KLIIMAMINISTEERIUM

KlimS transpordi ja liikuvuse töörühma IV kohtumine

Tallinn 13. märts 2024

Algus kell 10.00, lõpp kell 13.00

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

Võtsid osa: Krista-Maria Alas (Eesti Transpordikütuste Ühing), Jaak Viilipus (KLIM), Eva Killar (KLIM), Silver Sillak (KLIM), Triinu Tirmaste (KLIM), Guldar Kivro (Eesti Laevaomanike Liit), Maria Värton (KLIM), Heiko Heitur (Eesti Gaasiliit), Mari Jüssi (Transpordiamet), Kersten Kattai (Autoettevõtete Liit), Johann Peetre (Transpordiamet), Riina Tamm (Transpordiamet), Ülle Tamme (Neste Eesti AS), Kristi Loit (Kaitseministeerium).

Veebis: Ain Tatter (KLIM), Andres Ruubas (ReM), Anu Kalda (Tallinna Transpordiamet), Kadi Jette Tamjärv (AS Tallinna Lennujaam), Keiti Meriküll (Lennuliiklusteenistuse AS), Jüri Läll (Eesti Taristuehituse Liit), Lili Tiri (ITL), Maarius Utso, Martin Ruul, Pärtel-Peeter Pere (Reformierakond), Rando Kängsepp (RaM), Evelyn Sepp (Rohelised), Taavi Vaasma, Tanel Jairus (TalTech), Jaan Tamm (Eesti Lennundusklaster), Denis Baranov, Rene Frolov

Päevakord

- Ettevõtluse töörühma ootused transpordi ja logistika osas ja Kliimanõukogu tagasiside
- Kliimaseaduse ülesehitus. Meetmete sotsiaal-majandusliku mõju hindamine
- Kliimaseaduse merenduse töögrupi tulemuste tutvutus
- Töörühmas väljapakutud põhimõtted ja nende seos kavandatava kliimaseaduse ja teiste seadustega. Sektori KHG heite vähendamise eesmärk
- Arutelu teemal, milline KHG heite vähendamise eesmärk seada transpordisektorile kliimaseaduses
- Järgmised sammud seoses kliimaseaduse ettevalmistamisega

.

1. **Ettevõtluse töörühma ootused transpordi ja logistika osas ja Kliimanõukogu tagasiside**

- Ettevõtluse töörühm on järgmisel nädalal (20.02) toimuvale kohtumisel kutsunud teiste töörühmade juhid, kes annavad ettevõtluse töörühma ootustele tagasisidet.
- Via Baltica 2+2 väljaehitamine ei aita kaasa kliimaeesmärkide saavutamisele. Miks ei arenda rööbastransporti?

Vastus: jah, ettepanekud vajaksid täiendamist. Need ettepanekud tulid ettevõtluse töörühmast ja me kindlasti transpordi ja liikuvuse poole pealt saame rõhutada just rööbastranspordi

arendamise olulisust. Via Baltica peame välja ehitama juba TEN-T määruse kohustuste tõttu, aga see ei pea olema 2+2 maantee.

- Biokütuste tootmine täna Eestis juba toimub, pigem on vaja leida lahendused, kuidas seda edasi arendada. HVO tehast ilmselt Eestisse ei tule. Tselluloositehase saaks luua.
- Biokütuste maksusoodustuste osas peaksime liikuma sinna, et maksustame kütuseid vastavalt kasvuhoonegaaside jalajäljele. Näiteks bensiini aktsiisimäär on täna kõrgem, kuigi bensiin saastab vähem kui diisel. Aktsiisipoliitika peaks olema üks osa keskkonnapoliitikast.

2. **Kliimaseaduse ülesehitus. Meetmete sotsiaalmajandusliku mõju hindamine**

- Küsimus: Kuidas on plaanitud kliimaseaduse ülimuslikkuse tagamine? Kuidas on plaanitud rakendada Kliimanõukogu sedastust, et ainult CO2 mõõtmine ei ole piisav eesmärgipüstitus?

Vastus: esimese küsimuse osas ammendavat vastust hetkel ei ole. Meile on seatud ülesandeks, et olulisimate eriseaduste muudatuste eelnõud tuleb esitada koos kliimaseaduse eelnõuga, et tagada nende kooskõla kliimaseadusega. Järgmisena hakatakse muutma arengukavasid. Teise küsimuse osas proovime meetmete prioriseerimise ja mõjuanalüüsis juures nii palju kui võimalik võtta arvesse ka mõju elurikkusele ja kohanemisele ning sotsiaalmajanduslikku mõju. Sellise suunise on kliimanõukogu tõesti meile andnud. Selleks toetume olemasolevatele analüüsidele ja oleme tellinud ka mõned uued.

- Küsimus: Kas saaks olemasolevaid CO2 mõjuhinnanguid jagada?

Vastus: ministeerium jagab. Mõjuhinnanguid tutvustamiseks teeme võib-olla veel ühe kohtumise.

- Küsimus: saame aru, et seadus ise saab olema lakooniline ja sisu saab olema seletuskirjas. Kas see õigusloome aspektist on õige?

