

Sisekaitseakadeemia

Finantskolledž

Annela Orav

KÜTUSEAKTSIIS JA SELLE MÄÄRA TÕUSU MÕJU  
TOOTMISKULUDELE

Lõputöö

Juhendaja:

Indrek Saar, MSc

Tallinn 2008

# LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

## SISEKAITSEAKADEEMIA

Kolledž Finantskolledž	Kuu ja aasta mai 2008
Töö pealkiri: „Kütuseaktsiis ja selle määra tõusu mõju tootmiskuludele”	
Töö autor: Annela Orav	allkiri:
<p>Lõputöö uurimisobjektiks on kütuseaktsiis ja selle määrade tõusuga seotud mõjud ettevõtete tootmiskuludele ja selleläbi ka keskmisele hinnatasemele.</p> <p>Antud töö eesmärgiks on kütuseaktsiisi osakaalu leidmine kütusekasutusel ja määrade tõusu mõju avaldumine hinnatasemele makrotasandil ja kahe ettevõtte näitel mikrotasandil, kus täpsemaks uurimisobjektiks on kütuseaktsiisi osa kogukuludes. Tööle püstitatud hüpoteesi kohaselt varieerub kütuse aktsiisimäärade tõusu mõju oluliselt erinevate sektorite lõikes.</p> <p>Uurimismeetodina kasutas autor saadud andmete suhtarvanalüüsi ja võrdlevat analüüsi koostatud tabelitel ja graafikutel toodud andmetest. Andmed esitasid ettevõtted kütusearvete koopiadena ja üldkulude väljavõtete koopiadena kuluaruannetest perioodi november 2007-vebruar 2008 kohta. Makromajandusliku mõju uuringul kasutati statistikaametist saadud ettevõtete majandusnäitajaid (2001-2006) kütusele ja energiale tehtavatest kulutustest.</p> <p>Kogutud andmete analüüsist tulenes, et makrotasandil on kütuse tarbimine järk-järgult suurenenud, mis toob kaasa kütuseaktsiisi mitmemiljardilise riigieelarvesse laekumise suurenemise. Kuna <math>\frac{3}{4}</math> kütuseaktsiisi tulust riigieelarves kasutatakse otseselt teedeehituse finantseerimiseks, siis peaks olema aktsiisi laekumise suurenemise positiivne efekt mõne aja pärast kõigile liiklejatele tajutav.</p> <p>Kogu tootmiskulude tase kasvas kahe ettevõtte näitel kütuse aktsiisimäärade tõusu tagajärjel toiduainetetööstuse puhul ligi 4% ja transpordiettevõtte puhul 11%. Kütuse aktsiisimaksu osakaal suurenes alla 1% toiduainetetööstuses ja alla 10% transpordi ettevõttes, kus peamiseks muutuvkuluks on kütusekulu. Sellisel määral tootmiskulude suurenemine võib saada üheks teguriks hindade tõstmisel tootmises, kuid kütuse aktsiisimäärade ligi 25% tõus üksi ei oma siiski piisavalt kaalukat osa hindade kujunemisel, millele andis kinnitust ka võrdlus kütuste jaehindade ja tarbijahinnaindeksiga.</p> <p>Kuna uuring mikrotasandil on läbi viidud majandusteoreetilises mõttes lühikesel perioodil, ei pruugi tehtud järeldused ja prognoosid ettevõtete tootmisotsuste tingimuste muutumisel reaalselt aset leida ning seega ei saa antud tulemusi kasutada ettevõtete käitumise üldistamisel.</p>	
Võtmesõnad :Aktsiis, kütuseaktsiis, hinnatase, ettevõtete kulud, tootmiskulud	
Keywords : excise, fuel excise, price level, company`s expenditures, cost of production	
Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu	
Kaitsmisele lubatud: Juhendaja:	allkiri:

## SISUKORD

LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON .....	2
TABELITE JA JOONISTE LOETELU .....	4
SISSEJUHATUS .....	5
1. AKTSIISIDE OLEMUS JA MAJANDUSLIK MÕJU .....	7
1.1 Aktsiisiga maksustamise alused.....	7
1.2 Aktsiiside ühtlustamine Euroopa Liidu nõuetega.....	9
1.3 Aktsiiside majanduslik mõju .....	12
2. KÜTUSEAKTSIISI REGULATSIOON JA HARMONISEERITUD MÄÄRAD .....	16
2.1 Kütused aktsiisiobjektina.....	16
2.2 Kütuste liigitamine.....	17
2.3 Kütuseaktsiisi administreerimine ja määrade harmoniseerimine .....	19
3. KÜTUSE AKTSIISIMÄÄRA TÕUSU MAJANDUSLIKE MÕJUDE ANALÜÜS.....	24
3.1 Uuringu meetodika ja objektide valik .....	24
3.2 Kütuseaktsiisi osakaal makromajanduse tasandil .....	25
3.3 Kütuse aktsiisimäära tõus kahe ettevõtte näitel .....	29
KOKKUVÕTE .....	33
SUMMARY .....	36
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU .....	38
LISAD.....	40
LISA 1. Hinnatõusude mõju inflatsioonile .....	40
LISA 2. Kütuse aktsiisimäärad alates 01.01.2008 .....	41
LISA 3 Tabeli nr 3 ja 4 arvutuskäigud .....	44
LISA 4 Tabelite nr 5 ja 6 arvutuskäigud.....	46
LISA 5 Kütuse jaehinnad perioodil 2003- 2008 .....	50

## TABELITE JA JOONISTE LOETELU

Joonis 1. Puhas heaolukadu BGH maksumäära tõusust.....	14
Tabel 3. Kõikide ettevõtete kulud ostetud kütusele ja energiale aastatel 2001-2006.....	26
Tabel 4. Rubriigi „veondus, laondus, side” ettevõtete kulud ostetud kütusele ja energiale aastatel 2001-2006.....	27
Tabel 5. AS X aktsiisimäärade suhtarvude võrdlus kuludes.....	29-30
Tabel 6. AS Y aktsiisimäärade suhtarvude võrdlus kuludes.....	30-31
Joonis 2. Kütuste aktsiisimäärade muutus perioodil 2003-2008.....	32
Joonis 3. Kütuste jaehinnad AS Eesti Statoili andmetel.....	33
Joonis 4. Tarbijahinna indeksi muutus perioodil 2003-2008.....	33
Tabel 1. Administratiivsete hinnatõusude mõju inflatsioonile aastatel 2006–2010.....	40
Tabel 2. Kütuse aktsiisimäärad alates 01.01.2008.....	41- 43

## SISSEJUHATUS

Majandusarengu jätku seisukohalt on Vabariigi Valitsuse prioriteet järgnevaiks lähiaastateks Euroopa Liidu eurosooniga ühinemine ja euro kasutuselevõtmine. Antud eesmärgi võimalikult kiireks saavutamiseks viiakse aktsiisid harmoniseerimisdirektiivis 92/12/EMÜ ette nähtud kohustuslike miinimumideni, mille kehtestamisel on Euroopa Liit lähtunud kaupade vaba liikumise ja võrdse konkurentsi tagamisest ühtses tolli- ja majandusruumis.

Harmoniseerimise tagajärjel tõusevad otseselt aktsiisikaupade hinnad kohustuslike miinimumidega kehtestatud määradeni, mis toob kaasa üldise hinnataseme tõusu. Kuna kaupade hinnad on sõltuvad tootmiskuludest, mida otseselt mõjutab ka kütusehinna kasv kütuse aktsiisimäärde tõusu võrra, osutubki oluliseks kütuse aktsiisimaksu ulatuse hindamine läbi tootmiskulude ka hinnatasemele.

Tubaka- ja alkoholiaktsiisi puhul kandub aktsiisimäärade tõus otse üle hinda ja mõjutab otseselt nende kaupade tarbijaid. Kuna kütuseid kasutatakse tootmises, nii masinates, vaheproduktina, kui transpordis, on kütuseaktsiisi puhul lisaks vajalik analüüsida kütustekasutuse mahtusid ja sellest tulenevalt ka ettevõtete prognoositavaid otsuseid toodate omahinna kujunemisel. Seega on kütuste kasutamine kogu majandustegevuses väga laialt levinud ja puudutab kogu riigi majandust kui ka otsesemas või kaudsemas mõttes igapäevaselt kõiki kodanikke.

Antud töö eesmärgiks on kütuse aktsiisimaksu osakaalu leidmine kütusekasutusel ja määrade tõusu mõju avaldumine riigile makrotasandil ja kahe ettevõtte näitel mikrotasandil, kus täpsemaks uurimisobjektiks on kütuseaktsiisi osa tootmiskuludes. Tööle püstitatud hüpoteesi kohaselt varieerub kütuse aktsiisimäärade tõusu mõju oluliselt erinevate sektorite lõikes. Seejuures on toetunud rahandusministeeriumi 2008 aasta majandusprognoosisile, mille kohaselt riigi poolt reguleeritavate hindade muutuse mõju inflatsioonile on käesoleval aastal tavapärasest suurem eelkõige seoses aktsiisimäärade tõstmisega.

Uurimusmeetodina makrotasandil kasutatakse koondandmeid ettevõtete majandusnäitajatest kütustele ja energiale tehtud kuludest ja mikrotasandil valitud ettevõtete kütusearvete ja kasumiaruannete koopiatelyt saadud andmete suhtarvanalüüsi.

Tööle püstitatud eesmärkidele lahenduste leidmisel on oluline silmas pidada, et uuring mikrotasandil on läbi viidud majandusteoreetilises mõttes lühikesel perioodil, mistõttu ei pruugi tehtud järeldused ja prognoosid ettevõtete tootmisotsuste tingimuste muutumisel reaalselt aset leida.

Töö koosneb kolmest osast, milles esimeses käsitletakse aktsiismaksu olemuslikke aspekte, maksu majanduslikku mõju ja harmoniseerimise põhietappe ja-probleeme. Teises osas tutvustatakse kütuseaktsiisi objekte, nende liigitust ja maksu seaduslikku regulatsiooni. Kolmandas uurimuslikus osas viiakse läbi empiiriline analüüs.

Autor avaldab tänu koostöö eest juhendajale Indrek Saarele, Tartu aktsiisikeskuse talituse juhataja Marge Parvele, ettevõtte X haldusdirektorile ja ettevõtte Y tegevjuhile.

# 1. AKTSIISIDE OLEMUS JA MAJANDUSLIK MÕJU

Riigi iseseisva funktsioneerimise üheks aluseks on tasakaalustatud riigieelarve ja toimiv maksusüsteem. Eesti üheksakümneaastase ajaloo jooksul on seda süsteemi pidevalt muudetud ja arendatud eesmärgiga leida vastavale majandussituatsioonile sobivaim, piisavalt maksutulud sissetoov süsteem tagamaks kõikide ühiskonna osade normaalse töö ja kodanike heaolu. Antud perioodi maksusüsteemi kujundamist mõjutab enim Euroopa Liidu liikmestaatus ja edasise majandusarengu jätkamiseks ühisraha kasutuselevõtu prioriteet. Üheks viimati muudetud teguriks kaudses maksustamises sai aktsiisimaks, nimelt aktsiisimäärade tõstmine Euroopa Liidu poolt kehtestatud miinimummääradeni. Uurimaks selle muudatusega kaasnevat mõju kütuseaktsiisi puhul tuleb võtta arvesse aktsiiside taustinformatsiooni ja olemuslikke omapärasid.

## 1.1 Aktsiisiga maksustamise alused

Aktsiise võib põhjendada nii sellega, et kõrgema hinna kaudu soovitakse piirata teatud kaupade tarbimist kui ka sellega, et aktsiisiga maksustatavate kaupade tarbimine tekitab ebasoovitavaid välismõjusid. Aktsiis aitab internaliseerida negatiivsete välismõjudega seotud sotsiaal- ja keskkonnakulusid kauba hinda ning piirab sellega tootmist ja tarbimist<sup>1</sup>.

Maksustamise ajaloolist tausta aktsiiside kehtestamisest on selgitanud ameeriklasest riigi rahanduse professor H.C. Simons, kes leidis, et ainuke loogiline põhjendus aktsiisimaksude olemasoluks peitub kalvinismis. Simonsi arvamusel jagab kalvinism inimkonna valituteks ja nendeks, kes on igavesti äraneetud. Valitud märkasid, et neetud tarvitaskid suurtes kogustes teatud kaupu ja vägijooke. See andis valitutele hea põhjuse neile kaupadele ja jookidele maksu peale panna. Need maksud aitavad neetuid oma saatuseks ette valmistada ning samal ajal kannavad nad oma seljas seda maksukoormat, mis muidu valitutele kaela langeks. See selgitus ei olnud kindlasti mitte mõeldud naljana, kuid seda on kerge ümber

---

<sup>1</sup> Thuronyi, V. Tax Law Design and Drafting. Vol 1. 1996, ImF, Library of Congress Cataloging-in-Publication Data. lk.242

lükata. Mida enam lõuna poole Euroopas rännata, seda väiksem on kalvinismi mõju, kuid seda suurem on erinevate aktsiisimaksude arv<sup>2</sup>. Seega oleneb aktsiisobjektide valik väga palju riigi sisepoliitikast ja maksusüsteemi kehtestamisel seatud eesmärkidest.

Aktsiiside kehtestamisel lähtutakse maksevõimelisusest, sest aktsiisiga maksustatavad kaubad ei kuulu tavaliselt esmatarbekaupade hulka, kuigi neid tarbitakse suurel määral. Aktsiisid täidavad luksuskaupade maksu funktsiooni, kuid on ühiskonnas siiski üldiselt aktsepteeritud ja vastavad inimeste ettekujutusele õiglasest maksustamisest. Aktsiisidega maksustamisel kehtivad tarbimismaksu üldised põhimõtted nagu neutraalsuse printsiip, mille kohaselt toote maksustamine ja tohi sõltuda müüja või tootja isikust ja sihtkohamaa printsiip, mille puhul maksustamine toimub kauba tarbimiskohas.<sup>3</sup>

Aktsiisiga maksustatakse üldjuhul tarvitavaid asju. Maksukoormuse kannab küll lõpptarbija, kuid maksu kogujad ja maksjad on ettevõtjad, kes toodavad või impordivad kaupu. Tarbimist maksustatakse toote hinna suurendamise kaudu, kuid see jääb tarbijale varjatumaks kui näiteks käibemaks, mida müüja kauba arvetel eraldi välja toob.<sup>4</sup>

Kütuseaktsiis puhul on eripäraks see, et kütusetooteid tarbitakse küll laialdaselt, kuid aktsiisi maksmise kohustus riigi ees lasub väga väiksel osal ettevõtetest. Nagu selgus vestlusest Tartu aktsiisikeskuse talituse juhataja Marge Parvega, tekib kõnealuse aktsiisikeskuse hallatavatest aktsiisilaopidajatest kütuseaktsiisi maksukohustus ainult kahel kuni kolmel laopidajal. Siinkohal tuleb eelkõige silmas pidada kütuseaktsiisi maksukohustuse tekkimise tingimuste spetsiifikat, mille kohta täpsem info kajastub 2.3 peatüki punktis.

