



Rahandusministeerium  
Suur-Ameerika 1  
15006 Tallinn

Teie 24.04.2014 nr 1.1-10/5372

Meie 08.05.2014 nr 4/137

**Arvamuse esitamine alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja  
elektriaktsiisi seaduse ning vedelkütuse erimärgistamise  
seaduse muutmise seaduse eelnõu kohta**

Lugupeetud Marek Uusküla

Eesti Kaubandus-Tööstuskoda (edaspidi Kaubanduskoda) tänab Teid võimaluse eest avaldada arvamust alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seaduse ning vedelkütuse erimärgistamise seaduse muutmise seaduse eelnõu (edaspidi Eelnõu) kohta. Järgnevalt esitame oma kommentaarid ja ettepanekud Eelnõu kohta, lähtudes liikmetelt saadud tagasisidest.

**3. Eelnõuga tõstetakse alkoholi aktsiisimäärasid 2015. aastal 15% ning järgneval kolmel aastal 10%.**

Kaubanduskoda nõustub, et riigieelarve tulude suurendamiseks ning alkoholi tarbimise vähendamiseks on vaja aeg-ajalt tõsta alkoholi aktsiisimäärasid. Samas me ei toeta alkoholi aktsiisimäärade tõstmist Eelnõus kavandatud kujul. Kaubanduskoda teeb ettepaneku tõsta aastatel 2015-2018 alkoholi aktsiisi mitte rohkem kui 5 % aastas. Järgnevalt põhjendame oma ettepanekut.

- 1) Eelnõu seletuskirjas on märgitud, et alkoholi aktsiisi soovitakse tõsta rohkem kui üldise eeldatava hinnatõusu võrra. Siinkohal juhime tähelepanu asjaolule, et Rahandusministeeriumi 2014. aasta kevadise majandusprognoosi kohaselt suureneb tarbijahinnaindeks 2015. aastal 2,7% ning järgmisel kolmel aastal 2,8%. See tähendab, et kui alkoholi aktsiisimäärasid tõsta järgneval neljal aastal 5% aastas, siis suureneks aktsiis peaaegu kaks korda kiiremini kui tarbijahinnaindeks ehk aktsiis tõuseks oluliselt rohkem kui on eeldatav hinnatõus.
- 2) Eelnõu seletuskirjas on ka välja toodud, et alkoholi- ja tubakaaktsiisi tõstmise eesmärgiks on suurendada riigieelarve tulusid ning piirata alkoholi ja tubakatoodete tarbimist. Samas jääb meile arusaamatuks, miks ei piisa nimetatud eesmärkide täitmiseks 5%-lisest alkoholi aktsiisitõusust nagu sigarettide puhul.
- 3) Viimaste aastate praktika on näidanud, et 5%-line alkoholi aktsiisimäärade tõus ei avalda olulist mõju salaturule. Samas aktsiisimäärade hüppeline tõus võib märgatavalt suurendada salaturu osakaalu, mis avaldaks omakorda negatiivset mõju riigieelarve tuludele ning takistaks rahvatervise eesmärkide täitmist. Kaubanduskoda ei ole täielikult veendunud, et riik suudab ka pärast aktsiiside märkimisväärset tõusu tagada, et alkoholi salaturg ei suurene, rääkimata salaturu vähenemisest.

- 4) Kaubanduskoda ei ole veendunud, et aktsiiside hüppeline tõstmine aitab suurendada riigieelarve tulusid Eelnõus kavandatud ulatuses. Üheks tulusid vähendavaks teguriks võib osutuda salaturu osakaalu suurenemine. Aktsiisitulud võivad jääda väiksemaks ka piirikaubanduse tõttu. Näiteks Lõuna-Eesti ja Pärnumaa inimesed võivad hakata ostma senisest enam alkoholi Lätist, kus aktsiisid on oluliselt madalamad kui Eestis. Kui Eestis on hetkel õlle aktsiisimäär 0,0628 eurot ühe kraadi alkoholi kohta, siis Lätis on sama määr 0,031 eurot ehk üle kahe korra madalam kui Eestis. Eelnõuga kavandatud aktsiisitõusu järel kerkib Eestis aktsiis 2018. aastaks 0,096 euroni. Seega võib aktsiisimäära erinevus Lätiga suureneda ka kolmekordseks ehk 0,06 euroni. Hetkel on õlle aktsiisimäär Saksamaal sama suurusjärgu võrra madalam kui Taanis. Sellest tingituna ostetakse ca 40% Taanis tarbitavast õllest Saksamaalt. Aktiivne piirikaubandus toimub ka Taani ja Rootsi vahel. Seega võib oluline aktsiisimäärade erinevus Eestis ja Lätis tekitada piirikaubanduse, mis avaldab negatiivset mõju Eesti maksutuludele, sh aktsiisituludele. Eelnõuga kavandatud aktsiisitõusu järel vähenevad aktsiisierinevused ka Eesti ja Soome vahel, mis võib omakorda vähendada piirikaubandust Eesti ja Soome vahel. Selle tagajärjel väheneksid nii aktsiisitulud kui ka muud turismist saadavad tulud.

## **2. Eelnõuga tõstetakse 5% sigarettide ja suitsetamistubaka aktsiisimäärasid kolmel järgneval aastal alates 2016. aastast.**

Kaubanduskoda toetab igati aktsiisimäärade tõstmise pikaajalist planeerimist. Samuti peame õigeks seda, et aktsiisimäärasid ei tõsteta hüppeliselt, vaid aasta-aastalt mõõdukas tempos. Leiame, et mõõdukas aktsiisimäärade tõstmine ei suurenda ka salasigarettide turgu. Toetame ka põhimõtet, et Eelnõuga tõstetakse sigarettide fikseeritud aktsiisimäära ja minimaalselt makstavat aktsiisimäära, mitte proportsionaalset aktsiisimäära.

