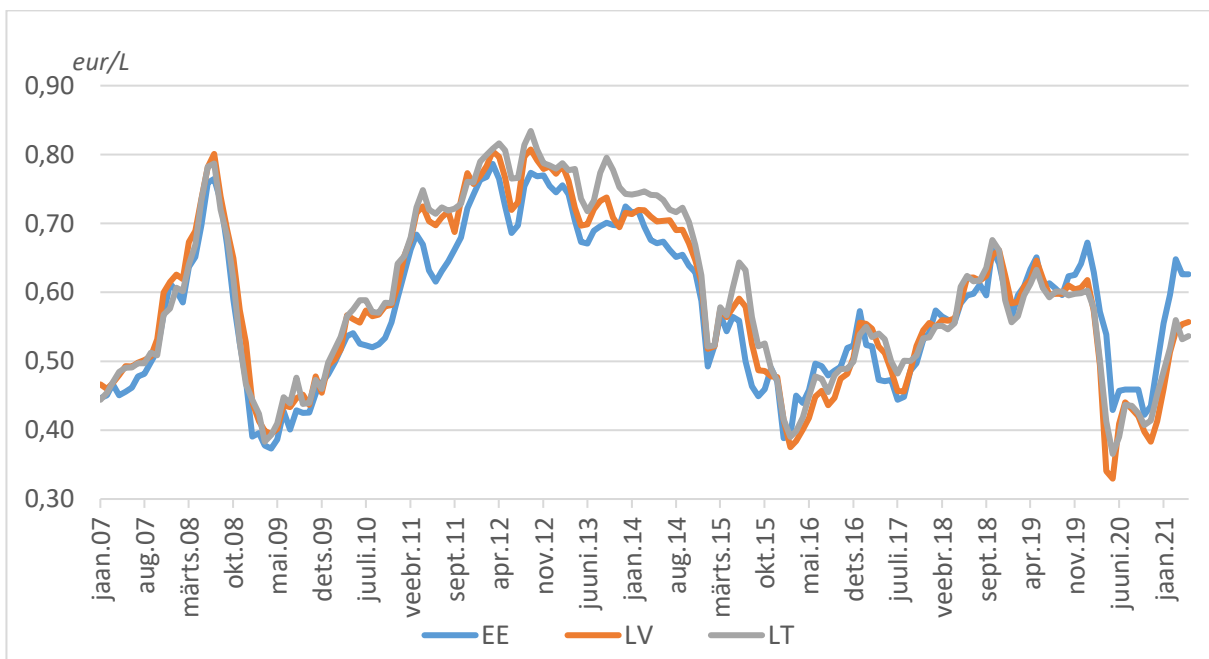
Joonis 11. Diisli hind koos maksudega.



Allikas: Euroopa Komisjon, Weekly Oil Bulletin

Saamaks paremat pilti diislikütuse hindadest ilma aktsiisimäära erinevusteta, on võimalik vaadelda diisli hinda ilma maksudeta (vt joonis 12). Selgub, et vaatlusalusel perioodil (alates 2007) on Eesti diislikütuse hinnad olnud mõnevõrra madalamad. Iseäranis hästi avaldus see aastatel 2010 – 2015, kui diislikütuse hind ilma maksudeta oli vastavalt 2,9 senti ja 5 senti odavam kui Lätis ja Leedus.

Joonis 12. Diisli hind ilma maksudeta.

