KLIIMAMINISTEERIUM

KlimS transpordi ja liikuvuse töörühma III kohtumine

Tallinn 6. veebruar 2024

Algus kell 10:00, lõpp kell 15:00

Juhatas: Sander Salmu
Protokollis: Kärolin Paju (Civitta Eesti AS)

Võtsid osa: Krista-Maria Alas (Eesti Transpordikütuste Ühing), Heiko Heitur (Eesti Gaasiliit), Mari Jüssi (Transpordiamet), Üllar Kallas (ETTA), Hans Markus Kalmer (Eesti Keskkonnaühenduste Koda), Ülo Kask (TREA), Eva Killar (KLIM), Herkki Kitsing (ELEA), Guldar Kivro (Eesti Laevaomanike Liit), Ain Laidoja (Eesti Biokütuste Ühing), Aksel Part (MTÜ Tartu Rattaliiklejate Selts), Johann Peetre (Transpordiamet), Ermo Perolainen (ERAA), Kadi Jette Tamjärv (AS Tallinna Lennujaam), Riina Tamm (Transpordiamet), Tarmo Trei (Eesti Taristuehituse Liit), Oleg Tšubarov (Raudteelaste Ametiühing), Stanislav Stõkov (Keskkonnauuringute Keskus), Maria Värton (KLIM), Rene Pärt (Tallinna Sadam), Kalle Toomet (ELVL), Marek Rannala (Liikuvusagentuur)

Veebis: Ain Tatter (KLIM), Jaan Tamm (Lennundusklaster), Keit Hints, Keiti Meriküll, Martin Ruul (Keskkonnauuringute Keskus), Kristjan Lepp (KLIM), Rene Kokk (EKRE), Triin Toomesaar (Vabaühenduste Liit).

PÄEVAKORD

- Töörühma juhi sissejuhatus
- Eelmisel kohtumisel pakutud lisameetmed ja nende mõju transpordisektori KHG heite vähendamisele
- Rohetiigri transpordi teekaardi ja ehituse teekaardi transpordi osa tutvustus
- Arutelu:
    - Milliste transpordisektori tuleviku ärisuundade jaoks peaks kliimaseadus looma eeldused?
    - Millised põhimõtted transpordisektori jaoks peaks kliimaseaduses sätestama?
- Järgmise kohtumise eesmärgi tutvustus ning edasised sammud

1. Töörühma juhi sissejuhatus

Eelmine kord jäi töögrupist kõlama, et transport on päris suure mõjuga keskkonnajalajälje vajaduse mõttes. Sektorite lõikes moodustab KHG inventuuri põhjal transpordi heide ligi 41%.

Eratarbimine ja liikuvuse paremaks muutmine on oluline, maanteetranspordi ja eriti sõiduautode heide on suure kaaluga.

Eesmärk on KHG-d 24% vähendada.

Eelmine kord pakuti arutelul välja ca 60 meedet, millest valitakse potentsiaalselt kõige suuremat mõju avaldavad meetmed ja tehakse mõjuanalüüs. Vaja on kulutõhusaid, kiireid ja käitumuslikke meetmeid rakendada. Seni on käitumuslikke alahinnatud.

Küsimused ja vastused

- Küsimus: Kas lähtume IPCC metoodikast? Ja kuidas see mõjutab kliimapoliitikat? Elektrit ei saa me arvesse võtta, see läheb energiatootmisse. Kui meil on turul elektriauto, mis kasutab taastuvelektrit, siis seda ei võeta arvesse. Ehk vähendamist on vaja teha biokütuste arvelt. Biometaan on sertifitseeritud -70% või -80%. Küsimus on see, et kust tuli otsus et lähme IPCC-i metoodikat mõõda ja kuidas saaksime siia juurde võtta Euroopa Liidu õigusakte? Rääkides just kütuse tarbimisest.

Vastus: Pariisi kokkulepe eesmärgid on seatud vastavalt IPCC netoodikale. See on rahvusvaheline kokkulepe, et vaatame kütuse tarbimisel tekkivat heidet, mitte kogu elukaare jalajälge. Me ei saa hakata metoodikat muutma, see on rahvusvaheliselt kokku lepitud.