Kütuseaktsiisi puhul ei saa maksustamise eesmärgiks olla niivõrd tarbimise piiramine vaid pigem kütustele kui taastumatutele energiaallikatele alternatiivide leidmisele suunamine. Naftahindade pideva tõusu ja varude piiratuse mõjul on hoogsalt hakatud otsima uusi lahendusi energiaallikate funktsioonide täitmiseks. Seega ei pruugi tulevikus enam kütuste näol olla tegemist naftasaaduste vaid hoopis ajas tagasi pöördudes taimsetest või

---

<sup>2</sup> Thuronyi, V. Tax Law Design and Drafting. Vol 1. 1996, ImF, Library of Congress Cataloging-in-Publication Data. lk.246

<sup>3</sup> Lehis, L. Maksuõigus. 2004. Tallinn: Juura. lk 429-430

<sup>4</sup> „samas lk 429“



loomsetest jääkidest valmistatud või muu taastuva energia toodetega, mille puhul nende kasutuselevõttu hetkel soodustatakse.

Euroopa maksupoliitika sisukohalt omab fiskaalselt ühendatud liidus väga olulist osa peamiselt spetsiaalsete tarbimismaksude, aktsiiside näol konkreetse toote tarbimise, maksude säilitamine nende reaalse tulu laekumise tagamiseks liikmesriikidele. Aktsiisid võimaldavad kehtestada palju suurema maksukoormuse väikeselt arvult toodetelt kui seda suudab käibemaks, mis on kehtestatud enamusele toodetele. Kui erinevad aktsiisimaksud oleksid liikmesriikides ära kaotatud, siis selle tulemusena tekkinud maksukaotus riigi sissetulekutele oleks pidanud korvama käibemaksumäärade tõstmisega, mis muidugi avaldaks majandusele mõju inflatsiooni märkimisväärse kasvuga<sup>5</sup>.

Aktsiisiobjektide valikul on oluline tähendus nii võimaliku maksutulu suurusel kui maksu administreerimise keerukusel. Aktsiisiga maksustatakse väga laialt tarvitatavaid kaupu, mille maksustamisega kaasneb märkimisväärne tulu, kuna vähelevinud kaupade maksustamise haldamisega kaasnevad kulud võivad ületada maksulaekumisest saadavad tulud.<sup>6</sup>

Lisaks sellele, üldise maksusüsteemi kontekstis koosnevad aktsiisid paindlikest komponentidest, millega saab kergesti manööverdada edasise maksutulu vajadust silmas pidades. Eraldatud maksudena saab aktsiise kergesti kohandada erinevatele majanduslikele, sotsiaalsetele olukordadele vastavalt<sup>7</sup>. Selline seisukoht euroopa maksupoliitikute poolt viitab aktsiiside funktsioonile tulude ümberjagamise eesmärgist.

## 1.2 Aktsiiside ühtlustamine Euroopa Liidu nõuetega

Euroopa Liidu liikmeks olek nõuab Eestilt Liidu institutsioonide vastuvõetud otsuste aktsepteerimist ja esitatud nõuete realiseerimist ka maksustamist ja aktsiise puudutavates küsimustes.

---

<sup>5</sup> Moussis, N. 2007. Guide to European Policies. European Study Service.lk, 227-228

<sup>6</sup> Lehis, L.2004. Maksuõigus.Tallinn: Juura. lk, 431

<sup>7</sup> Moussis, N. 2007. Guide to European Policies. European Study Service.lk, 227-228

Liikmesriikide maksusüsteemide harmoniseerimisele pandi seaduslik alus 1957. aastal Rooma lepinguga. Kaudsete maksude reguleerimise ühisturu huvides sätestas lepingu artikkel 99. Seoses ühisturu moodustamise ja ning piirikontrollide kadumise päevakorda tõusmisega 1986.aastal tekkis vajadus kaudseid makse rohkem harmoniseerida<sup>8</sup>. Seetõttu muudeti ka Ühtse Euroopa Akti (SEA- Single European Act) jõustumist 1987.aastal artikli 99 sõnastus konkreetsemaks: „Euroopa Ministrite Nõukogu peab Euroopa Komisjoni ettepanekust lähtuvalt ja pärast Europarlamendiga konsulteerimist vastu võtma direktiivid käibemaksu, aktsiisimaksu ja teiste kaudsete maksude alase seadusandluse harmoniseerimiseks sellisel määral, et oleks tagatud ühisturu loomise ja funktsioneerimine lepingu artiklis 8a sätestatud aja jooksul.”

Aktsiiside kehtestamisel Euroopa Liidus tuleb järgida kahe olulise tingimuse täitmist. Esmalt ei tohi aktsiis häirida kohaliku turu situatsiooni<sup>9</sup>: struktuurilt peab maks olema harmoniseeritud nii, et oleks tagatud kaudse maksustamise kaitse kohalikele kaupadele. Teiseks peavad olema harmoniseeritud ka maksumäärad, et välistada liikmesriikide kaubanduses kaupade vaba liikumise takistamist.

Nende tingimuste täitmiseks ja ühtse maksusüsteemi ülesehitamiseks on Euroopa Liidu ametkonnad välja töötanud vastavad nõuded liikmesriikidele. Maksude harmoniseerimise pikaajaliseks eesmärgiks maksuneutraalsus ehk olukord, kus toodete, teenuste ja tootmistegurite vood riigist riiki ning tootmise rahvusvaheline spetsialiseerumine on maksude olemasolust sõltumatud<sup>10</sup>. Vastavalt optimaalsusprintsibile ei tohi aga rahvusvaheline kaubandus, tootmistegurite liikumine ning tootmise paiknemine olla mõjutatud maksustiimulitest.

Maksusüsteemide harmoniseerimine eeldab liikmesriikide erinevate maksusüsteemide omavahelist kokkusobitamist vastavalt majandusühenduse eesmärgile ühisturu loomisest, kus toimub liikmesriikide vahel kaupade, teenuste ja tootmistegurite vaba liikumine<sup>11</sup>. Seejuures on olemas kaks lähenemisviisi: ühtlustav ja diferentseeritud lähenemine. Ühtlustav lähenemine nõuab maksubaasi ja kõikide maksumäärade ühtlustamist kõigis

---

<sup>8</sup> Reiljan, J. Kulu, L. Euroopa Liidu sotsiaalmajanduspoliitika idalaienduse taustal. 1999. Tartu: TÜ majandusteaduskond lk 182-183

<sup>9</sup> Moussis, N. 2007. Guide to European Policies. European Study Service. lk, 228

<sup>10</sup> Reiljan, J. Kulu, L. Euroopa Liidu sotsiaalmajanduspoliitika idalaienduse taustal. 1999. Tartu: TÜ majandusteaduskond. lk 180

<sup>11</sup> „samas lk 181”

majandusüksuste riikides, kuid probleemiks seejuures on sobivate maksude ja maksumäärade valimine, mis maksimeeriks ühenduse kui terviku heaolu. Diferentseeritud lähenemisviis baseerub põhimõttel, et iga konkreetne maksusüsteem on riigi majanduslike eesmärkide saavutamise instrumendiks. Seetõttu valib iga riik endale maksusüsteemi, mis maksimeerib tema heaolu ning kuna majandusühenduse heaolu võrdub liikmesriikide heaolude summaga, siis maksimeeritakse seeläbi kogu majandusühenduse heaolu<sup>12</sup>.

Progress aktsiisimaksude harmoniseerimise osas Euroopa Liidus pole kulgenud probleemideta. Euroopa Komisjon on esitanud mitmeid ettepanekuid, kuid enamik neist on tagasi lükatud, seega on protsess veninud ja liikmesriikidele on antud alati lisaiega nõuete täitmiseks. Olulised aspektid, millega liikmesriikide maksuhalduritel ja ka ühiskonnal tervikuna tuleks arvestada on järgmised<sup>13</sup>:

1. Euroopa Liidu liikmesriikide majandussüsteemid on mitmekesised ja komplitseeritud, mistõttu maksusüsteemide harmoniseerimine eesmärgi saavutamine väga keeruline. Praktikas teostatakse maksude muutusi mitmete majanduslike ja poliitiliste põhjuste tõttu osade kaupa, optimaalsust arvestamata.
2. Maksude harmoniseerimine võib muuta ka maksukoormuse jagunemist elanikkonna gruppide vahel või mõjutada tootmise efektiivsuse tingimusi.
3. Maksude harmoniseerimine mõjutab riikide valitsuste võimet kontrollida riigi majandust. Kuna valitsused kasutavad makse eelarve-, sotsiaal-, ja majanduspoliitika instrumendina, võib maksude harmoniseerimine mõjutada maksutuluseid riigieelarves, mis toob kaasa avaliku sektori kulude muutmise vajaduse.
4. Et maksude harmoniseerimine on väga tugevasti seotud monetaarse ja poliitilise integratsiooniga, ei saagi oodata olulist progressi maksude harmoniseerimise alal, kui monetaarses ja poliitilises plaanis progressi ei toimu

Maksude harmoniseerimise edukus sõltub seega liidu poolt kehtestatud nõuete ja siseriikliku maksupoliitika kooskõlast ning toob kaasa olulisi muudatusi majanduslikus plaanis.

---

<sup>12</sup> Reiljan, J., Kulu, L. Euroopa Liidu sotsiaalmajanduspoliitika sotsiaalmajanduspoliitika idalaienduse taustal. Tartu lk 180-181

<sup>13</sup> „samal lk 189-190”

### 1.3 Aktsiiside majanduslik mõju

Enamik makse on kehtestatud majandusliku käitumise muutmiseks. Järgnevas alapeatükis tuuakse konkreetsemalt välja aktsiisimaksule iseloomulikke tegureid, kuidas valitsussektori otsused aktsiiside kehtestamisest ja nende määrade tõstmisest avaldavad mõju turu tasakaaluhinnale nõudluse-pakkumise mudelis.

Aktsiisi kui tarbimismaksu korral maksustatakse tarbimist toote hinna suurendamise kaudu, mis seab üksikisikud olukorda, kus nad on sunnitud oma tarbimiskäitumist mingil viisil muutma<sup>14</sup>. Ükskõik kuidas üksikisikud ka ei kohaneks, halvendab maksude tõstmine ikkagi nende majanduslikku olukorda, siinkohal ei arvestata kasudega, mis võidakse saada valitsuse kulutuste kasvust maksude tõstmise tulemusena<sup>15</sup>.

Tarbimiskäitumise muutumist saab selgitada eristades aktsiiside tuluefekti ja asendusefekti. Tuluefekt kerkib esile, kui maksumäär kehtestatakse või see tõuseb ja see omakorda toob kaasa maksumaksja ostujõu vähenemise. Tuluefekt iseenesest ei too kaasa majanduslikku ebaefektiivsust, vaid viitab ressursside ülekandumisele maksumaksjalt riigi tuludesse. Asendusefekt tekib, kui aktsiis mõjutab kaupade suhtelisi hindu ja asetab tarbijad seega olukorda, kus nad asendavad teatud toote või teenuse mõne teisega<sup>16</sup>. Asendusefektiga kaasneb ebaefektiivsus, kuna selle tulemusel väheneb tarbijate heaolu ja samas langevad ka valitsuse maksutulud ning tekib heolukadu.

Kõik kaupadelt võetavad maksud on moonutuslikud: inimene saab oma maksukoormust vähendada, ostes seda aktsiisikaupa lihtsalt vähem<sup>17</sup>. Moonutuslikud maksud on selles suhtes ebaefektiivsed, et kui valitsus asendaks need kindlasummalise maksuga, saaks ta rohkem tulu, kuid inimeste heaolule avaldaks see samasugust mõju ehk teisiti öeldes, valitsus saaks sama tulu teenides inimeste heaolu tõsta<sup>18</sup>. Aktsiisid on moonutuslikud

---

<sup>14</sup> Lehis, L.2004. Maksuõigus. Tallinn: Juura. lk 429

<sup>15</sup> Stiglitz, J.E., 1995, Ühiskondliku sektori ökonomika. lk 437

<sup>16</sup> James, S., Nobes, C.2004/2005 The Economics of taxation.Principle. Policy and Practice.Sevenh edition. lk 23

<sup>17</sup> Stiglitz, J.E., 1995, Ühiskondliku sektori ökonomika. lk 392

<sup>18</sup> „samas lk 392”

maksud, sest maks on mittemoonutuslik ainult siis, kui inimene ei saa oma maksukohustuse muutmiseks midagi teha.

Kehtestatud aktsiisimaksud toovad kahtlemata kaasa suurenenud kulutusi kõikidele aktsiisikaupade tarbijatele, nii üksikisikutele kui ka hulgitarbijatele. Maksumuutusi võib aga käsitleda tarbimist mõjutavaina ainult siis, kui neid võetakse püsivaina. Kui inimesed rajavad tarbimisotsused püsivale või eluaegsele sissetulekule, siis tulevase kõrgema sissetuleku ootus mõjutab tänast tarbimist<sup>19</sup>.

Firmad toodavad iga hinna korral punktini, kus hind võrdsustub piirkukuluga. Piirkulu on ühe täiendava tooteühiku tootmise täiendav tootmiskulu<sup>20</sup>. See võrdub kogukulu muudu ja tootmiskoguse muudu jagatisega, samuti võrdub see kogumuutuvkulu muudu ja tootmiskoguse muudu jagatisega. Kui pakkumise graafik kaardub ülespoole, siis toodangu suurenedes piirkulu kasvab ning pakkumiskõvera ja hinna vaheline ala mõõdab tootja hinnalisa, milleks on täpselt tulude ja muutuvkulu kogusumma vahe<sup>21</sup>. Selles alas toimuvad muutused mõõdavad seega muutusi kasumites, kuna kasum = tulud - muutuvkulud - püsikulud = tootja hinnalisa - püsikulud ( püsikulud on kulud, mis tekivad firma tegevuse ajal; need ei sõltu tootmise mastaapidest)<sup>22</sup>.

