KLIIMAMINISTEERIUM

KlimS merenduse töörühma kohtumine 1. november 2023

Tallinn

Algus kell 10:00, lõpp kell 15:00

Juhatasid: Kaupo Läänerand (KliM) ja Jaak Viilipus (KliM)

Protokollis: Katrin Koskela (KliM)

Kohalolijad:

Helen Sulg, KIK

Agnes Pilv, TRAM

Ellen Kaasik, Tallinna Sadam

Cris-Tiina Pärn, EKUK

Stanislav Štõkov, EKUK

Liina Härm, Hiiumaa Sadam

Kristi Kõrge, EAS

Riho Nüüd, EKRE

Elise Nassar, Laevaomanike Liit

Indra Kaunis, Laevaomanike Liit

Hannes Lilp, SRC Group

Paavo Nõgene, Tallink

Aleksei Lotman, ELF

Arvo Veskimets, merenduse ekspert

Andrus Vaher, HT Laevateenindus OÜ

Rene Liiver, MTÜ Saare Rannarahva Selts

Rene Reisner, Kliimaministeerium

Kaupo Läänerand, Kliimaministeerium

Jaak Viilipus, Kliimaministeerium

Teemo Toomsalu, Kliimaministeerium

Anastasia Hohrjakova, Kliimaministeerium

Laura Remmelgas, Kliimaministeerium

Maria Värton, Kliimaministeerium

PÄEVAKORD

- Kliimaosakonna ettekanne kliimaseaduse eesmärkidest
- KHG merendusvaldkonnas
- Siseriikliku meretranspordi KHG heide arutelu
- Rahvusvahelise meretranspordi KHG arutelu
- Sadamate KHG heide

Asekantsler Kaupo Läänerand avasõnad

Kohtumise eesmärgiks on võtta tänastest vestlustest kõige tähtsam merendussektori jaoks välja ning pärast saata sisend juhtrühmale. Planeeritud on vähemalt kolm kohtumist. Eesmärk esimeseks kohtumiseks rääkida, kus me hetkel oleme ning kuidas edasi minna. Oodatud on ka uute mõtete välja toomine. Oleme head tööd teinud siis kui meremajanduse ja merekeskkonna poolest oleme suutnud kliimaseadusesse panna 3-4 eesmärki ja mõtet valdkonnast ning väljakutseks ongi need eesmärgid sõnastada. Sektori esindajatega kohtumisest on juba tulnud mõned mõtted ja märksõnad nagu merenduse heitkoguste kauplemise süsteemi ja saaste tasud peaksid tulema tagasi sektorisse.

1. **Esitlus Laura Remmelgase poolt teemal Kliimaseadus**

Meremajandus on kliimaseaduse ja poliitika raamistikus huvitav sektor, osa sellest heitekogusest osa kajastub Eesti riigi andmepidamises aga suurem osa rahvusvahelises. Seega rahvusvahelisest poolest ongi olemas palju reegleid ja eesmärke selles teemas, see lisaks puudutab sadamaid ja kui rääkida energiatarbimisest siis see puudutab energiamajandust. Palju rõhku läheb kindlasti KHG heitmetele aga oluline on ka vaadata kliimamuutustega kohanemise temaatikale, kuidas kliimaseadus saaks siin meremajandust toetada.

Ettepanekuid kliimaseaduseks on tulnud 45 organisatsioonilt/isikult ja kokku tehti ligi 300 ettepanekut. Peamine ootus on, et seadus aitaks luua õigusselgust kui ka raamistikku nii riiklikel arengute suunamisel kui ka erasektorile investeeringute kavandamisel. Ootus on, et arutelud oleksid konkreetsed ja läbipaistvad. Seadust ei ole valmis kirjutatud vaid oodataksegi aruteludest tulnud sisendit, mille põhjal pannakse seadus kokku. Analüüsides teiste Euroopa riikide kliimaseadusi ja eriti põhjamaade omasid on näha, et tegemist on raamseadustega, mis ei lähe sektoriti väga süvitsi vaid annavad sektoriülesed eesmärgid ja vastutused. Sektori põhised on KHG eesmärgid ja kuidas riigita seda arutada. Arutada võiks ka seda, mida saaks näiteks eriseadustesse sisse tuua, et neid ajakohastada. Oluline on leida üles sektorites kui kiirelt sektor liigub ja kuidas prioriteete sättida. Kliimaseadusesse tuleb ka vastutuse plokk, et olla kindel eesmärkide saavutamise tagamisel. Rahastuse küsimus on ka paljudel sektoritel tähtis teema, oleme ette näinud, et rahaliste vahendite pool oleks ka seaduses sätestatud. Räägime kliimarahadest, kauplemissüsteemide rahadest kui ka riigirahadest. Kirja peaks panema ka ka

