KLIIMAMINISTEERIUM

KlimS merenduse töörühma kohtumine

Tallinn 22. veebruar 2024

Algus kell 10:00, lõpp kell 12:00

Juhatas: Kaupo Läänerand (KLIM)
Protokollis: Kärolin Paju (Civitta Eesti AS)

Võtsid osa: Kaida Kauler (Saarte Liinid), Guldar Kivro (TS laevad), Kristi Kõrge (EAS), Andres Laasmaa (Riigilaevastik), Jüri Lember (EMSA), Hannes Lilp (SRC), Kaupo Läänerand (KLIM), Riho Nüüd (EKRE), Kristjan Truu (Transpordiamet), Andrus Treier (KIK), Margus Toots (Alfons Hakans), Elise Nassar (Tallink)

Puudus(id):

Veebis: Andres Uusoja (HHLA-TK), Enn Kreem, Aleksei Lotman (ELF), Riina Palu (Saaresalu), Rivo Uibopin (TalTech), Jaak Viilipus (KLIM), Roman Vinartshuk (BLRT), Liina Härm (Eesti Meretööstuse Liit), Tarmo Tamm (eesti 200), Leo Filippov, Viktor Palmet (sadamate Liit).

PÄEVAKORD

- Meetmete sõnastus
- Prioriteetsemad meetmed

1. **Sissejuhatus**

Tänase päeva eesmärk: meil on väga palju põhimõtteid ja eesmärke ja meetmeid, oluline on üle vaadata sõnastus ja need prioritiseerida. Peame oskama selle kohtumise lõpuks öelda, mis on merenduse valdkonna kõige olulisem sisend kliimaseadusse. Kui aega jääb, siis vaatame millist kliimaalast sisendit anda merenduse erinevatesse eriseadustesse.

Kuhu oleme jõudnud kliimaseadusega tänaseks?

- Suurem rõhuasetus saab kliimaseaduses olema meetmetel. Seaduse sõnastus on veidi teisejärgulisem. Raamseaduse üldistusaste on väga suur. Lepitakse kokku, mis on Kliimanõukogu roll, soovitada meetmete rakendamist eesmärkide saavutamiseks. Tuleb väga üldine seadus.
- Horisontaalsed teemad, näiteks veetasude diferentseerimine, on selline asi, mis läheks eriseadustesse.
- Transport koos merendusega saab olema üks võtmekohti. Detailsed eesmärke sinna kliimaseadusse ei tule.

Täna käime läbi sisendi dokumendi. Vaatame sõnastust ja meetmeid ja proovime täpsustada mõjusid. Mida selgem mõju, seda suurem tõenäosus on meetmesse raha saada. Kohanemist tuleks ka kindlasti pildis hoida, see ei ole selline rahaline mõõde, aga ikkagi tähtis.

- Küsimus: kas ja millal need meetmed saavad kooskõlastatud?

Vastus: on reaalne, et rahastus tuleb riigieelarvest, kui näitame, et see toob majandusse rohkem raha sisse. Teine võimalus on, et see tuleb CO2 rahadest, kus on veel vabu meetmeid. Kolmas variant on sotsiaalne kliimafond, tuleb paari aasta pärast.

- Küsimus: 2024 kuni 2027 on meil 1,2 miljardit?

Vastus: meetmed kaardistatakse ära, hinnatakse, mis on eesmärk ja mõju, seega tõesti räägime 2025. aastast kui meetmeid päriselt kasutada saama hakkab. Meetmete mõjude hindamist soovitakse võimalikult ruttu paika saada.

- Küsimus: Kui meil on teada summa ja paneme kokku meetmeid, siis miks on neid valikus nii palju kui tegelikult vahendeid ei ole?

Vastus: Sellepärast me priotiseerimegi, kui peaks raha juurde tulema, teame kohe kuidas kasutada. Meie teeme tõesti unistuste versiooni ja võibolla tuleb mõni meede alles 3 aasta pärast, aga need peavad meil kirjas olema. Priotitiseerimine aitab valida, millist esimesena rakendame. Valdkondade peale tuleb palju meetmeid kokku ja siis vaadatakse, milliseid on vajalik rakendada, millised avaldavad seejuures kliimaeesmärkide vaatest kõige suuremat mõju. Mida tugevam ja prioritiseeritum ning läbimõeldum on meie meetmete ettepanek, seda suurem tõenäosus, et rakendatakse.

