

Kliimakindla majanduse seaduse eelnõu ja seletuskiri – põhitähelepanekud (transpordisektor)

Lugupeetavad

Viitan „Kliimakindla majanduse seaduse“ eelnõule ja seletuskirjale, mis (i) avaldati eelnõude infosüsteemis (EIS) 05.08.2024 mh avalikuks konsulteerimiseks¹ (toimik nr 24-0805) ja (ii) kus seati (EIS-i kaudu) tagasiside esitamise tähtajaks 30 päeva, st vastavalt 4. või 5. september 2024.²

Neste Oyj on maailma juhtiv taastuva diislikütuse (*Renewable Diesel*) ja jätkusuutliku lennukikütuse (*Sustainable Aviation Fuel*) tootja. Eestis tegutseb Neste kütuste, sh biokütuste, hulgemüügi- ja jaemüügitasandil: me müüme mh biokütuseid nii otse tarbijatele (läbi oma jaamade) kui teistele turuosalistele. Seetõttu esitan tähelepanekud ja ettepanekud just nende eelnõu ja seletuskirja osade suhtes, mis puudutavad transporti.

Loodan, et neist on (i) kasu nii protsessi algatajatele, juhtijatele kui ka otsustajatele ning et (ii) neid arvestatakse kliima- ja transpordipoliitika kujundamisel senisest palju rohkem. Võimalikku kriitikat palun mitte võtta isiklikult.

*** Hetkeseis – kütuste tarbimine ja transpordi heited kasvavad mühinal, isegi keset majandussurutist:**

Viimase KHG inventuuri³ kohaselt kasvas transpordisektori heide 4,3% ning on rekordtasemel, st 2,65 milj. tonni. Aastal 2005, mis on EL-is mh transpordi KHG heitkoguste vähendamise baasaasta⁴, oli heide 2,24 milj. tonni, st 400 tuhat tonni väiksem. Järelikult heide mitte ei „vähene vaevalt“⁵ vaid kasvab, isegi keset majanduslangust.

Veel enam, alates viimasest KHG inventuurist, mis käis 2022 a. kohta, on fossiilse diislikütuse ja mootoribensiini (kokku u 95% Eesti transpordikütustest) tarbimine oluliselt kasvanud. 2024 a. 7 kuuga müüdi Eestis diislikütust 16,6 milj. liitrit ja mootoribensiini 3,1 milj. liitrit rohkem kui 2022. a. 7 kuuga.⁶ Seda hoolimata SKP negatiivsest reaalkasvust ja üldisest ostujõu langusest. Kui see trend jätkub, siis müüakse Eestis sel aastal (2024) diislikütust 28,5 milj. liitrit ja mootoribensiini 5,3 milj. liitrit rohkem kui aastal 2022, st siis kui viimase (2022) KHG inventuuri kohaselt olid Eesti transpordisektori heited juba ajalooliselt kõige kõrgemal tasemel.

See u 33,5 miljonit täiendavat liitrit diislikütust ja mootoribensiini tähendab u 112 tuhat tonni⁷ uusi KHG heiteid. Isegi juhul kui 10% sellest täiendavast vedelikütusest oleks taastuvast allikast (viimane tegelik tase oli 3%⁸), siis oleks transpordisektori heited ainuüksi diislikütuse ja mootoribensiini tarbimise kasvust üle 100 tuhande tonni suuremad kui aastal 2022, st u 2,75 milj. tonni.

Aga siia lisandub veel fossiilsete gaaskütuste (CNG, LNG ja LPG) tarbimise arvatav kasv. 2022 oli gaaskütustele erakordselt keeruline aasta – maagaasi keskmine hind oli siis kolm (3) korda kõrgem kui aastal 2021 või 2023 (st 132 €/MWh vs 45 €/MWh (2021) ja 40 €/MWh (2023))⁹ ja tarbimine surve all. Seega kõigi fossiilsete gaaskütuste tarbimine on ilmselt kasvanud. Ainuüksi mootorivedelgaasi (LPG) müük Eesti tanklates on kasvanud u 30%, st 2024. a. 7 kuuga müüdi LPG-d 3,4 milj. liitrit rohkem kui 2022. a. 7 kuuga.¹⁰ Sama trendi jätkudes müüakse Eestis LPG-d 2024. a. u 4,6 milj. liitrit rohkem kui aastal 2022. Arvestades LPG KHG heidet (73,6 g/MJ) tähendaks see pelgalt ühe fossiilse gaaskütuse, st LPG, arvelt u 9 tuhat tonni uusi transpordisektori heiteid.

Seda negatiivset trendi – transpordikütuste tarbimise kasvu tuules kasvavad ka heited – ei väära ka taastuvad kütused, kuna taastuvate kütuste, sh biometaan, roheelektri ja taastuvast toorainest diislikütuse (HVO), osakaal transpordis on Keskkonnaameti andmetel¹¹ ainult 4% ehk praktiliselt olematu.



Transpordisektori heited jätkavad kasvamist kui taastuvate kütuste tarbimine ja osakaal järsult ning püsivalt ei suurene. Kütusemüük ja heited on kasvanud isegi majandussurutises. Kui inimeste, ettevõtete ja riigi pingutused kannavad vilja ja majandus pöördub tõusule, siis see trend ainult süveneb, kuna nõudlus kütuste järgi kasvab.

Samas, teiste liikmesriikidega oleme kokku leppinud, et vähendame 2030 a.-ks mh transpordisektori KHG heiteid 2005 a. tasemelt 24% ehk jõuame 2022 a. tasemelt 2,65 milj. tonni tasemele u 1,70 milj. tonni (transpordisektori heited aastal 2005 olid Eestis 2,24 milj tonni¹², millest -24% on u -540 tuhat tonni). Eelnõust ja seletuskirjast ei nähtu, et kuidas me sinna jõuame. Pigem nähtub eelnõust ja seletuskirjast, et meil ei ole sellist kavatsustki.

* Hetkeseis – riik matab raha biometaani, ootab elektrit ja tõrjub kulutõhusaid alternatiive

Nagu öeldud, taastuvate kütuste osakaal transpordis on vaid 4% ja sektori heited rekordtasemel. See on seniste energia-, kliima- ja maksupoliitiliste valikute otsene, vahetu ja täiesti ootuspärane tulemus.

Seni on riik panustanud põhiliselt biometaanile.¹³ Aga 2023 a. moodustas biometaani energia (210 tuhat MW/h) ainult 1,8% tarbimisse lubatud diislikütuse ja mootoribensiini energiast (11 968 tuhat MW/h). Samas kulutas riik selleks kuue aastaga¹⁴ vähemalt 72 milj eurot, sh 37 milj. eurot biometaani tootmise toetusteks ja 35 milj. eurot biometaani maksuvabastuseks.¹⁵ Vastu saadi 753 tuhat MW/h energiat ja 230 tuhat tonni vähem KHG heiteid. Samas müüdi Eestis 2021-2022 u 64 milj. liitrit HVO-d, mis andis u 600 tuhat MW/h energiat ja 190 tuhat tonni vähem KHG heiteid pluss maksutulu¹⁶ u 28 milj eurot. Seega olid saadud energia hulk ja heite vähendamise maht nende kahe hea alternatiivi puhul võrreldavad, aga tulu/kulu vahe oli umbes 100 milj eurot HVO kasuks.

Transpordi- kütus	Periood	Energia MWh	KHG ↓ vs diislikütus tonni CO2ekv %	Riigieelarve KULUD		Riigieelarve TULUD			Δ
				Tootmistoetus tuhat €	Aksiisi ↓ (sh KM) tuhat €	Kütuseaktsiis tuhat €	KM aktsisiilt tuhat €	Kokku tuhat €	
Biometaan	2018-2023	753 381	230 806 -89%	36 874	35 497	0	0	0	-72 572
HVO	2021-2022	604 612	190 235 -92%	0	0	23 815	4 763	28 578	28 578

Gaasiliidu juht kirjutas hiljuti Äripäevas¹⁷, et HVO-le soovitakse „põhjendamatut“ maksu „erandit“. See on täiesti arusaamatu jutt. Täna on biometaan kütuseaktsiisist täiesti vabastatud, samal ajal kui HVO aktsiis on sama suur kui fossiilse diislikütusel ning 2,5 korda kõrgem kui fossiilisel mootorivedelgaasil (LPG) ja üle 8 korra kõrgem kui fossiilisel mootorimaagaasil (CNG). Rääkida HVO aktsiisi võimaliku alandamise puhul „põhjendamatust erandist“ on absurd. HVO aktsiis on kõrgem kui fossiilsetel (!) gaaskütustel, sh neil, mis pärinevad valdavalt Venemaalt.¹⁸

Suurt potentsiaali nähakse elektrifitseerimises – kuid isegi riigi enda analüüsid näitavad, et see on arvatust kallim ja vajalikust aeglasem, eriti 2030 a. kohustuste vaates. See ei ole üllatav, kuna eeldab elektritootmise ja -võrkude transformatsiooni kõrval – mis on üksipäini väga kallis¹⁹ – ka uue taristu (laadijad) loomist ja sõidukipargi (autod, kaubikud, bussid ja veokid) välja vahetamist. See on meeletu investeering (CAPEX) ja suur väljakutse isegi „heal ajal“, aga eriti täna, mil meile vaatab otsa muutunud julgeolekuolukord, majandusseisak, eelarvedefitsiit, kõrgeid intressid ja kaubandustülid.²⁰ Vesinik ei panusta transpordis 2030 a. perspektiivis üldse midagi.²¹