- Kommentaar: Teame, et see baseerub IPCC-l. Siiski, kliimaseadus on Eesti riigi seadus. Me saame ise otsustada, peame arvestama ka konkurentsivõimet. Kui IPCC metoodikat puhtalt kasutada, tõmbame vee peale meie kodumaisele biometaanile. Ei saa kliimapoliitikat üles ehitada naaberriigis toodetavate kallite kütuste peale ainult. Siin võiks olla võimalik leida kompromiss, et saaksime ühelt poolt rahvusvahelisi nõudeid täita ja teiselt poolt RED3-ga kooskõlas olla.
- Kommentaar: Meil ei ole veel midagi otsustatud, rääkisime lihtsalt arutatud meetmetest. Need olid näitlikustamiseks. Täna olemegi siin, et koos arutada.
- Küsimus: Kas raudtee, lennundus ja merendus on spetsiaalselt välja jäetud? Ainult maantee on prioriteetsem. Kas teised asjad jäävad praegu samaks?

Vastus: merendusel on eraldi töögrupp. Raudteed oleme arutanud. Lähtume enda eesmärkidest ja keskendume eelkõige KHG heite vähendamisele neis sektorites, millel on suurem mõju.

2. **<u>Ettekanne: võimalike lisameetmete hääletustulemused ja mõjuhinnang.</u>**

Küsimused ja vastused

- Küsimus: kas jalgratta- ja jalgteede arendamise meetmes on arvesse võetud ka jalgsi liikumist?

Vastus: praegu ei ole, see pärismaailmas avaldub ikkagi mõlema liikuja tüübi puhul. Kasv on 2,5%, lihtsuse mõttes võeti arvutuste puhul arvesse ainult rattaga liikujaid. See on kiirhinnang.

- Küsimus: 2030. aasta perspektiivis raskeveosõidukite kütuse mõttes alternatiivi ei teki. Praegu aga parkides suur osa sõidukeid on rohkem kui 10 aastat vanad. Nende uuema EURO klassi vastu väljavahetamise motiveerimisel maksudega näiteks võib olla suur mõju.

Vastus: jah, kindlasti.

- Kommentaar: raskeveokite puhul diisel ongi peamine kütus, alternatiivsed kütused tulevad kunagi kauges tulevikus. Lähim alternatiiv on gaasiveokid. Oleme pakkunud riigile meetmeid välja. Töötoas tahaks näha seda, kuidas teeme turul järk-järgulist transformatsiooni. Ei saa kohe pea ees vesinikku hüpata. On ka kindlasti vahepealseid lahendusi.
- Küsimus: mis see arvutuste metoodika oli? Kas kõik Eesti autod ja inimesed olid arvesse võetud või ainult suuremad linnad? Töögrupis on eesmärk heidet vähendada seal, kus on kõige tõenäolisem rohkem vähendada. Ega me ei hinda seda jalgratta ja jalgsikäimise potentsiaali üle? Talvel keegi rattaga ei sõida ka, kuidas seda arvutatakse?

Vastus: nullheitega tsoonide puhul võeti arvesse Tallinna ja Tartu läbisõite ja teaduskirjandust. See kõik muidugi sõltub ka sellest, kuidas meedet rakendada. Üritasime võtta aluseks linnaga seotud andmeid, et hinnang utoopiliseks ei muutuks.

- Küsimus: pidasin rohkem silmas jalgrattasõitjate arvu kasvu 5%-ni. Inimene, kes elab Haljalas, ei saa rattaga Tallinnas tööl käia.

Vastus: Kas siis maakonna põhiselt ära segmenteerida, kuidas osakaal võiks jaotuda?