- Küsimus: kas kogu raha ei lähe maanteetransporti, kus on kõige suuremad emissioonid?

Vastus: päris nii see ei lähe, aga sinna kindlasti antakse palju. Sellepärast me teemegi selliseid arutelusid.

- Küsimus: Kas summad on teada, palju merendusse meetmeid tuleb?

Vastus: seda summat veel valideeritakse.

2. Rahvusvaheline laevaliiklus sh rahvusvaheline reisiparvlaevaliiklus

2.1 Regulaarreise tegev parvlaevaliiklus

See on kindlasti üks olulisemaid sisendeid mis meie töörühmast tuleb, arvestades, et transpordi meetmed lähevad kõik kokku. Siin hakkame kindlasti konkureerima teiste riikidega. Peaksid olema enam vähem sarnased tingimused, kuigi me ei suuda samas mastaabis meetmeid pakkuda kui rikkamad riigid.

- Kommentaar: sünergiat tuleb otsida mitte ainult majanduse, vaid ka teiste keskkonnaprobleemidega. Kasvuhoonegaasides on merenduse osakaal väike, aga meremüra puhul on laevanduse osakaal suur. Otsime lahendusi, mis lahendavad korraga nii kasvuhoonegaase kui ka teisi probleeme. Ei tohi sellega, et CO2 vähendame, tekitada muid keskkonaprobleeme. Näiteks kiirusepiirangud vähendavad nii meremüra kui ka kasvuhoonegaaside emissioone.

Vastus: jah, väga hea ettepanek. Saame seda arvesse võtta, et on teisi probleeme, lisaks CO2-le. Laevaomanikud tegelikult ise ka vähendavad kiirusi, et suurem kokkuhoid oleks.

- Kommentaar: maanteel võibolla on suurem heitgaaside maht, kuid majanduslik mõju on rahvusvahelisel laevaliiklusel väga suur. Sellepärast saab see olema oluline moment transpordis ja kliimaseaduses.
- Kommentaar: rahvusvahelise laevaliikluse heide kuskil 500-600 kt Rohetiigri andmetel.

Vastus: jah, riigipiiride põhjal eristamine on oluline moment, siiski majanduslik mõju on endiselt sarnane.

Meetmed:

1. Suunata rahvusvahelise laevanduse kaudu saadud kogu kvooditulu tagasi sektori rohepöörde toetamiseks ja majanduskasvu tekitamiseks so nii laevade ümberehituseks kui ka vajaliku infrastruktuuri ning teadus arendustegevusteks.

Ettepanek: siia sõnastusse tuleks lisada ka uute laevade ehitamine, sest alati ei ole ümberehitamine mõistlik.

Ettepanek: siin võiks mõelda, et meede ei kehtiks ainult Eesti piires. Et saaksid toetust Eesti ettevõtted, kellel on võibolla tehased teistes riikides.

2. Töötada välja laiapõhjaline laevade ümberehituse toetamise meetmed sarnaselt teiste riikidega ja EL suunistele, et sektoris heidet vähendada.

3. Veeteetasude diferentseerimine laeva keskkonna jalajälje järgi.

Kommentaar: süsteem muutub kindlasti lihtsamaks. Küsimus, millist indeksit kasutada keskkonna jalajälje arvutamiseks. Indeks ja metoodika arutluse all praegu.

4. Alternatiivkütuste tootmise väärtusahelate toetamine.

Kommentaar: laevad on suured tarbijad ja tekitavad sektoris nõudlust, see on kindlasti arendamist vajav suund.

Ettepanek: võiks olla nii kütuste kui ka tehnoloogiate vaates. CO2 püüdmine on ka variant. Samuti, meil ei ole ainul CO2, meil on ka teised kasvuhoonegaasid, mis tekivad, ja mida tuleks vähendada ja millega midagi ette võtta. Lisaks salvestustehnoloogiad.

Kommentaar: jah, tehnoloogia ja kütus käivad kindlasti käsikäes.

