

Sisekaitseakadeemia
Finantskolledž

Karl Koha

**KÜTUSEAKTSIISIMÄÄRADE MUUTUSTE MÕJU
RIIGIELARVELE**

Lõputöö

Juhendaja:
Indrek Saar, PhD

Tallinn 2018

SISEKAITSEAKADEEMIA LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

Finantskolledž	Juuni 2018
<p>Töö pealkiri eesti keeles: Kütuseaktsiisimäärade muutuste mõju riigieelarvele</p> <p>Töö pealkiri võõrkeeles: The Impact of the Fuel Excise Policy on the State Budget.</p> <p>Lõputöö on kirjutatud eesti keeles ning koosneb 50 leheküljest. Lõputöös on kasutatud 50 allikat, millele on tekstis viidatud.</p> <p>Lõputöö teema on aktuaalne, kuna valitsus tõstnud kütuseaktsiisi viimastel aastatel mitmeid kordi ning selle tegevuse eesmärgiks on saada tulu riigieelarvesse. Kuna aktsiisimäärasid on muudetud tihedamini kui teisi maksumäärasid, siis on aktsiiside osakaal maksu tuludes kasvanud. Teema aktuaalsust tõstatab ka asjaolu, et tulu mis kütuseaktsiisist laekub pole enam selget eesmärki.</p> <p>Lõputöö eesmärgiks on analüüsida kütuseaktsiisimäärade muutuste mõju riigieelarvele. Eesmärgi saavutamiseks on püstitatud neli uurimisülesannet:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Teha selgeks aktsiisimaksude olemust ja kasutamise eesmärke. 2. Uurida välja riigieelarve koostamise põhimõtted ning teha selgeks mis on kütus ja selle maksustamise eesmärk. 3. Riigieelarve kulude ja tulude analüüs ning kütuseaktsiisi laekumine riigieelarvesse 4. Uurida kütuseaktsiisist laekuvate tulude kasutamist <p>Tulemustest selgus, kütuseaktsiisimäärade muutused pole mõjunud negatiivselt ning kütuseaktsiisi kasv on iga aasta suurenenud. Lisaks sellele, selgus veel see, et kütuseaktsiisist laekuvate tulude kasutamine on ebaselge.</p>	
<p>Võtmesõnad: <i>riigieelarve, kütuseaktsiis, tulud, kulud,</i></p>	
<p>Võõrkeelsed võtmesõnad: state budget, fuel excise</p>	
<p>Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu</p>	
<p>Töö autor: Karl Koha</p> <p>Olen koostanud lõputöö iseseisvalt. Kõik lõputöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, seisukohad, kirjalikest allikatest ja mujalt allikatest saadud info on nõuetekohaselt viidatud. Olen nõus oma lõputöö avaldamisega elektroonilises keskkonnas.</p> <p>Allkiri:</p>	
<p>Vastab lõputöö nõuetele</p> <p>Juhendaja: Indrek Saar Allkiri:</p>	
<p>Kaitsmisele lubatud</p> <p>Kolledži direktor: Kerly Randlane Allkiri:</p>	

SISUKORD

SISSEJUHATUS	4
1. AKTSIISIMAKSUD JA NENDE KASUTAMINE	6
1.1 Aktsiisimaksude olemus ja majanduslik mõju.....	6
1.2 Riigieelarve koostamine ning kütuse maksustamine	15
2. KÜTUSE AKTSIISIMÄÄRADE MUUTUSTE MÕJU RIIGIEELARVELE NING KÜTUSEAKTSIISI KASUTAMINE.....	22
2.1 Riigieelarve tulude ja kulude analüüs ning kütuseaktsiisi määrade muutuste mõju riigieelarvele ning majandusele	22
2.2 Kütuseaktsiisi tulu kasutamine	32
KOKKUVÕTE	37
SUMMARY	41
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU	42
Lisa. Kütuse aktsiisimäärad Eestis 2015-2018 (MTA, 2018).....	48

SISSEJUHATUS

Riigi majanduse reguleerimiseks ning hüvede pakkumiseks on kehtestatud erinevad maksud ning nende kogumine. Nendega saab suunata majandust soovitud suunas ning tagada riigile ressursse. Riigieelarve kõige tähtsamaks tuluallikaks ongi maksud. Suure osa sellest moodustavad aktsiisimaksud. Aktsiisimaksud on kasutusel ühiskonna huvides ning selleks, et piirata teatud toodete tarbimist, mis on kahjulikud tervisele ning keskkonnale.

Eestis on kütus maksustatud aktsiisiga ning iga aasta on kütuseaktsiisi määrasid muudetud. Tänu pidevale aktsiisimäärade tõstmisele kannatab riigieelarve tulude prognoos. Iga aasta tehakse küll prognoose palju aktsiise laekub, kuid kunagi pole kindel, kui palju aktsiisimäärade muutused tegelikult hakkavad kasu sisse tooma.

Lõputöö teema valiku põhjuseks on seos õpitava erialaga ja teema tundmise vajalikkus edaspidistes õpingutes ja töös. Lisaks ei ole varasemalt uuritud kütuseaktsiisimäärade muutuste mõju riigieelarvele.

Teema on aktuaalne, kuna valitsus tõstnud kütuseaktsiisi viimastel aastatel mitmeid kordi ning selle tegevuse eesmärgiks on saada tulu riigieelarvesse. Kuna aktsiisimäärasid on muudetud tihedamini kui teisi maksumäärasid, siis on aktsiiside osakaal maksu tuludes kasvanud. Teema aktuaalsust tõstatab ka asjaolu, et tulu mis kütuseaktsiisist laekub, ei oma enam selget eesmärki.

Teema on uudne kuna viimaste aastate jooksul pidevalt tõusnud kütuseaktsiisimäärade tõttu on laekuvaid aktsiisi summasid raske prognoosida. Riigieelarves on iga aasta puudujääke võrreldes prognoositavaga ning suure osa puudu jäänud tuludest moodustavad maksud. Suurema osa puudu jäänud maksutuludest moodustavad just aktsiisid.

Lõputöö eesmärgiks oli analüüsida kütuseaktsiisimäärade muutuste mõju riigieelarvele.

Sellest tulenevalt on püstitatud järgmised uurimisülesanded:

1. Uurida aktsiisimaksude olemust ja kasutamise eesmärke.
2. Uurida välja riigieelarve koostamise põhimõtted ning teha selgeks mis on kütus ja selle maksustamise eesmärk.

3. Riigieelarve kulude ja tulude analüüs ning kütuseaktsiisi laekumine riigieelarvesse

4. Uurida kütuseaktsiisist laekuvate tulude kasutamist.

Lõputöös on kasutatud kvantitatiivset uurimismetoodikat. Teema kohta käivate allikate, dokumentide analüüsimisel ja uurimisel ning järelduste tegemisel on kasutatud analüütilist ja võrdlevat meetodit.

Lõputöös kasutatakse eestikeelseid ning võõrkeelseid erialakirjandust, teadusartikleid, Eesti Vabariigi seadusi, statistikaid ja teisi teemakohaseid allikaid. Töös kasutatakse 01.02.2018 seisuga õigusaktide redaktsioone

Lõputöö koosneb kahest peatükist, millest esimeses antakse ülevaade aktsiisimaksude olemusest ning nende majanduslikust mõjust. Tehakse selgeks milleks lähtutakse riigieelarve koostamisest, kes selle eest vastutab ning kontrolli peab ning antakse ülevaade kütusest ja sellest laekuvate aktsiisitulude kasutamisest.

Teises peatükis antakse ülevaade riigieelarve kuludest ja tuludest, kütuseaktsiisi laekumisest riigi eelarvesse aastate lõikes ning uuritakse kütuseaktsiisi muutuste mõju riigieelarvele ning kütuseaktsiisist laekuvate rahade kasutamist.

1. AKTSIISIMAKSUD JA NENDE KASUTAMINE

1.1 Aktsiisimaksude olemus ja majanduslik mõju

Tasakaalustatud riigieelarve on ühe kindla ning iseseisva riigi toimimise aluseks. Üheks maksu liigiks on aktsiisimaks. Aktsiisid reguleerivad tarbimist ning nende eesmärgiks on ka säästa keskkonda ning hoida majandust stabiilsena. Aktsiisid on kehtestatud Eesti Vabariigis kütusele, alkoholile, elektrile ning tubakale.

Ameerika majandusteadlane Richard Musgrave'i sõnul on avalikul sektoril peamiselt kolm ülesannet, mis seotud maksude ja maksustamisega. Nendeks on allokatsiooni-, jaotus- ja stabiliseerimisfunktsioon. Avalike hüviste pakkumist hõlmab allokatsioonifunktsioon. Selle käigus määratakse avalike hüviste komplekt ning toimub ressursside jagamine era- ja avalike hüviste vahel. Jaotusfunktsioon on varade ja tulude aus ja õiglane ümberjaotamine, mille eesmärgiks on vähendada ebavõrdsust tulude jaotamisel ning ebaõiglasel rikkusel. Läbi maksupoliitika ja avaliku sektori poliitika aitab stabiliseerimisfunktsioon säilitada kõrget tööhõivet ja hinnastabiilsust (Musgrave, et al., 1987, lk 5)

Läbi ajaloo on valitsused oma võimu kasutades püüdnud leida erinevaid lahendusi tulude kasvatamiseks, et finantseerida valitsuse eesmärgi nagu isikuvabaduste kaitsmine ja ühiskonna kui terviku heaolu parandamine. Tulud vajalike eesmärkide saavutamiseks saadakse põhiliselt läbi maksude, mis suunavad vahendeid eraisikutelt ja ettevõtetelt valitsusele. Neid vahendeid kasutatakse sõjaliseks kaitseks, avaliku korra tagamiseks, infrastruktuuri ülesehitamiseks, haridusele, tervishoiule, pensionitele ja avalikele teenustele, milleks on transport ja ressursside juhtimine. Selleks kõigeks on kasutusele võetud erinevad maksud nagu sotsiaalmaks, käibemaks, tulumaks, omandimaksud ning aktsiisimaksud. (Alcohol taxation, 2015, lk 1)

Professor Sally Hines'i sõnul on üheks oluliseks maksuks aktsiisimaks. Tegemist on valikulise maksuga, mis on kehtestatud spetsiifilistele ja konkreetsetele kaupadele või teenuste kasutamisele või müügile. Erinevad riigid on kehtestanud aktsiisimaksud tootemaksuna või lisandväärtuse maksuna. Tootemaks tähendab seda, et aktsiisimaksu kehtestamine on seotud toote või teenuse ühikuga ning lisandväärtuse puhul on see seotud toote müügiväärtusega. (Hines, 2007, lk 1)

Alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seaduse kohaselt maksustatakse aktsiisiga alkoholi, tubakatooteid, kütust ja elektrienergiat. (ATKEAS, 2003)

Aktsiisidega maksustatakse kaupu, mille tarbimine avaldab mõju tervisele ning keskkonnale ning mille tootmine pole nii kerge. Sellepärast ongi kehtestatud antud toodetele aktsiisimäärad, et sellega reguleerida ja ka piirata inimeste tarbimisharjumusi, aktsiisi kaupade tootmist ning ühtlasi saada ka tulu riigi funktsioneerimiseks.

Täpsed andmed aktsiisi termini päritolu puuduvad. Makse, mis võtsid arvesse kaupade mõõtu või kaalu, tunti juba esimestes maksusüsteemides. Erinevad tollid ja aktsiisid moodustasid juba keskaegses Euroopas peamise osa linnade ja linnriikide maksutuludest. Maapiirkondades aga kasutati kümnist, pearaha ja maamaksu. (Lehis, 2012, lk 350) Teadaolevalt kehtestati aktsiisimaks esimest korda nimelt Inglismaal, 1643. aastal, kus parlament võttis vastu otsuse maksustada õlu ja tubakas. (Yeomans, 2017)

Aktsiise kutsutakse tarbimismaksudeks, millega maksustatakse konkreetset kaubagruppi. Ei saa öelda, et aktsiis on käibemaksu lisaprotsent. Aktsiis täiendab seda. Toote hinna suurendamise kaudu maksutatakse tarbimist, kuid see jääb tarbijale varjatuks, kuna seda pole eraldi müügiarvetel kajastatud. Võrdluseks saab tuua käibemaksu, mis on ostuarvele eraldi välja toodud müüja poolt. Kuna aktsiisi objektid on üksikud kauba grupid on aktsiisidest kõrvalehoidmise viisiks on salakauba vedu ning aktsiisi kaupade illegaalne tootmine. Aktsiisi kaupadele on tollikontroll karmim ning selliste kaupade müümiseks ning hoidmiseks on kehtestatud mõnevõrra karmimad reeglid. (Lehis, 2012, lk 348)

Aktsiis võrreldes käibemaksuga on ühetasandiline maks. Ühetasandiline tähendab seda, et aktsiisikohustus tekib vaid üks kord, kas kauba tootmisel või kauba Eestisse toomisel ning peale selle enam mingit täiendavat maksustamist ei toimu. Kuna aktsiisimäärad ei sõltu maksuobjekti väärtusest, vaid on fikseeritud kauba ühiku kohta, siis puudub ka vajadus hilisemaid müügietape maksustada. (Eesti Maksumaksjate Liit, 2017a)

Aktsiisiobjekte saab peamiselt iseloomustada kui kaupu, mille valmistamine ja müük oleksid kuidagi riigi kontrolli all ka sõltumata nende maksustamisest. Aktsiis on paljudes riikides alguse saanud riigi monopolist mõningate kaupadega kauplemisel (nt alkoholimonopol) samuti ka mõningate kaupadega kauplemise eest nõutud riigilõivudest (tempelmaksudest). Aktsiisidega on eri aegadel maksustatud laias valikus nii esmatarbekaupu kui ka luksuskaupu. Tänapäeval on hakatud vähelevinud kaupade

maksustamisest loobuma, sest aktsiisi haldamise kulud võivad ületada maksulaekumisi (Eesti Maksuaktsiiside Liit, 2007b).