Vastus: see on õige küsimus, mida juristide töörühmas tuleks arutada. Teiste riikide kliimaseadused on sarnased ja toimetame hetkel nende eeskujul.

- Eesti Gaasiliit ei ole kindlasti selle poolt, et vedela biokütuse aktsiisi langetada. Euroopa Liidus on biokütuste poliitika olnud tagurlik ja ei ole eesmärke saavutatud. Pigem tuleks arutada, miks aktsiise langetada, arvesse võtta ka kütuste tootmine ja seosed teiste valdkondadega. Näiteks kui toodame biometaani, siis vähendame heidet põllumajanduses ja loome töökohti.
- Eesmärk ei tohiks olla ainult vedelad kütused, tuleks vaadata säästlikkusest lähtuvalt. Mõte peaks olema selles, et tahame väikese jalajäljega kütuseid, mitte ainult vedelaid kütuseid. Mõiste "vedel biokütus" tuleks eemaldada.
- Välja on jäänud elektri kasutamise toetamine. On mainitud ainult elektriautosid.

3. **Kliimaseaduse merenduse töögrupi tulemuste tutvutus**

- Väikelaevade kohta: heite numbris on tõenäoliselt palju õhku sees. Kas on õige?
- Küsimus: IMO on aeglasem, EL hästi ambitsioonikas kliimapoliitika osas. Nüüd teeme veel ka oma kliimaseadust. Mis teha, et need kookõlas oleks? Lisaks kas merenduses uus baaskütus ei peaks olema LNG? Räägitakse metanoolist väga palju, aga kas on teada, kui palju seda meie piirkonnas toodetakse ja kui palju see meie vajadusest ära kataks?

Vastus: IMO ja EL on mõlemad olulised. Palju arutelu tekitas kauplemissüsteemi ühendamine kolmandate riikidega. Võime nii luua eelise kolmandatele riikidele. Metanooliga sõitvate laevade

tootjaid meil on, aga pole metanooli tootjat siin piirkonnas. Kui tekib nõudlus ja valitakse suunad, siis võivad need võimalused tekkida. Praegu on palju vesinikku ja ammoniaaki tehtud.

- Rahvusvahelise laevanduse heite hinnang 500-600 kilotonni on tulnud Rohetiigri analüüsist. See on nende reiside alusel, mis väljuvad Eestist regulaarselt. Näiteks Helsingi liini puhul saaks selle toorelt kaheks jagada, pool Soomele ja pool Eestile. Saaks andmeid täpsustada. TS laevadel on mõõtmise võimekus olemas, ka teised saaksid seda teha ja toetada rohekoridoride loomist. TS Laevad tegi ühe Saaremaa liinilaeva hübriidiks ja saavutas kütuse kokkuhoiu ca 18-19% ning CO2 heite vähendamise 27%. Tasuvus ilmselt ca 7 aastat.

4. Töörühmas välja pakutud põhimõtted ja nende seos kliimaseaduse ja teiste seadustega. Sektori KHG heite vähendamise eesmärk

- Küsimus kliimaseaduse seletuskirja slaidi kohta. On potentsiaalne ohukoht, et asjaolud, mis omavad pikas perspektiivis olulist mõju, ei kajastu mudelites, sest mõjusid on keeruline hinnata. Meetmed, mida on lihtne hinnata, ei pruugi olla piisavalt tulemuslikud.

Vastus: küsimus perspektiivi kohta, 2030. aasta eesmärke silmas pidades tuleb esmajärjekorras teha ära asjad, mis annavad kiirema tulemuse, aga samas silmas pidada ka 2040. ja 2050. aasta eesmärgi saavutamise vajadust.

- "*Kõik fossiilsed kütused, nii tahked, vedelad kui gaasilised on maksustatud (kütuseaktsiis) kõrgemalt kui mistahes taastuvad kütused"*. Kas meie eesmärk on see, et näeme ainult taastuvat kütust? Tundub, et tahame kliimaseadusega hästi pikka hüpet teha. Jääb arusaamatuks, mis on eesmärk, kas ainult taastuvenergia või heite vähendamine? Praegu on fookuses ainult taastuvenergia.
- KHG-põhine maksustamine on õige, seda nii lühemas kui ka pikemas perspektiivis. See teeb meid sõltumatumaks ja globaalses mõttes jätkab ka Euroopa üldist suundumist.
- Kui meetmete loetelu jääb vaid seaduse seletuskirja, ei anna see neile õigust loovat mõju.
- KHG hinnangute juures tuleb selgelt defineerida, kas vaadatakse otseseid KHG heitkoguseid või kaudseid või mõlemaid.
- Riigihangete nõudeid seoses roheliste hangetega ei järgita piisavalt. Peaks tagama rohehangete läbiviimise.
- Maanteede arendamist ei saa lõpetada enne, kui raudteed ei ole piisavalt mugavad. Maanteede arendamine peab jätkuma.
- Tuleks täiendada keskkonnamõjude hindamise seadust. Praegu proovime igale poole 2+2 maanteed ära mahutada, kuigi tegelik vajadus maa reserveerimiseks puudub. Keskkonnamõjude hindamine peaks olema planeeringute ja objektide põhine. Kui ehitada maanteid kogu aeg laiemaks, soodustame autode kasutust. Planeeringute ja objektipõhiseks peaks muutuma just strateegiline keskkonnamõju hindamine. Kui me kogu aeg ehitame laiemaks maanteid, siis me soodustame autode kasutust.
- Raudteede ja maanteede vastandamine ei ole hea. Tuleks siiski vaadata vajaduspõhiselt.
- Kulutõhusus peaks olema seaduses markeeritud.
- Oluline on rattateede arendus, samuti kõnniteede hooldamine.