Seega ei ole mingi üllatus, et kliimaseaduse „transpordi ja liikuvuse töögrupi“ töiste ja intensiivsete arutelude ja analüüsi käigus kerkis HVO esile kui tulemuslik ja realistlik alternatiiv transpordisektori KHG heite alla toomiseks ja Eesti kliimaeesmärkide saavutamiseks, eriti lühikeses – ehk 2030 a. – perspektiivis. Samuti ei ole üllatus, et töögrupis pakuti ühe lisameetmena välja „säästlikkuse kriteeriumidele vastava vedela biokütuse (HVO) aktsiisi langetamine“²² ja valiti see ka 11-ne „potentsiaalselt kõige suuremat mõju avaldava meetme“ hulka.²³ Sektoris päriselt tegutsevad inimesed ja ettevõtjad pole ju rumalad. Nad ju teavad, et väiksema heitega kütuste osakaalu suurendamine on tõhus viis loodust hoida. Nad teavad ka seda, et (i) mis lahendusi täna turul saada on, (ii) mis ühe või teise lahenduse kasutuselevõtt ja kasutamine maksab ning (iii) mida oleks riigi poolt vaja, et konkreetset



lahendust paremini ära kasutada. Neid ei huvita mitte niivõrd biokütuse päritoluriik vaid selle hind ja säästlikkus. Jah, neile meeldib ka kodumaine kütus, aga mitte sugugi igas olukorras ja mitte iga hinnaga.

Kahjuks on transpordi ja liikuvuse töögrupi arutelude sisu ja käiku kliimaministeeriumi koostatud „kokkuvõttes“ moonutatud ning selle tulemusi mh kliimanõukogule ja avalikkusele eksitavalt esitletud – vt tähelepanek nr 2. See kajastub ka eelnõus ja selle seletuskirjas ning selle aluseks olevas 8.05.2024 nn kliimaseaduse kokkuvõttes²⁴, sealhulgas: (i) on transpordisektori KHG heitkoguste vähendamise valikuid ja võimalusi kajastatud osaliselt; (ii) transpordile pakutav eesmärk ei põhine töögrupi poolt välja valitud ja parimaks peetud meetmetel vaid mingil meelevaldsel ja põhjendamata valikul nendest meetmetest ning (iii) kajastatud meetmete mõjuhinnang puudub kas üldse või on puudulik ja eksitav (vt ka tähelepanek nr 3) jne.

Kokkuvõtvalt:

- ✓ Eesti esimese „kliimaseaduse“ ambitsioon on madal ja 2030. a. perspektiivis sisuliselt olematu, kuna eelnõu kohaselt „2030. aastaks ei ületa kasvuhoonegaaside heitkogused 2022. aasta taset“²⁵. Seega eelnõu fookus on võimalike otsuste, tegevuste ja muutuste (taas) edasi lükkamisel kaugemasse tulevikku.
- ✓ Transpordile pakutav 2030 a. heite alandamise eesmärk on sektori tänaseid võimalusi ja valikuid arvestades põhjendamatult madal ning võib rikkuda ka Eesti riigi kokkuleppeid teiste liikmesriikidega.
- ✓ Transpordile pakutav teadlikult puudujäägiga 2030 a. eesmärk ei põhine olemasoleval puhvril vaid (i) soovil, et mujal, st metsanduses ja maakasutuses, tehtaks EL-is kokku lepitust enam ja (ii) lootusel, et nii ka läheb.
- ✓ Samas kalkulatsiooni või analüüsi, et LULUCF-is täitmine on tulemuslikum ja tõhusam ning majanduslikult ja sotsiaalselt vähemkulukam kui transpordis, KlimS kokkuvõttest ega ka eelnõu seletuskirjast ei nähtu.
- ✓ Soovi seada transpordisektori 2030 a. eesmärk puudujäägiga põhjendatakse transpordi ja liikuvuse töögrupi sisendil, mida on moonutatud, ja „mujalt tulnud“ ettepanekutega, mille tegijaid ega sisu ei avaldata.
- ✓ Ettepanek ignoreerida töögrupi soovitusi ja seada transpordisektori 2030 a. eesmärk puudujäägiga rajaneb ministeeriumi paljasõnalisel, põhjendamata ja konkretiseerimata arvamisel, et kõiki töörühmas välja valitud meetmeid „ei ole realistlik rakendada täies mahus ning piisavalt kiiresti selleks, et need avaldaksid olulist mõju heitkoguste vähendamisele juba 2030. aastal.“
- ✓ Ministeeriumi ettepanek seada transpordisektori 2030 a. ettepanek puudujäägiga põhineb meelevaldsel ja poolikul sobivate meetmete nimistul ning vigasel sisendil, sh sotsiaalmajanduslike mõjude analüüsil.
- ✓ Transpordisektori nn lisameetmete sotsiaalmajanduslike mõjude analüüs on (i) poolik ja (ii) kriitiliselt vigane ning seega transpordisektoris kliimapolitika kujundamiseks ja meetmete valimiseks praktiliselt kõlbmatu.
- ✓ Transpordisektori nn lisameetmete kulutõhusust, st meetme rahalist kulu ühe tonni KHG heite vähendamise kohta, ei ole hinnatud ega nende kulutõhusust meetmete valikul ja eesmärkide seadmisel arvestatud.

Kõigest täpsemalt:

TÄHELEPANEK nr 1:

*** Eelnõu transpordi heite vähendamise eesmärk on ebapiisav – ministeerium planeerib JJM-sektori 2030 a. miinimumeesmärgi rikkumist ning mh transpordisektoris alapingutust (puudujääki) ja selle katmist nõutust suurema pingutusega hoopis LULUCF sektoris, sh raiemahtude vähendamisega.**

Jõupingutuste jagamise määrusega (JJM) leppisid liikmesriigid kokku, et vähendavad JJM-sektoris (sh transport) kasvuhoonegaaside (KHG) heiteid 2030. aastaks 40% võrreldes aastaga 2005 ja et Eesti panus on -24% (võrreldes aastaga 2005). Eelnõu § 27 lg 2 punkt 1 pakub transpordisektori KHG heite vähendamist 2030. aastaks küll 24%, aga mitte võrreldes aastaga 2005 vaid 2022. Miks on see tähtis?



Aga sellepärast, et aastal 2005 oli transpordisektori heide Eestis u 2,24 milj. tonni, millest 24% madalam tase on 1,7 milj tonni, aga aastal 2022 oli transpordisektori heide 2,64 milj. tonni (st 400 tuhat tonni enam kui 2005 a.), millest 24% madalam tase on 2,0 milj tonni. Seega -24% vs 2022 on u 300 tuhat tonni vähem kui -24% vs 2005 ning see ei vasta sellele tasemele, mille Eesti riik teiste Euroopa Liidu liikmesriikidega kokku leppis.

Jah, teoreetiliselt on võimalik, et Eesti vähendab kokku lepitust (-24%) enam heiteid mõnes teises JJM-sektoris, nt hoonetes, väikeenergeetikas või põllumajanduses, aga eelnõus sellist kavatsust ei ole. Vastupidi, JJM-sektoris planeeritakse alapingutust ja puudujääki, mida loodetakse täita suurema pingutuse ja ülejäägiga hoopis mujal, st metsanduse ja maakasutuse sektoris, sh raiemahtude vähendamisega. Ministeerium selgitab, et:

„JJM-iga võetud eesmärki vähendada heidet 24% aastaks 2030 võrreldes 2005 a. riik ei täida ning nendes sektorites tekib puudujääk. Praeguse prognoosi järgi saame puudujäägi aga kompenseerida LULUCF-i sektori ülejäägiga.“²⁶

„JJM ühikute kumulatiivne puudujääk 2030. aastal on 411,22 tuhat tonni CO2 ekvivalenti.“²⁷

„Lisameetmetega prognoosi järgi on maakasutussektori heide ja sidumine 2030. aastaks tasakaalus. Peamine mõju on tingitud raiemahust ja aiandusturba kaevandamisest pärineva heite vähendamisest. Seaduseelnõus on LULUCF sektorile seatud kõrgem ambitsioon kui EL-i [LULUCF] määrusest tulenev kohustus 2030. aastaks Eestile ette näeb, aga kuna prognooside kohaselt ei täida Eesti esimese perioodi (2021–2025) eesmärki ja ka [JJM] sektorites tekib teisel perioodil puudujääk, siis aitab seatud siht esimese perioodi prognoositud puudujääki kompenseerida ning 450 000 t CO2 ekv saab ka [JJM] sektorite puudujäägi katteks kasutada.“²⁸

Selline lähenemine on küsitav, tekitab kahtlusi ning näib pigem ebarealistlik kui mõistlik.

