

Kliimapoliitika põhialuste transpordi töörühma III töökoosolek

Aeg ja koht: 29.06.2015 14.00-16.00, Keskkonnaministeeriumis

Juhatas: Mari Jüssi, Säästva Eesti Instituut

Protokollis: Laura Remmelgas, Balti Keskkonnafoorum

Osaesid:

1. Birgit Aru, Keskkonnaministeerium
2. Stanislav Stõkov, EKUK
3. Heiko Heitur, Keskkonnaministeerium (KeM)
4. Aimar Lukk, TTK
5. Mari Jüssi, Säästva Eesti Instituut
6. Terje Villemi, Harju ÜTK
7. Märt Puust, Asfaldiliit
8. Kaur Sarv, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
9. Laura Remmelgas, Balti Keskkonnafoorum
10. Tõnis Vare, ETL
11. Indrek Jakobson, Erametsakeskus
12. Ahto Oja, Biogaasi Assotsiatsioon
13. Jaanus Uiga, Arengufond

PÄEVAKORD:

1. II koosoleku protokollki kinnitamine
2. Suuniste tööversiooni arutelu
3. Mõjude hindamise indikaatorid (Jaanus Uiga, Arengufond; Stanislav Stokov – Keskkonnauuringute Keskus)

- Kinnitati töörühma II koosoleku protokoll.
- M. Jüssi tutvustas töörühma ajakava ning suuniste ülesehituse põhimõtteid.

Suuniste tööversiooni arutelu:

Vastavalt M. Jüssi päringule tegi B. Aru ettepaneku käsitleda teadus- ja arendustegevusi eraldi suunise alla jagatuna.

M. Jüssi hinnangul on transpordi peatüki all teemasid, millel on kattuvusi ka teiste peatükkidega, nt biometaan. Kuna biometaan kuulub nelja ministeeriumi vastutusalasse, siis on kindlam jätta see pigem mitmesse peatükki vältimaks olukorda, kus see üldse KPP dokumendist välja võiks jääda. Ühe variandina on jätta transpordi peatükki biometaani kasutamine ning põllumajanduse alla selle tootmine. Kuna aga energeetika töögrupp ei määratle tehnoloogiaid, mida tuleks eelisarendada, siis võiks transpordi peatükk vaadata ka

sega, kuidas riik saaks tankimistaristut ja sõidukipargi muutumist mõjutada nii, et see soodustaks taastuvate energiaallikate kasutuselevõttu.

A. Lukk tegi ettepaneku lisada suunistesse ka veapunktsüsteemi sisseviimine.

M. Jüssi hinnangul ei tegele aga KPP dokument liiklusseaduse ja järelvalvega. KPP suuniste alla lähevad säästlikku liikluskultuuri käsitlevad teemad. Samas annaks selgitusena sisse panna ka piirkiiruste alla toomise ja rangem järelvalve, mis omab teatavat positiivset mõju ka emissioonide heitkogustele. A. Lukk tõi välja, et 80km/h piirkiiruse korral emiteerivad sõidukid vähem süsinikdioksiidi.

Pikemat käsitlust leidsid transpordisektorile seatud heitkoguste vähendamise sihid ning nende mõju taastuvkütuste osakaalule. Transpordisektori indikatiivne siht 2050. aastaks on -60% võrreldes aastaga 1990. Praktikas tähendab see praegusega võrreldes ligikaudu -40%. 2014 aastal oli Eesti näitaja 5-10% madalamal 1990. aasta tasemest. Täpsemate numbrid tulevad Eesti Keskkonnauuringute Keskuse koostatavast analüüsist ning need kajastuvad KPP dokumendi üldosas.

H. Heituri sõnul jätkab Eesti transpordis kasutatavate taastuvkütuste osakaalu poole liikumist ka pärast 2020. aastat vaatamata sellele, et kohustust enam pole. Kuna süsteem on loodud, siis pole tark seda prügikasti visata.

T. Vare hinnangul ei tohiks aga Eesti eesmärgid olla teiste Euroopa Liidu liikmesriikidega võrreldes liiga ambitsioonikad, kuna see võib pärssida majanduslikku konkurentsivõimet.