5. Arutelu: milline KHG heite vähendamise eesmärk seada transpordisektorile kliimaseaduses

- Küsimus: kust tuleb eesmärk vähendada heidet 24%?

Vastus: See tuleb EL jõupingutuste jagamise määrusest, aga tuleb silmas pidada, et eesmärk kohaldub kõikidele määrusega kaetud sektoritele tervikuna. Samas transpordisektorile on

jõukohane ja vastutustundlik 24% välja pakkuda. Proovime teoreetiliselt ära näidata, kuidas see eesmärk väljapakutud meetmetega täita.

- Väljakutse on suur. Kui mõni teine sektor ei suuda eesmärki täita, vaadatakse transpordi poole. Sellega tuleb arvestada. Transport ei saa eesmärgi täitmisel ebaõnnestuda, sest tõenäoliselt peame teisi ka kompenseerima.

Vastus: see on laias laastus tõesti nii, et kui näiteks põllumajandus ei saavuta oma eesmärki, siis teised sektorid peavad rohkem pingutama. On ka variant osta ühikuid teistelt riikidelt, kellel ülejääk tekib. Ei oska ennustada, kas neid üle jääb ja milline võiks olla hind.

- Küsimus: kas põllumajanduse eesmärkidele ja meetmetele on antud objektiivne hinnang? Kui tõesti põllumajanduses jääb 200 kilotonni ulatuses eesmärk täitmata, siis transpordi kohustus suureneb kolmandiku võrra.

Vastus: asi pole protsendis, vaid meie üldises süsteemses võimekuses. Transpordisektori mõnes osas on nihet kergem saavutada.

- Tuleks ära oodata mõjuanalüüsid, et teada, milline on läbirääkimiste positsioon. Kui mõni sektor ei täida oma eesmärki on oluline aru saada, kust ja miks puudujääk tekib.

- Mis on prügiveo mõju transpordisektori heitele? Prügivedu toimub liiga sageli ja sorteerimine liiga vähe.

Vastus: see probleem tõstatus ringmajanduse töörühmas, arutame seda seal edasi.

- Transpordi meetmed oleks mõislik ehitada üles võimalikult palju biometaanile, siis saaksime põllumajandust abistada. Portfell peab olema mitmekesine, aga biometaanil on palju eeliseid, et põllumajandust järele aidata.

Vastus: biometaani kasutatakse suures osas erasektoris või avalikes liinivedudes. Samas ainult erasektori kaudu ei saa eesmärke täita, peame ka tavatarbijaid ka kaasama, muidu me ei saavuta eesmärke.

- Ärme sea endale võimatuid eesmärke, pigem teha vähem, aga hästi.
- Ei tohi unustada, et osade meetmetega me vähendame nii KHG kui ka toome raha majandusse tagasi. Me ei tohi kindlasti kedagi üle maksustada ja peame leidma võimalusi majanduse elavdamiseks.
- Eestis kolitakse palju Tallinna, Tartusse ja Pärnusse. Ettevõtlus on kolinud sinna, kuid seal ei jätku spetsialiste. Ka maal on väga häid spetsialiste, kes käivad tõmbekeskustes tööl. Nad peavad kasutama oma autosid, sest kui ühistranspordiga käies kulub oluliselt

rohkem aega kui autoga. Seega inimesed loovad tänu transpordile ka väärtust mitte ei tooda ainult KHG-d.
- Eesmärk on reaalne ja teostatav. Küsimus on mõju saavutamises, mitte protsendis. Eesmärk peab olema ambitsioonikas, aga teostatav.
- Peab olema monitooringu süsteem eesmärgi poole liikumise osas.
- Küsimus: kuhu läheb tulevikus raha, mis on tulnud transpordiettevõtete kvoodimüügist?

Vastus: tõenäoliselt meetmetesse, mida on töögrupis arutatud (raudtee elektrifitseerimine, elektrisõidukite taristu rajamine jne).

OTSUS: Töögrupp otsustas arutelu tulemusel, et transpordi ja liikuvuse valdkond panustab KHG heite vähendamisse 24%.

Kokkuvõte

Täna oli hetkel viimane töögrupi kohtumine. Täname osalejaid! Ettepanekud esitatakse Kliimanõukogule. Võib-olla teeme veel ühe kohtumise mõjuhinnangute tutvustamiseks ja valideerimiseks. Lisaks tuleb seaduseelnõu avalik konsultatsioon.