Transpordi ja liikuvuse töörühma arutelude kokkuvõte

Sektori ootus kliimaseadusele – milleks see on vajalik ja millega tuleb sektori vaatest arvestada

Transpordisektori kasvuhoonegaaside heide tuleb ca 95% maanteetranspordist, millest omakorda ca 65% tuleb sõiduautodest, 15% veoautodest, 14% väikekaubikutest ning 6% bussidest. Kliimaseaduses seatavad eesmärgid ning väljatöötatavad meetmed peaksid seega (tegemisel oleva mõjuanalüüsi kohaselt) enim panustama maanteetranspordi kui suurima kasvuhoonegaaside heitega alasektori heite vähendamisse, kuid samal ajal mitte jätma tähelepanuta ka teisi transpordiliike. Teine ootus on, et kliimaeesmärkide saavutamine oleks kulutõhusus. Näiteks ei peaks eesmärk olema koheselt kõikide transpordivahendite välja vahetamine säästlikumate vastu, vaid tuleks hinnata ka võimalusi olemasolevate transpordivahendite ümber ehitamiseks säästlikumat kütust kasutama või soodustada olemasolevates sõidukites alternatiivsete ja heidet vähendavate kütuste kasutamist. Sektori ootus on ka, et transpordisektpori kasvuhoonegaaside heite vähendamise meetmed panustaksid omamaise ettevõtluse arendusse ja motiveeriksid uute lahenduste väljatöötamist.

Tuleb arvestada, et suur osa sektori heitest ei tulene nö äritegevusest, vaid sõiduautodest. Seetõttu on heite vähendamiseks vaja vähendada autostumist, sh summaarset läbisõitu, võtta planeeringute kehtestamisel arvesse mõju liikuvusele ning muuta liikuvuslahendused tervikuna mugavamaks ja kasutatavamaks (uued liikuvussõlmed, „pargi ja reisi“ lahendused, kergliiklusteed, ühistranspordivõrgu arendused). Samas on oluline silmas pidada, et uute liikuvuslahenduste loomine (nt uute trammiliinide arendamine) ise ei vähenda heidet, kui ühistranspordi kasutajate arv ei suurene, mistõttu on vaja tegeleda ka inimeste liikumisharjumuste muutmisega.

Tuleb püüelda ka selle poole, et kliimaeesmärkide saavutamisega ei jääks madalama sissetulekuga inimesed, kes elavad piirkondades, kus auto kasutamine on hädavajalik, liigselt kannatajateks. Selle vältimiseks tuleks luua toetusmeetmed mõjutatud inimestele, et neil oleks võimalik auto soodsamalt uue ja säästlikuma auto vastu välja vahetada, näiteks kliimameetmete sotsiaalfondi kaudu.

Sektori potentsiaal kasvuhoonegaaside heidet vähendada

Kõige värskema kasvuhoonegaaside inventuuri kohaselt oli Eesti transpordisektori kasvuhoonegaaside heide 2022. aastal 2,65 mln t ehk 19% Eesti kasvuhoonegaaside koguheitest. Võrreldes sellele eelnenud ehk 2021. aastaga kasvas transpordisektori heide tervelt 4,3%. Olemasolevate meetmete rakendamise tulemusena väheneb prognoosi kohaselt transpordisektori kasvuhoonegaaside heide aastaks 2030 vaid 2% võrra, samas kui EL jõupingutuste jagamise määrusest tulenev ja kliimaseaduse koostamise algul juhtrühma poolt välja käidud eesmärk on heite vähenemine 24% võrra. Praeguste trendide jätkudes kasvab sõidukite summaarne aastane läbisõit, samuti ei pruugi toimuda sõidukipargi kiiret muutust ning ka inimeste liikumisharjumuste muutmine ja ühistranspordi osakaalu hüppeline suurenemine on vähetõenäoline. Seega olemasolevad meetmed ei ole piisavad, et muuta oluliselt nii läbisõidu kui ka kasvuhoonegaaside heite suurenemise trendi, kuid samas lisameetmete rakendamise potentsiaal on suur.

Peamised meetmed kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks

Transpordi ja liikuvuse töörühma arutelude käigus pakuti välja ca 60 lisameedet, millest valiti välja 13 potentsiaalselt kõige suuremat mõju avaldavad meedet:

- Ummikumaksu kehtestamine Tallinnas ja Tartus
- Maakasutuse suunamine üleriigilise planeeringu loomisel
- Täiendavate ratta- ja jalgteede arendamine

- Täiendavate Tallinna trammiliinide rajamine
- Integreeritud taktipõhistele sõiduplaanidele üleminek raudteedel koos täiendavate taristumuudatustega
- Tõhusamate (ehk pikemate ja suurema täismassiga) autorongide lubamine
- Kütuseaktsiisi ja säästlikkuse kriteeriumitele vastava mootorikütuse maksustamispõhimõtete muutmine kütuse kasvuhoonegaaside heite ja energiasisalduse alusel
- Biometaani kasutamise soodustamine raskeveokites
- Vesiniku kasutamise soodustamine raskeveokites
- Mootorsõidukite registreerimis- ja aastamaksu kehtestamine
- Tallinna, Pärnu ja Tartu taksode asendamine elektrisõidukitega
- Avaliku sektori sõidukite asendamine elektrisõidukitega
- Nullheitega tsoonide kehtestamine Tallinnas ja Tartus