## **3. Eelnõuga lõpetatakse erimärgistatud vedelkütuse kasutamine raudteevedudel, kütmiseks ning Eesti territoriaalvetes laevatamisel.**

Kaubanduskoja hinnangul ei ole Eelnõu koostajad piisavalt põhjalikult hinnanud, millist mõju avaldavad Eelnõuga kavandatavad muudatused vedelkütuse erimärgistamise seaduses. Seetõttu teeme ettepaneku analüüsida põhjalikumalt, milline on eelpool nimetatud muudatuste tegelik mõju. Järgnevalt kirjeldame lähemalt, millist mõju avaldab kerge kütteõli erimärgistamise kaotamine kalanduses ning erimärgistatud diislikütuse kasutamise lõpetamine kaupade raudteeveol.

- a) Oleme saanud ettevõtelt tagasisidet, et kalanduses kasutatava kütuse aktsiisivabastuse kehtetuks tunnistamine paneb Eesti ettevõtted halvemasse positsiooni, sest teistes Läänemere riikides on aktsiisivabastus olemas. Seega vähendab plaanitav muudatus Eesti ettevõtete konkurentsivõimet. Juhime tähelepanu sellele, et meie lähinaabritel on juba praegu mitmed eelised Eesti ettevõtete ees (nt on sadamatasud madalamad kuna kasutatakse munitsipaalsadamaid; mõnes riigis puudub püügiõiguse tasu jne). Samas kilu ja räime püügil on konkurents täna Läänemeresel väga tihe, sest kauplemine toimub ühtsel turul ja sama toorainega.

Oleme saanud tagasisidet, et aktsiisivabastuse kaotamise korral hakatakse kütust tankima teiste riikide sadamast ning sellisel juhul lossitakse ka kala sinna. See vähendaks oluliselt Eestisse lossitavat kala kogust – mõnedel hinnangutel kuni 15 000 tonni aastas, mis moodustab 1/3 Eesti kvoodist. See tähendab omakorda, et Eesti riigil jääb teenimata oluline osa loodetud 0,3 miljoni eurost aktsiisivabastuse kaotamisest kui ka seda, et mitmed sektoriga seotud töökohad kaovad või jäävad osalise

koormusega ehk riik kaotab maksutulu. Samuti ei tohiks unustada, et paljud sadamad, kuhu kala lossitakse ning külmhooned, kus kilu ja räime töödeldakse, asuvad Eesti mõistes äärealadel. Enamus kilu ja räime lossitakse Veere ja Mõntu sadamas Saaremaal, Dirhami, Westmeri ja Virtsu sadamas Läänemaal, Lehtma sadamas Hiiumaal jne. Samuti on töötlemisettevõtted just linnadest väljas (nt Salme, Kaarma ja Torgu vald Saaremaal; Audru vald Pärnumaal). See tähendab, et paljudes nimetatud kohtades on töötlemisettevõtted piirkonnas äärmiselt oluliseks tööandjaks ja kõik muudatused, mis kahjustavad kalapüügiga tegelevate ettevõtete konkurentsivõimet, mõjutavad ka inimeste tööhõivet nimetatud maapiirkondades. Seega võib kalanduses kasutatava kütuse aktsiisivabastuse kehtetuks tunnistamine kokkuvõttes hoopiski vähendada riigieelarve tulusid, mitte suurendada 0,3 mln euro võrra aastas nagu loodavad Eelnõu koostajad.

- b) Kaubanduskoja hinnangul kaasneb Eesti riigile oluline negatiivne mõju ka juhul, kui lõpetatakse erimärgistatud diislikütuse kasutamine kaupade raudteeveol. Olukorras, kus raudteeinfrastruktuuri kasutustasu on viimase 3 aastaga tõusnud 50% ja viimase 10 aastaga kolm korda, kahjustaks Eelnõuga kavandatav muudatus oluliselt kogu Eesti transpordiahela konkurentsivõimet. Kaubavedu mööda raudteed on Eesti logistikakoridori üks tähtsamaid eeliseid, sest võimaldab vedada suures koguses mahukaupu ida-lääne suunal ning efektiivseid konteinerronge lääne-ida suunal. Raudteeveod on aga täna Eestis raskustes. Konkurentsipüsimeks püütakse leida täiendavaid kaubavooge, millele on võimalik anda lisaväärtust Eestis ning seeläbi luua uusi töökohti ning täiendavat maksutulu, kuid kavandatavad muudatused takistavad selliseid püüdlusi.

Eelnõu seletuskirjas on märgitud, et raudteevedudes kasutatava kütuse aktsiisivabastuse kehtetuks tunnistamisega kaasnevad tekkepõhised mõjud alates 2015. aastast igal aastal vähemalt 0,1 miljoni euro võrra, ulatudes 9,7 miljonist eurost 10,1 miljoni euroni. Oleme seisukohal, et selline arvutuskäik jätab arvestamata veohindade tõusuga kaasneva kaubaveomahu langusega, millest tingituna väheneb ka raudteel kasutatava diislikütuse kogumaht. Seega ei ole arvutuste tegemisel arvestatud kõikide muudatustega kaasnevate negatiivsete mõjudega.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/  
Mait Palts  
Peadirektor

Koostanud: Marko Udras [marko.udras@koda.ee](mailto:marko.udras@koda.ee) 6040070