KLIIMAMINISTEERIUM

KlimS merenduse töörühma kohtumine

Kommenteerinud [KK1]: Pärast süvitsi lugemist olen mina protokolliga rahul. Kui midagi spetsiifilist on välja jäänud, siis oskavad Jaak või Kaupo vaadata, kas on puudu. Struktuur on ka loogiline, kui korralikult lugeda.

Tallinn 16. jaanuar 2024

Algus kell 12:15, lõpp kell 17:15

Juhatasid: Kaupo Läänerand ja Jaak Viilipus
Protokollis: Kärolin Paju (Civitta Eesti AS)

Võtsid osa: Guldar Kivro (TS laevad), Katrin Koskela (KLIM), Kristi Kõrge (EAS), Andres Laasmaa (Riigilaevastik), Roomet Leiger (TalTech), Hannes Lilp (SRC), Kaupo Läänerand (KLIM), Riho Nüüd (EKRE), Riina Palu (Saaresalu), Helen Sulg (KIK), Rivo Uibopin (TalTech), Andres Valgerist (Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon), Arvo Veskimets, Jaak Viilipus (KLIM), Roman Vinartshuk (BLRT), Agni Kaldma (Muuga Selts MTV), Veigo Tamra (LTH-BAAS AS), Erly Lüdig (Tallinna Sadam), Elise Nassar (Laevaomanike Liit), Ellen Kaasik (Tallinna Sadam), Teemo Toomsalu (KLIM), Agnes Pilv (TRAM), Jaak Kaabel (Kihnu Veeteed), Liis Kikas (KLIM), Rene Rajasalu (KLIM), Liina Härm (Eesti Meretööstuse Liit), Indra Kaunis (Laevaomanike Liit), Rene Pärt (Tallinna Sadam), Urmas Mardi, Andres Jaadla, Elo Lutsepp.

Veebis: Markus Vetemaa (Tartu Ülikool), Kristjan Truu, Mati Sarevet, Villu Vatsfeld (meretehnika Kompetentsikeskus), Aleksei Lotman (ELF), Leo Filippov, Hannes Lilp (SRC), Merle Moring, Andrus Maide, Tarmo (Kõuts?), Enn Kreem

Kommenteerinud [KK2]: Seda ei oska mina ka öelda, milline Tarmo oli, nimekirjas oli kaks Tarmo Kõuts ja Tarmo Tamm (Eesti 200).

PÄEVAKORD

- Rahvusvaheline laevaliiklus
- Riigisisene laevaliiklus
- Sadamad
- Meretööstus
- Rohetiiger - “Transpordi teekaart”

1. **Sissejuhatus asekantsleri poolt**

- Eelmine arutelu oli väga konstruktiivne.
- Toome sisse ka aluspõhimõtteid, mis eelmine kord välja pakuti. Nende juures võiks tekkida diskussioon ja arutame, et mis on õige ja mis mitte. Need oleks tarvis läbi arutada.

- Meil ei ole häid eesmärke ega numbreid veel lauale panna, üritame seekord panna üldpõhimõtted paika, nö-Põhiseisukohtade sõnastamine.

Kommentaar: saadetud põhiteemade ja sisendi dokumendis on andmed vaja üle kontrollida.

Vastus: saame seda veel täiendada.

2. **Rahvusvaheline laevaliiklus**

slaidid lisatud

Rahvusvaheline laevaliiklus koosneb laevadest, mis sisenevad ja väljuvad Eesti merealadele ja/või sadamatesse. Eesti olusid arvestades saab antud kategooriat veel omakorda jagada kolme kategooriasse:

- Regulaarreise tegev parvlaevaliiklus
- Eestisse suunduv ning lähtuv kaubalaevade liiklus.
- Eesti merealadel toimuv transiitliiklus ja selle teenindamine.

Arutelu:

- Küsimus: kas me transiitliiklust üldse saame mõjutada?

Vastus: saame ikka.