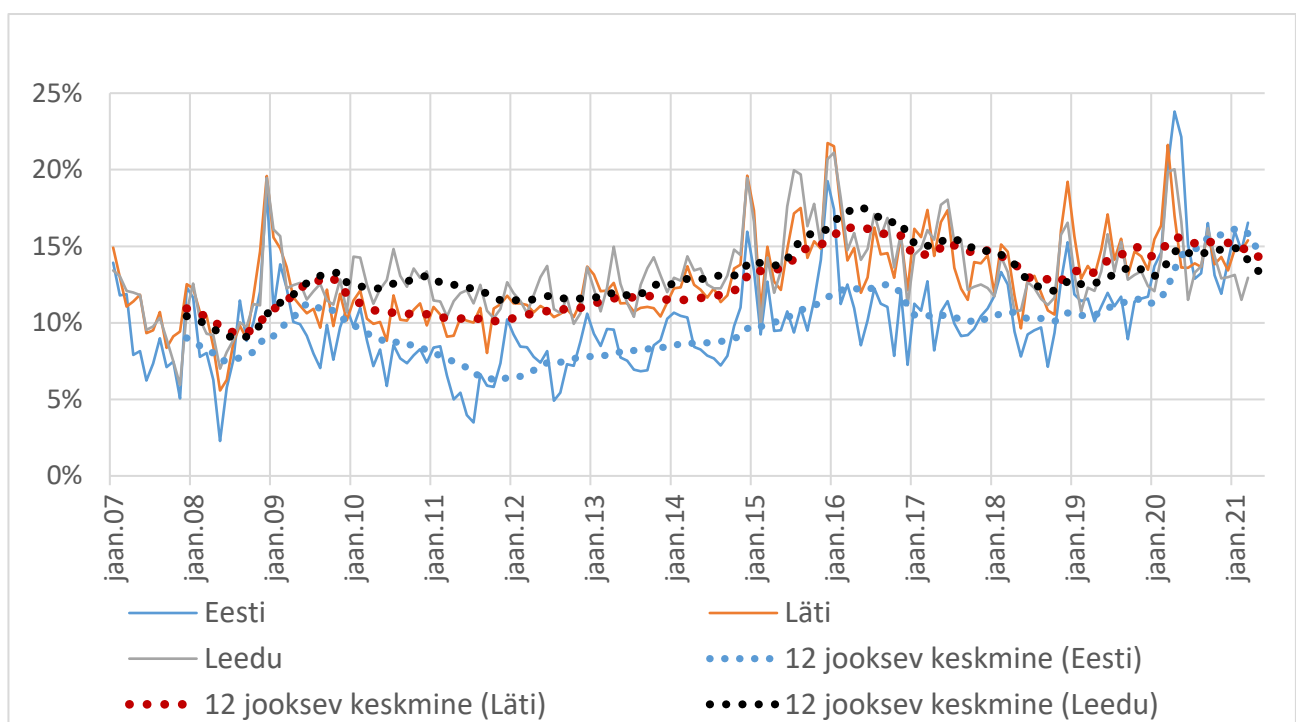


Allikas: Euroopa Komisjon, Weekly Oil Bulletin

Selge vahe on siinkohal marginaalid/transpordikulud¹⁰ komponendil (vt joonis 13), mis on Eestil kogu vaadeldaval perioodil olnud madalam kui Lätil ja Leedul. Selgem nihe toimus 2020. aastal, mil marginaalide komponent hakkas suurenema, ületades ka Läti ja Leedu marginaale. Suuremal määral võis seda täheldada 2020. kevadel, kui pandeemia tõi kaasa naftahindade kiire languse. Ehk Eesti tanklad reageerisid nafta hinnalangusele aeglasemalt.

Oluliseks hinnaerinevuse põhjustajaks võib pidada biokohustuse nõuete karmistumist 2020. aasta jaanuarist, mida Eesti asus täitma kogu ulatuses. Siinkohal tuleb aga silmas pidada, et biokütuse nõue ei kajastu maksude all. Biokütus on oluliselt kallim ja selle lisamine diislikütusesse avaldub ka kõrgemas hinnas. Seetõttu on diislikütuse hinna aegrida ilma maksudeta mõnevõrra moonutatud riikide bionõude täitmise erisustest.

Joonis 13. Diislikütuse hinna jääkkomponent (kasumimarginaalid koos transpordikuluga) Balti riikides.



Allikas: Euroopa Komisjon, Weekly Oil Bulletin; Õliühing, rahandusministeeriumi arvutused

Alates 2019. aasta kevadest on diisli jaehinda lisandunud kallima hinnaga biokütuse komponent. Kuna biokohustus suureneb aasta-aastalt, tähendab see üha suuremat mõju diisli hinnale. Hinnanguliselt moodustas Eestis perioodil 2020. november - 2021. aasta märts biokütuse osa diisli jaehinnast 6,6 senti.

¹⁰ Diislikütuse jaehinnast on maha lahutatud aktsiis, käibemaks, maailmaturu hind ja biokütuse osa. Alles jääb marginaale ja transpordikulu hõlmav komponent.

Biokütuse liiter maksab keskel läbi 2,7 korda rohkem kui liiter fossiilset diislit, mõjutades seetõttu üsna palju diisli hinda. Kui Eestis ja Leedus on sarnased kohustused aastaringelt, siis Lätis on talvine diislikütus vabastatud bionõuetest¹¹.

Tabel 2. Diislikütuse komponentide erinevused.

	Biokütuse hinnalisa				Marginaal / transport		
	Eesti	Läti	Leedu		Eesti	Läti	Leedu
<i>Eur/liiter</i>							
Talvine diislikütus (nov 20 – märts 21)	0,066	0,000	0,037		0,162	0,156	0,132
<i>Hinnavahe Eestiga</i>		-0,066	-0,029			-0,006	-0,031
Suvine diislikütus (mai 20 – okt 20)	0,055	0,031	0,031		0,154	0,142	0,135
<i>Hinnavahe Eestiga</i>		-0,024	-0,024			-0,012	-0,019

Allikas: Euroopa Komisjon, Weekly Oil Bulletin; Öliühing, rahandusministeeriumi arvutused

¹¹ Eesti rakendab kogu ulatuses Taastuvenergia ja Kütusevaliteedi direktiive – see tähendab, et aastaringelt tuleb diislikütusele lisada 10% biodiislikütust taastuvenergia direktiivi (rakendatakse läbi Vedelikütuse seaduse) ja täiendavad 2,5% kütusevaliteedi direktiivi (rakendatakse läbi Atmosfääriõhu Kaitse seaduse) kohustuste täitmiseks.