Esiteks, JJM-sektori väidetava puudujäägi ja selle suuruse (411 tuhat tonni) osas puudub nii arvutuskäik kui ka arvutuse aluseks olevad lähteandmed ja eeldused, st ei ole võimalik kontrollida ministeeriumi arvutuse õigsust ning usaldusväärsust mh lähte-, vahe- ja sihttasemetes osas. Seega ei ole võimalik veenduda, kas ministeeriumi pakutu on realistlikel eeldustel, õigetest faktidest ning viimastel ajakohastel andmetel põhinev vettpidav kava või eluvõõras matemaatika, mis põhineb ekslikel eeldustel ja/või vananenud andmetel.

Eelnõu seletuskirjas kasutatakse transpordisektori osas vananenud andmeid: öeldakse, et „*transpordisektor on suuruselt teine kasvuhoonegaaside heitja ning 2022. aastal paisati õhku 2 498 460 t CO₂ ekv ehk 17,5% Eesti [KHG] kogusest.*“²⁹ Õige (2024 a. märtsis selgunud) lõplik 2022. aasta number on 2 644 600 t CO₂ ekv.

Teiseks, meie arvutus viitab, et eelnõus pakutud (lõpp) eesmärkide puhul oleks JJM-sektori puudujääk ainuüksi perioodi ühe (st viimasel) aastal (2030) suurem kui seletuskirjas viidatud kogu perioodi (2021-30) kumulatiivne puudujääk, st vastavalt 650 tuhat tonni (meie 2030 number) ja 411 tuhat tonni (KLIM 2021-30 number).

		2022				2005			Aastal 2030
	Sektor	Algtase	2030 eesmärk (KlimS)	Lõpptase	Algtase	Vs 2005 algtase			Puudujääk
		EKUK / KLIM	vs 2022 algtase	2030	(EL) 2020/2126				vs JJM (2005)
2022	Transport	2 644 600	-24%	-634 704	2 009 896	2 239 300	-10%	-229 404	JA -308 028
2022	Põllumajandus	1 593 000	-14%	-223 020	1 369 980	1 211 800	13%	158 180	JA -449 012
2022	IPPU	275 000	116%	319 000	594 000	720 700	-18%	-126 700	JA -46 268
2022	Jäätmed	314 000	-29%	-91 060	222 940	568 300	-61%	-345 360	EI 208 968
2022	Hooned	366 930	0%	0	366 930	539 000	-32%	-172 070	EI 42 710
2021	Energeetika (väike)	841 618	40-116%	?	?	917 036	-13%	-119 215	JA -100 874
	Kokku				Kokku		Kokku	Kokku	
		6 035 148				6 196 136		-834 569	-652 504



Võimalik, et nõ meie arvutuses on mh lähteandmete halva kättesaadavuse tõttu ebatäpsusi, kuid ministeeriumi arvutus ei ole üldse kättesaadav (kuigi oleme seda küsinud ja selle esitamist lubati hiljemalt seletuskirjas). Seega ootame ministeeriumi arvutuse, sh arvutuskäigu, eelduste ja lähteandmete, avaldamist.

Kolmandaks, isegi kui viidatud ministeeriumi viidatud JJM-sektori kumulatiivne puudujääk on õige ja realistlik, siis see ei muuda olematuks asjaolu, et (a) transpordisektoris planeeritakse teadlikult puudujääki ja alatäitmist ning seda toetudes (b) LULUCF-i sektori ülejäägile ja nõutust suuremale pingutusele ning (c) eeldades, et nii seal kui transpordisektoris läheb kõik nii hästi nagu loodetakse. Seega on ainult positiivne stsenaarium.

Teisisõnu, loodetakse, et JJM-sektori puudujääk on u 400 tuhat ning LULUCF-i sektori pingutus ja ülejääk nii suur, et sellest 450 tuhat saab kasutada JJM-sektori puudujäägi katteks. See kava, isegi kui tänastel andmetel põhinev arvust on õige (meie hinnangul ei ole), on tehtud nõ ideaaltingimustel ning veamarginaalita nii transpordi kui ka LULUCF-i poolel. Seega pakutakse teadlikult riskimist. Selliseks riskimiseks ei ole vajadust.

Transpordi ja liikuvuse töögrupp, st sektor ise, tegi arutelude ja tuvastatud lisameetmete pinnalt ettepaneku, et „transpordi ja liikuvuse [KHG] heite vähendamise eesmärgiks tuleks võtta [JJM] üldeesmärk ehk vähemalt 24% aastaks 2030 võrreldes 2005. a. tasemega, mis on [JJM-sektorite] baasaasta. Samas peab riigil ja turuosalistel olema ka põhimõtteline valmisolek vajadusel vähendada sektori heidet enam kui 24% aastaks 2030.“³⁰

Seega transpordisektoril endal on valmisolek vähendada heiteid 2030 a.-ks vähemalt JJM-is lubatud mahu ning sektori enda hinnangul on selleks ka piisavalt viise ja vahendeid. Järelikult näeb transpordisektor, et tuleb „oma“ heite vähendamise miinimumeesmärgi saavutamiseks toime ja ei vaja abi metsandusest või maakasutusest.

Tänane „ministeeriumi juhtkond“³¹ pakub teist teed: minna transpordisektoris teadlikult sektori enda eesmärgi alatäitmisele ja loota puudujäägi kompenseerimiseks teises sektoris (st metsanduses ja maakasutuses) eesmärgi ületäitmisele ning võtta sellega põhjendamatu risk, et (JJM) sektor ei saavuta liikmesriikide vahel kokku lepitud 2030 a. miinimumeesmärki, mistõttu riik peab (a) ostma eesmärgi täitmiseks turult ennustamatu hinnaga (JJM) CO2 kvooti ja (b) maksma oma kohustuste rikkumise eest EL-ile trahvi, samuti (c) taluma piiranguid ja loovutama suveräänsust kvoodikaubanduses. Pealegi, kvoodi ost ja trahv ei vabasta vajadusest heiteid vähendada. Kvoodi ostmine tähendab, et heiteid on vähendatud ning keskkonda, tervist jne hoitud kuskil mujal, mitte Eestis.

Teisisõnu, meile pakutakse heite vähendamise lühkamist tulevikku ja teadlikult riskimist kuludega (JJM kvootide ost), mida on täna võimatu hinnata ja mis viivad raha ainult riigist välja ega vabasta ka kokkulepete täitmisest – selle asemel et vähendada heiteid, sh hoida meie loodust ning meie inimeste tervist, täna ja homme, meie endi kontrollitaval viisil ja kuludega ning täna saadaolevate lahendustega. Miks?

TÄHELEPANEK nr 2:

*** Eelnõus pakutav puudujäägiga transpordi heite vähendamise eesmärk ja seletuskirjas välja toodud meetmed põhinevad moonutatud tööühiku sisendil ja „mujal“ esitatud ettepanekutel**

Nagu öeldud, KlimS-i transpordi ja liikuvuse töögrupi arutelude ja analüüsi käigus kerkis HVO esile kui tulemuslik ja realistlik alternatiiv transpordisektori KHG heite alla toomiseks ja 2030 a. eesmärkide saavutamiseks, samuti pakuti töögrupis ühe lisameetmena välja „Säästlikkuse kriteeriumidele vastava vedela biokütuse (HVO) aktsiisi langetamine“ ja valiti see ka väikse hulga „potentsiaalselt kõige suuremat mõju avaldava meetme“ hulka.

Samas KlimS-i 08.05.2024 kokkuvõttes ning eelnõus ja seletuskirjas, mis väidetavalt põhinevad mh transpordi ja liikuvuse töögrupi sisendil ja ettepanekutel, ei ole transpordisektorit puudutavas osas HVO-st kui potentsiaalselt



suurima mõjuga KHG heite alandamise võimalusest ning vedelate taastuvate kütuste aktsiisi langetamisest kui transpordisektori heite alandamise meetmest järgegi. See oli üllatav ja ootamatu.