- Küsija: jah.
- Kommentaar: siin on toodud tööleliikumine ainult, see moodustab kuskil viiendiku liikumisest. Õpilased ja eakad liiguvad ka ja nemad liiguvad tõenäolisemalt ilma autota. Seal on potentsiaal veel suurem. Maal on tegelikult rattaga liikujaid rohkem kui linnas. Arvutustes on pigem alahinnatud rattaga liikumise potentsiaali.
- Kommentaar: pikkade ja tõhusate autorongide mõjuhinnang Rohetiigri arvutustes tuli suurem ja meede tõuseks olulisemate hulka.
- Kommentaar: Meil on hea näide Norra, kus 27% autodest on elektrilised või hübriidid. Neil on olemas ka uuringud, kus CO2 kokkuhoid on välja arvutatud ja see on päris suur maanteetranspordis, ühistranspordiga me nii palju ei saa toetada eesmärkide saavutamist. Norras on asjad nii kaugel, et hakkavad soodustused juba kaduma ja vähenema. Saame nende kogemust võtta eeskujuks ja näha kuidas täpselt asjad muutuvad ja milliseid meetmeid kuidas rakendada.
- Kommentaar: Suurepärased arvutused. Norra linnades 10-20% inimestest sõidavad rattaga, palju sõidetakse ka talvel. Seega ei maksa arvata, et jalgratas ei mängi rolli. Me hindasime kõigi meetmete mõju CO2 ekvivalendis Rohetiigri töös. Me võiksime ka siin töörühmas teha sellise Exceli tabeli, kus kõigil on võimalik nö mängida erinevate meetmete CO2 mõjuga. Teine ettepanek on panna juurde arvutustele rahalised väärtused.

Vastus: Exceli tööriist on olemas, me ei ole seda veel jaganud, aga saame seda teha. Rahalised numbrid on osade meetmete puhul olemas, ja nende jaoks, millel ei ole, oleme tellinud täiendava analüüsi, kui palju eurosid tuleb 1 kilotonni vähendamiseks kulutada.

- Kommentaar: mitte ainult kulu, vaid palju me ka võidame ühiskonnana, näiteks tervishoius. Seda tuleks serveerida nii, et kui autode hulk riigis või Harjumaal või riigis väheneb, kui palju me sellest võidaksime. Selline näitaja võiks ka CO2 vähendamise juures olla.

3. **<u>Ettekanne: Transpordi teekaart – Rohetiiger</u>**

Teekaart ise on väga pikk. Üritame selle pika dokumendi teha umbes 10 lehekülje pikkuseks, et oleks parem lugeda. Materjalid (teekaart) saavad avalikuks ülehomme Rohetiigri kodulehel.

Küsimused ja vastused

- Küsimus: miks vesinikkütuse kasutamise potentsiaal on tagasihoidlikult hinnatud? Vesinikrongid ju eksisteerivad, miks akurongid ja mitte vesinikrongid? Teine küsimus: Elron on ennustanud reisijate hulga kasvu 20 miljonini reisjateveos, see aga nõuab suuri investeeringuid taristusse, kas on realistlik?

Vastus: Oleme lähtunud infost, mis on meile teada. Seda hakkame pidevalt korrigeerima vastavalt sellele, kuidas tehnoloogia on arenenud. Vesiniku potentsiaali näeme tõesti enim raudtee puhul, samas akurongide kasutuselevõtt reisijaveos on võrreldes vesinikuga soodsam, ühe rongi ümberehitus on kuskil 2 miljonit eurot ja taristu mõttes eeldab vaid Lõuna-Eestisse mõne laadimispunkti ehitamist, sest kogu aeg pole vaja laadida. Vesinik on oluline pigem kaubaveo kontekstis raudteedel ja merel. Tõenäoliselt 2 aasta pärast peame suurusjärku

korrigeerima. Vesiniklennukid näiteks on veel väga varajases arengustaadiumis. Elroni prognoos 20 miljonit tõesti jookseb kokku paljudest eeldustest, näiteks Tallinna linnarongi käivitamine.

- Kommentaar: väga hea vastus, põhimõtteliselt usun. Modaalnihke potentsiaal on tõesti linnarongi liikluses suur.
- Küsimus: Miks on välja jäetud vedelkütused? Biodiisel oli praktiliselt olematu suurusega.

