

KÜTUSEAKTSIIS TULEB SIDUDA TEEHOIU RAHASTAMISEGA

Tegime jaanuari lõpus majandus- ja taristuministrile ettepaneku siduda kütuseaktsiisi laekumine teehoiu rahastamisega ehk taastada olukord, mis kehtis enne 2015. aastat. Muudatuse abil suureneksid investeeringud teede ehitusse ja hooldusse ligi saja mln euro võrra aastas.



MARKO UDRAS,
kaubanduskoja poliitika-
kujundamise ja õigusosakonna
juhataja

2014. aasta lõpuni oli teeseaduses põhimõte, mille kohaselt vastas teehoiu rahastamise suurus vähemalt 75% kütuseaktsiisi kavandatavast laekumisest. Sellest põhimõttest loobuti 2015. aastal.

Aastatel 2014–2016 kulus riigiteede hoolduseks ja ehitamiseks ca 240 mln eurot aastas. Samal ajal kasvas märkimisväärselt kütuseaktsiisi laekumine riigieelarvesse. Näiteks eelmisel aastal suurenes kütuseaktsiisi laekumine tänu kütuse aktsiisimäärade tõstmisele ca 60 mln euro võrra. Kütuseaktsiisi laekumise kasv jätkub ka järgnevatel aastatel. Näiteks 2017. aasta riigieelarves prognoositakse kütuseaktsiisi laekumiseks 556,4 mln eurot ning kasv võrreldes 2016. aastaga on taaskord ca 60 mln eurot. Samas teehoiu rahastamine kasvab oluliselt väiksemas määras. Riigiteede teehoiukava kohaselt on 2017. aastal teehoiukulud 258 mln

eurot ehk 30 mln eurot suurem kui aasta varem.

100 mln eurot teehoiu

Aastatel 2014–2017 on kütuseaktsiisi laekumine suurenenud ca 151 mln euro võrra, kuid teehoiukulud on kasvanud vaid 30 mln euro võrra. Seega on kehtiv teehoiu rahastamissüsteem näidanud, et selle abil ei ole võimalik tõsta kiires tempos maanteede kvaliteeti. Seetõttu tegime ministeeriumile saadetud kirjas ettepaneku minna teehoiu rahastamisel vana süsteemi juurde tagasi. See tähendab, et seadusesse tuleb sisse kirjutada põhimõte, et teehoiu rahastamise suurus peab vastama vähemalt 75% kütuseaktsiisi (v.a erimärgistatud kütuste ja maagaasi aktsiisi) ning 25% erimärgistatud kütuste aktsiisi kavandatavast laekumisest. Selle muudatuse elluviimisel oleks riigil järgnevatel aastatel võimalik paigutada täiendavad ca 100 mln eurot aastas teehoiu.

**Tegime
ministeeriumile
saadetud kirjas
ettepaneku minna
teehoiu rahastamisel
vana süsteemi
juurde tagasi.**

Täiendavate investeeringute tegemine on vajalik selleks, et tõsta riigi konkurentsivõimet. Nii siseriiklike kui ka välisühenduste arendamine peab olema jätkuvalt Eesti prioriteet, sest selle abil soodustatakse nii majandus-, regionaal- kui ka teadusarengut.

Valitsus on andnud heakskiidu Kose-Mäo teelõigu neljarealisteks ehitamiseks. Sellest jääb aga väheseks, et tõsta Eesti teede kvaliteeti ning suurendada teede ohutust või mõjutada regionaal-seid arenguid. Ambitsioon peaks olema oluliselt suurem ning hõlmama kogu Tallinn-Tartu, Tallinn-Narva ja Tallinn-Pärnu-Ikla maantee arendamist.

Maanteetranspordi konkurentsivõime tõstmiseks on vajalik suurendada Eesti teede ja sildade kandevõimet, et aastaringiselt võiks teedel sõita 44-tonnise veose asemel vähemalt 52-tonnise veosega. Selline muudatus avaldaks positiivset mõju ka keskkonnale, sest väheneks raskeveokite aastane läbisõit. Eelnevalt nimetatud investeeringuid ei ole aga võimalik mõistliku aja jooksul ellu viia, kui riik ei suurenda märgatavalt teehoiu rahastamist.

Eelnevalt nimetatud taristuinvesteeringutega kaasneb positiivne sotsiaal-majanduslik mõju nii lühi- kui ka pikaajaliselt. Mitmed uuringud on kinnitanud, et suured investeeringud teede ja teiste taristuobjektide ehitusse annavad positiivse panuse ka SKP kasvule. Lisaks parandavad investeeringud Eesti maanteetranspordi konkurentsivõimet ning suurendavad liikluse turvalisust. ■

