



KONKURENTSIAMET

EESTI KÜTUSETURU ANALÜÜS



Autorid

Timm Rainer Tamsar

Maris Ots

Juhan Põldroos

Evelin Pärn-Lee

Eesti Konkurentsiamet

Tatari 39

10134 Tallinn

Tel (+372) 667 2400

info@konkurentsiamet.ee

www.konkurentsiamet.ee

Sisukord

1.	Kütuseturust Euroopas Austria ja Ühendkuningriigi näitel	3
1.1.	Austria	3
1.2.	Ühendkuningriik	4
1.3.	Austria ja Ühendkuningriigi analüüside järeldused	6
2.	Eesti kütuseturg	7
2.1	Kütuste sisseveo turg	15
2.2	Kütusehind sisseveol, hinnavalemid	15
2.3	Hulgimüük ehk tanklaväline müük	17
2.4	Jaemüük ehk müük avalikest tanklatest.....	20
3	Kütuste hinnad tanklates	25
3.1	Maailmaturuhind.....	25
3.2	Hinnakujundus	26
3.3	Kütuse müügihinna komponendid.....	29
3.4	Keskmine postihind	30
3.5	Soodustuste rakendamine kütuse jaemüügil	31
3.6	Hinnamuutused	32
3.7	Kütusehindade võrdlus ja hinnamuudatustele reageerimine	33
4	Biokütus.....	37
4.1	Statistikaga kauplemine.....	38
4.2	Biokütuse nõude mõju kütusehinnale	40
5	Kütusevarud	41
6	Kas kütuseturu oligopoolsus tähendab, et esineb kollektiivne turgu valitsev seisund?	42
7	Soovitused.....	45

Sissejuhatus

Eesmärgiga paremini mõista kütuseturu toimimist, tuvastada võimalikud konkurentsitõrked ja pakkuda konkurentsi soodustavaid meetmeid, alustas Konkurentsiamet (edaspidi amet) 2022. aasta sügisel mootorikütuste jae- ja hulgimüügituru konkurentsiolekorra kaardistust ning analüüsi (edaspidi analüüs). Analüüsitavaks perioodiks valis amet 2019 – 2022 ajavahemiku, kuna see võimaldas hinnata turu olukorda COVID-19 pandeemia algusaasta eelsel ja järgsel perioodil ning selliselt ei moonuta 2020. aasta analüüsi tulemusi olulisel määral.

Turuolukorra kaardistamiseks ja analüüsi läbiviimiseks saadeti üheksale suuremale mootorsõidukite kütuste jae- ja/või hulgimüügiga tegelevale ettevõtjale¹ küsimustikud 2019.–2022. aasta tehingute kohta, tehti mitmeid jätkupäringuid ja tugineti avalikult kättesaadavatele andmetele (nt Maksu- ja Tolliameti avalikustatud kütuse käitlemise andmed ja äriregistrist kättesaadavad andmed). Küsimustike ja jätkupäringutega soovis amet saada muu hulgas ülevaadet kütuste müügist, tarnest, hinnast ja selle kujunemisest (sh postihinna kujunemisest tanklas), hulgimüügiklientidest ning müügikäibest. Amet uuris lähemalt, millised olid ettevõtjate jae- ja hulgimüügi müügiimahud, jae- ja hulgimüügi müügikäibed, kasumlikkus, kui suured olid äri- ja erakliendiprogrammidega seotud soodustused, millised olid nende programmide mahud, kütuseliikide müügiimahud, kuidas tagatakse biokütuse nõude täitmine ning kuidas biokütuse nõude täitmine mõjutab kütusehinda, milliseks ajaperioodiks on ettevõtjal tagatud kütusevarud, uurisime ka kütuse tarnehinna kujunemist.

Sarnaseid analüüse on teinud ka mitmed teised Euroopa riikide, näiteks Austria² ja Ühendkuningriigid³, konkurentsiametid.

Selles raportis antakse ülevaade teiste riikide analüüside järeldustest, Eesti kütuseturust ja turu analüüsi käigus uuritud andmetest. Raporti 7 peatükis antakse ka soovitusi poliitikakujundajatele.

¹ AS Alexela, Circle K Eesti AS, AS Go Oil, Jetoil AS, AS Krooning, Neste Eesti AS, Olerex AS, Sevenoil Est AS, AS Terminal.

² Competition and Markets Authority. Supply of road fuel in the United Kingdom market study – Final Report (2023).

Kättesaadav:

https://assets.publishing.service.gov.uk/media/64a280e845b6a200123d46e7/Supply_of_road_fuel_in_the_United_Kingdom_market_study_Final_Report.pdf

³ Competition and Markets Authority. Supply of road fuel in the United Kingdom market study – Final Report (2023).

Kättesaadav:

https://assets.publishing.service.gov.uk/media/64a280e845b6a200123d46e7/Supply_of_road_fuel_in_the_United_Kingdom_market_study_Final_Report.pdf

1 Kütuseturust Euroopas Austria ja Ühendkuningriigi näitel

Mitmed Euroopa konkurentsiametid, näiteks Austria ja Ühendkuningriigid, on just viimastel aastatel kütuseturu analüüse läbi viinud. Järgmistes alapunktides annamegi lühiülevaate nende lähenemisest ja peamistest leidudest.

1.1 Austria

Austria Konkurentsiamet (Austrian Federal Competition Authority – edaspidi AFCA) avaldas augustis 2022 kütuseturu raporti „Sector enquiry fuel market“,⁴ mille peamiseks eesmärgiks oli hinnata konkurentsiolukorda kütuseturul ning analüüsida aset leidnud hinnatõusu põhjuseid. AFCA keskendus analüüsis tanklate hindadele, brutomarginaalidele⁵ ja turutingimustele ning rafineerimistehastest kütuse hankimisele, hindade kujunemisele ja turustruktuurile.

AFCA kogus andmeid sealhulgas ka kütusehankimise ja -müügilepingute kohta, kasutades muuhulgas Plattsi ja Argus Media noteeringuid. Uuriti ka seda, millises ulatuses põhjustas kütusehinna kasvu toornafta hind, rafineerimistehaste või tanklakettide tegevus.

AFCA leidis, et suurem osa hinnatõusust oli põhjustatud rahvusvahelistest faktoritest (nt rahvusvaheline kütusehindade tõus seoses sõjaga Ukrainas), mis mõjutasid rafineerimistehaste ja tanklate vahelisi lepingulisi suhteid ja hindu. Leiti, et kütusehinnad tanklates tõusid märkimisväärselt globaalse hinna kasvu tõttu, eriti pärast sõja algust. Analüüsi tulemusel leidis AFCA, et rafineerimistehaste ning tanklakettide marginaalid küll tõusid vaatlusajal perioodil, aga selle põhjuseks ei olnud konkurentsi puudumine.

AFCA analüüsis ja võrdles ka eri tootmistasemetel majandusnäitajaid ja leidis, et pärast Ukraina sõja algust kasvasid brutokasumi marginaalid oluliselt, eriti rafineerimistehaste ärikasumi marginaalid. Nähtavalt kasvasid sõja alguses ka tanklate brutokasumi marginaalid, kuid paari kuu möödudes langesid need tasemele, mis oli vaid pisut kõrgem sõjaeelsest tasemest. Kui toornafta hind vaadeldaval vahemikul kasvas umbes 22 senti liitri kohta, siis kütusehinnad rafineerimistehase-tasandil (rafineerimistehaste müük tanklakettidele) kasvasid 36–41 senti liitri kohta. Teisisõnu, hinnatõus 22 senti toornafta puhul mõjutas nii diislikütuse kui ka bensiini hinda rafineerimistehases vastavalt 36 senti diislikütuse ja 41 senti bensiini kohta.

⁴ Bundeswettbewerbsbehörde. Branchenuntersuchung Kraftstoffmarkt – Eine Analyse der Preise, Bruttomargen und Marktbedingungen von Tankstellen und Raffinerien (2022). Kättesaadav: <https://www.bwb.gv.at/en/news/detail/afca-publishes-final-report-on-sector-inquiry-into-austrian-fuel-market>

⁵ Brutomarginaal ehk kogutulu (gross margin) on kogumüügi ja toote kogumaksumuse vahe (Brutomarginaal = lõplik juurdehindlus - transpordikulud - ettevalmistuskulud + sularaha allahindlus).

AFCA soovitas nii hulgi- kui jaemüüjatel suurendada hinnakujunduse läbipaistvust ning kasvatada tarbijate teadlikkust hindade kujunemise mehhanismidest. Seejuures rõhutas AFCA vajadust tugevdada turujärelevalvet, et ennetada võimalikke kuritarvitusi ja tagada aus konkurents. Eriti oluline on AFCA hinnangul jälgida nii hulgi- kui jaemüüjate kasumimarginaale ja tagada, et need ei muutuks põhjendamatult kõrgeks.

1.2 Ühendkuningriik

Ühendkuningriigi konkurentsiamet (Competition and Markets Authority – edaspidi CMA) avaldas juulis 2023 raporti „Supply of road fuel in the United Kingdom market study“⁶ läbi viidud kütuseturu analüüsist, milles keskendus tarneahela eri tasemetele: jaemüük, hulgimüük ja rafineerimine. Analüüsi eesmärgiks oli uurida, kas hiljutised muutused turul on tarbijaid negatiivselt mõjutanud.

CMA soovis muu hulgas välja selgitada, kuidas jaemüüjad kütusehindu määravad ja kas jaehinnad järgivad maailmaturuhindade muutusi. Vaadati ka hinnavariatsioonide põhjuseid kohalikul ja piirkondlikul tasandil, kütuse müügiga tegelevate suuremate supermarketite mõju hinnakujundusele ja konkurentsi tasemele, sõltumatute jae- ja hulgimüüjate vahel sõlmitud pikemaajaliste tarnelepingute mõju turule, ning miks olid rafineerimistehaste marginaalid kõrged ja kas nende alandamiseks on vaja sekkumist.

CMA tõdes, et peamised kütuste hinda mõjutavad faktorid olid aktsiis, maksud ning toornafta hinnatõus uuritava perioodil ja vahe toornafta hinna ning rafineerimistasandi hinna vahel. CMA leidis, et nende poolt vaadeldaval perioodil tanklakettide marginaalid kasvasid ja seda eriti diislikütuse puhul, samas kui rafineerimistehaste marginaalid küll kasvasid ajutiselt Venemaa – Ukraina sõja alguses, kuid langesid kiiresti tagasi.

⁶ Competition and Markets Authority. Supply of road fuel in the United Kingdom market study – Final Report (2023).

Kättesaadav:

https://assets.publishing.service.gov.uk/media/64a280e845b6a200123d46e7/Supply_of_road_fuel_in_the_United_Kingdom_market_study_Final_Report.pdf

Lisaks leidis CMA, et kasvasid kütuse jaemüüjate marginaalid, mis viitab CMA hinnangul sellele, et konkurents jaemüüjate vahel võib olla nõrgenenud. Siinkohal on vajalik selgitada, et Ühendkuningriikide tanklaketid jaotuvad nn supermarket-tanklateks ja nn mitte-supermarket-tanklateks – esimesed neist on kaubanduskeskuste juures peetavad tanklaketid. CMA tõdes oma analüüsis, et supermarket-tanklate marginaalid olid märkimisväärselt kasvanud alates 2019. aastast, mis näitas, et konkurents selles segmendis võis olla vähenenud ja täheldada saab asümmeetrilist hinnamuutust⁷ („*rockets and feathers pricing*“), eriti diislikütuse puhul, kus hinnatõusud kanti kiirelt tarbijatele üle, hinnalangused aga mitte. CMA uuringu käigus selgus, et enne 2022. aasta märtsi liikusid bensiini ja diislikütuse hinnakomponendid samas trendis, kuid alates märtsist kasvas oluliselt diislikütuse jaemüügi marginaal (*retail spread*). Bensiini hind on alates 2022. aasta lõpust toornafta hinnamuutust paremini peegeldanud, diislikütuse hind on kasvanud paralleelselt maailmaturu hindadega, kuid globaalse hinnalangusega aeglasemalt kahanenud.

Samuti näitas CMA analüüs, et mitte-supermarket-tanklate marginaalid kasvasid aeglasemalt, kuid on siiski kõrgemad kui supermarket-tanklate omad. Supermarket-tanklate marginaalid on tihti madalamad, sest kütuse müük on vaid osa nende ärist: esineb n-ö haloefekt, mis tähendab, et ettevõtjate strateegia on leppida kütuse väiksema kasumiga, kuid sellega tagatakse, et kliendid külastavad ka nende toidupoode.

CMA leidis, et hinnakonkurents jaetasandil on vähenenud, samuti, et esinevad hinnaerinevused riigi piirkondade vahel. Kõrgemate hindadega piirkondades oli tavaliselt vähem konkurente, sealhulgas vähem supermarketite konkurentsi. Madalam hind regioonis tähendab tavaliselt, et seal tegutseb mõni supermarket-tankla.

Rafineerimistehaste tasandil CMA konkurentsi puudumist ei täheldanud.

CMA tegi kaks peamist soovitusi. Esmalt soovitas CMA luua süsteemi, kus kütuste jaemüüjad peavad oma hindu reaalselt jagama, sest see võimaldab ostjatel kehtivaid hindu lihtsasti võrrelda. CMA usub, et selline lahendus suurendab kütuse jaemüüjate hinnakonkurentsi. Teiseks soovitas CMA kütuseturu monitoorimisega tegeleva funktsiooni loomist riiklikul tasemel, et oleks tagatud pidev kütuseturu arengute jälgimine, hindade läbipaistvus ja vajadusel sekkumine, kui tarbijate huvid seda nõuavad.

⁷ Olukord, kus hindade muutused ei ole ühesugused erinevates suundades. See tähendab, et hinnatõus ja hinnalangus ei toimu samas tempos ega sama ulatusega. Näiteks võib asümmeetriline hinnamuutus esineda siis, kui toormaterjalide hinnatõus kandub kiiresti ja täielikult edasi toodete hindadesse, kuid hinnalangus kandub toodete hindadesse aeglasemalt või vähemal määral. Selline asümmeetria võib tuleneda erinevatest teguritest, sealhulgas ettevõtete hinnakujundusstrateegiatest, turu dünaamikast või kulude struktuurist.

1.3 Austria ja Ühendkuningriigi analüüside järeldused

Nii Austria kui ka Ühendkuningriigi konkurentsiametid leidsid, et rahvusvahelised kütusehinnad, aktsiisid ning maksud olid paari aasta taguste hinnatõusude peamised põhjused. Küll rõhutasid mõlemad vajadust suurendada hinnakujunduse läbipaistvust ja tugevdada turujärelevalvet, et tagada aus konkurents ja kaitsta tarbijaid ebaõiglaste hinnatõusude eest.

2 Eesti kütuseturg

Eesti kütuseturg on väike. Kui vaadata Eestis tarbitud mahtude osakaalu Euroopa Liiduga (edaspidi EL) võrreldes, siis moodustab Eesti maht bensiinist ja diislikütusest vaid 0,2%–0,55% kogu EL-is tarbitud mahust aastatel 2019-2022.⁸ Kui võrrelda Eesti tarbimismahtu EL-i riikide keskmisega, siis Eesti tarbimismaht on 9,1% EL-i keskmisest bensiini tarbimismahust ja 8,8% EL-i riikide diislikütuse tarbimismahust.⁹

Kütuseturg on Eestis jaotunud väikese numbri ettevõtjate vahel. Valimis olevad 9 ettevõtjat moodustavad 95-99% Eesti jaemüügi turust. See ei ole üllatav arvestades turule sisenemise majanduslikke barjääre, sh on vajalikud oskused ja ressursid, et kütuseturul äritegevust alustada või lõpetada. Sisenemisbarjäärid on aga näiteks ka mastaabiefekt, toote diferentseeritus, kapitalivajadus, ümberlülituskulud, piiratud ressursid ning regulatiivsed barjäärid.^{10,11,12}

Eesti kütuseturul müüakse peamiselt kolme kütusetoodet: bensiin 95 (nimetatud ka kui 95), bensiin 98 (nimetatud ka kui 98) ja diislikütus (nimetatud ka kui D). Amet küsis andmeid ka erimärgistatud diislikütuse, LPG-de ja CNG-de kohta, kuid analüüsis keskendub siiski 95, 98 ning D turgudele.

Valimis olnud ettevõtjatel on kokku 449 avalikku tanklat, mille arv ettevõtte kohta jääb vahemikku 2 kuni 106. Siinkohal on huvitav lisaks märkida, et Eesti tanklavõrgu tihedus on Euroopa üks suurimaid – Eestis on ligikaudu 3,5 tanklat iga 10 000 elaniku kohta. Umbes sama tihe tanklavõrk on ka Soomes, Lätis, Leedu aga ka Itaalias, samas kui Saksamaal on tanklaid poole vähem¹³.

Kõik kütuse jaemüüjad peale ühe omavad ja opereerivad oma tanklaid iseseisvalt. Valimis olnud üheksast kütuse ettevõtjast valdav osa tegeleb ka kütuste hulgimüügiga läbi 22 hulgimüügipunkti, mille hulka kuuluvad ka suured kütuseterminalid näiteks Muuga sadamas, aga ka väiksemad punktid, mis on mõeldud hulgimüügiklientidele.

⁸ EU Bulletin. Consumption. Kättesaadav: https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en

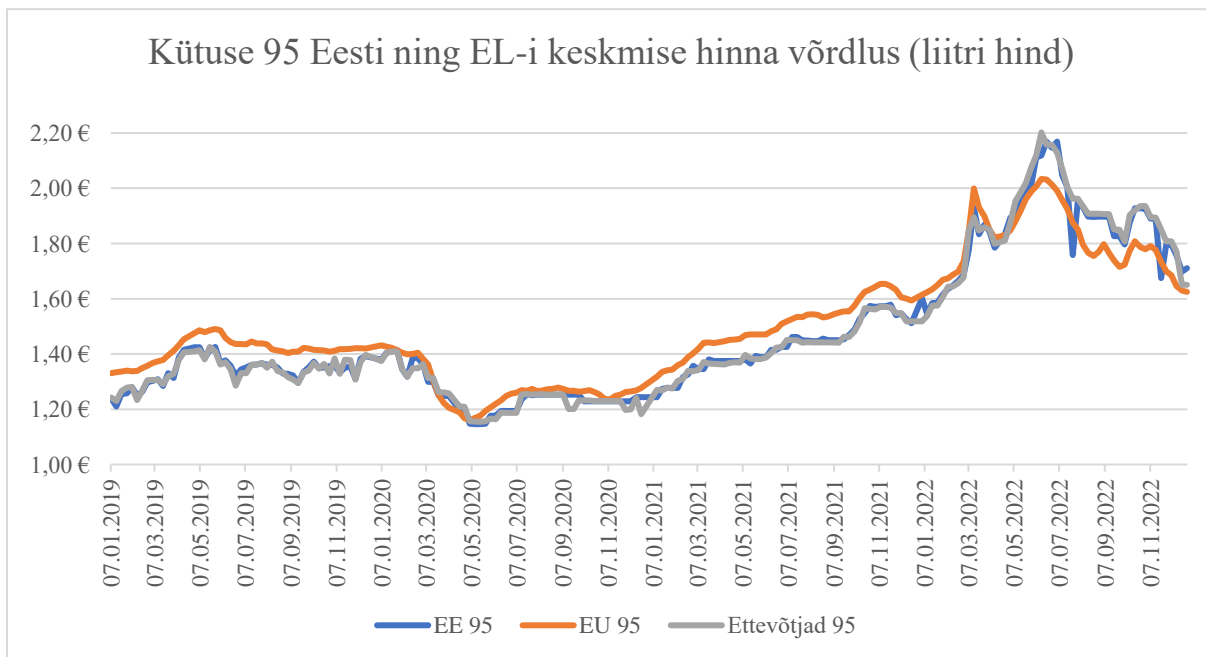
⁹ Numbrid ei sisalda Ühendkuningriiki, kes lahkus Euroopa Liidust vaadeldava perioodi vältel.