põhimõtete nagu kliimakindluse tagamine. Esmane kliimaseaduse ülesehitus: üldsätted ja regulaarimisala, kliimaeesmärgid, kliimarahastus, kliimaneutraalsuse tagamise põhimõtted, üksikisikute kliimaalased õigused ja vastutus, aruandlus ja seire, vastutus, järelvalve.

Merendus on teistsugune kuna rahvusvaheline merendus ei kajastu siseriiklikus määras. Töörühmal vaja arutluse käigus välja selgitada, kuidas teemat kajastada.

Majandusliku analüüsi küsimus. Analüüsi ei tehta, teema võetakse juhtrühmas üles, et arutada. Kui teha analüüs siis tuleks teha korralikult ning lisaks nt kliimamuutustega kaasa tulevad probleemid nagu tormid jms.

Sektorite jaotuse ettepanek seaduses: energeetika (sh ETS), transport, põllumajandus, tööstus (sh ETS), jäätmed, hooned, maakasutus. Läheneme merendusele terviklikult, võimalik on, et spetsiifilised osad nagu nt meretööstus läheb muu sektori alla.

2. **EKUK esitlus. KHG inventuuri heitkoguste jaotus merenduses.**

KHG andmete esitamine on rahvusvaheliselt kokku lepitud, andmed tulevad põhiliselt kütusetarbimisest, ning need saame Statistikaametist. Välja jääb rahvusvaheline merendus, tuleb täiendava infona aruandlusesse juurde. Riigisisene laevandus sisaldab kogu riigi sees olevat laevaliiklust, kui laev sõidab Soome on juba tegemist rahvusvahelise merendusega. Merendusega seotud valdkonnad hakkavad kõik erinevate ridade all olema.

Hetkene langus, mida prognoos ette näeb, on langus aastast 2021, mis tuleneb ühe parvlaeva elektrilaevaks minekul aastal 2027. Rahvusvahelise merenduse arvestus käib tankimise kaudu.

Juba kogutud andmete mitte kasutamise küsimus. IMO tasemel on täpne arvestus, miks ei kasutata. Riigisisene arvestus toimub IPC standardi alusel, et kõik riigid oleksid samasuguse sisendiga. Tulevikus kombineerimise võimalus? Rahvusvahelise laevanduse ehk IMO andmed lähevad täiendava infona. Vaja on ka andmeridade pikaaegne olemasolu. Alusandmed peavad olema omavahel võrreldavad. Plaanis on andmete ja arvestuse ülevaatamine Statistikaametiga, millega tegeleb KLiMi meremajanduse osakond. 18,47% on siselaevanduse baasiks vale, see on Tallinna Sadama number. Siseriiklikus arvestuses ei ole arvestatud paljusid teisi ameteid/ettevõtteid. Kui laev bunkerdab Eestis ja siis läheb mujale riiki, siis tema heitkogus ei lähe siseriikliku laevanduse alla vaid see esitatakse täiendava infona. Vaja ongi arutada, kuidas käsitleda rahvusvahelist merendust kliimaseaduses.

3. **Ettepanekute palve andmete ja statistika paremaks muutmisel.**

- Jagatud jõupingutuse määruse (JJM) numbrid lähevad suuremaks kui tegelikud andmed muutuvad ja suurenevad.
- Kütuste andmete kogumisel võetakse kõik ühtse andmehulgana.
- Mõte teha siseriiklik andmete korjamine, ühtne süsteem.
- Arutada siseriikliku merenduse heite vähendamise potentsiaal, et üldine pilt kokku tuleks.