- Küsimus: KIK-i vesiniku toetusega on see probleem, et vesinikku tuleb tarbida ka Eestis. Miks me ei võiks ka eksporti panustada?

Vastus: me koostame siseriikliku seadust, seega kohalike ettevõtete toetamine on peamine. Võime selle üldiselt kirja panna, aga üleüldiselt me ei tahaks enda raha suunata naaberriikidesse.

Prioriteetsus: olulised on kütused (4) ja 1. ja 2. meede. Veetasude teemal on kindlasti mingi mõju, aga ei anna nii palju efekti kui võiks.

- Küsimus: töörühmas on sõnastamata jäetud meretööstuse mõju. Sellel on mõjud ka elukeskkonnale, eriti näiteks meretuuleenergia tootmise puhul.

Vastus: Meil seni pole seda küsimust töörühmades kerkinud. Meil on üks uuring, millele rahastust otsime, mis tegeleb meretuuleenergia mõjuga keskkonnakooslustele ja kuidas potentsiaalselt lõhutud kooslusi taastada. Meil ei ole uuringuks raha hetkel lihtsalt. Kui on konkreetne ettepanek,

kuidas seda kliimaseadusse panna, võtame selle vastu. Kliimamõjutustega kohanemine on kindlasti oluline aspekt.

- Küsimus: aitäh, sõnastame selle ettepaneku. Kui teistes töörühmades ei ole seda teemat käsitletud, siis tuleb see ikkagi ette võtta. See on ka käsitluse küsimus - kas me vaatame merekeskkonda kui ressurssi või kui keskkonda. Kui vaatame seda keskkonnana, siis tulevad kuskil ellujäämise piirid ette. Kliimaseaduses tuleb seda kindlasti puudutada.

Vastus: teame, et kliimamõjudega kohanemise paragrahv kindlasti seadusse tuleb. Näiteks üleujutuste teema, mis mõjutab meid kõiki. Ootame ikkagi konkreetset ettepanekut, mida te seaduses sellel teemal näha täpselt soovite.

2.2 Eestisse suunduv ning lähtuv kaubalaevade liiklus va transiitliiklus

Meetmed:

1. Suunata rahvusvahelise laevanduse kaudu saadud kvooditulud tagasi sektori rohepöörde toetamiseks ja majanduskasvu tekitamiseks, so nii laevade ümberehituseks kui ka vajaliku infrastruktuuri ning teadus ja arendustegevusteks. Kasutada skeemi:
    1) laevandusettevõtted keskkonnasõbralikuks ümberehitusteks,
    2) Eesti ümberehitajad keskkonnasõbralike tehnoloogiate arendamiseks ja muuks T&A koostööks nt ülikoolidega, inkubaatorite rajamiseks, pilootprojektide läbiviimiseks ja;
    3) investeeringuted sadamate kestlikku infrasse, et üldisele laevaremondi ja -uusehituse valdkonnale baasi luua.

Kommentaar: infrastruktuur on oluline. Ei piisa ainult laeva ümberehitusest on vaja ka sadamataristut, mis me teame, et läheb väga-väga kalliks. Selles osas peaks üleüldiselt hakkama teadlikkust tõstma.

2. Veeteetasude diferentseerimine vastavalt laeva keskkonnajalajäljele ning kauba täituvusele
3. Töötada välja laiapõhjaline laevade ümberehituse toetamise meetmed sarnaselt teiste riikidega vastavalt EL suunistele, et sektoris heidet vähendada.
4. Alternatiivkütuste tootmise väärtusahelate toetamine.

- Küsimus: kas siis sadamate asemel hakkavad trahve maksma laevaomanikud?

Vastus: jah, sadamatel on valik mida teha ja laevaomanikud maksavad põhimõtteliselt igal juhul.

2.3 Eesti merealadel toimuv transiitliiklus ja selle teenindamine.

Meetmed:

1. Veeteetasude diferentseerimine tulenevalt laeva keskkonna jalajäljest.
2. Alternatiivkütuste punkerdamise soodustamine tasude ja maksuerisuste.
3. Alternatiivkütuste tootmise väärtusahelate toetamine.