¹⁰ Porter, Michael E. (1980) Extracts from *Competitive Strategy: techniques for analyzing industries and competitors: with a new introduction* (pp. ix-xxviii; 1-48). New York, NY: The Free Press USA.

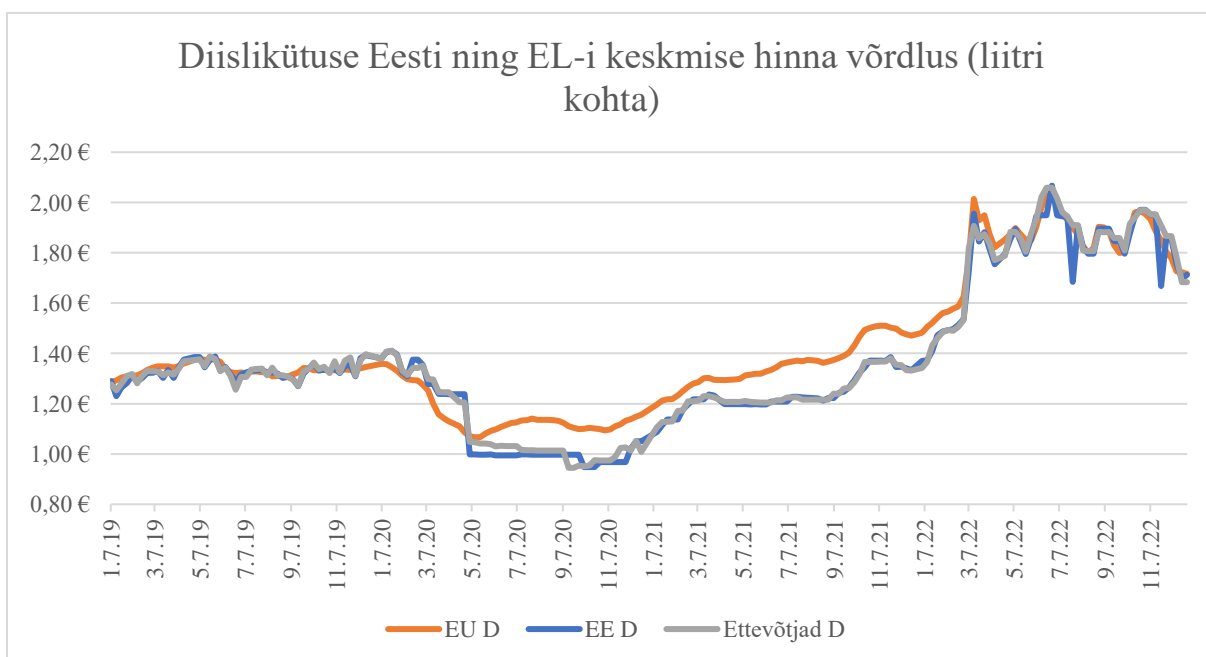
¹¹ Lloyd, Philip. (2005). A business model to overcome barriers to entry in the South African downstream petroleum industry. *Journal of Energy in Southern Africa*. 16. 40-49.

¹² Sihlobo. L. (2017). „Understanding barriers to entry into the vertically integrated oil industry and applying economic theories of entry into this industry“ University of Praetoria (*Gordon Institute of Business Science*).

¹³ Kättesaadav: www.fuelo.net

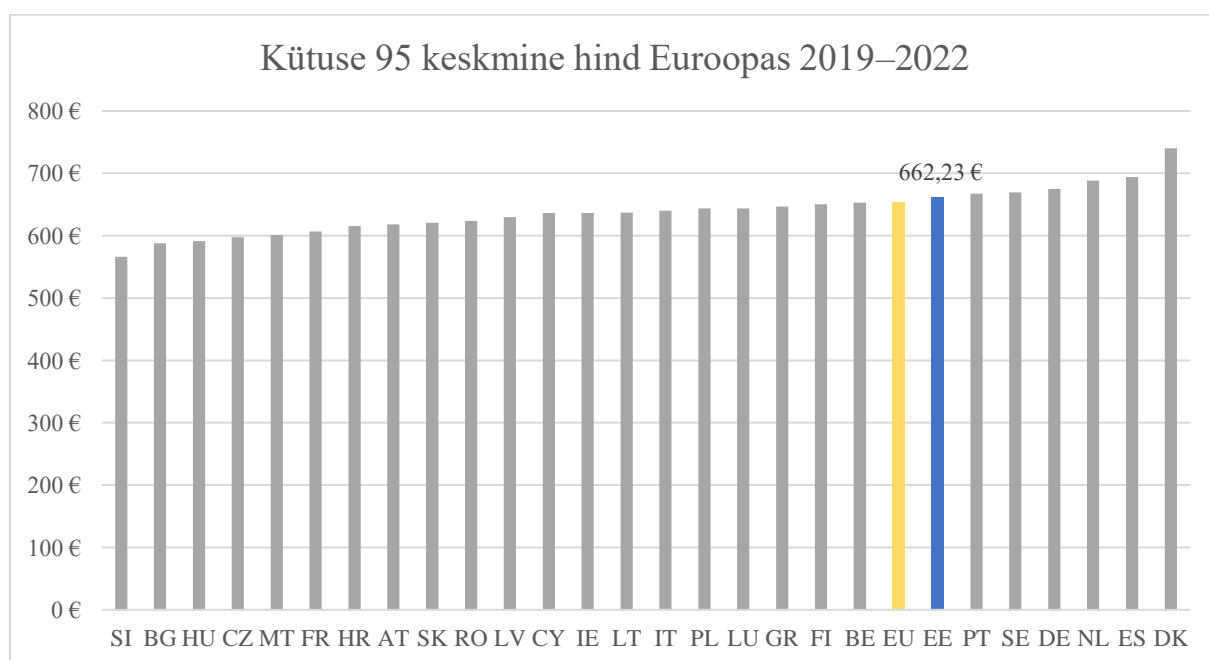


Joonis 2. Eesti ja EL-i kütuse 95 hinnavõrdlus. Hind on 1 liitri kohta, koos maksudega. Allikas: EU Weekly Oil Bulletin ja ettevõtjate kogutud teabenõuded.



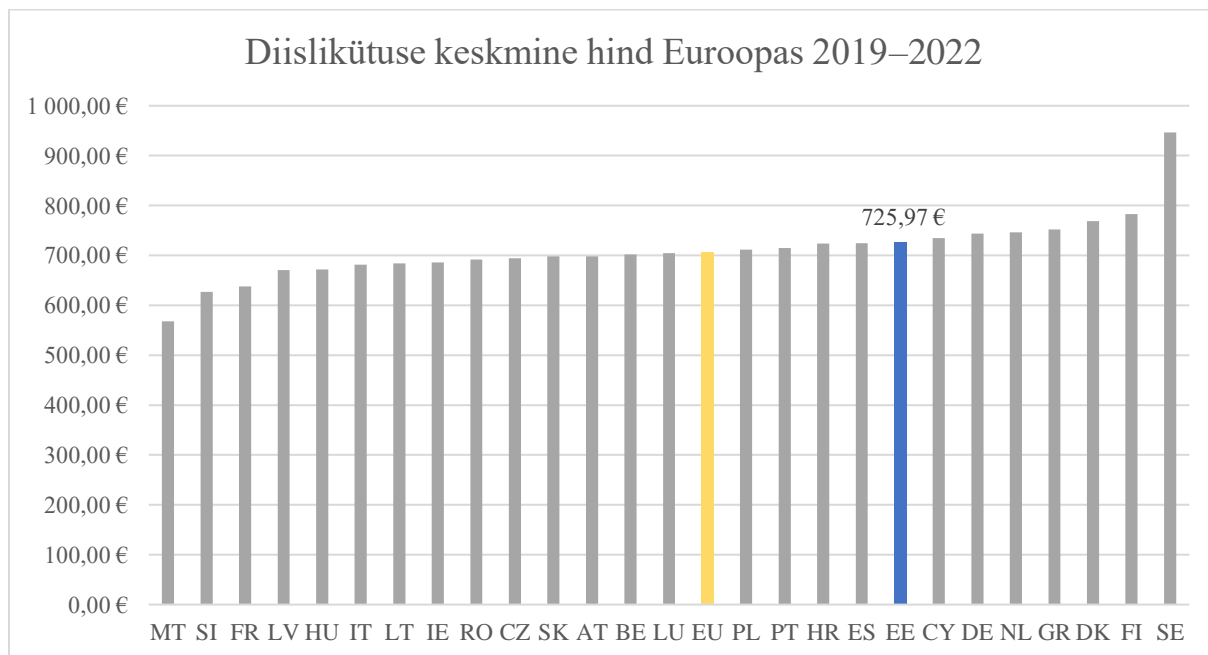
Joonis 3. Eesti ja EL-i diislikütuse hinnavõrdlus. Hind on liitri kohta, koos maksudega. Allikas: EU Weekly Oil Bulletin, teabenõuded ettevõtjate

Eelnevatelt joonistelt näeme ka seda, et aastal 2022 tõusis kütusehind oluliselt. Peamine põhjus on sõda Ukrainas, mis tähendas globaalsete kütusehindade järsku kasvu.¹⁶ Lisaks hinnakasvule näeme rohkem volatiilsust kütusehinnas aastal 2022. Taaskord on selle peamine põhjus maailmaturu hinna kõikumine – detsembrist 2021 kuni detsembrini 2022 kõikus bensiini hind vahemikus 750 USD / 1000 l kuni 1570 USD / 1000 l. Viimaks näeme, et kui võrrelda Euroopa ametlikke andmeid – Bulletin statistika – ning ameti poolt kogutud ettevõtjate andmeid, siis need ei kattu täielikult. Joonistel 2 ja 3 on välja toodud nii ameti poolt kogutud andmed ettevõtjatelt kui ka Euroopa Liidu poolt kogutud statistika. Näiteks bensiini osas nähtub olulisi andmeerinevusi aasta 2022 osas ning diisli puhul esinevad olulised erinevused aastate 2020 ja 2022 osas. See näitab, et esineb erinevusi andmete kogumises ning raporteerimises.



Joonis 4. EL-i riikide keskmine 95 hind 1000 l kohta. Allikas: EU Weekly Oil Bulletin.

¹⁶ European Central Bank. The impact of the war in Ukraine on euro area energy markets. Kättesaadav: https://www.ecb.europa.eu/press/economic-bulletin/focus/2022/html/ecb.ebbox202204_01~68ef3c3dc6.en.html



Joonis 5. EL-i riikide keskmine diislikütuse hind 1000 l kohta. Allikas: EU Weekly Oil Bulletin.

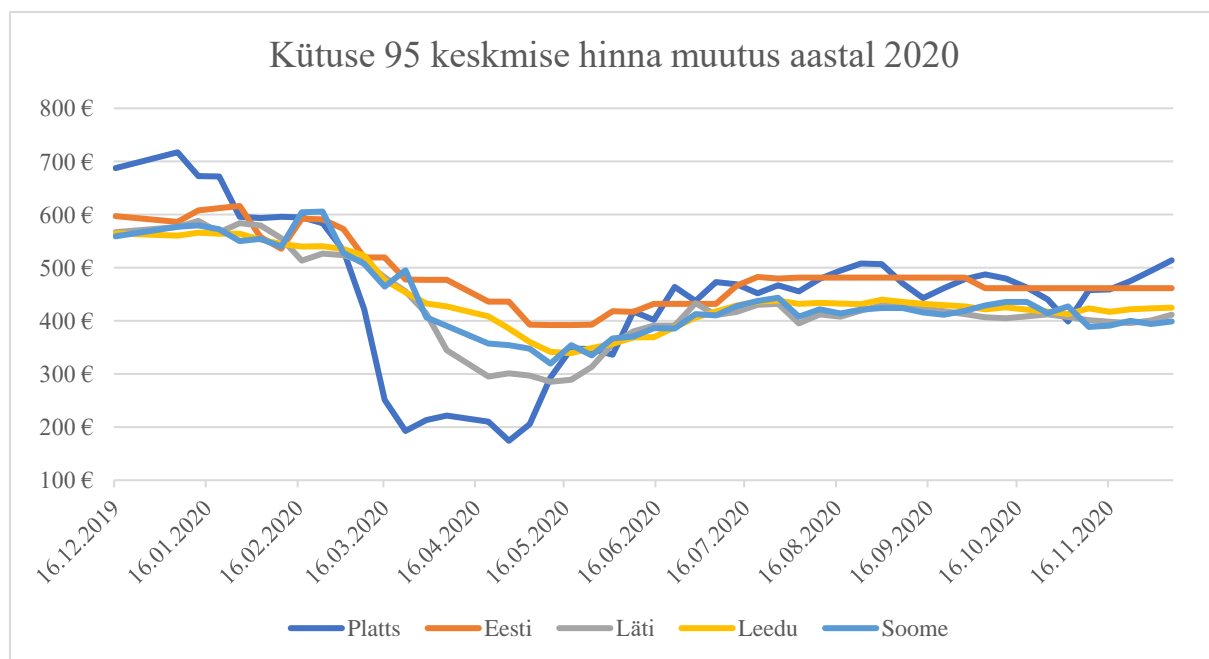
95 keskmine hind 1000 l kohta				
Aasta	Eesti	Läti	Leedu	Soome
2019	553,00 €	552,69 €	558,45 €	552,42 €
2020	481,30 €	425,87 €	440,91 €	435,68 €
2021	625,74 €	587,18 €	594,09 €	627,28 €
2022	979,61 €	945,67 €	945,63 €	978,10 €

Tabel 1. Kütuse keskmine hind. Summad on antud 1000 l kohta ning ei sisalda makse/aktsiise. Allikas: EU Weekly Oil Bulletin.

D keskmine hind 1000 l kohta				
Aasta	Eesti	Läti	Leedu	Soome
2019	612,65 €	605,90 €	596,22 €	675,55 €
2020	499,86 €	439,15 €	450,97 €	532,65 €
2021	659,92 €	591,98 €	602,84 €	711,54 €
2022	1 119,99 €	1 034,32 €	1 074,48 €	1 200,61 €

Tabel 2. Diislikütuse keskmine hind. Summad on antud 1000 l kohta ning ei sisalda makse/aktsiise. Allikas: EU Weekly Oil Bulletin.

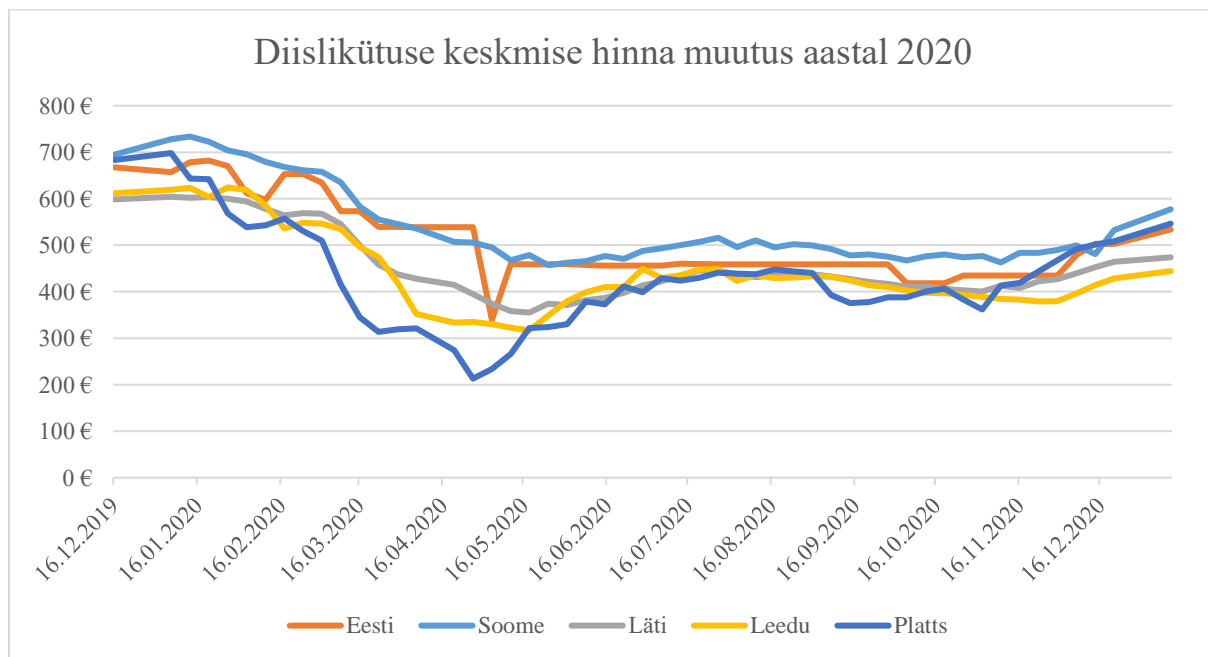
Amet võrdles Eesti kütuse hinda ka naaberriikide (Soome, Läti ja Leedu) hindadega (vt Tabelid 1 ja 2). Naaberriikide keskmiseid hindu vaadates saab teha järelduse, et Eesti kütusehind on naabritega võrreldes kas kõige kallim (kütus 95 aastatel 2020 ja 2022) või teisel kohal (diislikütus ning 95 aastatel 2019 ja 2021). Suurim hinnaerinevus naaberriikidega esines aastal 2020, mil kütusehind Eestis oli ligi 10% kallim naaberriikide hinnast. Kui vaadata täpsemalt Eesti ning maailmaturu hinnamuutust aastal 2020, siis on näha, et Covid-19 pandeemia alguses langes maailmaturuhind oluliselt (vastavalt Plattsi noteeringule), kohalikud müügihinnad reageerisid sellele aga aeglaselt. Rahandusministeeriumi hinnangul oli põhjuseks eksisteerivate kütusevarude hind ja biolisandi nõude täitmise erinevus riigiti.¹⁷ Covid-19 pandeemia ajal eriolukorra väljakuulutamisel globaalne hind langes, kuid Eesti ettevõtjate varud olid suured. Teise põhjusena nimetatakse biokütuse nõuet. Aastal 2020 olid biolisandi nõuded Eestis rangemad kui nt teistes Baltikumi riikides. Rahandusministeeriumi hinnangul oli see erinevus selle hind orienteeruvalt 3-4 senti liitri kohta või kuni 3% lõpphinnast (nii D kui ka 95).¹⁸



Joonis 6. 2020. aasta bensiini hinnamuutus Eestis, maailmaturul ning Soomes, Lätis, Leedus. Allikas: EU Weekly Oil Bulletin.