Vastus: Biodiislil on teekaardis selge roll, eriti mis puudutab raskeveokite segmenti. Biodiisli jalajälge tõlgendavad näiteks Eesti ja Soome erinevalt ja küsimus on ka selles, kui paljud seda pakuvad ja mis hinnaga, kui pakkumine ei tule nõudlusele järele. Rohetiigri töörühma oli eri aegadel kaasatud ka Neste ja Alexela, et hinnata, mis kütuste osakaal võiks tulevikus olla.

- Kommentaar: hinnavahe on biometaani ja HVO vahel väga suur. Biometaani hind hakkab tõusma, kuivõrd toetused kaovad. Siiski on kodumaine biometaan tarbijale hea variant. Me näeme selle potentsiaali ja selle hinnad on prognoositavad. Peame vaatama, milliseid kütuseid kasutame turul. HVO on rahvusvaheline toode ja väga hea kütus, selle hind ajas on kindlasti kasvav. Biometaani hind on kergemini prognoositav.
- Küsimus: liikuvuse ja reisjateveo plokis on viimane meede ruumikasutus. Kas see hõlmab ka linnaruumi, mitte ainult linnaplaneerimist, vaid ka selle kvaliteeti?

Vastus: jah, kogu linnaruumi.

4. **<u>Ettekanne: Ehituse teekaart 2040 (taristusehitus ja liikuvus)</u>**

Küsimused ja vastused

- Küsimus: kas ehituse teekaardis analüüsiti kaupade, toodete ja teenuste liikumist?

Vastus: ainult inimeste liikumist. Taristu poole pealt kaupade ja teenuste liikumisele väga takistusi ei ole. Viimase miili lahendus kaubaveos ja pakiveos on väga suur vajadus ja selle mõju linnades on suur. See on kompleksne ja keeruline teema, kuigi lahendusi on juba proovitud pakkuda. Seda ei saa KOV ega riik üksi teha. Mõju on eriti linnades kasvav.

- Kommentaar: Enne oli juttu Norra võrdlusest seoses elektriautode tulekuga. Hiljuti kuulasin ettekannet, kus jõuti järeldusele, et kui võrrelda tanklates müüdava vedelkütuse vähenemist Eestis ja Norras, siis vedelkütuse vähenemine ei olnud proportsioonis elektriautode turuletulekuga. Elektriauto justkui ostetakse lisaautoks ja peamised sõidud tehakse ikkagi vedelkütustel töötavate autodega.

- Kommentaar: ei maksa olla tulemuste prognoosimisel liiga optimistlik.

Vastus kommentaarile: jah, elektriauto ei ole vastus kõigele ja lahendab vaid osasid probleeme, millega tegeleme. Elektriautodel rehvi peenosakesi on paar tuhat korda rohkem kui tavaliste autode puhul näiteks. See ka näitab, et elektriauto pole mingi imevits. Mis on Euroopa veekogude kõige suuremad plastiallikad? Autorehvid.

- Kommentaar: Gaasiliidus räägime aktiivselt kaasa transpordi sektori transformatsiooni küsimustes. Täna on meil 6000 elektriautot, Eleringil valmis analüüs, et aastaks 2030 on Eesti teedel 99 000 elektriautot. Järgmisel või ülejärgmisel aastal elektriautode osakaal uutest autodest tõuseb 60-70% juurde. Kui me planeerime meetmeid, on elektrifitseerimine ka kindlasti tähtis osa, aga neid analüüse tuleb võtta teatava reservatsiooniga. Norra on eesrindlik, sest seal on palju raha, Eesti inimeste ostuvõime pole võrreldav.

Kommentaar: ega need meetmed ei lähe ju seadusesse. Me üritame välja sünteesida meetmetest need, kuhu poole võiks püüelda, ja proovimegi kollektiivselt aru saada, mis on põhiküsimused nende osas. Kokkuvõttes peame vaatama kliimaseaduse kontekstis asju laiemalt kui ainult

heitgaasid. Peaksime eelistama meetmeid või tegevusi, mis mitmes aspektis olukorda parandaksid, mitte ainult heitgaaside mõttes.

