KLIIMAMINISTEERIUM

KlimS transpordi ja liikuvuse töörühma kohtumine

Tallinn 20. detsember 2023

Algus kell 10:05 lõpp kell 14.50

Juhatas: Sander Salmu
Protokollis: Õie-Liisi Puusemp (Civitta Eesti AS)

Võtsid osa: Krsta-MAria Alas (Eesti Transpordikütuste Ühing), Tanel Jairus (TalTech), Üllar Kallas (ETTA), Kersten Kattai (Autoettevõtete Liit), Herkki Kitsing (ELEA), Enriko Laanemäe (KLIM), Jüri Lember (EMSA), Jüri Läll (Eesti Taristuehituse Liit), Aksel Part (MTÜ Tartu Rattaliiklejate Selts), Miiko Peris (Kaitseministeerium), Kädi Ristkok (CleanTech Estonia), Evelyn Sepp (Rohelised), Silver Sillak (KLIM), Kadi Jette Tamjärv (Tallinna Lennujaam), Riina Tamm (Transpordiamet), Ülle Tamme (Neste Eesti AS), Lili Tiri (ITL), Tarmo Trei (Eesti Taristuehituse Liit), Oleg Tšubarov (Raudteelaste Ametiühing), Stanislav Stõkob (Keskkonnauuringute Keskus), Maria Värton (KLIM), Cris-Tina Pärn (Keskkonnauuringute Keskus), Johann Peetre (Transpordiamet), Anastasija Moskvitšjova (KLIM), MAri Jüssi (Transpordiamet), Eva Killar (KLIM)

Veebis: Jaak Simson (ReM), Mattias Karu (SmartCap), Kalle Toomet (ELVL), ELEA Office, Kaisa Bahmatsev (KLIM), Roomet Leiger (TalTech), Romario Siimer (KLIM), Ain Tatter (KLIM), Peeter-Pärtel Pere (Reformierakond), Steven Lipp (Pangaliit), Anu Kalda (Tallinna Strateegiakeskus), Andres Ruubas (ReM), Martin Ruul (Keskkonnauuringute Keskus), Valentina Sergeeva (Magnetic Group), Rait Pihelgas (ELVL), Rene KOKK (EKRE), Kaarel Kose (Parempoolsed), Kristjan Lepp (KLIM), Marcus Ehasoo (Vabaühenduste Liit), Ketli Lindus (KLIM), Ermo Perolainen (ERAA), Ain Laidoja (VEsinikutehnoloogiate Ühing), Anna-Liisa Kotsjuba (KLIM), Jaak-Adam Looveer (Tallinna Strateegiakeskus), Tauri Tuvikene (TLÜ), Denis BAranov (Pangaliit), Kristi Klaas (KLIM), Mart Kiis (KLIM), Annabel Pops (Cleantech Estonia)

PÄEVAKORD

1. Töörühma juhi sissejuhatus (Sander Salmu, Kliimaministeeriumi liikuvuse asekantsler)
2. Transpordi valdkonna KHG inventuuri tutvustus (Keskkonnauuringute Keskus, Cris-Tina Pärn, Stanislav Stõkov)
3. Transpordi valdkonda puudutavate kliimaeesmärkide ja eesmärkide täitmiseks võimalike lisameetmete tutvustus (Kliimaministeeriumi kliimaosakond, Silver Sillak)
4. Lisameetmete arutelu
5. Järgmise kohtumise eesmärgi tutvustus ning edasised sammud

1. **Töörühma juhi sissejuhatus**

*Slaidid*

Ülevaade päevakavast, kliimaseaduse koostamise kaasamise rühmade ülevaade

Töörühma kohtumiste oodatavad väljundid:

1) sektori heite vähendamise eesmärgid
2) kliimaseaduses sätestatud põhimõtted ja tegevussuunad
3) sektori potentsiaal KHG heidet vähendada
4) võimalused sektori konkurentsivõime tõstmiseks
5) vajadused sektori potentsiaali ja võimaluste elluviimiseks

Järgmisel korral tutvustatakse sektori teekaarti.