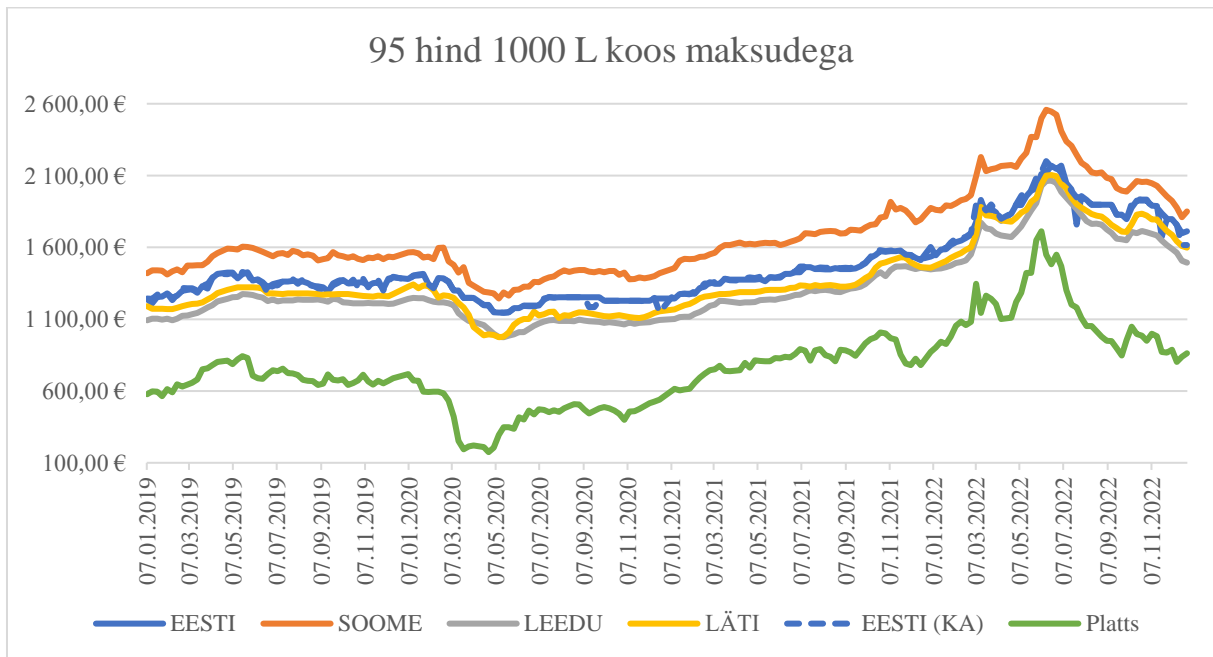
¹⁷ Rahandusministeerium: „Mootorikütuse varumine – millal ja miks?“. Kättesaadav: <https://blogi.fin.ee/2020/05/mootorikutuse-varumine-millal-ja-miks/>

¹⁸ Vaadates perioodi 2019 detsember kuni 2020 aprill keskmiist hinda.

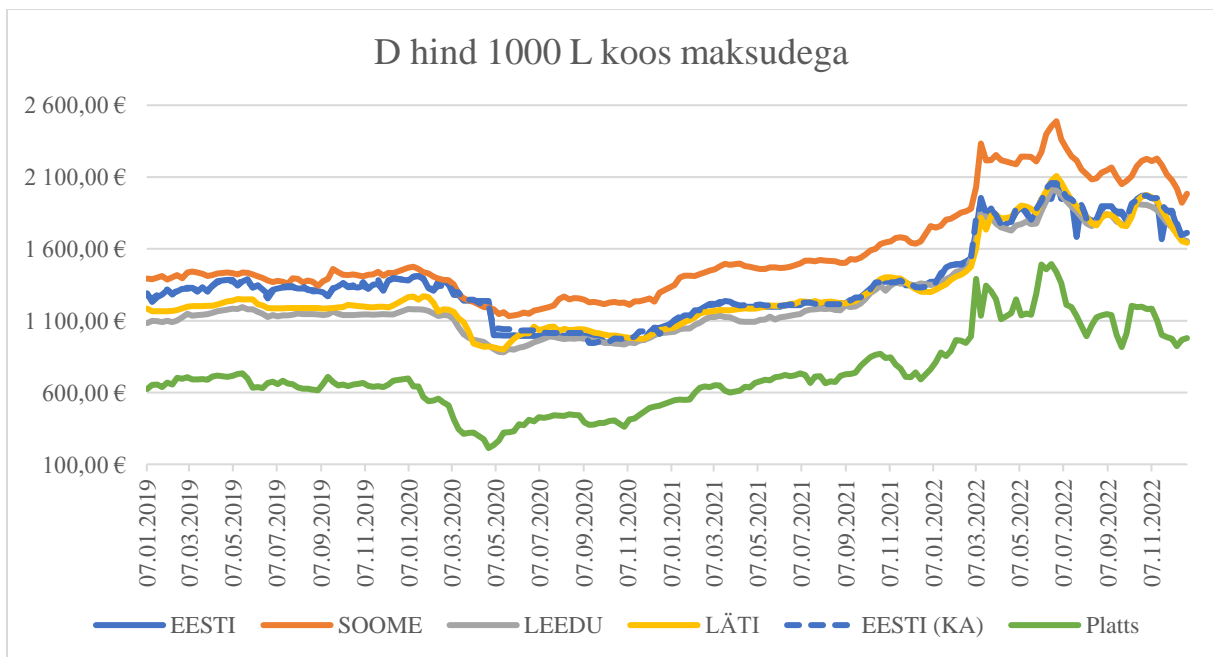


Joonis 7. 2020. aasta hinnamuutus Eestis, maailmaturul ning Soomes, Lätis, Leedus. Allikas: EU Weekly Oil Bulletin.

Amet võrdles Eesti ja naaberriikide kütusehinde koos maksude ning aktsiisidega (joonised 6 ja 7). Analüüs leheküljel 10 toodud tabelid 1 ja 2 näitavad, et kütuse hind Eestis ning Soomes on üsna sarnased, vahe tuleb peamiselt aktsiisimäärade erinevustest. Kui vaadata samal perioodil ka Platts noteeringu muutumist, siis selgub, et see on rohkem muutlik ning globaalsete sündmuste mõju on suurem maailmaturuhinnale kui kohalikele kütusehindadele. Võrreldes Eesti, Läti ja Leedu hindu, näeme, et Eesti bensiini hind on enamasti Balti riikide kalleim. Diislikütuse hinnaerinevus aga paistab olema väiksem, eriti pärast koroonaviirusest tuleneva eriolukorra algust. Ka paistab jooniselt 6 välja see, et 2020. aastal kui maailmaturu hinnad langesid, siis Leedu ja Läti turud reageeris kiiremini kui Soome ja Eesti turud. Eesti puhul paistab silma, et maailmaturu hinna langus kandus nn postihinda aeglasemalt kui naaberriikidel. Jooniselt 7 on samuti hästi näha, kuidas 2020. aastal diisli aktsiisilangetuse ootuses tekkis Eestis omamoodi hinnaplatoo ning mingiks hetkeks oli Eestis diisli hind isegi kallim kui Soomes.



Joonis 8. Eesti ning lähiriikide kütuse 95 hinnad. Summa on antud 1000 liitri kohta. Allikas: EU Weekly Oil Bulletin.



Joonis 9. Eesti ning lähiriikide D hinnad. Summa on antud 1000 liitri kohta. Allikas: EU Weekly Oil Bulletin, teabenõuded

Kütuste turg Eestis jaguneb mitmeks segmendiks: (i) kütuse import, (ii) kütuse hulгимүүк ja (iii) kütuse jaemүүк. On ka näiteks vedelike ja gaaside ladustamise tegevus (EMTAK kood 52102), aga see jäi analüüsi fookusest välja. Käesolevas analüüsis nimetame jaemүүгiks kütuse müüki avalikust tanklast (nn tanklamүүк) ja hulгимүүгiks kütuse müüki väljaspool avalikke tanklaid (sh selline müüк nii edasimүүјatele kui ka kütuse lõpptarbijale). Selline jae- ja hulгимүүги jaotus kehtib üksnes käesoleva analüüsi kontekstis ega tähenda, et samasugust turukäsitlelust saab kasutada mõnes teises konkurentsijärelevalve või koondumiste kontrolli menetlustes, sest seal tuleb kaubaturg konkreetsetest asjaoludest lähtuvalt alati uuesti määratlada. Ka Euroopa Komisjon on koondumisi käsitlevates otsustes toonud välja mitu eri võimalust, kuidas kütuste jae- ja hulгимүүgiturge defineerida. Sellest praktikast nähtub, et turu määratlemine sõltub alati vastava juhtumi asjaoludest.

2.1 Kütuste sisseveo turg

Kütuseid ostetakse maaletoojatelt ja kütuste vahendajatelt. Bensiini ja diislikütust tarnivad Eestisse põhiliselt kaks tarnijat: Orlen Eesti OÜ (raudteed pidi Leedust) ja Neste kontserni kuuluvad Neste Eesti AS ning Neste Oyj (meritsi Soomest).¹⁹ Valdav osa kütust ettevõtjatest ostavad kütuse Orlen Eesti OÜ-lt. Kütuse sisseveoga ja kohalike müüјate varustamisega tegeleb ka Opteris OÜ²⁰.

Orlen Eesti OÜ müüb Eesti turule Leedus asuvas kontserni kuuluvas rafineerimistehases toodetud bensiini (95, 98), diislikütust, bituumenit ja lennukikütust. Neste Eesti AS / Neste Oyj müüdav kütus on toodetud Neste gruppi kuuluvates rafineerimistehastes.

Mõlemad põhilised Eesti kütusetarnijad on kirjeldanud Eesti kütuseturgu muutliku ja hinnatundlikuna.²¹

2.2 Kütusehind sisseveol, hinnavalemid

Kütuste sisseveol kujuneb hind vastavalt kokkulepitud hinnavalemile, mis sisaldab nt järgmisi hinnakomponente:

- SP European Marketscan Platts – Gasoline 10 PPM NWE ja ULSD 10 PPM USD (vastavalt bensiin ja diislikütus) noteeringud. See näitab kütuse maailmaturu hinda antud ajamomendil.

¹⁹ Eesti Varude Keskus. Kütuseturu kirjeldus. Kätesaadav: <https://www.espa.ee/et/kutuseturu-kirjeldus>

²⁰ Opteris OÜ 2022. a majandusaasta aruanne.

²¹ Orlen Eesti OÜ ja Neste Eesti AS 2022. a majandusaasta aruanne.

- Biolisand vastavalt biolisandi tüübile ja mahule (protsentides). Biokomponentide hinnad (nagu etanool) võivad samuti olla määratud Plattsi noteeringuga, kusjuures kui ettevõtja ostab kütust, mis sisaldab nii 1. kui ka 2. generatsiooni biolisandit²², siis nende osakaal on hinnavalemisse sisse arvatud. Kui ettevõtja täidab biokohustusi läbi statistika või ei osta biolisandiga kütust segatud kujul, siis biolisandi muutuja tarnelepingus puudub.
- Valuutakurss, kuivõrd Platts annab noteeringu dollarites. Vahetuskursi määrab ostutehingu päeva kolme eelneva päeva keskmine Euroopa keskpanga USD ja EUR-i kurss.²³

Lepingutes esineb lisaks eeltoodule veel faktoreid, mis mõjutavad kütuse lõpphinda, nt juurdehindlused, mahupõhised allahindlused, kütuse tihedus jmt.

Seega mõjutavad kütuse sisseostuhinda eri muutujad, eelkõige konkreetse lepingu tingimused ja maailmaturu hind. Siiski saab üldistades öelda, et kohaldatakse järgmist hinnastamise lähenemist:

Kütuse sisseostu hind

$$= \text{Biolisandi osakaal} * \text{biolisandi hind kui kasutatakse} + \text{kütuse osakaal} * \left(\frac{(\text{Platts Gasoline või ULSD} + \text{juurdehindlus})}{\text{vahetuskurss}} \right) * \text{hinna eskaleerimine}^{24}$$

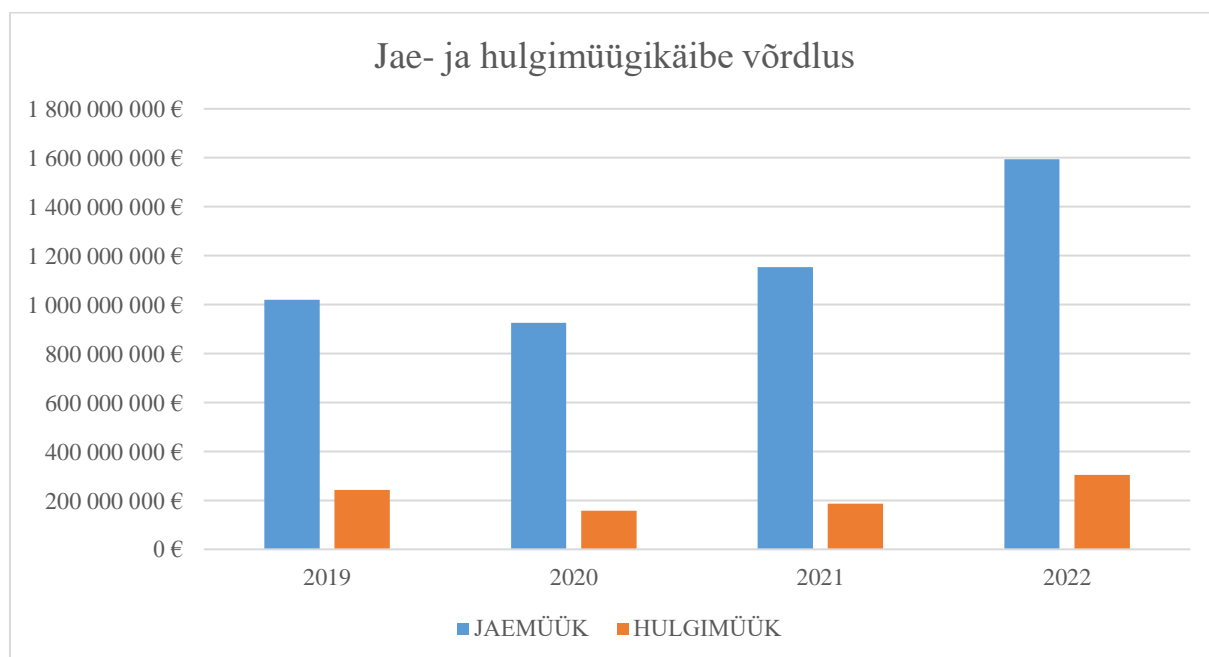
²² Esimese põlvkonna biokütuseid toodetakse suhkrust, tärklisest ja taimeõlist. Teise põlvkonna biokütuseid toodetakse mittekultuuridest, sealhulgas toidukultuuride jäätmetest, põllumajandusjääkidest, puiduhaketest ja kasutatud toiduõlist.

²³ See kehtib kütuse, kuid mitte biolisandi noteeringu osas.

²⁴ Hinna eskaleerimine tiheduse vastu.

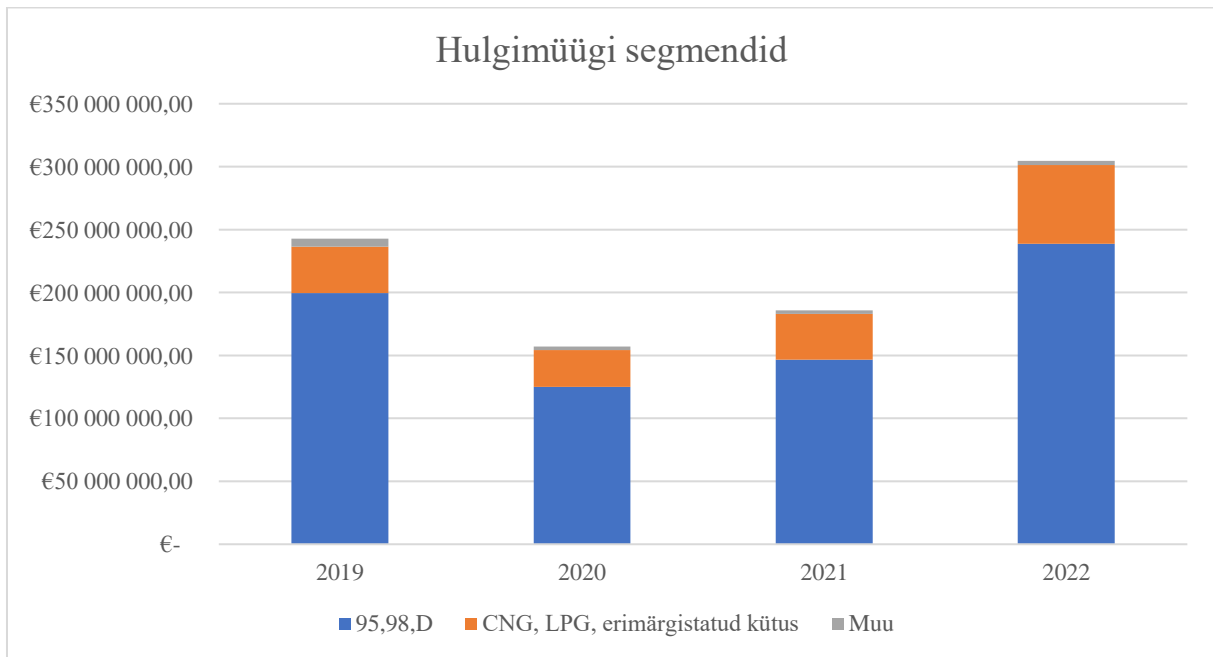
2.3 Hulgimüük ehk tanklaväline müük

Analüüsi raames uurisime kütuseettevõtjatel teavet kütuste müüginahu ning käibe kohta iga kütuse lõikes.

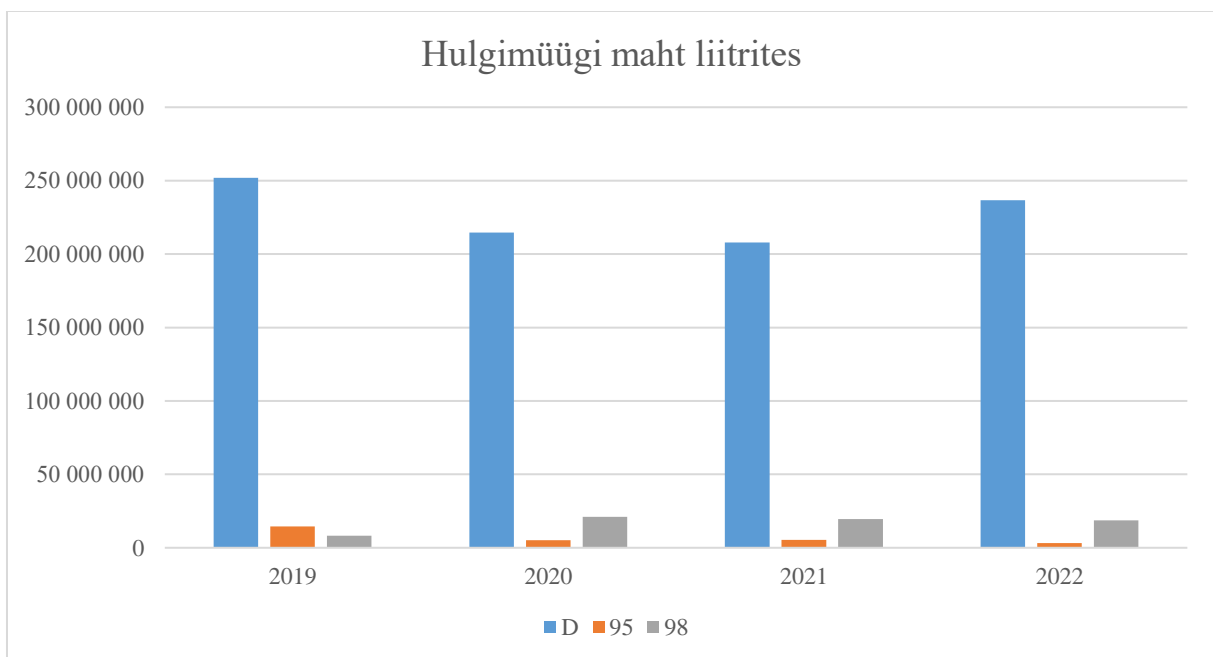


Joonis 10. Jae- ja hulgimüügikäibe võrdlus eurodes

Jooniselt 10 näeme, et hulgimüügikäive on oluliselt väiksem kui jaemüügikäive. Siiski ei saa siit järeldada, et hulgimüügist saadav käive (vaadeldava perioodi keskmine osakaal %) oleks marginaalne. See jääb ettevõtjatel vahemikku 157 miljonit eurot kuni 304 miljonit eurot aastatel 2019–2022. Samuti on jae- ja hulgimüügikäibed korrelatsioonis, näiteks nähtub 2020. aastal oluline käibelangus, mida eeldatavasti põhjustas COVID-19 pandeemia (vt Joonis 11).