Paus

4. **Siseriiklik merendustranspordi KHG heide arutelu.**

ELi kaugem eesmärk ja IMO 2050. aasta eesmärgid ühtivad, meie peame arutama, kuidas meie sinna jõuda tahame. Keskendumine rohkem võimalustele. Kuidas rohepööret enda jaoks ära kasutada ja suunata. Siseriiklik meretransport läheb JJM alla. Eesti peab vähendama 40% heiteid, parvalaeva osa on 18 kt. Kuidas arvestusalused paika panna?

Kas peaks tegema eraldi riikliku raporteerimise süsteemi? Küsimus, mida võiks arutada.

- Sadamate infrastruktuur vajab ka kaasajastamist, mitte ainult laevaliiklus. Alternatiivkütuste taristu on ka tähtis osa, mis vajab eriinfrastruktuuri. Riiklikute meetmete küsimus, kuidas millal ja mis.
- Vajalik on kindlasti ära kaardistada, mis on siseriikliku ja mis välise meretranspordi all. Näiteks Tallink, kes pigem kuuluvad rahvusvahelise meretranspordi alla aga tegelikult emiteerivad ka Eesti siseselt osaliselt heiteid. Selleks oleks vaja koos lahendus leida. Regulatiivne nõue puudub, kas riigilaevad peab sisse arvestama või mitte, tuleb otsustada, kuidas nendega tegutseda. Küsimus selle osas, kas riigilaevad on transpordi all. Hetkel keskendume riigisisesele transpordile ning Tallink ja rahvusvaheline transport tuleb arutlusele järgmises blokis.
- Kui laev töötab LNG peal nt siis kaldaelektri kasutamine selle peal ei ole roheline.
- Kasvuhoonegaaside kvootide müügist saadud tulu, kuidas kasutatakse, kas saaks sadamates kasutada, et taristut muuta. Plaan siseriikliku meretransporti dekarboniseerida, sisaldab ka sadamaid, tuleb kindlasti mõelda, kuidas olla kindel, et see raha, mis läheb sektorisse tuleks ka tagasi sektorisse.

Kui kitsalt tuleks laevanduse mõistet võtta, kust on numbrid tulnud ja innovatsiooni küsimus laevanduses? Arvestus on tehtud statistikaameti andmete põhjal, mis tuleb kütuste juurest, vajadus nendega rohkem arutada olukorda. Innovatsiooniga on võimalus heited alla saada. Kas kliimaseaduses toome sisse ka väikesadamate ja hobilaevade ambitsioonid. Innovatsiooni Eesti laevanduses tegelikult on olemas ja seal on ka ekspordi võimalused. Vaja on kindlasti EKUKiga selgeks teha, mis andmete põhjal on tehtud KHG heidete arvestused meretranspordis.

Riigilaevastiku küsimus – EKUKi arvestuses on ka uus praam, see tähendab, et riigilaevad on ka arvestuses.

- Jah, riigilaevu soovitakse ikka ka dekarboniseerida. Riik on paika pannud et Virtsu-Kuivastu liinil on tulevikus elektrilaevad.

Riik peab viima oma laevad süsinikuneutraalseks. Kas peaks seadma eesmärgiks riigilaevade süsinikuneutraalseks viimise. Vajadus sektori nägemuseks siinkohal. Vajadus terminoloogia täpsustamiseks nagu süsinikuneutraalsus, kliimaneutraalsus, emissioonide vähendamine jms. Vajadus täpsustada, mida soovime saavutada. *Carbon capture* on nt hall ala, mida võiks ka arutada.

Nägemus on, et võiks juhinduda IMOst siinkohal. Oluline välja tuua ka see, et IMO hetkel veel töötatakse välja meetmeid ja vaadatakse üle varasemad.

- Õiged andmed tuleb lihtsalt võtta. IMO tasandist lähtuda ennekõike ja siis eraldi arutada väikelaevade kohta.

Väikesadamate süsinike heide on marginaalne kogu siseriiklikus laevanduses.