Kliimaseaduse koostamise ajakava:

| Aeg | Tegevus |
|---|---|
| september–oktoober 2023 | VTK avalik konsultatsioon |
| oktoober–november 2023 | VTK avaliku konsultatsiooni tulemuste alusel eelnõu koostamise ajakava ja protsessi ajakohastamine |
| november 2023–aprill 2024 | Eelnõu koostamise konsultatsioonid valdkondlikes töörühmades, Kliimanõukogus ja juhtrühmas |
| veebruar 2024 | Arvamusrännaku läbiviimine üle Eesti |
| märts 2024 | Ministri maakondlikud visiidid |
| aprill 2024 | Seaduseelnõu koostamine ja kooskõlastamine |
| juuni 2024 | Seaduseelnõu Vabariigi Valitsusele esitamine |
| september 2024 | Menetlus Riigikogus |
| jaanuar 2025 | Eeldatav jõustumine |

2. **Transpordi valdkonna KHG inventuuri tutvustus (Keskkonnauuringute Keskus, Cris-Tina Pärn, Stanislav Stõkov)**

*Slaidid*

Inventuuris võetakse arvesse ainult riigisisene lennundus ja laevandus, rahvusvahelist lennundust ja laevandust ei ole arvestatud.

**Arutelu ja küsimused:**

- Pärtel-Peeter Pere (Reformierakond): mis autostumise prognoosi see järgib? Praegust jätkusuutmatut ca 620/1000? Kas need prognoosid arvestavad vajadust suurendada

säästvat liikumist? Tundub, et mitte. Transpordi ja liikuvuse arengukava, Eesti 2035 - neid me siin ju ei näe. Millist autostumise prognoosi me siin järgime?

Põhineb läbisõitudel ja olemasolevatel meetmetel. Arvestatud on ainult nende arengusuundadega, mis on juba rahaliselt kajastatud / eelarvestatud. Kõiki arengukavades planeeritud suundasid prognoosid ei kajasta.

Praegu on ca 600 000 sõitvat autot, hetkel on arvestatud, et tipp tuleb ca 660 000. Inimeste keskmine sõitmine aga prognooside alusel suureneb (TalTechi baasprognoos).

Ei ole arvestatud inimeste käitumisega seotud meetmed. Pool Eesti praegusest läbisõidust on Harjumaal

- Jüri Lember (EMSA): küsimus kogu metoodika kohta, transpordivahenditel tuleks arvestada nii tootmise kui kasutamisega. Eesti kontekstis toodetakse sõidukeid kuskil mujal ehk siis saastamine toimub mujal ja meie majandust see samas ka ei turguta. Prognoosid lähevad kõik valesti, kui keskendume ainult Eestile ja ei võta arvesse kogu maailma. Soodsam ja keskkonnajalajälge vähendavam oleks nt vanade laevade ümberehitamine.

Tootmine ei lähe inventuurides kaduma, vaid ta on lihtsalt teise riigi KHG inventuuride arvestuses. Kõik 197 riiki peavad tegema KHG inventuuri, need inventuurid läbivad ka auditid. Kuni siiani arenguriigid pidevat aruandlust ei teinud, nüüd teevad alates uuest aastast.

- Maria Värton (KLIM): millised on kõige mõjusamad meetmed KHG heite vähendamiseks transpordivaldkonnas?

Mõjuhinnang ei pruugi anda alati täit pilti, sõltub sellest mida on võimalik mudelites arvesse võtta. Inimeste käitumine praegu hinnangutes ei sisaldu.

Suurimad: biokütuste osakaalu suurendamine (kütuste vahetus). Need jälle olemasolevate meetme mõjuhinnangud. Mõjudele otseselt hinnalipikuid ei saa panna, sots. maj mõjude hinnangud transpordimeetmetele on täiendamisel.

Iga 2 aasta tagant tuleb raporteerida EK-le meetmeid ja rahastust. Kuna *ex post* analüüsi ei ole meetmetele tehtud, siis on raske hinnata ka kulutõhusust.