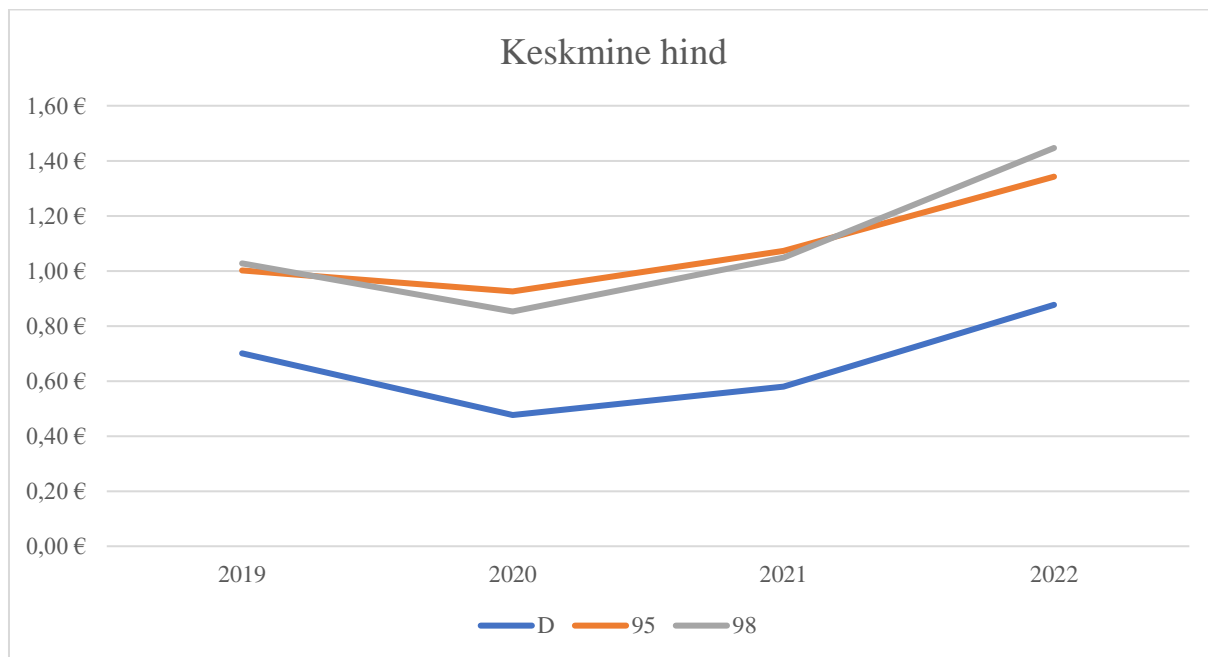


Joonis 11. Hulgimüügi segmentide võrdlus eurodes



Joonis 12. Hulgimüügi mahtude võrdlus liitrites

Jooniselt 12 on näha eri kütuste mahud hulgimüügis. Suurima müügi mahuga kütus on diisel. Vahemikus 2019–2022 moodustab diislikütuse müügi maht keskmiselt koguni 91% kogu hulgimüügiturul müüdü mahust.



Joonis 13. Hulgimüügi keskmised hinnad kütustel. Hinnad on esitatud koos maksudega.

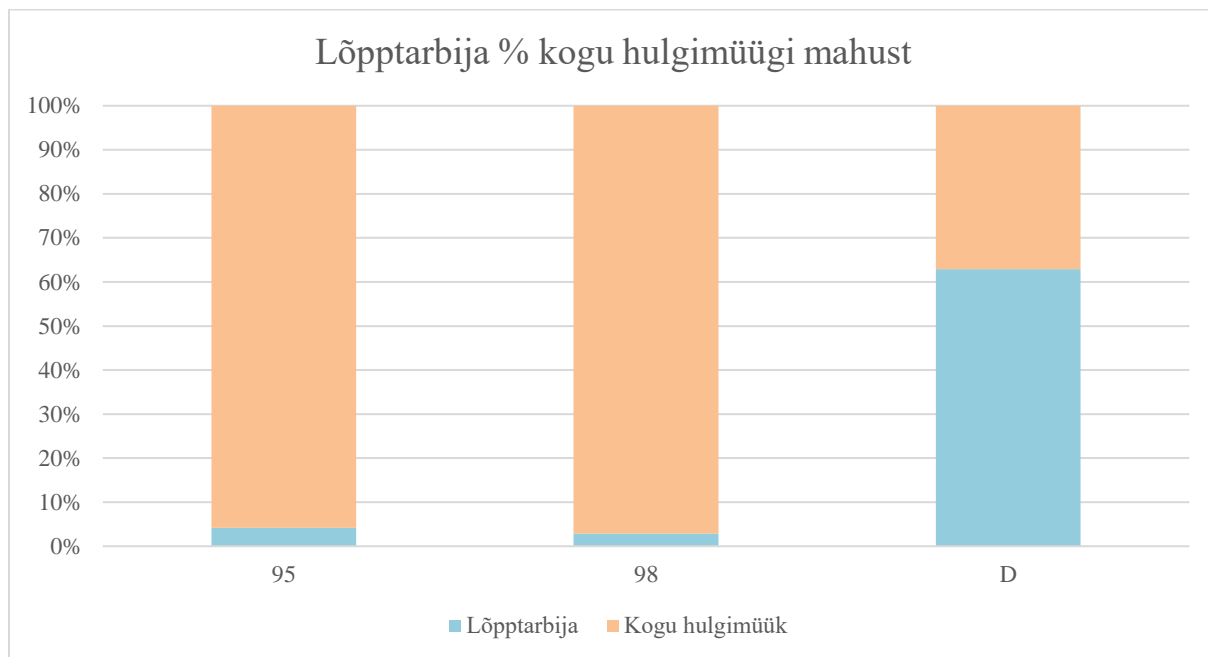
Amet vaatles ka hulgimüügi keskmisi kütuse hindu, ning jooniselt 13 on näha, et diislikütuse hind on keskmiselt madalam kui kütuste 95 või 98 hinnad.

Maksu- ja Tolliamet (MTA) avaldab Eestis müüdud kütusemahud nii jae- ja hulgimüügis²⁵ kui ka hulgimüügi andmed lõpptarbija²⁶ kohta. Amet kogus kütuseettevõtjatelt andmeid kogu hulgimüügis müüdud mahtude kohta. See võimaldab vaadata, milline osakaal valimis olnud ettevõtete hulgimüügist müüdi tarbijale ja milline osakaal edasimüüjatele.

²⁵ MTA „Vedelkütuse käitlemine ja andmekogud“. Kättesaadav:

<https://www.emta.ee/ariklient/maksud-ja-tasumine/aktsiisid/vedelkütuse-kaitlemine-ja-andmekogud/kutuse-kaitlemine-kks>

²⁶ Lõpptarbija on isik, kellel puudub kehtiv kütuse müügi tegevusluba ja kelle äritegevuseks ei ole kütuse edasimüümine.



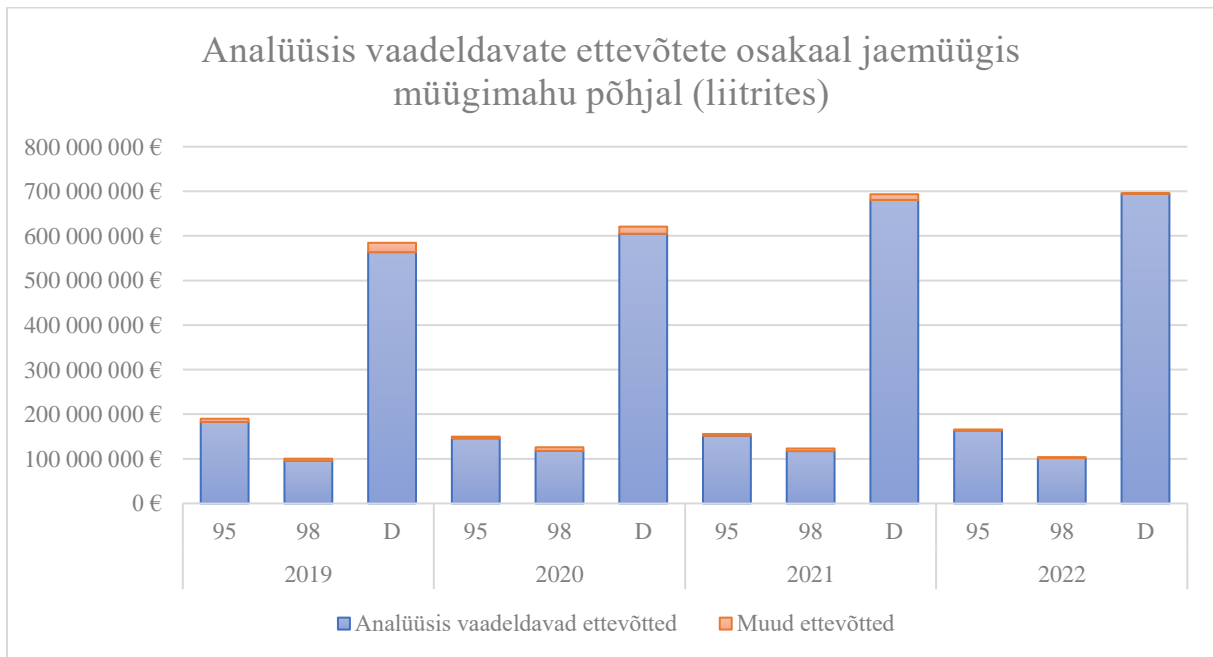
Joonis 14. Lõpptarbija ja kogu hulгимүүgi mahtude võrdlus. Keskmise 2019-2022 lõikes.

Jooniselt 14 on võimalik näha, et bensiini (95 ja 98) hulгимүүgist vaid marginaalne osa on müük lõpptarbijale (3% – 4%). Enamus bensiini hulгимүүgist on seega müük teistele kütust müüvatele ettevõtetele. Mõneti üllatav on aga suur erinevus bensiini ja diislikütuse vahel. Nimelt on 63% tanklavälisest diislimүүgist müük lõpptarbijale, mis viitab sellele, et suur osa hulгимүүgituru diislikütusest müüakse otse suurtele ostjatele.

2.4 Jaemүүk ehk müük avalikest tanklatest

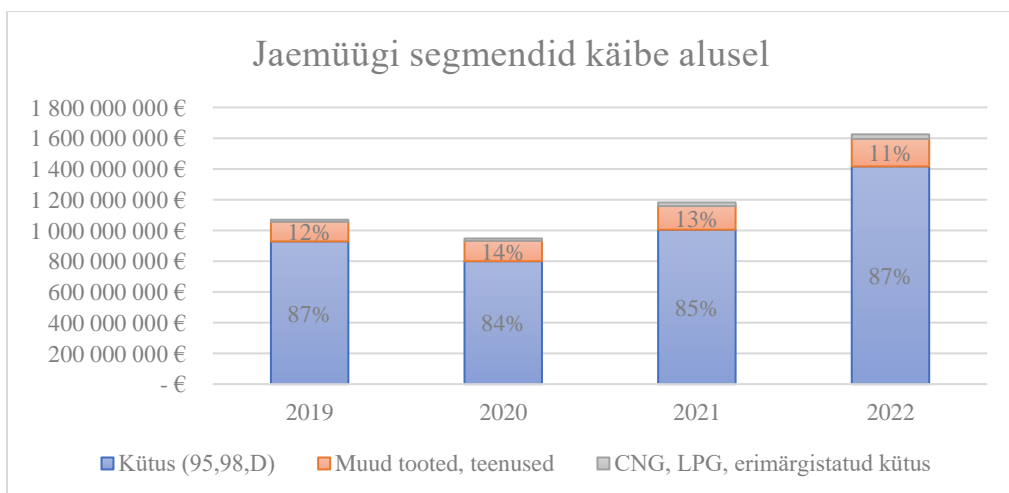
Jaemүүgiturul toimuvast aru saamiseks vaatles amet müüdnud mahtusid, käibeid ja ettevõtjate segmendi aruandlust. Amet kogus andmeid nii ettevõtjate kui ka avalikest andmeallikatest. Näiteks avaldab MTA, kelle pädevuses on vedelikütuse seadusest (edaspidi VKS) tulenevalt kütuseandmete kogumine (VKS § 2⁴ ja § 5¹), oma kodulehel informatsiooni müüdnud mahtude kohta.

Andmete alusel saab järeldada, et analüüsi kaasatud 9 ettevõtja müüdnud kütuse (95, 98 ja D) mahud moodustasid analüüsitaval perioodil kogu jaemүүgiturust enamuse (95–99%), mida illustreerib joonis 15.



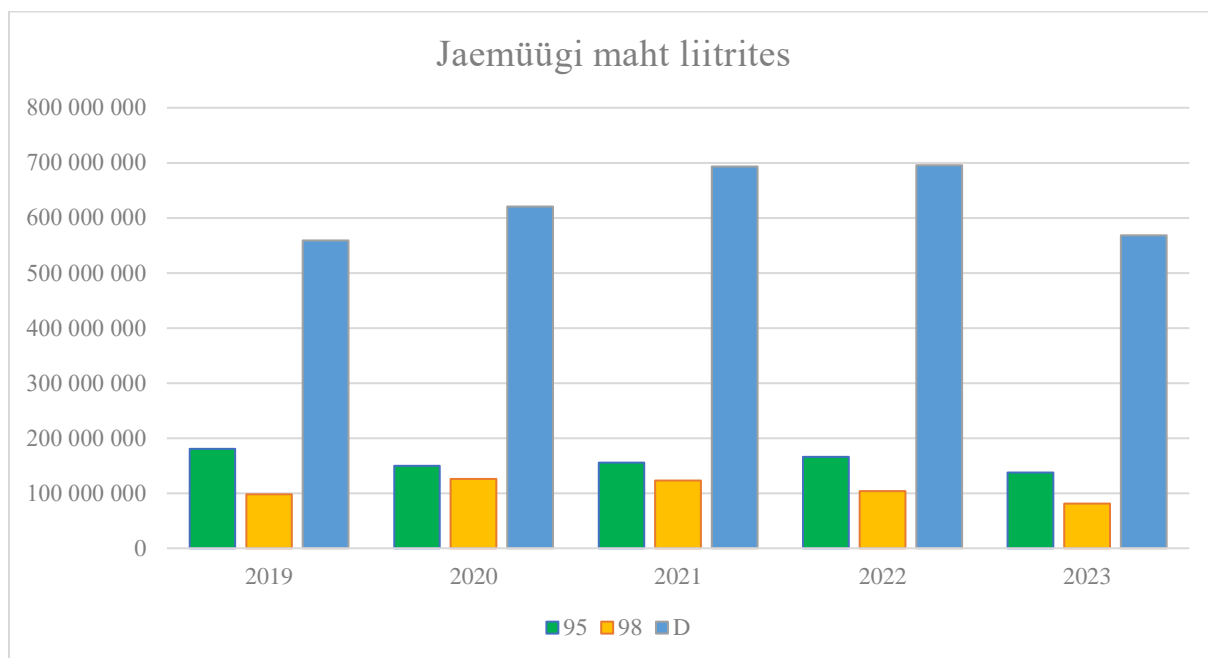
Joonis 15. Valimi ettevõtjate osakaal turul eurodes

Seejärel uuris amet, millise osa käibest moodustab kütuse müük, millise osa alternatiivsete kütuste müük (CNG, LPG, erimärgistatud kütus) ning millise osa muude toodete/teenuste müük tanklas (toidupoed, autopesula). Jooniselt 16 nähtub, et kütuste (95, 98, D) müük moodustab 84%–87% kogu jaemüügikäibest, muude toodete/teenuste müük on 11%–13% ettevõtjate käibest ning CNG, LPG ja erimärgistatud kütused moodustavad vaid 1%–2% jaemüügist.



Joonis 16. Jaemüügi segmentide võrdlus käibe alusel aastatel 2019–2022 eurodes

Kui võrrelda kütuste müüginahke, siis ka jaeturul on suurima müüginahuga toode diislikütus. Aastatel 2019–2022 jäi diislikütuse müüginahk jaemüügis vahemikku 550 miljonit kuni 700 miljonit liitrit. Samal perioodil oli kütuste 95 ja 98 aastane müük vaid 80 miljonit kuni 180 miljonit liitrit (vt Joonis 17).



Joonis 17. Jaemüügi mahtude võrdlus eurodes. Allikas: Maksu- ja Tolliamet

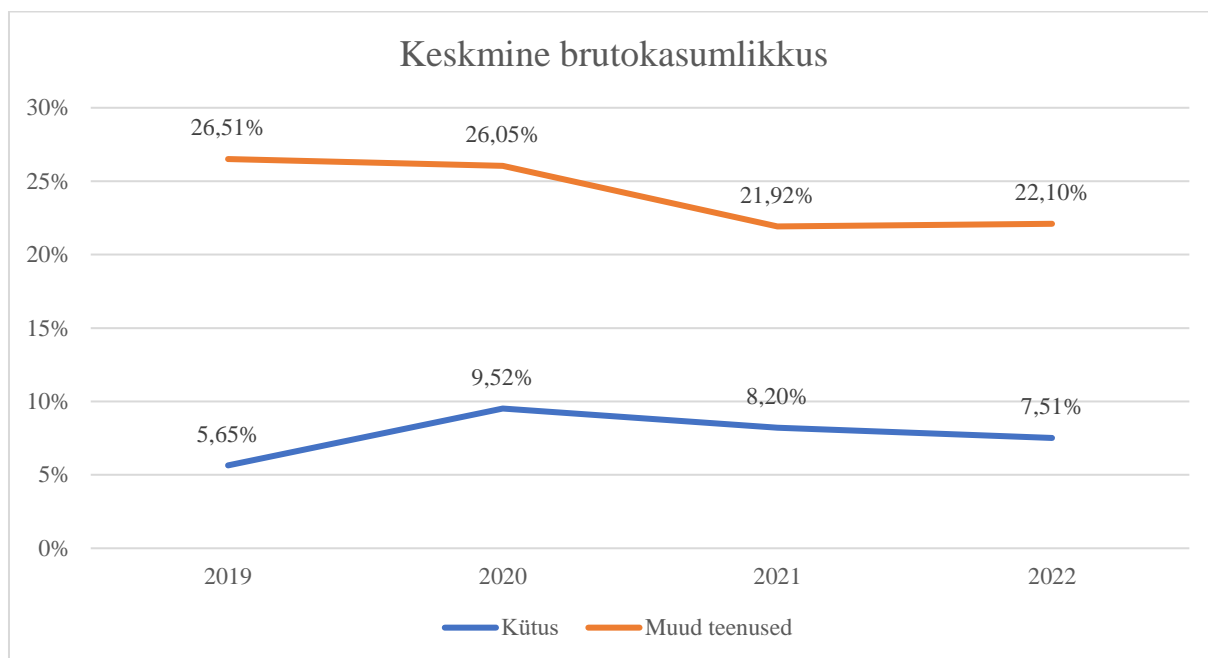
Lisaks kütusele pakuvad ettevõtjad muid tooteid ning teenuseid: toit, lisavarustus, pesulad jms. Seejuures on kütusettevõtjate ärimudelid erinevad. On kütusettevõtjaid, kelle puhul moodustab kütuse müük peaaegu kogu müügikäibe. Samas on ka ettevõtjaid, kelle muude teenuste müük on enam kui 20% kogu jaemüügi käibest.