Kulude suurenemise tulemuseks on tootmisvõimsuse vähenemine, mis omakorda toob kaasa pakkumise vähenemise. Pakkumine on seos hüvise hinna ja koguse vahel, mida tootjad soovivad ja suudavad vaadeldaval ajaperioodil toota ja müüa<sup>23</sup>. Ettevõtte on seega sattunud olukorda, kus ta peab piiratud ressursside ja kasumi maksimeerimise tingimustes langetama parimad tootmisotsused. Suurte koguste tarbitava aktsiisikauba juures avaldavad maksumäärade tõusu mõjud omakorda survet leidmaks parim alternatiivkulu kasvanud kulutuste kompenseerimiseks. Tootmisettevõtetel on üheks selliseks väljundiks toodetava kauba või teenuse hinna tõstmine.

Ettevõtete otsused toodetava teenuse või kauba omahinna kujundamisel sõltuvad väga erinevate tingimuste koosmõjust. Uue maksu kehtestamise ja maksumäära tõusu mõjul

---

<sup>19</sup> Brown, W.S., Makroökoonoomika baasteooria. lk 189

<sup>20</sup> Kerem, K., Randveer, M., 2004. Mikro- ja makroökoonoomika põhikursus. Tallinn: Külim. lk 146

<sup>21</sup> Stiglitz, J.E., 1995, Ühiskondliku sektori ökonomika. lk 450

<sup>22</sup> „samas lk 450”

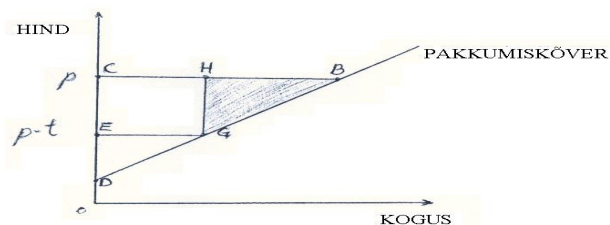
<sup>23</sup> Kerem, K., Randveer, M., 2004. Mikro- ja makroökoonoomika põhikursus. Tallinn: Külim. lk 146

ettevõtte hinnakujundamisel saabki määravaks, kui suures ulatuses kasutatakse maksuobjekte tootmises ja kui suur on maksumäärade tõusu osakaal ettevõtte kuludes, millest sõltub maksukulude kasvu kandumine hinda.

Samas hind ei pruugi tõusta otseselt maksu võrra, kuna osa maksust kannavad firmad oma kasumi arvelt. Kütuse aktsiisimäärade tõusu mõju ettevõtete kasumile saab illustreerida joonis 1 abil. Oletades, et algul on tootjatele makstav hind  $p$ . Seejärel tõstetakse aktsiisimäära, mis alandab ettevõtte saadavat summat  $(p-t)$ -ni. Esialgses olukorras on ettevõtte kasumiks kokku ala DBC. Pärast maksumäära tõusu väheneb ettevõtte kasum DGE-ni. Antud kasumimuutust näitab ala EGBC. Sellest muutusest osa läheb valitsusele maksutuluna – nelinurk EGBC. Tootjalt võetava maksu tulemusena väheneb tootjate kasum rohkem kui valitsuse tulu on kasvanud, mille vahe näitabki maksumäära tõusuga kaasnenud puhast heaolukadu.<sup>24</sup>

Joonis 1. Puhas heaolukadu BGH maksumäära tõusust.

Joonis 1:



Kütuse aktsiisimäärade tõusu ülekandumine tootjate tasandil sõltub sellest, kas tegemist on konkurentsituruga või monopoliga. Eestis valitseva mittetäieliku konkurentsituru tingimustes, kus esineb nii konkurentsituru ja monopolide tunnuseid, tõuseb tarbija poolt makstav hind tavaliselt vähem kui maksumäära võrra ning hinnatõusu suurus sõltub pakkumise ja nõudluse elastsusest<sup>25</sup>.

<sup>24</sup> Stiglitz, J.E., 1995, Ühiskondliku sektori ökonomika.lk 450

<sup>25</sup> „samal lk 450”

Nõudluse hinnaelastsus mõõdab tarbijate reaktsiooni hinnamuutuse korral<sup>26</sup>. Pessimistlikumad tulevikuootused, sissetulekute tagasihoidlik kasv ning suurenev kartus tööpuuduse ees võib majapidamiste kulutusi piirama hakata, mistõttu nõudlus kaupade ja teenuste järele elastse hinna korral väheneb<sup>27</sup>.

Pakkimise hinnaelastsus mõõdab seda, kuidas hinnamuutustele reageerivad pakkujad ehk tootmisettevõtted. Reaktsioon sõltub suuresti sellest, kui kerge või raske on pakutava toodangu või teenuste mahtu hinna tõustes muuta. Kui täiendava tooteühiku pakkumise kulu tootmise laiendamisel järsult kasvab, ei too kõrgem hind kaasa pakutava koguse märkimisväärset suurenemist<sup>28</sup>. Seega on tegemist mitteelastse pakkumisega. Aga kui lisakulu tootmise laiendamisel aeglaselt suureneb, toob hinna tõus kaasa pakutava koguse suure kasvu<sup>29</sup>. Sel juhul on tegemist elastse pakkumisega. Kui võtta aluseks hindade tõusu maksumäära kasvu võrra, saab hinnataseme tõusu juures oluliseks nõudluse elastsus, sest mida elastsem on nõudlus, seda väiksem on hinnatõus pärast maksu kehtestamist.

---

<sup>26</sup> Kerem, K., Keres, K., Randveer, M. 2004. Mikroökonomika alused. Tallinn: Külim. lk 69

<sup>27</sup> <http://www.fin.ee/?id=263>

<sup>28</sup> Kerem, K., Keres, K., Randveer, M. 2004. Mikroökonomika alused. Tallinn: Külim. lk 69

<sup>29</sup> „samal lk 69”

## 2. KÜTUSEAKTSIISI REGULATSIOON JA HARMONISEERITUD MÄÄRAD

Eestis reguleerivad kütusekäitlejate tegevust peamiselt kaks seadust: Alkoholi-, tubaka- ja kütuse- ja elektriaktsiisiseadus (ATKAS) ning Vedelkütuseseadus (VKS), sealjuures ATKAS reguleerib kütuse aktsiisimaksuga maksustamist ja kütuse käitlemist enne (aktsiisi) maksukohustuse tekkimist, VKS sätestab tegevuse juba tarbimisse lubatud (aktsiis makstud) kütuse osas.

### 2.1 Kütused aktsiisiobjektina

Kütuseaktsiis selle tänapäevases mõistes on välja arenenud keskaegsest küünlamaksust. Algselt maksustati küünlarasva ja vaha ning küünlaid, hiljem valgustusallikana kasutatavat petrooleumi. Kui tekkisid esimesed mootori jõul liikuvad masinad ja algas mootorsõidukite ajajärk, hakati maksustama mootorikütust.<sup>30</sup>

Aktsiisiga maksustatakse kütus, mis kvalifitseerub ATKAS § 19 lõige 1 sätestatu alla ehk pliivaba ja pliibensiin, lennukibensiin, petrooleum, diislikütus, eriotstarbeline diislikütus, kerge kütteõli, raske kütteõli, põlevkivikütteõli ja vedelgaas (edaspidi koos nimetatuna mootorikütus ja kütteõli), kivisüsi, pruunsüsi ja koks (edaspidi koos nimetatuna tahkekütus), maagaas ning kütusesarnane toode<sup>31</sup>. Kütusena käsitatakse ATKAS-e mõistes ka mootorikütusest, kütteõlist ja kütusesarnasest tootest erinevat vedelat põlevainet ja biokütust, mida kasutatakse, pakutakse müügiks või müüakse mootorikütuse või kütteinena.

---

<sup>30</sup> Lehis, L.2004. Maksuõigus.Tallinn: Juura. lk, 429

<sup>31</sup> ATKAS RT I 2007, 74, 452



Aktsiisimaksukohustuse tekkimise hetk, maksustamisperiood, aktsiisi deklareerimise ja tasumise tähtajad sõltuvad mitmetest tingimustest: millist staatust aktsiisikaupade käitleja omab, kas kütus on eelnevalt teises liikmesriigis juba tarbimisse lubatud, kütuse kasutusele võtmise või üleandmise hetkest, millisel otstarbel kütust kasutatakse (nt maksustatakse aktsiisiga vaid mootorikütusena kasutatav vedelgaas) ning mis liiki kütuselt aktsiisi maksmise kohustus tekib (nt tekib aktsiisilaopidajal tanklasse toimetatavalt vedelgaasilt aktsiisimaksukohustus, mitte selle aktsiisilaost lähetamisel, vaid alles vedelgaasi tanklasse üleandmisel)<sup>32</sup>.

## 2.2 Kütuste liigitamine

Kütuseks loetakse mootorikütust ja kütteõli (pliiivaba bensiin, pliiibensiin, lennukibensiin, petrooleum, diislikütus, eriotstarbeline diislikütus, kerge kütteõli, raske kütteõli, põlevkivikütteõli, vedelgaas), tahkekütuseid (kivisüsi, pruunsüsi ja koks), kütusesarnast toodet ja biokütust. Sealjuures sätestab vedelkütuse seadus § 8 lõige 3, et autobensiinidest võib tarbimisse lubada ja müüa ainult pliiivaba bensiini, milleks on nimetatud seaduse mõistes bensiin, mille pliiisisaldus ei ületa 0,013 grammi liitri kohta<sup>33</sup>. Kütuseks loetakse ka eeltoodud kütustest erinevat vedelat põlevainet, mida kasutatakse, pakutakse müügiks või müüakse mootorikütuse või kütteinena.<sup>34</sup>

Euroopa Komisjoni määrus (EÜ) nr 1549/2006 „Kombineeritud nomenklatuur määrab detailselt ära, millised mineraalkütused ja –õlid, millise koostisega ja temperatuuridel kuuluvad antud gruppi, mida maksustatakse liikmesriikides aktsiisiga.

Grupi märkuse punkt 2 toob välja, et rubriigis 2710 hõlmab termin “naftaõlid ja bituminoosetest mineraalidest saadud õlid” peale naftaõlide ja bituminoosetest mineraalidest saadud õlide ka samalaadseid õlisid ning peamiselt segatud küllastumata süsivesinikke sisaldavaid õlisid, mis on saadud mis tahes viisil, tingimusel et mittearomaatsete koostisosade mass ületab aromaatsete koostisosade massi.<sup>35</sup>

<sup>32</sup> Kütuseaktsiis. <http://www.emta.ee/?id=4294.24.03.2008>

<sup>33</sup> VTS RT I 2007, 66, 408 § 8 lõige 3

<sup>34</sup> Kütuseaktsiis. <http://www.emta.ee/?id=4294.24.03.2008>

<sup>35</sup> Euroopa Komisjoni määrus (EÜ) nr 1549/2006 Kombineeritud nomenklatuur. 17.oktoober.2006

Punkt 3 rubriigis 2710 tähistatakse terminiga “õlijäätmed” jäätmeid, mis sisaldavad peamiselt naftaõlisid ja bituminoosetest mineraalidest saadud õlisid (nagu on kirjeldatud selle grupi märkuses 2), olenemata sellest, kas need on veega segatud või mitte. Alamrubriikide märkustest punkt 1.-4. sätestavad olulisemad liigid kivisöe kohta Alamrubriigis 2701 11 tähistatakse terminiga “antratsiit” kivisütt, mille lendainete sisaldus (kuivainest ilma mineraalaineteta) ei ületa 14 %. Alamrubriigis 2701 12 tähistatakse terminiga “bituumenkivisüsi” kivisütt, mille lendainete sisaldus (kuivainest ilma mineraalaineteta) on üle 14 % ja mille kütteväärtus (tooraine alusel, ilma mineraalaineteta) on vähemalt 5 833 kcal/kg. Alamrubriikides 2707 10, 2707 20, 2707 30 ja 2707 40 tähistatakse terminitega “bensool (benseen)”, “toluool (tolueen)”, “ksülool (ksüleen)”, ja “naftaleen” tooteid, mis sisaldavad massist üle 50 % vastavalt puhast benseeni, tolueeni, ksüleeni või naftaleeni. Alamrubriigis 2710 11 tähistatakse terminiga “kergõlid ja preparaadid” naftasaadusi ja preparaate, mille mahust (k.a kaod) destilleerub 210 °C juures 90 % ja rohkem.

Lisamärkuste kohaselt kasutatakse rubriigis 2710 järgmisi termineid:

- 1) spetsiaalsed bensiinid (alamrubriigid 2710 11 21 ja 2710 11 25) – kergõlid, mis on määratletud selle grupi märkuses 4 alamrubriikide kohta ja mis ei sisalda antidetonaatoreid ning mille puhul temperatuurivahemik, mille jooksul destilleerub 5 % ja 90 % nende mahust (k.a kaod), ei ületa 60 °C;
- 2) keskmised õlid (alamrubriigid 2710 19 11–2710 19 29) – õlid ja preparaadid, mille mahust (k.a kaod) destilleerub temperatuuril 210 °C alla 90 % ja temperatuuril 250 °C 65 % või enam (ASTM D 86 meetodi järgi);
- 3) rasked õlid (alamrubriigid 2710 19 31–2710 19 99) – õlid ja preparaadid, mille mahust (k.a kaod) destilleerub temperatuuril 250 °C
- 4) gaasiõlid (alamrubriigid 2710 19 31–2710 19 49) – rasked õlid, alamrubriikidesse 2710 19 51–2710 19 69 kuuluvad ainult loomuliku värvusega kütteõlid.<sup>36</sup>

---

<sup>36</sup> Euroopa Komisjoni määrus (EÜ) nr 1549/2006 Kombineeritud nomenklatuur. 17.oktoober.2006

## 2.3 Kütuseaktsiisi administreerimine ja määrade harmoniseerimine

Kütuseaktsiisi nagu teistegi maksude puhul on oluline, et selle administreerimine toimuks võimalikult lihtsalt efektiivselt nii, et sellest laekuvad tulud ületaksid maksu kogumisega seotud kulusid. Eestis tegelevad kütuseaktsiisi administreerimisega peamiselt kaks aktsiisikeskust: üks neist Tallinnas, mille haldusalaks on Eesti kujundlikult vertikaalselt pooleks jagades läänepoolne osa, Tallinn ja Harjumaa ning Tartu aktsiisikeskuse hallatavaks piirkonnaks ülejäänud idapoolne osa Eestist.<sup>37</sup>

Kütustelt tekib aktsiisimaksukohustus üldjuhul kütuste tarbimisse lubamisel või teisest liikmesriigist ilma ajutise aktsiisivabastuseta Eestisse toimetamisel. ATKAS § 28 lõige 1 ja 1<sup>1</sup> järgi maksustatakse aktsiis maksukohustuse tekkimise päeval kehtinud määra järgi ja aktsiisikauba põhjendamata kaolt, mis tekkis ajutises aktsiisivabastuses aktsiisikauba teise liikmesriiki veo käigus, maksab aktsiisilaopidaja aktsiisi aktsiisikauba sihtkohariigi aktsiisimäära alusel<sup>38</sup>.