Leedu rakendab vaid Taastuvenergia Direktiivi selliselt, et aastaringelt nõutakse diislikütuselt 7% biodiislikütuste lisamist.

Läti rakendab vaid Taastuvenergia Direktiivi ja sealjuures kehtib diislikütusele 7% biodiislikütuse nõue vaid suveperioodil (aprill-oktoober).

Allikas: Öliühing

5. Diisliaktsiisi stsenaariumid ja eelarvemõju

Suvised majandusprognoosi koostamise käigus hindasime erinevaid aktsiisipoliitika stsenaariumeid ning nende mõju majandusele, piirikaubandusele ning aktsiisilaekumisele.

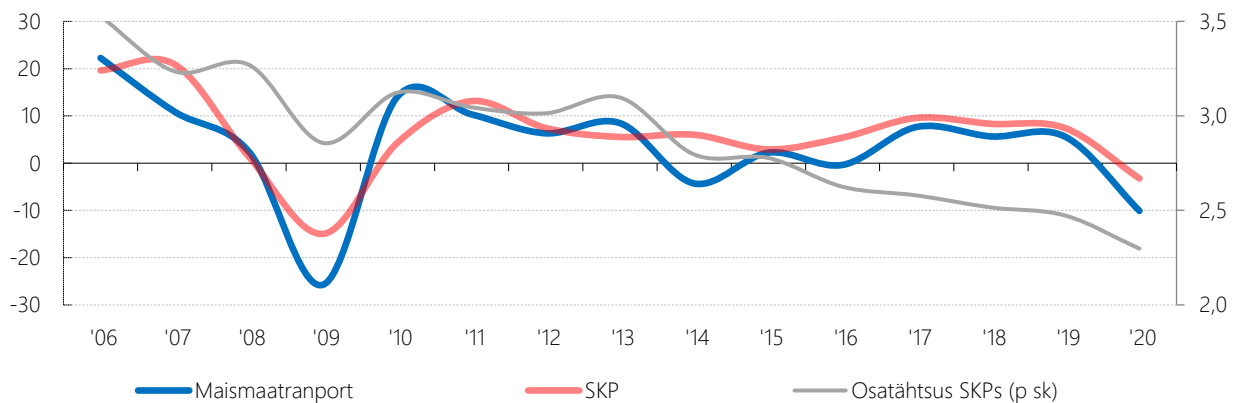
Lisandväärtuse prognoos koostatakse tegevusalade kaupa. Arvestatakse väliskeskkonna eeldustega, majanduse üldiste arengusuundadega ning ärikonjunkturi väljavaatega tegevusalade lõikes. Tegevusalade lisandväärtuse prognoosimiseks kasutatakse eksperthinnanguid. Hinnangute aluseks on arenguindikaatorid (erinevate tegevusalade puhul erinevad). Maismaaveonduse puhul on sisenditeks kaubaveomahtude, veose- ja sõitjakäibe muutused. Prognoosi ettevalmistamisel vaadatakse majandusnäitajate dünaamikat (maismaaveonduse puhul EMTAK koodid H491-H494) ja analüüsitakse peamised seosed (müügitulu, tööjõukulude, kasumlikkuse ja lisandväärtuse vahel). Sellest lähtudes saadakse eksperthinnang lisandväärtusele tegevusalade lõikes. Mõju hindamisel tuleb lisaks otsesele panusele, mis annab tegevusalas loodud lisandväärtus (otsene), arvestada ka kaudsed mõjud, mida hindame sisend-väljund tabelite põhjal.

Diislikütuse aktsiisilaekumise prognoosi koostame metoodiliselt sarnaselt teiste suuremate maksuliikidega. Hinnangu aluseks on ökonomeetiline autoregressioonimudel, kus vastava maksu laekumist selgitavad Rahandusministeeriumi prognoositavad erinevad kvartaalsed makronäitajad (erinevate maksude puhul erinevad). Diislikütuse aktsiisi puhul on mudeli sisenditeks SKP maht, maismaaveonduse- ning jae- ja hulgikaubanduse sektorite lisandväärtus, nafta hind ning kogumajanduse eratarbimise maht. Täpsema hinnangu saamiseks puhastame prognoositava aegrea aktsiisitõusule eelnevast diislikütuse ettevarumisest, kuna see on moonutus andmetes, mis ei tulene tarbimiskäitumisest. Sarnaselt teeme ka teiste aktsiisikaupadega. Vajadusel (näiteks suuremad poliitikamuudatused või erakorraline majanduslik olukord) korrigeerime mudeli hinnangut eksperthinnanguga, mille sisend tuleb tüüpiliselt Maksu- ja Tolliametist, teaduskirjandusest ning turuosalistelt ehk maksumaksjatelt.

