

## **Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni (ERAA), Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsiooni (ELEA) ja Autoettevõtete Liit (AEL) ühispöördumine**

**17. märts 2021**

### **Diislikütuse aktsiisimäär alates 01.05.2022**

Eesti suurimaid rahvusvahelisi autovedajaid ühendavad esindusorganisatsioonid ERAA ja ELEA ning peamiselt Eesti siseriiklikule kaubaveole keskendunud ettevõtjaid esindav AEL pöörduvad Vabariigi Valitsuse, Riigikogu majandus- ja rahanduskomisjoni ning asjaga seotud ministriumite poole ettepanekuga **jätkata diislikütuse aktsiisimääraga 0,372 eurot/liiter ka alates 01.05.2022.**

Veondussektoril on tähtis roll Eesti kaubavahetuse soodustamisel ja töötleva tööstuse ekspordi toetamisel. Samuti on veondusel kui eraldiseisval majandustegevusel märkimisväärne võimalus panustada Eesti majandusarengusse ja eksporditulu teenimisse ning samas pakkuda hästi tasustatud töökohti Eesti inimestele. Veonduse ja laonduse tegevusalal on hõivatud 7,5% kõigist hõivatutest ehk umbes 50 000 inimest. Transporditeenused annavad suure panuse eksporditulu laekumisse ja tasakaalustavad Eesti väliskaubandusbilanssi. Veonduse ja laonduse tegevusalal tegutseb umbes 5700 ettevõtet. 2019. aastal kasvas hõivatute arv veonduse ja laonduse ettevõtetes 1,7%. Sektori palgatõus oli Eesti keskmisest (7,4%) kõrgem ehk 8,5%, mistõttu mahajäämus Eesti keskmisest palgast vähenes.

Viimastel aastatel on Eesti veondussektor kaotanud konkurentsivõimes võrdluses teiste riikide vedajatega – erinevalt naaberriikidest pole Eesti riik soodustanud sektori arengut ja seetõttu on kodumaiste ettevõtete veomahud vastupidiselt ekspordimahtudele hoopis vähenenud. Eriti selgelt võib Eesti veondussektori kokku tõmbumist näha alates 2019. aastast: võrreldes baasaastaga 2015 **oli Eesti veondussektor kaotanud aastaks 2019 koguni 23,5% oma kaubakäibest.** Kui 2015. aastal vedasid kodumaised ettevõtted keskmiselt 1,56 mld tonn-kilomeetrit kaupa kvartalis, siis 2019. aastal oli keskmine maht kvartalis 1,19 mld tonn-kilomeetrit. Veomahtude langus kiirenes drastiliselt veelgi 2020. aasta I kvartalis – Eesti vedajate mahud langesid koguni 45% 2019. aasta I kvartaliga võrreldes.

Samas on näha, et välismaiste veoautode läbisõit Eesti maanteedel on liikunud hoopis kasvavas suunas – nii suurenes kõikide Eesti naaberriikide vedajate poolt soetatud Eesti teekasutustasude piletite arv 2019. aastal kokku ligi 10%. Ehk 2019. aastal liikus 30 000 välisriikide veokit Eestis rohkem kui ka aasta varem. Arvestades samal aastal märgatavalt langenud Eesti vedajate kaubaveomahtusid võib järeldada, et **Eesti veondussektor on kaotanud märkimisväärse osa oma turuosast välisriikide vedajatele.** Seal juures on välisriikide vedajad võtnud kohalikul vedajalt ära turuosa nii siseriiklike kui ka Eestist lähtuvate rahvusvaheliste vedude vaates.