5. **Rühmaarutelud**

Aruteluküsimused:

- Milliste transpordisektori tuleviku ärisuundade jaoks peaks kliimaseadus looma eeldused?
- Millised põhimõtted transpordisektori jaoks peaks kliimaseaduses sätestama?
- milliseid muid seadusi tuleks kliimaeesmärkide saavutamiseks muuta?

<u>Rühmaarutelude kokkuvõtted</u>

I rühm

- Hästi oluline on erinevate meetmete puhul arvestada nende kulu, arvestada kogutulu vs. Kogukulu ja sealjuures võtta arvesse sotsiaalmajanduslikke aspekte. Lähtume hetkel kliimaseaduse puhul rahvusvahelistest metoodikatest, peaksime arvestama ka RED3 regulatsiooni.
- Transpordisektorisse võiks luua KHG fondi. Diferentseerida teekasutustasusid julgemini, saastaja maksab printsiip võiks rohkem kehtida. Tulu peaks minema sinna samasse sektorisse, kus me soovime arengut näha. Suuname raha tagasi sektorisse. Turuosalised saavad siis omafinantseeringuga jalajälge vähendada.
- Esmalt peame tegelema meetmetega, mis puudutavad meie käitumist ja siis edasi liikuma kütuste juurde.
- Kohalike kütuste tootmine ja tarbimine peaks olema kliimaseaduse üks põhilisi alustalasid. Näiteks biometaan, rohevesinik, elekter.
- Kliimaseaduses tahame näha, et riigil on pikaajaline plaan ja sellest peetakse ka kinni. Siis on motivatsiooni investeerida ja samme teha.

II rühm

- Kodumaine kütus: biometaan ja biodiisel. Kui biodiisel, siis ikka Eesti oma! Jube lihtne on osta tehnoloogiat ja kütust sisse, aga kuskilt peab ostmiseks raha tekkima.
- Tehnoloogiate valmidusaste täna on selline, nagu on. Kindlat teadmist hetkel ei ole. Mitut erinevat tüüpi infrastruktuuri me rajama peaksime? See on väga kulukas.
- Andmed, IT – nende abil võiks liikumist sujuvamaks muuta. Üks ärivõimalus.
- Autorongid olid ka teemaks – lubatud pikkus võiks olla 34 meetrit, kuid see ei ole niisama lihtne, et asendame ühe numbri teisega. Kas see tähendab, et on lubatud ka suurem raskus? Kuidas piiriülest liiklust aktsepteeritakse?
- Raskeveokitest 60% on vanemad kui 10 aastat. Uute veokite soetamine sõltub ka muudest asjadest nagu kütuste hinnad.
- Elektritaksod tundusid okei idee, kuid võrgu ja elektrisüsteemi küsimused on vaja enne nende taksode tulekut ära lahendada. Praegu on hästi demokraatlik süsteem, kus kõik saavad teenida raha taksot sõites Boltiga näiteks, lõikaksime sellega inimestelt selle võimaluse ära.
- 2+2 teed ja Rail Baltic panevad inimesi rohkem liikuma, aga need ei pruugi olla ainsad viisid, kuidas seda teha. Rohkem kohtumisi teha kaugtööna, side pidamiseks tänapäeval ei ole ainult 2+2 tee.

- Kommentaar: sellest jutust jäi kõlama, et äriline pool on tõesti siiani ära unustatud. Venemaa juba kadus, kui ka Balti riikide ja Soomega kaob ühendus, oleme nagu mingisugune äralõigatud ääremaa, kus midagi ei toimu ja ettevõtjad on käpukil.

Tänapäeval on võimalik ehitada ka roheasfaltiga teid. 2+2 tee on hea, hoiab kokku heitgaaside emissoone, sest sõidukiirus on ühtlasem. Ärme palun neid asju ära unusta.