5.1. Diisliaktsiisi tõus vastavalt kehtivale seadusele - põhistsenaarium

Maanteetranspordi veosekäive hakkas käesoleva aasta esimeses pooles kiiresti taastuma, seda nii rahvusvahelisel baasil kui ka siseturul. Sektori ettevõtete müügitulu ja rentaablus pöördusid taas tõusule. Maismaatranspordi lisandväärtus kasvas esimesel poolaastal 2020. aasta sama perioodiga võrreldes 15%. Prognoosi koostamisel lähtusime diislikütuse aktsiisimäära endisele tasemele tagasi tõstmisest, mis avaldab negatiivset mõju suuresti kodumaisel turul transporditeenust pakkuvad ettevõtete konkurentsivõimele. Veosekäive võib 2022. aastal selle aasta tugevnenud võrdlusbaasil kahaneda, mis omakorda mõjutab negatiivselt kogu maismaatranspordi lisandväärtuse kasvu.

Joonis 14. Lisandväärtus jooksevhinnas (% v.e.a.; % SKPs)

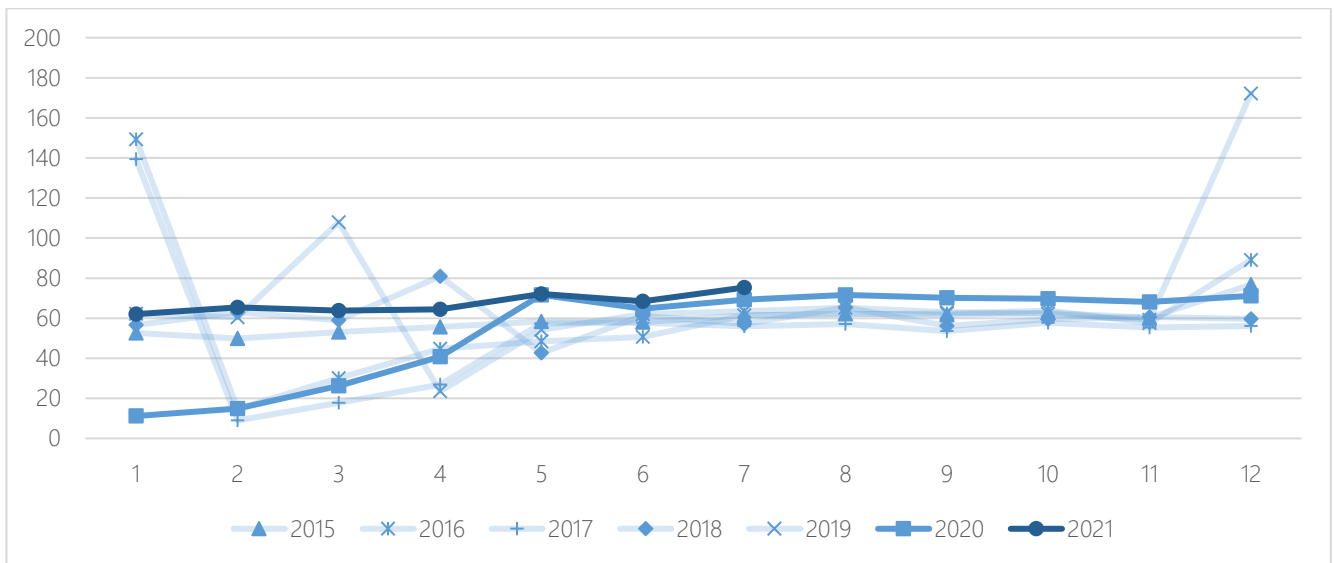


Allikas: Statistikaamet

Diislikütuse tarbimine ületas käesoleva aasta esimesel poolal kevadprognoosi ootust ning näitab tugevat kasvutrendi püsimist, mis on kooskõlas üldise majandusaktiivsusega. Transpordisektori senine negatiivne veosekäive jätkab alates eelmise aasta viimasest kvartalist kasvutrendil, mis aeglustub teisel poolaastal (aasta keskmine kasv 13,6%). Maanteetranspordisektori lisandväärtus, mis eelmisel aastal vähenes tulenevalt halvenenud majandusolukorrast, kasvab prognoosi kohaselt aasta kokkuvõttes 9,6%. Jae- ja hulgikaubandussektori lisandväärtus, mis eelmisel aastal samuti oli languses, näitab selleks aastaks üle mitme aasta kiireimat reaalkasvu (4,6%). Kaubanduse hea käekäik on otseselt seotud ka kaubavedudega ning seega diislikütuse tarbimisega. Eratarbijate osa diislikütuse tarbimisest on pigem väike, kuid see-eest oluline mõjutamaks kasvupotentsiaali.