Kütuse aktsiisimäärade tõusu eel pöördusid aktsiisilaopidajad tihti aktsiisikeskuse poole saamaks infot kokku ostetud kütusevarude maksustamise kohta. Probleemide ennetamiseks soovisid aktsiisilaopidajad täpsemalt teada, kuidas Maksu- ja Tolliamet ja rahandusministeerium tõlgendavad kokkuostetud varusid ja kas võivad kaasneda teatud trahvid nagu see toimus suhkrugarude piirnormi ületamisel. Vastsuses märkis aktsiisikeskus, et varude kokkuostud piire ei ole ja hiljem tarbimisse lubamisel maksustatakse ka määrade tõusust tekkinud vahe.<sup>39</sup>

Euroopa Ühenduse Komisjoni 14.02.2008 tehtud ettepaneku artikli 7 lõikes 4 on sätestatud, et aktsiisikaupa ei käsitleta tarbimiseks ringlusse lubatuna, kui see on täielikult hävinud või pöördumatult kahjustunud, sh juhul, kui kahjustumine tuleneb kauba omadustest<sup>40</sup>. Koosõlas aktsiisi olemusega, milleks on aktsiisikauba tarbimisel tasutav maks, kohaldatakse kavandatud eeskirja vastavalt sellele, kas kaup, millele kohaldatakse aktsiisi peatamise korda, on hävinud ja/või seda saab veel kasutada ning seega tegelikult

---

<sup>37</sup> Parv, M. 2008. Kütuseaktsiis regulatsioon praktikas. Autori üleskirjutis. Tartu, 17.03.2008.

<sup>38</sup> ATKAS RT I 2007, 74, 452

<sup>39</sup> Parv, M. 2008. Kütuseaktsiis regulatsioon praktikas. Autori üleskirjutis. Tartu, 17.03.2008.

<sup>40</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0078:FIN:ET:DOC:15.03.2008>

ringlusse lubada, st tarbimisse võtta<sup>41</sup>. Võrreldes kehtivate õigusaktidega ei pea pädevad asutused enam kindlaks tegema puudujäägi tekkimise põhjust, st juhuslikke sündmusi või vääramatut jõudu. Veel üks oluline erinevus direktiivi 92/12/EMÜ artiklist 14 on see, et ühendusesisese liikumise puhul aktsiisi peatamise korra alusel otsustab artikli 7 lõike 4 kohaldamise liikmesriik, kus kaup hävis või kahjustus, mitte sihtliikmesriik.

Peamised kütuseaktsiisi maksukohustuslased on aktsiisilaopidajad, kelle tegevusalaks on toota, ladustada, vastu võtta ja aktsiisilaost lähetada kütuseaktsiisikaupa. ATKAS § 24 lõige 3 punktide 1 ja 2 järgi tekib aktsiisilaopidajal maksukohustus aktsiisiga maksustamata aktsiisikaubalt selle lähetamise korral ilma ajutise aktsiisivabastuseta ning samas ka aktsiisikauba lähetamisel ajutises aktsiisivabastuses, kui 15 päeva möödumisel aktsiisikauba lähetamise päevast arvates ei ole aktsiisilaos saatelehte, millel on aktsiisikauba saaja kinnitus aktsiisikauba vastuvõtmise kohta, või kui seitsme päeva möödumisel aktsiisikauba lähetamise päevast arvates ei ole aktsiisilaos saatelehte, millel on Maksu- ja Tolliameti mäрге aktsiisikauba väljaveo kohta ühendusevälisesse riiki.

Aktsiisi deklareeritakse kütuse aktsiisideklaratsiooniga, mis koosneb kolmest tabelist (*tabel A*: kõik kütused, välja arvatud tabelites B ja C deklareeritavad kütused, *tabel B*: biokütuse ja muu kütuse segud, *tabel C*: tahkekütused). Aktsiisideklaratsioone saab esitada nii elektrooniliselt e-maksuameti kaudu kui ka paber kandjal esitaja asukohajärgsesse aktsiisikeskusesse.<sup>42</sup>

Maksukohustuse tekkimisel on aktsiisimaksja kohustatud ise arvutama tasumisele kuuluva aktsiisisumma ja deklareerima ning maksuma selle seadusega sätestatud tähtpäevaks, milleks on aktsiisilaopidajatel ja registreeritud kauplejatel üldjuhul järgmise kuu 15. päev ühe maksustamisperioodi ehk kalendrikuu eest<sup>43</sup>.

Kauba üle andmisel lisatakse vastava staatuse kohta käivad saatedokumendid, milleks on ATKAS § 45 lõige 1 järgi aktsiisivabastustõend ja saateleht. Rahandusministri määrus nr 39 § 1 sätestab kaht võimalikku saatelehe vormi. Ajutises aktsiisivabastuses, mis tähendab, et aktsiis on maksmata, lähetatud aktsiisikauba saateleheks on vorm A. Saatelehe A kujundust ja lahtrite paigutust võib aktsiisilao järelvalvet teostava Maksu- ja Tolliameti

<sup>41</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0078:FIN:ET:DOC.15.03.2008>

<sup>42</sup> Kütuseaktsiis. <http://www.emta.ee/?id=4294.18.03.2008>

<sup>43</sup> ATKAS RT I 2007, 74, 452 § 24 lõige 2 ja § 25 lõige 1 ja 2

piirkondliku struktuuriüksuse loal muuta, kuid saatelehele A kantavad andmed peavad olema vastavuses lahtrite numbritega. Ajutise aktsiisivabastusega, st aktsiis on tasutud, lähetatud aktsiisikauba saateleheks on saateleht T, mille vormi kujundab aktsiisilaopidaja, kooskõlastades selle tema aktsiisilao järelvalvet teostava Maksu- ja Tolliameti piirkondliku struktuuriüksusega.

Aktsiisist on vabastatud kütus, mida kasutatakse ärilisel eesmärgil käitatavas tsiviilõhusõidukis ja riiklikus õhusõidukis õhus navigeerimiseks, sealhulgas kütus, mida kasutatakse nimetatud õhusõidukites hooldus- ja remonttöö; mineraloogilistes protsessides kasutatav kütus; soojuse tootmiseks kasutatav kütus (kohaldatakse ainult põlevkivikütteõlile ja tahkekütustele, kehtivad lisatingimused kütetegevuse kohta), laevavarustaja ja kütusekäitleja poolt käideldav kütus, reisija poolt ning sõiduki standardses paagis Eestisse toimetatav mootorikütus ja kütteõli (kehtivad koguselised piirangud ja samuti nõuded paagi kohta); kuni üheliitrisesse tarbijapakendisse villitud kütusesarnane toode ja laborisse analüüsideks toimetatav kuni üheliitrisesse pakendisse villitud kütus<sup>44</sup>. Kodumajapidamistes saab aktsiisivabalt kasutada kütteinena põlevkivikütteõli ja tahkekütused ja aktsiisivaba on ka biokütus pärast Euroopa Komisjoni poolt loa andmist biokütuse aktsiisist vabastamiseks kuni loa kehtivuse lõpuni.

Transpordipoliitikat käsitlevas valges raamatus „Euroopa transpordipoliitika aastal 2010: aeg otsustada” märgiti, et nüüd, mil autotranspordi sektor on täielikult konkurentsile avatud, näib ühtlustatud kütusemaksude puudumine üha enam takistavat siseturu sujuvat toimimist. Valges raamatus võeti see küsimus kokku, rõhutades vajadust muuta maksusüsteem siseturu väljakujundamise eesmärgil ühtlasemaks kaubanduslikul eesmärgil kasutatava autotranspordikütuse ühtse maksustamise kaudu<sup>45</sup>.

Kütuseaktsiisi seisukohalt on harmoniseerimise protsessis jõutud direktiivi 92/82 EMÜ vastuvõtmiseni, millega ühtlustatakse mineraalõlide aktsiisimäärad. Vastupidiselt komisjoni poolt kavandatud mineraalõlide aktsiiside ühtlustamise süsteemile, ei ole selles direktiivis ette nähtud lõplikku määra, mille poole kõik liikmesriigid peavad püüdlema,

---

<sup>44</sup> ATKAS RT I 2007, 74, 452 § 27 lõiked 19 kuni 28

<sup>45</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0052:FIN:ET:DOC.30.03.2008>

vaid nähakse ette ainult miinimummäärad, mida kohaldatakse seitsmele struktuurdirektiivis mainitud mineraalõlide tüüpidest.<sup>46</sup>

Mineraalõlide kohta kehtib alates 1992. aastast ühehäälselt vastuvõetud ühenduse süsteem, mille kohaselt on igale tootele kehtestatud aktsiisi alammäär vastavalt selle kasutamisele (mootorikütus, tööstuslik ja kaubanduslik kasutus, kütteaine). Mõnel juhul on kohustuslik kasutada nullmäära (rahvusvaheline lennuliiklus) ning liikmesriigid võivad poliitilistel põhjustel lubada erandeid, näiteks keskkonnasõbralike toodete või konkreetsete majandussektorite edendamiseks.<sup>47</sup>

Lisaks sätestatakse struktuurdirektiiviga, et mineraalõlidadele, millele ei ole aktsiisimäära kehtestatud direktiivis 92/82/ EMÜ, kehtestatakse aktsiisimaks, kui need on mõeldud kasutamiseks või neid müüakse või kasutatakse kütteaine või mootorikütusena. Ka toodet, mida pole mineraalõlina määratletud, kuid mida müüakse või kasutatakse kütteaine või mootorikütusena, tuleb maksustada aktsiisimääraga, mis võrdub samaväärsele mineraalõlile kehtestatud määraga<sup>48</sup>. Kuid tahkeid süsivesikuid või maagaasi, mida kasutatakse mootorikütusena või kütteinena, ei kuulu aktsiisiga maksustamisele. Nende suhtes aga tohib kohaldada mõnda muud tootemaksu.

Eesti seadusandlik võim on direktiivi nõudeid järgides ATKAS-e muutmise seaduse muutmise eelnõu põhjenduses toetunud eelkõige riigi sisemajandusliku olukorra hetkeseisule ning leidnud järgmist<sup>49</sup>: „Aktsiisi tõstmine suurendab aastatel 2008-2009 riigi poolt tekitatavat inflatsioonisurvet ning muudab selle surve möödumisel (aastal 2011) hinnastabiilsuse kriteeriumi täitmise tõenäolisemaks aktsiiside järk-järgulise tõstmise plaaniga võrreldes. Eelnõu näeb ette aktsiisimäärade tõstmise aastast 2008. Mootorikütuste aktsiisimäärade tõstmine aitab katta mootorsõidukite kasutamisest ühiskonnale tekitatud kulutusi. Eelnõu kohaselt tõstetakse mootorikütuste (bensini ja diislikütuse, petrooleumi ja vedelgaasi) aktsiisimäära 2008. aasta 1. jaanuarist.“

---

<sup>46</sup> Terra, B.M.J., Wattel, P.J., 2006 Euroopa maksuõigus. Tallinn: Sisekaitseakadeemia. lk 334

<sup>47</sup> „samas lk 337“

<sup>48</sup> „samas lk 334“

<sup>49</sup> [http://www.riigikogu.ee/?page=pub\\_ooc\\_file&op=emsplain&content\\_type=text/html&file\\_id=95891.11.03.2008](http://www.riigikogu.ee/?page=pub_ooc_file&op=emsplain&content_type=text/html&file_id=95891.11.03.2008)

Seadus sai eelnõus ette nähtud paranduste ja täiendustega vastu võetud 20.detsember 2007 ja jõustus 1.jaanuar 2008, mil hakkasid kehtima ka uued kütuse aktsiisimäärad, mis on toodud lisa 2 tabelis nr 2.

### 3. KÜTUSE AKTSIISIMÄÄRA TÕUSU MAJANDUSLIKE MÕJUDE ANALÜÜS

Kui alkoholi- ja tubakaaktsiisi puhul võib maksumäära suur tõus tõesti ühe indiviidi maksevõimest ja tarbimiseelistustest lähtudes tervist kahjustavate aktsiisikaupade tarbimist vähendada, siis kütuseaktsiisi puhul on sellise eesmärgi täitumine palju küsitavam. Nimelt kasutatakse kütuseid ja küttesarnaseid tooteid kaudsemas või otsesemas mõttes enamikes ühiskonna eksisteerimiseks vajalikes tegevusharudes ja sellise tarbimise maksustamisel on esmatähtis fiskaalne eesmärk.

#### 3.1 Uuringu meetodika ja objektide valik

Makromajandusliku mõju uuringul kasutas autor statistikaametist saadud ettevõtete majandusnäitajaid kütusele ja energiale tehtavatest kulutustest. Kulude andmed olid esitatud tuhandetes kroonides ning teisendades need miljarditesse kroonidesse ning eraldades kütuse ja elektrienergia osakaalud, sai välja arvutada kütuseaktsiisi osakaalu kogukuludes. Esimeses tabelis arvutati kütuseaktsiisile tehtavad kulud kõikide ettevõtete koondandmete põhjal ja teises tabelis rubriigi „veondus, laondus, side” alal tegelevate ettevõtete kütusele tehtavad kulutused ja nendest kütuseaktsiisi osakaal kogukuludes.

Lisaks makromajanduslikul tasandil kütuste tarbimisele ja aktsiisi laekumisele kajastub aktsiisimäära tõus ka suuremal või vähemal määral enamike ettevõtete tootmiskuludes, kuid milline osakaal on aktsiisimääradel ja milliseid muutused võib määrade tõus ettevõtte jaoks kaasa tuua püütakse selgitada kahel erineval alal tegutsevate äriühingute näitel.