- Siit võiks välja arvata lihtsalt läbisõitvad laevad.
- Me saame otsustada, et sellega ma ei tegele, aga meil on siiski vaja see ära markeerida. Küsimus: kas meie eesmärk on vaja panna iga kategooria kohta paika numbrilised näitajad?

Vastus: ei. Meil on vaja kliimaseaduseks teha seda, et vaadata rahvusvahelisi näitajaid jms, et otsustada kuidas me tahame kliimapoliitikat suunata. Eesmärgid on keskkonna kaitsmine ja majanduskasv. Mis on need põhilised eesmärgid millega saame seda tagada?

- Küsimus: kas me paketis FitFor55 lubasime midagi juba ära?

Vastus: EL on tehnoloogianeutraalne. Meil on võimalik KlimS öelda, et me mingit tehnoloogia suunda eelistame. See on kõik lahtine.

- Küsimus: kas ma kliimaseaduse mõistes räägime merendusest kui ainult laevandusest?

Vastus: ei, me räägime kogu meremajandusest laiemalt.

- Kliimaosakond arutles, et me ei peaks jääma kinni ainult kliimaseadusse vaid ka laiemat pilti vaatama. Majandus ja keskkond on veidi vastandlikud ja peame välja mõtlema kuidas mõlemat toetada. Kas me tahame ja kus me tahame karmimaks minna? Kuidas saame kasu rohepöördest ka majanduses?
- Küsimus: Meil on rahvusvahelised nõuded (IMO, FitFor55 jne) olemas, kas kuskil on olemas analüüs, mida need kõik meie jaoks tähendavad? Kas poleks mõistlik neid vaadata enne?

Vastus: me üritame täna rohkem põhimõtetega tegeleda ja kolmandal kohtumisel võtta ette numbrid. EL ise on ka teinud mõjuanalüüsi. Kui me jõuame 3 põhimõtteni, siis meil on rahastus olemas, et teha analüüs. Raamleping mille raames seda teha, on olemas. Analüüs tuleb taha, kui me kuskile omadega jõuame.

- Küsimus ei ole selles, et kas me oleme midagi FitFor55 raames lubanud, praegu sellel aastal juba kehtivad väga ranged uued nõuded laevadele.
- Praegu me räägime majandusmõjuanalüüsist, aga peaks olema laual ka keskkonnamõjude analüüs.
- Kui palju me igasuguseid keskkonnamõjude analüüse teeme ja kas neid saaks teha kuidagi paremini, targemini, kiiremini. Ka sellised mõtted on teretulnud. Osad sektorid leiavad, et see on takistav.
- Küsimus: kas täna vaatame kategooriad üle ja siis anname mingid numbrid, et saaks analüüsi teha?

Vastus: meil on olemas numbrid. Me peame erinevaid stsenaariume põhimõtete raames juba arutama. Mõte oli kõikidesse harudesse minna süvitsi. Käime läbi, millised need mõõdikud üldiselt võiksid olla.

- IMO-l on välja töötatud metoodika keskkonnaheite arvutamiseks. Seal on erinevad tekkeallikad arvestatud ja see metoodika on olemas.
- Küsimus: Meil on kohtumise nimi kliimaseadus, aga tegeleme tegevuskavadega. Kliimaseadus peab näitama sellist detailsust, mis me arengukavaga saame luua.

Vastus: me saame öelda kliimaseaduses konkreetseid asju, aga näiteks konkreetsete kütuste ja muu sellisega peame olema ettevaatlikud. Meil on ka teised valdkonnad, kes kõik tahavad palju asju seadusesse. Me ei saa väga detailselt igasugu numbreid sisse tuua, peame keskenduma põhimõtetele. Paneme kõik lauale ikka, aga lõpptulemus peaks olema suhteliselt abstraktne.

2.1 Ettekanne: Transpordi teekaart (Rohetiiger)

slaidid lisatud

- Küsimus: kas ettepanek on „väikesaartevaheline liiklus peab olema süsinikuvaba“?

Vastus: jah, aastaks 2040.