Diislikütuse deklareerimine on hakanud suurenema alates 2020. aasta maist, mil langetati ajutiselt osadel kütustel (k.a diislikütus) aktsiisimäärasid (vt joonis 15). Kasv ei ole tulnud pelgalt piirikaubanduse vähenemisest vaid ka siseriiklik tarbimine on suurenenud. Lisaks annab teekasutustasude statistika alust arvata, et välisvedajate liikumistihedus on suurenenud koos tankimismahtudega Eestis. Üldiselt on kütuste tarbimine tugevalt seotud hinnaga ning hinna tõustes väheneb tarbimine. Hoolimata selle aasta väga kõrgele nafta maailmaturu hinnast, mis suurenes 64% v.e.a ning kasvatas diislikütuse jaehinda keskmiselt 9,7%, ei ole see seni diislikütuse tarbimises tugevalt avaldunud. Käesoleva aasta kuine keskmine deklareerimine on 12% suurem kui perioodil 2015-2020.

Joonis 15. Diislikütuse kuine deklareerimine aastatel 2015 – 2021 (mln liitrit)



Allikas: Maksu- ja Tolliamet

Käesoleval aastal on majanduskasv ületanud prognoose ning tervikuna on Eesti majandus taastunud kiiresti. Siiski on valdkondi, kus kriisieelsest tasemest ollakse selgelt allpool. Seega diislikütuse tarbimise kasvupotentsiaali hoiavad tagasi kõrgem jaehind ning osade majandussektorite (turism, töötlev tööstus) aeglasem taastumine kriisieelsele tasemele. Tänu optimistlikumale tulevikuväljavaatele oleme selleks aastaks prognoosinud diislikütuse deklareerimises 10,5%list kasvu.

2022. aasta 1. maist hakkab kehtima endine diisli aktsiisimäär (tõus 372lt 493le eurole 1000/l). Tõus on 33% ning koos prognoositud nafta maailmaturu hinna langusega toob kaasa aasta kokkuvõttes jaehinna suurenemise 6,8% võrra. Olulise sisendina on kütuse jaehinna tõus eelkõige oluline transpordisektorile. Lisaks kütusehinnale mõjutavad sektorit ka muud makromajanduslikud tegurid ning nende kõigi koosmõjul väheneb veosekäive järgmisel aastal 11,8% ning maanteetranspordi lisandväärtuse kasv pöördub samuti langusesse ning väheneb aasta kokkuvõttes 4,8% võrra. Kõrgema aktsiisimääraga hakkab taas suurenema piiriülene tankimine ning prognoosi kohaselt tangitakse järgmisel aastal diislikütust Lätist ja Leedust 51 mln liitrit rohkem (vt tabel 3). Lisaks tuleb arvestada ka siseriikliku tarbimise vähenemisega (nii transpordisektor kui ka eratarbijad).

Tabel 3. Diislikütuse deklareerimine ja piirikaubandus Läti ja Leeduga

		2019	2020	2021*	2022*	2023*
Diislikütuse tarbimine Eestis	mln liitrit	813	795	866	859	865
sh Läti-Leedu piirikaubanduse maht	mln liitrit	67,7	27,1	17,8	69,1	80,6
Piirikaubanduse osakaal kogutarbimisest		8,3%	3,4%	2,1%	8,0%	9,3%
Diisliaktsiisi laekumine	mln €	421,7	252,9	309,6	348,8	386,7

* Prognoos

Vaatamata sellele, et suureneb taas piiriülene tankimine ning hinnatõusu tõttu väheneb üldine diisli tarbimine, suurendab 2022. aasta aktsiisitõus tervikuna diisliaktsiisi laekumist 22 miljoni euro võrra 2022. aastal ning 50 miljoni võrra 2023. aastal võrreldes stsenaariumiga, kui aktsiis jääks praegusele ajutisele tasemele. Maanteetranspordi sektori väiksema majandusaktiivsuse tulemusel väheneb sektori loodud lisandväärtus keskmiselt

ligi 18 miljoni euro võrra aastas, mis vähendab riigi maksutuluseid keskmiselt 6 miljoni euro võrra aastas perioodil 2022-2023.