Uuringu objektiks valis autor ettevõtted, kes olid nõus avaldama oma andmeid kütuste ja energia kasutamisest, mille eest aktsiisi otseselt maksab küll tarnija, kuid kütuse hinnas sisalduv aktsiisimäär mõjutab otseselt läbi hinna tõusu ka ostjaid. Andmed esitasid ettevõtted kütusearvete koopiatena ja üldkulude väljavõtete koopiatena raamatupidamisaruannetest. Ettevõtete tegevus on erinev võrdlemaks toiduainete tööstuses tegutseva tootmisettevõtte X kütusekasutuse mahtu ja aktsiisi osakaalu tootmiskuludes



transpordiettevõttega Y, kelle peamiseks muutuvkuluks tootmises on kütusekulu. Ettevõtte X tüüpiliseks muutuvkuluks on materjalikulu, sest kaubatranspordi teenus ostetakse tervikuna sisse ja kütusekulu teenuse hinnas ei kajastu.

Saadud andmeid kasutab autor arvutades kütusekasutuse mahu järgi välja aktsiisi osakaalu nii kütusekulus kui ka ettevõtte tootmise kogukulude suhtes, sest kogukulude märkimisväärne suurenemine mõjutab otseselt ka toodete hindu. Arvutuste aluseks võeti kahe kuu kütusekulud enne aktsiisimäärade tõusu 2007.aastal ja määrade tõusule järgnenud kahe kuu andmed 2008.aastal. Vaadeldav periood, neli kuud, on küll suhteliselt lühike, kuid nagu selgus ei muutunud kütuste tarbimise kogumaht valitud ettevõtetes rohkem kui 10%, mille põhjal võib järeldada, et tegemist on stabiilsete ja reaalselt kütusetarbimist kajastavate näitajatega, mida võib aktsiisimäära osakaalu analüüsiks aluseks võtta. Konkreetsed arvutused ja aktsiisile kuluvad summad kuude lõikes on toodud lisa 4 ning analüüsiks vajalikud suhtarvud toodud tabelites 5 ja 6 järgnevas alapeatükis.

### 3.2 Kütuseaktsiisi osakaal makromajanduse tasandil

Toetudes rahandusministeeriumi prognoosile, tegi tarbijahinnaindeks (THI) möödunud aasta sügisel märkimisväärse tõusu ning 2008. aasta alguses lisandunud aktsiisimäärade tõstmine tõi kaasa kahekohalise inflatsiooni. Käesoleval aastal on riigi poolt reguleeritavate hindade muutmise mõju inflatsioonile tavapärasest suurem (lisa 1), mille peapõhjuseks peab rahandusministeerium aktsiisimäärade tõstmist seoses Euroopa Liidu nõuete täitmisega. Kaudsete maksude tõstmise kogumõju THI-le ulatub aastatel 2008–2009 vastavalt 1,5% ja 0,8%ni. Olulise osa riiklikult reguleeritavatest hinnatõusudest moodustab ka kaugkütte kallinemine vedelkütuste maailmaturuhindade tõusu tagajärjel.<sup>50</sup>

Riigieelarvesse on 2008. aastal kütuseaktsiisi laekunud 31.01.2008 seisuga 508 004 000 krooni (8,68%) ja 29.02.2008 seisuga kokku 726 213 000 krooni (veebruari juurde 218 209 000) (12,41 %) ja kinnitatud eelarve 2008. aastaks näeb ette 5 miljardi 850 000 tuhande krooni suurust kütuseaktsiisi laekumist, mis moodustab kogu maksutuludest

---

<sup>50</sup> <http://www.fin.ee/?id=263> 12.05.2008

(ligikaudu 79 miljardit krooni) 7,4 % ja kogutuludest( ligikaudu 85 miljardit v.a toetused) 6,9%.<sup>51</sup>

Seoses riigieelarve täitumisega hiljuti esilekerkinud probleemidega vähendati kütuseaktsiisi prognoosi 470,0 mln krooni võrra 5 380,0 mln kroonile. Prognoosi alandamise peamiseks põhjuseks on eratarbimise reaalkasvu prognoosi vähenemine 2007. aasta suvel aastaks 2008 prognoositud 8,9%-lt 3,5%-le. Negatiivset mõju avaldas laekumise prognoosile ka oodatust varasem kütusevarude soetamine, mistõttu nihkus varem 2008. aasta jaanuariks oodatud laekumine osaliselt aastasse 2007<sup>52</sup>. Prognoosi kohaselt suureneb kütuseaktsiisi laekumine aastal 2008 23,6%.

Riigi tasandil kütuste tarbimist ja sellelt aktsiiside laekumist rahandusministri prognoosidega võrdlemiseks kasutab autor Eestis kõige suurema samas mitte ammendava andmebaasiga statistikaameti valimis olevad andmeid Eesti enamike ettevõtete kütustetarbimisest. Antud andmetest koostatud tabelitest 2-3, mille kohta arvutuskäigud on toodud lisas 4 moodustab oletatavasti 80% kütusekulu ja 20% energiakulu elektrikasutuse näol.

Tabel 3. Kõikide ettevõtete kulud ostetud kütusele ja energiale aastatel 2001-2006

Aasta	Kütusekulu kroonides (mld)	Keskmine kulu liitrites	Kehtinud aktsiisimäär	Keskmine aktsiisi(tulu/ kulu) (mld kroonides)	Kütuseaktsiisi % ettevõtete kogukuludes
2006	13,997 432	813 213 188	3,84 kr/l	3,122 738	0,56%
2005	11,940 840	733 692 166	3,84 kr/l	2,817 377	0,60%
2004	9,859 620	638 163 107	2,55 kr/l	1,627 315	0,41%
2003	8,800 364	601 220 427	2,55 kr/l	1,533 112	0,46%
2002	8,350 535	604 016 998	2,55 kr/l	1,540 243	0,50%
2001	7,170 276	551 029 856	2,55 kr/l	1,405 126	0,50%

Võttes aluseks lisas 5 esitaud kütuse (diislikütuse) jaehinda on võimalik arvutada ligikaudne kütusekogus liitrites (tabeli 3 kolmas veerg) ja sealt edasi aktsiisimäära (tabeli 3 neljas veerg) kaudu riigieelarvesse laekunud ligikaudne aktsiisiumma. Kuna enamuses

<sup>51</sup> <http://www.fin.ee/?id=79782>. 22.03.2008

<sup>52</sup> <http://www.fin.ee/?id=263> 12.05.2008

tootmismasinares ja transpordis kasutatavaks kütuseks on diislikütus võeti tabelites aktsiisisumma arvutamise aluseks samuti diislikütuse keskmine jaehind antud aastatel ja aktsiisimäär diislikütusele.

Tabeli 3 viimasest veerust selgub, et kütuseaktsiis moodustab kõikide tegevusalade ettevõtete kogukuludest alla 1% ja logistikafirmade puhul tabelist 4, 7- 9 %. Kütusekulud hõlmavad kõikide tegevusalade ettevõtete kogukuludest keskmiselt 2,5 % ( lisa 3 punkt 3), seega ei tohiks aktsiisimäärade tõusu tagajärjel kõikide ettevõtete kogukulud kasvada rohkem kui 2-3%. Mistõttu võib kulude paariprotsendiline tõus kaasa tuua ka hindade suurenemise antud määral, kuid kui kogunõudlus aktsiisikaupadele määrade tõusu tagajärjel langeb, võib saada hinnatõusu pidurdavaks teguriks.

Kuna tegemist on statistiliste andmetega, mida on veel omakorda üldistatud ja ümmardatud, siis võib sellesse seisukohta muutusi tuua järgnevas alapeatükis reaalsest ettevõtetest kogutud andmete põhjal tehtud analüüs kütuse aktsiisimäärade mõjust kuludele ja tootjate otsustustele hindade kujundamisel.

Tabel 4. Rubriigi „veondus, laondus, side” ettevõtete kulud ostetud kütusele ja energiale aastatel 2001-2006

Aasta	Kulu kroonides (mld)	Keskmine kulu liitrites	Kehtinud aktsiisimäär	Keskmine aktsiisitulu (mld kr)	Kütuseaktsiisi % ettevõtete kogukuludes
2006	5,661 490	328 917 356,6	3,84 kr/l	1,263 042	9 %
2005	4,513 561	277 330 937,0	3,84 kr/l	1,064 950	8 %
2004	3,447 723	223 153 592,2	2,55 kr/l	0,569 041	7 %
2003	2,798 749	191 204 030,7	2,55 kr/l	0,487 570	7 %
2002	2,638 082	190 819 674,5	2,55kr/l	0,486 590	7 %
2001	2,452 702	188 488 146,0	2,55 kr/l	0,480 644	7 %

Kui võrrelda tabelite 3 ja 4 põhjal kõigi ettevõtete kulusid kütusele ja energiale logistikaettevõtete samade kuludega 2006. aastal selgub, et logistikafirmad üksi annavad 40 % (1 263 042 649/3 122 738 642 ) kogu aktsiisitulust. See viitab transporditeenuse üha

enam levivale sisseostule ja seega ka teenuse nõudluse suurenemisele, mida võib samuti pidada üheks teguriks hindade tõusul.

Maksudes nähakse tavaliselt eelkõige lisakoormust ettevõtetele, kuna need põhjustavad alati kulude suurenemist, kuid tegelikult pakub valitsus kogutud maksutuludest vastu erinevaid avalikke kaupu.

Kuigi aktsiise peetakse erieesmärgiga (fiskaalse) maksuks, ei ole suuremale osale aktsiisidest laekuvale tulule seaduses kindlat kasutusotstarvet ette nähtud<sup>53</sup>. Kütuseaktsiisile ei kehtesta ATKAS mingit sihtotstarvet, kuid teeseaduse<sup>1</sup> § 16 lõiked 1 ja 2 näevad ette, et riigimaanteede korrashoidu rahastatakse Vabariigi Valitsuse kinnitatud kava alusel ning teehoiu rahastamiseks nähakse riigieelarves ette kulud üldsummas, mille suurus vastab vähemalt 75 protsendile kütuseaktsiisi, välja arvatud erimärgistatud kütuste ja maagaasi aktsiisi, ning 25 protsendile erimärgistatud kütuste aktsiisi kavandatavast laekumisest<sup>54</sup>.

Kütuseaktsiis laekub otse riigi tuludesse ja riigi eelarvestrateegia aastateks 2008-2011 näeb energiapoliitika osas ette järgmiste prioriteetide järgimist. Nimelt tagab valitsus õigusliku raamistiku selleks, et oleks võimalik luua täiendavaid ühendusi naabermaade energiasüsteemidega, arendada hajutatud elektritootmist, ühendada ja renoveerida võrke ning soodustada energiaallikate mitmekesisust<sup>55</sup>.

Aktsiiside laekumise protsendid pole siiski nii väikesed, et see kujutaks ohtu eelarve täitumisele ja mõjutaks märkimisväärselt arvestatud tulude laekumist maksutulude näol, pealegi tõdes ka Euroopa Komisjon Eesti eelarve- ja majanduspoliitikale 13.veebbruar 2008 antud hinnangus, et riskidega on 2008. aasta eelarves üldiselt arvestatud, kuid soovib jälgida, et eelarvepoliitika oleks neutraalne. Rahandusministeeriumi hinnangul on majanduskasv selgelt aeglustunud ning see ei ületa enam riigi majanduse potentsiaalset

---

<sup>53</sup> Lehis, L. 2004. Maksuõigus. Tallinn: Juura. lk 435

<sup>54</sup> Teeseadus. §16 lõige 1,2

<sup>55</sup> Riigi Raha Raamat. Eesti riigi eelarvestrateegia aastateks 2008-2011.  
<http://www.fin.ee/?id=78765.02.04.2008>

kasvu. Seetõttu pole enam majanduse ülekuumenemise ohtu ning puudub vajadus selliseks suureks eelarveülejäägiks nagu 2006. ja 2007. aastal.<sup>56</sup>

Seega võib kütuseaktsiiside üldist mõju kulude ja hinnataseme suurenemise läbi riigi majandusele hinnata positiivsena. Nimelt, kui riigieelarve suureneb ja selle kasvanud tulud suunatakse keskkonnakahjude või teedevõrgu parendamisse, kasvab ka ühiskonna heaolu sest kasvavad kasud, mida valitsus pakub avalike kaupade ehk teedevõrgustiku parema seisukorra näol.

### 3.3 Kütuse aktsiisimäära tõus kahe ettevõtte näitel

Kütuseaktsiisi maksukoormuse analüüsil ettevõtete tootmiskuludes kasutatakse kahe erineva tegevusalade (toiduainetetööstuse X ja transpordifirma Y) ettevõtete andmeid kütusekulude ja kogukulude kohta.

Aktsiaselts X on toiduainetetööstuses tegutsenud 61 aastat ja tegelenud hoidiste valmistamisega. Piisavalt kaua turul püsimine on andnud neile märkimisväärseid kogemusi ning loonud tugeva aluse toodete kvaliteedi ja stabiilsuse kindlustamiseks. Ettevõtte missioon on teha tarbijate elu maitsvamaks ja mugavamaks. Sellest tulenevalt on AS X koos toiduäri parimate asjatundjatega valmistanud tooted, mis kindlustavad klientide rahulolu.

Aktsiaselts X kütuste ja energiatoodete tarnijad on AS Eesti Statoil, Eesti Energia AS ja AS Eesti Gaas. Ettevõtte üldtootmiskulud kuus keskmiselt on 3 500 000 krooni.

Tabel 5. AS X aktsiisimäärade suhtarvude võrdlus kuludes

Kuu	Kütusekasutus	Aktsiisisumma	Aktsiisi % kütusekuludes	Aktsiisi % tootmiskuludes
November 07	4892,09	20 156,58	2,4%	0,6%
Detsember 07	3712,56	15 846,36	2,1%	0,5%
Jaanuar 08	4035,03	63 046,95*	6,8%	1,8%
Veebruar 08	3863,15	59 569,43*	7,4%	1,7%

\* On lisandunud maagaasile ja elektrienergiale kehtestatud aktsiis.

<sup>56</sup> <http://riigieelarve.fin.ee/?id=10596>. 21.03.2008

Lisas 4 toodud arvutuste põhjal moodustab kütuseaktsiis 2007.aasta kahe viimase kuu lõikes (kütusekulude mahu juures 2007.aastal 8604,65 liitrit) kogu tootmiskuludest 0,5 %. Jaanuaris ja veebruaris 2008.aastal on kütuseaktsiis (kütusekulude mahu juures 2008.aastal 7898,23 liitrit, 202,614 m<sup>3</sup>, 957 210 kWh) kogu tootmiskuludest 1,8 %.