Analüüsi raames küsitletud ettevõtjate keskmine müügitulu jääb aastatel 2019–2022 vahemikku 6 miljonit kuni 375 miljonit eurot. Ligi 90% kogu jaemüügikäibest moodustavad Alexela, Circle K, Neste ning Olerexi käibed, mis viitab Eesti kütuse jaemüügituru oligopoolsusele.

2017. aasta avalikest andmetest nähtuvalt moodustas bensiin jaemüügist 35% ja diislikütus 65%.²⁷ Viidatud allika kohaselt jagunesid turuosad selliselt, et bensiini segmendis oli Alexela turuosa 14%, Circle K-l 29%, Nestel 21% ja Olerexil 21%. Ülejäänud 15% jagunes muude kütusettevõtjate vahel. Diisli segmendis olid turuosad vastavalt Alexelal 13%, Circle K-l 23%, Nestel 16% ja Olerexil 29%. Ameti käesolev analüüs näitab, et turuosad on küll pisut muutunud, kuid siiski mitte oluliselt ja endiselt moodustavad nelja suurima jaemüüja turuosad kokku üle 80% jaeturust. Mõneti erinev on olukord hulgiturul, kus domineerivad kaks ettevõtjat ning üle 75% turust jaguneb Terminali ja Olerexi vahel.

Analüüsi raames saatsid ettevõtjad ametile ka segmendiaruandlused, mis võimaldas hinnata ettevõtjate brutokasumlikkust. Brutokasumi marginaal on brutokasumi suhe müügitulust.

²⁷ <https://majandus.postimees.ee/4478617/graafik-vaata-kes-valitsevad-meie-kutuseturgu>



Joonis 18. Keskmise kasumlikkus kütuste ning muude teenuste müügil

Jooniselt 18 näeme, et ettevõtete keskmine kütuste kasumlikkus on oluliselt madalam kui muude teenuste/toodete müügi kasumlikkus. 2019. aasta kütusemüügi marginaal on madalam kui järgneval kolmel aastal, mis viitab kasumlikkuse järsule kasvule aastatel 2020 ja 2021, kuid see võib tuleneda ka andmete puudulikkusest, kuivõrd osal ettevõtjatel puudusid andmed nende aastate kohta.²⁸ Mõneti üllatav oli näha, et vaatluse all olevate ettevõtjate brutokasumlikkus erines oluliselt, jäädes vahemikku 1,9% kuni 14%.

²⁸ Kütusemüügi kasumlikkus on eri ettevõtete aritmeetiline keskmine – see tähendab, et see ei ole kaalutud keskmine vastavalt ettevõtte müügi mahule.

Kokkuvõttes, Eesti kütuseturg on oma mahult väike, moodustades vaid murdosa Euroopa Liidu üldisest kütusetarbimisest. Turg on kontsentreeritud. Selle põhjuseks on kõrged turule sisenemise barjäärid. Eestis müüakse peamiselt kolme tüüpi kütust: bensiin 95, bensiin 98 ja diislikütus. Tanklavõrgu tihedus on Euroopa üks suurimaid, kus suurima tarbimisega piirkonnad on Harju- ja Tartumaa. Kütuseturul valitsevad suured ettevõtted, kes suudavad tagada stabiilse varustuse ja vastavad biokütuse nõuetele. Analüüsist nähtub oluline informatsiooni asümmeetria, seda nii riigi vaatest kui ka tarbijate osas, samas kui turul tegutsevad ettevõtjad on üksteise tegevuse suhtes hästi informeeritud. Turu läbipaistvuse ja ausa konkurentsi tagamiseks on oluline turujärelevalve, mis ennetaks võimalikke kuritarvitusi ja kaitseks tarbijaid ebaõiglaste hinnatõusude eest.

3 Kütuste hinnad tanklates

Tanklaketid on samade hindade eest avalikkuses palju tähelepanu saanud, s.t küsitud on, miks ei konkureeri ettevõtted hindadega?²⁹ Mõistmaks paremini kütusehinna kujundust tanklates, palus amet valimis olnud ettevõtjalt andmeid kütuste hinnamuutuste kohta vahemikus 2019–2022. Ametile laekus kokku orienteeruvalt 1,48 miljonit hinnamuudatust kütuste 95, 98 ja D kohta ning 505 000 muudatust muude toodete kohta. Tanklakettidel on mitu tanklat üle Eesti, osal ettevõtjatel rohkem kui 100 tanklat, ning hinnakujundus ei ole universaalne, mistõttu oli tarvis vaadata hinnamuutuseid mitmel tasandil.

3.1 Maailmaturuhind

Kogu Eestis müüdud kütus imporditakse. Üks peamiseid faktoreid, mis mõjutab kütuste hinda Eesti turul, on seega maailmaturuhind. Maailmaturuhinna jaoks kasutavad Eesti ettevõtted S&P Global Plattsi noteeringut³⁰ – see on indeks, mille alusel määratakse sisseostu hind.

Plattsi noteeringud on erinevad bensiini ning diislikütuse jaoks. Plattsi bensiini ning diislikütuse noteeringu näidist saab vaadata S&P Global Inc kodulehelt³¹. Amet hindas, kuidas reageerivad Eesti kütusehinnad maailmaturu hinnamuutustele. Selle tarbeks võrdles amet ettevõtjate kütusehindu Plattsi noteeringutega.

Esmalt vaatles amet kõiki päevi, mil Eesti ettevõtted postihindu muutsid. Kasutades iga päeva keskmist (uut) hinda, viis amet läbi korrelatsioonianalüüsi Plattsi noteeringutega samadel päevadel. Uurimaks, kas esineb ajalisi viivitusi hinnamuutustes, tegi amet veel kaks korrelatsioonianalüüsi, esmalt võrdles amet noteeringu hinda järgmise päeva Eesti hindadega ning teiseks võrdles amet noteeringu hinda ülejärgmise päeva Eesti hindadega. Sellest nähtus ametile, et sama päeva hindade korrelatsiooni-koefitsient on diislikütuse puhul 0,94 (p-väärtus <0,05) ja 95 puhul 0,95 (p-väärtus <0,05). Kui võrrelda järgmise päeva korrelatsioone, siis diislikütuse puhul on mõlemad korrelatsiooni-koefitsiendid madalamad kui sama päeva hinnavõrdluses. Kütuse 95 puhul on need näitajad kõrgemad, kuid erinevus on marginaalne. Siit saab järeldada, et Eesti hinnamuutused ning maailmaturu hinnamuutused on kõrge korrelatsiooniga. Samas on korrelatsioonianalüüsil omad puudused, sest ei saa hinnata põhjuslikkust ega tõusu ja languse erinevusi.

²⁹ A. Tido. "Insight": miks on kõigis tanklates ühesugused hinnad?. Kättesaadav: <https://www.err.ee/1082153/insight-miks-on-koigis-tanklates-uhesugused-hinnad>.

³⁰ S&P Global Inc. Kättesaadav: <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en>

³¹ S&P Global Inc. European marketscan. Kättesaadav siit: <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/products-services/oil/european-marketscan>

Avalikkuses on Eesti ettevõtjaid kritiseeritud, väitega, et tanklad tõstavad oma hindu, kui maailmaturuhind kasvab, kuid tanklad ei langeta hindu, kui maailmaturuhind langeb ehk esineb n-ö *rockets-and-feathers*-nähtus.³² Ühte asümmeetrilise hinnastamise uurimise metodoloogiat ei eksisteeri,³³ siiski hindas amet, kas on erinevusi tõusude ning languste vahel. Kui vaadata vaid Platts'i noteeringu kasvu, siis on nähtav, et korrelatsioon Eesti hindadega diislikütuse puhul on 0,94 (p-väärtus <0,05), kütuse 95 puhul 0,95 (p-väärtus <0,05). Kui vaadata maailmaturuhinna langust, siis on see korrelatsioon mõlemal juhul 0,95 (p-väärtus <0,05). Et uurida, kas esines asümmeetriline hinnastamine, siis võrdles amet hinnakasvu ning languse aegu (lag time).³⁴ Ilmnes, et hindade langus on aeglasem kui tõus.³⁵ Samas ei saa selle pinnalt teha lõplikke järeldusi. Esmalt, kui võrrelda ajaerinevusi kasvu ning languste korral, siis saadud tulemused on mitmel juhul statistiliselt ebaolulised, mistõttu ei saa kinnitada asümmeetrilise hinnastamise tulemusi kogu ajaperioodil. Teiseks, Eesti hinnad siiski erinevad piirkonniti, mistõttu tuleks tuleb arvestada ka neid erinevusi.

Terviklikuma pildi saamiseks võrdlesime keskmist hinda 2019. aasta jaanuaris ning keskmist hinda 2022. aasta detsembris, nägemaks kui suur on olnud maailmaturu ja Eesti ettevõtete protsentuaalne muutus antud ajavahemikus. Ilmneb, et Eesti keskmine hind on kasvanud kiiremini võrreldes maailmaturu hindadega. Vaadeldaval perioodil kasvas diislikütuse Platts'i noteering 63%, kütuse 95 noteering 59%. Eesti ettevõtete keskmine hind kasvas vastavalt 88% ning 94% (maksu- ja aktsiisivaba hind). See on arvestatav erinevus. **Põhjus, miks Eesti hindade muutus erineb maailmaturu omast on tõenäoliselt mitmene, nt valuutakursid, biokohustuste muutus, ettevõtjate kasumimarginaalid, jms.** Samuti tasub meele pidada, et noteering on vaid spetsiifilise kütuse kohta, samas kui postihind sisaldab ka muid faktoreid ja kulusid. Isegi kui Eesti kütuse jaehind sõltub Platts'i noteeringust, siis on näha, et pikas perspektiivis ei ole see ainus kütusehinda mõjutav faktor.

3.2 Hinnakujundus

Amet palus ettevõtjatel tanklas müüdava kütuse hinnakujundust selgitada. Ettevõtjad tõid välja, et hinda mõjutavad faktorid on sisseostuhind, maailmaturuhind, kasumimarginaal, konkurentide hinnad, hoiustamiskulud, transpordikulud, biolisandist tulenevad kulud ning kehtivatest kampaaniatest tulenevad kulud. Peamised faktorid, mida ettevõtjad välja tõid, on maailmaturuhind ja piirkondlik konkurentide hind.

³² Rockets and feathers nähtuse kohta rohkem võimalik lugeda siit:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0140988315000274#:~:text=Introduction,well%20as%20to%20policy%20makers>.

³³ J. Meyer, S. Cramon-Taubadel. Asymmetric Price Transmission: A Survey. Kätetsaadav siit:

<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/j.1477-9552.2004.tb00116.x>

³⁴ Robert W. Bacon. (1991). "Rockets and feathers: the asymmetric speed of adjustment of UK retail gasoline prices to cost changes". *Energy Economics*. 13(3)

³⁵ Võrreldes hinnatõusu ning languse efektide esinemist, Konkurentsiamet vaatles kõiki tanklaid ning käsitles kogu Eestit ühe turuna. Oli kaks ettevõtjat kelle hinnamuutuseid ei saanud arvestada andmete puudulikkuse tõttu.

Ettevõtjad tarnivad kütust kahelt peamiselt pakkujalt – Orlen ning Neste – raamlepingute alusel, kus hind sõltub suuresti maailmaturuhinnast. Sellest lähtuvalt uuris amet, kuidas Eesti ettevõtted käituvad, kui kütuse maailmaturuhind muutub.

Ettevõtjate protseduurid kütuse maailmaturuhinna muutumisel on erinevad. Osad ettevõtjad on sisuliselt automatiseerinud hinnakujunduse maailmaturust tulenevalt, s.t kui tõuseb maailmaturuhind, siis ettevõtja müüdava kütuse hind kasvab ja vastupidi. Osad ettevõtjad aga lähtuvad eelkõige oma ärielistest eesmärkidest ja konkurentide hindadest. Kui maailmaturuhind peaks tõusma, aga eeldatavad kasumimarginaalid ei lange alla aktsepteeritava määra, siis hinnamuutust lähtuvalt maailmaturuhinnast ei tehta.

Lisaks on osa ettevõtjad võtnud oma hinnakujundusel arvesse maailmaturu lühiajalise hinnakõikumise, eeldades, et maailmaturuhind stabiliseerub 1-2 päeva hiljem, s.t ettevõtjad ei muuda kütusehinda kohe ning see muudatus ei pruugi Eesti kliendini jõuda.

Teine oluline faktor hinnakujunduses on küsitatud ettevõtjate sõnul konkurentide hind. Amet uuris, kuidas koguvad ettevõtjad teavet konkurentide hinna kohta. Päringutele antud vastustest selgus, et osad ettevõtted kasutavad selleks tehnoloogilisi lahendusi (nt kaamerad ja masinõpe) ja osad ettevõtted koguvad teavet oma töötajate abil (nt keegi vaatab konkurentide tabloosid, külastab nende kodulehekülgesid, pildistab tankla postihindu jne). Seega kogutakse andmeid nii käsitsi kui ka seadmete abil, seda teevad nii suuremad kui ka väiksemad tanklaketid. Kõik ettevõtjad kasutavad tehnoloogilisi lahendusi hinnastamisel, osa kasutab lihtsamaid andmetöötlusprogramme ja osa spetsiifilisi kütuse hinnastamiseks mõeldud tehnoloogiaid. Mitu ettevõtjat kasutavad programmi Kalibrate hindade kogumiseks, jälgimiseks ning muutmiseks. Vastustest ilmneb, et konkurentide hinnamuutusel puudub ettevõtjatel sarnane protseduur otsustamiseks, kas oma hinda kohandada. Küll aga tõi enamik vastanuid välja kliendi hinnatundlikkuse, mida on möönnud ka kütusetarnijad. See tähendab, et kui konkurent hinda langetab, siis on vaja ettevõtjal kiiresti ka oma hinnad alla tuua, et mitte kaotada müügikäibes Kiire tegutsemise omakorda eeldab konkurentide hindade jälgimist võimalikult operatiivsel viisil.

Amet palus ka ettevõtjatel endil selgitada missugusest majanduslikust kaalutlusest lähtuvalt ettevõtja järgib Eestis teiste tanklakettide hinda, märkides oma pöördumises ettevõtjatele, et on täheldanud Eesti kütuseturul suundumust, kus üks tanklakett muudab hindu ja teised ketid järgivad seda eeskujul selliselt, et hinnad on muudatuse järgselt identsed või sellele lähedal. Ameti andmetel näiteks naaberturgudel sellist nähtust ei esine.

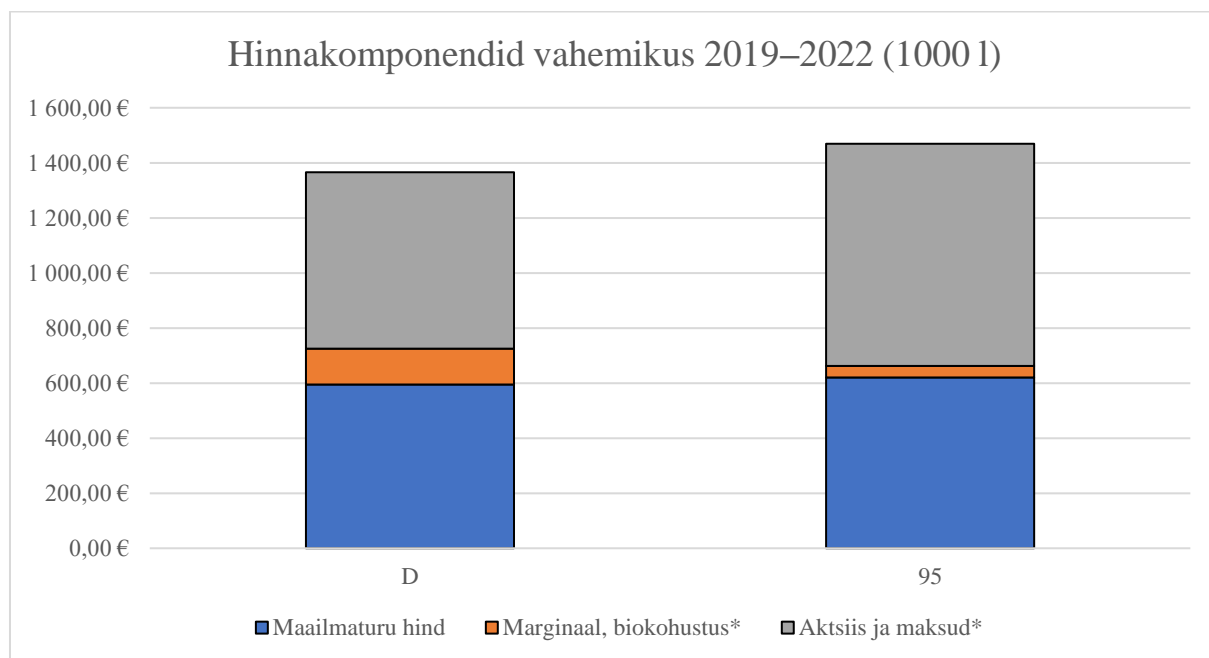
Hindade sarnasust Eesti kütuseturul põhjendasid ettevõtjad peamiselt järgmiste argumentidega:

- Nullindate alguses levis legend, et automaatjaamade hinnad pärisvad bensiini hinda³⁶, millest alates muutus turuosaliste käitumine.
- Tanklate arv, sh erinevate tanklakettide arv, asulates on ajas erinenud, kus mõnes kohas võib olla üks tankla asumi peale, mis võimaldab seal piirkonnas hinda kõrgel hoida. Suuremates asulates, kus erinevate tanklakettide tanklaid on rohkem, on seevastu hinnad madalamad, kuna sama piirkonna tanklad konkureerivad samade klientide pärast. Viimasest tulenevalt langetab ratsionaalne ja sõltumatu turuosaline hinda, kui lähedal asuv konkurent seda teeb, et mitte kaotada müügimahte. Erinev hinnastamine pole ilma majandusliku riski, alternatiivse strateegia või kahjuta ettevõtjate sõnul võimalik.
- Tanklaketid on teinud kampaaniapõhiseid allahindlusi teatud linnades, samal ajal kui ülejäänud Eestis jätnud hinnad kõrgemaks, mille tulemusena turg on konsolideerunud suurte turuosaliste kasuks. Viimastel on soov oma turuosa oluliselt kasvatada ning teisalt kaitsta oma turuosa. Seega põhineb konkurents tegelikult allahindlustel.
- Eestis on vaid mõned kütuse maaletoojad, mis tähendab, et kütuse maaletoomise hinnad on eeldatavasti sarnased, mis võimaldab tanklakettidel pakkuda sarnast hinda.