Aktiisid on kaudsed maksud ning maksukoormust kannab lõpptarbija. Nende kehtestamisel lähtutakse maksevõimelisuse põhimõttest. Kaubad, mida aktsiisiga maksustatakse ei kuulu tavaliselt esmatarbe kaupade hulka, kuigi neid tarbitakse palju. Kaupu, mida nii palju ei tarbita pole mõttekas maksustada kuna selle haldamisega välja kujunevad kulud võivad olla suuremad kui tulud, mis tulevad maksulaekumisest. Aktsiisikaupade tarvitamine annab ülevaate tarbija maksevõimekusest ning ühiskonna seas on selline maksustamine alus õiglasele maksusüsteemile. Neutraalsuse põhimõte ja sihtkohamaa printsiip on tarbimismaksu üldisteks põhimõteteks. Neutraalsuse põhimõte tähendab seda, et kauba maksustamine ei tohi sõltuda müüja või tootja isikust ning sihtkohta printsiip hõlmab endast seda, et maksustamine toimub kauba tarbimise kohas. Need samused põhimõtted kehtivad ka aktsiisiga maksustamisel. Lähtudes vajadusest ning tarbimis- ja tootmisharjumustest konkreetses riigis kehtestatakse aktsiisimäärad. (Lehis, 2012, lk 348)

Majandusteadlaste William J. Mcarten'i ja Janet Stotsky sõnul aktsiisi kehtestamisel lähtutakse vajadusest mingi kauba tarbimist piirata ja riigitulusid koguda. Aktsiisikaupadel esinevad järgmised omadused (McCarten, Stotsky, 1995 lk 100):

1. Tootmist ja müüki jälgitakse seadusandliku võimu poolt.
2. Esineb nõudlusseadus ehk hinna suurenedes väheneb nõutav kogus pakutava kauba arvel.
3. Tarbimist peetakse seadusandliku võimu poolt kahjulikuks ehk tarbimine tekitab negatiivseid välismõjusid.
4. Nõudlus sissetuleku suhtes on elastne.

Ameerika rahandus professor H.C Simoni selgituse kohaselt on aktsiisimaksude olemasolu põhjuseks kalvinism. Professori arvamusel jagab kalvinism ühiskonna valituteks ja igavesti äraneetuteks. Need, kes olid valitud panid tähele, et äraneetud tarbivad suures koguses teatud kaupu ning vägijooke. See aga andis võimaluse valitutel antud kaupadele maksud peale panna, mis tähendas seda, et inimesed, kes antud tooteid tarbisid, hakkasid kandma ka maksukoormat. (Thuronyi, 1996, lk 246)

Maksustamise eesmärgiks kütuseaktsiisi puhul ei saa eesmärgiks olla vaid see, et piirata tarbimist, kuid pigem see, et kütus, kui taastumatule energiaallikale alternatiivi leidmisele suunamisele. Kuna nafta hinnad pidevalt tõusevad ning varude vähenemine ja piiratus sunnib leidma erinevaid alternatiive, mis täidaksid energiaallikate funktsiooni. Seetõttu, üritataksegi leida erinevaid võimalusi ning leida lahendusi, kuidas taimsetest või loomseteks jääkidest valmistada energiaallikaid.

Aktiisimaksude rakendamise tulemusena muutub kauba hind tarbija ja pakkuja jaoks erinevaks. Maksustades müüdavat kogust, peab pakkuja iga lisanduva ühiku kohta maksma summa, mis hiljem müües kajastub kõrgemas müügihinnas. Kauba ostja jaoks kujuneb hind läbi järgneva valemi (Kaldaru, 1996, lk 27):

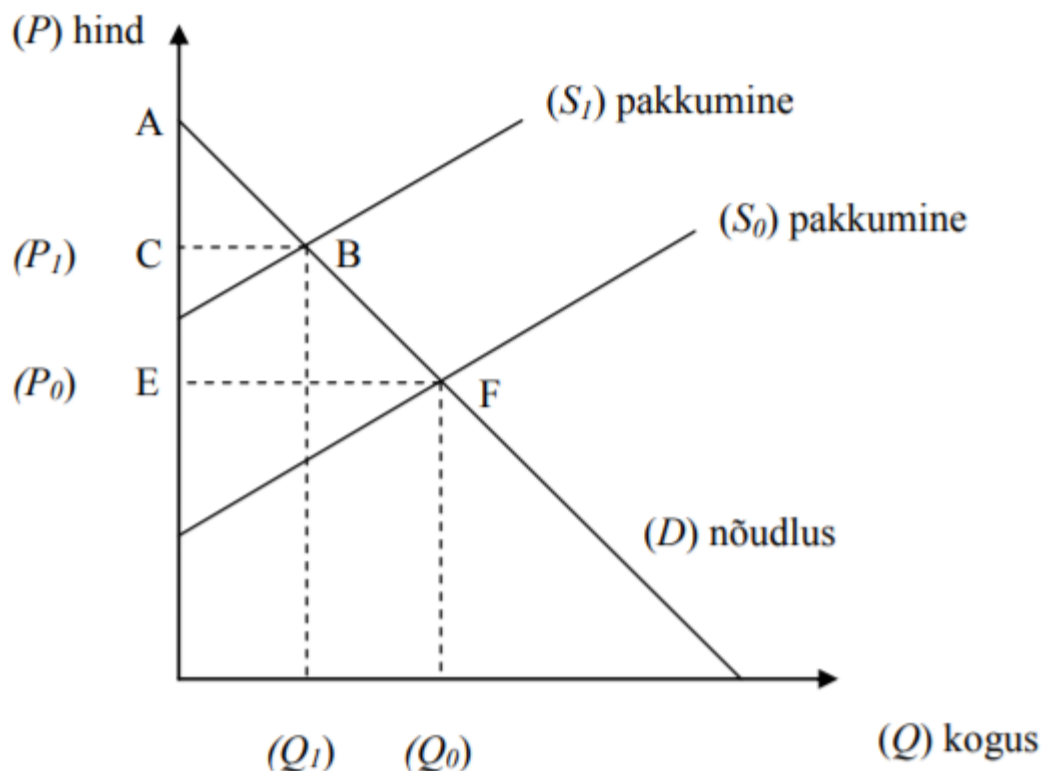
$$p^D = p^S + t$$

Kus p^D on hind kauba ostja jaoks

t- lisanduv maks ühiku kohta

p^S - pakkuja hind kaubale enne maksustamist

Valemist on näha, et kaup muutub maksustamise tulemusena pakkuja jaoks kallimaks, ning seeläbi omakorda ka ostja jaoks. Joonisel 1 on kujutatud aktsiisimaksu lisanduvat mõju turutasakaalule täieliku konkurentsi tingimustes, kus tasakaalukogus on maksu lisandumisel nihkunud vasakule, ehk kogus on vähenenud, sest kõrgem hind pärsib tarbimist



Joonis 1. Aktsiisimaksu mõju täieliku konkurentsiga turul (Kaldaru, 1996, lk 28)

Kui näiteks lisandunud maksuga kaasneva hinnatõusu tulemusena on tarbija sunnitud vähendama tarbitavat kogust ja ostma väiksema koguse kõrgema ühikuhinnaga, tähendab see tarbija heaolu vähenemist. Sellist heaolu muutust saab kaudselt mõõta hinnavaru muutumise abil. Tarbija hinnavaru näitab seda kui palju tarbijad on valmis kauba eest rohkem maksma, ehk tarbija hinnavaru tekib, kui tarbijad soovivad väiksemate koguste korral kauba eest rohkem maksta. Sellises situatsioonis, kus tasakaalupunkt F on nihkunud punkti B, on vähenenud ka tarbija hinnavaru. Tarbija hinnavaru esimeses tasakaalupunktis F illustreerib kolmnurk $\triangle AFE$, teises tasakaalupunktis B aga kolmnurk $\triangle ABC$, mis tähendab seda, et aktsiisimaksu tõustes hinnavaru väheneb. Hinnavaru vähenemine piirkonna $CBFE$ võrra iseloomustab ka tarbija heaolu vähenemist. Sellise hinnavaru vähenemise korral kerkib esile küsimus selle saamata jäänud heaolu kompenseerimises. Juhul kui tarbija hinnavaru on vähenenud poliitiliste otsuste tulemusena, tuleb kõne alla ka vastava tasakaalustava poliitika loomine, mis pakub kaotatud heaolule asendust. Kui sellist poliitikat ei ole, hakkab tarbija ise asenduskaupade näol kompensatsiooni otsima.

Kuna Eesti on Euroopa Liidu liige, siis nõuab see Eestit Liidu institutsioonide vastuvõetud otsuste aktsepteerimist ja esitatud nõuete realiseerimist nii maksustamist kui ka aktsiise puudutavates küsimustes.

Seadusliku aluse maksude harmoniseerimisele pani 1957. aastal loodud Rooma leping. Liikmesriikide maksusüsteemide harmoniseerimisele pandi seaduslik alus 1957. aastal Rooma lepinguga. Kaudsete maksude reguleerimise ühis turu huvides sätestas lepingu artikkel 99. Seoses ühisturu moodustamise ja ning piirikontrollide kadumise päevakorda tõusmisega 1986. aastal tekkis vajadus kaudseid makse rohkem harmoniseerida. (Reiljan & Kulu, 1999, lk 182-183). 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.”

Eestis kehtib praegu kaks aktsiisiseadust. Alates 1. aprillist 2003 on olemas alkoholi- tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisiseadus ning omaette seadusena kehtib alates 19. detsembrist 1996 pakendiaktsiisi seadus. Taasiseseisvunud Eesti maksusüsteemi kehtestamisel alustati samuti ühtse aktsiisiseadusega – 1. juulil 1990 kehtima hakanud Eesti Vabariigi aktsiisimaksu seadus nägi ette alkoholi, tubaka ja karusnahkade maksustamise, alates 28. veebruarist 1991 lisandus maksuobjektide hulka ka mootorikütus. Peatselt asendati see seadus ükshaaval üksikute aktsiisiseadustega. Alates 1. jaanuarist 1992 hakkas kehtima karusnahaaktsiisi seadus, 1. veebruarist 1992 õlleaktsiisi seadus, 1. aprillist 1992 alkoholiaktsiisi seadus, 1. augustist 1992 tubakaaktsiisi seadus ja viimasena 1. juulist 1993 kütuseaktsiisi seadus. Alkoholiaktsiisi seadust on vahepeal asendatud kaks korda uue seadusega, 1. jaanuarist 1995 hakkas kehtima uus tubakaaktsiisi seadus. (Lehis, 2007, lk 2)

Euroopa Liidu nõuete kohaselt tuleb aktsiiside kehtestamisel jälgida kahe olulise tingimuse täitmist. Esimene tingimus on see, et aktsiis ei häiriks kohaliku turu situatsiooni. Oma struktuuril peab maks olema harmoniseeritud nii, et oleks tagatud kaudse maksustamise kaitse kohalikele kaupadele. Teine oluline tingimus on see, et maksumäärad peavad olema samuti harmoniseeritud. Seda selleks, et välistada liikmesriikide kaubanduses kaupade vaba liikumise takistamist. (Moussis, 2007, lk 228) Euroopa Liidu ametkonnad on nende tingimuste täitmiseks välja töödanud vastavad nõuded EL-i liikmes riikidele. Maksude

harmoniseerimise pikaajaliseks eesmärgiks maksuneutraalsus ehk olukord, kus toodete, teenuste ja tootmistegurite vood riigist riiki ning tootmise rahvusvaheline spetsialiseerumine on maksude olemasolust sõltumatud. Vastavalt optimaalsuspriinsibile ei tohi aga rahvusvaheline kaubandus, tootmistegurite liikumine ning tootmise paiknemine olla mõjutatud maksustiimulitest. (Reiljan & Kulu, 1999, lk 180) Maksusüsteemide harmoniseerimine eeldab liikmesriikide erinevate maksusüsteemide omavahelist kokk sobitamist vastavalt majandusühenduse eesmärgile ühisturu loomisest, kus toimub liikmesriikide vahel kaupade, teenuste ja tootmistegurite vaba liikumine (Reiljan & Kulu, 1999, lk 181). Seejuures on olemas kaks lähenemisviisi: ühtlustav ja diferentseeritud lähenemine. Ühtlustav lähenemine nõuab maksubaasi ja kõikide maksumäärade ühtlustamist kõigis 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 (Reiljan & Kulu, 1999, lk 180). 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 (Reiljan & Kulu, 1999, lk 189-190):

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.

Võttes arvesse energiavarustuse tähtsust tänapäeva majanduses, siis energiatoodete hinnakõikumised võivad avaldada märkimisväärset mõju majanduskasvule. Suurt tähtsust omavad just eriti bensiini ja diiselmootori hinnad. (Decker & Wohar, 2005) Kuigi kütuse pealt tulev maks on põhiline tuluallikas avaliku infrastruktuuri rahastamiseks ja toimiva majanduse aluseks on kütusehindade tõstmine poliitikute jaoks raske, kuna tuleb arvestada erinevate aspektidega, et vältida majandusliku langust. (Hettich & Winer, 1988) Kui nad soovivad määrata kütusepoliitikat, mis on kasulik nii avalikule infrastruktuurile ja kui ka teistele komponentidele, siis tuleb põhjalikult läbi vaadelda mitmed poliitilised ja majanduslikud muutujad. Hea maksu põhimõte seisneb siiski selles, et see peab olema majanduslikult efektiivne, toetama majanduslikku aktiivsust ning ühtlasi ei tohiks see takistada ressursside efektiivset jaotumist. Samuti võib maksustamist kasutada ka mõne turutõrke parandamiseks. Korrigeerivad maksud võimaldavad hankida uusi tulusid ja parandada ressursside efektiivsemat jaotumist. (Kommer, 2004, lk 28)

Aktsiisimaksud tervikuna soodustavad ohutumaid ning vähem saastatavat käitumist. Hästi läbi mõeldud aktsiisimaksud võivad vähendada ebasoovitavaid nähtusid. Kui sigaretimaks aitab näiteks vähendada terviseriski, alkoholimaks vähendada mootorsõiduki juhtumist joores peaga siis kütuseaktsiis aitab vähendada kliimat kahjustavaid heitgaase. (Morris & Marron, 2016)

Tuleb alati järgida põhimõtet, et maksud kehtiksid kõigile võrdselt. Samuti ei tohi sõltuda need isikust, tootjast ega ka ettevõtjast. Erinevate majandusteadlaste arvates on korrigeeriv maks keskkonnale kõige parem lahendus. Kui teatud toodetele on kehtestatud maks, mida tuleb neid tarvitades tarbida, siis paljud inimesed hakkavad antud toodete tarbimist jälgima ning iseenesest hakatakse neid vähem tarvitama. Kindlasti ei tohi ka unustada, et maksumäärad ei saa olla liiga kõrged, kuna siis jääb tulu riigile vähemaks. (Mankiw, 2008, lk 204)