Seega on aktsiaseltsis X kütustele ja energiale tehtavatest kulutused aktsiisimäära tõusust põhjustatuna 1,3 % võrra kasvanud, võttes arvesse, et kütuse ja energia kogused nelja kuu jooksul ei ole muutnud üle 10%. Tootmiskulud vaadeldaval perioodil kasvasid 3,2 %, millest 1,3% moodustas aktsiisimäärade osakaalu tõus. Tegemist on toiduainetetööstusega, kus peamiseks tootmiskulu komponendiks on tooraine toiduainete ja põllumajandussaaduste näol, mis ostetakse samuti sisse ja mille hinna kujunemisel mängib omakorda osa kasvatamisele kuluva energia- ja transpordikulude tõus, võib nende kulude tõusu koosmõjus toote omahind tõusta 2% võrra.

Ettevõtte Y on logistika valdkonnas tegelev aktsiaselts, kelle põhitegevuseks on maanteetransport ja kaubaveondus. Ettevõtte on tegutsenud alates aastast 1998 ja osutab transporditeenust lisaks Eesti tellijatele Soomes, Rootsis, Lätis ja Leedus. Kütusetooteid ostab aktsiaselts Y sisse AS Eesti Statoil ja Sevenoil Est OÜ-lt. Tootmiskulud kuus keskmiselt moodustavad 5 557 710 krooni, millest kütustele kulub keskmiselt üle 2 000 000 ja elektrile 2000 krooni kuus.

Tabel 6. AS Y aktsiisimäärade suhtarvude võrdlus kuludes

Kuu	Kütusekasutus	Aktsiisisumma	Aktsiisi % kütusekuludes	Aktsiisi % tootmiskuludes
November 07	126 255,83	484 464,09	22 %	8,6 %
Detsember 07	118 411,3	454 795,98	21,4 %	8,0 %
Jaanuar 08	84 512,72	436 103,87	28,4 %	7,7 %
Veebruar 08	117 288,32	605 251,25	27,6 %	10,8 %

Kütuse aktsiisimaksu osakaal kütusekuludes moodustab 2007.aastal kahe kuu lõikes ettevõttes Y kütusekuludes (kütusekulude mahu juures 244 567,13 liitrit): 21,7 %\*. Kütuse

\*  $484\,464,09 + 454\,795,98 / 2\,195\,150 + 2\,123\,572,91 \times 100\% = 21,7\%$

aktsiisimäär moodustab 2008. aastal kahe kuu lõikes ettevõttes Y kütustele tehtavatest kulutustest ( kütusekulude mahu juures 201 801,04 liitrit): 27,9 %\* .

Kuna tegemist on transporditeenust pakkuva ettevõttega ja üheks peamiseks kuluartikliks tootmisprotsessi juures on kütused, siis moodustab kütuse aktsiisimäärade osakaal ligi veerand kütusekulust ja aktsiisimäärade osakaal kasvas 2008.aasta kahe esimese kuuga 6,2% võrra. Kogu tootmiskuludes jääb see osakaal väiksemaks vastavalt 2007. aastal (939 260,07/10 626 655 ) x100% = 8,3 % ja 2008.aastal ( 1 041 355,12 / 11 604 185) x100% = 9,3%.

Kogu tootmiskulude tase kasvas kahe ettevõtte näitel kütuse aktsiisimäärade tõusu tagajärjel toiduainetetööstuses ligi 3 % (lisa 4 punktid 5 ja 10) ja transpordiettevõtte puhul 11%. Kütuseaktsiisi osakaal kasvanud kahe erineva tegevusala ettevõtte näitel marginaalne 1-2 , kuid määrade tõusu mõju analüüsil tootmiskuludele saab siinkohal oluliseks nende suhtarv kogu tootmiskuludes. Kui toiduainetetööstuses tegutseva ettevõtte puhul ei saa marginaalne 1,8 %-ni tõusnud aktsiisimäärade osakaal tootmiskuludes hinnatõusu põhjustajaks, siis transpordifirma vastav suhtarv 10,2% näol on siiski juba piisavalt suur mõjutamaks teenuse hinnatõusu tagajärjel ka transporditeenuse kallinemise kaudu ka tellija kauba või toote hinda. Sarnasel seisukohal on ka transpordiettevõtete juhid autori andmete kogumise käigus läbiviidud vestluste põhjal uuringu objektiks olnud ettevõtete juhtivtöötajatega.

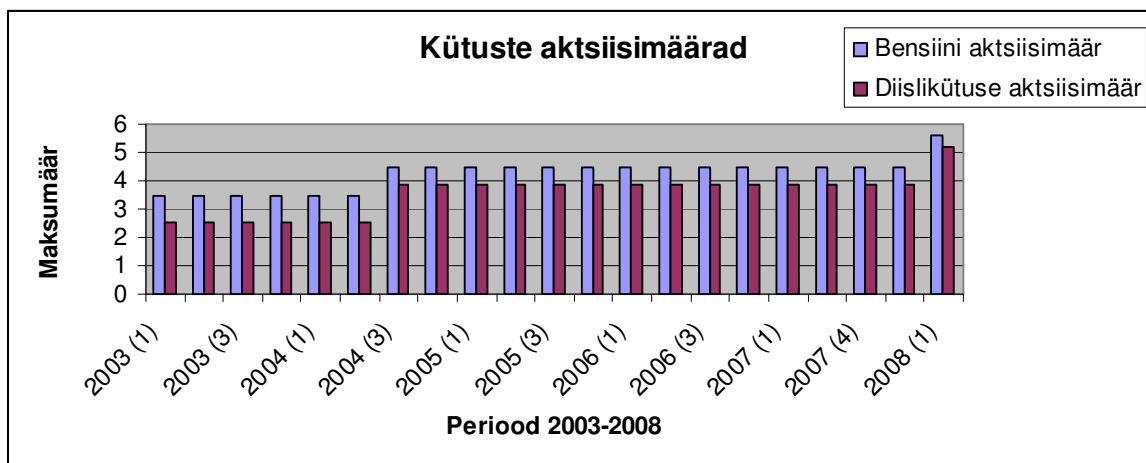
Transporditeenuse kallinemisel tuleb arvestada veel kütusehindade üldise tõusuga naftahindade pideva kasvu mõjul, mis on võrreldes kütuste ( bensiin ja diisel) aktsiisimäärade 25% tõusuga võrreldes alates 2005. aastast tõusnud AS Eesti Statoili jaehindade tõusu põhjal bensiini hind 45 % ja diislikütuse hind 49 %( lisa 5). Samuti on viimaste aastate majanduskasvus suurenenud nõudlus ostujõu kasvu arvelt ja seega ka tootmismahud ning kaupade liikumine.

---

\*  $436\,103,87 + 605\,251,25 / 1\,534\,505,7 + 2\,191\,489,73 \times 100\% = 27,9\%$

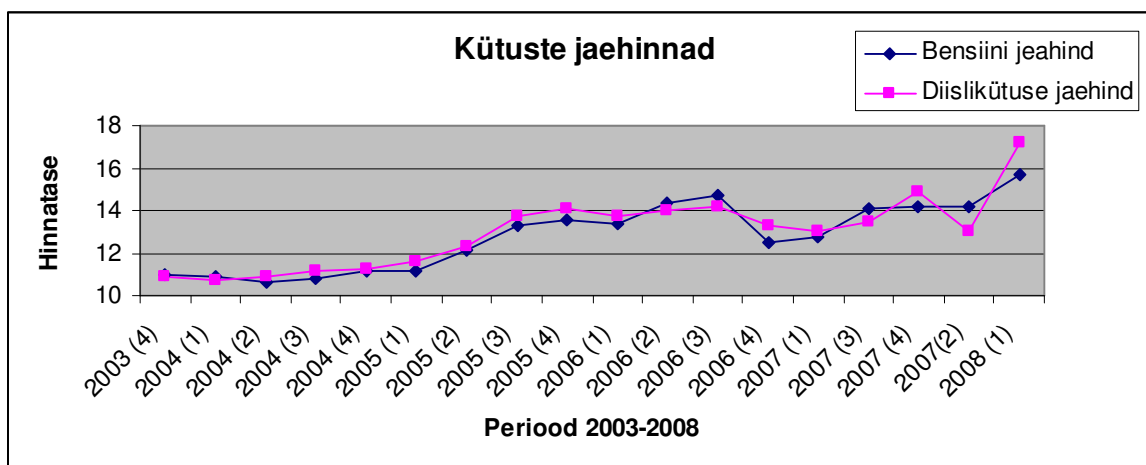
Uurimaks kütuse aktsiisimäärade tõusu seost muude eelpoolmainitud teguritega perioodil 2008 esimene kvartal kuni 2003 viimane kvartal, tuuakse järgnevalt välja aegread nii kütuseaktsiisi muutuste, bensiini ja diislikütuse jaehindade muutuse ning tarbijahinnaindeksi muutuste kohta antud perioodil.

Joonis 2. Kütuste aktsiisimäärade muutus perioodil 2003-2008



Kütuste (bensiin ja diisel) aktsiisimäärad on antud perioodi jooksul läbi teinud kaks tõusu: 2004. aasta 3. kvartalil ja 2008. aasta 1. kvartalil. Võrreldes aktsiisimäärade tõusupunkte joonisel 3 toodud kütuste jaehindade tõusupunktidega, ei märka kattuvust, kuna nii bensiini kui diislikütuse jaehinna puhul toimub hinnataseme kerkimine alles 2005. aasta 2. kvartalis.

Joonis 3. Kütuste jaehinnad AS Eesti Statoili andmetel

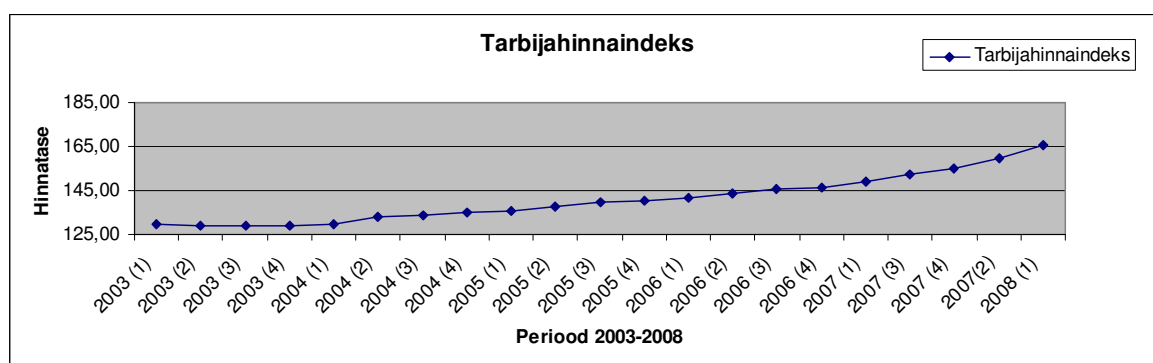




Kui võrrelda aktsiisimäärade tõusupunkte joonisel 4 toodud tarbijahinnaindeksiga, siis nähtu ka sellelt jooniselt kattumist, sest tarbijahinnaindeksi märgatavamad tõusukohad jäävad 2004. aasta 1. ja 2007 aasta 4. kvartalisse.

Tarbijahinnaindeks näitab, mitme protsendi võrra on hinnad mingil perioodil tõusnud või langenud ehk milline on olnud inflatsioon<sup>57</sup>. Statistikaamet mõõdab tarbijahinnaindeksit kaupade-teenuste nimekirja, nn korvi põhjal, kus on määratud erisuguste kaupade ja teenuste kvaliteet ning omadused. Sama kauba ja teenuse hindu võrreldakse igal kuul.

Joonis 4. Tarbijahinna indeksi muutus perioodil 2003-2008



Tehtud võrdluste põhjal võib öelda, et kuigi kütuseaktsiisi maksumäära tõus suurusjärgus 25-30% võib kasutatavatest kogustest olenevalt kasvatada ettevõtete (transpordi) tootmiskulusid ja ka kogukulusid, ei näita antud võrdlusanalüüs, et aktsiisimäära tõus kanduks otseselt üle kütusehinda või mõjutaks märgatavalt hinnataseme üldist kasvu. Selline väide vajaks kindlasti edaspidi põhjalikumat uurimist mahukamate ja detailsemate baasandmete põhjal.

<sup>57</sup> Kerem, K., Randveer, M., 2004. Mikro- ja makroökoonoomika põhikursus. Tallinn: Külim. lk 148

## KOKKUVÕTE

Erinevad maksumäärad mõjutavad energiaallikate valikut ning seega võeti aktsiiside harmoniseerimisel arvesse ühenduse energia, keskkonna ja transpordipoliitikat. Kütuseaktsiiside harmoniseerimine tõi endaga kaasa teistsuguseid probleeme, kui tubaka- või alkoholiaktsiiside ühtlustamine. Kui viimaste puhul lasub maksukoormus täielikult tarbijal, siis kütuseaktsiis mõjutab tootmist. Nimelt on sellel märkimisväärne mõju tööstusele ja kaubandusele, kas siis transpordikuludena või tootmiskuludena.

Kui alkoholi- ja tubakaaktsiisi puhul võib maksumäära suur tõus ühe indiviidi maksevõimest ja tarbimiseelistustest lähtudes tervist kahjustavate aktsiisikaupade tarbimist vähendada, siis kütuseaktsiisi puhul on sellise eesmärgi täitumine palju küsitavam. Nimelt kasutatakse kütuseid ja küttesarnaseid tooteid kaudsemas või otsesemas mõttes enamikes ühiskonna eksisteerimiseks vajalikes tegevusharudes ja sellise tarbimise maksustamisel on esmatähtis fiskaalne eesmärk.

Töös läbi viidud Eesti ettevõtete koondmajandusnäitajate andmetest kütusele tehtavatest kuludest kogukuludes selgus, et kütuseaktsiis moodustab kõikide tegevusalade ettevõtete kogukuludest alla 1% ja logistikafirmade puhul alla 0,5%. Kogukulud aktsiisimäärade tõusu tagajärjel kõikide ettevõtete lõikes on kasvanud 2-3%, mis tähendab, et ka hinnatase ei saa olla aktsiisimäärade tõusust mõjutatud oluliselt suuremal määral.

Makrotasandil on kütuse tarbimine järk-järgult suurenenud, mis on majanduse arengut ja kaubavahetuse laienemist arvesse võttes loogiline tagajärg. See omakorda toob kaasa kütuseaktsiisi mitmemiljardilise riigieelarvesse laekumise suurenemise. Kuna  $\frac{3}{4}$  kütuseaktsiisi tulust riigieelarves kasutatakse otseselt teedeehituse finantseerimiseks, siis peaks olema aktsiisi laekumise suurenemise positiivne efekt mõne aja pärast kõigile liiklejatele tajutav.