- Kommentaar: võimalikult palju aspekte tuleb tõesti arvesse võtta ja andmete põhjal otsuseid teha.
- Küsimus: kas võetakse arvesse ainult Eesti-sisene lennuliiklus või ka rahvusvaheline? Rahvusvahelises lennunduses tulevad keskkonnanõuded niikuinii läbi rahvusvaheliste õigusaktide, mis on otsekohalduvad. Eesti lennundusettevõtjad, kes rahvusvaheliselt opereerivad, peaksid olema ka kaasatud. Lisaks, õige on see, et süsinik tuleb ikkagi kütustest õhku, ükskõik kui kiiresti sõidad.
- Kommentaar: peaksime vältima CO2 tunnelnägemist. Ka taristuehitusel on väga oluline mõju, rääkimata mõjudest elurikkusele. Samuti töötleva tööstuse eksport on olnud languses, samas kui teenuste puhul me seda ei näe. Seda võiks ka arvestada.

III rühm

- Nägemus ühtis suures osas esimese laudkonnaga. Olulised meetmekomplektid on liikumisnõudluse vähendamine ja vältimine, modaalnihe ja siis alles energiatõhusus.
- Väljakutse: kuidas seadusega adresseerida maakasutust ja liikumisliikide valikut? Tuleb tagada kooskõla planeerimisseadusega.
- Modaalnihke teema – kuidas suuname inimesi liikuma ja mis vahenditega. Igapäevases tegutsemises oleme kaugel oma eesmärkidest ja tegelikult säästvate liiklusvahendite kasutus on viimasel ajal vähenenud. Taristu rajamisel tuleb kaaluda, kas see soodustab autoliiklust või mitte ja seda tuleb arvesse võtta, et strateegiad ja arengukavad ei oleks pelgalt soovituslikud.
- Konkurentsieeliste loomine liikumisteenustele, kohalikud taastuvad kütused ja e-mobiilsus.
- Iga tegevussuuna puhul võiks tekkida ka selged mõõdikud, et kuhu me tahame mis aastaks jõuda. Kui ühes tegevussuunas ei suudeta eesmärke täita, siis korrigeerida või teistes suundades aktiivsust tõsta. Kes seda mõõdab, kes seda jälgib? Riigi ja KOV-i rollide määratlemise küsimus. Seadusega võiks KOV-idel tekkida motivatsiooni ka tegeleda eesmärkide täitmisega, mitte ainult riigil.
- Modaalnihet võiks reguleerida seadusega. Meetmekomplektid on hästi olulised. Ei, me ei peaks tegema täpselt nii, nagu praegu, aga veidi paremini. Suuri muutusi on vaja, see ei ole mingi peenhäälestus.

Kommentaar: väga hea, et KOV-id jutuks tulid. See on kndlasti üks kliimaseaduse küsimusi, mis saab KOV-ide rolliks, transpordi puhul samuti. Võibolla see on üks sisend seadusse, et tekiks mehhanism, et KOV-ide rahakasutus toetaks kliimaeesmärkide saavutamist.

IV rühm

- Oluline põhimõte: ei pea end erinevate rohetehnoloogiate mõttes kinni kirjutama.
- Roheliste ärisuundade toetamiseks on oluline roll riigil rohehangete kaudu.
- Kuidas fossiilkütuste maksustamise põhimõtted teha? Võiks ka seaduses olla.
- Kohalike ressursside väärindamine ja eelistamine.
- Ei tohi arvestada ainult praeguse energiavajadusega, vaid tulevikus võib see tõusta.
- Kas isikliku auto omamisest peaks saama tulevikus luksus? Ei saa ainult ühe nurga alt vaadata, maapiirkonnas on auto omamine hädavajalik. Seal on vaja leida tasakaal. Automaksu disaini ettepanekuid tuli, kasutuspõhine komponent peaks juurde tulema ja ka massipõhine komponent peaks olema.
- Kliimaseadusega seda ei lahenda, aga RHS muudatusettepanek energiakandjate maksuerisuse kaotamise osas. Autostumise vähendamiseks soodustada “sõida ja pargi” võimalust ja autodes mitmekesi sõitmist.

- Küsimus: tehnoloogianeutraalsus on kindlasti üks küsimus. Kui ütleme, et me ei võta suunda ja ei kirjuta ennast nurka, kas ei teki jälle selline olukord, et kõik tõmbavad tekki oma poole ja lõpuks kasutame ikka neid samu lahendusi nagu praegu edasi?