Ettevõtjate vastusest saab järeldada, et (i) ühesugune hinnastamine kujunes välja seoses automaattanklate tekkimisega, (ii) tanklad jälgivad üksteise „postihindu“, et mitte hinnatundlikku klienti kaotada, (iii) Eesti turu omapära vähene või puudulik konkurents.

³⁶ T. Tänavsuu. Automaattanklad hoiavad bensiini hinna madalal. Kättesaadav siit: <https://arileht.delfi.ee/artikkel/50970012/automaattanklad-hoiavad-bensiini-hinna-madalal>

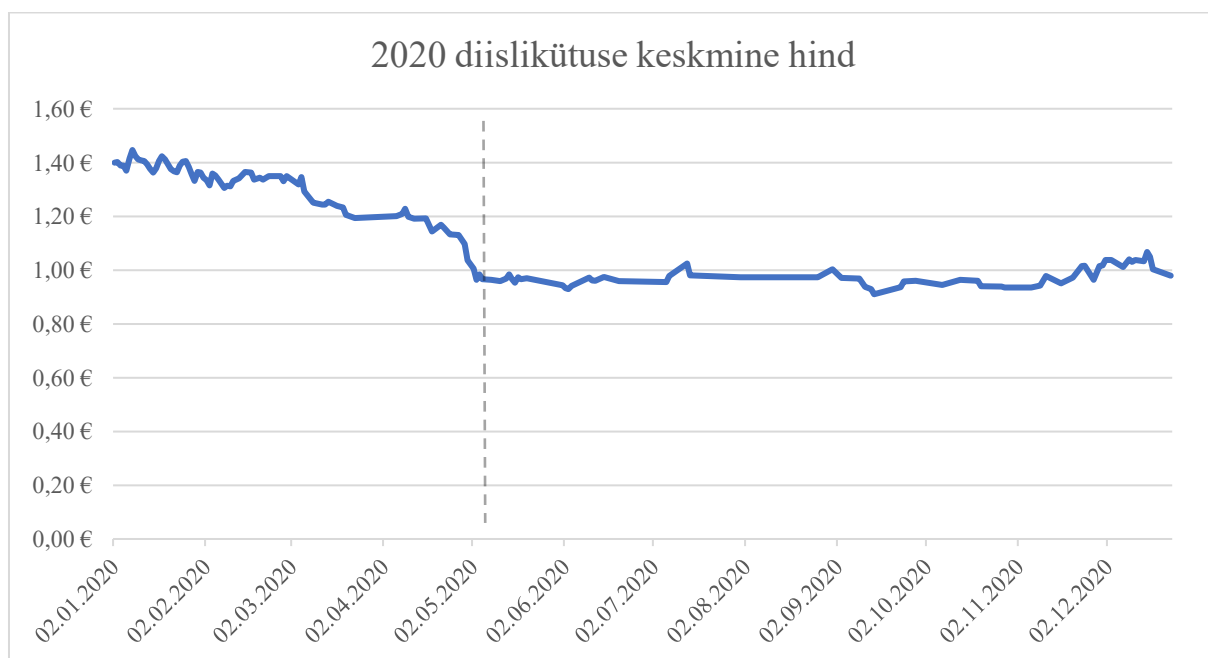
3.3 Kütuse müügihinna komponendid



Joonis 19. Eesti kütusehinna mõjutavad faktorid. Biokohustused ning aktsiisid (diislikütusel) on ajas muutunud – osakaal on kaalutud keskmine vahemikul 2019-2022.

Eesti kütusehinna mõjutavad eelkõige kaks komponenti: maailmaturuhind ning aktsiis. Biokohustuste täitmine ning ettevõtjate marginaalid nii rafineerimistehastes kui ka Eesti tanklates moodustavad suhteliselt väikse osa lõplikust müügihinnast. Lisaks kütusehinna muutumisele tuleb arvesse võtta ka EUR/USD kurssi: kütuse maailmaturuhind on dollarites, mistõttu on euro kursil kütusehinnale oluline mõju.

Kütuse aktsiisid on erinevad sõltuvalt kütuse tüübist. Bensiini aktsiisimäär on 563 eurot (100 liitri kohta). Diislikütuse aktsiisimäär oli 2019. aastal ning 2020. aasta neljal esimesel kuul 493 eurot, alates 01.05.2020 langes diislikütuse aktsiisimäär 372 eurole. Eriolukorrast tulenev madal aktsiisimäär kehtis kuni 2022. aasta aprillini, ning diislikütuse aktsiisi tõsteti taas 01.05.2024, uus aktsiisimäär on 399 eurot.



Joonis 20. Diislikütuse hinnamuutus koos aktsiisi ja maksudega ja aktsiisilangus

3.4 Keskmine postihind

Amet uuris ettevõtjatelt, millised olid kütuste 95, 98 ja D müügimahud ning nende segmentide käibed. Selle informatsiooni põhjal on keskmised postihinnad jaemüügis aastatel 2019– 2022 järgmised:

Aasta	D	95	98
2019	1,08 €	1,13 €	1,18 €
2020	0,86 €	1,06 €	1,07 €
2021	0,99 €	1,21 €	1,24 €
2022	1,44 €	1,58 €	1,58 €

Tabel 3. Jaemüügi keskmised hinnad

Tabelis 3 toodud keskmised hinnad sisaldavad postihinnaga müüki, erakliendi soodustusega müüki ja äriklendi soodustusega müüki. Kui vaadata vaid postihindu ilma soodustusteta, siis on jaemüügi keskmised hinnad järgmised.

- Diislikütuse keskmine postihind on 1,66 €
- Kütuse 95 keskmine postihind on 1,88 €
- Kütuse 98 keskmine postihind on 1,89 €

Keskmiised hinnad kogu vaatlusaja ulatuses on oluliselt teistsugused kui siis, kui võtta arvesse vaid mahte, mis müüdi postihinnaga. Eelnevalt selgitas amet, et äriklientide mahud on arvestatavad ning soodustused sõltuvad ostumahust, seetõttu ei ole üllatav, et inimesed, kes ostavad postihinnaga, maksavad oluliselt rohkem kui sooduskaardiga ostjad.

3.5 Soodustuste rakendamine kütuse jaemüügil

Valimis olevad ettevõtjad pakuvad nii era- kui ka äriklientidele kütuse müügil eri soodustusi. Amet uuris, millised on pakutavad soodustused, kui suur osa jaemüügist on müük püsiklientidele ja kas esineb hinnakonkurents ettevõtjate püsiklientide vahel.

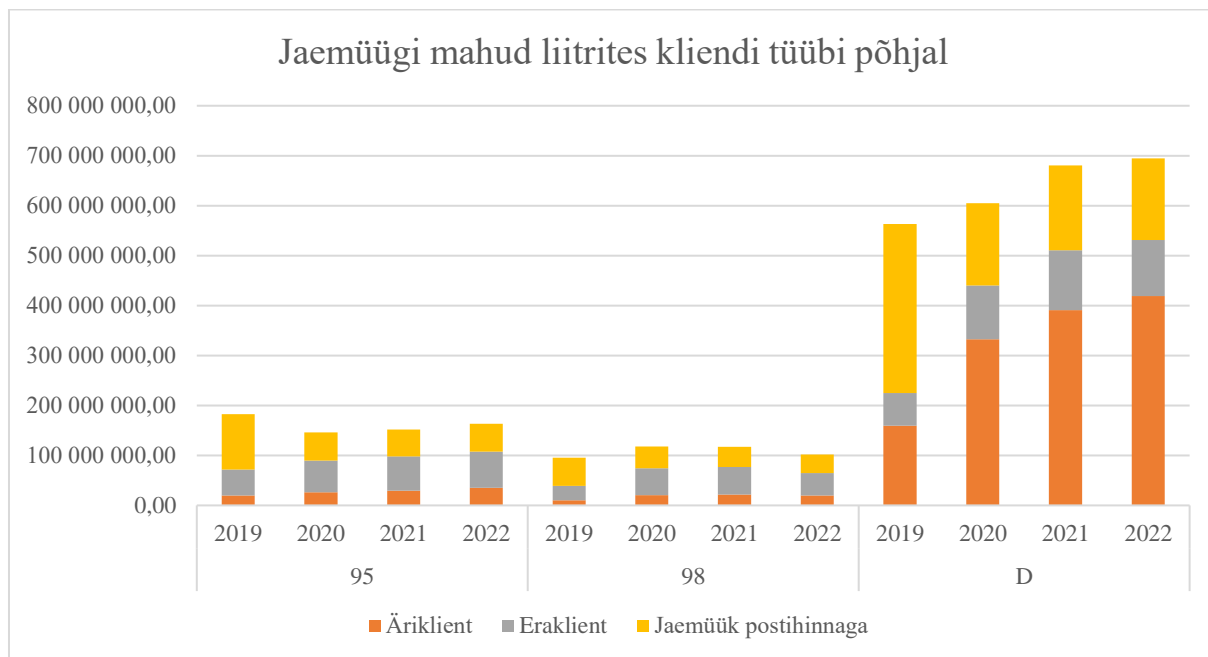
Erakliendid on isikud, kes on liitunud ettevõtete soodusprogrammidega. Erakliendile pakutakse üldjuhul fikseeritud allahindlust ehk kindlat summat liitri kohta. Need soodustused on vahemikus 1 kuni 8 senti liitri kohta, olenevalt tanklaketist ning kütuse liigist (95, 98, D). Esineb ka eripakkumisi, näiteks pakub Olerex püsiklientidele soodustust igalt kütuseliitrit ja täiendavalt 3% ostusummast rahana kliendikontole³⁷; Terminal pakub püsiklientidele soodustust igalt kütuseliitrit ja lisaks suuremat soodustust, kui ostetakse vähemalt 100 liitrit ja 200 liitrit kütust kuus³⁸; Alexela pakub püsiklientidele soodustust igalt kütuseliitrit ja lisaks on võimalik koguda digitempleid, mida saab hiljem kasutada soodsamate ostude tegemiseks.³⁹ Erakliendi soodusprogrammid ei sõltu üldjuhul ostumahust, äriklientide soodustused aga küll.

Ärikliendid on ettevõtjad, kellel on ärikliendileping. Ärikliendile kohalduvad soodustused on lepinguliselt määratud, jäädes vahemikku 1,5 kuni 25 senti liitri kohta. Ärikliendi soodustus sõltub nii prognoositud kui ka tegelikust ostumahust. Samuti mõjutab allahindlust makseviis ning -aeg. Ärikliendi lepingud võivad erineda ka hinnakujunduse poolest: osa kliente ostab kütust turuhinnast tulenevalt, osad aga fikseeritud hinnaga järgneval perioodil, sõltuvalt sellest, milline on ettevõtja riskivalmidus.

³⁷ Olerex. Lojaalsusprogramm. Kättesaadav: <https://olerex.ee/era/lojaalsusprogramm>

³⁸ Terminal. Lojaalsusprogramm. Kättesaadav: <https://terminaloil.ee/kampaaniad/lojaalsusprogramm/>

³⁹ Alexela. Minu Alexela kliendiprogramm. Kättesaadav: <https://www.alexela.ee/et/minualexela>



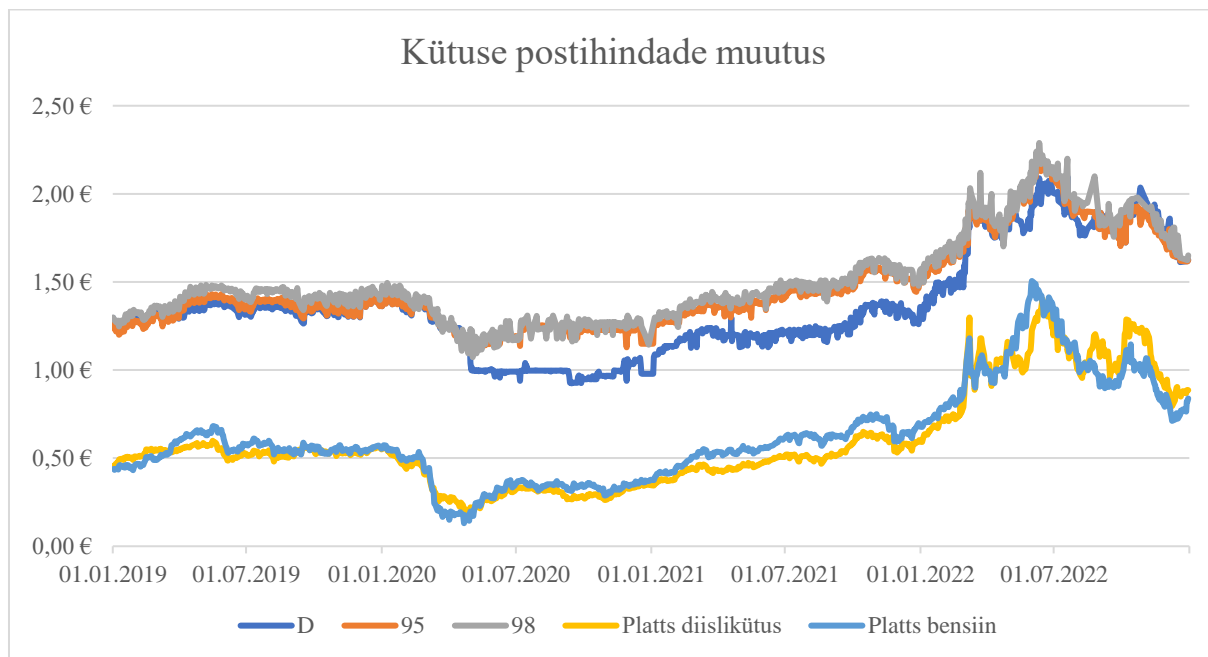
Joonis 21. Erakliendi, ärikliendi ja muu kliendi osakaalud.

Joonis 21 demonstreerib eri kütuste müügimahte vastavalt äri- ning erakliendi osakaaludele. Diislikütuse müük on suurima käibega nii erakliendi, ärikliendi kui ka postihinnaga müügi korral. Andmetest ilmneb, et kütuste 95 ja 98 puhul moodustavad erakliendisoodustusega müük ning postihinnaga müüdnud mahud enamiku kogu müüdnud kütusest. Kui aga vaadata diislikütuse müüki, siis on ärikliendisoodustusega müüdnud koguste käibe osakaal suurem.⁴⁰ Aastate lõikes keskmiselt moodustas kütuse 95 müügil ärikliendi soodustusega müük orienteeruvalt 17% kogu mahust, erakliendi soodustusega müük 40% ning postihinnaga müük 43% kogu mahust. Kütuse 98 müügil oli ärikliendi müügi osakaal 17%, erakliendi müük 42% ning postihinnaga müük 41% kogu mahust. Diislikütuse müügil oli ärikliendi müügi osakaal 51%, erakliendi müügi osakaal 16% ning postihinnaga müügi osakaal 33% kogu mahust.

3.6 Hinnamuutused

Nagu eelnevalt mainitud, palus amet ettevõtjatel edastada kõik kütusehinna muudatused vahemikus 2019–2022. Nende andmete põhjal sai amet vaadata, kuidas on kütuste 95, 98 ja D hind sellel ajavahemikul muutunud.

⁴⁰ 2019. aastal puudus ühel suurel turuosalisel andmestik, milline kogus kütust müüdi era- või ärikliendisoodustusega. Seetõttu on 2019. aasta statistika mõneti puudulik ning võib luua eksliku arusaama „postimüügi“ tähtsusest.



Joonis 22. Kütuse hinnamuutused ajas. Andmed kogutud ettevõtjalt.

Jooniselt 22 on nähtav, et nelja aasta jooksul on hinnad arvestatavalt kasvanud. Näha on ka see, et pika aja jooksul liiguvad kütuste hinnad koos: kui üldine hinnatrend on kasvav ühe kütuse jaoks, siis on ta seda tõenäoliselt ka ülejäänute jaoks. Teiseks, hinnamuutused kajastavad ühiskondlikke nähtuseid. 2020. aasta esimeses pooles leidis aset esimene koroonaviiruse laine ja selle tõttu langesid kütuste hinnad oluliselt.⁴¹ Sarnaselt näeme 2022. aasta esimeses pooles olulist hindade kasvu, millest on põhjust teha järeldus, et kütuseturgu mõjutas Venemaa-Ukraina sõda. Kolmandaks on siiski näha, et eri kütuste hinnad võivad lühikesel ajaperioodil erinevalt käituda. 2020. aasta suvest kuni 2022. aasta jaanuarini oli diislikütus arvestatavalt soodsam kütustest 95 ja 98. See hinnaerinevus on kombinatsioon maailmaturuhinna ning aktsiisimäära muutumisest.

3.7 Kütusehindade võrdlus ja hinnamuudatustele reageerimine

Amet vaatles ka seda, kuidas erinesid kütusehindade muutused ettevõtjate lõikes, kogudes selleks andmeid iga kütuse ettevõtja, iga tema tankla ja iga kütusehinnamuutuse kohta. See võimaldab anda hinnangu, mis ettevõtja oli soodsaim pakkuja ja kuidas reageerisid ettevõtjad konkurentide hinnamuutustele. Amet seadis eesmärgiks selgitada Eesti hindade mustreid nii ketisisese keskmise hinna alusel kui ka vaadates keti soodsaima hinnaga tanklat.⁴²

⁴¹ Selles analüüsis ei ole süsteemselt uuritud, milline mõju oli koroonaviirusel kütusehindadele (võrreldes muude võimalike faktoritega). See on eeldus, mitte faktidel põhinev leid.

⁴² Päevadel, mil hind ei muutunud, lähtusime viimasest andmepunktist: kui näiteks Neste töstis D hinda tanklas A kuupäeval 01.05.2019, kuid puudub hinnamuutus 02.05.2019, siis selle tankla D hind on neil kahel päeval sama.

Amet vaatles, millised olid kettide keskmised hinnad iga päev, selleks vaatasime iga kütuse lõikes ettevõtja kõikide tanklate aritmeetilist keskmist hinda. Hinnangu andmiseks vaatasime kahte näitajat. Esmalt uurisime päevi, mil ettevõtja hinda muutis ja arvutasime kõikide seatud hindade keskmise⁴³.

Teiseks vaatles amet iga keti soodsaimat tanklat sellel päeval. See on lihtsaim viis tuvastada võimalikke trende ettevõtja-siseselt, st kas mõni tankla on alati soodsaim, ning ka vaadata ettevõtete hinnaerinevusi ilma vajaduseta andmeid agregeerida. Vältimaks võimalikke probleeme, vaatles amet vaid päevi, mil kõik ettevõtjad muutsid selle kütuse hinda, või päevi, mil kõik peale ühe ettevõtja muutsid hinda. Seda eelkõige selle tõttu, et juhul, kui mõni ettevõtja reageeris muutusele turul päev hiljem, ei saaks ettevõtja üle esindatud. Samuti, kui tegu on spetsiifilise regionaalse hinnamuutusega, siis võivad esineda andmepunktid, kus vaid üks ettevõtja tankla tõstis hinda, kuid Eesti keskmine hind ei muutunud.