- Küsimus: mainisid, et rahvusvahelistel liinidel on keeruline võtta kasutusele alternatiivseid energiaid, samas Mereakadeemia on teinud selle kohta ettepanekud. Me teame ühelt pool rahvusvahelisi nõudeid ja teiselt poolt ambitsioonikamat plaani. Selle kohta võiks ikkagi ministeerium analüüsi teha, et mis need reaalsed numbrid on.

Vastus: jah, me saame kõik lauale panna, laseme diskussioonil tekkida.

- Kommentaar ettekandjalt: kõikidel meetmetel on rahaline pool ka juures. Euro per kokkuhoitud CO2 per tonn? Selle oleme arvutanud. Veel ei tea, et milliseid lisakulusid veel arvesse võtta.
- Küsimus: kas tuulikud siia ei lähe? Kas see on teises töörühmas?

Vastus: jah, see on teises töörühmas, aga ongi hall ala.

- Kommentaar: üks asi on see, kus on arvesse võetud laeva keskmist kütusekulu. Samas neid tehnoloogiaid on erinevaid. Saab määrata ära geograafilise punkti, kus ta arvutab, palju parasjagu CO2 toodab. Meil on need asjad laeva sisevõrgus olemas ja need annavad lõpuks selle numbri. See investeering ei sõltu laeva suurusest, 40 000 € laeva kohta. See on väga soodne, arvestades kui palju hoitakse kütuse pealt kokku ja kui palju andmeid saavad. Kui need andmed oleksid kõikidel laevadel olemas, saaks väga põhjaliku analüüsi teha.
- Küsimus: mille põhjal seda tehakse?

Vastus: kütusekulu.

- Küsimus: kas meil on soov vabatahtliku raporteerimissüsteem järele?
- Kommentaar: kui seada eesmärgid, hakkame mõjutama rahvusvahelisi operaatoreid. Igal juhul, mida rohkem me kogume andmeid, seda targemaid otsuseid saame teha.
- Vabatahtlik süsteem peaks olema loodud, aga see operaatoritele lisakohustusi ei tekita.
- Küsimus: Kuidas see raporteerimine töötab, kas siis rootslased hakkavad ka tahtma? Peavad igale poole lõpuks raporteerima?

Vastus: Rahvusvaheline metoodika on olemas. Me toetame eeldusel, et me leiame lahenduse, et lisakoormust ei tule.

- Me ju tahame ikkagi seda ka mõõta, et mis on meie territoriaalmeres see kogus.

Esimene prioriteet on, et vabatahtlik, teine, et ainult Eesti sees, ja püüdleme selle poole, et rahvusvaheline püsiliin on ka mille asju me tahame teada. Statistika jaoks.

- Kui sa tahad midagi vähendada, siis sa pead teadma kus sa praegu oled.
- Meil on rohekoridor, tahaks ka teada kui palju seal CO2 õhku paisatakse. Kui sead eesmärgi, siis pead teadma kuidas selleni jõudma.

2.2 Regulaarreise tegev parvlaevaliiklus (riigisisene laevaliiklus)

- Küsimus: Mida me nende all mõtleme? Keda arvesse võtame? Meil on vaja täpsustada ikkagi.

Vastus: see ongi küsimuse koht, peate meile ütlema. See praegune ülesehitus on raam, mis ministeerium pakub.

- Kommentaar: kui võtta, siis võtta kõik, ei ole mõtet teha poolt tehet. Aga seadus ei pea ju üli detaili minema, võib anna suunised.
- Kommentaar: kõik andmed on olemas ettevõtetel.
- Kommentaar: Soomes kogutakse andmeid ja tehakse kõigile avalikuks. Sins ei taha ettevõtjad neid anda.
- Kliimaseadusesse siis võikski olla esimene punkt kvaliteetsete andmete kogumine. Samas see käibki nii, et Euroopa Komisjon tahab, et kõik avalikustatakse, ettevõtjad kindlasti ei taha.

