

22.12.2022.

Vedajad: heitkogustega kauplemise süsteem (ETS2) koos planeeritud aktsiisitõuga vähendab täiendavalt Eesti konkurentsivõimet, viib äritegevuse ja mitmed sajad miljonid EUROd tulu naaberriikidele.

Eesti logistika ja ekspedeerimise sektori esindusorganisatsioon ELEA leiab, et heitekaubandust transpordikütustele laiendades jõuab uus hinnatõus veondusesse ja logistikasektorisse, aidates seeläbi kaasa üldisele inflatsioonile. Järgnevateks aastateks planeeritud diislikütuse aktsiisitõus annab aga Eesti hinnakasvule järjekordse topeltlöögi, samuti väheneb märgatavalt kohaliku veondussektori konkurentsivõime.

ELEA juhatuse liige Herkki Kitsing sõnas, et periood 2016-2019 annab hea indikatsiooni, mis juhtub, kui Eesti aktsiisipoliitika erineb naaberriikide omast. Sel perioodil tõsteti ennaktempos diislikütuse aktsiisi ja see oli vastavalt 8 ja 10 senti kõrgem kui Lätis ja Leedus. „Sel perioodil näitasid maanteeameti andmed veokite liikumisest Eesti maanteedel pidevat kasvu, samal ajal seisid Eesti veoettevõtete käibenumbrid paigal. Aktsiisitõus viis Eesti vedajate konkurentsivõime ja kinkis mitmesaja miljoni euro väärtuses äritegevust naaberriikidele,“ selgitas Kitsing aktsiisitõusu mõjusid kohalikele vedajatele ja teenuse osutajatele. „Kahjuks ei ole mingit põhjust arvata, et aktsiisivahe taastumisel seekord midagi teistmoodi juhtuks,“ nentis Kitsing. „Eesti peab seisma oma huvide eest ja oluline, et heitkogustega kauplemise süsteem (ETS2) ja aktsiisitõusu meedet ei laiendataks raskeveokite maagaasi, biogaasi, HVO ja muudele taastuvatele energiaallikatele,“ lisas Kitsing.

Vedajate esindaja hinnangul heitekaubanduse kohustuse tekkimisel koos planeeritava aktsiisitõusuga Eesti vedajate ja logistikasektori jaoks muudaks märgatavalt konkurentsiolukorda. „Kuna konkurentsipositsioon muutuks märgatavalt naaberriikide kasuks, kus aktsiisitõus ei ole sellises mahus nagu Eesti seda plaanib. Klientidele tähendab see loomulikult aga veohinna tõusu ja suuremas plaanis inflatsioonisurve säilimist,“ vaatab Kitsing reformi pikemaid mõjusid. Meie teedel hakkaksid liikuma üha rohkem naaberriikide veokeid, kes tulevad soodamast konkurentsikeskkonnast. Peame pidevalt jälgima konkurente, lähinaabreid ja minema nendega samas tempos, sest vastasel juhul kahjustame oma vedajaid ja oma tööstust. Tema hinnangul muudab situatsiooni Eestis keerulisemaks tõsiasi, et oleme Euroopa Liidu kõige kaugem nurk. Seda enam heitkogustega kauplemise süsteem (ETS2) koos täiendav diislikütuse aktsiisitõus võib tekitada uue majanduskriisi,“ nägi Kitsing tulevikku tumedates toonides.

ELEA on kahtlev ka selles osas, kuivõrd aitab heitekaubandus vähendada tegelikult kütusetarbimist. „Kaupa veetakse vastavalt sellele, kui palju on teenuse järele nõudlust. Seega kütust põletatakse ikka sama palju – see lihtsalt maksab rohkem,“ sõnab Kitsing. Tema hinnangul on riigil palju efektiivsemaid võimalusi veonduse ja logistikasektori jalajälje vähendamiseks. „Aastaid on vedajad rääkinud võimalusest lubada Eesti teedele pikemad ja raskemad 25,25m ja 60 tonni täismassiga autorongid, aeg on selleks küps ja nüüd on vaja ka poliitilist tagantõuget seadusandluse muutmiseks. Soome on vastava reformi just keskkonna- ja kliimasäästu kaalutlustest ellu viinud. Vaja on pilk pöörata uutele võimalustele: uued tehnoloogiad, pikemad ja raskemad autorongid, multimodaalsus, ühendused meritsi ja lennud. Need on tegevused, mida saab tõhusamaks teha, et tootlikkust tõsta. Riik võiks panna alla õla, et juba täna saaks raudteel nõ „AMBER train ehk Merevaigu rong“ liikuda. See kõik vajab investeringuid. Kui meie valitsus ei soovi niivõrd loogilist võimalust emissioonide vähendamiseks ära kasutada, siis igasugune keskkonnast hoolimise jutt on lihtsalt kahepalgeline hämamine,“ oli Kitsing kriitiline valitsuse senise tegevusetuse suhtes.

Herkki Kitsing
ELEA juhatuse liige