Aktsiisimaksu puhul on oluline kellel ja kuidas tulud jaotatakse ning sellega kaasnevad paratamatult kaotajad kui ka võitjad. Osad inimesed on toodete eest nõus rohkem maksma, muutes eelistatavaid alternatiive vähem. Hästi läbi mõeldud maksupoliitika tähendab seda, et kasu ületab üldisi kulutusi ehk riigile on kasulik maksu kogumine. Kõrgemad maksud, ei tohiks pigistada leibkondade rahakotti. Suurenevad maksud panevad inimesed valikute ette, eriti vähem teenivaid inimesi. Lisaks sellele tõstab kehtestatud maks ka teiste toodete hindasid. Näiteks kütuseaktsiisimäära tõusmise korral kallineksid ka tooted, mida transporditakse sõidukitega. Ettevõtjad tahavad samuti oma kasumit teenida ning kütuseaktsiisi tõusu tõttu tõstetakse ka kaupade hindasid, mida transporditakse. (Morris & Marron, 2016, lk 8)

Orav (2017, lk 12) toob oma lõputöös esile, et kütuse tarbimine tähendab seda, et koormatakse kõige enam maanteid. Kütuseaktsiisi on kehtestatud on rahastada transporti, parandada maanteid, teha hooldustöid lennujaamades ning puhastada siseveekogusid. Kõige kasulikum oleks kütuseaktsiisi pealt saadud tulu kasutada maanteede ehitamiseks ja hooldamiseks. Kui tulu tuleb rohkem, kui tarvis siis üle jäänud tulu tuleks kasutada teisteks otstarveteks. Kui kütuseaktsiisi pealt saadav tulu on aga liiga väike, et hoida korras teid ja hooldada neid, siis tuleks selle jaoks kasutada teistelt maksudelt saadavaid tulusid. Samuti oli kuni 2014. aastani kasutusel olnud Teeseaduse §16 välja toodud kuidas toimub teehoiu rahastamine. Seadus sätestas, et 75% kütuseaktsiisist saadud tulu kasutatakse teehoiu rahastamiseks. Raha jaotus riigimaantee hoiuks ning kohalike teede hoiuks määratakse igaks eelarveaastaks riigi eelarvesse. Kuna kütuse tõttu kulub kõige rohkem maantee ning inimesed saavad tänu sellele kasutada erinevaid transpordivahendeid, siis kõige mõistlikum ongi antud tulusid kasutada sõiduteede hoolduseks ja remondiks. Tänapäevaks on antud seadus kehtetu. Seda kui palju riik kulutab maanteede remondiks või mõne muu kütuse tarbimisega kaasnevate probleemide lahendamiseks ning kuhu suunatakse ülejäänud raha laekuvast kütuseaktsiisi tulust teab vaid riik.

Aktsiisimaksude põhiülesanne on siiski aktsiisikaupade tarbimise piiramine, et säästa keskkonda ning hoida kütusevarusid ja inimeste tervist. Raske on otsustada, milline peaks olema kindel maksumäär, kui madal või kõrge see olla tohib. See ülesanne on jäänud valitsuse hooleks, kes üritab leida sobivaid lahendusi riigile tulu saamiseks. Selle kõrval ei tohi aga ära unustada, et maksumaksjaid ei tohi maksudega üle koormata. Tuleb hoida meeles, et maksupoliitika peab säilitama õigluse ning tohuse samal ajal kui riik peab saama täita oma põhiülesandeid. Maksupoliitika kujundamisel tuleb jälgida ka seda, mida teevad

teised riigid, eriti naaberriigid. Kui Eestis olevad aktsiisimäärad on ülemäära kõrged ning inimeste harjumused ning igapäeva elu kannatavad, siis leitakse lahendusi just naaberriikidest, kust käiakse toomas odavamaid aktsiisikaupu. Liigse aktsiisimäärade tõusu mõjul kasvab ka illegaalne kaubandus, mis omakorda koormab ja suurendab tööd riigipiiril, kus käib pidev kontroll aktsiisikaupade üle.

1.2 Riigieelarve koostamine ning kütuse maksustamine

Iga aasta kavandatakse valitsuse poolt riigieelarve, mis on vahendiks riigi toimimiseks ning erinevate poliitikate elluviimiseks. Kuna maksud pidevalt tõusevad, siis alatasa jääb riigieelarves ka puudujääke ning koostatud prognoosid ei pea paika ning koostatud plaanide elluviimine muutub selletõttu keerukamaks.

Vabariigi valitsuse poolt koostatav riigieelarve on riigi ühe aasta raha ja muu finantsvara sissetulekute ja väljaminekute plaan, mille alusel kasutavad põhiseaduslikud institutsioonid ja valitsus riigile laekuvat raha erinevate poliitikate elluviimiseks. Riigieelarve aastaks loetakse perioodi vahemikus 1. jaanuar kuni 31. detsember. Riigi eelarvepoliitika hõlmab (Rahandusministeerium, 2018):

1. Valitsuse eelarvepoliitika kujundamist, elluviimist ja nõustamist.
2. Valitsuse makromajanduspoliitika kujundamist, elluviimist ja nõustamist.
3. Euroopa Liidu toetuste- ja välisabialase poliitika kujundamist, elluviimist ja nõustamist.
4. Riigi finantshuvide kaitset.
5. Muude valitsussektori institutsioonide, sealhulgas kohalike omavalitsuste finantsraamistiku arendamist.
6. Euroopa Liidu eelarve kujundamisel osalemist.

Eesti riigieelarvepoliitika keskendub eelkõige stabiilse majanduskeskkonna kindlustamisele, eelarvevahendite suunamisele majanduskasvu ja hõive parandamisele ning pikaajalise jätkusuutlikkuse tagamisele. (Rahandusministeerium, 2018)

Riigieelarve koostamine ning jõustumine koosneb mitmetest etappidest ning riigieelarve koostamise õiguslikeks alusteks on põhiseadus, riigieelarve seadus, riigieelarve strateegia ning valitsemisalade arengukavad. Tulude kogumise ja kulude tegemise sisulise

kujunemise aluseks on riigi eelarvestrateegia ja valitsemisalade arengukavad. (Rahandusministeerium, 2018)

Riigieelarve koostamiseks kogutakse Rahandusministeeriumi poolt kõikidelt ministeeriumitelt rahasoovid ning seejärel toimub ministeeriumide ettepanekute kooskõlastamine ning valitsus teeb vajadusel vajalikke muudatusi ning kärpeid ministeeriumide rahasoovides. Seejärel saadetakse eelarveprojekt Riigikokku, kus toimub riigieelarve seaduseelnõu kolm lugemist. Tehakse ettepanekuid ning parandusi riigieelarve seaduseelnõus ning riigieelarve seaduseelnõu hääletamine riigikogus. Viimase etapina paneb punkti president, kes kuulutab välja riigieelarve seaduse. (Rahandusministeerium, 2018)

Esimene Eesti Vabariigi eelarvestrateegia funktsiooni täitev dokument koostati 2000. aastal. Riigieelarve seadusega täpsustatakse nõudeid iga aastaselt koostatavale eelarvestrateegiale, mille Vabariigi Valitsus kiidab heaks rahandusministri ettepanekul hiljemalt kaheksa kuud enne järgmise eelarveaasta algust. (Rahandusministeerium, 2018)

Riigi eelarvestrateegiat uuendatakse igal kevadel, kus siis täpsustatakse kolme eelseisva aasta kavasad ning täiendatakse vähemalt ühe aasta võrra. Nii kohandatakse pidevalt keskpika perioodi plaane vastavalt muutustele majanduses, fiskaalkeskkonnas ja valdkondlikus tegevuskeskkonnas. (Rahandusministeerium, 2018)

Riigi eelarvestrateegias esitatakse (Rahandusministeerium, 2018):

1. Riigieelarve poliitika põhisuunad.
2. Majandusarengu prognoos.
3. Vabariigi Valitsuse prioriteedid.
4. Tulemusvaldkondade olukorra analüüs
5. Eesmärgid koos mõõdikutega ning peamised poliitikamuudatused ja valitsemisalade rahastamiskava.

Riigi eelarve strateegia elluviimine toimub valdkonna arengukavade rakendusplaanide ja tegevuskavade kaudu. Rahandusministri määrus riigieelarve koostamiseks sätestab, et põhiseaduslikud institutsioonid, Riigikantselei ja ministeeriumid esitavad Rahandusministeeriumile järgneva aasta eelarveprojektid ehk arengukavade esimese

aasta tegevuskavad ja vastavad finantsplaanid. Peale analüüsimist ja võimalike eriarvamuste lahendamist ning suvisele majandusprognoosile tuginedes esitab Rahandusministeerium septembris eelarveprojekti koos seletuskirjaga Vabariigi Valitsusele heakskiitmiseks. Riigikogu alustab eelnõu menetlemist hiljemalt kolm kuud enne eelarve aasta algust. Riigieelarve seaduse jõustumisel kinnitab Vabariigi Valitsus riigieelarve elluviimiseks tervikliku tegevuskava valitsemis alade lõikes ning eelarve kulude täiendava liigenduse. (Rahandusministeerium, 2018)

Ministeeriumid täiendavad valitsuse eesmärkide täitmisele suunatud arengudokumente igal aastal ühe võrra, tagades strateegilise planeerimise nelja aastase perspektiivi. Täiendamise aluseks on sel ajal kehtiv riigieelarvestrateegia. (Rahandusministeerium, 2018)

Eesti Vabariigi valitsuse majanduspoliitika eesmärgiks on luua tingimused jätkusuutlikuks majanduskasvuks ning suurendada riigi konkurentsivõimet, mis toob kaasa heaolu kasvu ning suurendab riigi konkurentsi võimet teiste Euroopa Liidu riikidega. (Rahandusministeerium, 2018)

Riigi raha ja materiaalse väärtuste kasutamise seaduslikust ja otstarbekust ning riigi vara säilimist kontrollib Riigikontroll. Vastavalt Eesti Vabariigi Riigikontrolli seadusele on Riigikontroll oma tegevuses sõltumatu majanduskontrolli teostav riigiorgan, mille eesmärk on majanduskontrolli kaudu anda Riigikogule ja avalikkuse kindlustunne, et avaliku sektori vahendeid kasutatakse seaduslikult ning tulemuslikult. Lisaks, sellele on ka Riigikontrolli tegevus kontrolli all Riigikogu poolt rahanduskomisjoni ettepanekul määratud audiitorettevõtja, kellel on Riigikontrolli tegevuse kontrollimiseks samasugused õigused nagu Riigikontrollil kontrollimiste läbiviimiseks. (Riigikontrolli seadus, 2012)

Kütus on aine, mille põletamisel eraldub soojust ning just seetõttu kasutatakse seda energiaallikana. Kütust kasutatakse soojuselektrijaamades, toidu valmistamiseks, eluaseme soojendamiseks ning transpordivahendite ja masinate mootorites.

Vedelkütuse seaduse kohaselt on kütus vedel põlevaine, mida saab kasutada energiaallikana soojusjõusmasinares ja muudes selleks sobivates energiamuundamis seadmetes.

Kütuseks loetakse aineid, mis täidavad järgnevaid põhilisi tingimusi (Kask, 2015):

1. Küllaldane varu või taastuvad looduses.
2. Hea kättesaadavus ja suhteliselt lihtne tootmine.
3. Reageerimine oksüdeerijaga toimub kiiresti ja suure kasuteguriga.
4. Põlemissaadused ei saasta ohtlikult keskkonda.

Neile tingimustele vastavad ennekõike orgaanilise päritoluga põlevmaavarad ja bioloogilise päritoluga taastuvad loodusvarad ning nende töötlemisest saadavad saadused, mida leidub maakoores. (Kask, 2015)

Kütuseid liigitatakse taastumatuteks kütusteks, milleks on fossiilsed kütused ning taastuvateks. Taastuvad tahkekütused on tahked biokütused. Taastuvad vedelkütused on vedelad biokütused ning taastuvateks gaaskütusteks loetakse gaasilisi biokütuseid. (Kask, 2015)

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. (Lehis, 2004, lk 429)

Aktiisiga maksustatakse kütus, mis kvalifitseerub ATKEAS § 19 lõige 1 sätestatu alla ehk pliivaba ja pliibensiin, lennukibensiin, petrooleum, diislikütus, eriotstarbeline diislikütus, kerge kütteeõli, raske kütteeõli, põlevkivikütteeõli ja vedelgaas (edaspidi koos nimetatuna mootorikütus ja kütteeõli), kivisüsi, pruunsüsi ja koks (edaspidi koos nimetatuna tahkekütus), maagaas ning kütusesarnane toode. (ATKEAS, 2003) Kütusena käsitatakse ATKEAS-e mõistes ka mootorikütusest, kütteeõlist ja kütusesarnasest tootest erinevat vedelat põlevainet ja biokütust, mida kasutatakse, pakutakse müügiks või müüakse mootorikütuse või kütteenaina.