Väljakutsed:

- Andmete kogumine MRV alusel, kvoodikogumise koostamine vastavalt EL
- Laevade ümberehitamine = retrofittimine. Oht: et meist saab prügimägi.
    - See võiks olla nii, et saab sertifikaadi, et kõik jäätmed, mis tekkisid, on vastutustundlikult käideldud.
    - Kas räägime ainult ümberehitustest? Ei, siia alla võib ka minna laevade asendamine.
- Kütuste tootmine – peab esmalt otsustama, millist toota.
- Teistes riikides punkerdamine – arvestusse läheb 50% kui oled kolmandatest riikidest. Praegu ei ole suur oht.

Mõõdiku kirjeldus: MRV

Algtase ja sihttasemed: EL eesmärgid.

Vajadused eesmärkide täitmiseks: vähemalt teiste riikidega võrdväärsed meetmed. Kvoodiraha sektorisse tagasi.

- Küsimus: kuhu see tagasi läheb täpselt?

Vastus: 100% peab minema tagasi CO2 vähendamisse. Kui seaduses on sõna juba, et läheb tagasi merendusse, siis see on väga hästi.

- Kommentaar: see on suur võit, kui tuleb tagasi sektorisse, aga peaks üritama vältida seda, et see kogu raha läheb tagasi ühe süsinikneutraalse laeva ehitamiseks riigile. Oht on konkurentsivõimes, kui me hakkame ehitama riigile laevu.
- Hästi üldine põhimõte võiks ikkagi olla see, et merendusse tuleb tagasi.
- Ambitsiooni siis sõnastada näiteks nii, et bluecarbon põhimõte luua ja mitte panna nii täpselt paika, kas raha läheb teadusse, sadamale vms.
- Küsimus: kui me ei taha liiga detaili minna valdkonniti, kas saaks panna sellise klausli, et eelistatud on need valdkonnad, mis toetavad Eesti ettevõtteid või teadust, et raha jääks ka päriselt koju?

Vastus: Prioriteetsed on ikkagi laevad ja sadamad.

2.3 Eestisse suunduv ning lähtuv kauba- ja muude laevade liiklus.

- Küsimus: Kas me mõtleme siin kolmandaid riike?

Vastus: ei kõik muu, peale Eesti.

- Lootsitasudega on võimalik muuta laevade käitumist ja seega ka CO2. Miks laev seisab Laulasmaa lahes ei lähe sadamasse? Tasud on nädalavahetusel kõrgemad. Kaitasud, puksiiri tasud, lootsitasud on kõrgemad. Seega võiks tõsta näiteks veeteetasu piisavalt kõrgeks, et on mõistlikum minna laupäeval ikkagi sadamasse, sest veeteel seismine saastab rohkem.
- Tõenäoline on ka see, et laevad lähevad siis hoopis Soome, selle asemel, et Eestis kõrgeid erinevaid tasusid maksavad.
- Riiklikud tasud diferentseerida keskkonnajalajälje poolest.
- infoliikumine/organiseerimine peab paranema, sest tihti nad seisavad seal keset mereteed, sest ootavad, et eelmine laev lõpetaks laadimise vms. Seega online süsteem luua, et oleks parem.
- Kaubalaevadele 5000 gt on sama nõue mis FitFor55-st ja see nõuab kaldataristu investeeringuid, et energia nõudlusele vastata.

Kruiisilaevad

Väljakutsed:

- Laev seisab sadamas ja tekitavad meeletult emissiooni.
- Kaldaelekterit kulub väga palju.
- Vaja teha suures mahus kaldataristu investeeringuid
- Innovaatiliste vesinikutehnoloogiate väljatöötamiseks investeeringud
- Riiklikud meetmed peavad arvestama merenduse valdkonna eripära, et kapitali hulk on suur.