Täpsemal uurimisel selgus, et lisaks töögrupi ettepanekust mööda minemisele (vt tähelepanek nr 1) on töögrupi arutelude sisu, käiku ja tulemusi ka moonutatud. See nähtub mh järgnevast:

Töögrupi liikmetega 02.04.2024 a. jagatud „Transpordi ja liikuvuse töörühma arutelude kokkuvõtte“, mille kohta küsiti mh töögrupi liikmete tagasisidet, sisaldas HVO osas järgmist:

„Teise märksõnana on ootus, et kliimaeesmärkide saavutamine oleks kulutõhus. Näiteks ei peaks eesmärk olema koheselt kõigi 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 (näiteks HVO).“ [nn lõik 1]

„Seega olemasolevad meetmed ei ole piisavad, et muuta nii läbisõidu kui ka KHG vähendamise trendi. Sektori KHG vähendamise potentsiaali realiseerimise muudab keerulisemaks ka asjaolu, et hetkeseisuga on teadaolevalt ainult üks meede, HVO laialdasem kasutuselevõtt, mille välja pakutud kujul täies ulatuses täitmine võimaldaks prognoosi kohaselt vähendada KHG ulatuses, mis tagaks 2030. a eesmärgi täitmise.“ [nn lõik 2]

„Peamised meetmed [KHG] heite vähendamiseks: [...] töörühma arutelude käigus pakuti välja ca 60 lisameedet, millest valiti välja 13 potentsiaalselt kõige suuremat mõju avaldavat meetet: [...] • Säästlikkuse kriteeriumidele vastava vedela biokütuse aktsiisi langetamine [...].“ [nn lõik 3]

Transpordi ja liikuvuse töörühma arutelude kokkuvõtte lõppversioon – mida töögrupi liikmetega ei jagatud ning mis on kättesaadav ministeeriumi kodulehelt³² - on aga hoopis teistsugune (vt ka **Lisa 1**), sealhulgas on:

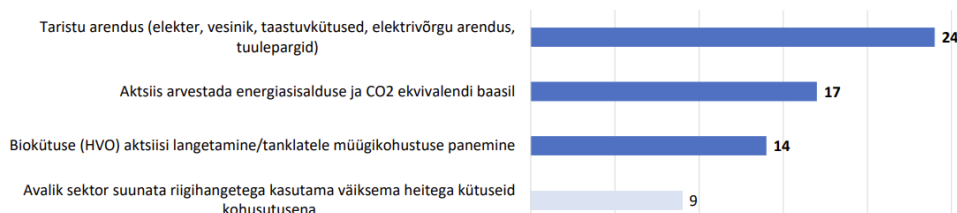
Esiteks, lõigus 1, mis räägib olemasolevates sõidukites alternatiivsete ja heidet vähendavate kütuste kasutusest, eemaldatud viide HVO-le ehk kütusele, millest töögrupis räägiti ja mida töögrupis eraldi esile tõsteti.

Teiseks, lõik 2, mis rääkis HVO laialdasemast kasutuselevõtust kui võimalusest vähendada KHG heiteid ja sellega saavutada 2030 a. eesmärgid, on täielikult eemaldatud. Seega vastav töögrupi arutelu on muudetud olematuks.

Kolmandaks, lõigus 3, mis loetleb töögrupi poolt välja valitud kolmteist (13) suurima mõjuga meetet, on meede „Säästlikkuse kriteeriumidele vastava vedela biokütuse aktsiisi langetamine“ asendatud tekstiga „Kütuseaktsiisi ja säästlikkuse kriteeriumitele vastava mootorikütuse maksustamispõhimõtete muutmine kütuse [KHG] heite ja energiasisalduse alusel“.

Teisisõnu, meede, mis töögrupis välja pakuti, mida töögrupis arutati ja mis töögrupis korraldatud hääletusel ka välja valiti, on töögrupi arutelude kokkuvõttest kustutatud ning asendatud teise ja teistsuguse sisuga meetmega. „Aktsiis energiasisalduse ja CO2 ekvivalendi baasil“ esitati eraldi ja seda hääletati „Säästlikkuse kriteeriumidele vastava vedela biokütuse aktsiisi langetamine [...]“ kõrval, mitte neid koos. On uskumatu, et töögrupi arutelude sisu ja käiku manipuleeritakse sellisel viisil, et üks meede lihtsalt kustutakse ära ja asendatakse teisega.

4. Väiksema heitega kütuste osakaalu suurendamine



Samal ajal kui HVO ja vedelate taastuvate kütuste võimalik aktsiisi langetamine töögrupi arutelude kokkuvõttest välja kirjutati, kirjutati sinna sisse uus lõik, et „Sektori ootus on ka, et transpordisektori [KHG] heite vähendamise meetmed panustaksid omamaise ettevõtluse arendusse ja motiveeriks uute lahenduste väljatöötamist.“ Seda ootust 02.04.2024 töögrupi liikmetega jagatud kokkuvõttes ei olnud ning töögrupi liikmete tagasisides, mis tehti avalikult ja ette saadetud vormi kaudu, sellise lõigu või ootuse lisamise ettepanekut ei tehtud.

Seega transpordisektori eesmärkide seadmise ja kujunemise protsess on läbipaistmatu ning eesmärgi seadmisel aluseks võetud meetme valik meelevaldne ja põhjendamata. Kaasamine on seega näiline – sektoris tegutsejatel on lastud rääkida, kuid see, mis ei meeldi või ei vasta võtmeisikute eelistustele, on lihtsalt lükatud kõrvale, ilma põhjendusega ja nii, et see ei ole jälgitav. Mh Riigikogu ja avalikkus saab niiviisi infot selektiivselt ja poolikult.

TÄHELEPANEK nr 3:

*** Eelnõus pakutav transpordisektori heite vähendamise eesmärk ja selle aluseks olev (lisa)meetmete valik põhineb üksnes osalisel ja sisult ebakvaliteetsel nn sotsiaalmajanduslike mõjude analüüsil**

Seda, mis meetmeid ja mis kujul on transpordi 2030 a. eesmärgi seadmisel aluseks võetud ning mis meetmeid ja mis motiividel kõrvale jäetud, on KlimS kokkuvõttest ja eelnõu seletuskirjast raske tuvastada. Kuid veel raskem on tuvastada seda, et milliste meetmete suhtes ja mis ulatuses on tehtud mõjude analüüs. Sotsiaalmajanduslike mõjude analüüs, mis telliti nõ eraldi ja mille tulemused on avalikud, on tehtud transpordi lisameetmetele üksnes osaliselt ning see analüüs on ka puudulik ja vigane. See nähtub järgnevast:

Esiteks, kui võrrelda 8.05.2024 a. avaldatud KlimS-i kokkuvõttes ja eelnõu seletuskirjas kajastatud transpordi nn lisameetmete nimistut nende meetmetega, mis suunati sotsiaalmajanduslike mõjude analüüsi märtsis 2024 a. ja mis sisaldas nii tööühma ettepanekuid kui ka ministeeriumi enda soove, siis on kohe näha, et need erinevad.

10.05.2024 a. toimunud sotsiaalmajandusliku mõjude (SOMÕ) analüüsi vahetulemusi tutvustaval veebiüritusel selgitaski ministeeriumi esindaja, et transpordi lisameetmete nimekiri KlimS-i kokkuvõttes ongi teistsugune kui see, mille töögrupp välja pakkus ja/või mille ministeerium SÕMÕ analüüsi suunas ning et osad meetmed on välja võetud, osad juurde pandud ja osad ümber sõnastatud ning et muudatused tegi „ministeeriumi juhtkond“.³³

Järelikult ei ole osade transpordi nn lisameetmete suhtes, mida arvestati eelnõus transpordisektori eesmärkide seadmisel, mõjude analüüsi üldse tehtud. Mõnede teiste meetmete puhul tehti aga nii, et mõju hinnati meetmel ühel kujul, aga eelnõus aluseks võeti see teisel kujul. Näiteks suunati nn sotsiaalmajanduslike mõjude analüüsi meede „biometaani kasutamise soodustamine raskeveokites ja bussides“, aga KlimS kokkuvõttes ja seletuskirjas on „biometaani, elektri või vesiniku kasutamise soodustamine raskeveokites.“³⁴ Kes ning millal selle konkreetse meetme mõjusid on hinnanud ning millel täpselt selle meetme valik ja eelistamine põhineb, jääb ebaselgeks.

Teiseks, sellel samal 10.05.2024 a. veebiüritusel tuli välja ka see, et nende transpordisektori lisameetmete, mis sotsiaalmajandusliku mõjude analüüsi üldse jõudsid, puhul on meetme tõhusust ja tasuvust hinnatud tellija ehk kliimaministeeriumi poolt ette antud sisendi pealt ning tulemuse seisukohalt kriitilisi lähteandmeid, sh meetme KHG alandamise potentsiaal ja meetme maksumus, ei ole töövõtja ise hinnanud ega nende õigsust kontrollinud.

Mihkel Laan nt selgitas, et „Meile anti Kliimaministeeriumi poolt ette meetmed, nende maksumus ning KHG heite vähenemise määr, seega me iseseisvalt neid andmeid ei hinnanud.“³⁵ Kristjan Piirimäe selgitas, et: „Ei olnud meie ülesanne rehkendada meetmete maksumust ega ka KHG alanemise määra, millest me [analüüsis] lähtusime, seega me ei võtnud ka eesmärgiks [neid] kontrollida“ ja ühe transpordi ja liikuvuse tööühma liikme täpsustavale küsimusele vastates lisas ta, et: „Me ei tee süsteemset kvaliteedikontrolli. Me ei võta endale seda [andmete ja



eelduste kontrollimise] ülesannet ning me ei vaata ise meetme KHG heidet ja maksumust, seega me ei suurenda nende [Kliimaministeeriumi poolt ette antud] andmete usaldusväärsust.“³⁶

Seega transpordi ja liikuvuse (osade) lisameetmete sotsiaalmajanduslike mõjude analüüs põhineb valideerimata sisendil ja eeldustel, mille usaldusväärsust, õigsust ja kvaliteeti töö käigus ei kontrollitud ja see võis viia ekslikele järeldustele mh meetmete tõhususe ja tasuvuse hindamisel. Seda kinnitab ka raport ise, mis ütleb, et:

„Uuringu eesmärk oli hinnata Kliimaministeeriumi poolt kaardistatud transpordi ja energiamajanduse täiendavate kliimameetmete makro- ja sotsiaalmajanduslikku mõju aastaks 2030 ja 2040. Mida [meie] uuringus ei analüüsitud? Me ei analüüsinud meetmete KHG heite vähendamise potentsiaali [ega] maksumusi [...]. Küll aga võtsime nii heite vähendamise potentsiaali kui meetmete maksumusi arvesse meetmete tõhususe ja tasuvuse hindamisel.“³⁷

„Lähteandmed: Analüüsitud meetmete nimekirja ja nende kirjeldused andis uurimisrühmale Kliimaministeerium. Uuring ei hõlmanud üldjuhul meetmete mõju KHG heitele. Need andmed saadi Kliimaministeeriumilt [...]. Uuring ei hõlmanud üldjuhul [ka] meetmete maksumuse hinnanguid, mis saadi samuti peamiselt Kliimaministeeriumilt [...] Lähteandmete, sh [meile] esitatud KHG heite vähendamise määrade ja meetmete maksumuste, usaldusväärsust me ei hinnanud. Järelikult võib suur viga esineda ka meetmete tõhususe ja tasuvuse hinnangutes.“³⁸

Siin polegi midagi lisada. Analüüsi tegijad ja raporti koostajad on ise kõik olulise ausalt ära öelnud. Nimelt selle, et lähteandmeid ei analüüsitud ega kontrollitud, mistõttu mh transpordi lisameetmete „tõhususe ja tasuvuse hinnangutes“ ehk sotsiaalmajanduslike mõjude analüüsis võib esineda suuri vigu. Neid esinebki.

Samuti nähtub raportist, et neid vigu lähteandmetes, millele transpordi ja liikuvuse töögrupi liikmed 10.05.2024 a. tähelepanu juhtisid, ei ole kõrvaldatud ning vigase sisendi ning lähteandmetega on mindud edasi ja lõpuni.

Kolmandaks, selle kriitilise minetuse ehk lähteandmete mitte kontrollimise ja valideerimise tulem on töövõtja poolt tellija vigase sisendi taasesitamine, mitte sõltumatu ja kvaliteetne (sotsiaalmajanduslike) mõjude hinnang.

Konkreetne näide – meede 2.3: Biometaani kasutamise soodustamine raskeveokites ja bussides, mille sisuks on gaasibusside ja -veokite ehk sõidukite ostmise (mitte kütuse tootmise või müügi) toetamine. Meetme (a) KHG heite vähendamise potentsiaaliks ehk tuluks vahemikus 2025-30 on öeldud 150 tuhat tonni aastas³⁹ (mis tuleneb kütuse ehk biometaani kasutamisest), aga selle (b) rakendamise kuluks ainult 1,5 milj eurot aastas⁴⁰ (mis sisaldab üksnes gaasisõidukite soetamise toetamise, mitte aga biometaani tootmise ja müügi riikliku subsideerimise, sh biometaani tootmise toetuse või biometaani aktsiisivabastuse, kulu).

Võrdluseks – meetme 2.2, st HVO kasutamise soodustamine ehk selle aktsiisi langetamise meetme (a) KHG heite vähendamise potentsiaaliks ehk tuluks vahemikus 2025-30 on hinnatud 603 tuhat tonni aastas⁴¹, mis tulenebki selle kütuse ehk HVO kasutamisest, aga selle (b) rakendamise kuluks 75 milj. eurot aastas⁴², mis siin sisaldab ka kütuse müügi riikliku subsideerimise, st HVO aktsiisilangemise, kulu).

Tabel 1. Analüüsitud transpordimeetmete rahalised aspektid vahemikus 2025 - 2030.

Meede	Meetme maksumus avalikule sektorile, milj €/a	CO2 vältimise tulu, milj €/a	Meetme rakendamise piirkulu ühiskonnale, €/kg CO2-ekv	Meetme rakendamise tulu (+) või kulu (-) ühiskonnale, milj €/a	Meetme rahaline tulem, milj €/a
Autorongid	6,0	2,30	-1,10	44	46,3
HVO	82,0	34,4	0,12	-75	-40,6
Biometaan	???, 1,5	8,6	0,01	???, -1,5	7,1
Vesinik**	60,0	10,0	1,79	-314	-304,0
Automaks	-208,0	1,48	-2,41	123	125,9



Seega on ekspert „hinnanud“, et gaasisõiduki ostmise toetamise meetme tasuvuse ja tõhususe hindamisel võib plusspoolel (kasuna) arvestada KHG heite vähenemist, mis tuleb mitte sõidukist ning selle ostmisest, vaid selles taastuva kütuse (biometaani) kasutamisest, kuid miinuspoolel (kuluna) saab arvestada kulu, mis tuleneb sõiduki ostmisest toetamisest ja jätta kõrvale kulu KHG heite alanemist andva kütuse tootmise ja müügi toetamisest.

Samas on ekspert „hinnanud“, et läbi HVO kasutamise soodustamise meetme tasuvuse ja tõhususe hindamisel võib plusspoolel (kasuna) arvestada KHG heite vähenemist, mis tuleb selle taastuva kütuse (HVO) kasutamisest, kuid üksnes tingimusel, et miinuspoolel (kuluna) arvestatakse kindlasti ka kulu, mis tuleneb selle kütuse müügi toetamisest ehk aktsiisi langetamisest.

Selliste lähteandmete ja „analüüsi“ pinnalt tehakse lõppjäreldus, et „riigieelarvele on suurima negatiivse mõjuga vesiniku ja HVO meede, teiste puhul oluline mõju puudub.“⁴³

Teisisõnu, kui HVO kasutamise soodustamise meetme puhul on arvestatud, et 600 000 tonni CO₂_{ekv} vältimise „mõju riigieelarvele“ on -3, st miljoneid aastas, siis biometaani kasutamise soodustamise puhul, et 150 000 tonni CO₂_{ekv} vältimise „mõju riigieelarvele“ on 0 (null) ehk riigil kulu puudub.⁴⁴

Mõju kategooria	Vaimne ja füüsiline tervis	Sotsiaalne heaolu ja võrdsed võimalused	Tööhõive	Ettevõtete otsesed tulud ja kulud	Innovatsioon ja ekspordivõimekus	Riigi ettevõtluskeskkond	Elanike ja leibkondade majanduslik olukord	Mõju riigieelarvele
Autorongid	0	0	0	1	1	1	0	0
HVO	0	0	0	0	0	0	0	-3
Biometaan	0	0	1	0	0	0	0	0
Vesinik	0	0	1	0	2	1	0	-3
Automaks	2	-1	0	-2	0	0	-1	3

Ei pea olema ekspert ega teadlane, et mõista, et see on rumalus. On uskumatu, et Eestis sellist asja üldse läbi lastakse ning kliimapoliitika kujundamisel ja meetmete valimisel aluseks võetakse.

Igaüks saab aru, et (a) buss või veok sõidab kütusega (mitte niisama) ja (b) kui ta sõidab riigi poolt kütuseaktsiisist vabastatud kütusega, siis sellise aktsiisist vabastatud kütuse kasutamisest tulenev KHG heite vähenemine ei ole tasuta ja selle mõju riigieelarvele ei ole null. Lihtne arvutus näitab, et kui eeldada, et Eestis toodetud biometaani KHG heide on null (mida ta ei ole) ning diislikütust asendada selle biometaaniga nii palju, et KHG heide väheneks 150 000 tonni, siis saamata jääv kütuseaktsiis ja käibemaks ehk „mõju riigieelarvele“ on umbes 20 milj. eurot.⁴⁵

Keskkonnaameti andmetel oli biogaasi keskmine KHG heide aastail 2021-2022 ca 10 g CO₂_{ekv} /MJ.⁴⁶ Sellisel juhul on 150 000 tonni heite vältimiseks vaja u 490 000 MW/h biometaani ja selles ulatuses diislikütust asendades on saamata jääv (diisli) kütuseaktsiis ja käibemaks ehk „mõju riigieelarvele“ u 22 milj. eurot (aastas). See on viisteist (15) korda rohkem kui see number, mida Cumulus jt oma analüüsis biometaani meetme (meede 2.3) tõhususe ja tasuvuse hinnangus aluseks võtsid ning mis arvestas ainult sõidukite soetamise toetamise kulu (1,5 milj €/a).

Kuid seegi pole veel kõik. 2018-2024 a. maksis riik ka biometaani tootmise toetust, kokku u 37 milj. eurot⁴⁷ ning sai vastu 753 tuhat MW/h energiat ja hinnanguliselt 230 tuhat tonni vähem KHG heiteid (vt ülal). Kui rakendada neid andmeid meetmele 2.3⁴⁸, siis lisandub 150 000 CO₂_{ekv} vältimise kulule u 24 milj eurot. Sel juhul on meetme 2.3 (biometaani kasutamise soodustamine raskeveokites ja bussides) „mõju riigieelarvele“ mitte 1,5 milj. eurot vaid 47,5 milj. eurot ehk kolmkümmend (30) korda rohkem kui see mida Cumulus jt aluseks võtsid.