Kütuselt ja elektrienergialt aktsiisimaksukohustuse tekkimise hetk, maksustamisperiood, aktsiisi deklareerimise ja tasumise tähtajad võivad sõltuda mitmetest tingimustest: millist aktsiisistaatust (tegevusluba) isik omab, kütuse tarnimise logistika, kütuse liik ja selle kasutamise otstarve jne (erinevate kütuseliikide aktsiisiga maksustamise põhimõtted on üksteisest erinevad). (Maksu- ja Tolliamet, 2018)

Kütuselt tekib aktsiisimaksukohustus üldjuhul nende tarbimisse lubamisel (nt aktsiisilaost kütuse lähetamisel tanklasse või registreeritud kaubasaajana teisest ELi liikmesriigist vastuvõtmisel), teisest liikmesriigist ilma ajutise aktsiisivabastusega (aktsiisiga maksustatult) Eestisse toimetamisel või importimisel. Teisest ELi liikmesriigist lähetatud tarbimisse lubatud kütuselt ei teki aktsiisimaksukohustust selle vastu võtmisel ja ladustamisel aktsiisilaos. Vedelalt põlevainelt tekib aktsiisimaksukohustus selle käitlejal ning vedel põlevaine maksustatakse aktsiisiga vastavalt selle kasutamise otstarbele (nt kasutamisel diiselmootoris maksustatakse diislikütuse aktsiisimääraga). Maagaasilt ja elektrienergialt tekib aktsiisimaksukohustus üldjuhul nende edastamisel võrgust tarbijale või nende kasutamisel võrguettevõtja, soojuse- ja elektrienergia koostootja ning võrguvälise tarbija poolt. (Maksu- ja Tolliamet, 2018)

Aktsiisimaksukohustus tuleb täita nendel isikutel, kes on ATKEAS-es aktsiisimaksjatena loetletud ja seejuures võib aktsiisimaksjaks osutada kauba omanikust või kauba tegelikust kasutajast erinev isik: aktsiisilaopidaja, registreeritud kaubasaaja, maagaasi- või elektrienergia võrguettevõtja jt. Maksukohustuse tekkimisel on aktsiisimaksja kohustatud ise arvutama tasumisele kuuluva aktsiisisumma ning deklareerima ja maksuma selle seadusega sätestatud tähtpäevaks. (Maksu- ja Tolliamet, 2018)

Aktsiisimaksjatel on maksustamisperioodiks üldjuhul kalendrikuu, mille vältel tekkinud aktsiisimaksukohustus tuleb deklareerida ja tasuda hiljemalt järgmise kalendrikuu 20. päevaks. Teisest ELi liikmesriigist lähetatud tarbimisse lubatud kütuselt tekkinud aktsiisimaksukohustus tasutakse ja deklareeritakse vastuvõtmisest hiljemalt 5 päeva jooksul. (Maksu- ja Tolliamet, 2018)

Peamine kütuseaktsiisi tasumise kohustus on aktsiisilaopidajal. Vastavalt ATKEAS-ile on aktsiisilaopidaja isik, kellel on õigus aktsiisilaos toota, ladustada, vastu võtta ja aktsiisilaost lähetada aktsiisikaupa. ATKEAS §24 kohaselt tekib aktsiisilaopidajal maksukohustus aktsiisiga maksustamata aktsiisikaubalt selle 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 märged aktsiisikauba väljaveo kohta ühendusvälisesse riiki. (ATKEAS, 2003)

Aktsiise on võimalik deklareerida kütuse aktsiisideklaratsiooniga. Deklaratsioone saab esitada interneti teel e-maksuameti kaudu ning lisaks ka paber kandjal esitaja asukohajärgsesse aktsiisikeskusesse. (ATKEAS, 2003)

Seaduse kohaselt on aktsiisist vabastatud kütus, mida kasutatakse ärilisel eesmärgil tsiviilõhusõidukis ja riiklikus õhusõidukis ning sealhulgas ka kütus, mida kasutatakse antud õhusõidukites remondi- ja hooldustööl. (ATKEAS, 2003) Aktsiisivabalt saab kasutada kodumajapidamistes kütteinena põlevkivikütteõli, tahkekütuseid ja aktsiisivabalt on kasutatav ka biokütus, mis sai aktsiisivabastuse Euroopa Komisjoni poolt antud loa alusel ning mis kehtib kuni selle loa lõppemiseni.

Aktsiisid on Eestis kasutusel olnud alates taasiseseisvumise ajast alates, kuid maksumäärad on pidevalt tõusnud, samuti on muudetud on maksustamisobjekte. Aktsiisi eesmärk on maksustada konkreetse kauba tarbimist selle päritolu maast sõltumata. Taasiseseisvumise algusaastatel rakendati Eestis kodumaisele õllele ja tubakatoodetele soodsamaid aktsiisimäärasid, kuid Euroopa Liidu ja Maailma Kaubandusorganisatsiooni nõudel oli seadusandja sunnitud kodumaise kauba eelistamisest loobuma. Aktsiisimäärade tõstmine peaks suurendama riigikassase laekuvad tulu, seda juhul, kui ei hakka tõusma illegaalne kaubandus. (Elling, 2012) Viimati muudeti alkoholi-, tubaka-, kütuse ja elektriaktsiisi seadust aastal 2018, kui tõsteti kütuseaktsiisi määrasid.

Valituse poolt aktsiisimäärade tõstmine on olnud ning on ka tänaseni Eesti poliitiliste otsuste osaks. Valitsus kehtestab kõrgemaid maksumäärasid, et tagada riigieelarve täitmine kuid samas tuleb arvestada ka kütuste negatiivsed mõju keskkonnale ning aktsiisimääradega kaasnevat salakaubandust.

Kütus aktsiisiseaduse mõistes on pliivaba-, plii- ja lennukibensiin, petrooleum, diislikütus (sealhulgas eriotstarbeline diislikütus), kerge kütteõli, raske kütteõli, põlevkivikütteõli, vedelgaas, kivisüsi, pruunsüsi ja koks ning kütusesarnane toode. Kütusena käsitatakse aktsiisiseaduse mõistes ka mootorikütusest, kütteõlist ja kütusesarnasest tootest erinevat vedelat põlevainet ja biokütust, mida kasutatakse, pakutakse müügiks või müüakse mootorikütuse või kütteinena. (ATKEAS, 2018)

Võrreldes teiste riikidega näiteks Ameerika Ühendriikidega, Hiina ja Jaapaniga on Euroopa Liidus kõrgemad kütuseaktsiisimäärad. See on ka põhi tugevuseks hoidmaks üleval Euroopa Liidu majandust ja keskkonna toimimiseks. See hoiab madalama süsihappegaasi

taset ning vastupidiselt tavalisele arvamusele vähendab kütusemaksustamine ka tarbimist. Sageli ollakse arvamusel, et kuna transpordi heitkogused on suurenenud, siis kütusemaksustamine ei tööta. (Fuelling oil demand, 2011)

Lisaks sellele see vähendab Euroopa Liidu naftaimpordi arvet. Tänapäeva hindades on see arve ligikaudu 300 miljardit eurot aastat, millest poole kulutatakse maanteetranspordile, kuid see summa oleks olnud palju suurem ilma kütuse maksustamist. Tulud kütuse maksustamisest kulutatakse tööjõu maksude vähendamiseks, kütuse maksustamine aitab luua uusi töökohti märgatavalt. Samuti parandab see konkurentsivõimet avalikus transpordis ning raudtee- ja laevatranspordis. Kütusemaksustamine aitab samuti läbi viia murrangulisi muutusi tehnoloogias, näiteks elektriautode arendamisel ning ühistranspordi arendamisel, samuti ka raudtee- ja laevatranspordi arengus. Suure muutuse viib see läbi ka tarbijate käitumises, viies nad olukorda, kus otsitakse endale kasutamiseks rohkem kütusesäästlikumaid sõiduvahendeid ning viib autotootjad olukorda, kus üritatakse luua keskkonna sõbralikumaid ning vähem süsihappegaasi tootvaid sõiduvahendeid. (Fuelling oil demand, 2011)

Riigieelarve on riigi funktsioneerimise aluseks, millega pannakse paika tulud ja kulud. Tehakse selgeks erinevad valdkonnad, mis vajad rahastamist ja arendamist ning iga ministeeriumi kohustuseks on oma tööd teha pädevalt ning erapooletult. Kogu töö käib riigi heaolu ning majanduse arendamiseks. Kavandatud tulud ja kulud tuleb paika panna erinevate ekspertide hinnangul ning laekuvaid tulusid tuled kavandada otstarbekalt ning mitte kuritarvitades maksumaksja raha, sest iga ühiskonna liige soovib, et Valitsuse poolt kulutatud raha oleks läinud inimeste heaolu parandamiseks. Riigikontroll on suunatud selle kõige tagamiseks, kes peab jälgima kuidas on riigi rahasid kasutatud. Lõpliku kontrolli rahade kasutamise üle viib läbi Riigikogu poolt määratud audiitorettevõtja, kellel on samasugused õigused nagu Riigikontrollil riigirahade kontrollimisel.

Kütuseaktsiis on loodud selleks maksustada kütuse tarbimist ning saada tulu riigieelarvesse. Väga oluline on see ka selleks, et säästa kütusevarusid ning hoida meid ümbritsevat atmosfääri võimalikult puhtana. Kõige selle kõrval aga tähendab see seda, et üha rohkem peavad inimesed kütuse eest raha välja käima ning kannatavad ka see läbi inimeste igapäevased käimised, erinevad veoteenused ning majandus.

2. KÜTUSE AKTSIISIMÄÄRADE MUUTUSTE MÕJU RIIGIEELARVELE NING KÜTUSEAKTSIISI KASUTAMINE

2.1 Riigieelarve tulude ja kulude analüüs ning kütuseaktsiisi määrade muutuste mõju riigieelarvele ning majandusele

Antud alapeatükis võetakse vaatluse alla riigieelarve, kus analüüsitakse eelarvesse laekuvaid tulusid ja kulusid ning uuritakse kütuseaktsiisi määrade muutuste mõju majandusele. Igal aastal koostatakse riigieelarve, milles siis pannakse paika kulude ja tulude jaotus ning tehakse prognoosid tulevaste kulude ning saadavate tulude osas

Tabel 1. Prognoositud riigieelarve tulud ja kulud (Riigieelarve seadus)

Aasta	2015	2016	2017	2018
Tulud kokku (Ühik: tuhat eurot)	8 447 092	8 836 132	9 481 844	10 308 554
Kulud kokku (Ühik: tuhat eurot)	8 545 564	8 922 105	9 655 777	10 301 069

Tabelist 1 saab näha, et riigieelarve prognoositavad kulud ja tulud on iga aastaga suurenenud.

Riigieelarve 2015. aasta eesmärk oli kindlustada vastutustundlik, võrdse konkurentsikeskkonnaga toetav riigi rahandus, suurendada inimeste heaolu, kindlustunnet ning tõsta Eesti kaitsevõimet ja tagada riigi julgeolek. Riigikogule esitatud eelnõu järgi oli tulude mahuks planeeritud 8, 447 eurot, mida oli 7% enam, kui 2014. aastaks prognoositi. (Rahandusministeerium, 2018)

Riigikogule esitatud 2015. aasta eelnõu järgi oli tulude mahuks planeeritud 2016. aastal 8,83 miljardit eurot, mida oli 2,4% enam kui 2015. aastaks prognoositud. (Rahandusministeerium, 2018)

Riigieelarve eesmärk aastal 2016 oli kestliku ja läbimõeldud eelarvepoliitika kaudu tugevdada Eesti julgeolekut, edendada majanduskasvu, vähendada tööjõumakse, suurendada madalapalgaliste ja lastega perede toimetulekut soodustamaks laste sündi ning uuendada riigi ja kohalikku haldust. (Rahandusministeerium, 2018)

Riigieelarve eesmärk aastal 2017 oli kestliku ja läbimõeldud eelarvepoliitika kaudu tugevdada Eesti julgeolekut, edendada majanduskasvu, vähendada tööjõumakse, suurendada madalapalgaliste ja lastega perede toimetulekut soodustamaks laste sündi ning uuendada riigi ja kohalikku haldust. Riigieelarve mahuks olid 2017. aastaks prognoositud 9,48 miljardit eurot, mida oli 7,9% enam, kui 2016. aastaks prognoositi. (Rahandusministeerium, 2018)

Riigieelarve aastal 2018 on prognoositud tulude mahuks 10,3 miljardit eurot ehk tulude kasv võrreldes 2017. aastaga on suurenenud 9,1%. Eelarve eesmärk on edendada Eesti majanduskasvu. Suurendada Eesti rahvaarvu, tugevdada julgeolekut ning suurendada ühiskonna heaolu ja sidusust. (Rahandusministeerium, 2018)

Viimase nelja aastaga on riigieelarve prognoositavad tulud suurenenud 9,7% ning kulud aga 8,3%. Selle ajaga on kasvanud nii tulud kui ka kulud ning prognoosid on alati olnud positiivsed ehk tulud ületavad kulud.

Tabel 2. Riigieelarvesse laekunud tulud ja kulud (Statistikaamet, 2018)

Aasta	Ühik	2015	2016	2017	2018 (Jaanuar)
Tulud kokku	Tuhat eurot	6 792 685	7 318 771	9 309 355	716 631
Kulud kokku	Tuhat eurot	7 157 331	7 326 755	9 242 134	760 427
Erinevus (protsentides)	%	-5,1	-0,1%	1,2%	-6,1%

Euro täpsusega on miljardite eurode suuruste summade juures raske raamatupidamist teha ning selletõttu on lihtsam erinevust väljendada protsentides.

Tabelist 2 saab näha, et statistikaandmete järgi 2015. aasta prognoositud eelarve ei pidanud paika. Tulusid laekus 6,8 miljardit ning kulusid oli 7,16 miljardit eurot. Riigieelarves aga jäi sellel aastal puudujääke ning kulud ületasid tulusid 5,1%.

Prognoositud tulemus tulude osas erines laekunud tuludega võrreldes 19,6%. Tulusid laekus oluliselt vähem kui oodati.

Aasta hiljem, 2016. aastaks oli riigieelarve prognoos seaduse kohaselt tuludeks 8,83 miljardit eurot. Riigieelarvesse laekus aga 7,3 miljardit eurot, mida on 17,3% vähem kui planeeriti. Kulused oli aga 7,33 miljardit eurot ning vahe võrreldes tuludega oli vaid 0,1%. Aastaga oli riigieelarve kulude ja tulude vahe vähenenud 0,1%-le .

Riigieelarve 2017 prognoos tulude osas oli 9,48 miljardit eurot, tulusid laekus aga 9,24 miljardit eurot ning prognoositud tulemuse ning reaalne olukord kujunes väljas selliselt, et vahe prognoositava ja tegeliku summaga oli 2,53%. Prognoositud kulude ning tegelike kulude vahe oli 4,4%. Laekunud tulusid olid 5.1% vähem kui kulused.

Aastal 2018 ületab riigieelarve esmakordselt kümne miljardi piiri, kui on planeeritud tulusid 10,31 miljardit ning kulused kokku 10,3 miljardit eurot. Esimese kuuga laekus eelarvesse 716 miljonit eurot ning kulused on olnud 760 miljonit eurot. Arvestades seda, et riigieelarve on tasakaalustunud viimaste aastate jooksul võib eeldada, et 2018 aasta lõpuks on kulud ja tulud põhimõtteliselt tasakaalus.

Kõige suurem kulu läheb 2018. aasta eelarves sotsiaalse kaitse alla, kus keskmiselt makstakse 2300 eurot sotsiaaltoetusi ühe elaniku kohta. Ligi pool rahastusest investeeringute jaoks tuleb välisvahenditest ning enim investeeringuid läheb majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi. Lisaks suur hulk investeeringuid läheb ka kaitse- ja maaelu ministeeriumitele. (ERR, 2018)

Vaatamata ülemaailmsest krediidikriisist ning majandusolukorra muutustele on Eesti eelarvepoliitika säilitanud oma usaldusväarsuse ning kriisist välja tulek suudeti teha nii, et võlakooormus ei ole suurenenud märkimisväärselt. Eesti on püüdnud suurendada oma majanduse paindlikkust, toetada rohkem ettevõtluskeskkonda ning hoida oma tööturg toimimises. Just need on eelarvepoliitika võtmeküsimused ning aitavad tagada majanduse jätkusuutlikku arengut ka edaspidi. (Rahandusministeerium, 2018)

Tabel 3. Riigieelarvesse laekunud maksud (Statistikaamet, 2018)

	Ühik	2015	2016	2017	2018 (jaanuar-veebbruar)
Laekunud maksutulu	Tuhat eurot	6 217 239	6 563 500	6 992 772	1 296 042
Osakaal kogu tuludest	%	92%	90%	75%	100%

Tabelist 3 saab näha et maksutulu on riigieelarves iga aasta suurenenud. Samuti on ka 2018. aasta esimese kahe kuu maksutulu laekumine olnud viimaste aastate suurim. Selle põhjuseks võib pidada mitmeid kordi tõstetud aktsiisimäärasid.