Meetmetele on tehtud kasvuhoonegaaside heite vähendamise mõju analüüs, mille järgi väheneks kõigi meetmete täies mahus rakendamise tulemusena transpordisektori heide 2030. aastaks 57% võrra. Tegemisel on meetmete rakendamise fiskaalse ja sotsiaalmajandusliku mõju analüüs, mille lõplikke tulemusi on oodata juuni alguseks. Meetmete mõjusid analüüsitakse eelduslikult ehk tegemist on esialgsete mõjuhinnangutega, mille põhjal võiks selgineda, milliste meetmete kujundamisega on tõenäoliselt otstarbekas edasi töötada.

Sellest lähtuvalt otsustas töörühm arutelude tulemusena, et transpordi ja liikuvuse valdkonna kasvuhoonegaaside heite vähendamise eesmärgiks tuleks võtta 24% aastaks 2030. Samas peab riigil ja turuosalistel olema ka põhimõtteline valmisolek vajadusel vähendada sektori heidet enam kui 24% aastaks 2030. 2040. aasta eesmärgi kohta töörühm ettepanekut ei teinud.

Sektori vajadused heite vähendamise potentsiaali realiseerimiseks

Transpordisektori kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks 2030. aastaks on vajalik rakendada kulutõhusaid meetmeid. Kiireid muutusi on hetke teadmise alusel võimalik saavutada eelkõige säästlikumate kütuste ja sõidukite kasutuselevõtuga, kuna käitumuslike muutuste mõju prognoosimine on keerulisem. Kuivõrd investeeringud transpordivahenditesse on pikaajalise mõjuga ning sektor konkureerib olulises osas rahvusvahelisel turul, siis muutuste esile kutsumiseks on vajalik leida lisavahendid vastavate investeeringute tegemiseks.

Võimalused ja vajadused sektori konkurentsivõime tõstmiseks

Transpordisektori konkurentsivõime tagamise ja tuleviku ärisuundade oluliseks eelduseks on riigi pikaajaline ja usaldusväärne plaan, et tagada ettevõtetele investeerimiskindlus. Eelistada tuleks kohalike ressursside väärindamist, sh biokütuste ja vesiniku tootmist ja tarbimist. Arvestada tuleb tuleviku energiavajadusega, et tagada jätkusuutliku tööstuse ja ärisuundade areng, ning elektrisõidukite osakaalu suurendamiseks tuleb paralleelselt arendada ka elektrivõrku. Veondussektori kasvuhoonegaaside heite vähendamise reguleerimise puhul on oluline jälgida ja arvestada Eesti peamiste eksportturgude veondussektorite kliimaambitsioonide ja -meetmetega, et me ei vähendaks Eesti veoettevõtete ja nendega veetavate kaupade konkurentsivõimet eksportturgudel.

Säästvate liikumisviiside osakaalu suurendamiseks on muuhulgas olulisel kohal IT-lahendused (näiteks ühistranspordi piletiostu lihtsustamine ja ühispileti pakkumine) ning viimase miili lahendused, mis võivad ühtlasi parandada Eesti konkurentsivõimet. Koos IT-lahendustega on möödapääsmatu nii ühistranspordi ligipääsetavuse, ühendatavuse ja mugavuse kui ka kergliikluse infrastruktuuri arendamine. Lisaks tuleks soodustada „pargi ja reisi“ liikumisviisi ning autode ühiskasutust.

Sektori jaoks olulisimad põhimõtted ja tegevussuunad, mida tuleks kliimaseaduses sätestada

Olulisemate põhimõtetena peaks kliimaseadus võimaldama fossiilkütuste kõrgemat maksustamist (sh maksusoodustuse kaotamist), rohehangete laiendamist, tagama tehnoloogianeutraalsuse, kiirendama positiivse mõjuga õigusloomeprotsessi ning looma aluse transpordisektori kliimameetmete fondi jaoks. Maksustamisel peaks olema aluseks põhimõte, et aktsiisimäär sõltub kütuse kasvuhoonegaaside heitest ja selle energiasisaldusest ning üldjuhul peaksid kõik fossiilsed kütused, nii tahked, vedelad kui gaasilised, olema maksustatud aktsiisiga kõrgemalt kui taastuvad kütused.

Lisaks peaks kliimaseadus lähtuma säästva arengu ja kliimaeesmärkidest, kohustusi ei tohiks võtta ennaktempos, tegevussuundadel peaksid olema mõõdetavad sihid ja vastutajad ning meetmete mõju peaks olema hinnatud. Transpordi ja liikuvuse valdkonna kliimameetmete valikul tuleks lähtuda heitkoguste vähendamisest ja kulutõhususest, et saavutada eesmärgid ühiskonna jaoks väikseima võimaliku kuluga. Lisaks kliimaseaduse põhimõtetele tegi töörühm 5 täiendavat ettepanekut transpordi ja liikuvuse arengukava põhimõtete osas ning 6 ettepanekut muude valdkondlike seaduste ja/või määruste osas (nt energiamajanduse korralduse seadus ja riigihangete seadus).