2.4 Eesti merealadel toimuv transiitliiklus ja selle teenindamine.

- Vajadused eesmärkide täitmiseks: riiklike tasude diferentseerimine, sadamas väärtusahela pakkumine tervikuna (kaldaelekter jne). Me ei pea täitma miinimumnõudeid. Kas see on see asi, mida peaks kliimaseadus toetama?
- Kas keegi analüüsib seda suurusjärku? JustInTime-is nähakse väga suurt potentsiaali.
- Mõjutada võiks läbi agentide, Väinamere liiklust suurendada.
- Transiitliiklus on tuleviku perspektiivis potentsiaalne alternatiivkütuste tarbija.

3. Riigisisene laevaliiklus sh saarteühendused ja muu riigisisene liiklus

Riigisisene laevaliiklus koosneb laevadest, mis sisenevad ja väljuvad Eesti sadamatest aga enamasti ei liigu väljapoole Eesti merealasid. Eesti olusid arvestades saab antud kategooriat veel omakorda jagada viite kategooriasse:

- Suursaarte ühenduse pidamiseks vajalik laevaliiklus (5 laeva).
- Väikesaartega ühenduse pidamiseks vajalik laevaliiklus ning hõljukid.
- Riigile kuuluvate avaliku ülesannete täitmiseks vajalikud laevad.
- Muu laevaliiklus (puksiirid jt).
- Väikelaevad (ca 33 000).

Arutelu:

- Küsimus: miks selline jaotus?

Vastus: seal on erinevad riigi toetusmeetmed, väikesaarte laevad on erinevad, need osad kuuluvad CO2 vähendamise skoopi, kõik ei kuulu. Avaliku ülesannete täitmiseks vajalikud laevad on osad mootorsõidukite kategoorias. Väikelaevadega on samamoodi probleem, et tarbivad mootorsõidukite kütused.

- Väikesadamad ei tähenda eelkõige lõbusõidulaevade sadamaid. Kui seal on ikkagi riigilaevad, siis ei ole vahet, kellele see sadam kuulub, vaid kus see asub.
- Küsimus: Oleme selektiivselt lähenenud CO2 mõõtmisele. Näiteks kalasadamate heited ei lähe arvesse, samamoodi on segane see riigilaevade teema. Kas kliimaseadus ei võiks midagi sellist olla, et vähendame CO2 heidet terves sektoris, mitte ainult kindlates valdkondades. Tundub, et pole piisavalt infot ja oleme paljud asjad arvestusest välja jätnud.

Vastus: on effort-sharing-regulation. Kliimaseaduse eesmärk on keskenduda eelkõige siseriiklikele meetmetele, aga kindlasti töörühmas peaksime laiemat pilti vaadata. Kõik tahaksime maailma parandada, aga me ei saa kliimaseadusega ära lahendada kõiki metoodikaid ja probleeme. Kalalaevad otseselt meid edasi ei vii, praegu on selline lähenemine võetud.

Kalalaevadele tulevad teistest direktiividest nõuded. Sama teema on suurlaevadele, kes rahvusvahelisi sõite teevad. Lõpuks hakkab rahastuse prioriteetsus kujunema niikuinii selle pealt, et kes teeb avalikes huvides asju.

3.1 Suursaarte ühenduse pidamiseks vajalik laevaliiklus (5 laeva).

Väljakutsed:

- Sadamate valmisolek. Kui laeva operaator tahaks investeerida, siis on peamine mure ikkagi kaldaelekter.
- Tasuvusaeg, pigem on vaja lepinguid pikendada, et omadega nulli jääda.
- Erinevates hangetes võiksid olla suunised või nõuded, peaks olema mõni rohenõue sees.
    - Keskkonnahoidlike hangete laiendamine merendussektorisse (hanked lähevad kallimaks ilmselgelt ja tegelikult rohepööre maksabki).
    - See on rohepöördesse sisse kirjutatud et asjad läheksid kallimaks. Võiksime näidata ka majanduskasvu perspektiivi, et oldaks toetavamad.
    - Peaksime välja arvutama, et kuidas riigihanked võimaldaksid rohkem raha Eestisse jätta. Kodumaise kasutamine hoiab samuti keskkonda. Kas saaksime kuidagi empiiriliselt tõestada, et Eestisse jääb rohkem raha kui kohalikku eelistame

kliimaseaduses. Tuleb ikkagi toetada pakkujaid kellel on väiksem jalajälg, Eestiga ei tohi siduda (ei tohi eelistada Eesti pakkujaid teistele EL pakkujatele eelistada).