- Pärtel-Peeter Pere (Reformierakond): kuidas on võimalik, et uuemaid autostumise prognoose ei ole arvestatud?

Prognoositakse tegevuste mitte eesmärkide põhiselt. Kui võtta transpordi ja liikuvuse arengukava esialgne trend, siis me oleme sellest juba praegu kõrvale kaldumas.

Olemasolevate meetmete trend, mis neg arengu jätkumist näitab, ei võtta arvesse arengukava eesmärke, kui need ei ole sisustatud tegevustega. Ei saa eeldada, et lihtsalt seetõttu, et arengukavas on eesmärk, see ka täitub.

- Ülle Tamme (Neste Eesti, Transpordikütuste Ühing): transpordi ja põllumajanduse heide kokku ca 4 mln tonni. See tähendab, et transpordile ja põllumajandusele langeb suur koormus heidete vähendamiseks. Kuna põllumajandusest seda kokkuhoidu ei tule, jääb põhiraskus transpordile. Kliimaeesmärkide saavutamine on kulu, kuid avalik sektor peaks siiski vaatama ka seda, et kliimaeesmärkide saavutamine oleks kulutõhus. Transpordis on seda võimalik ka kulutõhusamalt teha. Täna nt ei ole midagi selleks tehtud, et HVO[1]

[1] diislikütus, mis on toodetud taastuvtoorainest, jäätmetest või jääkidest

oleks võrdne teiste eelistatud kütustega. Nõustub Jüri Lemberiga, et laevad ja muud sõiduvahendid tuleks lõpuni ära kasutada.

Eesmärk ongi meetmed üle vaadata.

- Aksel Part (MTÜ Tartu Rattaliiklejate Selts): autokasutuse prognoos, kas see näitab, et olemasoleva meetmed on hetkel vähepiisavad, et autostumine ikka suureneb?

Rattaliikluse ja kergliikluse meetmed - nende kohta ei ole väga head metoodikat, kuidas neid võimalikult objektiivselt hinnata.

- Jüri Läll (Taristuehituse Liit): mis mõõtkavas me räägime?

TJ (teradžaul)

- Jüri Läll (Taristuehituse Liit): kas alustama ei peaks sellest, miks inimesed liiguvad? Kas eesmärk on see, et inimesed ei liiguks? Kas ei peaks olema eesmärk, et inimesed liiguks vähem?

See on üks töörühma eesmärk, et leida meetmeid, et inimeste autoarmastus ei oleks nii suur.

**3. Transpordi valdkonda puudutavate kliimaeesmärkide ja eesmärkide täitmiseks võimalike lisameetmete tutvustus (Kliimaministeeriumi kliimaosakond, Silver Sillak)**

*Slaidid*

Jõupingutuste jagamise määrus - transport, tööstus, põllumajandus, jäätmemajandus, väikesemahuline energeetika ja hooned.

Võimalikud lisameetmed:

- sundliikumise ja transpordivajaduse vähendamine
- säästvate liikumisviiside kättesaadavuse arendamine
- energiatõhusamate sõidukite osakaalu suurendamine
- väiksema heitega kütuste osakaalu suurendamine

Küsimused aruteluks:

- millistel lisameetmetel on ühtaegu suur mõju KHG heite vähendamisele ja Eesti majanduse konkurentsivõime või inimeste elukvaliteedi suurenemisele?
- kas leidub veel võimalikke soodsa koosmõjuga meetmeid, mida ei ole mainitud?
- milliseid lisameetmeid ja millises järjestuses tuleks rakendada?
- millised on lisameetmete rakendamiseks vajalikud eeldused (teadus- ja arendustöö, koolitusvajadus, muutused riigi ja kohalike omavalitsuste korralduses ning õigusruumis)?