Teiseks väljendub kütuse aktsiisimäärade tõus mikrotasandil tootmiskuludes, kus kütuse aktsiisimäärade tõus erinevates tegevusalade lõikes varieerub rohkem kui 2/3 ulatuses. Kogu tootmiskulude tase kasvas kahe ettevõtte näitel kütuse aktsiisimäärade tõusu tagajärjel toiduainetetööstuse puhul ligi 3 % ja transpordiettevõtte puhul 11%. Kütuse aktsiisimaksu osakaal suurenes alla 1% toiduainetetööstuses ja alla 10% transpordi ettevõttes, kus peamiseks muutuvkuluks on kütusekulu. Sellisel määral tootmiskulude suurenemine võib saada üheks teguriks hindade tõstmisel tootmises, kuid kütuse aktsiisimäärade ligi 25% tõus üksi ei oma siiski piisavalt kaalukat osa hindade kujunemisel, millele andis kinnitust ka võrdlus kütuste jaehindade ja tarbijahinnaindeksiga. Tehtud järeldused vajaks kindlasti edaspidi põhjalikumat uurimist mahukamate ja detailsemate baasandmete põhjal erinevaid majandussituatsioone arvestades.

## SUMMARY

The object of this research is to analyze the raised fuel excise tax influence to the cost of company production and thereby to the average price level.

The purpose of this research is to find fuel excise rate percentage of fuel usage and find out how the raised excise rate can influence macro economical price level in case of two different sector company expenditures. According to hypothesis the influence of raised fuel excise rate is modified between various sectors.

The methods of research are ratio analysis and comparing analysis from composed diagrams and tables. The company`s expound their information by copies of fuel accounts and extracts from expense reports from November 2007 to February 2008. By the research of the macro economical influence official data of company`s fuel and energy expenditures activities was used. Source of the data is Statistikaamet (Statistics Estonia).

The ratio analysis showed that fuel consumption is gradually increased and thereby has also fuel excise tax billing to public account risen at least couple of billion EEK`s. While  $\frac{3}{4}$  from fuel excise income in public account is used directly in financing road construction, then the positive effect from raised excise income should soon be perceptible for all circulators.

The rate of production costs increased as the result of raised excise rate, in food processing industry around 4% and in transport sector around 11%. Percentage of fuel excise cost raised in food processing industry under 1% and under 10 % in transport, where the cost of fuel is the main cost factor. The growth of the costs of production in these rates can be one

of the factors by price rising in production, but in 25 % raised fuel excise rate alone does not influence general price rate, that was confirmed by comparing fuel retail terms and consumer price index.

While the research in micro level is in economical meaning carried through in short run, the conclusions and predictions which are made might not take place in real life and because of that these results can not be used by generalizing company's behavior.

The keywords in this research are: excise, fuel excise, price level, company`s expenditures, cost of production.

The research would be retained in library of Sisekaitseakadeemia.

## VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

### Kasutatud kirjandus

1. Brown, W.S., 1997. Makroökoonoomika baasteooria. Tallinn: Külim. lk 189
2. James, S., Nobes, C. 2004/2005 The Economics of taxation. Principles. Policy and Practice. Seventh edition. lk 23-36
3. Kerem, K., Randveer, M., 2004. Mikro- ja makroökoonoomika põhikursus. Tallinn: Külim. lk 146
4. Kerem, K., Keres, K., Randveer, M. 2004. Mikroökoonoomika alused. Tallinn: Külim. lk 69
5. Lehis, L. 2004. Maksuõigus, Juura, Tallinn, 2004, 447-450
6. Moussis, N. Guide to European Policies. European Study Service 2007, 228-231
7. Reiljan, J., Kulu, L. (vast. toim.) Euroopa Liidu sotsiaalmajanduspoliitika idalaienduse taustal. TÜ majandusteaduskond, Tartu, 1999, 170-183
8. Stiglitz, J.E., 1995, Ühiskondliku sektori ökonomika. lk 392-450
9. Terra, B.J.M., Wattel, P.J. Euroopa maksuõigus. Sisekaitseakadeemia, Tallinn, 2006, 321-349

### Kasutatud materjalid

10. Parv, M. 2008. Kütuseaktsiis regulatsioon praktikas. Autori üleskirjutis. Tartu, 17.03.2008.
11. Euroopa Komisjoni määrus (EÜ) nr 1549/2006. 17. oktoober. 2006. Kombineeritud nomenklatuur. lk 119-123

### Kasutatud õigusaktid

12. Alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seadus 4.12.2002 (RT I 2003, 2, 17; RT I 2007, 74, 452)
13. Teeseadus 17.02.1999. a seadusega (RT I 1999, 26, 377; RT I 2007, 66, 408)
14. Vedelkütuse seadus 29.01.2003 (RT I 2003, 21, 127; RT I 2007, 66, 408)

15. Euroopa Ühenduse Nõukogu direktiiv 92/12/EMÜ, EÜT L 76, 23.03.1992

#### Internetiallikad

16. Kütuseaktsiis mõjutab hinda vähe.

[http://ap3.ee/Default2.aspx?PaperArticle=1&code=3593/rubr\\_artiklid\\_359301.18.03.2008](http://ap3.ee/Default2.aspx?PaperArticle=1&code=3593/rubr_artiklid_359301.18.03.2008)

17. Statistikaamet. Ettevõtete majandusnäitajad. [http://pub.stat.ee/px-](http://pub.stat.ee/px-web.2001/Database/Majandus/03Ettevetete_majandusnaitajad/06Ettevetete_tulud_kulud_kasum/02Aastastatistika/02Aastastatistika.asp.20.03.2008)

[web.2001/Database/Majandus/03Ettevetete\\_majandusnaitajad/06Ettevetete\\_tulud\\_kulud\\_kasum/02Aastastatistika/02Aastastatistika.asp.20.03.2008](http://pub.stat.ee/px-web.2001/Database/Majandus/03Ettevetete_majandusnaitajad/06Ettevetete_tulud_kulud_kasum/02Aastastatistika/02Aastastatistika.asp.20.03.2008)

18. Riigieelarve tulud/kulud seisuga 29.02.2008. <http://www.fin.ee/?id=79782.22.03.2008>

19. Riigi raha veeb. <http://riigieelarve.fin.ee/?id=10596.21.03.2008>

20. Riigi Raha Raamat. Eesti riigi eelarvestrateegia aastateks 2008-2011.

21. <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0052:FIN:ET:DOC.22.03.2008>

22. <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0078:FIN:ET:DOC.22.03.2008>

23. Kütuseaktsiis. <http://www.emta.ee/?id=4294.24.03.2008>

24. Alkoholi-, tubaka- ja kütuseaktsiisi seaduse muutmise seaduse eelnõu 64 SEI seletuskiri.

[http://www.riigikogu.ee/?page=pub\\_ooc\\_file&op=emsplain&content\\_type=text/html&file\\_id=95891.26.03.2008](http://www.riigikogu.ee/?page=pub_ooc_file&op=emsplain&content_type=text/html&file_id=95891.26.03.2008)

25. Rahandusministeeriumi 2008. aasta kevadine majandusprognos. <http://www.fin.ee/?id=263.12.05.2008>

## LISAD

### LISA 1. Hinnatõusude mõju inflatsioonile

Tabel 1. Administratiivsete hinnatõusude mõju inflatsioonile aastatel 2006–2010<sup>58</sup>

Administratiivsed aktsioonid	Jõustumine	Hinnatõus (%)	Mõju THI-le(%punkti)				
			2006	2007	2008	2009	2010
Muudatused maksupoliitikas							
Erimärgistatud kütuseaktsiisi tõstmine	01.01.2008		-	-	0,01	-	-
Mootorikütuse aktsiisimäärade tõstmine	01.01.2008	10,0	-	-	0,56	-	-
Põlevkivikütteõli aktsiisivabastuse kaotamine	01.01.2008	5,0	-	-	0,02	-	-
Maagaasiaktsiisi kehtestamine	01.01.2008		-	-	0,05	-	-
Vedelgaasi ja petrooleumi aktsiisi tõstmine	01.01.2008		-	-	0,01	-	-

<sup>58</sup> <http://www.fin.ee/?id=263>



## LISA 2. Kütuse aktsiisimäärad alates 01.01.2008

Tabel 2. Kütuse aktsiisimäärad alates 01.01.2008<sup>59</sup>

<b>Kütus:</b>	<b>Aktsiisimäär</b>	<b>Ühik:</b>
Pliivaba bensiin ( <i>pliisisaldusega kuni 0,013 g/l</i> )	5620 krooni	1000 liitrit
Pliibensiin ( <i>KN-i numbrid on:2710.11.51, 2710.11.59</i> )	6600 krooni	1000 liitrit
Lennukibensiin ( <i>KN-i numbrid on:2710.11.31, 2710.11.70</i> )	1120 krooni	1000 liitrit
Petrooleum ( <i>KN-i numbrid on:2710.19.21, 2710.19.25</i> )	5165 krooni	1000 liitrit
Diislikütus ( <i>KN-i numbrid on:2710.19.29, 2710.19.41</i> )	5165 krooni	1000 liitrit
Eriotstarbeline diislikütus ( <i>KN-i numbrid on:2710.19.29, 2710.19.41</i> )	960 krooni	1000 liitrit
Kerge kütteõli ( <i>KN-i numbrid on:2710.19.45, 2710.19.49</i> )	960 krooni	1000 liitrit
Raske kütteõli	235 krooni	1000 kilogrammi

<sup>59</sup> Euroopa Ühenduse Nõukogu direktiiv 92/12/EMÜ, EÜT L 76, 23.03.1992

<i>(KN-i numbrid on: 2710.19.61-2710.19.69)</i>		
Vedelgaas	1960 krooni	1000 kilogrammi
Kütusesarnane toode	5620 krooni	1000 liitrit
Kütusesarnane toode <i>(KN-i numbrid on: 2710.19.11 või 2710.19.15)</i>	5165 krooni	1000 liitrit
Kütusesarnane toode <i>(KN-i numbrid on: 2710.19.31 või 2710.19.35)</i>	3840 krooni	1000 liitrit
Kütusesarnane toode <i>(KN-i numbrid on: 2710.19.51 või 2710.19.55)</i>	235 krooni	1000 kilogrammi
Kütusesarnane toode	1570 krooni	1000 kilogrammi
Põlevkivikütteõli	235 krooni	1000 kilogrammi
Tahkekütused <i>(kivisüsi, pruunsüsi, koks, KN-i numbrid on: 2701, 2702, 2704)</i>	4,7 krooni	ülemise kütteväärtuse gigadžaul
Vedel põlevaine, kui kasutatakse samal otstarbel kui bensiini	6600 krooni	1000 liitrit
Vedel põlevaine, kui kasutatakse samal otstarbel kui diislikütust	5165 krooni	1000 liitrit

Vedel põlevaine, kui seda kasutatakse samal otstarbel kui kerget kütteõli	960 krooni	1000 liitrit
Vedel põlevaine, kui kasutatakse samal otstarbel kui rasket kütteõli	235 krooni	1000 kilogrammi
Tarbimisse lubatud eriotstarbeline diislikütus ja kerge kütteõli, millest on erimärgistusaine eemaldatud	5165 krooni	1000 liitrit
Elektrienergia	50 krooni	1 megavatt-tund
Maagaas	157 krooni	1000 kuupmeetri kohta
Biokütus	Biokütused on aktsiisist vabastatud kuni kehtib Eestile Euroopa Komisjoni poolt selleks antud vastav luba	
Biokütus (lisatuna muule kütusele)	Kui biokütus on lisatud muule kütusele, siis segus sisalduv biokütuse osa vabastatakse aktsiisist (kuni kehtib Eestile Euroopa Komisjoni poolt selleks antud vastav luba)	

## LISA 3 Tabeli nr 3 ja 4 arvutuskäigud

1) Tabel nr 3: Kõikide ettevõtete kulud ostetud kütusele ja energiale aastatel 2001-2006 arvutuskäik

Valem:(Kütusekulu kroonides x oletatav osakaal kuludest küttele ja energiale, millest 80% kütus)= arvutatud kulude summa/ antud aasta keskmise kütusehinnaga x kehtinud aktsiisimäär = keskmine aktsiisitulu aastas kroonides

$$(13\,997\,432\,000 \times 0,8) = 11\,197\,945\,600 / 13,77 \times 3,84 = 3\,122\,738\,642$$

$$(11\,940\,840\,000 \times 0,8) = 9\,552\,672\,000 / 13,02 \times 3,84 = 2\,817\,377\,917$$

$$(9\,859\,620\,000 \times 0,8) = 7\,887\,696\,000 / 12,36 \times 2,55 = 1\,627\,315\,923$$

$$(8\,800\,364\,000 \times 0,8) = 7\,040\,291\,200 / 11,71 \times 2,55 = 1\,533\,112\,089$$

$$(8\,350\,535\,000 \times 0,8) = 6\,680\,428\,000 / 11,06 \times 2,55 = 1\,540\,243\,345$$

$$(7\,170\,276\,000 \times 0,8) = 5\,736\,220\,800 / 10,41 \times 2,55 = 1\,405\,126\,133$$

Kütuseaktsiisi suhte arvutamine kõikide tegevusalade kogukuludes:

Valem: Kütusekulu/ kogukulud= kütuseaktsiisi osakaal ettevõtete kogukuludes

$$2006: 3\,122\,738\,642 / 553\,737\,298\,000 * 100\% = 0,563939$$

$$2005: 2\,817\,377\,917 / 464\,403\,422\,000 * 100\% = 0,606666$$

$$2004: 1\,627\,315\,923 / 393\,365\,441\,000 * 100\% = 0,413691$$

$$2003: 1\,533\,112\,089 / 333\,851\,314\,000 * 100\% = 0,45922$$

$$2002: 1\,540\,243\,345 / 312\,105\,874\,000 * 100\% = 0,4935$$

$$2001: 1\,405\,126\,133 / 280\,266\,943\,000 * 100\% = 0,501353$$

2) Tabel nr 4: Rubriigi „veondus, laondus, side” ettevõtete kulud ostetud kütusele ja energiale aastatel 2001-2006 arvutuskäik