3. Riigisisene laevaliiklus sh saarteühendused ja muu riigisisene liiklus

3.1 Suured saared

Meetmed:

1. Töötada välja laiapõhjalised laevade ümberehituse toetamise meetmed sarnaselt teiste riikidega, et sektoris heidet vähendada.

Ettepanek: uute laevade ehitamise siia sõnastusse lisada. Alati ei ole mõistlik ümber ehitada, lisaks mingi hetk peame emissioonidega üldse nulli jõudma.

- Küsimus: mille järgi on heitgaaside kogused võetud?

Vastus: põletamisel tekkivate gaaside järgi.

- Küsimus: seda ei ole hea nii teha. Tuleks ka arvesse võtta tootmist, sest muidu ei suudaks teised laevad elektrilaevadega absoluutselt konkureerida. Elektrilaevadel ju ei ole sisepõlemismootoreid, kasutavad elektrit. Seda me sellisel juhul üldse ei arvesta, kust see elekter pärit on, kas toodeti põlevkivist või tuuleenergiast. Elektrilaevu ei saa seetõttu võrrelda.

Ettepanek: võtame IMO metoodika, kus on arvestatud ka tootmisel tekkinud emissioone. Maanteel võetakse arvesse ainult tarbimist. See ei ole õige, peame ka vaatama, mis on tootmise mõju.

- Küsimus: kas tootmise arvestamisel ei teki topeltarvestus? Raporteerib nii elektritootja enda emissioone, mis korstnast välja tulevad, kui ka laevaomanik teistkordselt kasutatud elektrit.

Vastus: oleme kõik nõus, praegune arvestus ei kannata kriitikat. Sektoris on mingid teatavad ajaloolised nõuded, aga peame lõpuks süsteemi korda tegema. Oleks oluline vabatahtliku heitmete süsteemi ikkagi arendada, et oleks ülevaade. Kliimaseaduse meetmete mõjude all äkki saame tuua välja kaks numbrit, tootmise ja tarbimise heitgaaside maht. Peame ka hakkama mõtlema, kuidas erinevate valdkondade arvestusmetoodikad omavahel kooskõlas on.

- Küsimus: kas seda ka arvestatakse palju kaupa veetakse ühe sõiduga? Maanteel on need kaubakogused kordades väiksemad kui suurtel laevadel. Seda tuleks arvesse võtta palju ühe sõiduga kaubatonne saame veetud.

Vastus: seda veel ei ole arvesse võetud, aga on hea mõte. Laevad on niigi nii ökonoomsed võrreldes teiste transpordi vahenditega, kas on vaja sinna raha juurde anda.

2. Arendada välja vabatahtlik heitmete raporteerimise süsteem koos sertifitseerimise põhimõtetega.

Kommentaar: praegu sellist kohustust ei eksisteeri, aga kui me ei hakka neid andmeid koguma, siis me lihtsalt ei tea mis toimub. Tahame, et nendel kes raporteerivad, võiks tekkida konkurentsieelis.

3. Toetada ühenduste pidamiseks vajaliku sadamate infrastruktuuri väljaehitamist.
4. Toetada alternatiivkütuste väärtusahelate väljaarendamist.

3.2 Väikesaared

Meetmed:

1. Töötada välja laiapõhjalised laevade ümberehituse toetamise meetmed sarnaselt teiste riikidega vastavlt EL suunistele, et sektoris heidet vähendada.
2. Arendada välja vabatahtlik heitmete raporteerimise süsteem koos sertifitseerimise põhimõtetega.
3. Toetada ühenduste pidamiseks vajaliku sadamate infrastruktuuri väljaehitamist.
4. Toetada alternatiivkütuste väärtusahelate väljaarendamist.

Ettepanek: tuleks arvesse võtta mitte võrguvõimsust, vaid salvestustehnoloogiat. Me saame vaadata nii vesinikku kui ka akusid. Mitte ainult *carbon-capture* vaid ka energia ülekandmine.

Kommentaar: laevade ümberehitamise võimalus on väikesaarte puhul teistsugune. Tähendab pigem uue laeva ostmist. Võimalus on piiratum, aga suures pildis on samad meetmed, mis suuremate saarte puhul.