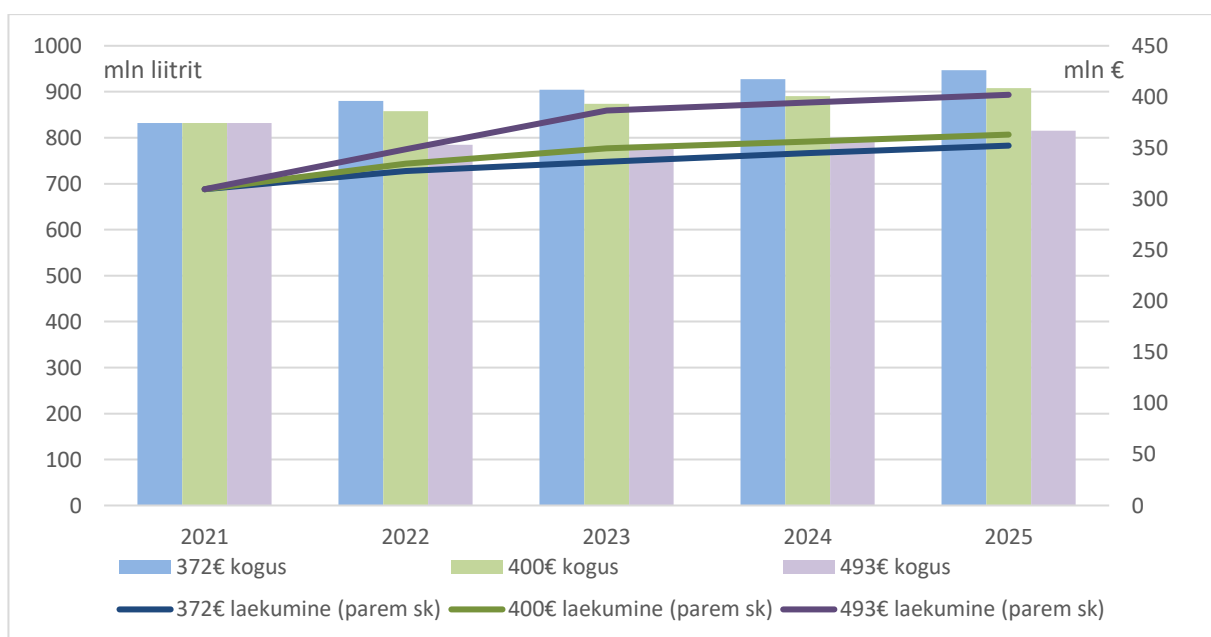
5.2. Diisliaktsiis praegusel tasemel

Seaduse mittejõustumisel jääb diislikütuse aktsiisimäär 372€ 1000 l kohta. Praeguse aktsiisimäära taseme püsimisel ning nafta maailmaturu hinnaprognnoosi arvestades peaks jääma järgmisel aastal diislikütuse jaehind tänasele tasemele ehk 1,228€/l. Seega järgmiseks aastaks ei ole oodata hinnast tulenevat koguste vähenemist. Suures pildis aktsiisimäära tõusu ärajätmine makromajanduslikke tegureid ei mõjuta. Küll aga mõjutab see maanteetranspordi näitajaid. Näiteks langeb maismaaveonduse lisandväärtuse reaalkasv järgmisel aastal 4,8% asemel 2,8% ning maantetranspordi veosekäive suureneks võrreldes käesolevaga 1,5% varasema 9,2% languse asemel. Piirikaubanduse osas muutusi ei ole prognoositud, küll aga on positiivne risk transiittankijate näol, kes veel seni pole siin kogu potentsiaali realiseerinud. Kokkuvõttes suureneks järgmisel aastal silutud diislikütuse kogused 4,3% võrreldes tänase tasemega. Prognoosiperioodi viimastel aastatel stabiliseeruks kasv ning jääks keskmiselt 2,5% juurde.

5.3. Diisliaktsiis tasemel, mis ühtlustab hinna Lätiga

Aktsiisimäära tõstmisel 7,5% suureneks diislikütuse aktsiisimäär 372 €lt 400€le 1000 l kohta. Sellise aktsiisimäära taseme juures peaks kõigi eelduste kohaselt olema diislikütuse jaehind vähemalt suvisel perioodil (maist-oktoobrini) Lätis kehtivast jaehinnast pisut madalam. Talvisel perioodil tõstab Eesti hinna Läti hinnast kõrgemaks eelkõige biolisandi kohustus, kuna Läti novembrist-aprillini biolisandi kohustust seni veel ei kohalda. Kuna aga hinnavahed ei tohiks olla üle kriitilise piiri (üle ca 5-6 senti), siis ei ole põhjust eeldada piirikaubanduse jõulist taastumist, pigem jääb selle mõju -15 mln liitri juurde. Jaehinna tõus oleks väike ning mõjutaks aastast siseriiklikku tarbimist ca 12-15 mln liitri kadumisega. Makromajanduslikud tegurid muutuksid sarnaselt praeguse tasemele püsima jäämisega.