Lõuna

5. **Rahvusvaheline meretransport arutelu. Modereeris Jaak Viilipus.**

Rahvusvahelise meretranspordi kohapealt on tekkimas uus dimensioon, kus luuakse rohekoridorid, mis sisaldavad ka maismaa poolt. Paralleelselt on käimas ka rohetiiger, kus luuakse teekaart. Ambitsioon võib siinkohale lahku minna miinimumnõuetest rahvusvahelistes regulatsioonides ning küsimus ongi, kuidas seda kliimaseaduses kajastada, kas üldse kajastada. Teiselt poolt on tehnoloogia, mis kaasa tuleb, kuidas teha lahendused, et ambitsioonidega kohaneda. Ambitsioonide tegemisel tuleb ka kindlasti mõelda ekspordi võimaluste peale.

Rohekoridorid on üks dimensioon, Soomlaste ja Rootslastega on võimalus koostööd teha, et rohekoridoride võrgustik luua. Maailmas seda veel ei ole. Hea võimalus innovatsiooniks. Küsimus tuleb sealt ka sadamate ja jäätmevedude infrastruktuuri toetuse juurde, mis peaks toetama kogu seda teemat. Lisaks on Rohetiiger, kus sektorid ise on kokku leppinud teemad. Ambitsioonid ja riigisisesed tegevused võivad lahku minna. Kliimaseaduses suhtes tulekski arutleda, kuidas ja kas kajastada rahvusvahelist osa. Eesti eksport sõltub palju transpordi hinnast, seda tuleb arvestada ambitsioonide tegemises. Mida veel võiks arvestada?

- Kui seadusetasandil ei ole ambitsiooni siis võib eraalgatuse kätte alati asja jätta.
- Rahvusvahelisest standardist vist kõrgemaks ei lähe.
- Kas käsitleda rohekoridoride raames rahvusvahelist meretransporti, see on hall ala.

See info on ka oluline, mida meil on vaja, et IMO on miinimum ja karmimaks ei lähe aga ka märkida ära, et nii palju on vaja, et edasi minna. Loogiline on see, et kõik ei lähe seadusesse kirja ja mõtleme ka sellele mis ei ole regulatiivselt veel nõutud. Siit võib ka majanduskasv tekkida.

Jaak Viilipus – Innovatsiooni ja eksportimisvõimaluste osas on rohekoridoride teema võimaldanud meil Põhja-Läänemere piirkonda tugevalt esile tuua. Mis mõtteid selles teemas oleks?

- SRC kommentaar. Väga suured võimalused on, kasvav huvi ja kasvamine läbi tarkade lahenduste. Alternatiivsete kütuste kasutusele võtmisel on päris suured takistused nt. saadavus. Rohepöörde läbiviimisel ei ole ainult ühte lahendust. Pikk teekond vajab pidevat investeeringut.
- Kui suur peaks olema süsinikutasu? Kui tasu eesmärk on teha laevad roheliseks, siis kust maalt tekib vajadus investeerida?

Probleem ongi selles, et praegu ETSi süsteemis, et raha tundub minema mujale sektorisse ja ei tule tagasi kuigi asja eesmärk on vähendada laevatööstuses.

- Tallink – Hetkel ei ole millele ümber teha laeva, LNG on kõige puhtam ja ökonoomsem.

Metanool on hea, aga temas on ikka süsinik sees, saaksime pigem ikka rääkida süsinikuneutraalsusest. Käib kinnises ringis. Eesmärk on pandud aga kuidas selleni jõuda, seda ei tea. Laevaomanikul peab ikka mingi tugi olema kuna uuele tehnoloogiale mineku risk on ikka suur. See risk ei peaks 100% jääma ettevõtte kanda. Just hiljuti propageeris EL LNG-d, see on küll ülemineku kütus, kuid siis toimus muutus ja leiti, et LNG kütus ei ole ikka hea. Laevaehitaja jaoks 2 aastaga meele muutmine, mis on hea ja mis ei ole on kulukas.

Jaak Viilipus – Kas klassikaline laevandusturgude toimumine muutuvas keskkonnas on võimalik?