Kommentaar: saared on ka erinevad. Kõigile saartele ei sobi sarnased laevad ja lahendused.

Kommentaar: jah, selge on see, et sadamad vajavad ümberehitamist. Samas me pole piisavalt jõukad, et igal liinil mitme laevaga opereerida.

Kommentaar: veeteed ja sadamasse lähenemine on ka väga tähtsad teemad. Kui palju peab keegi manööverdama, et saaks sadamasse.

3.3 Riigile kuuluvate avaliku ülesannete täitmiseks vajalikud laevad.

Meetmed:

1. Riigile kuuluvate laevade uuendamise ja kestlikkuse meetmete programmi väljatöötamine vähendamaks heitkoguseid riigilaevadelt.
2. Toetada alternatiivkütuste väärtusahelate väljaarendamist.
3. Mere rohetehnoloogiate teadus ja arendustegevuse toetamine.

Kommentaar: siin on meil heitkogused selgelt teada. Riik saab hangetega ise suunata uuemate tehnoloogiate kasutuselevõttu. Riik saab olla esimene julge, kes teed näitab.

- Küsimus: piirivalve laevad on merel diisli peal triivimas väikses väinas. Võiks ju olla võimalus salvestada elektrit ja selle peal triivida..

Vastus: tegelikult selline võimekus on meil olemas, PPA-l on Raju, mis töötab akudel. Optimeerime ka kiirust selle põhjal, et muidu saaks aku peal olla, aga kui eriolukord on (näiteks jää), siis saab kasutada fossiilseid kütused. Tegelikult on võimekus triivida akudel olemas.

3.4 Muu laevaliiklus (puksiirid jt).

Meetmed:

1. Arendada välja vabatahtlik heitmete raporteerimise süsteem koos sertifitseerimise põhimõtetega.
2. Toetada ühenduste pidamiseks vajaliku sadamate infrastruktuuri väljaehitamist
3. Toetada alternatiivkütuste väärtusahelate väljaarendamist.
4. Muud täiendavad võimalused:

Kommentaar: siin on suur probleem see, et me tegelikult ei tea mis seal toimub, palju keegi heidet tekitab.

3.5 Väikelaevad.

Meetmed:

1. Vabatahtliku heitmete raporteerimissüsteemi loomine.
2. Väikesadamate alternatiivkütuste võrgustiku väljarändamine.

Kommentaar: vähe infot, puudub indole ligipääse. Registris on ka sõudepaadid.

Kommentaar: suure pildi võiks saada sadamate käest, kus tangitakse. Covidi ajal ostsid kõik endale paadid ja siis Saaremaal ja Hiiumaal läks kütuse tarbimine sadamates lakke.

Kommentaar: oleme ka arutanud, et väikelaevu pole mõtet ümber ehitada, pigem on rõhk siin sellel, et sadamates oleks infrastruktuur, et oleks võimalus rohelisem olla.

Kommentaar: väikesadamad on olemuselt juba roheluse poole kalduvad. Nende absoluutpanus kasvuhoonegaaside teemasse saabki olla päris väike, mistõttu võime piirduda sellega, mida eelmine kord markeerisime. Sadamad saavad mõjutada hinnakirjaga, soodustada laevaomanikke ostma säästlikumaid laevu. On mõistlik olemasolevad väikelaevad lõpuni kasutada ja rõhutada just uute laevade ostmisel roheliste valikute tegemist. Selleks on vaja luua ka vajalik infrastruktuur, et inimesed ostaksid.

Kommentaar: peame arvestama ka seda, et väikelaevade kasutamine on hooajaline.

Kommentaar: väikesadamate kasutusvõimalused ja nende pakutavad teenused võiksid muutuda seoses meretehnoloogiaga. Küsimused on sellisel juhul ikkagi samad, mis suurte sadamate puhul.

4. Sadamad ja vajalik kaldainfrastruktuur

Meetmed:

1. Sadamate infrastruktuuri toetusmeetmete väljatöötamine.

Ettepanek: siin tuleks täpsustada, millele toetus on mõeldud (nt c*arbon capture* ja akupangad). Infrastruktuur ei ole ainult kai, vaid eelkõige see, mis on kai peal. Tuleb sõnastada nii, et tuleks välja, et laevade operatsioonide toetamine on siin kõige tähtsam.