Tabel 4. Riigieelarvesse laekunud aktsiisid (Statistikaamet, 2018)

	Ühik	2015	2016	2017	2018 (jaanuar-veebbruar)
Laekunud aktsiisimaks	Tuhat eurot	872 962	970 506	988 370	227 995
Osakaal kogu maksutulust	Tuhat eurot	14%	14,8%	14,1%	17,6%

Tabelist 4 saab näha, et laekuvate aktsiisimaksude hulk iga aasta on tõusnud riigieelarves. Aktsiisi maksude osakaal kogu maksutulust on iga aasta säilitanud oma laekumise osas 14-15% osakaalu kogu maksutulust.

Tabel 5. Riigieelarvesse laekunud kütuseaktsiis (Statistikaamet, 2018)

	Ühik	2015	2016	2017	2018 (jaanuar-veebbruar)
Laekunud kütuseaktsiis	Tuhat eurot	431 978	493 860	521 325	107 279
Osakaal aktsiisimaksudes	Tuhat eurot	49%	51%	53%	47%

Tabelist 5 on näha, et kütuseaktsiisi laekumine on iga aasta tõusnud. 2015. aastal laekunud kütuseaktsiisi tulu oli võrreldes aasta varasemaga tõusnud 6,4%. Kütuseaktsiis laekumine

kasvas 2016. aastal kokku 12,5% võrreldes aasta varasemaga. 2017. aastal oli kütuseaktsiisi laekumine 4,3% võrra suurem kui 2016. aastal.

Valitsuse poolt koostatud riigieelarve strateegia 2015-2018 kohaselt aktsiiside laekumine kasvab keskmiselt 5,1. Prognoos on paika pidanud, aktsiisi laekumiste kasv on olnud natukene üle kuue protsendi.

Vaatamata kütuseaktsiisimäärade muutmisest, pole kütuseaktsiisi laekumine vähenenud. Iga aasta laekub kütuse aktsiisi rohkem kui eelneval aastal.

Tabel 6. Kütuseaktsiisi prognoos ja tegelik laekumine.(Autori koostatud)

	Ühik	2015	2016	2017
Prognoos	Tuhat eurot	424.0	489.5	556.417
Tegelik laekumine	Tuhat eurot	432.0	493.860	521.325

Kütuseaktsiisi eeldatav prognoos 2015 aastal oli 424 tuhat eurot ning 2016 aastal 489.5 tuhat eurot. (EML, 2016). 2015 aastal täitus eelarve 102%. 2016 aasta prognoos oli 489.5 tuhat eurot, sellel aastal täitus eelarve 101%. Valitsuse prognoos 2017. aasta kütuseaktsiisi laekumisel oli 556 417 tuhat eurot. Aktsiisi laekus aga 521 325 tuhat eurot, mida on 6% vähem kui eeldati.

Kütuseaktsiisi laekus oodatust rohkem kuni 2017. aastani. Seega 2016. aastal toimunud kütuseaktsiisimäärade muutus ei vähendanud oodatavat tulu laekumistelt. Tagasilööki tuli aga 2017. aastal, kui kütuseaktsiisi laekus oodatust 34 miljonit eurot vähem. Põhjuseks saab olla kütuseaktsiisi määrade muutused. Kütuseaktsiisi laekumist on mõjutanud ka aktsiisi tõusude eelne varumine, kuna varumine nihkus osaliselt 2016. aastasse.

Tabel 7. Valitsuse poolt kavandatud mootorikütuste aktsiisi tõusud 2016-2018 (Rahandusministeerium, 2018)

Kütus	Aasta	Ühik	Tõus
Diiseli	2016	%	14
Diiseli	2017-2018	%	10
Bensiini	2016-2018	%	10

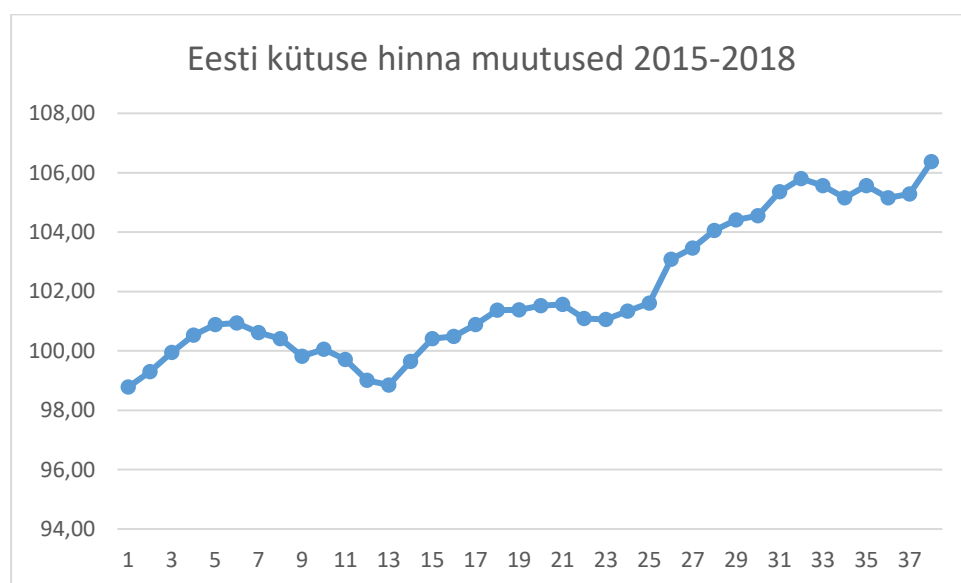
Tabelist 7 saab näha, et valitsus kavandas 2016 aastal diiseli kütuse aktsiisi tõusu 14% ning aastatel 2017-2018 10% ning bensiinikütuse aktsiisi tõusu aastatel 2016-2018 10%. Mootorkütuste aktsiisi tõusud on erinevate transpordivahendite tarbijatele kõige suuremad

muutused, kuna need on põhilised transpordivahendite energiaallikad. Lisaks neile on olemas ka teisi kütuse liike, nende kütuseaktsiisi määrade muutustega on võimalik tutvuda lisa 1.

Tabel 8. Mootorkütuste laekumine 2015-2018 (Statistikaamet, 2018)

Aasta	2015	2016	2017	2018 (jaanuar- märts)
Kütus	Bensiin; Diisel	Bensiin; Diisel	Bensiin; Diisel	Bensiin; Diisel
Laekunud aktsiisimaks (Ühik: tuhat eurot)	324 348.05	408 246.73	459 246.73	295 071.64

Tabelist 8 on näha, et mootorkütuste aktsiisilaekumised on iga aasta oluliselt kasvanud. Valitsuse poolt kehtestatud kütuseaktsiisi määrad 2016. aastal tõid mootorkütuse aktsiisist laekuvat tulu riigile 20,5% rohkem võrreldes aasta varasemaga. Aktsiisimäärade muutus 2017. aastal tõi mootorkütuse aktsiisist laekuvat tulu riigile 11% rohkem kui aasta varem. 2018. aasta esimese kolme kuuga laekus mootorkütuseaktsiisi 14.4% vähem kui samal ajal 2017 aastal. Kuna kütuseaktsiisimäärade muutused on tarbijatele teada, siis põhjuseks, miks esimese kolme kuuga laekus kütust vähem, võib pidada eelnevat kütuse varumist.



Joonis 2. Kütuse hinna muutused Eestis 2015-2018 (Eurostat, 2018)

Jooniselt 2 on näha kuidas kütuse hinnad kuude lõikes on Eestis muutunud. Kütusehinna suurem tõusu trend sai hoo sisse 2016. aasta veebruaris, kui kütuse hinnad hakkasid järkjärgult tõusma. Selle põhjuseks saab olla kütuse aktsiisimäärade tõus ning olulist rolli omab ka kütuste hindade tase maailma turul. Kütusehinna tõus kestis stabiilselt kuni 2016. aasta oktoobrini. Kütuse hinna tõus sai hoo sisse uuesti 2017 aprillist ning tõus on kestnud järkjärgult tänaseni. Aktsiisimäärade muutused 2017. aasta juulis viisid kütuse hinnad rekord kõrguseni. Jooniselt on näha, et Eesti kütuse hinnad 2018. aasta märtsis olid senise graafiku haripunktis. Põhjuseks saab pidada kütuse aktsiisimäärade tõusu 1. jaanuaril 2018.

Tabel 9. Kütuseaktsiisi laekumine kuude kaupa 2015-2018 (Statistikaamet, 2018)

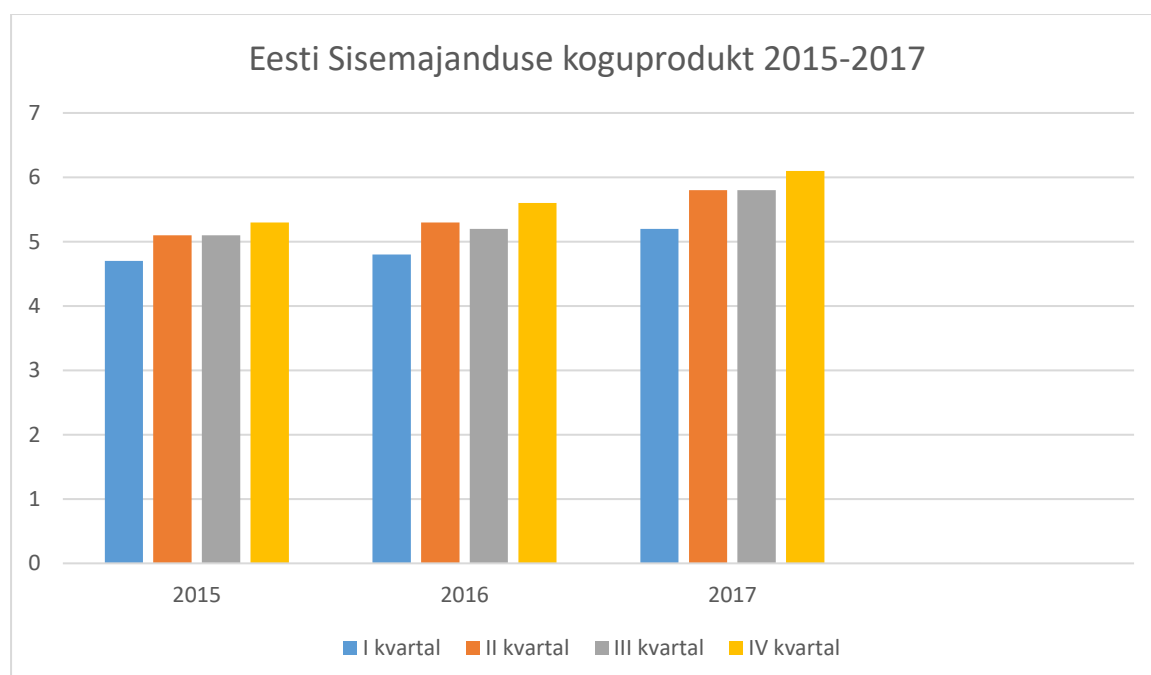
	Ühik (Tuhat eurot)	2015	2016	2017	2018 (jaanuar- veebuar)
Jaanuar		34 645.88	4 6970.72	59 197.82	72 557.65
Veebruar		33 539.61	76 116.58	82 963.52	34 721.96
Märts		31 460.11	17 616.81	14 018.45	-
Aprill		33 474.58	26 728.85	20 699.51	-
Mai		353 85.10	33 944.10	28 326.59	-
Juuni		36 502.40	37 294.10	46 191.14	-
Juuli		36 765.24	37 917.21	45 895.84	-
August		38 793.00	43 371.65	46 264.83	-
September		39 801.77	44 831.59	46 056.70	-
Oktoober		37 875.28	44 011.51	43 477.92	-
November		37 837.92	44 052.49	45 000.06	-
Detsember		35 897.70	41 004.96	43 233.27	-

Tabelist 9 saab näha kütuseaktsiisi laekumist kuude kaupa aastatel 2015-2017. 2018. aastal toimunud aktsiisimäärade tõusu tulemusi saab hinnata vaid esimesel kahel kuul laekunud tulemuste alusel. 2016. aasta kütuseaktsiisi määrade muutuste tulemusena kasvas kütuseaktsiisi laekumine võrreldes 2015. aastaga 12,5 % . Uue kütusemäärade tõusu mõjul

laekus riigieelarvesse alates 2017. aasta 1. juulist kuni uue aktsiisimäärade muutuseni 2018. jaanuarini kütuseaktsiisi 62,19% rohkem, kui seda oli vanade aktsiisimäärade järgi samal ajal 2016. aastal vahemikus 1. juuli kuni 31 detsember.

Vaadates tabelit 6 ning joonist 1 saab luua seose kütuse hinna ning laekumise vahel. 2016 ja 2017 aasta veebruaris laekus kütuseaktsiisi kordades rohkem kui teistel kuudel. Põhjuseks saab pidada, et 2016 aasta veebruaris oli kütuse kõige madalam hind ning kütuseaktsiisis suurt laekumist saab seostada kütuse ette varumisega. Järgnevatel kuudel märtsis, aprillis ja mais laekus aktsiisitulu kütuselt mitmeid kordi vähem kui eelnevatel aastatel. Põhjuseks võib pidada märtsis toimunud hüppelist kütuse hinna suurenemist. 2017 aasta suure kütuseaktsiisi laekumise põhjuseks saab pidada, seda, tegu oli viimase perioodiga ennem seda, kui toimus kütuse hinna suur tõus. Seega on tõsi see, et kütuse aktsiisi laekumine on seotud kütusehinnaga turul.

Sisemajanduse koguprodukt ehk SKP näitab riigis aasta jooksul loodud teenuste ja kaupade lõpptarbimise kogusummat rahaliselt. Perioodil mil laekub rohkem makse kasvab ka sisemajanduse koguprodukt. (Fixler, Greenway-McGrevy & Grimm, 2014, lk 1). Sisemajanduse koguprodukti näitajal on alati keskne roll maksude iseloomustamisel. SKP koosneb mitmetest osadest ning kõiki neid näitajaid mõjutavad erinevad maksud ning nende laekumine.