Kuna 2020. aasta II kvartali andmed olid suuresti mõjutatud koroonapandeemiast, siis veondussektori konkurentsivõime hindamiseks tuleb vaadata 2020. aasta III kvartali andmeid. Kui enne pandeemiat olid Eesti vedajate mahud languses 25-45% võrra aasta varasemaga võrreldes, siis III kvartalis oli veomahtude vähenemine pidurdunud ning mahud olid võrreldes aastatagusega kõigest 5% madalamad. Kuna ainuke struktuurne muutus võrreldes 2020. aasta algusega oli kevadine diislikütuse aktsiisilangetus saab öelda, et **madalal diislikütuse aktsiisitasemel selge mõju ka Eesti kaubaveosektori konkurentsivõimele.** Aktsiisilangetus aitas märgatavalt tõsta Eesti maanteetranspordisektori kaubaveomahte ning tänu odavamale sisendhinnale suutsid vedajad edukalt konkureerida välisriikide vedajatega.

Riikide keskpankade maksebilansside andmed näitavad, et kui aastaks 2019 suutis Leedu oma maanteetranspordi teenuste ekspordi tõsta üle kahe korra võrreldes baasaastaga 2015, siis Eesti ekspordi kasv samal perioodil oli kõigest 20%. Kui Eesti veondussektor oleks suutnud Leedule võrdväärse tasemel ekspordiväärtust kasvatada, siis oleks teenuste väliskaubandusbilanss perioodil 2016-2019 olnud suurem 900 miljoni euro võrra. Statistikaameti andmetel eksportis Eesti 2019 aastal 7,18 miljardi euro eest teenuseid – kui maanteetransporditeenuste ekspordimaht oleks sarnaselt Leedule kasvanud, siis teenuste eksport oleks olnud 451 miljonit eurot ehk 6,3% kõrgem olnud. Vaadates 2020. aasta III kvartalis taastuma hakanud Eesti veondussektori kaubamahte võib eeldada, et hoides diislikütuse aktsiisi tänasel tasemel **suudab Eesti veondussektori jätkata kasvamist ja suurendada Eesti riikliku väliskaubandusbilansi eksporditulusid.**

Eesti veondussektori esindusorganisatsioonid märgivad, et olukorras, kus riik ei ole soodustanud kohalike vedajate majandustegevust on arvestatava osa Eesti sisevedude ja Eestist lähtuvate kaubavedude turust hõivanud välisvedajad. Seda saab vaadelda nii riskina majanduse pikaajalise arengu suhtes – kui kohalikud veoettevõtted lõpetavad võimatus konkurentsiolukorras tegevuse, siis sõltub meie eksportiva tööstuse võime välisturule kaupa transportida ainult välisriikide vedajatest. Välisriikide vedajad kasutavad Eesti teedetaristut ning saastavad meie keskkonda, samas ei laeku nende põletatud kütusest mitte sentigi Eesti riigieelarvesse. Lisaks jääb Eestil saamata väga märkimisväärne sisemajandus- ja eksporditulu transporditeenuse pakkumisest.. Diislikütuse aktsiisi jätmine täna kehtivale tasemele aitab kaasa mõlema probleemi lahendamisele – suureneb Eesti vedajate aktiivsus ning kehtib „saastaja maksab“ printsiip. Lisaks laekub riigikassasse üle **40 miljoni euro väärtuses aktsiisimaksu, mille täna jätavad Eesti ettevõtted välisriikidesse.** Aktsiisi tõstmisel alates 2022. aasta 1. maist on kiired ja drastilised tulemused – koheselt kaob Eestist märkimisväärne hulk diislikütuse tankimisest ning jätkub kohaliku veondussektori kokku tõmbumine. Kaovad hästitasustatud töökohad ja pikas perspektiivis satub lööbi alla ka kogu Eesti eksportiva tööstuse konkurentsivõime.

### **Pöördumisele alla kirjutanud:**

Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsiooni (ELEA)  
juhatuse liige ja juhataja  
Herkki Kitsing

Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsiooni (ERAA)  
nõukogu esimees  
Einar Vallbaum

Autoettevõtete Liit (AEL)  
direktor  
Villem Tori