Ettepanek: samamoodi kuuluvad siia alla nö targad sadamad. Lisaks siis alternatiivkütuste väärtusahelate loomisele tuleks arvesse võtta ka erinevaid tarku tehnoloogiad.

Ettepanek: valdkonade-ülese infrastruktuuri loomine ja ühendamine. Näiteks tuulepargid, mis sadamate lähedal on teeksid koostööd ka sadamatega ja võimaldaksid rohelist energiat ka laevadel tarbida.

2. Sadamate ja terminalide seadmete üleviimine vähese heitega lahendustele.
3. Sadamatasude diferentseerimine tulenevalt laeva keskkonnajalajäljest.

Kommentaar: osad sadamad seda teevad, osad mitte. Väikelaevade vaatest on tähtis ka diferentseerida, millise laevaga on tegu. Kas on meeletult võimas mootor või mitte. Nende keskkonnajalajälge on tarvis arvesse võtta.

Kommentaar: jah, Tallinna Sadam teeb seda, teised vist mitte. Midagi, mis takistaks diferentseeritud sadamatasude kehtestamist, ei ole. Kõik on vabad seda tegema.

Kommentaar: väikesadamate puhul võiks see seostuda mingite kvaliteedinäitajatega. See peaks olema nii, et sadam on sunnitud kaasa minema või jõuab ise arusaamani, et see on trend ja võiks teha. Kas mootorivõimsuse puhul peab diferentseerima? Ilmselt ei taheta seda teha. Siis oleks see nagu suurte mootorite omamise eest karistamine, tuleks teha pigem nii, et ei pea maksma, kui on roheline väikelaev.

Kommentaar: tuleb ka arvestada laeva parameetreid.

Kommentaar: hästi suur oht on topeltmaksustamiseks. Kui me fossiilkütuseid hakkame karmimalt maksustama, siis laevaomanik peab ju topelt maksma.

Kommentaar: väikesadamad ei pruugi tahta minna kaasa, sest siis lihtsalt lähevad laevaomanikud teise sadamasse. Majanduslikult ei ole mõistlik.

4. Laevade ümberehituskeskuse väljaarendamise meetmete rakendamine.

5. Rohekoridoride võrgustiku arendamine piirkonnas.

Kommentaar: hästi üldine sõnastus, vaja kindlasti teha täpsemaks mis ja kus. Tulevikus Virtsu-Kuivastu võiks olla esimene

6. Kliimamuutustega kohanemiseks sadamate kaitserajatiste, rampide jt. mõjutatud infrastruktuuri rajamiseks ja uuendamiseks.

Ettepanek: vaja lisada veeteed ja süvendid. Lisaks, me ei tea kuidas hakkavad kliimamuutused setteid mõjutama. Võibolla peab hakkama süvendamisse suuri investeeringuid tegema.

Ettepanek: ka infrastruktuuri mõttes tuleks arvesse võtta sadamasse tulek. Manööverdamine võiks toimuda inertsi põhjal. Siis kulutatakse sadamas palju vähem kütust. Keskkonnasõbralik manööverdamine sadamas, osad sadamad vaja teistmoodi planeerida.

7. Sadama arendamisel „koostöö loodusega“ põhimõtete (https://www.pianc.org/working-with-nature/) järgimine.

Kuidas seda meetmeks kirjutada ja selle mõju hinnata? See on väljakutse. See võtaks rohkem aega kui meil praegu oli.

Kommentaar: see on rohkem nagu põhimõte, kui meede. Arvestame sellega kui põhimõttega.

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

Meetmed:

1. Sadamate infrastruktuuri toetusmeetmete väljatöötamine.
2. Sadamate ja terminalide seadmete üleviimine vähese heitega lahendustele.
3. Sadamatasude diferentseerimine tulenevalt laeva keskkonnajalajäljest.
4. Laevade ümberehituskeskuse väljaarendamise meetmete rakendamine.
5. Rohekoridoride võrgustiku arendamine piirkonnas.
6. Kliimamuutustega kohanemiseks sadamate kaitserajatiste, rampide jt. mõjutatud infrastruktuuri rajamiseks ja uuendamiseks.