Joonis 3. Sisemajanduse koguprodukt (Statistikaamet, 2018)

Joonisel 2. on näha, et Eesti sisemajanduse koguprodukt on iga aasta kasvanud. 2015. aasta SKP oli 20,1 miljardit, 2016. aastal oli 20,9 miljardit ning 2017. aastal 22,9 miljardit

Tabel 10. Kütuseaktsiisi laekumine kvartalite kaupa (Statistikaamet, 2018)

Kvartal	2015	2016	2017
I	99 444 001,6	140 702 002,09	156 178 001,79
II	105 361 001,08	97 966 001,01	95 216 001,24
III	115 359 001,01	126 119 001,45	138 215 002,37
IV	111 609 001,9	129 067 001,96	131 710 001,25

Tabelis 10 on välja toodud kütuseaktsiisi laekumine kvartalite kaupa. Kütuseaktsiisi laekumine keskmiselt on iga aasta igas kvartalis suurenenud ning samuti on samal ajal suurenenud iga aasta ka SKP. 2016. aasta teises kvartalis laekus kütuseaktsiisi tunduvalt vähem, kui esimeses kvartalis. Jooniselt 3 on näha, et SKP oli aga 2016. aasta teises kvartalis suurem kui esimeses. Kolmanda kvartali laekumine 2016. aastal oli 22,3% suurem kui teises kvartalis. Samal ajal aga SKP aga vähenes 1,1%

Tabel 11. Kütuse ja SKP suurenemine võrreldes eelmise perioodiga.

	Ühik	2015	2016	2017
Kütus	%	6.4	12.5	4,3
SKP	%	3	3.9	8.3

Tabelist 11 on näha, kui palju on SKP ja kütuseaktsiisi laekumine suurenenud võrreldes eelneva aastaga. Kütuseaktsiisi määrad on iga aasta tõusnud ning selle tõttu ka kütuse hinnad. Laekumine on iga aasta kasvanud ning samuti ka SKP. Kütuseaktsiisi laekumine on võrreldes 2015. aastaga suurenenud 17,1% ning sisemajanduse koguprodukt on võrreldes 2015. aastaga suurenenud 12,3%. SKP tõusu ja kütuseaktsiisi laekumise vahel ei saa võrdelist seost luua, kuna kütuseaktsiis moodustab kogu SKP-st väike osa ja kütuseaktsiis ise on väike osa kogu maksudest laekuvatest tuludest. Ei saa väita, et kütuseaktsiisimäärade muutused ainuüksi on meie majandusele hästi mõjunud.

Saab luua seose, et kütuseaktsiisi tõusude mõjul kallinevad kütuse hinnad, mis omakorda mõjutavad tarbimist ning kütuseaktsiisi tulude laekumist. Samuti oleks loogiline, et majanduse paranemisel ehk SKP tõusu mõjul suureneb kütusetarbimine. Selline seos aga

väga paika ei pea. Jooniselt 3 ja tabelist 9 on näha SKP ja kütuseaktsiisi muutusi kvartalite kaupa. On kvartaleid, kus SKP on suurenenud ning samal ajal on suurenenud ka kütuseaktsiisi laekumine. Kuid samas on ka kvartaleid, kus SKP suurenedes kütuseaktsiisist laekuv tulu pole suurenenud ning ka perioodid, kus kütuseaktsiisi laekumine on suurenenud, kuid SKP on langenud.

Tabelist 11 on näha, kui palju on SKP ja kütuseaktsiisi laekumine suurenenud võrreldes eelneva aastaga. Kütuseaktsiisi määrad on iga aasta tõusnud ning selle tõttu ka kütuse hinnad. Laekumine on iga aasta kasvanud ning samuti ka SKP. Kütuseaktsiisi laekumine on võrreldes 2015. aastaga suurenenud 17,1% ning sisemajanduse koguprodukt on võrreldes 2015. aastaga suurenenud 12,3%. SKP tõusu ja kütuseaktsiisi laekumise vahel ei saa võrdelist seost luua, kuna kütuseaktsiis moodustab kogu SKP-st väike osa ja kütuseaktsiis ise on väike osa kogu maksudest laekuvatest tuludest. Ei saa väita, et kütuseaktsiisimäärade muutused ainuüksi on meie majandusele hästi mõjunud. Samuti ei kehti 100% seos, et SKP suurenedes suurenedes kasvab ka kütuseaktsiisi laekumine. Kui võrrelda kvartalite kaupa SKP muutusi ja kütuseaktsiisi laekumist, siis on näha on, et on kvartaleid, kus SKP suurenedes suureneb kütuseaktsiisi laekumine ning samas on kvartaleid, kus SKP suurenedes kütuseaktsiisi tulu on võrreldes eelmise perioodiga on vähenenud.

Kui võtta arvesse seda, et 2015 läksid riigieelarve prognoosid ja tegelikkus kauges kaarega mööda üksteisest, siis viimaste aastate jooksul on prognoosid enam vähem paika pidanud. 2017 aastal oli viimaste aastate jooksul esimene kord kui riigieelarve tulud ületasid kulusid ning tundub, et riigi majandusel hakkab paremini minema. Samuti ka prognoositavad tulud on aastaks 2018 on planeeritud ületama kulusid. Samuti on ka maksutulu vaatamata aktsiisi tõusudele iga aasta suurenenud. Paranemise põhjuseks võib pidada riigikogu adekvaatsemaid prognoose, riigiametnike viljakandvamat tööd maksude kogumisel ning inimeste seadusekuulekamat käitumist ja teadlikkuse suurenemist seoses maksude deklareerimisega. Kõik see on aidanud kriisist väljuda ning teha plaane parema ja tugevama majanduse jaoks. SKP tõusu ja kütuseaktsiisi laekumise vahel ei saa võrdelist seost luua kuna kütuseaktsiis moodustab kogu SKP-st vaid väikse osa ja kütuseaktsiis ise moodustab väikse osa kogu maksudest laekuvatest tuludest. Ei saa väita, et kütuseaktsiisimäärade muutused ainuüksi on meie majandusele hästi mõjunud.

Nagu näha moodustavad maksud suurema osa riigieelarve tuludest. Veerandi maksutulust katavad aktsiisid ning kütuseaktsiis moodustab sellest poole. Kütuseaktsiis on aktsiisidest kõige suurem tulullikas. Kütuseaktsiisimäärade tõus polnud laekuvat tulu võrreldes varasemate aastatega sisse tooma hakanud, kuni 2017. aastani. Põhjuseks võib lugeda seda, et toimub kütuseaktsiisi eelne kütuse varumine tarbijate poolt. Tulekul olevad aktsiisimäärade muutused on alati teada ning tarbijad varuvad endale kütust ette ära, et aktsiisimäärade tõusu tõttu kallinevat kütust vähem tarbida. Samuti on kindel see, et kütuseaktsiisi laekumise kasvu põhjustab ka kütuste hindade üldine hinnatõus. Valitsuse poolt koostatud eelarve strateegiad on paika pidanud. Samuti on valitsuse poolt prognoositud aktsiisilaekumiste kasv on paika pidanud ning aktsiisimäärade muutused pole tagasilööki andnud.

2.2 Kütuseaktsiisi tulu kasutamine

Antud peatükis uuritakse aktsiisimaksude kasutamise võimalusi ning milleks kulub kütuseaktsiisist laekunud tulu. Aktsiisid kuuluvad korrigeerivate maksude hulka, mida on võimalik kasutada erinevatel otstarvetel.

Saadavatel maksutuludel peab olema kindel eesmärk ning neid peab ära kasutama sihtotstarbeliselt. Maksudest laekuvaid tulusid kasutatakse ära erinevalt. Näitena võib tuua müügitulust saadava tulu, mille riik suunab loodusvaradele, puhtale veele ning kultuuripärandile. Sihtotstarbeliseks maksude kasutamise eeliseks on see, et maks peaks olema usaldusväärne ja ning et saadav tulu on etteaimatav rahastamisallikas erinevate probleemide korrigeerimiseks. Maksud peavad olema usaldusväärsed, see tähendab seda, et avalikkusele peab teada olema kuhu riik suunab saadud tulud. (Michael, 2015, lk 2)

Kuna maksusüsteem Eestis koosneb erinevatest maksudest, siis jagunevad maksud riiklikeks maksudeks ja kohalikeks maksudeks. Maks on seadusega maksumaksjale pandud rahaline kohustus, mis kuulub täitmisele seadusega ettenähtud korras, suuruses ja tähtaegadel. Riiklikud maksud on (EMTA, 2018):

1. Tulumaks.
2. Sotsiaalmaks.
3. Maamaks.
4. Raskeveokimaks.
5. Käibemaks.

6. Tollimaks.
7. Hasartmängumaks.
8. Aktsiisid.

Aktiisimaks kuulub korrigeerivate maksude hulka, kuna nende kasutamise eesmärk on suunatud isikute tarbimise reguleerimiseks ning maksutulude kogumiseks, millega parandada ühiskonna heaolu.

Alkoholi-, tubaka-, kütuse-, ja elektriaktsiisi seadus on määranud kindlaks, et aktsiis leakub riigieelarvesse ning kui suur osa laekuvatest aktsiisituludest läheb erinevatele organisatsioonidele. Seaduse §29 määrab ära, et riigieelarvesse laekunud alkoholi- ja tubakaaktsiisist kantakse 3,5% üle Eesti Kultuurkapitalile, sealhulgas 0,5% Eesti Kultuurkapitali koosseisu kuuluvale kehakultuuri ja spordisihkapitalile. (ATKES, 2018) Tänu sellele toetusele saavad tuge paljud spordiklubid ning sportlased, kellele kulub see raha ära sportimiseks ning lisaks on see ka investering meie riigi esindamisele väljaspool riigipiire, kus silmapaistvamad sportlased käivad võistlemas ning Eestile head nime tegemas.

Enamustes riikides kasutatakse kütuseaktsiis tulud kasutatakse ära maanteede ehituseks ja nende hooldamiseks, samuti ka transiit teedesse investeerimiseks. Varasemalt kehtinud Teeseaduse §16 sätestas selgelt, et riigimaanteede teehoidu rahastatakse Vabariigi Valitsuse kinnitatud teehoiukava alusel. Teehoiu rahastamiseks nähakse riigieelarves ette kulud üldsummas, mille suurus vastab vähemalt 75%-le laekunud kütuseaktsiisist, väljaarvatud erimärgistuse kütuste ja maagaasi aktsiisist ning 25%-le erimärgistatud kütuste aktsiisist kavandatavast laekumisest. (Teeseadus, 1999)

Viimati kehtinud ning seejärel aktidega muudetud Teeseaduse §16 sätestab vaid seda, et riigimaanteede teehoidu rahastatakse Vabariigi Valitsuse kinnitatud teehoiukava alusel ning et riigimaanteede teehoiu rahastamise maht ning kohalike teede teehoiu toetuste maht aastate kaupa nähakse ette riigi eelarvestrateegias. (Teeseadus, 1999). Seega oli varasemalt seadusega ette ettenähtud selgelt, kui mitu protsenti kütuseaktsiisist kulub teehoiule, hilisemad muudatused seaduses aga eemaldasid selle konkreetse protsendi. Täna seda seadust, aga enam pole ning täpselt pole teada, kui palju riik raha kulutab kütuse tarbimisega kaasnevate murekohtade lahendamiseks, tänavate ja maanteede remondiks või näiteks tänavavalgustuse parandamiseks. Riigieelarve planeerimise paindlikkuse

suurendamiseks seoti 2014. Aastal teehoiu rahastamine kütuseaktsiisi laekumise prognoosist lahti. (Rahandusministeerium, 2018)

Eesti Kaubandus-Tööstuskoda on samuti pöördunud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poole seoses teehoiu rahastamisega. Nende hinnangul oleks tänast majanduslikku olukorda arvestada oluline taga senisest suurem ja stabiilsem teehoiu ja taristus investeeringute rahastus. Teehoiu rahastamise suurendamine on otseselt vajalik samm, et tõsta Eesti majanduse konkurentsivõimet ning tagada ja ühtlustada regionaalset konkurentsivõimet. Teehoiu rahastamiseks tehti ettepanek siduda kütuseaktsiisilaekumine teehoiu rahastamisega ehk taastada olukord, mis kehtis enne 2015. aastat. (Eesti Kaubandus-Tööstuskoda, 2017)

Aastatel 2014 kuni 2016 oli riigiteede teehoiu kulud olnud suurusjärgus 240 miljonit eurot aastas. See tähendab, seda et peale teehoiu rahastamise põhimõtete muutmist, ei ole riigiteede teehoiu rahastamine suurenenud. Teema tekitab kõneainet, kuna samal ajal on kütuseaktsiisist laekuvate tulude suurus oluliselt tõusnud. Eelpool tehtavas riigieelarve kulude ja tulude analüüsid on näha, et näiteks 2016. aastal suurenes kütuseaktsiisi tulu võrreldes aasta varasemaga 12,5%, see on üle 60. miljoni euro. Kütuseaktsiisi kasvu trend on iga aasta säilinud. Sama suur aktsiisi tulude kasv oli ka 2017. aasta riigieelarve prognoosis. Eesti Kaubanduse-Tööstuskoda toob oma pöördumis kirjas välja, et teehoiu rahastamine kasvab oluliselt väiksemas määras ning lisab, et riigiteede teehoiukava kohaselt oli 2017. aasta teehoiukulud 258 miljonit eurot, ehk 30 miljonit eurot rohkem kui aasta varem. Kütuseaktsiisist laekuvate tulude kasv on viimaste aastate jooksul suurenenud ligikaudu 150 miljonit eurot, kuid samal ajal teehoiukulud on kasvanud vaid 30. miljoni euro võrra. Sellest saab järeldada, et teehoiu rahastamispõhimõtte muudatus on vähendanud investeeringuid teehoidu kümnete miljonite eurode võrra.