Vastus: me võtame suunaks rohelised tehnoloogiad. Põhimõte oli, et võrdne maksustamine energiasisalduse ja/või KHG heitepõhiselt. Ei anna kellelgi eelist, vaid energiasisalduse alusel oleksid kõik võrdsed. Võib ju kasutada sisepõlemismootorit, aga biometaaniga näiteks.

- Küsimus: eesmärk oleks arvestada siis kütuse vaatest keskkonnamõju?

Vastus: jah.

- Kommentaar: tehnoloogianeutraalsus on oluline rohetehnoloogiate kontekstis. Parem rohkem variante kui vähem. Kasvuhoonegaaside vähendamine ei tähenda ainult taastuvenergiat ja rohetehnoloogiat. On olemas ka süngaasid, mida võib fossiilsete kütuste tootmise käigus toota. Kliimaseaduse eesmärk peaks olema vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid võimalikult paljude võimalustega, ei pea olema ainult rohetehnoloogiaid, kasutame ka mitterohetehnoloogiaid, mis aitaksid vähendada heitgaaside koguseid. E-kütused on ka olemas. Tehnoloogianeutraalsus on tähtis, mitte lahendada kogu asi fossiilsete kütuste vältimisega.

V rühm

- Ärivõimaluste osas:
    - Kohalikud alternatiivsed kütused
    - Nutikas taristu – näeme, et on võimalik erinevaid lahendusi eksportida.
    - Viimase miili lahendused ja küberturbe arendamine.
    - Raudteele paremad võimalused konkureerida maanteedega.
    - Materjalitehnoloogia arendamine, näiteks roheasfalt.
    - Paljud riigid konkureerivad suurte tootmiste osas ja on valmis kõike tegema, et nende riigis midagi toodetaks. Peaksime mingid valdkonnad enda tähelepanu alla võtma ja võimaldama ettevõtjatel lihtsamini uusi asju teha ja enda konkurentsivõimet sellega suurendada
- Põhimõtete osas:
    - Ärme pane end halvemasse olukorda konkurentsivõime osas, analüüsime erinevate nurkade alt võimalusi.
    - Meetmete hindamine – mis on iga meetme kulu? Vajalik põhjalik hindamine.
    - Riigihangete puhul – väärtuspõhine hindamine, rohkem rohetingimusi. Ei tohiks soodustada riigihangete halbu tulemusi
    - Õigusloome protsessi kiirendamine – meetmed jäävad tihti liiga pikalt arutamisele.
    - Riigil peaks olema võimekus järelevalvet teha, kui mingeid kohustusi kellelegi pannakse.
- Seadused, mida on vaja muuta: planeerimisseadus, liiklusseadus

- Kommentaar: tehnoloogianeutraalsuse põhimõtte kohta veel – oluline ei ole ainult energiatõhusus või süsinikneutraalsus. Peaksime vaatama, kes meile kliimatöö odavama raha eest ära teeks, mitte ainult, mis on tõhusam või vähem CO2 toodab. Majanduslik aspekt on ka tähtis.

Järgmise kohtumise eesmärgi tutvustus ning edasised sammud

Ühe kohtumise võiks veel teha. Meetmed ei saa olema osaks kliimaseadusest, aga need on osa seletuskirjast, millega saame nende kasutuselevõttu toetada. Järgmise kohtumise võiks teha

kokkuvõtva. Valmistame ette ärivõimaluste, meetmete ja põhimõtete koondi ning siis arutame ja teeme kokkuvõtte.

- Küsimus: Kas sektoriteülese vaate kohta on mingeid uudiseid? Kas transport peab proportsionaalselt suurema rolli võtma kliimaeesmärkide täitmisel?

Vastus: jah see on järgmiseks korraks hea arutlusteema. Seda ei ole veel kokku lepitud, see ongi meie kui töörühma arutada ja teha ettepanek. Meil on põllumajanduse ja tööstusega suur probleem, seal on 24% võrra heite vähendamine veel suurem probleem kui transpordis. Transport peab seega tõenäoliselt rohkem tegema ja enda kanda võtma, sest siin on võrdlemisi lihtsam ja kiirem lahendada probleeme.