Joonis 16. Erinevad aktsiisimäära stsenaariumid, kogused ja tekkepõhine laekumine aastatel 2021-2025



Allikas: Rahandusministeerium

6. Kokkuvõte

Diisli maksustamine aktsiisiga tekitab majanduslikke moonutusi ning -ebaefektiivsust. Täiendava mõõtmel lisab viimastel aastatel hoogustunud piirikaubandus Läti ja Leedu suunal, mis ajutiselt langetatud aktsiisi tingimustes vähenes. Rahvusvahelises võrdluses maksustab Eesti diisli praeguse ajutise madala määra tingimustes madalalt. Varasem kõrgem aktsiis, mis alates 2022. aasta maist uuesti kehtima hakkab, on terve EL võrdluses keskmiste seas, kuid madalama tulutasemega (Ida-Euroopa) riikide seas kõrge. Eesti kogus mootorikütustelt osakaaluna kõigist maksutuludest kõige suurema osa ELis, mis tuleneb nii aktsiisimäärast, kõrge tarbimise osakaalust kui ka automaksu puudumisest.

Keskkonna maksustamise mõttes on mootorikütuste ja autode maksustamisel kaks suuremat eesmärki – heitmete ning ummikute vähendamine. Diisliaktsiis täidab neist otsesemalt vaid esimest ning ummikute vähendamiseks on efektiivsemad muud meetmed. Üldiselt ei ole diisli- ja muude energiatoodete aktsiisi kehtestamisel ja määrade seadmisel Eestis olnud keskkonnahoiu eesmärgid esikohal. Pigem on need olnud instrumendid riigieelarvesse tulu kogumisel, et täita muid eesmärke.

Vastavalt Euroopa Komisjoni ettepanekule energiamaksustamise direktiivi muuta, tõuseks diisliaktsiisi miinimumäär olulisel määral ning oleks edaspidi indekseeritud ning kasvaks koos üldise hinnatasega. Samuti kaotataks ära osad erandid (näiteks aktsiisitagastused, mida mitmed teised riigid kasutavad oma transpordisektori toetuseks). Üldiselt on Euroopa Liidu riigid kliimaeesmärkide seadmisel ambitsioonikad ning ühe osana sellest on diislikütuse kui ühe suure saastaja maksustamine tõusuteel.

Majandussektoritest on suurim diisli tarbija maanteetranspordi sektor ning seeläbi on nad aktsiisipoliitikast ka kõige rohkem mõjutatud. Ennekoike on vähenenud sektori kasumlikkus. Lisaks aktsiisipoliitikale on selle põhjuseks ka kiire palgakasv. Sektori hõive, lisandväärtus ja ekspordi maht on ka kõrge aktsiisi tingimustes kasvanud. Sektori osakaal SKPs on veidi üle 2% ning on kahaneva trendiga. Sektori konkurentsivõime on olnud pikalt väike võrreldes näiteks Leedu ettevõtetega ning selle põhjused on mitmekülgsed. Aktsiisipoliitika ei pruugi olla peamine sektori konkurentsivõime piiraja.

Diislikütust on Eesti ettevõtted ostnud teistest riikidest arvestataval määral pikemalt, kui vaid pärast viimaseid aktsiisitõuse. Peamine suurem muudatus alates aastast 2016 oli hoogustunud kütuse ostmine Lätist ja Leedust. Kuna diisli hinnavahe Leeduga on ka praeguse madala aktsiisi tingimustes piisav, et motiveerida piirikaubandust, on peamiselt võimalik vähendada Lätisuunalist piirikaubandust, mis moodustas 2019. aastal kogu välismaalt ostetud diislikütusest ligi 17%.

Kuigi Eestis on diislikütus kõrgemalt maksustatud, oli eeldatavalt madalamate marginaalide tõttu diisli jaehind kuni 2015 aastani võrreldav Läti ja Leeduga. Seejärel on diisli jaehind Eestis ületanud Läti taset keskmiselt 12,5 sendiga ja Leedu taset 16,3 sendiga (aastad 2017-2019), mida võib valdavalt seletada kahe diislikütuse aktsiisitõusuga. Pärast 2020. aasta kevadist aktsiisilangestust hindade erinevus osaliselt taandus. Kuigi aktsiis on nüüdseks Leeduga samal tasemel, on diisli jaehind Eestis 2021 aasta jooksul olnud keskmiselt 7,7 senti kõrgem. See erinevus tuleneb nii Leedu madalamast marginaalidest ja transpordikuludest, aga ka väiksemast biokütuse hinnalisast.