Kaubanduskoda lisab, et kui teehoiu rahastamine oleks endiselt seotud kütuseaktsiisi laekumisega oleks 2017. aastal olnud teehoiu rahastamise suurus üle 350. miljoni euro aastas, ehk tänasest 100. miljoni euro võrra suurem. Kui kasutusel oleks 2014. aastal kehtinud teehoiu rahastamise süsteem, siis 2018-2020. aastate riigiteede teehoiu rahastamise maht oleks iga aasta umbkaudu 100. miljoni euro võrra suurem. Selle kõige tõttu jääb rahastamispõhimõtte muutmise tagajärjel aastatel 2017-2020 riigiteede teehoidu investeerimata ligikaudu 400 miljonit eurot. (Eesti Kaubandus-Tööstuskoda, 2017)

Riigimaanteede teehoiu kava kohaselt rahastatakse riigimaanteid Teeseaduse paragrahvi 16 alusel. Teehoiu rahastamiseks nähakse riigieelarves ette kulud üldsummas, mille suurus vastab vähemalt 75%-le kütuseaktsiisi (väljaarvatud erimärgistatud kütused ja maagaasi aktsiisi) ja 25%-le erimärgistatud kütuste aktsiisi kavandatavast laekumisest. (Riigimaanteede teehoiu kava, 2018)

Hetkel eraldatakse vaid kindlaid summasid teehoidu ning see kui palju raha kulutatakse teistele kütusetarbimisest tulenevate probleemide parandamiseks ebaselge. Samas selline muudatus, mis toimus on samas mõistetav. Varasem olukord tähendas seda, et iga aasta eraldati kindel protsent laekumisest. Hetke olukord tagab riigieelarvele suurema paindlikkuse, see tähendab seda, et raha jagatakse sinna kuhu kõige rohkem vaja on. Pole mõtet iga aasta eraldada kindlaid protsente teedehitusse, kui nõudlust selle järgi pole.

Kui mõelda alkoholi- ja tubakaaktsiisi peale, siis eesmärk on selge. Alkoholiaktsiisi määrad on mõeldud selleks, et inimesed vähem alkoholi tarbiksid ning ülejäänud tulu suunatakse organisatsioonidele, mis tegelevad antud probleemi all kannatavate inimestega tegelemiseks ning vähemale tarbimisele suunavale reklaamile. Lisaks sellele antakse väike protsent saadavast tulust ka Eesti Kultuurkapitalile.

Riigieelarvesse laekuva kütuseaktsiisi tulud on mõeldud pigem teehoidu rahastamiseks ning transiitvede rahastamiseks. Varasemalt kehtinud Teeseadus sätestas konkreetselt palju laekuvast kütuseaktsiisi tulust peab minema teehoiu rahastamiseks. Muudetud Teeseadus, aga sidus lahti kütuseaktsiisi teede rahastamisest. Hetkel eraldatakse vaid kindlaid summasid teehoidu ning see kui palju raha kulutatakse teistele kütusetarbimisest tulenevate probleemide parandamiseks on ebaselge. Tegelikult hetkel puudub kütuseaktsiisil selge eesmärk ning kütuseaktsiisist saadavat tulu kasutatakse pigem riigieelarve aukude täitmiseks ning sellel on justkui ainult fiskaalne eesmärk, see ei saa olla aktsiisi puhul domineeriv, kuna aktsiisi eesmärk on siiski tarbijate käitumisharjumiste reguleerimiseks ning sellest tulenevate probleemide lahendamiseks. Lisaks on oht, et seda ei kasutata enam sihtotstarbeliselt, kuna täpsed andmed selle kohta puuduvad kuhu täpselt ja kui suures ulatuses laekuvast kütuseaktsiisist kuhugi suunatakse. Kütuseaktsiis täidab justkui nagu ainult fiskaalselt eesmärki ehk eelarve täitmise eesmärki. See ei saa olla aktsiisi puhul olla domineeriv. Hetkel eraldatakse vaid kindlaid summasid teehoidu ning kütusetarbimisest tulenevate probleemide lahendamiseks. Samas selline muudatus, mis toimus on samas mõistetav. Varasem olukord tähendas seda, et iga aasta eraldati kindel

protsent laekumisest. Hetke olukord tagab riigieelarve paindlikkuse, see tähendab seda, et raha jagatakse jagamise hetkel just sinna kuhu kõige rohkem vaja on. Pole mõtet iga aasta eraldada kindlaid protsente teedehitusse, kui nii suurt nõudlust selle järgi pole.

KOKKUVÕTE

Riigi majanduse reguleerimiseks ning hüvede pakkumiseks on kehtestatud erinevad maksud ning nende kogumine. Nendega saab suunata majandust soovitud suunas ning tagada riigile ressursse. Riigieelarve kõige tähtsamaks tuluallikaks ongi maksud. Suure osa sellest moodustavad aktsiisimaksud. Aktsiisimaksud on kasutusel ühiskonna huvides ning selleks, et piirata teatud toodete tarbimist, mis on kahjulikud tervisele ning keskkonnale.

Teema on aktuaalne, kuna valitsus tõstnud kütuseaktsiisi viimastel aastatel mitmeid kordi ning selle tegevuse eesmärgiks on saada tulu riigieelarvesse. Kuna aktsiisimäärasid on muudetud tihedamini kui teisi maksumäärasid, siis on aktsiiside osakaal maksu tuludes kasvanud. Teema aktuaalsust tõstatab ka asjaolu, et tulu mis kütuseaktsiisist laekub pole enam selget eesmärki.

Esimeseks uurimisülesandeks oli selgitada aktsiisimaksude olemust ja kasutamise eesmäärke. Lõputöös toodi välja, mis on aktsiisid ning mis on nende kasutamise eesmärgid. Aktsiisimaksude põhiülesanne on siiski aktsiisikaupade tarbimise piiramine, et säästa keskkonda ning hoida kütusevarusid ja inimeste tervist. Raske on otsustada, milline peaks olema kindel maksumäär, kui madal või kõrge see olla tohib. See ülesanne on jäänud valitsuse hooleks, kes üritab leida sobivaid lahendusi riigile tulu saamiseks. Selle kõrval ei tohi aga ära unustada, et maksumaksjaid ei tohi maksudega üle koormata. Tuleb hoida meeles, et maksupoliitika peab säilitama õigluse ning tõhususe, samal ajal kui riik peab saama täita oma põhiülesandeid. Maksupoliitika kujundamisel tuleb jälgida ka seda, mida teevad teised riigid, eriti naaberriigid. Kui Eestis olevad aktsiisimäärad on ülemäära kõrged ning inimeste harjumused ning igapäeva elu kannatavad, siis leitakse lahendusi just naaberriikidest, kust käiakse toomas odavamaid aktsiisikaupu. Liigse aktsiisimäärade tõusu mõjul kasvab ka illegaalne kaubandus, mis omakorda koormab ja suurendab tööd riigipiiril, kus käib pidev kontroll aktsiisikaupade üle.

Teiseks uurimisülesandeks oli välja selgitada, millest lähtutakse riigieelarve koostamisel, kes selle eest vastutab ja kontrolli peab ning anti ülevaade kütustest ning nende maksustamisest.

Riigieelarve on riigi funktsioneerimise aluseks, millega pannakse paika tulud ja kulud. Tehakse selgeks erinevad valdkonnad, mis vajavad rahastamist ja arendamist ning iga

ministeeriumi kohustuseks on oma tööd teha pädevalt ning erapooletult. Kogu töö käib riigi heaolu ning majanduse arendamiseks. Kavandatud tulud ja kulud tuleb paika panna erinevate ekspertide hinnangul ning laekuvaid tulusid tuleb kavandada otstarbekalt ning mitte kuritarvitades maksumaksja raha, sest iga ühiskonna liige soovib, et Valitsuse poolt kulutatud raha oleks läinud inimeste heaolu parandamiseks. Riigikontroll on suunatud selle kõige tagamiseks, kes peab jälgima kuidas on riigi rahasid kasutatud. Lõpliku kontrolli rahade kasutamise üle viib läbi Riigikogu poolt määratud audiitor ettevõtja, kellel on samasugused õigused nagu Riigikontrollil riigirahade kontrollimisel.

Kütuseaktsiis on loodud selleks maksustada kütuse tarbimist ning saada tulu riigieelarvesse. Väga oluline on see ka selleks, et säästa kütusevarusid ning hoida meid ümbritsevat atmosfääri võimalikult puhtana. Kõige selle kõrval aga tähendab see seda, et üha rohkem peavad inimesed kütuse eest raha välja käima ning kannatavad ka see läbi inimeste igapäevased käimised, erinevad veoteenused ning majandus.

Kolmandaks uurimisülesandeks oli analüüsida riigieelarvesse laekuvaid tulusid ning analüüsida kütuseaktsiisi määrade muutuste mõju riigieelarvele.

Kui võtta arvesse seda, et 2015 läksid riigieelarve prognoosid ja tegelikkus kauge kaarega mööda üksteisest, siis viimaste aastate jooksul on prognoosid enam vähem paika pidanud. 2017 aastal oli viimaste aastate jooksul esimene kord kui riigieelarve tulud ületasid kulusid ning tundub, et riigi majandusel hakkab paremini minema. Samuti ka prognoositavad tulud on aastaks 2018 on planeeritud ületama kulusid. Samuti on ka maksutulu vaatamata aktsiisi tõusudele iga aasta suurenenud. Paranemise põhjuseks võib pidada riigikogu adekvaatsemaid prognoose, riigiametnike viljakandvat tööd maksude kogumisel ning inimeste seadusekuulekamat käitumist ja teadlikkuse suurenemist seoses maksude deklareerimisega. Kõik see on aidanud kriisist väljuda ning teha plaane parema ja tugevama majanduse jaoks. SKP on suurenenud mõõdukas tempos nagu kütuseaktsiisi pealt laekuv tulu riigile. Kütuse hind, aktsiisimäärad ning kütuseaktsiisi laekumine on oma vahel seotud. SKP tõusu ja kütuseaktsiisi laekumise vahel ei saa võrdelist seost luua kuna kütuseaktsiis moodustab kogu SKP-st vaid väikse osa ja kütuseaktsiis ise moodustab väikse osa kogu maksudest laekuvatest tuludest. Ei saa väita, et kütuseaktsiisimäärade muutused ainuüksi on meie majandusele hästi mõjunud. Samuti ei saa väita, et SKP tõusul ning kütuseaktsiisi laekumise vahel on tugev seos. Kui võrrelda nende tõuse ja languseid kvartalite kaupa, siis ei saa väita, et need on omavahel suuresti sõltuvuses. On kvartaleid, kus SKP on tõusnud

ning samuti ka aktsiisi laekumine, samas on perioode, kus SKP on tõusnud, kuid aktsiisi tulu mitte ning olemas on ka kolmas variant, kus SKP on eelmise perioodiga võrreldes langenud, kuid aktsiisi tulu on tõusnud.

Nagu näha moodustavad maksud suurema osa riigieelarve tuludest. Veerandi maksutulust katavad aktsiisid ning kütuseaktsiis moodustab sellest poole. Kütuseaktsiis on aktsiisidest kõige suurem tuluallikas. Kütuseaktsiisimäärade tõus polnud laekuvat tulu võrreldes varasemate aastatega vähem sisse tooma hakanud ning alati on laekunud rohkem, kui on olnud prognoos. See olukord oli kuni 2017. aastani. Põhjuseks, miks aktsiisi laekus oodatust vähem sellel aastal võib pidada seda, et toimus kütuseaktsiisi eelne suur kütuse varumine tarbijate poolt. Tulekul olevad aktsiisimäärade muutused on alati teada ning tarbijad varuvad endale kütust ette ära, et aktsiisimäärade tõusu tõttu kallinevat kütust vähem tarbida. Samuti on kindel see, et kütuseaktsiisi laekumise kasvu põhjustab ka kütuste hindade üldine hinnatõus. Valitsuse poolt koostatud eelarve strateegiad on paika pidanud. Samuti on valitsuse poolt prognoositud aktsiisilaekumiste kasv paika pidanud ning aktsiisimäärade muutused pole tagasilööki andnud.

SKP on suurenenud mõõdukas tempos nagu kütuseaktsiisi pealt laekuv tulu riigile. Kütuse hind, aktsiisimäärad ning kütuseaktsiisi laekumine on oma vahel seotud. Kütuseaktsiisi määrade tõusu mõjul suurenevad kütuse hinnad ning tuleb rohkem tulu riigieelarvesse. Samuti toimub ka inimeste poolt kütuse varumine. Kuna kütus mängib suurt rolli inimeste igapäeva elus just transpordi koha pealt ning ka veoteenuste valdkonnas, siis toimub ka soodsatel aegadele kütuse ette varumine. Veerandi maksutulust katavad aktsiisid ning kütuseaktsiis moodustab sellest poole. Kütuseaktsiis on aktsiiside poole pealt kõige suurem tuluallikas. Kütuseaktsiisi määrade tõus pole kütuseaktsiisi vähem sisse tooma hakanud ning kütuseaktsiisi laekumine on iga aasta tõusnud. Kütuseaktsiisi laekumist on küll oodatust rohkem, kuid odavamad kütuse hinnad lõuna naabritel soodustavad kütuse toomist Eestist väljas poolt.

Neljandaks uurimisülesandeks oli välja selgitada kütuseaktsiisist laekuvate tulude kasutamine.

Riigieelarvesse laekuva kütuseaktsiisi tulud peaksid olema mõeldud tehoiu rahastamiseks ning transiitvede rahastamiseks ning kütusetarbimisest tingitud probleemide rahastamiseks. Varasemalt kehtinud Teeseadus sätestas konkreetselt palju laekuvat kütuseaktsiisi tulust peab minema tehoiu rahastamiseks. Muudetud Teeseadus, aga sidus

lahti kütuseaktsiisi teede rahastamisest. Hetkel eraldatakse vaid kindlaid summasid teehoidu ning see kui palju raha kulutatakse teistele kütusetarbimisest tulenevate probleemide parandamiseks on ebaselge. Tegelikult hetkel puudub kütuseaktsiisil selge eesmärk ning kütuseaktsiisist saadavat tulu kasutatakse pigem riigieelarve aukude täitmiseks ning sellel on justkui ainult fiskaalne eesmärk, see ei saa olla aktsiisi puhul domineeriv, kuna aktsiisi eesmärk on siiski tarbijate käitumisharjumiste reguleerimiseks ning sellest tulenevate probleemide lahendamiseks. Lisaks on oht, et seda ei kasutata enam sihtotstarbeliselt, kuna täpsed andmed selle kohta puuduvad kuhu täpselt ja kui suures ulatuses laekuvast kütuseaktsiisist kuhugi suunatakse. Kütuseaktsiis täidab justkui nagu ainult fiskaalselt eesmärki ehk eelarve täitmise eesmärki. See ei saa olla aktsiisi puhul olla domineeriv. Hetkel eraldatakse vaid kindlaid summasid teehoidu ning kütusetarbimisest tulenevate probleemide lahendamiseks. Samas selline muudatus, mis toimus on samas mõistetav. Varasem olukord tähendas seda, et iga aasta eraldati kindel protsent laekumisest. Hetke olukord tagab riigieelarve paindlikkuse, see tähendab seda, et raha jagatakse jagamise hetkel just sinna kuhu kõige rohkem vaja on. Pole otstarbekast iga aasta eraldada kindlaid protsente teedehitusse, kui nõudlust selle järgi pole.