**Arutelu ja küsimused:**

- Kädi Ristkok (CleanTech Estonia): meeldis, et lisameetmete kulutõhusus toodi välja. Tänased tegevused saastavad liiga palju, aga peaksime meeles pidama, et kuidas me tekitame uut majandust - ei saa olle majanduse tulevik, et ostame kõik välismaalt sisse. Mida on vaja, et me saaks ka ise homme pakkuda lahendusi ja neid eksportida?
- Guldar Kivro (Eesti Laevaomanike Liit): olemasolevate parvlaevade ümberehitus, millel on eluiga veel 20 aastat on mõistlik ja keskkonna jalajälge vähendav. Alusandmeteks on

võetud ainult siseriiklikud parvlaevad  - seal sees ei ole puksiire ja töölaevu, seisvaid kruiisilaevu

Seda probleemi on arutatud, tehakse koostööd mereosakonnaga, et kõik kütused saaksid kajastatud.

- Pärtel-Peeter Pere (Reformierakond): saadab kirjalikult lisameetmed. Riik peaks tellima TTÜ-lt uue baasprognoosi, siis saaks arvuliselt näidata, milline võit tuleks. Lisaks debatti konstruktiivsust.

Prognoose on erinevaid, KlimS juhtrühma soov oli, et näidatakse töörühmades võimalikult realistlikke prognoose.

- Kalle Toomet (ELVL): transpordiliigid - peaks seda laiendama, mitte ainult suuremad linnad. Eesmärk peaks olema laiem - nt trammiliikluse osakaalu suurendamine, elektritranspordile üleminek. Mitte olla suurlinnade keskne.

Paljude meetmete puhul on kirjas Tallinn, kuna Tallinnas osakaal transpordisektori heitkogustes suurim.

- Herkki Kitsing (ELEA): meetmeid ja ettepanekuid tuleb ka nende poolt. Nt pikemad ja tõhusamad autorongid Eesti teedele, mis aitavad heidet vähendada. See tähendab täiendavat taristuehitust (teed, sillad).
- Kadi Jette Tamjärv (Tallinna Lennujaam): oli kirjas, et säästlikke lennukikütuseid ei ole arvesse võetud. Kas on plaanis arvesse võtta? Lennuliiklust peaks ka siiski arvesse võtma.

Ei ole andmeid, et need kütused reaalselt turule tuleksid, sellepärast ei ole arvestatud. Hetkel on tehtud olemasolevate meetmete pealt, sihtide-põhises stsenaariumis saab arvesse võtta.

RV lennundus ja merendus ei kajastud riigi heitkoguste arvestuses, aga KlimS-s peaks kajastuma, kuna sektor peab siiski rahvusvaheliselt panustada. Rohetiigi transpordi teekaart arvestab ka lennundust laiema skoobiga

- Täiendvad meetmed, kas nende puhul kasutatakse teistsugust hindamismetoodikat? Miks ei hinnata eesmärgistamist? Samas nt trammitee ise ju ei avalda KHG heitele mõju, vaid pigem inimeste käitumine hakata rohkem trammiga sõitma. Samas vb peaks siiski ka eesmärgistamist arvesse võtma?

Metoodikas on fikseeritud, mis läheb riigi arvestusse ja on kooskõlas rahvusvahelise metoodikaga. KLIMi huvi on ka mudeleid arendada. Kui tulevad uued mudelid ja andmed, siis uuendatakse ka prognoose - kogume parameetreid ja andmeid ja koostame prognoosid. Olemasolevate meetmetega prognoosid ei kajasta sihte, aga on ka teisi stsenaariumeid võimalik teha. Ettekandes olid olemasolevad, aga esitatakse ka kavandatavate meetmetega stsenaariumeid, kuhu raha ei ole suunatud. Kui suudakse hinnata ka modaalseid meetmeid, siis lisatakse need ka prognoositesse (vb Rohetiigiril on võimekus).

- Ermo Perolainen (ERAA): Kas raskeveokite heites on arvestatud ka välisriikide veokite mõju ?

Kui ei tangi siin, siis ei ole arvestatud.

- Üllar Kallas (ETTA). oleme rääkinud palju elektrile üleminekust. Peaks ka rääkima sellest, kuidas taristu järgi tuleb ja palju see toob kaasa ressursi- ja ajakulu, peaks ju

olema tohutu laadimisvõrk. Kui uute autode ostmise võimekust ei ole, ostetakse vanasid. Kas meist ei saa EL-i romulat?