- Sellepärast peakski olema majandusmõju hindamine. Kõik osad peab arvesse võtma.
- Võiks anda soodustusi näiteks veeteede tasudelt, kes punkerdavad alternatiivseid kütuseid. Loome eelduse nügida.
- Tänane võimekus Eestis biogaasi toota ei kata isegi ühe laeva vajadust. Alternatiivkütuste teema tegelikult ei hõlma ainult laevu vaid kogu seda infrastruktuuri, tootjad jne.

Töögrupis ongi tähtis formuleerida kõik mõtted ja ka kogu vajalik infrastruktuur. Esimesel kohtumisel me räägimegi hetkeolukorrast ja varsti peame kõik mõtted formuleerima ära.

Laevandus on tõesti mahukas ja kõiki tehnoloogiaid hetkel küll ei ole aga täna ongi muutuste aeg ja peame looma võimalused. Riigiabi teemadel ei tohiks kindlasti naabritele alla jääda ja kuna EL ei ole alates 2024 veel kehtestanud riigiabi nõudeid on see teema ka lahtine.

Kuidas on põlevkiviõli kasutamine kütusena? LNG on allapoole muutunud mingitel kaalutlustel, äkki õnnestub ainsat Eesti toodet propageerida mingitel tingimustel.

Kütused on nii suure arengu läbi teinud viimaste aastatega, et siin ümbruskonnas ei sõida keegi põlevkiviõliga. Julgen öelda, et Tallink ei näe siin mõtet.

Kohtumistest põlevkivi tehastega on mõnel tegelikult ka mingi mõte kuidas jalajälg väikseks teha aga see oleks pigem ainult lühidalt kasutada ülemineku ajal.

ETSi raames on võimalik kehtestada saarte erand nt kui Tallinn-Kuressaare liinil sõidab laev siis saavad nemad CO2 soodustust, et toetada inimeste elamist saartel.

Paus

6. **Sadamate ja terminalide KHG heide**

Väljakutsed: heitme arvestuse alused, alternatiivkütused ja taristu, riiklikud meetmed, väikesadamad ning innovatsiooni ja ekspordi võimalused.

Ellen Kaasik esitlus – Rahvusvaheline meretransport

KHG inventuuris (EKUK) on transpordisektoris käsitletud ainult siseriiklik laevandus. Siseriikliku laevanduse baas ei vasta tegelikkusele ja on oluliselt väiksem.

- Baas tuleb ümber arvutada ja võtta arvestusse ka TS Laevad ja muud saarte vahel opereerivad laevad, riigilaevastik ja muud. Neid on Eestis väga palju.
- Tallinna Sadama tegevusega seotud CO2 emissiooni mõjualades arvestatakse lisaks enda laevadele ka nende CO2, mis tuleb sadamasse nagu Tallinki laevad näiteks ehk külastavad laevad, MRV andmebaas. Kasutatakse AIS ja EMSA andmebaasi.
- Tallinna Sadama CO2 emissiooni arvutamise digiskeem: TS keskne andmebaas, toetavad andmebaasid, arvutuste scriptid, visualiseerimine.
- Kui TS kontserni kuuluvad laevad lähevad rohekütusele on üle poole kontsernis kasutatav energia roheline. Võimalused: elektrifitseerimine, lühematel reisidel rohevesinik.
- Kliimaeesmärkide täitmiseks ja loomiseks on kindlasti vajalik mõõdik, KHG arvutamisel on ka võimalik metoodikate kombineerimine. Mõistlik kasutada juba avalikke andmebaase.
- Kliimaseaduses peaksid olema sektoripõhised heitmete vähendamise eesmärgid, et ettevõte saaks oma investeeringuid planeerida.

Kuidas võiks sadamate vaates kliimaseaduse arutelu vedada? Kas vaadata suur ja väikesadamaid edasi jms?

Tuleks ära kaardistada kus heide tekib vastutusalal; peaks olema vaba võimalus kõigil pakkuda mõtteid siinkohal.

Kliimaseaduses peaksid olema ka *scope'id,* kuidas midagi mõõdetakse.

Sadamatele on ka tulemas alternatiivkütuste nõuded. Kui kaugel TS selles valdkonnas on? Välisettevõtetel on huvi siia tulla. - TS mõtleb selle peale ja tegevus käib.