Ainuüksi selle näite varal on ilmselge, et ministeeriumi tellitud „Transpordi ja energeetika võimalike täiendavate kliimameetmete sotsiaalmajanduslike mõjude“ analüüsi ei saa transpordisektori kliimapoliitika kujundamisel ja seal meetmete hindamisel ja valimisel arvestada, kuna see on lihtsalt puudulik ja vigane ja selle usaldusväärsus alternatiivseid kütuseid, sh biometaan, vesinikku, elektrit ja HVO-d, puudutavas osas on nullilähedane.

See analüüs tuleb asendada uue, nõuetekohase – sh sõltumatu ja tagatud kvaliteediga – sotsiaalmajanduslike mõjude analüüsiga, mis hõlmaks kõiki suure KHG alandamise potentsiaaliga meetmeid, sh transpordi ja liikuvuse töögruppis välja valitud meetmeid, ning kus mh (i) kontrollitakse kriitiliste lähteandmete (sh meetmete kogukulu) õigsust ja usaldusväärsust ning (ii) tagatakse analüüsi sisuline kvaliteet, mitte ei taasesitata ekslikke algandmeid ning ei tehta nende baasil ekslikke ja eksitavaid järeldusi meetmete tõhususe ja tasuvuse suhtes.

TÄHELEPANEK nr 4:

*** Eelnõus pakutav transpordi heite vähendamise eesmärk põhineb meetmetel, mille kulutõhusust ei ole hinnatud ning eelnõus pakutu kohaselt kliimapoliitika ajamisel ja -meetmete valikul meetme kulutõhusus rolli ei mängi**

Kliimapoliitika laiapõhjaline vastuvõetavus kõikidele Eesti inimestele ja ettevõtjatele – st ühiskonnale tervikuna, mitte ainult toetatud sektoritele või missioonitundega inimestele või ettevõtetele – ei sõltu pikas jooksus mitte ülevalt alla juhitud ning paratamatult subjektiivsest tööstuspoliitikast või universaalsest „kodumajandusest“ vaid pigem sellest, kas Eesti vähendab heiteid ühtaegu nii (i) tulemuslikult kui ka (ii) ökonoomselt ehk **viisil, mis tekitaks kogu ühiskonnale kulusid nii vähe kui võimalik ja nii palju kui vajalik** ning seega survestaks ka inimeste toimetulekut, ettevõtjate konkurentsivõimet ja riigi rahakotti nii vähe kui võimalik ja nii palju kui hädavajalik.

Kui vaadata eelnõud ja seletuskirja, sh selle muutunud nimetust, samuti kliimaseaduse koostamise protsessi ja kliimaministeeriumi poolset kommunikatsiooni, siis kliimapoliitika efektiivsus, st kliimaeesmärkide saavutamine võimalikult tõhusalt, näib olevat tagaplaanil või pigem marginaalse tähtsusega, samas ajal kui tööstuspoliitika ja „kodumajandus“⁴⁹ on esiplaanil ning domineerivad.

Ühiskonna kui terviku vaatevinklist on kliimaeesmärkide saavutamine ja kliimamuutustega võitlemine jätkuvalt eelkõige kulu, mitte äri. Seega avalik sektor võiks kulutada vähem aega ja energiat selle üle juurdlemisele, et millisesse kohalikku algatusse maksumaksja raha panna ning panustada senisest rohkem aega ja energiat, et analüüsida seda, et kuidas KHG heidet võimalikult tõhusalt (sh odavalt) vähendada ning seeläbi mh energia (ehk majandustegevuse põhilise sisendi) hinda ja maksumust võimalikult optimaalsel tasemel hoida.

Jah, riigi fiskaalpoliitikal ja toetustel on kliimapoliitikas oma roll, eriti pikas – aastate 2040 ja 2050 – perspektiivis ning Eesti elu ja huvid, seega ka kliimapoliitika nõ taustsüsteem, on mitmekülgsem kui KHG heite vähendamine võimalikult odavalt. Aga nõ tasakaal avatud turumajanduse, konkurentsi ja kulutõhususe ning sekkumise, riikliku toetamise ja „kodumajanduse“ vahel on meie hinnangul paigast.

Erinevate kliimameetmete juurest leiab meil täna üliharva enne nende rakendamist tehtud hinnangu ja analüüsi selle kohta, et (a) kui palju selle meetmega KHG heidet vähendatakse ja (b) mis see meede maksab (nt ühe tonni ära hoitud KHG heite kohta). Veel harvem on leitav analüüs ja hinnang sellele, et (c) millised on pakutud meetme alternatiivid ja (d) kui palju need KHG heidet vähendaks ja mis nood maksaks (nt ühe tonni ära hoitud KHG heite kohta) ning (e) miks kaalutud alternatiivide ja välja valitud meetme võrdluses eelistatakse just seda konkreetset välja pakutud meedet, mitte mõnda alternatiivi. Seal, kus neid analüüse ja hinnanguid tehakse, on küsitav nende objektiivsus ja kvaliteet (vt ka tähelepanek nr 3).



Kui see analüüs ja hinnang puudub, siis on raske uskuda ja objektiivselt võimatu eeldada, et mingi kliimameetme rakendamiseks tehti teadlik, kaalutud ja heaperemehelik valik (otsus) ning uuriti ja kaaluti alternatiive, selgitati välja erinevate variantide võimalik panus, riskid ja eeldatav hind ning lõpuks langetati otsus just selle alternatiivi kasuks, mis on kokkuvõttes parima „hinna ja kvaliteedi suhtega“. Kui (a) meetme alternatiive välja ei selgitata, (b) meetme ja selle alternatiivide kulusid/tulusid välja ei arvutata ning (c) kaalutud meedet ja selle alternatiive omavahel ei võrrelda, siis on üsna tõenäoline, et avaliku raha otstarbeka kasutamise ja meetme kulutõhususega seotud kriteeriumid (nt kulu ühe tonni KHG heite vähendamise kohta) otsustamisel rolli ei mänginud.

Nii kipuvad sündima halvad otsused. Risk halva otsuse sündimiseks on suurem kui mängus on „kodumajandus“ ja selle huvid või kaalumisel „kodumaine“ tootmine või arendus ja selle toetamine. Igal juhul on tööstuspoliitilise huvi või surve korral kõrgendatud risk kliimapolitiiliselt halva, või vähemalt suboptimaalse, otsuse sünniks.

Seetõttu on ülimalt oluline, et kliimapolitiitika planeerimisel, disainimisel ja ellu viimisel ei hinnataks ega valitaks kliimameetmeid mitte ainult (a) KHG heite vähendamise potentsiaali ja (b) siin tootmise (või mittetootmise) ehk nn tööstuspoliitilise kaalutluse alusel vaid mh kulutõhusust ning teisi olulisimaid mõõdikuid ja valikukriteeriume arvestades ja nende alusel erinevaid kliimameetmeid, st KHG heite vähendamise alternatiivseid viise, omavahel kõrvutades ja analüüsides. See printsiip tuleks seadustada kliimakindla majanduse seaduses (eelnõu peatükis 3) ühe Eesti kliimapolitiitika aluspõhimõttena. Samuti tuleks kliimaeesmärkide seadmisel, sh nende „realistlikkuse“ ja sobivuse hindamisel, välja pakutud nn lisameetmeteulutõhusust päriselt analüüsida ja objektiivselt hinnata.

Kliimapolitiitika eesmärkide, aluspõhimõtete ja kohati vastandlike huvide fikseerimise koht ongi kliimaseadus. Kui neid kliimapolitiitika raamseaduses ei fikseerita, siis nad ei saa olema kliimapolitiitika kujundamise aluseks. Pigem on nad aeg-ajalt juhuslikult esinevaks ja arvesse võetavaks faktoriks, nagu seni. Kulutõhusus ei tohi olla juhuslik ja erandlik vaid pigem ikka taotluslik ja universaalne – isegi neil juhtudel kus ta ei ole prioriteet nr 1.

Lähtuvalt eeltoodust tuleks kliimaministeeriumil enne kliimakindla majanduse seaduse eelnõu ja seletuskirja Vabariigi valitsusse ja seejärel Riigikokku saatmist muu hulgas:

- (1) ajakohastada ja avalikustada JJM sektori kasvuhoonegaaside (KHG) 2022 a. tegelikud heitkogused, 2023 a. esialgsed heitkogused, 2030 a. prognoosid ning nende aluseks olevad arvutused ja lähteandmed.
- (2) avalikustada KHG heited ning -prognoosid läbipaistvalt kõikide JJM sektorite, st transport, põllumajandus, väikeenergeetika, IPPU, jäätmed ja hooned, lõikes.
- (3) suurendada (eelnõus) transpordisektori heite vähendamise ambitsiooni (2030 eesmärgi) tagamaks teiste liikmesriikidega kokku lepitud (2030) heite alandamise sihttasemete saavutamise – täna eelnõus pakutud transpordisektori eesmärk (-24% võrreldes 2022 a. heitkogustega) seda ei tee.
- (4) teostada transpordisektori lisameetmete suhtes sellise sotsiaalmajanduslike mõjude analüüs, kus mh (i) kontrollitakse kriitiliste lähteandmete (sh meetmete kogukulu) õigsust ja usaldusväärsust ja (ii) tagatakse analüüsi sisuline kvaliteet, mitte ei taasesitata ekslikke algandmeid ning ei tehta nende baasil ekslikke ja eksitavaid järeldusi meetmete tõhususe ja tasuvuse suhtes.
- (5) kajastada transpordisektori lisameetmete kirjeldamisel objektiivselt ja läbipaistvalt (i) kõik transpordi ja liikuvuse töögrupis välja valitud meetmed ning iga meetme (ii) tegelik kogukulu (sh kõik riigi subsidiumid, sh otsetoetused ja maksusoodustused) ja (iii) heite vähendamise potentsiaal ja selle eeldused.
- (6) lisada eelnõusse ühe Eesti kliimapolitiitika aluspõhimõttena nnulutõhususe printsiibi, st üldise nõude, et kliimameetmete valikul alati tuvastatakse, hinnatakse ja arvestatakse välja pakutud meetme kogukulu ja KHG heite vähendamise potentsiaali ning kulu ühe tonni KHG heite vähendamise kohta (nn vältimiskulu EUR / t CO₂ekv kohta).