Ka kortermajade juurde on laadimisjaamad plaanis. Samas võrku selleks hetkel ei ole.

- Ülle Tamme: kas kuskilt on käinud läbi ka ettepanek statistikakaubanduse lõpetamise kohta? Ei aita KHG vähendamisele kaasa. Lisaks Eestile lubab UER-e kasutada ainult Malta. RED3 niikuinii keelab selle ära. Kas keelamisele on mõeldud?

Lisameetmena saab lauda võtta ja arutada

- Jüri Lember: ressursikriitline mõtlemine peab iga meetme juurde olema
- Guldar Kivro: Hiiumaa ja Saaremaa praamidel ei ole hetkel laadimise võimekust. Hiiumaal üldse mitte, Saaremaa ei ole piisavalt.
- Oleg Tšubarov (Raudteelaste Ametiühing): palju on juttu raudteede elektrifitseerimisest, aga reaalsus on selline, et kaup ei tule raudteele.

Mõjude hindamine, käib Eestis tarbitud kütuste kohta, kui on Eestis tarbitud ja ostetud, siis läheb ka arvesse.

**4. Rühmaarutelude kokkuvõtte**

- Kaarel Kose (kommentaar Teamsist):

*Planeerimistasandid peab seadma, et olulise (transpordialase) mõjuga objekte ei saaks ehitada paikadesse, kus puudub transporditaristu. Soomes näiteks kaubanduskeskust saab ainult läbi maakonnaplaneeringu rajada, Meil näiteks IKEA üpris halb näide erinevate tasandite koostööst, kus transpordiamet otsustas odavama taristu huvides jätta rajamata ligipääsu aktiivsetele liiklejatele ja koolilapsed jooksevad üle maantee,*

*Kohalikud omavalitsused peavad suunama maakasutust selliselt, et arendajal oleks võimalikult lihtne seal, kus toetav taristu olemas ja väga keeruline n,ö põllule ehitada. Lisaks planeeringutingimustele ka näiteks maamaksu kaudu,*

*Natuke oluline ka sidevõrgu arendamine (kaugtöö).*

*Ma väga tahaks näha, et liikuvussõlmedele tehtaks päriselt analüüs ja asutaks tegutsema, Suured potentsiaalselt üleriiklikud tuleks välja arendada (Kristiine on potentsiaalselt suurim ÜT multimodaalne ümberistumissõlm aga hetkel ei toimi) aga ka väiksemad esimese/viimase miili lahendused ja teenused nn liikuvuspunktideks koondada, et teenused oleks kättesaadavad suurema võrgustikuna ja ka liikumisviiside vahetused tuleb võimalikult valutuks teha*

*Pargi ja reisi lahenduste arendamine pole Eestis seni loogiline, Tallinnal huvi aga lahendused asuvad pigem raudteepeatustes. Laagri jne peatused peaks kontsentreerima teenuseid nii, et see annaks lisapõhjuseid auto linnapiiri taha jätta,*

*Ilmselt annaks linnades efekti ka ainult kaubajalgratastega teenindatavate piirkondade määratlemine ja logistikavõrgu arendamine selle mudeli kohaseks. (praegu näiteks kojuvedu ei*

*tasu kaubaratastega ära, sest auto on tõhusam aga linna huvides oleks just väiksema ja vähem häirivate logistikamudelite eelisarendamine)*

*Peatuste ja neile ligipääsetavuse arendamine (elementaarne kõnnitee on paljudel peatustel endiselt puudu, rääkimata maanteeületusest) ning elementaarsete lisateenuste koondamine (prügikast, tuulekindlus, valgustus, jalgrattahoidla, pakiautomaadid jne),*

*Raudteepeatuste puhul tuleb kindlasti soodustada/sundida mõjualasse tihedat elukeskkonda. Olemasolevatesse peatuste ümbrusesse ja ka tulevaste näiteks RB kohalike peatuste ümbruses tuleb selles valguses maakasutus ja detailplaneeringud seada,*

