

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
Harju 11
15072 Tallinn

Meie 26.01.2017 nr 4/21

Ettepanek siduda kütuseaktsiisi laekumine teehoiu rahastamisega

Lugupeetud Kadri Simson

Eesti Kaubandus-Tööstuskoda (edaspidi: Kaubanduskoda) pöördub Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi 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 tõsta Eesti majanduse konkurentsivõimet ning tagada ja ühtlustada regionaalset konkurentsivõimet. Teehoiu rahastamise suurendamiseks teeme ettepaneku siduda kütuseaktsiisi laekumine teehoiu rahastamisega ehk taastada olukord, mis kehtis enne 2015. aastat. Järgnevalt selgitame oma ettepanekut lähemalt.

Kuni 2014. aasta lõpuni sisaldus teeseaduses põhimõte, 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.

Aastatel 2014-2016 on riigiteede teehoiukulud olnud ca 240 mln eurot aastas. See tähendab, et pärast teehoiu rahastamise põhimõtete muutmist ei ole riigiteede teehoiu rahastamine suurenenud. Samal ajal on märkimisväärselt kasvanud kütuseaktsiisi laekumine riigieelarvesse. Näiteks eelmisel aastal suurenes kütuseaktsiisi laekumine tänu kütuse aktsiisimäärade tõstmisele ca 60 mln euro võrra ehk 14,3%. Kütuseaktsiisi laekumise kasv jätkub tänu kütuse aktsiisimäärade tõstmisele ka järgnevatel aastatel. Näiteks 2017. aasta riigieelarves prognoositakse kütuseaktsiisi laekumiseks see aasta 556,4 mln eurot ning kasv võrreldes 2016. aastaga on taaskord ca 60 mln eurot. Samas teehoiu rahastamine kasvab oluliselt väiksemas määras. Riigiteede eehoiukava kohaselt on 2017. aastal teehoiukulud 258 mln eurot ehk 30 mln eurot suurem kui aasta varem. Aastatel 2014-2017 on kütuseaktsiisi laekumine suurenenud ca 151 mln euro võrra, kuid teehoiukulud on kasvanud vaid 30 mln euro võrra. Seega on teehoiu rahastamisepõhimõtte muudatus vähendanud investeeringuid teehoidu kümnete miljonite eurode võrra.

Kui teehoiu rahastamine oleks jätkuvalt seotud kütuseaktsiisi laekumisega, oleks 2017. aastal riigiteede teehoiu rahastuse suurus üle 350 mln euro aastas ehk tänasest ca 100 mln euro võrra suurem. Samuti oleks aastatel 2018-2020 riigiteede teehoiu rahastamise maht igas aastas ca 100 mln eurot suurem, kui täna kehtiks 2014. aasta teehoiu rahastamise süsteem. Seega jääb rahastamisepõhimõtte muutmise tagajärjel aastatel 2017-2020 riigiteede teehoidu investeerimata ca 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 põhimõte, 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).

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 toetab Kose-Mäo teelõigu neljarealiseks ehitamiseks, 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 aastaringsetel 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 ca 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/
Mait Palts
Peadirektor

Koostanud: Marko Udras marko.udras@koda.ee 6040070