- Tarkade sadamate läbimõtlemine – mõelda läbi laeva seismine kai ääres, nende sõitmine sadamasse. Planeerimine on tähtis, sellega saame ka CO2 vähendada. Praegu Rohuküla sadam väga halvasti korraldatud.
- Täna ei ole Eestis alternatiivkütuseid sellises koguses võtta, et laev saaks nende põhjal sõita.

Algtase ja sihttasemed: Rohetiigri teekaardis 90% aastaks 2040.

Vajadused eesmärkide täitmiseks: Kaldaelekter (sadamataristu); laevade ümberehitus (tuleks pigem toetada ümberehitajaid, mitte laevaomanikke); rohekoridoridide laiendamine riigisisestele laevaliinidele

- Peaksime vältima seda, et need omavahel seotud investeeringud tehakse nii suurte vahedega, et kokkuvõttes tekivad sellega suured kulud. Ei saa ainult ehitada laevu või sadamaid, kus oleks võimalik alternatiivkütuseid saada. Tuleb kogu väärtusahela loogikat vaadata. Investeeringute tegemisel, toetuste andmisel tuleb vaadata tervikpilti ja need tuleb teha õigel ajal ja õiges kohas.
- Peame ära otsustama, millisele kütusele keskenduda, praegu me ei tea sedagi. Tuleb parandada kõigi osapoolte vahelist koostööd. Meie meretööstus peab saama ka referentse nende uute tehnoloogiatega.
- Automaatsadamad ei tasu sadamate vaates majanduslikult kuidagi ära.
- Asenduslaevad – tühimik, mis vajaks täitmist keskkonnasõbralikult. Täna see ei vasta jalajälje ega teenusekvaliteedi mõttes avalikkuse ootustele.
- Saartega ühenduste hinnastamise puhul on väga suur võimalus mõjustada teisi transpordisektoreid ka ja suunata inimeste käitumist. Elektriautod näiteks ei pea laevatranspordi pileti eest maksma. Hinnastamine seega ka diferentseerida. Soodustada busse samamoodi, buss soodsamaks.
- Reisijapileti ärakaotamine oli Norras vaheetapina kasutusel, et soodustada *carpooling´ut.* Et inimesed sõidaksid autodes suuremates gruppides. Ühistransporti soodustav piletihinna kujundus.
- Põletamise või mitte-põletamise küsimus on tähtis. See võiks olla ka seal sees olemas, sest muidu ikka põletame kütuseid.

3.2 Väikesaartega ühenduse pidamiseks vajalik laevaliiklus ning hõljukid.

Vt punkt 3.1

3.3 Riigile kuuluvate avaliku ülesannete täitmiseks vajalikud laevad.

Väljakutsed:

- Riigilaevastiku seisukohalt on kõige tähtsam see kriteerium, et kuhu me peame jõudma. Need peaksid olema seaduses kindlasti kirjas, siis riigilaevastik investeerib nii palju kui vaja. Näiteks see sama 2040. aastaks 90% (sellel peab olema ka vaheetapp 60%) CO2 ekvivalendi vähendamine. Selle kriteeriumi najal saab hakata päriselt tegema otsuseid, et eesmärke saavutada.
- Riigilaevastiku investeerimise üks oluline põhimõte on see, et pole laeva, pole probleemi ja teine pole inimest, pole probleemi. Teemaks on seega kauglootsimine, nutiboid, automaatne laev. Suurem autonoomsete kaugjuhitavate lahenduste kasutamine. Täna ükski regulatsioon seda ei luba. Seadusandlus peaks järgi tulema, ettevõtjatel on sellised laevad olemas.