*Investeeringud kohalike kütuste arendamisse väga olulised (tuulepargid, vesinik jne) võimaldab jätta kogu väärtusahela kohapeale. Sama biokütustega, kuigi see on veidi vastuolulisem teema,*

*Tegelikult peaks linnaplaneerimise alane koolitus olema kohustuslik kõikidele kohalikele volikogudele (vallavalitsustele ka), sest peamine mis meid takistab on KOV'ide küündimatus*

*terviklike elupiirkondade arendamisel (näiteks Tabasalu mäe alla 10 000 inimest aga ei mingit kaubandustänavat ega loogilist keskust jne).*

**I töörühm: sundliikumiste ja transpordivajaduste vähendamine**

- Transport ei ole eesmärk iseenesest, vaid vahend
- Laste ja sõltuvate inimeste vajaduse vähendamine - kodulähedased teenused, koolid, arenduste asukoha valik. Üleriigiline planeering toob selle ka välja - ei tohi tekkida juurde täiendavat autost sõltuvust
- Sõiduautodele ja raskeveokitele läbisõidupõhine teekasutustasu, seda peaks tunnetama kasutuse hetkel
- ITS e-teenuste lahendused, et oleks rohkem paindlikkust ja pendelränne väheneks
- Reaalne sõidujagamine (mitte Bolt, Uber)
- Kohustused kinnisvaraarendajatele juba planeerimisprotsessis - hetkel ainult parkimiskohtade nõue. Parkimiskohtade nõuded ülepaisutatud
- vaadata arendus- ja teedeehitusprojektid üle, et millistele eeldustele need toetuvad. Ei tohiks olla vastuolus eesmärkidega, ei tohi soodustada täiendavat autokasutuse kasvu.
- Ühistranspordi ja muude säästvate liikumisviiside kompenseerimine tööandjate poolt.

Arutelu:

- mida on mõeldud, et taristuinvesteeringud ei tohiks suurendada autostumist, mida on mõeldud?

Põhimõte: niipalju kui vajalik, nii vähe kui võimalik.

- ei saa kirjutada seadusesse eesmärki autostumist vähendada, see ujub üldise suundumisega vastuvoolu

**II töörühm: säästvate liikumisviiside kättesaadavuse arendamine**

- kergliiklusteed:
    - kergliiklusteed - rahastus, mis on kergliiklusteede arendamiseks, seda peaks olema ka tulevikus. kergliiklusteede ehitamine nõudluspõhiselt
    - Kergliiklusteede talihooldus - ei ole mõtet neid ainult suveperioodiks rajada
- ühistransport
    - rohkem riiklikku planeerimist
    - taktipõhised sõiduplaanid, mugav ümberistumine
- Linnaraudtee väljaehitamise vajadus Tallinnas, Tallinnas saaks ka juba olemasolevat raudteetaristut paremini kasutada
- Üksikisikute valikute kallutamine - ühissõidukiga peab olema odavam liikuda kui autoga, enne ei tule mingit käitumuslikku lahendust
- KOV-de kaasamine, riigil on kliimaeesmärgid, KOV-del ei ole. KOV-dele tuleks seada oma kliimaeesmärgid, et nad hakkaksid ka seal protsessis oma huvi nägema

**III töörühm: energiatõhusamate sõidukite osakaalu suurendamine**

- riigi antavad õigused
    - nõuda taksonduses 0-heitega sõidukeid
    - riigi hangitavad teenused nt ainult 0-heitega sõidukitega, või siis kütuste vaates vähemsaastavamad lahendused
    - riigiettevõtete taksokokkulepped - ainult 0-heitega sõidukid
- veoautode teekasutustasu, olemasolevas süsteemis arvestada rohkem heite osakaalu või muuta automaks läbisõidupõhiseks
- taristu toetamine ja arendamine ja selle kaudu suurendada kasutatavust
- kui võimalik, siis ehitada olemasolevaid sõidukeid ümber või siis ostutoetused, et tekiks esimene kriitiline mass keskkonnasäästlike sõidukeid