Kuigi Eesti aktsiisimäär on pärast 2020. aasta mais toimunud aktsiisilangestust Lätiga võrreldes 4,2 senti madalam, ei avaldu see jaehinna võrdluses sarnasel kujul. Talvise

diislikütuse puhul on Eestil jaehind jätkuvalt kõrgem, kuna Läti talveperioodil biodiisli nõuet ei täida. Talveperioodil on seega biokütuse hinnalisast tingitud erinevus Eestiga hinnanguliselt 6,6 senti ja suvise diislikütuse puhul ca 2,4 senti. Võrreldes ka marginaali ja transpordikulud, on nende komponentide erinevus diisli puhul Lätiga üsna tagasihoidlik (ca 1 sent liitri kohta Lätil madalam). Seetõttu on suvise kütuse puhul on 2021 aasta näitel Eesti ja Läti diisli jaehinnad pea samal tasemel, ehk aktsiisimäära erinevust kompenseerib kõrgem biokütuse hinnalisa.

Vastavalt Rahandusministeeriumi suvisele majandusprognoosile suurendab diisli aktsiisitõus 2022. aasta maist aktsiisilaekumist 21 miljoni euro võrra 2022. aastal ning 50 miljoni euro võrra 2023. aastal võrreldes praegu kehtiva madala aktsiisimääraga. Aktsiisi tõstmine tasemele, mis ühtlustab keskmise diisli hinna Lätiga, vähendab küll võrreldes põhistsenaariumiga piirikaubandust, kuid vähendab ka riigieelarvesse laekuvat maksutulu. Alljärgnev tabel 4 annab mõjuhinnangutest ülevaate.

Tabel 4. Diisli aktsiisistsenaariumide kokkuvõte.

	Aktsiisi laekumine seadustatud tõusu korral (määr 493 €), mEUR	Muutus, kui langetada Läti määran (414€), mEUR	Muutus, kui hind jääb Läti tasemele (400 €), mEUR	Muutus, kui säilib langetatud määr (372 €), mEUR
2022	349	-11	-14	-21
2023	387	-30	-37	-50
2024	394	-31	-38	-50
MAJANDUS 2022	Diislikütuse deklareeritud koguste kasv tagasihoidlikum seoses konkurentseelise kaotamisega Läti ja Leedu vedajatel (2,2% võrreldes 2021). Välisvedude lepingute vähenemine eelkõige Skandinaavia suunal.	Diislikütuse kasv 3,6% võrreldes 2021. Transpordisektor püsib konkurentsis. Läti ja Leedu vedajatel eelis talvisel perioodil. Transpordisektoril võimalused investeeringuteks (säästlikum autopark).	Diislikütuse kasv 3,8% võrreldes 2021. Transpordisektor püsib konkurentsis. Transpordisektoril säilib võimalused investeeringuteks (säästlikum autopark). Läti ja Leedu vedajatel eelis talvisel perioodil.	Diislikütuse kasv 4,3% võrreldes 2021. Transpordisektoril säilib konkurentsi eelis. Transpordisektoril suuremad võimalused investeeringuteks (säästlikum autopark)
HIND 2022	Hinnavahe Lätiga (maksud) 12 senti (Lätis ei kehti biolisandi kohustust nov-aprillini). Siseriiklik tarbimine kukub hinnakasvu tõttu 26 mln liitrit (sh eratarbijad, piiriülene tankimine Läti poolt)	Hinnavahe Lätiga (biolisand) 3 senti (Lätis ei kehti biolisandi kohustust nov-aprillini). Siseriiklik tarbimine kukub hinnakasvu tõttu 17 mln liitrit (sh eratarbijad, piiriülene tankimine Läti poolt)	Hinda suudetakse hoida Lätiga samal tasemel. Siseriiklik tarbimine kukub hinnakasvu tõttu 12 mln liitrit (sh eratarbijad, piiriülene tankimine Läti poolt)	Hinnavahe Lätiga puudub või on väiksem (talvisel perioodil võib olla veidi kõrgem, biolisandi kohustusest tulenevalt).
PIIRIKAUBANDUS 2022	Piirikaubandus suurenemise tõttu liigub Eestist välja 51 mln liitrit, suureneb nii Lätis kui Leedus tankimine ning summaarselt liigub tankimist piiri taha rohkem kui 2 aasta jooksul tagasi toodi. Piirikaubandus suureneb osaliselt ka veel 2023. aastal (12 mln liitrit)	Piirikaubandus suurenemise tõttu liigub Eestist välja 22 mln liitrit. Suureneb tankimine nii Läti (eelkõige talvisel perioodil) kui ka Leedus.	Piirikaubanduse suurenemise tõttu liigub Eestist välja 15 mln liitrit. Suureneb tankimine nii Lätis (eelkõige talvisel perioodil) kui ka Leedus.	Püsib 2021. aasta tasemel