Analüüs näitab, et vaadeldaval perioodil keskmiselt soodsaimat kütust pakuvad eelkõige Circle K, Go Oil ning Alexela tanklaketid, ja soodsaimat kütust müüv tankla valitud päeval oli kõige tihedamini mõni Neste või Alexela tankla. Samuti nähtub andmetest, et hinnakonkurents on sagedasem bensiini 95 ja D osas. Bensiini 98 hind on stabiilsem ja erineb rohkem ettevõtjate lõikes. Kui vaadata spetsiifiliselt, millised tanklad olid muudetud päevadel soodsaimad, siis tuleb välja, et Circle K tanklad Valgas, Saue ja Tartus Võru maanteel on tihti soodsaimad pakkujad. Saue tankla oli tihti soodsaim pakkuja kõigi kolme (95, 98, D) kütuse lõikes. Valga tankla oli soodsaim pakkuja valdavalt just D müügil. Tartu Võru maantee tankla oli soodsaim eelkõige bensiini (nii 95 kui ka 98) müügil.

Lisaks Circle K jaamadele pakkusid tihti soodsaimat hinda Go Oili tanklad ning mitmed Jetoili tanklad (Miiduranna, Virtsu, Kuivajõe). Neste pakkus tihti soodsaimat kütust oma Mäo tanklas, kuid harva muudes jaamades. Samuti oli Neste keskmine hind tihedamini soodsaim nii bensiini kui ka diislikütuse müügil.

⁴³ Näiteks muutis tanklakett A 01.05.2020 diislikütuse hindu kümnes tanklas. Esialgne hind oli 1 euro liitri kohta ning tanklakett langetas diislikütuse hinda viies tanklas 4 senti liitri kohta ning 8 senti liitri kohta ülejäänud viies tanklas. Keskmine hind oli vaadeldaval päeval seega 94 senti liitri kohta. See võimaldas kontrollida iga kütuse-ettevõtja muutusi ning võrrelda keskmisi hindu. See metodoloogia võimaldab paraku hindu näha vaid päevadel, mil muutused aset leidsid, ning tanklaid, kus hindu muudeti. Näiteks kui ettevõtja A langetaks hinda ühes tanklas 10 senti (esialgne hind 1 euro liitri kohta), kuid ülejäänud tanklates jätkaks hinnad samaks, siis meetoodika kohaselt oleks keskmine uus hind 99 senti liitri kohta. Ja kui vaadata vaid muutusi, tuleks keskmiseks hinnaks 90 senti liitri kohta. Seetõttu kohandasime meetoodikat sellisel, et lähtusime viimasest hinnamuutusest iga tankla kohta. Kui ettevõtja A muutis 01.05 igas oma tanklas hinda 1 eurolt 0,9 eurole ning järgmisel päeval muutis hinda vaid ühes tanklas, siis kõikides tanklates peale selle ühe kasutasime viimast uut hinda. Ka selle metodoloogiaga kaasnevad teatud probleemid: kui näiteks mõni tankla pandi kinni või oli ehituse all, siis on viimase hinnamuutuse kasutamine eksitav. Seetõttu eemaldasime andmemahust hinnad, mis olid püsivad pikal perioodil.

Amet uuris ka seda, kuidas reageerisid ettevõtjad konkurentide hinnamuutustele. Ameti kogutud andmed sisaldasid osade ettevõtete puhul ka täpset kellaega igal kuupäeval, mil hindu muudeti. Nende andmete põhjal sai amet vaadata, kuidas ettevõtted reageerisid, kui konkurendid hinda muutsid. Kuna ettevõtjate lõikes ei ole hind tingimata sama ja hinnamuutused kõikides jaamades ei toimu samal hetkel, siis ei saa vaadata kõiki jaamu koos. Seetõttu võrdles amet kahte gruppi, (i) kuidas reageerisid ettevõtted Tallinnas ning (ii) kuidas reageeriti keskmiselt üle Eesti.

Esmalt vaatles amet tanklaid Tallinnas. Amet vaatles iga ettevõtte kõige kallimat tanklat ja soodsaimat tanklat ning võrdlesime seda kõigi ettevõtjate kõige kallima hinna ning soodsaima hinna erinevusega. Näiteks kui ettevõtja A tõstis kütuse 95 hinda tanklas A1 0,1 eurot ning tanklas A2 0,2 eurot, siis oli hinnakasvu vahemik 0,1 eurot. Kui aga ettevõtja B tõstis samal päeval tanklas B1 hinda 0,1 eurot ning tanklas B2 langetas 0,3 eurot, siis oli hinnaerinevus sel päeval 0,4 eurot.⁴⁴ Vaadates mõlemat ettevõtet, oli hinnamuutuste vahemik kokku 0,5 eurot (matemaatiliselt $[(X - 0,3); (X + 0,2)]$).

Eesmärk oli välja selgitada, milline on ettevõtja-sisene hinnavariatsioon võrreldes eri ettevõtjate vahelise variatsiooniga. Analüüs näitas, et hinnaerinevus on suurem ettevõtjate vahel, kuid mitte oluliselt. Ametile on nähtav, et turul esinevad hinnaerinevused on peaaegu sama suured sama keti kahe tankla vahel kui kahe eri keti tanklate vahel. Ei ilmne, et mõne ettevõtja Tallinna tanklates on alati sama hind, kuid esinevad erinevused on marginaalsed. Samuti ei saa ka väita, et Tallinnas oleks oluline erinevus ettevõtjate vahel. Vastasel juhul oleks hinnaerinevus „kõigi ettevõtete vahel“ oluliselt suurem kui spetsiifiliste ettevõtete hinnaerinevused. Kütuse 95 keskmine hinnavariatsioon Tallinnas aastatel 2019–2022 oli 4,8 senti liitri kohta kõigis tanklates, ettevõtja-siseselt oli see erinevus kolmandiku võrra madalam – 3,2 senti. Diislikütuse hinnavariatsioon Tallinnas oli madalam ettevõtjate vahel, keskmiselt 3,4 senti liitri kohta kõigis tanklates, kuid diislikütuse variatsioon ettevõtja-siseselt suhtena kogu variatsiooni oli kõrgem ehk 40% kogu hinnaerinevusest. Sellest võib järeldada, et diislikütuse hind varieerub vähem Tallinnas piires kui kütus, küll aga on variatsioon suurem sama keti mitme tankla vahel.

⁴⁴ Eeldusel, et eelnev hind oli sama.

Kokkuvõttes, kütuste hinnakujundus Eestis on tihedalt seotud maailmaturuhindade ja aktsiisimääradega. Peamine hinnaindikaator on S&P Global Platts'i noteering, mida Eesti ettevõtted kasutavad sisseostuhinna määramiseks. Kuigi Eesti kütusehinnad järgivad maailmaturu hinnamuutusi, on hindade muutused kohalikul tasandil tihti aeglasemad (esineb „rockets and feathers“ hinnastamist). Turul tegutsevatel ettevõtjatel on hea ülevaade turul toimuvast, sh toimub konkurentide hindade jälgimine ja postihindade vastavalt kohandamine. Seevastu tarbijatele ei ole teada ka, millal ja kui palju hinnad muutuvad, kuna puudub tsentraalne reaalaja info soodsaima hinna kohta. 2022. aasta suur hinnatõus ja volatiilsus tulenesid peamiselt sõjast Ukrainas, mis tõi kaasa globaalsete hindade kasvu. Lisaks mõjutavad hinnakujundust ka biokütuse nõuded ja valuutakursid. Esineb vajaduse parema hinnakujunduse läbipaistvuse järele. Siin on turujärelevalve tugevdamine oluline, et tagada aus konkurents ja kaitsta tarbijaid ebaõiglaste hinnamuutuste eest.

4 Biokütus

Käesoleva peatüki eesmärk on anda ülevaade Eestis kehtivatest biokohustustest nagu ka nende nõuete täitmise mõjust jaehinnale. Selleks koguti informatsiooni nii ettevõtjatelt endilt, Keskkonnaametilt, Kliimaministeeriumilt, Maksu- ja Tolliametilt kui ka Eleringilt.

Biokütused liigitatakse tootmisviisi järgi 1. põlvkonna biokütuseks, mis on toodetud teraviljast, suhkrust, muust põllukultuurist, ja täiustatud biokütuseks, mis on toodetud tselluloosist, vetikatest, teatud liiki jäätmetest. 1. põlvkonna biokütuste mõju kliimale on suurem kui täiustatud biokütustel, mistõttu on nende kasutamist järjest piiratud.⁴⁵ Praegu võib 1. põlvkonna biolisandi osakaal kütuses olla 2,5%. Täiustatud biokütuse osakaal tarnitud bensiini, diislikütuse ja biokütuse osakaalus peab olema vähemalt 0,5%.⁴⁶ Lisaks on teise põlvkonna biokütustel suurem arvestuslik osakaal biokohustuste täitmisel.

Analüüsi raames küsitletud ettevõtjad kasutavad biokohustuste täitmiseks kõige enam rasvhappe metüülestreid (FAME)⁴⁷, hüdrogeenitud taimeõli (HVO)⁴⁸ ning etanooli. Viimase nelja aasta jooksul on FAME ning etanooli kasutus oluliselt vähenenud, kasvanud on aga HVO kasutamine. Ühelt poolt tuleneb see muutus eelviidatud 1. põlvkonna biokütuse piirangust, kuid teisalt ka sellest, et HVO-d on külma ilmaga kergem hoiustada.⁴⁹

⁴⁵ VKS seletuskiri 01.03.2020 jõustunud seadusele.

⁴⁶ VKS § 2¹ lg 9

⁴⁷ Rasvhappe metüülestrid (FAME) on rasvhapete estrid. Rasvhappe estrite füüsikalised omadused on lähemal fossiilsetele diislikütustele kui puhtad taimeõlid, kuid omadused sõltuvad taimeõli tüübist. Eri rasvhappe metüülestrite segu nimetatakse tavaliselt biodiislikütuseks, mis on taastuv alternatiivkütus. FAME'i füüsikalised omadused on sarnased tavalise diislikütuse omadustega. Samuti on see mittetoksiline ja biolagunev.

Mõned biodiislikütuse omadused erinevad fossiilsest diislikütusest ja õige madalatemperatuurilise käitumise ning oksüdatsiooniprotsesside aeglustamiseks vajab biodiislikütus erinevat tüüpi lisandeid kui fossiilne diislikütus. FAME'is olevaid lisandeid, nagu metallid, tuleb mootorkütusena kasutamiseks piirata. Allikas: <https://www.etipbioenergy.eu/fact-sheets/fatty-acid-methyl-esters-fame-fact-sheet>

⁴⁸ Taastuv diislikütus, mida saab toota eri taimeõlidest ja rasvadest, mis sisaldavad triglütseriide ja rasvhappeid. Terminit HVO kasutatakse taastuvate diislikütuste kohta, mis on saadud eri toorainete, nagu kõrgekvaliteediline õli, rapsiõli, kasutatud toiduõli ja loomarasvade, hüdrogeenimise ja hüdrokrakkimise teel. HVO-d nimetatakse ka hüdrogeenitud estriteks ja rasvhapeteks (HEFA). Üldiselt on sellel sarnased keemilised omadused kui fossiilisel diislikütusel. Mõned erinevused on, et sellel on madalam tihedus ja energiasisaldus kui fossiilisel diislikütusel. HVO on vaba väevlist, hapnikust ja aromaatsetest süsivesinikest ning sellel on kõrge setaanni number. Allikas: https://www.etipbioenergy.eu/images/ETIP_B_Factsheet_HVO_feb2020.pdf

⁴⁹ Informatsioon suhtlusest Kliimaministeeriumiga.

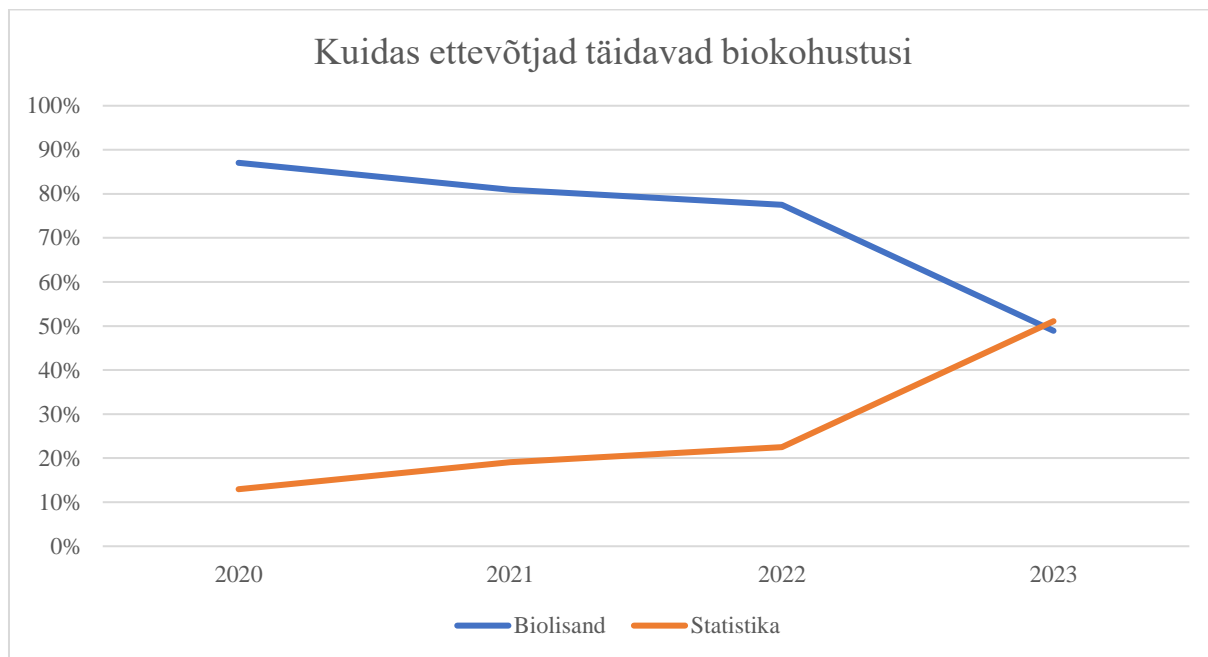
Tulenevalt taastuenergia direktiivist⁵⁰ on kliimaeesmärkide saavutamiseks transpordisektoris kehtestatud nõuded, mis aitavad vähendada õhusaastet ja kasvuhoonegaaside heitmeid. Vastavalt atmosfääriõhu kaitse seaduse (AÕKS) § 123¹ lg-le 1 tuleb transpordisektorist tulenevat kasvuhoonegaaside heitkogust aasta jooksul vähendada vähemalt 6% võrra. Selle nõude täitmiseks on vedelkütuseseaduse (VKS) § 2¹ lg-s 1 sätestatud nõue, mis näeb ette, kui palju peab biokütus tarbimisse lubatud mootorikütuse koguenergiast kalendriaasta lõpuks moodustama. Alates biokütuse nõude jõustumisest 2018. aastal on VKS-is sätestatud biokütuse kohustus olnud aastate lõikes muutuva suurusega, jäädes perioodil 2018–2020 vahemikku 3,1%–10%. Alates 2021. aastast kehtib 7,5%-line kohustus, mis tõuseb 2030. aastaks 14%-ni. Biokohustuse nõue rakendub bensiinile 95 ja diislikütusele, bensiin 98-le direktiiv vastavat nõuet ei kehtesta.

Biokohustuse nõuet on võimalik täita kahel moel, kas biolisandi lisamise või statistika soetamise teel. Viimastel aastatel on ettevõtjad järjest suuremal määral biokohustust statistika abil täitnud, märkides selle peamiseks põhjuseks klientide soovi, mille kohaselt eelistavad inimesed biolisandivaba kütust. Tänapäevaks on valdav osa kohustustest täidetud läbi biometaani statistika. Biokütustest kasutatakse enim HVO-d.

4.1 Statistikaga kauplemine

Nagu eelnevalt mainitud, on ettevõtjad biokütuse nõuete täitmiseks järjest rohkem biokütust statistikaga asendama hakanud.

⁵⁰ Directive (EU) 2018/2001 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2018 on the promotion of the use of energy from renewable sources (recast). Kättesaadav siit: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02018L2001-20231120>



Joonis 23. Biolisandi ning statistika osakaalud

On kolme tüüpi statistikat: biometaan-, transpordi- ning elektristatistika. Statistika soetamise teel on ettevõtjatel võimalus asendada biolisandi kasutamine ning täita biokütuse nõuded.

Biometaan statistika on mahult suurim kaubeldav statistika. Biometaan ehk rohegaas on maagaasi kvaliteedinõuetele vastav gaasilises olekus aine, mida toodetakse biolagunevatest jäätmetest, reoveest ja reoveesetest, põllumajandusliku päritoluga jäätmetest ning erinevat päritolu biomassist. Biometaan on 100% keskkonnasõbralik taastuvkütus, mis liigitub täiustatud biokütuse alla ning sellega saab asendada transpordisektoris kasutatavaid fossiilkütuseid.⁵¹

2022. aastal moodustas ca 78% kogu müüdüd statistika mahust biometaan statistika: vaid veerand moodustas elektrienergiast toodetud statistika. Alternatiivselt on võimalik soetada ka transpordistatistikat või elektristatistikat. Transpordistatistikat genereeritakse ebavajalikult suure mahu biokütuse ringlusesse laskmise teel. Teisisõnu tähendab see seda, et kui mõni transpordisektori turuosaline on biokohustuste miinimumnõude ületanud, saab ta ülemäärase tekkinud statistika müüa mõnele teisele turuosalisele.

⁵¹ Elering AS. Mis on biometaan? Kättesaadav: <https://www.biometaan.info/#paragraph-cng-calculator>.

Biokohustuse nõude täitmist kontrollib Keskkonnaamet. VKS-ist ja AÕKS-ist tulenevate nõuete kontrollimiseks esitavad kõik tarnijad iga kuu 15. kuupäevaks kuuaruande, milles on märgitud eelmise kalendrikuu jooksul tarbimisse lubatud bensiini, diislikütuse ja biokütuse kogus ning neile vastava koguenergia andmed. Keskkonnaamet kontrollib, et kõnealused aruanded oleksid õigeaks ajaks ja korrektselt esitatud ning jälgib kalendriaasta lõikes nõuete täitmise osakaalu. Aruannete esitamiseks ning nende kontrollimiseks kasutatakse vastavusdokumentide infosüsteemi (VDS).⁵²

Statistikaga kauplemist korraldab Elering AS. Elering AS on süsteemihaldur, arendades ja hallates biometaaniregistrit (energiamajanduse korralduse seaduse § 32¹⁰ lõige 1) ning transpordistatistika kauplemisplatvormi (VKS § 26 lõige 2), mille kaudu toimub biometaani ning taastuvelektri transpordistatistika väljastamine ning biometaani, taastuvelektri ja vedela biokütuse transpordistatistika ülekandmine ja kasutamine taastuenergia tarnimise ning kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise kohustuste täitmiseks.⁵³ Hetkel ostetakse statistikat vaid Eesti piires, kuid lähiajal on oodata Euroopa kesket platvormi (UDB) statistikaga kauplemiseks.

4.2 Biokütuse nõude mõju kütusehinnale

Konkurentsiamet uuris, kui suur on biokütuse nõude täitmise orienteeruv hind lõpptarbija jaoks. Kuna biokohustuste täitmine leiab aset mitmel viisil – statistika ning biolisand – siis on keeruline anda täpset hinnangut selle nõude maksumusele. Küsitletud ettevõtjad hindasid, et VKS-i nõuete täitmine jääb vahemikku **2 – 14,5 senti/liiter**. See on arvestatav erinevus. AÕKS-ist tulenevaid nõudeid täidetakse tavaliselt UERi (*Upstream Emission Reduction*) sertifikaatidega. Ettevõtete sõnul on selle hind orienteeruvalt **0–2,9 senti/liitri** kohta, keskmiselt 0,81 senti liitri kohta. Tasub aga mainida, et paljud ettevõtted ei kogu eraldi statistikat, kui palju eri seadustega koosõlas olemine neile maksma läheb, seega on need näitajad subjektiivsed hinnangud.