3.4 Muu laevaliiklus (puksiirid jt).

Väljakutsed:

- Praegu need kuhugi alla ei lähe.
- Puksiirid ei saa kunagi jõuda sinna, et nad 100% elektri peal töötavad.
- Rohetiigri teekaart on tegelikult mõeldud nii, et parvlaevad on 100% peal ja 10% moodustavad puksiirid, mida ei saa roheliselt opereerida, kokkuvõttes jõuda 90% peale.
- Nende laevade heidet võiks äkki reguleerida kütuse maksustamisega?

3.5 Väikelaevad (ca 33 000).

Väljakutsed:

- Nende kütusekulu me ei saa arvestada.
- Nende efekt oleks niivõrd väike, et pole mõistlik reguleerida kliimaseaduses. Kaasnevad CO2 kasvud teistes sektorites. Pigem panustada taristusse.
- Võiks premeerida seda, et kui nad võtavad rohelisemaid kütuseid, on keskkonnasäästlikumad. Näiteks esmaregistreerimine on soodsam. Sadamad võiksid ka ennast hakata rohesadamatena pidama ja vastavat hinnastamispoliitikat rakendada.
- Kokkuvõttes: Sadamataristus diferentseeritud tasudesüsteemi rakendamine, et soodustada rohetehnoloogiate kasutuselevõttu.
- Kas ikkagi on vaja väikelaevu ümber ehitada, neil nii väike mõju? On küsitav.

4. Sadamad ja vajalik kaldainfrastruktuur

Sadamate roll kliimaeesmärkide täitmisel on ülioluline, sest laevad ei saa EL kui ka IMO nõudeid täita kui ei ole olemas toetavat infrastruktuuri (kaldaelektriühendus, alternatiivkütuste punkerdamise võimalusi jpm). Seetõttu nähakse ette EL kliimapaketis ka nõuded sadamatele. Sadamaid saab jagada tinglikult nelja kategooriasse:

- Rahvusvahelisele laevaliiklusele avatud TEN-T võrgu sadamateks, kellele tekivad kohustused kliimapaketist tulenevalt.
- Rahvusvahelisele laevaliiklusele avatud muud sadamad, mis ei ole TEN-T võrgu sadamad.
- Saarte ühendusteks vajalikud sadamad
- Muud sadamad (sh väikesadamad)

4.1 Rahvusvahelisele laevaliiklusele avatud TEN-T võrgu sadamad, kellele tekivad kohustused kliimapaketist tulenevalt.

Mõõdiku kirjeldus: CO2 ekvivalent

Vajadused eesmärkide täitmiseks:

- automaat sildumisseadmed
- kaldaelekter
- punkerdamised (milline on tulevikualternavtiiv, mis kütust laevad sooviksid punkerdada?)
- keskkonnaalaselt diferentseeritud sadamatasud on juba kasutusel (mida rohelisem laev, seda vähem peab maksma)

- tehnoloogia fikseerimist sadamad ei poolda, laevade süsinikupüüdimse tee võtmist ei saa nemad mõjutada, vabatahtlik CO2 mõõtmine neil on, rohekoridorid ka (projektipõhised koostööd suurendavad lahendused on väga head, kaasfinantseeringute taotlemine),
- sadamaoperaatorite emissiooni mõõdetakse ka, üks näitaja on nende poolt kasutatav kütus, tehnoloogia jne, kokku Scope 3. Sellega saab investoreid meelitada.
- Suurimad emissiooni-allikad on vesi, elekter, soojus, laevakütus, tegelikult ka muud sõidukid jne. Carbon capture püüdurid on laevadel olemas, mitte sadamal
- Siin kohalduks ka vabatahtlik raporteerimine. Raporteerimine võiks olla vabatahtlik, aga eesmärk kohustuslik. Praegu neid eesmärke ei ole, need vaja seada.

