

Diislikütuse aktsiisilangetus peatas Eesti veondussektori langustrendi

Statistikaameti andmed veondussektori majandustegevuse kohta 2020. aasta kolmandas kvartalis avaldavad, et 2019. aasta viimasest poolest märkimisväärses languses olnud Eesti vedajate kaubamahud on taastumas. Veel enne koroonapandeemia mõjusid – 2019. aasta neljandas kvartalis – langes Eesti vedajate veosekäive lausa 21% aasta varasemaga võrreldes. Eelmise aasta lõpus oli aga Eesti vedajate aktiivsuse kasv märgatav ja nii oli veomaht 2020. aasta kolmandas kvartalis 1,26 mld tonn-kilomeetrit, mis jääb aasta varasemale perioodile alla ainult 5% võrra.

Peamiseks põhjuseks, miks Eesti veondus uuesti pead tõstab, on nn kriisimeetmete raames vastu võetud otsus langetada diislikütuse aktsiisi, märgib Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsiooni (ELEA) juhatuse liige ja juhataja Herkki Kitsing. „Äärmiselt konkurentsitihedal turul on kütuse sisendhind tähtis aspekt riikliku veondussektori konkurentsivõime kontekstis – odavam kütusehind on aidanud meie vedajatel nii Eesti sisevedudel, kui ka Eestist lähtuvatel ja Eestit läbivatel rahvusvahelistel vedudel edukalt konkureerida teiste riikide vedajatega,“ avaldas Kitsing heameelt möödunud kevadel tehtud otsuse üle.

Võrreldes naaberriikidega pole Eesti riik kohalikku veondussektorit piisavalt prioritseerinud. „Näiteks Leedu on riiklikult tähtsustanud transporditeenuste sektorit ja nii teeniti riiklikult ainuüksi aastal 2019 ca 3 miljardit eurot rohkem eksporditulu kui Eesti,“ tõdes Kitsing. Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni nõukogu esimees Einar Vallbaum leiab, et lisaks vedajatele tõstis diislikütuse aktsiisilangetus märgatavalt ka Eesti eksportiva tööstussektori konkurentsivõimet. „Näeme oma klientide pealt hästi, et soodsamad kütusehinnad pakuvad Eesti eksportivatele ettevõtetele paremaid võimalusi konkureerimiseks välisurgudel. Nõudlus transporditeenusele ekspordi suunal on isegi ebakindlas majandussituatsioonis kasvanud,“ selgitas Vallbaum kaubavedude mahtude taastumise tausta.

“Veoettevõtete vahel on tõsine konkurents ja kulude “optimeerimisega” konkurentsieelise saamine pole õige. Kõrgete aktsiisimääradega mootorikütuse puhul oli riik nagu pooleks jagatud. Need, kes asusid Läti piirile lähemal, said võimaluse tankida naaberriigis odavama kütusega. Selline ei ole normaalne konkurents. Riik peaks hea seisma selle eest, et veoturg toimiks tõrgeteta”, märkis Autoettevõtete Liidu direktor Villem Tori. “Mootorikütuse hind mõjutab kõiki ja tarbijad maksavad hinnatõusu lõppkokkuvõttes kinni. Nii polekski nagu vedajatel probleemi, kuid ebavõrdne konkurents ja sellest tulenev surve muudab olukorra kriitiliseks ja eriti raskeks neile vedajatele, kes soovivad riigi ees ausaks jääda”, lisas Tori.

Valitsus peab lähikuudel otsustama, kas tänase aktsiisimääraga jätkatakse ka 2022. aastal, sest ajutise meetmena ette nähtud aktsiisilangetus peaks tagasi pöörduma 2022. maikuuks. ELEA nõukogu liige ja VIA 3L juht Rainel Rohtla hoiatas, et kui diislikütuse aktsiisi tõstetakse, siis liigub tankimine uuesti Eestist välja. „Kui valitsus aktsiisi langetas, siis lubasid vedajad oma tankimise Eestisse tagasi tuua – täna näemegi, et suur osa – ehk üle 100 miljoni liitri – välisriikide tankimist ongi tagasi tulnud,“ rääkis Rohtla. „Vedude sektor on äärmiselt hinnatundlik ning kui aktsiis tõuseb, siis on kõik eeldused koheseks tankimise Eestist välja viimiseks loodud – lahendused ja logistika on selleks juba varasemalt välja töötatud ning sektor reageerib koheselt“. Samuti sõnas Rohtla, et vaadata tuleks suuremat eelarvepilti: „Tankimise taas välja liikumine tähendab, et tegelikkuses maksulaekumine ei suurene vaid jääb samaks. Kogu maksukoormus aga tõuseb ja selleks, et maksubaasi tõsta riigieelarves tuleb kehtestada täiendavaid makse, mis on kaudselt topelt maksustamine,“ hoiatas Rohtla aktsiisi tõstmise kaasaegsete varjatud maksutõusude eest.