Praegusel kujul ei ole eelnõu ning seal seatud transpordisektori heitkoguste vähendamise eesmärk jälgitav ega kontrollitav. See ei saavuta meie arvutuste järgi 2030 a. kliimaeesmärke ega taga ratsionaalset, eelnevalt kokku lepitud printsiipidel ning ette hinnatud, mitte jooksvalt selguvatel, mõjudel põhinevat kliimapolitiikat.

Eelnõust ja selle seletuskirjast ei järeldu, et Eesti saavutab lubatud KHG heitkoguste vähendamise sihttasemed ning ajab sellist kliimapolitiikat, mis mh ei suurenda inflatsiooni põhjendamatult ehk rohkem kui nt laiapõhjaline riigikaitsemaks seda teeb ja tõstab majanduse üleüldist, mitte valitud sektorite, konkurentsivõimet.

Lugupidamisega

/digiallkiri/

Ülle Tamme

Neste Eesti AS-i juhatuse liige

LISA – Transpordi ja liikuvuse töögrupi kokkuvõtte 02.04.2024 ja lõppversiooni võrdlus (põhilised muutused).

¹ Samas, erinevalt näiteks „Kliimaseaduse eelnõu väljatöötamise kavatsusest“ ei ole „Kliimakindla majanduse seaduse“ eelnõud eelnõude infosüsteemi (EIS) avalike jaotises „Avalikuks konsulteerimiseks esitatud eelnõud“ üldse kuvatud. Seega ilma juriidiliste eriteadmisteta on seda eelnõud keeruline leida ja tagasisidestada.

² Kliimaministeeriumi koduleht ütleb kliimakindla majanduse seaduse alajaotises (vt <https://kliimaministeerium.ee/eesti-kliimaseadus>), et „Tagasisidet saab kuni 5. septembrini anda Eelnõude Infosüsteemis.“

³ Viimane, 2024. a. valminud ja mh Euroopa Komisjonile esitatud kasvuhoonegaaside aruanne, mis koondab infot perioodi 1990-2022 kohta. Vt täpsemalt <https://kliimaministeerium.ee/rohereform-kliima/kasvuhoonegaasid#aruanded>.

⁴ Vt Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) 2018/842, 30. mai 2018, milles käsitletakse liikmesriikide kohustust vähendada kasvuhoonegaaside heidet aastatel 2021–2030, millega panustatakse kliimameetmetesse, et täita Pariisi kokkuleppega võetud kohustused ja millega muudetakse määrust (EL) nr 525/2013 (JIM või JJ-määrus), artikkel 1: „Käesolevas määruses sätestatakse aastateks 2021–2030 liikmesriikide kohustused vähima nõutava panuse osas, et saavutada liidu eesmärk vähendada käesoleva määruse artikliga 2 hõlmatud sektorites kasvuhoonegaaside heidet 2030. aastaks 40 % võrreldes 2005. aasta tasemega.“

⁵ Vt <https://kliimaministeerium.ee/uudised/kasvuhoonegaaside-heide-vaheneb-vaevaliselt>.

⁶ Diislikütus: 2022 7 kuud 525 001 963 liitrit ja 2024 7 kuud 541 638 533 liitrit. Mootoribensiin 2022 7 kuud 156 427 095 liitrit ja 2024 7 kuud 159 505 079 liitrit. (Allikas: Maksu- ja Tolliameti „Kütuse müügi koondandmed“).

⁷ Allikas: Neste arvutused, aluseks mootoribensiini KHG heide 93,3 gCO₂ekv/MJ ja diislikütuse heide 95,1 gCO₂ekv/MJ.

⁸ Allikas: Keskkonnaameti 2022 a. andmed.

⁹ Allikas: Elering AS „Maagaasi hind: GET Baltic börsi avaldatud Balti riikide pakkumispirkondades toimunud ostu-müügi tehingute alusel tarnitud kaalutud keskmine maagaasi hind“, vt <https://www.elering.ee/biometaani-toetus#tab0>.

¹⁰ LPG: 2022 7 kuud 11 474 114 liitrit ja 2024 7 kuud 14 917 866 liitrit (Allikas: Maksu- ja Tolliameti „Kütuse müügi koondandmed“).

¹¹ Allikas: Keskkonnaameti andmed 2022 a. ja 2023 a. kohta. Nende andmete kohaselt oli taastuvate kütuste osakaal 2022 a. 3,9% ja 2023 a. veel vähem, täpsemalt 3,7%. Võrdluseks, aastal 2020 ja 2021 oli taastuvate kütuste osakaal Keskkonnaameti andmetel 5,5%.

¹² Viimase (2022) inventuuri järel on tehtud muudatusi KHG alusandmetes: varasemalt oli EKUK-i andmetel Eesti transpordisektori 2005 a. heiteks 2 166 500 tonni, nüüd 2 239 300 tonni. Vt: <https://kasvuhoonegaasid.ee/>.

¹³ Riik on subsideerinud praktiliselt kõike, mis seondub biometaaniga, st biometaani tootmist (sh maksnud tootmise toetusi), müüki (sh vabastanud selle kütuseaktsiisist), tankimist (sh toetanud tanklate rajamist) ja kasutamist (sh toetanud gaasibusside ostmist või neid ka ostnud). Seda raha hulka, mis on kulutatud, ei suuda keegi isegi täpselt kokku lüüa. Hiljemalt 2023. a. keskpäigaks pidanuks biometaani tarneahel olema turupõhine, kuid see ei ole tänaseni turupõhine ja subsideerimine jätkub, sh lisandub uusi toetusi.

¹⁴ Perioodil aprill/mai 2018 kuni jaanuar/veebruar 2024 (ehk 70 kuud), mil Elering AS maksis biometaani tootjatele biometaani tootmise toetust – vt täpsemalt: <https://www.elering.ee/biometaani-toetus>.

¹⁵ Juhul kui biometaan oluks maksustatud sama aktsiisimääraga (eurot MW/h kohta) kui diislikütus (NB: HVO aktsiisimäär on sama, mis diislikütusel), siis saanuks riik 753 381 MW/h-lt kütuseaktsiisi u 29,5 milj. eurot ja aktsiisiosalt käibemaksu u 5,9 milj eurot. Biometaanilt kütuseaktsiisi ei maksta, seega maksutulu on null.

¹⁶ Kütuseaktsiis + käibemaks aktsiisiosalt.

¹⁷ Vt <https://www.aripaev.ee/arvamused/2024/08/06/gaasiliidu-juht-tarbijale-tuleb-jatta-kutuse-osas-valik>.

¹⁸ Vt <https://arileht.delfi.ee/artikkel/120224021/eesti-on-vene-vedelgaasi-tais-olerexi-omanik-paritolumaa-on-meil-prioriteet-number-kolm>.

¹⁹ Vt nt <https://www.err.ee/1609426321/elektrilevi-tostab-jarsult-elektrivorguga-liitumise-tasu>.

²⁰ Vt <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-09-06/europe-pulls-back-from-ev-shift-as-consumers-snob-pricey-models>.



²¹ Eesti nn vesiniku teekaart on ses osas aus ja otsekohene, tõdedes, et peale katsetamiste ja mh riigi raha kulutamise ei paku vesinik aastani 2030 mitte midagi: „Sektori eeldatav areng Eestis aastani 2030: Eesti vesiniku sektori piloteerimise etapis aastatel 2021–2030 keskendutakse poliitikameetmete väljatöötamisele ja katseprojektide elluviimisele. Vesiniku väärtusahel ei ole suure tõenäosusega üheski lõigus ega ka tervikuna majanduslikult sel perioodil tasuv ja sõltub riigi toest.“ (Allikas: Eesti vesiniku teekaart, lk 17).

²² Täisnimega „Biokütuse (HVO) aktsiisi langetamine/tanklatele müügikohustuse panemine“.

²³ Vt transpordi ja liikuvuse töörühma 6.02.2024 kohtumise esitus „Võimalike lisameetmete hääletustulemused ja mõjuhindang“. HVO aktsiisi langetamise meede sai 5-ndana enim hääli (ehk 14) ja see valiti töögrupi poolt 11-ne nn lisameetme hulka. Näiteks „biometaani kasutamise soodustamine raskeveokites“ sai töögrupis vaid 4 häält (25 ettepanekut sai rohkem hääli) ning töögrupi ehk sektori esindajate toetust see ei pälvinud. Ses osas on ministeeriumi koostatud „transpordi ja liikuvuse töörühma arutelude kokkuvõte“ ekslik ja eksitav.