4.2 Rahvusvahelisele laevaliiklusele avatud muud sadamad, mis ei ole TEN-T võrgu sadamad.

Algtase ja sihttasemed: lähtume rahvusvahelistest nõuetest.

Vajadused eesmärkide täitmiseks: võiks olla meetmed, et motiveerida sadamaid tegema rohelisi investeeringuid, aga kohustuse panemiseks on määramatus hetkel liiga suur. Ei tea isegi, millist kütust peab pakkuma. Seaduses ei tohiks seejuures kindlasti määratleda kütuse või tehnoloogia liiki.

4.3 Saarte ühendusteks vajalikud sadamad

Vajadused eesmärkide täitmiseks: sadamate infra loomine (eelkõige kaitserajatised, kaldarambrid nt).

4.4 Muud sadamad (sh väikesadamad)

Väljakutsed:

- samad teemad, mis eelmiste sadamatega, tuleb kindlasti silmas pidada, et ei ole ainult lõbusõitudeks.
- Alternatiivsete kütuste tankimiskohtade loomine
- Kliimamuutustega, ekstreemidega kohanemine
- Väikelaevade kaikohtade puudus üle riigi
    - Mis seda probleemi lahendab? – eelkõige sadamate laiendamine, mitte uute ehitamine.
    - Eestis väikesadamad ja väikelaevaomanikud ja laevad ise ei ole probleemsed. Nad ei vaja eraldi reguleerimist, kuivõrd järeleaitamist. Ootused väikesadamatele kasvavad, aga nende võimekus investeeringuid teha on väiksem.
- Sadama infrasse vaja investeerida
- Regulatsioon – et keskkonnaalased nõuded ei piiraks ettevõtlust, tuleb leida tasakaal. Tallinna kesklinna ja saare väikesadama vahel on suured erinevused.

5. Meretööstus

Meretööstus on kliimapaketis ennekõike võimaldaja rollis, mille tegevuste sidumine laevanduse ja sadamatega aitab kaasa tuua majanduskasvu rohetehnoloogiatest. Meretööstuse saab jagada tinglikult:

- Uute laevade ehitus
- Laevade remont ja ümberehitus
- Meretehnoloogia ja muud toetavad tegevused (digipööre)

Väljakutsed:

- Kas üks kindel kütus lukku panna? – ei, sellist asja pole ja ei saa olema. See on väga pikk ja kompleksne protsess. Kõiki tehnoloogiaid ei ole veel täna olemas, neid ongi vaja arendada.
- Tehnoloogia arengut stimuleeriks (ja seeläbi ka majanduskasvu) – pöörata see raha tagasi Eestisse. Lipuriigi projekt peab ka tuult tiibadesse saama. Kui nad teavad, et saavad selgelt investeeringutoetust, mis on omakorda väga suure mõjuga kogu sektorile, siis tõenäolisemalt teevad seda. Neid laevu oleks siis kindlasti siia tulemas ja see oleks puhas võit kogu riigile.
- Erinevate tehnoloogiate väljaarendamiseks oleks vaja meetmeid. Teha koos riigiga pilootprojekte innovatiivsete tehnoloogiate testimiseks. Sellel oleks suur potentsiaal ka maailmastaabis. Laeva omanikud võiksid saada toetust, kui kasutavad Eesti ettevõtjate ehitatud või ümberehitatud laevu.
- Punkerdamise võimendamine. Laevaomanikud on välja toonud, et ei ole ligipääsu rohelistele kütustele. Metanool oleks olemasolevate mootorite puhul kõige perspektiivikam. Kõikidest alternatiivsetest kütustest maailmas ongi metanool laevade puhul kõige levinum praegu. Biometanooli tehas valmis 2027(?).
- Kui laevaomanik võtab vastu otsuse metanoolile üle minna, siis tööprotsess on sedavõrd pikk et see võtab aega 2 aastat. Ümberehitamine ja ehitamine võtab kaua aega.
- CO2 mõõtmine toimub, digitaliseerimine kindlasti ka üks osa mis laevu ees ootab ja automatiseerimine.