Kokkuvõttes on biokütuse nõuete täitmise süsteem Eestis keeruline ja killustunud. Erinevad avaliku sektori asutused, nagu Keskkonnaamet, Kliimaministeerium, Maksu- ja Tolliamet ning Elering, tegelevad biokohustuste täitmise erinevate aspektidega, kuid puudub üks keskne koordineeriv pädev asutus, kes haldaks terviklikku vaadet, arendaks keskselt biokohustuse täitmise seotud poliitilist suunda ja tagaks selguse erinevate asutuste pädevuste ja kohustuste vahel. Selline killustatus võib viia silostumiseni, kus iga riigiasutus tegeleb oma vastutusvaldkonnaga, samas kui tervikpilt on puudulik.

⁵² Keskkonnaameti 14.11.2023 vastus ameti päringule.

⁵³ Elering AS. Transpordistatistika kauplemisplatvorm. Kättesaadav: <https://www.elering.ee/transpordistatistika-kauplemisplatvorm>.

5 Kütusevarud

Ettevõtjad hoiustavad kütusevarusid eri ajaperioodide vältel, sõltuvalt regulatiivsetest nõuetest, turutingimustest ja ettevõtja strateegilistest vajadustest. Valdavalt ulatuvad need perioodid paarist päevast kuni kuuni. Kütust hoiustatakse tanklates, terminalides ja hoiuteenus pakkuvate ettevõtjate ladudes, hõlbustamaks kütuse kiiret ja efektiivset jaotamist.

Kütusevarude nõudlust võivad mõjutada mitmed tegurid. Mõned neist on toodud allpool.

- **Kütusehindade kõikumine:** kui hinnad on madalad, on ettevõtjatel motivatsioon varusid suurendada, et end tulevaste hinnatõusude eest kaitsta.
- **Hooajalisus:** nõudlus kütuse järele võib hooajaliselt varieeruda.
- **Konfliktid ja poliitilised ebastabiilsused naftat ekspordivates piirkondades:** ebastabiilsused võivad põhjustada hirmu varustuse katkemise ees, mis omakorda sunnib ettevõtteid varusid suurendama.
- **Majandustegevuse tase:** majandusaktiivsus mõjutab otseselt kütuse tarbimist. Kõrgem tootmistegevus ja kaubanduse aktiivsus suurendavad kütusevajadust.
- **Juriidilised nõuded:** valitsuse regulatsioonidega võidakse nõuda, et ettevõtted hoiustaksid teatud koguse kütust, et tagada energiajulgeolek ja vältida varustuse katkestusi.

Küsitletud ettevõtjad nimetasid hooajalisust peamiseks varude nõudlust mõjutavaks teguriks.

EMTAK koodi 52102 „Vedelike ja gaaside ladustamine“ alla kuulub muu hulgas gaas- ja vedelkütuste ladustamise tegevusala (hoiuteenus). Nimetatud teenuseid pakkuvaid ettevõtjaid on äriregistri andmetel 13, kusjuures mõned neist on ühtlasi tegevad kütuste hulgi- ja jaeturul. Arvestades kütuseturu oligopoolsust, võib see asjaolu konkurentsipurvet veelgi vähendada, nagu ka vajadust hinna pärast konkureerida.

Kokkuvõtlikult viitab eelnev sellele, et Eesti kütuseturu ettevõtjad on vertikaalselt integreerunud, seejuures jaeturu konkurendid võivad hulgi- või hoiustamise turul olla koostööpartnerid. Siit saab järeldada, et turuosalistel on hea ülevaade üksteise tegevustest.

6 Kas kütuseturu oligopoolsus tähendab, et esineb kollektiivne turgu valitsev seisund?

Kütuseturg on üks olulisemaid ja dünaamilisemaid majandussektoreid, millel on otsene mõju nii riigi majandusele kui ka igapäevaelule. Turu olukord ja selle mõjutegurid on pidevas muutumises, kujundades tarbijate valikuid ja mõjutades ettevõtjate strateegiaid.

Analüüsi tegemisel kerkis üha enam esile küsimus, kas kütuseturul võib esineda kollektiivset turgu valitsevat seisundit. Amet ei soovi hinnangut anda sellele, kas selline olukord esineb või mitte, küll on sobilik selgitada turuosalistele ja avalikkusele, mida kollektiivne turgu valitsev seisund tähendab ja millele tuleb tähelepanu pöörata.

Neli suuremat tanklaketti, s.o Olerex, Neste, Circle K ning Alexela, opereerivad 86% kogu jaeturst. Diisli turul on nende turuosad kokku 83%–87% ning 95 segmendis lausa 89%–92%. Säärane turustruktuur annab alust arvata, et jaeturg võib olla oligopoolne, samas kui hulgiturg on duopoolne. See ei ole üllatav, arvestades Eesti kütuseturu suurust ning kõrgeid rahalisi ja regulatiivseid barjääre turule sisenemiseks.

Oligopoolse turu korral tuleb kaaluda, kas esineb kollektiivne turgu valitsev seisund, mille kuritarvitamine on KonkS § 73⁵⁴ kohaselt keelatud. Ettevõtjad saavad kollektiivselt turgu valitseda üksnes juhul, kui sidemed nende vahel ei ole liiga nõrgad ega ka mitte nõnda tihedad, et tegemist on sisuliselt ühe ettevõtjaga. Ka peab tegevus toimuma samal kaubaturul.⁵⁴ KonkS § 13 kohaselt omab turgu valitsevat seisundit ettevõtja või mitu samal kaubaturul tegutsevat ettevõtjat, kelle positsioon võimaldab tal/neil sellel kaubaturul tegutseda arvestataval määral sõltumatult konkurentidest, varustajatest ja ostjatest. Euroopa Kohus on otsuses *Almelo*⁵⁵ selgitanud, et turgu valitseva seisundi olemasoluks peavad „ettevõtjad olema ühendatud sellisel viisil, et käituvad turul samamoodi“ ning *Airtours*-i⁵⁶ otsuses sõnastas Euroopa Kohus kolm kollektiivse turgu valitseva seisundi olemasolu tingimust:

1. **Läbipaistvus:** iga oligopoli liige olema võimeline teadma, kuidas teised liikmed käituvad, et jälgida, kas nad järgivad ühist strateegiat. Sellega seoses ei piisa sellest, kui iga turgu valitseva oligopoli liige on teadlik, et sõltuv turukäitumine on kõigile kasulik, vaid iga liige peab ka teadma, kas teised osalejad rakendavad sama strateegiat ja kas nad sellest kinni peavad. Seetõttu peab olema piisav turu läbipaistvus, et kõik turgu valitseva oligopoli liikmed saaksid piisavalt täpselt ja kiiresti teada, kuidas teiste liikmete turukäitumine areneb⁵⁷;

⁵⁴ H. Kalmo. Kollektiivne turgu valitsev seisund – uus instituut Eesti konkurentsioiguses. *Juridica*, 2008/3, lk 4. Kättesaadav: https://juridica.ee/article.php?uri=2008_3_kollektiivne_turgu_valitsev_seisund_uus_instituut_eesti_konkurentsi_iguses

⁵⁵ Kohtuasi C-393/92, *Almelo vs. NV Energiebedrijf Ijsselmij*

⁵⁶ Kohtuasi T-342/99, *Airtours vs. komisjon*.

⁵⁷ *Ibid*

2. **Jätkusuutlikkus:** teiseks peab vaikiv koordineerimine olema ajas jätkusuutlik, see tähendab, et peab olema stiimul mitte lahkuda turul kehtivast ühisest strateegiast. Ainult siis, kui kõik turgu valitseva oligopoli liikmed säilitavad paralleelse käitumise, saavad kõik kasu. Mõiste "retorsioon" ühisest strateegiast kõrvalekalduva käitumise suhtes on selle tingimuse jaoks seega olemuslik. Selles kontekstis ei pea Euroopa Komisjon tingimata tõendama, et on olemas konkreetne „retorsioonimehhanism”, millel on teatud raskusaste, kuid ta peab siiski näitama, et eksisteerivad heidutused, mis on sellised, et ühegi turgu valitseva oligopoli liikme jaoks ei ole kasulik ühisest käitumisjoonest kõrvale kalduda teiste oligopolistide kahjuks. Selleks, et kollektiivne turgu valitsev seisund oleks elujõuline, peavad olema piisavad heidutused tagamaks, et on olemas pikaajaline stiimul ühisest strateegiast mitte lahkuda, mis tähendab, et iga turgu valitseva oligopoli liige peab olema teadlik, et tema poolt turuosa suurendamiseks kavandatud väga konkurentsivõimeline tegevus kutsuks esile teiste samasuguse tegevuse, mistõttu ei saaks ta oma algatusest mingit kasu.⁵⁸
3. **Puudub oht oligopoli liikmete turupositsioonile:** peab olema kindlaks tehtud, et praeguste ja tulevaste konkurentide ning tarbijate ettenähtav reaktsioon ei ohusta ühisest strateegiast oodatavaid tulemusi⁵⁹ ehk teisisõnu oligopoli liikmete omavaheliste reeglite järgimine on nii hea ja kindel, et isegi kui oligopoli mittekuuluvad ettevõtjad, tarbijad või potentsiaalsed konkurendid rakendavad turul teistsugust konkurentsikäitumisi, siis ei mõjuta oligopoli liikmeid ega ohusta nende turupositsioone.

Airtours-i otsus ja selles toodud kolm tingimust puudutasid küll koondumist, kuid Euroopa Kohus on oma hilisemas otsuses kinnitanud, et need kontrollkriteeriumid kehtivad ka turgu valitseva seisundi kuritarvitamise juhtumite puhul.⁶⁰ Amet hindas, kas nelja suurema jaeturu osalise tegevuses võivad esineda eeltoodud kolm kriteeriumit.

1. Kui vaadelda turu läbipaistvuse küsimust, siis saab väita, et turg on turuosalistele suhteliselt läbipaistev – sisseostu tingimused on sarnased, varude info on valdavalt teada ja üksteise hindu jälgitakse nii füüsilise vaatluse kui ka tehnoloogiliste lahendustega. Samas lõpptarbijad, kes samuti on selle turuosalistes, on turutingimuste osas selges infosulus (nt ei ole neile teada, millal ja kui palju hinnad muutuvad, nagu pole ka tsentraalset reaalaia infot soodsaima hinna kohta).

⁵⁸ Ibid

⁵⁹ Ibid

⁶⁰ Kohtuasi T-193/02, Laurent Piau vs. Komisjon, punkt 111. Selles otsuses järeldati kollektiivse turgu valitseva seisundi olemasolu sellest, et FIFA liikmeteks olevatele siseriiklikele liitudele ja neisse kuuluvatele klubidele oli kohustuslik eeskiri ning kõnealuste organite käitumine oli püsivalt seotud eeskirjadega, millega nad nõustuvad ja mida teistel ettevõtjatel (mängijad ja mängijate esindajad) tuleb täita karistuse ähvardusel, mis võib põhjustada nende ja eriti mängijate esindajate turult kõrvaldamise. Sellest järeldas kohus, et selline olukord on iseloomulik klubide kollektiivsele turgu valitsevale seisundile mängijate esindajate teenuste turul, sest klubid kehtestavad eeskirjade alusel, millega nad on liitunud, tingimused, mille alusel kõnealuseid teenuseid pakutakse.

2. Teine tingimus, jätkusuutlikkus, viitab sellele, et isegi kui turuosalisel oleksid võimalised hinnaga konkureerima, siis kasulik on järgida väljakujunenud turustrateegiat hinnastamise osas. Kui üks neljast tanklaketist otsustakski oluliselt hinda langetada, et turuosa juurde võita, siis ta teab, et kolme teise turuosalise finantsvõimekus on selline, et nad suudavad hinnalangusega, vähemalt ajutiselt, kaasa minna ja hinnaalandamisel eesmärgiks seatud turuosa suurendamine ei pruugi realiseeruda. Küll väheneksid sellise kampaania tulemusena kõikide oligopoli liikmete kasumimarginaalid. Seetõttu jaeturu neljal suurimal kütusemüüjal ei pruugi olla stiimulit hinnakonkurentsiks. Sellest võib järeldada, et vaikiv kokkumäng oleks vähemalt teoorias jätkusuutlik.
3. Kolmas tingimus kätkeb sisuliselt seda, et oligopoli mittekuuluvad liikmed, samuti tarbijad ei suuda oligopoli liikmete turupositsiooni mõjutada, vähemalt mitte oluliselt. Konkurentsiamet uuris, kuidas käitusid neli suurt kütuse-ettevõtjat olukorras, kus mõni väiksem turuosaline langetas hinda. Analüüs näitas, et kui kõik ülejäänud turuosalisel langetasid hinda, siis langes ka nelja suurema ettevõtja hind rohkem kui 98% kordadest.⁶¹ Kui aga vaid mõni väiksem turuosaline langetas hinda, siis langes keskmiselt 58%-l kordadest suurte tanklakettide hind, samas esinesid teatavad erinevused suurte ja väikeste turuosaliste vahel. Suured turuosalisel käitusid tihti erinevalt teineteisest. Väiksemate tanklate hinnalangused tõid kaasa olukorra, kus näiteks üks neljast suurest langetas oma hinda, üks ettevõtja jättis hinna samaks ning ka olukordi, kus üks suurem kett võis hinda hoopis tõsta. Eelnevast ei saa siiski järeldada, et väiksemad turuosalisel (nõ oligopoli mittekuuluvad) ei oma võimekust turuhinda mõjutada. Seepärast ei saa eelnevast tulenevalt ka teha lõplikku järeldust nagu saaksid neli suuremat tanklaketti hinda seada ilma ülejäänud konkurentide arvestamata.

Kokkuvõttes leiab amet, et kütuste hulgiturg on selgelt duopoolne ja jaeturg oligopoolne, samas selle, kas esineb kollektiivne turgu valitsev seisund, saab jätta lahtiseks.

⁶¹ Kui ettevõtja muutis hinda mitu korda ühe päeva jooksul, siis kasutas amet antud päeva aritmeetilist keskmist hinda.

7 Soovitused

Analüüs täitis oma eesmärgi ja selle tulemusena on ametil hea üle vaade mootorikütuste jae- ja hulgimüügituru konkurentsiolukorrast.

Kokkuvõtlikult võib öelda, et Eesti kütuseturg vajab tõhusamat järelevalvet ja läbipaistvust, et tagada stabiilne ja õiglane hinnakujundus. Arvestades analüüsi raames selgunud asjaolusid, teeb amet poliitikakujundajatele neli soovitusi.

- Soovitame luua süsteemi, mis võimaldab jaemüügi hindu reaalselt kuvada, võimaldades lõpptarbijatel kergesti hindu võrrelda⁶². Tegemist ei pea olema riigi poolt tekitatud teabevaravaga, selle võib luua ka erasektor, kuid õigusaktidega tuleks kohustada tanklaid reaalselt hindu seal kuvama. See aitab eelkõige kaasa turul juurdunud informatsiooni asümmeetria vähendamisele. Kütusemüüjatel on praegu valdavalt teada kogu turuinfo alates sellest, kuidas ja mis tingimustel kütus Eestisse tuuakse, kui suured on kellegi varud ja hinnad, samal ajal kui lõpptarbijajaoks on pea võimatu reaalselt lihtsasti leida, kus müüakse tema piirkonnas odavaima hinnaga kütust. Reaalselt hinnainfo kuvamine annab tarbijale valikuvõimaluse, kus ja missuguse hinnaga tankida.
- Lisaks eelnevale soovitame luua ka kütuseturu jälgimise funktsiooni. Sellise funktsiooni raames tuleks nimetada avalikus sektoris ametiasutus ja anda vajalikud ressursid selleks, et kütuseturu jälgida. Olukord, kus fossiilsete kütuste osakaal peab hakkama ka sõidukikütuste turul järjest vähenema, tähendab, et kütuste turg võib veelgi kontsentreeruda ja kulud kasvada, mis võib muuta tarbijate olukord veelgi haavatavamaks. Analüüsis tuvastas amet, et Euroopa ametlikes andmetes (EU Weekly Bulletin) andmed ja kütuseettevõtjate andmed erinevad kohati. Kütuseturu jälgimise funktsiooni loomine ja sellega seotud andmete süstemaatiline kogumine aitab eelkõige kaitsta tarbijate huve, aga see aitab otseselt kaasa ka andmete korrastamisele ja korrektsele andmete töötlemisele. Kaudselt aitab see kaasa võimalike konkurentsireeglite rikkumiste tuvastamisele ja lõpetamisele.

⁶² Selline hindade kuvamise lahendus on näiteks Saksamaa konkurentsiameti lehel, mis on nähtav siin: https://www.bundeskartellamt.de/DE/Aufgaben/MarkttransparenzstelleFuerKraftstoffe/TankApps/tankapps_node.html

- Soovitame kaaluda ka lahendust, kus kütusehinna tõstmisest tuleb tankla pidajal eelmises punktis viidatud funktsioonidega asutust mingi aeg ette teavitada. Kui tanklakettide vahel keelatud koostööd ei ole, siis aitab selline teavitussüsteem eelduslikult lõpetada selle, et kõik tanklaketid tõstavad samal ajal hinda, sest eelduslikult ei saa tanklaketid ette teada teiste soovist hinda muuta. Sellisel juhul hinnamuudatusest teavitatud tanklakett saab oma hinda muuta, teised peavad selleks teavitamise protseduuri läbi tegema. Kui aga tanklakettide vahel esineb keelatud koostöö, siis aitab selline süsteem seda avastada ja lõpetada. Eelpool juba viitasime kütuste turul toimivale tarbija kahjuks esinevale informatsiooni asümmeetriale – selline lahendus aitab ka selle kõrvaldamisele kaasa. Toome lihtsa näite – 05.06.2024 hommikul oli diiselkütuse hind Tallinnas valdavalt kõikides tanklates 1,519 eurot liitri kohta, pärastlõunaks oli hind muutunud ja oli valdavalt 1,579 eurot liitri kohta. Tarbija, kes soovis 05.06.2023 tankida 60 liitrit diisel kütust, sai seda hommikul 91,14 euro eest, samas kui pärastlõunal maksis sama kogus kütust 94,74 eurot.
- Soovitame luua selgus bionõude kohustuse täitmisega tegelevate avaliku sektori asutuste pädevuste ja kohustuste vahel, tänane süsteem on killustunud ja võimaldab silostumist, mis omakorda ei aita kaasa turu toimimisele.

Soovitused hõlmavad reaalajas hindade jagamist, mis suurendaks tarbijate teadlikkust ja võimaldaks hinnakonkurentsi kasvu. Riikliku monitoorimissüsteemi loomine võimaldaks pidevat turu jälgimist ja vajadusel kiiret sekkumist, kaitstes tarbijaid hinnatõusude ja turu kuritarvituste eest. Turujärelevalve tugevdamine tagaks ausa konkurentsi ja hoiaks ära ebamõistlikud hinnatõusud, pakkudes paremat kaitset tarbijatele. Kokkuvõttes võiks soovituste rakendamine aidata kaasa parema konkurentsiolekorra loomisele, mis kaitseb tarbijate huve ja tagab ausa hinnakujunduse kogu turul.