

Eesti Vabariigi Valitsus
Stenbocki maja
Rahukohtu 3
15161 Tallinn

Meie 25.05.2016 nr 4/99

Ettepanek siduda kütuseaktsiisi laekumine teehoiu rahastamisega

Lugupeetud Taavi Rõivas

Eesti Kaubandus-Tööstuskoda (edaspidi: Kaubanduskoda) pöördub Teie poole seoses teehoiu rahastamisega. Kaubanduskoja hinnangul oleks tänast makromajanduslikku olukorda arvestades oluline tagada senisest suurem ja stabiilsem teehoiu ja taristuinvesteeringute rahastatus. Teehoiu rahastamise suurendamine on otseselt vajalik samm, et suurendada Eesti majanduse konkurentsivõimet ning tagada ja ühtlustada regionaalset konkurentsivõimet. Teehoiu rahastamise suurendamiseks peame oluliseks kaaluda taas kütuseaktsiisi laekumise sidumist teehoiu rahastamisega ehk taastada olukord, mis kehtis enne 2015. aastat. Järgnevalt selgitame oma ettepanekut lähemalt.

Kuni 2014. aasta lõpuni sisaldus teeseaduses põhimõtte, mille kohaselt vastas teehoiu rahastamise suurus vähemalt 75%-le kütuseaktsiisi (va erimärgistatud kütuste ja maagaasi aktsiisi) ning 25%-le erimärgistatud kütuste aktsiisi kavandatavast laekumisest. Sellest põhimõttest loobuti 2015. aastal. Eelnõu seletuskirjas toodi välja, et muudatusega ei muudeta teehoiu rahastamise mahtu. Kuna see aasta tõsteti diislikütuse aktsiisimäära 14% ja bensiini aktsiisimäära 10% ning 2017. ja 2018. aastal tõusevad kütuseaktsiisid täiendavalt 10%, siis suureneb järgnevatel aastatel eelduslikult märgatavalt ka kütuseaktsiisi laekumine. Seega on tänaseks selge, et rahastamispõhimõtte muudatuse tulemusena jääb riigil tegemata sadade miljonite eurode ulatuses investeeringuid teeheidu. Näiteks järgmiseks aastaks prognoosib Rahandusministeerium kütuseaktsiisi laekumiseks 532 mln eurot. Kui teehoiu rahastamine oleks jätkuvalt seotud kütuseaktsiisi laekumisega, oleks 2017. aastal teehoiu rahastuse suurus veidi alla 400 mln euro. Teehoiukava 2014-2020 finantsplaani kohaselt soovitakse järgmisel aastal suunata riigimaanteede hoiuks vaid ca 283 mln eurot. Seega oleks ilma teehoiu rahastamispõhimõtte muudatuseta järgmisel aastal teehoiu rahastatus ca 100 mln eurot suurem. Samuti oleks aastatel 2018-2020 teehoiu rahastamise maht igas aastal rohkem kui 100 mln eurot suurem, kui täna kehtiks 2014. aasta teehoiu rahastamise süsteem. Seega jääb rahastamispõhimõtte muutmise tagajärjel aastatel 2017-2020 teeheidu investeerimata rohkem kui 400 mln eurot.

Alates 2015. aastast kehtiv teehoiu rahastamissüsteem on juba näidanud, et selle abil ei ole võimalik kiiremas tempos maanteede kvaliteeti tõsta. Seetõttu teeme ettepaneku minna teehoiu rahastamisel vana süsteemi juurde tagasi. See tähendab, et seadusesse tuleb lisada põhimõtte, et teehoiu rahastamise suurus peab vastama vähemalt 75%-le kütuseaktsiisi (va erimärgistatud kütuste ja maagaasi aktsiisi) ning



25%-le erimärgistatud kütuste aktsiisi kavandatavast laekumisest. Selline süsteem tagab järjepideva teehoiu rahastamise ning võimaldab tänasest oluliselt rohkem investeerida teehoidu (ca 100 mln eurot aastas). Kui teehoiu rahastamine oleks jätkuvalt seotud kütuseaktsiisi laekumisega, oleksid ettevõtjad ja tarbijad oluliselt paremini mõistnud ka kütuseaktsiisi tõstmise vajadust või sellega nõustunud. Hetkel nähakse kütuseaktsiisi tõusu siiski pigem kui Eesti ettevõtete konkurentsivõimet vähendavat meetet, kuivõrd selle eesmärk jääb selgusetuks. Leiame, et aktsiisi sidumine konkreetsete eesmärkidega on loogiline ja põhjendatud.

Leiame, et teedevõrku, aga ka teiste ühenduste kvaliteeti, on vaja teha tänasest oluliselt suuremaid investeeringuid, et tõsta riigi konkurentsivõimet. Nii siseriiklike kui ka välisühenduste arendamine peab olema jätkuvalt prioriteet, sest selle abil soodustatakse nii majandus-, regionaalse- kui ka teadusliku arengu kiirendamist.

Kaubanduskoda tunnustab Vabariigi Valitsust otsuse eest ehitada neljarealiseks Kose-Mäo teelõik, mis läheb maksma ca 170 mln eurot. Samas leiame, et sellest investeeringust jääb väheseks, et tõsta Eesti teede kvaliteeti oluliselt ning suurendada teede ohutust või mõjutada regionaalseid arenguid. Leiame, et ambitsioon peaks selles osa olema oluliselt suurem ning hõlmama kogu Tallinn-Tartu maantee, Tallinn-Narva ja Tallinn-Pärnu-Ikla arendamist. Maanteetranspordi konkurentsivõime tõstmiseks on täiendavalt oluline suurendada ka Eesti teede ja sildade kandevõimet, et aastaringelt võiks teedel sõita 44-tonnise veose asemel vähemalt 52-tonnise veosega. Selline muudatus avaldaks positiivset mõju ka keskkonnale, sest väheneks raskeveokite aastane läbisõit. Eelnevalt nimetatud investeeringuid ei ole aga võimalik mõistliku aja jooksul ellu viia, kui riik ei suurenda märgatavalt teehoiu rahastamist.

Kokkuvõtteks, Kaubanduskoda peab väga oluliseks tõsta juba lähiaastatel märkimisväärselt teehoiu rahastamise mahtu. Kuna tänase rahastamissüsteemi kaudu ei lisandu piisavas mahus täiendavaid vahendeid teede ehituseks, teeme ettepaneku siduda teehoiu rahastamine kütuseaktsiisi laekumisega. Selle muudatuse elluviimisel oleks riigil järgnevatel aastatel võimalik paigutada täiendavad 100 mln eurot aastas teehoidu. Selliste taristuinvesteeringutega kaasneb positiivne sotsiaal-majanduslik mõju nii lühiajaliselt kui ka pikaajaliselt. Mitmed uuringud on kinnitanud, et suured investeeringud teede ja teiste taristuobjektide ehitusse, annavad positiivse panuse ka SKP kasvu. Lisaks parandavad investeeringud Eesti maanteetranspordi konkurentsivõimet ning suurendavad liikluse turvalisust.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/