- pikad ja tõhusad autorongid
- automaks - hübriidsõidukite võiks olla tuntav maksueelis
- peaksid olema selged indikaatorid, mis suunas me tahame autoparki kujundada ja automaksu siis vajadusel paari aasta järel kohandada
- 0-heitega tsoonide tekitamine

Arutelu:

- raha, mis automaksuga kokku kogutakse, peaks jõudma tagasi taristuinvesteeringuteks. Sama teema merendusega.
- Peaks olema selge metoodika, et see raha jõuaks tagasi rohestamisse
- Samas ei olda kindlad, et see on hea ettepanek - tulevad suuremad investeeringud nt teedesse jms
- kütuseaktsiisi ümberdisainimine
- Jaak-Adam Looveer (Tallinna Strateegiakeskus): 0-heitega alad ei ole seotud liikuvuse ja linnaruumi kvaliteedi paranemisega, on õrnalt seotud õhukvaliteediga, kuid auto on siiski auto koos kaasneva õhusaaste, müra ja liiklusohuga. Elanikele ei ole võimalik

kohustuslikuks teha. Võib motiveerida 0-heitmega autode soetamist, kuid tekitab segregatsiooni ja seetõttu mina ei toeta selliste alade loomist.
- Kas need 0-heitega alad on nullheitega sõidukid, või lihtsalt ei saa sõita ukse juurde? Erinevad lähenemised.
- Kui rääkida müravabadusest, siis on olulised väikesed liikumiskiirused, avatud tänavad - see täitsa toimib.

**IV töörühm: väiksema heitega kütuste osakaalu suurendamine**

- laadimistaristu ja võrgu arendus
- tuuleparkide arendus on oluline - ekspordipotentsiaal
- biomentaani kasutavate raskeveokite ostutoetuse kehtestamine - liiga suur admin koormus, ei ole kindel, et on hea meede
- Eesti peaks püüdma saada ise potentsiaalseks kütuse tootjaks
- HVO - seda hetkel Eestis ei toodeta, toodetakse Euroopas (6 tootjat). Ehk oleks see potentsiaalne innovatsioonikoht?
- Kuidas soodustada maksudega  taastuvkütustele üleminekut - nt HVO-le aktsiisivabastus sarnaselt biometaaniga.
- Aktsiis arvestada energiasisalduse ja CO2 ekvivalendi baasil
- avalik sektor peaks olema suunanäitaja, nt hangetega (mitte võimalus vaid kohustus)
- kuidas kasutada regionaalseid ressursse (nt biometaan).
-

Arutelu:

- biometaan - linnas elaval inimesel ei ole vahet, milline emissioon on. Linnaõhku rikub ikka. Võtmeküsimus linnaõhus on 0-emisioon.
- Raudteel ja maanteel liikumisel on välja kujunenud kindlad kaubagrupid. Esmatarbe ja ajakriitlised kaubad nagu näiteks leib, sai ja piim, ravimid, autovaruosad liiguvad ikka efektiivsemalt mööda maanteed, kui mööda raudteed.

Rühmatööde arutelude töölehtede pildid saadetakse osalejatele.

**5. Kokkuvõtted**

- saadetakse osalejatele kokkuvõtted, kõikidele ettepanekutele mõjuhinnanguid ei tehta, neid tehakse valikuliselt ja töörühma liikmed saavad ka kaasa rääkida.
- Järgmine kohtumine 6. veebruaril - siis on Rohetiigri transpordi teekaardi tutvustus ja arutatakse majandusliku kasu küsimust. Kuidas luua Eestile lisandväärtust läbi uute arengute? Millised on seaduse ettepanekud ja juhtnöörid, mis loovad sektorile kindlust?
- Kommentaare saab kõikide teemade kohta saata ka kirjalikult

Arutelu:

- millal saab näha kliimaseaduse mustandit?

Ei oska praegu öelda. Hetkel on ainult VTK.