4.2 Saarte ühendusteks vajalikud sadamad.

Meetmed:

1. Sadamate infrastruktuuri toetusmeetmete väljatöötamine.
2. Sadamate ja terminalide seadmete üleviimine vähese heitega lahendustele.
3. Sadamatasude diferentseerimine tulenevalt laeva keskkonnajalajäljest.
4. Laevade ümberehituskeskuse väljaarendamise meetmete rakendamine.
5. Rohekoridoride võrgustiku arendamine piirkonnas.

6. Kliimamuutustega kohanemiseks sadamate kaitserajatiste, rampide jt. mõjutatud infrastruktuuri rajamiseks ja uuendamiseks.

4.3 Muud sadamad (sh väikesadamad).

Meetmed:

1. Väikesadamate infrastruktuuri toetusmeetmete väljatöötamine.
2. Sadamatasude diferentseerimine tulenevalt veesõiduki keskkonnajalajäljest.
3. Roheväikesadamate võrgustiku arendamise toetamine
4. Kliimamuutustega kohanemiseks sadamate kaitserajatiste, rampide jt. mõjutatud infrastruktuuri rajamiseks ja uuendamiseks.

4.4 Meretööstus.

Meetmed:

1. Uute laevade ehitamise toetusmeede asendamaks väiksemate laevade asendamist uute vähese heitega laevadega.

Meetmed:

1. Laevade ümberehituse toetusmeetme väljatöötamine.
   Ettepanek: lisada uute laevade ehitamine.

Kommentaar: ka ümberehitusel on vaja rohelise tehnoloogia kasutamist toetada.

2. Vabatahtliku keskkonna jalajälje raporteerimise ja sertifitseerimissüsteemi loomine.
3. Jäätmete taaskasutuse kontseptsiooni väljatöötamine.

Kommentaar. Vaja tervikpilt saada, kalurid võivad palju kannatada meretuuleparkide tõttu. Ornitoloogilised kaalutlused samuti. Mereplaneeringu vallas ei kujundata tervikpilti. Meretuuletööstusega seondub liikluse tihenemine, settete ülestõstmine jne.

Vastus: me oleme maksimaalselt arvesse võtnud ka kalureid ja lindude elualasid. Analüüse tuuleparkide kohta me tahame tellida.

Kommentaar: tegelikult on maailmas palju kogemusi meretuuleparkidega ja sellest ja nende mõjudest elukeskondadele on väga palju analüüse olemas.

4.4 Meretehnoloogia ja muud toetavad tegevused.

Kommentaar: arendamisega ei tegele ainult ülikoolid ja asutused, vaid ka eraettevõtted, tuleks leida ka viise neid toetada.

Meetmed:

1. Rohetehnoloogiate arendamise meetmete väljatöötamine.
2. Meretehnoloogia katsealade loomine merealadele.
3. Mere rohetehnoloogia inkubatsioonikeskuse loomine.

5. Prioriteedid

1. Raha sektorisse tagasi (5 kõnelejat nõustusid, et see on kõige prioriteetsem).

2. Alternatiivkütuste (ja tehnoloogiate) väärtusahela loomine
3. Säilitame konkurentsivõime – tähtis on teha rohekokkulepe mitte rohepööre.
4. Sadamate arendamine vastavalt vajadustele – eelkõige rohelise kaldataristu arendamine (kui laev ei saa sadamasse ja ei saa sadamas vajalikke teenuseid, siis asi ei tööta). – sellega nõustusid kaks inimest, et see on prioriteetne.
5. Toimivad meetmed (ehk rahastatud meede) roheleppe käivitusperioodiks. Kõik saavad aru, et muutusi vaja on teha, on vaja raha. Lisaks, on vaja teha rohkem teavitustööd, et kust ja kuidas toetust saab.
6. Vaja võimalikult palju laevu saada Eesti registrisse, seda suurem on ETS-i raha. Ja nii jõuab raha valdkonda (meretööstusse) tagasi. Eesti Lipu projekt.