²⁴ Vt „Kliimaseaduse kokkuvõte 08.05.2024“, kättesaadav [SIIN](#) (KlimS kokkuvõte) (Alapealkiri: „Lisainfo ja materjalid“), punkt 2.3.

²⁵ Seletuskiri, lk 18.

²⁶ 13.05.2024 kliimakindla majanduse seaduse põhisuundi tutvustava veebiseminari järgselt transpordi ja liikuvuse töörühma liikmetele 16.05.2024 saadetud „küsimused-vastused.pdf“, milles vastati esitatud küsimustele (**KLIM 16.05.2024 küsimused-vastused**), lk 13.

²⁷ Vaata nt <https://kliimaministeerium.ee/rohereform-kliima/kliimakindla-majanduse-seadus/seaduse-pohisuunad> ja KLIM 16.05.2024 küsimused-vastused (viide nr 26), lk 1.

²⁸ Vt kliimakindla majanduse seaduse eelnõu seletuskiri, lk 50.

²⁹ Seletuskiri, lk 22.

³⁰ Vt KlimS kokkuvõte (lõpumärkus nr 24), lk 8.

³¹ Seda väljendit – st ministeeriumi juhtkond – kasutas kliimaministeerium 10.05.2024 a. toimunud transpordi ja liikuvuse valdkonna nn lisameetmete nn sotsiaalmajanduslike mõjude analüüsi vahetulemusi tutvustaval veebikoosolekul kui selgitas, et (a) miks on transpordi lisameetmete nimekirja 8.05.2024 avaldatud „kliimaseaduse kokkuvõttes“ teistsugune kui transpordi ja liikuvuse töögrupis pakutu ja SOM mõjude analüüsi suunatu (sh miks osad meetmed on välja võetud, osad juurde pandud ja osad ümber sõnastatud) ning (b) et kes on selle muudatuse taga. Selgitus oligi, et muudatuste tegija on „ministeeriumi juhtkond“ ning et muudatuste põhjuseks oli näiteks, see, et mõni meede ei ole „ministeeriumi juhtkonna“ arvates „poliitiliselt realistlik“.

³² Vt <https://kliimaministeerium.ee/rohereform-kliima/kliimakindla-majanduse-seadus/kaasamine#tooruhmade-kokkuvott>.

³³ Vt lõpumärkus nr 31.

³⁴ Vt KlimS kokkuvõte (lõpumärkus nr 24), lk 10 ning seletuskiri, lk 24.

³⁵ Allikas: Neste Eesti AS-i kirjalikud märkmed 10.05.2024 analüüsi vahetulemusi tutvustavalt veebikoosolekult.

³⁶ Allikas: Neste Eesti AS-i kirjalikud märkmed 10.05.2024 analüüsi vahetulemusi tutvustavalt veebikoosolekult.

³⁷ Vt täpsemalt „Transpordi ja energeetika võimalike täiendavate kliimameetmete sotsiaalmajanduslikud mõjud. Riigihange nr 272508. Lõpparuanne. Versioon 4. 29. juuli 2024“, kättesaadav [SIIN](#) (Alapealkiri: „Eelnõu aluseks olevad uuringud“) (**SOMÕ raport**), lk 5-6.

³⁸ Vt SOMÕ raport (lõpumärkus nr 37), lk 15.

³⁹ Vt SOMÕ raport (lõpumärkus nr 37), lk 17.

⁴⁰ Vt SOMÕ raport (lõpumärkus nr 37), lk 18.

⁴¹ Vt SOMÕ raport (lõpumärkus nr 37), lk 17.

⁴² Vt SOMÕ raport (lõpumärkus nr 37), lk 18.

⁴³ Vt SOMÕ raport (lõpumärkus nr 37), lk 53.

⁴⁴ Vt SOMÕ raport (lõpumärkus nr 37), lk 23.

⁴⁵ Kui biometaani heiteks võtta 0 g/MJ kohta, siis on 150 000 tonni võrra KHG heite alanemiseks vaja 438 200 MW/h biometaani. Selle energiahulga võrra diislikütuse asendamisel jääks riigil saamata maksutulu (diislikütuse aktsiis ja käibemaks) u 19,6 miljonit eurot.

⁴⁶ Allikas: Keskkonnaameti 07.02.2023 ettekanne „VKS ja AÕKS nõuete täitmisest“, lk 7 slaid „Biokütuste võrdlus 2021-2022“, mis ütleb, et „Biogaasi keskmine KHG 4,9 gco2ekv/MJ (2021 15,1 gco2ekv/MJ) ja „HVO keskmine KHG – 5,02gco2ekv/MJ (2021 7,7 gco2ekv/MJ).“

⁴⁷ Vt <https://www.elering.ee/biometaani-toetus>.

⁴⁸ Biometaani tootmise toetamiseks on välja töötatud ka uusi toetamismeetmeid, vt <https://kik.ee/et/toetavad-tegevused/biometaani-tootmise-ja-kasutamise-suurendamise-investeeringutoetus>.

⁴⁹ Termin laenatud siit: <https://www.economist.com/special-report/2023/10/02/governments-across-the-world-are-discovering-homeland-economics> ja siit: <https://www.economist.com/leaders/2023/10/05/are-free-markets-history>.



LISA – Transpordi ja liikuvuse töögrupi kokkuvõtte 02.04.2024 ja lõppversiooni võrdlus (põhilised muutused)

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 seatakse 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 kliimaseaduse 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 transpordisektori kasvuhoonegaaside heite vähendamise meetmed panustaksid omamaise ettevõtluse arendusse ja motiveeriks uute lahenduste väljatöötamist.

Tuleb arvestada, et suur osa sektori heitest ei tulene nõuetegevusest, 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 kliimaseaduse saavutamiseks 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 juhtumina 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 läbisõitu 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 meetmed:

- 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 maksustamispoliitika muutmise kütuse kasvuhoonegaaside heite ja energiasalduse alusel
- Biometaan 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

Deleted: Seega transpordisektori vaates langeb KHG vähendamise prioriteet maanteetranspordile, millega on lisameetmete puhul oluline arvestada. Teise märksõnana on ootus

Deleted: (nt HVO).

Deleted: , kui võrd transpordivahendite investeeringud on pikajärgsed.

Deleted: mahus, mis avaldaks märkimisväärset mõju KHG vähenemisele,

Deleted: KHG vähendamise trendi. Sektori KHG vähendamise potentsiaali realiseerimise muudab keerulisemaks ka asjaolu, et hetke seisuga on teadaolevalt ainult üks meede, HVO laialdasem kasutuselevõtt, millele pakutud kujul täies ulatuses täitmine võimaldaks prognoosi kohaselt vähendada KHG ulatuses, mis tagaks 2030. a eesmärgi täitmise

Deleted: ? Kas olemasolevate/otsustatud poliitika ja meetmetega suudetakse piisavalt KHG heidet vähendada? Mida on vaja lisaks teha? V: Olemasolevate meetmetega ei ole 2030. aasta eesmärki saavutamine võimalik: nende meetmete rakendamisel väheneb prognoosi kohaselt KHG aastaks 2030 ca 2%, samas kui eesmärk on KHG vähenemine 24% võrra. ...

Deleted: Autorongide lubatud pikkuse suurendamine

Deleted: Säästlikkuse kriteeriumidele vastava vedela biokütuse aktsiisi langetamine



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 mõjuhinnaangutega, 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 elkõige säästlikumate kütuste ja sõidukite kasutuselevõttuga, kuna käitumuslike muutuste mõju prognoosimine on keerulisem. Kuivõrd investeeringud transpordivahenditesse on pikaajalise mõjuga ning sektor konkureerib olulisel osal 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 eksportiturgude veondussektorite kliimaambitsioonide ja meetmetega, et me ei vähendaks Eesti veoettevõtete ja nende gaasiga kaupade konkurentsivõimet eksportiturgudel.

Säästvate liikumisviiside osakaalu suurendamiseks on muuhulgas olulisel kohal IT-lahendused (näiteks ühistranspordi piletistruktuuri lihtsustamine ja ühispileti pakkumine) ning viimase miili lahendused, mis võivad ühtlasi parandada Eesti konkurentsivõimet. Koos IT-lahendustega on mõõdapääsmatu 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 põhimõtetenäiteks 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).

Deleted: ehk olemasolevate transpordivahendite ümber ehitamisel säästlikumat kütust kasutama või soodustada olemasolevates sõidukites alternatiivsete ja KHG vähendavate kütuste kasutamist.

Deleted: üksnes

Deleted: toetada sõidukite vahetamist või ümberehitamist

Deleted: ¶
Lähtuvalt eelnevast, millise KHG heite vähendamise eesmärgi võiks sektoris seada aastateks 2030 ja 2040? ¶
V: Töörühm otsustas arutelu tulemusel, et transpordi ja liikuvuse valdkonna KHG heidet on võimalik vähendada 24% võrra. ¶
¶
Millised on