Valem: (Kütusekulu kroonides x oletatav osakaal kuludest küttele ja energiale, millest 80% kütus)= arvutatud kulude summa/ antud aasta keskmise kütusehinnaga x kehtinud aktsiisimäär = keskmine aktsiisitulu aastas kroonides

$$(5\,661\,490\,000 \times 0,8) = 4\,529\,192\,000 / 13,77 \times 3,84 = 1\,263\,042\,649$$

$$(4\,513\,561\,000 \times 0,8) = 3\,610\,848\,800 / 13,02 \times 3,84 = 1\,064\,950\,798$$

$$(3\,447\,723\,000 \times 0,8) = 2\,758\,178\,400 / 12,36 \times 2,55 = 569\,041\,660,1$$

$$(2\,798\,749\,000 \times 0,8) = 2\,238\,999\,200 / 11,71 \times 2,55 = 487\,570\,278,3$$

$$(2\,638\,082\,000 \times 0,8) = 2\,110\,465\,600 / 11,06 \times 2,55 = 486\,590\,170,0$$

$$(2\,452\,702\,000 \times 0,8) = 1\,962\,161\,600 / 10,41 \times 2,55 = 480\,644\,772,3$$

Kütuseaktsiisi suhte arvutamine rubriigi „veondus, laondus, side“ tegevusalade kogukuludes:

Valem: Kütusekulu/ kogukulud= kütuseaktsiisi osakaal ettevõtete kogukuludes

$$2006: 5\,661\,490\,000 / 65\,039\,111\,000 = 0,09$$

$$2005: 4\,513\,561\,000 / 57\,304\,494\,000 = 0,08$$

$$2004: 3\,447\,723\,000 / 48\,966\,001\,000 = 0,07$$

$$2003: 2\,798\,749\,000 / 41\,342\,784\,000 = 0,07$$

$$2002: 2\,638\,082\,000 / 38\,516\,037\,000 = 0,07$$

$$2001: 2\,452\,702\,000 / 37\,278\,127\,000 = 0,07$$

3) Kõikide ettevõtete kütusekulu suhe kogukuludes

$$8065802 / 280266943 = 0,028778999$$

$$8350535 / 312105874 = 0,026755456$$

$$8800364 / 333851314 = 0,02636013$$

$$9859620 / 393365441 = 0,025064784$$

$$11940840 / 494403422 = 0,024152017$$

$$13997432 / 553737298 = 0,025278109$$

## LISA 4 Tabelite nr 5 ja 6 arvutuskäigud

1) AS X Kütustekasutus perioodil november 2007 kuni märts 2008

November 2007 ( pliiivaba bensiini kütuseäär 4,5 krooni liitrit; diiselkütuselt 3,84 krooni liitri kohta; maagaasile ja elektrienergiale aktsiisi ei olnud kehtestatud )

Bensiin 95 EURO	664,2 liitrit x 4,5 = 2988,9
Bensiin 95 EURO ULTIMA	583,46 liitrit x 4,5 = 2625,57
Bensiin 98 EURO ULTIMA	829,54 liitrit x 4,5 = 3732,93
Diislikütus D EURO FORTIS	2814,89 liitrit x 3,84 = 10809,18
Maagaas kütteväärtusega 33,49 MJ/m <sup>3</sup>	100,692 m <sup>3</sup> x 0 = 0
Elektrienergia kWh	465954 kWh x 0 = 0
Aktsiisikulud kokku:	20 156,58 krooni
Kütusekulud kokku (küte, gaas, elekter):	849 243,43 krooni
Tootmiskulud kuus keskmiselt:	3 649 845 krooni

2) Detsember 2007

(pliiivaba bensiini kütuseäär 4,5 krooni liitrit; diiselkütuselt 3,84 krooni liitri kohta; maagaasile ja elektrienergiale aktsiisi ei olnud kehtestatud )

Bensiin 95 EURO	536,55 liitrit x 4,5 = 2414,48
Bensiin 95 EURO ULTIMA	869,91 liitrit x 4,5 = 3914,6
Bensiin 98 EURO ULTIMA	1002,81 liitrit x 4,5 = 4512,65
Diislikütus D EURO FORTIS	1303,29 liitrit x 3,84 = 5004,63
Maagaas kütteväärtusega 33,49 MJ/m <sup>3</sup>	86,571 m <sup>3</sup> x 0 = 0
Elektrienergia kWh	449578 kWh x 0 = 0
Aktsiisikulud kokku:	15 846,36 krooni
Kütusekulud kokku (küte, gaas, elekter):	757 032,44 krooni
Tootmiskulud kuus keskmiselt:	3 876 600 krooni

3) Jaanuar 2008

(pliiivaba bensiini kütuseäär 5,62 krooni liitrit; diislikütuselt 5,16 krooni liitri kohta; maagaasilt 0,157 kr/m<sup>3</sup> ja elektrienergialt 50 kr/ MWh)

Bensiin 95 EURO	547,18 liitrit x 5,62 = 3075,15
-----------------	---------------------------------

Bensiin 95 EURO ULTIMA 984,36 liitrit x 5,62=5532,10  
 Bensiin 98 EURO ULTIMA 885,12 liitrit x 5,62 =4974,37  
 Diislikütus D EURO FORTIS 1618,37 liitrit x 5,16 = 8350,79  
 Maagaas kütteväärtusega 33,49 MJ/m<sup>3</sup> 106,434m<sup>3</sup> x 157 = 16 710,14  
 Elektrienergia kWh 488082 kWh x 0,05= 24 404,4  
 Aktsiisikulud kokku: 63 046,95 krooni  
 Kütusekulud kokku (küte, gaas , elekter): 924 103,76  
 Tootmiskulud kuus keskmiselt: 3 824 332 krooni

#### 4) Veebruar 2008

(pliiivaba bensiini kütusemäär 5,62 krooni liitrit; diislikütuselt 5,16 krooni liitri kohta; maagaasilt 0,157 kr/m<sup>3</sup> ja elektrienergialt 50 kr/ MWh)

Bensiin 95 EURO 505,47 liitrit x 5,62 = 2840,74  
 Bensiin 95 EURO ULTIMA 859,11 liitrit x 5,62=4828,20  
 Bensiin 98 EURO ULTIMA 980,89 liitrit x 5,62 = 5512,60  
 Diislikütus D EURO FORTIS 1517,68 liitrit x 5,16 = 7831,23  
 Maagaas kütteväärtusega 33,57 MJ/m<sup>3</sup> 96,180m<sup>3</sup> x 157 = 15 100,26  
 Elektrienergia kWh 469128 kWh x 0,05= 23 456,4  
 Aktsiisikulud kokku: 59 569,43 krooni  
 Kütusekulud kokku (küte, gaas , elekter): 810 329,27  
 Tootmiskulud kuus keskmiselt: 3 899 872 krooni

#### 5)AS X tootmiskulude muutused perioodil november 2007-veebruar 2008:

november 2007: 3 649 845

detsember 2007: 3 876 600

jaanuar 2008: 3 824 332

veebruar 2008: 3 899 872

$3\,649\,845 + 3\,876\,600 / 3\,824\,332 + 3\,899\,872 = 0,97 * 100 = 97$

$100 - 97 = 3\%$

#### 6) Ettevõtte Y kütustekasutus perioodil november 2007 kuni märts 2008:

November 2007

Diislikütus D EURO FORTIS 1584,08 liitrit x 3,84 = 6082,87

Diislikütus 29321,11 liitrit x 3,84 = 112 593,06

46836,42 liitrit x 3,84 = 179 851,85  
47834,07 liitrit x 3,84 = 183 682,82  
Diislikütus väävlivaba 541,21 liitrit x 3,84 = 2078,25  
Bensiin 95 EURO 38,94 liitrit x 4,5 = 175,23  
Aktsiisikulud kokku: 484 464,09 krooni  
Kulud kütusele: 2 195 150 krooni  
Tootmiskulud kuus: 5 349 845

#### 7) Detsember 2007

Diislikütus D EURO FORTIS 988,93 liitrit x 3,84 = 3797,91  
Diislikütus 32366,17 liitrit x 3,84 = 124 286,09  
45937,07 liitrit x 3,84 = 176 398,35  
38759,24 liitrit x 3,84 = 148 835,48  
Diislikütus väävlivaba 157,33 liitrit x 3,84 = 604,15  
56,85 liitrit x 3,84 = 218,30  
Bensiin 95 EURO 79,95 liitrit x 4,5 = 359,78  
65,76 liitrit x 4,5 = 295,92  
Aktsiisikulud kokku: 454 795,98 krooni  
Kulud kütusele: 2 123 572,91 krooni  
Tootmiskulud kuus: 5 276 810

#### 8) Jaanuar 2008

Diislikütus D EURO FORTIS 1535,6 liitrit x 5,16 = 7923,7  
Diislikütus 31993,3 liitrit x 5,16 = 165 085,43  
12463,5 liitrit x 5,16 = 64 311,66  
37805,91 liitrit x 5,16 = 195 078,5  
Diislikütus väävlivaba 674,8 liitrit x 5,16 = 3481,97  
Bensiin 95 EURO 39,61 liitrit x 5,62 = 222,6  
Aktsiisikulud kokku: 436 103,87 krooni  
Kulud kütusele: 1 534 505,7 krooni  
Tootmiskulud kuus keskmiselt: 5 794 330



9) Veebruar 2008

Diislikütus D EURO FORTIS 1227,59 liitrit x 5,16= 6334,36

Diislikütus 35547,06 liitrit x 5,16= 183 422,83

44386,72 liitrit x 5,16 = 229 035,47

35421,17 liitrit x 5,16 = 182 773,24

Diislikütus väävlivaba 77,02 liitrit x 5,16 = 397,42

534,13 liitrit x 5,16 = 2756,11

Bensiin 95 EURO 55,56 liitrit x 5,62 = 312,25

39,07 liitrit x 5,62 = 219,57

Aktsiisikulud kokku: 605 251,25 krooni

Kulud kütusele: 2 191 489,73 krooni

Tootmiskulud kuus: 5 809 855 krooni

10) AS Y tootmiskulude muutused perioodil november 2007-veebruar 2008:

november 2007: 5 349 845

detsember 2007: 5 276 810

jaanuar 2008: 5 794 330

veebruar 2008: 5 809 855

$5\,349\,845 + 5\,276\,810 / 5\,794\,330 + 5\,809\,855 = 0,89 * 100 = 89$

$100\% - 89\% = 11\%$

## LISA 5 Kütuse jaehinnad perioodil 2003- 2008

### Bensiin

95	Y2005	Y2006	Y2007	Y2008	Diisel	Y2005	Y2006	Y2007	Y2008
W1	10,65	12,85	12,74	15,30	W1	11,20	13,35	13,22	16,73
W2	10,65	13,06	12,50	15,95	W2	11,20	13,49	13,06	17,50
W3	10,85	13,19	12,25	15,95	W3	11,20	13,56	12,74	17,50
W4	10,85	13,45	12,24	15,91	W4	11,20	13,65	12,72	17,40
W5	11,10	13,75	12,24	15,45	W5	11,40	13,80	12,72	16,70
W6	11,10	13,75	12,55		W6	11,40	13,80	13,05	
W7	11,30	13,75	12,54		W7	11,60	13,80	13,03	
W8	11,30	13,35	12,54		W8	11,60	13,74	13,02	
W9	11,50	13,20	13,15		W9	11,80	13,70	13,55	
W10	11,50	13,24	13,40		W10	11,80	13,73	13,30	
W11	11,50	13,45	13,39		W11	12,05	13,90	13,29	
W12	11,50	13,51	13,05		W12	12,30	13,92	12,45	
W13	11,75	13,90	13,05		W13	12,55	14,05	12,45	
W14	12,00	13,96	13,40		W14	12,80	14,05	12,80	
W15	12,10	14,15	13,85		W15	12,20	14,05	13,05	
W16	12,10	14,25	13,85		W16	12,20	14,08	13,04	
W17	12,10	14,65	13,84		W17	12,20	14,25	13,04	
W18	12,10	14,65	14,20		W18	12,20	14,25	13,03	
W19	12,10	14,95	14,65		W19	12,20	14,37	13,03	
W20	12,10	14,55	14,65		W20	12,20	13,85	13,03	
W21	12,10	14,41	14,65		W21	12,20	13,82	13,03	
W22	12,00	14,20	14,65		W22	12,00	13,80	13,03	
W23	12,50	14,20	14,65		W23	12,50	13,80	13,05	
W24	12,50	14,20	14,65		W24	12,50	13,80	13,2	
W25	12,50	14,41	14,65		W25	12,50	14,05	13,35	
W26	12,90	14,50	14,65		W26	13,20	14,15	13,35	
W27	12,90	14,50	14,65		W27	13,40	14,15	13,35	
W28	12,90	14,50	14,67		W28	13,40	14,15	13,44	
W29	13,35	14,89	13,75		W29	13,85	14,03	13,55	

W30	13,35	15,25	13,75	W30	13,85	14,25	13,55
W31	13,35	15,30	13,75	W31	13,85	14,30	13,55
W32	13,35	15,30	13,75	W32	13,85	14,30	13,55
W33	13,55	15,30	13,75	W33	14,05	14,30	13,55
W34	13,76	14,75	13,75	W34	14,26	14,30	13,55
W35	13,80	14,20	13,75	W35	14,30	14,30	13,55
W36	14,06	13,89	13,93	W36	14,56	14,30	13,76
W37	15,11	13,15	14,05	W37	15,61	14,05	13,85
W38	14,49	12,89	14,05	W38	14,99	13,62	14,15
W39	14,20	12,65	14,05	W39	14,70	13,05	14,15
W40	14,20	12,65	13,81	W40	14,70	13,05	14,15
W41	14,63	12,22	13,35	W41	15,13	13,05	14,15
W42	14,10	12,15	13,43	W42	14,60	13,05	14,15
W43	13,81	12,15	13,75	W43	14,31	13,05	14,15
W44	13,39	12,15	13,92	W44	13,89	13,05	14,41
W45	13,30	12,41	14,24	W45	13,80	13,31	14,88
W46	13,15	12,45	14,45	W46	13,65	13,35	15,05
W47	13,05	12,45	14,45	W47	13,55	13,35	15,41
W48	12,76	12,45	14,59	W48	13,26	13,35	15,84
W49	12,85	12,45	14,65	W49	13,35	13,35	15,95
W50	12,85	12,71	14,65	W50	13,35	13,35	15,95
W51	12,85	12,75	14,65	W51	13,35	13,35	15,95
W52	12,85	12,75	14,65	W52	13,35	13,35	15,95
Keskmine	12,63	13,65	13,81		13,02	13,77	13,70