

# **MOOTORIKÜTUSTE AKTSIISI MÕJU DIISLIKÜTUSE JA MOOTORIBENSIINI TARBIMISELE NING SALAKÜTUSELE EESTIS**

## **LÜHIKOKKUVÕTE**

Mootorikütuste aktsiisimäärade tõstmine on olnud ja on ka jätkuvalt Eestis poliitiliste otsuste osaks. Valitsus kehtestab kõrgemaid maksumäärasid, et tagada riigieelarve täitmine, samas tuleb aktsiisimäärade kehtestamisel arvestada ka mootorikütuste negatiivset mõju keskkonnale ning aktsiisimäärade kasvuga kaasnevat salakaubandust.

Magistritöö peamine eesmärk oli välja selgitada, kuidas mootoribensiinile ja diislikütusele kehtestatud aktsiis mõjutab mootorikütuste tarbimist tervikuna ning kas mootoribensiini ja diislikütuse puhul on aktsiisimäära olulisus tarbimise kujundamisel samasugune. Samuti hinnati, kuivõrd oluline roll on aktsiisimäärade tõstmisel mootorikütuste salaturu osakaalu kujunemisele ning piirikaubanduse mõjutamisele.

Esimeses peatükis käsitletud teoreetilised seisukohad ja varasemad empiirilised uuringud näitasid, et aktsiisimäära tõustes kütuse tarbimine väheneb, kuid see, millisel määral, sõltub erinevatest aspektidest. Näiteks ajaperioodi pikkusest, kui kaua tarbijatel on aega hinnatõusule reageerida, kui ka hüvisele kulutatud kogusumma osakaalust inimese sissetuleku suhtes.

Teoriast tulenevalt on nõudluse hinnaelastsus mootorikütustele väiksem kui üks, mis viitab mitte-elastsele nõudlusele. Viimast kinnitavad varasemad empiirilised uuringud ning ka antud töö empiirilisest osast võib seda järeldada.

Seetõttu saab teha järelduse, et aktsiisidel on küll mõju tarbimise suunamisel, kuid mõju ei saa pidada liiga oluliseks. Samas kinnitavad nii teoreetilised seisukohad kui ka varasemad uuringud (vaatamata erinevate koolkondade lähenemisele), et efektiivseim viis tarbimise reguleerimiseks ja negatiivsete välismõjude vähendamiseks (või kontrolli all hoidmiseks) on maksustamine. Samuti on näha, et kõrgem maksustamine mõjutab salakaubanduse osakaalu kasvu ning ka illegaalset piirikaubandust. Viimast vaadeldi 01.12.2013 jõustunud ATKEAS-e muudatuse valguses.

Töö eesmärk saavutati teoreetilise materjali, varasemate uuringute ja antud töö empiiriliste analüüside abil. Selgus, et aktsiisid mõjutavad tarbimist negatiivselt ning

erinevatel kütuseliikidel on tarbimise suunamisel erinev mõju. Seega saab tarbimise struktuuri (näiteks rohkem soodustada diislikütuse tarbimist) aktsiisimäärade abil suunata. Mootoribensiini ja diislikütuse kogutarbimise suunamisel on oluline nende mootorikütuste aktsiisimäärasid hoida stabiilselt tõusvas trendis, kuna kütuste tarbimine ning ka elanike ostujõud ajas suurenevad. Samas on oluline jälgida ka salaturul toimuvaid muutuseid, sealhulgas illegaalset piirikaubandust.

Töös püstitati kolm hüpoteesi, mis kõik leidsid kinnitust. Vaatamata sellele, et aktsiisimäärade mõju mootorikütuste tarbimisele ei saa üle tähtsustada, on oluline, et inimesed mõistaksid keskkonnale tekitatavat kahju ning aktsiisimäära hoidmine (suhteliselt kõrgemal tasemel), võib sellele kaasa aidata. Samas tuleb salakaubandust, mille alla kuulub ka mootorikütuste ebaseaduslik sissevedu ja müük, pidevalt kontrollida ja analüüsida aktsiisimäärade mõju mootorikütuste salaturu osakaalule.

Tuuakse esile ka mõned soovitusel edasisteks uuringuteks. Antud töös käsitleti aktsiisimäärade mõju tarbimisele, kuid võiks hinnata ka aktsiisimäärade mõju hindadele. Selles osas on oluline välja selgitada, kuidas mootorikütuste aktsiis hindadesse üle kandub. Samuti oleks oluline ja huvitav kasutada järgnevates uuringutes alternatiivkütuseid (sh biokütuseid) ning vaadelda nende maksustamist. Teema uudsuse tõttu on võimalik õppida praktilistest kogemustest, mida nii Euroopas kui ka mujal maailmas juba rakendatakse ning milles Eestil on veel arenguruumi. Seda mitte ainult maksustamise, vaid ka salakaubanduse vaatepunktist.

Eliisabet Rehepapp