SUMMARY

The main purpose of the excise tax system is to influence consumer purchasing decisions. Besides, excise taxes address negative externalities, or market failures. Excise taxes include fuel tax, which is the main subject of interest in work.

The final paper was written in the Estonian language and it consists of 50 pages. The author used 50 sources, which are cited in the text.

The subject area of the final paper is important because fuel excise taxes are modified very often, almost in every year, meanwhile other tax rates stay on the same level. In addition, government has plans for another to modify excise taxes in the future.

Topic is fresh because it's the first time when someone has made research about fuel excise tax impact to the state budget.

The question investigated how fuel excise tax changes had changed its income to the Estonian state budget.

The paper aims to analyse the fuel excise tax change impact to the state budget. To achieve the aim, four research objectives were set:

1. Provide the nature of excise taxes and the use of them,
2. Investigate the principles for drafting the state budget and make clear what is the purpose of fuel taxation
3. Analysis of the expenditure and revenue of the state budget and receipt of fuel excise tax from the state budget
4. Explore the use of fuel excise tax revenue

The results showed that changes in fuel excise rates have not had a negative effect, and the increase in fuel excise duties has increased in the past years. In addition, it turned out that the use of fuel excise tax revenue is unclear.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisiseadus (2002) RT I, 26.01.2018, 7

Decker, C. S., & Wohar, M. E. 2006. Determinants of state diesel fuel excise tax rates: the political economy of fuel taxation in the United States. *The Annals of Regional Science*.

Eesti Kaubandus-Tööstuskoda, 2017. *Ettepanek siduda kütuseaktsiisi laekumine teehoiu rahastamisega*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.koda.ee/sites/default/files/content-type/content/2017-01/26%2001%202017%20K%C3%BCtuseaktsiisi%20laekumise%20sidumine%20teehoiu%20rahastamisega.pdf>

[Kasutatud 05.05.2018].

Eesti Maksumaksjate Liit, 2007a. *Aktiiside olemusest, ajaloost ja põhimõtetest*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.maksumaksjad.ee/modules/smartsection/item.php?itemid=588>

[Kasutatud 23.03.2018].

Eesti Maksumaksjate Liit, 2007b. *Aktiiside olemusest, ajaloost ja põhimõtetest*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.maksumaksjad.ee/modules/smartsection/item.php?itemid=588>

[Kasutatud 23.04.2018].

Eesti maksumaksjate Liit, 2016. *Ülevaade riigi maksutuludest*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.maksumaksjad.ee/modules/smartsection/item.php?itemid=1975>

[Kasutatud 07.05.2018].

Eesti Rahvusringhääling, 2018. *Graafik: 2018. aasta riigieelarve tulud ja kulud*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.err.ee/632882/graaфик-2018-aasta-riigieelarve-tulud-ja-kulud>

[Kasutatud 05.04.2018].

Eurostat, 2018. *Harmonised index of consumer prices*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/hicp/data/database>

[Kasutatud 04.04.2018].

Euroopa Komisjon, 2006. *Kombineeritud nomenklatuur*. Määrus nr 1549. 17.10.2006

Fixler, Dennis J., Greenaway-McGrevy, R & Grimm, Bruce T. 2014. *Revisions to GDP, GDI, and Their Major Components*. Bureau of Economic Analysis. [Võrgumaterjal] Leitav: https://www.bea.gov/scb/pdf/2014/08%20August/0814_revisions_to_gdp_gdi_and_their_major_components.pdf

[Kasutatud 02.04.2018].

Fuelling oil demand, 2011. *What happened to fuel taxation in Europe*. [Võrgumaterjal]

Leitav:

<https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/media/2011%2004%2013%20fuel%20tax%20report%20final%20merged.pdf>

[Kasutatud 04.05.2018].

Hettich, W., & Winer, S. 1988. *Economic and Political Foundations of Tax Structure*. *American Economic Review*.

Hines, Jr J. R. *Excise Taxes*. Office of Tax Policy Research. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://www.bus.umich.edu/otpr/WP2007-2.pdf>

[Kasutatud 27.03.2018].

International Center for Alcohol Policies. *Alcohol Taxation*. [Võrgumaterjal] Leitav:

[<http://www.icap.org/LinkClick.aspx?fileticket=Gf4%2BQD%2BX1hU%3D&tabid=75>]

[Kasutatud 10.10.2017].

Kaldaru, H., 1996. *Mikroökonomika 2*. Tartu: TÜ.

Kask, Ü., 2015. *Lokaal- ja kohtküttelahendused ning soojussalvestid*. Tallinna Tehnikaülikool.

[Võrgumaterjal]

Leitav:

https://skk.ee/fileadmin/media/dokumendid/Koolituste_materjalid/energia_koolitusprogramm/UloKask_ettekanne_6.pdf

[Kasutatud 19.03.2018].

Kommer, A., 2004., lk 19-28. *Avaliku sektori ökonomika*, Tallinn: Sisekaitseakadeemia

Kulu, L & Reiljan, J., 1999. *Euroopa Liidu sotsiaalmajanduspoliitika idalaienduse taustal*. Tartu: TÜ.

Lehis, L., 2004, lk 429. *Maksuõigus*. Tallinn: Juura

Lehis, L., 2012. *Maksuõigus*. Tallinn: Juura. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/et/eraklient/maksukorraldus-maksusustem/eesti-maksusustem>

[Kasutatud 02.05.2017].

Mankiw, N. G., 2008, *Principles of economics*, 6th, pp 203-209, South-Western Cengage Learning.

Maksu- ja Tolliamet, 2018. *Eesti maksusüsteem*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/et/eraklient/maksukorraldus-maksusustem/eesti-maksusustem>

[Kasutatud 05.05.2018].

Maksu- ja Tolliamet, 2018. *Aktsiisimäärad*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/et/ariklient/aktsiisid-vara-hasartmang/uldist/aktsiisimaarad>

[Kasutatud 23.03.2018].

Maksu- ja Tolliamet, 2018. *Kütus ja elektrienergia*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/et/ariklient/aktsiisid-vara-hasartmang/kutus-ja-elektrienergia/kutuse-ja-elektriaktsiis>

[Kasutatud 23.03.2018].

McCarten, W. J. & Sotsky, J., 1995. *Tax Policy Handbook*. Washington, D.C: Fiscal Affairs Department.

Michael, J., 2015, Earmarking State Tax Revenue, Policy Brief. [Võrgumaterjal]

Leitav: <http://www.house.leg.state.mn.us/hrd/pubs/earmarking.pdf>

[Kasutatud 01.03.2017].

Musgrave, R. A. & Musgrave, P. B., 1987. *Public Finance In Theory And Practice*. India: McGraw-Hill Education

Morris, A.C. & Marron, D. B 2016, *How should governments use revenue from corrective tax?* Tax Policy Center [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.urban.org/sites/default/files/publication/77251/2000595-How-Should-Governments-Use-Revenue-from-Corrective-Taxes.pdf>

[Kasutatud 04.04.2018].

Moussis, N., 2007. *Guide to European Policies*. Inglismaa: European Study Service

Orav, A., 2008. *Kütuseaktsiis ja selle määra tõusu mõju tootmiskuludele* [Võrgumaterjal] Leitav:

<https://digiriiul.sisekaitse.ee/bitstream/handle/123456789/1539/2008%20Orav.A.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

[Kasutatud 01.10.2017].

Orav, M., 2017. *Korrigeerivast maksustamisest laekuvate tulude kasutamine Eestis. Lõputöö*. Tallinn: Sisekaitseakadeemia

Raamatupidamisuudised. *Maksu- ja aktsiisimäärad 2014-2019*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://rup.ee/maksud/maksu-ja-aktsiisimaarad-2011-2014#3>

[Kasutatud 23.03.2018].

Rahandusministeerium, 2018. *Riigieelarve ja majandusülevaated*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.rahandusministeerium.ee/et/eesmargidtegevused/riigieelarve-ja-majandus/riigieelarve-ja-majandusulevaated>

[Kasutatud 04.04.2018].

Rahandusministeerium, 2018. *Riigieelarve 2015*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://195.80.113.140/riigieelarve-2015>

[Kasutatud 04.04.2018].

Rahandusministeerium, 2018. *Riigieelarve 2016*. [Võrgumaterjal] Leitav:
<http://195.80.113.140/riigieelarve-2016>

[Kasutatud 04.04.2018].

Rahandusministeerium, 2018. *Riigieelarve 2017*. [Võrgumaterjal] Leitav:
<http://195.80.113.140/riigieelarve-2017>

[Kasutatud 04.04.2018].

Statistikaamet, 2018. *Riigieelarvesse laekunud maksud*. [Võrgumaterjal] Leitav:
<https://www.stat.ee/53709>

[Kasutatud 15.03.2018].

Rahandusministeerium, 2018. *Riigi eelarvestrateegia 2016-2017*. [Võrgumaterjal] Leitav:
<https://www.rahandusministeerium.ee/et/riigieelarve-ja-majandus/riigi-eelarvestrateegia>

[Kasutatud 01.05.2018].

Riigikontrolli seadus (2002) RT I, 28.12.2017, 17. [Võrgumaterjal] Leitav:
<https://www.riigiteataja.ee/akt/13153901?leiaKehtiv>

[Kasutatud 06.05.2018].

Statistikaamet, 2018. *Riigieelarvesse laekunud maksud*. [Võrgumaterjal] Leitav:
<http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/Saveshow.asp>

[Kasutatud 19.03.2018].

Statistikaamet, 2018. *Riigieelarve tulud ja kulud, aasta*. [Võrgumaterjal] Leitav:
<https://www.stat.ee/53713>

[Kasutatud 29.03.2018].

Statistikaamet, 2018. *Sisemajanduse koguprodukt*. [Võrgumaterjal] Leitav:
<http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/Saveshow>.

[Kasutatud 08.04.2018].

Teeseadus (1999) RT I, 22.12.2013, 54. [Võrgumaterjal] Leitav:
<https://www.riigiteataja.ee/akt/122122013054>

[Kasutatud 06.05.2018].

Yeomans, H., 2017. Taxation, State Formation and Governmentality. 2017: *The Historical Development of Alcohol Excise Duties in England and Wales*. [Võrgumaterjal] Leitav: <http://eprints.whiterose.ac.uk/112466/>

[Kasutatud 22.02.2018].

Vedelkütuse seadus (2003) RT I, 16.06.2017, 35

Victor. T, Thurony., 1996. *Tax Law Design and Drafting, Volume 1*. Washington, D.C: Internation Monetary Fund.

2015. *aasta riigieelarve seadus* (2014) RT I, 29.12.2014, 79

2016. *aasta riigieelarve seadus* (2015) RT I, 23.12.2015, 6

2017. *aasta riigieelarve seadus* (2016) RT I, 27.12.2016, 21

2018. *aasta riigieelarve seadus* (2017) RT I, 29.12.2015, 31

Lisa. Kütuse aktsiisimäärad Eestis 2015-2018 (MTA, 2018)

Kütus	Aktsiisimää r 2015	Aktsiisimää r 2016	Aktsiisimää r 2017	Aktsiisimää r 2018	Ühik
Pliivaba bensiin (pliisisaldusega kuni 0,013g/l)	422,7	422,7	512	536	1000 liitrit
Pliibensiin (KN-i numbrid on: 2710.11.51, 2710.11.59)	422,7	422,7	512	536	1000 liitrit
Lennukibensiin (KN-i numbrid on: 2710.11.31, 2710.11.70)	422,7	422,7	422,7	536	1000 liitrit
Petrooleum (KN-i numbrid on: 2710.19.21,2710.19.25)	330,10	330,10	330,10	330,10	1000 liitrit
Diislikütus (KN-i numbrid on: 2710.19.29, 2710.19.41)	392,92	448	493	493	1000 liitrit
Eriotstarbeline diislikütus (KN-i numbrid on: 2710.19.29,2710.19.41)	110,95	121	133	133	1000 liitrit
Kergekütteõli	-	448	493	493	1000 liitrit

(KN-i numbrid on: 2710.19.45,2710.19.49)					
Raske kütteõli (KN-i numbrid on: 2710.19.61,2710.19.69)	15,01	58	58	559	1000 kilogrammi
Vedelgaas (KN-i numbrid on: 2711.12.11- 2711.19.00, mida kasutatakse kütteinena)	-	-	55,15	68,94	1000 kilogrammi
Kütusesarnane toode	-	-	512	563	1000 liitrit
Kütusesarnane toode (KN-i numbrid on: 2710.19.11 või 2710.19.15)	-	-	-	330,10	1000 liitrit
Kütusesarnane toode (KN-i numbrid on: 2710.19.31 või 2710.19.35)	-	-	-	493	1000 liitrit
Kütusesarnane toode (KN-i numbrid on: 2710.19.51 või 2710.19.55)	-	-	-	58	1000 kilogrammi
Tahkekütused (kivisüsi, pruunsüsi, koks, KN-i numbrid on: 2701, 2702, 2704)	-	-	-	0,93	Ülemise kütteväärtuseg a GJ

Vedel põlevaine, kui kasutatakse samal otstarbel kui bensiini	Aktsiisimäär ja aktsiisimäära ühik sõltuvad kasutamise otstarbest (nt kasutamisel diislikütusega samal otstarbel kohaldatakse diislikütuse aktsiisimäära ja maksustatakse 1000.liitrites)				
Tarbimisse lubatud eriotstarbeline diislikütus, millest on erimärgistusaine eemaldatud	Aktsiisimäär on võrdne diislikütuse aktsiisimääraga.				
Elektrienergia (KN-i numbrid 2716.00.00)	4,47	4,47	4,47	4,47	
Maagaas (KN-i numbrid 2711.21.00 ja m ida kasutatakse kütte ainena)	28,14	33,77	40,52	50,65	
Biokütus	Biokütused on aktsiisist vabastatud niikaua kuni kehtib Euroopa Komisjoni poolt antud luba.				
Biokütus (lisatud muule kütusele)	Kui muule kütusele on lisatud biokütust, siis selles segus sisalduv biokütuse osa vabastatakse aktsiisist, kuni kehtib Eestile antud luba Euroopa Komisjoni poolt.				