M. Jüssi kinnitas, et transporditöörühma seatud eesmärgid pole praegu kindlasti mitte ambitsioonikamad kui Euroopa Liidu üldised eesmärgid. Esimestel kohtumistel küll tõstati süsinikuneutraalse majanduse siht, sh transpordis, kuid otsustati, et praeguste teadmiste juures on nõ viimase viiendiku süsinikuneutraalseks saamine ebaproportsionaalselt kulukas.

Maksusüsteemi suunise eesmärk on mõjutada käitumist. T. Vare sõnul peaks võtmeküsimuseks olema eesmärgi saavutamise võimalikult väikese mõjuga inimestele. Uiga ja Jüssi sõnul tulevad need mõjud hindamise käigus välja, ENMAKi mõjude hindamine osutas, et nutikalt ja õiglaselt kujundatud maksusüsteem vähendab kulutusi transpordi ja soodustab mitmekülgset juurdepääsu, mitte vastupidi.

Suuniste üldise ülesehituse osas rõhutati, et alaeesmärkide seadmisel peaks silme ees hoidma põhieesmärki ehk CO2 vähendamist. Tehti ettepanek reastada meetmed mõjususe järjekorras või selgitada, kuidas erinevad meetmed koosmõjuna aitavad eesmärki saavutada, kuna suuniseid eraldi lugedes ei pruugi seda hoomata. See oleks vajalik ka seetõttu, et Rahandusministeeriumi poolt ette antud formaat jaotab suunised numbrite kaupa ning dokumendi üldosas puudub võimalus lisada valdkondlikele suunistele seletuskiri.

M. Jüssi tegi ettepaneku kirjutada juurde eraldi suunise punkt, mis käsitleks erinevate meetmete koosmõju ja mõju üldeesmärgi saavutamisele. Ühtlasi käsitleks see ka transpordisektori vastastikmõju teiste sektoritega, nt kui kaubad ja teenused paiknevad ümber, siis see ei tohiks suurendada transpordivajadust.

Suunise „Kohalike säästlike biokütuste tootmine ja taastuenergia kasutamine transpordis“ juures otsustati suunise väljatöötamisel teha koostööd ka põllumajanduse töögrupiga. Ühtlasi rõhutati, et maagaasi tankla taristu mõte on see, et need hakkaksid asetsema seal, kus inimesed põhiliselt liiguvad.

Täpsustati, et säästlike biokütuste alla mõeldakse biokütuseid, mis vastav Euroopa Liidu säästliku biokütuse kriteeriumitele.

H. Heituri sõnul ei tohi ka ära unustada alternatiivseid kütuseid, mis pole biokütused, kuid neil on väiksem CO₂ jalajärg, kui põhiliselt kasutatavatel fossiilsetel kütustel. Näiteks LNG kütused on kuni 20% säästlikumad kui bensiin ja diisel.

A. Lukki hinnangul on nende propageerimise juures peamine probleem see, et sama süsteem ei sõida mõlema kütuse (biometaani ja nt LNG) peal. Peab olema spetsiaalselt ettevalmistatud mootor.

Otsustati, et eratarbimise saaks jätta lahtiseks ja käsitleda teemat maksupaketi all, sest need autod on oma olemuselt kallimad, kui tavalised.

Kolmanda suunise juures rõhutati riigi rolli, nt riigihangete teel soodustada säästvamate lahenduste kasutusele võttu. K. Sarve sõnul ei saa aga igal pool kehtestada 100% biogaasil sõitvate busside kasutust. Ka M. Jüssi hinnangul ei saa öelda, et riik peab oma hangetes teatud tehnoloogiaid eelistama, sest praeguse tehnoloogia juures pole see alati efektiivne. Pole näiteks mõtet panna uusi või ultrasäästlikke busse/sõidukeid sõitma sinna, kus on hõreasustus, vaid eelistada neid tiheasustustes.

Ettekanne: KPP mõjude hindamine, transport (Jaanus Uiga)

Jaanus Uiga andis ülevaate transpordisektori KPP mõjude hindamisest.

- Analüüsis pole transpordi alla arvestatud lennundust ja rahvusvahelist laevandust.
- Eesmärk on näidata, kuidas jõutakse 80% vähendamiseni ning milline on iga sektori roll eesmärgi saavutamises.
- Transpordi töörühm peaks keskendumas sellele, et nõutav vähenemine tuleb mingite tegevuste arvelt/tulemusena. Välja töötatavaid suuniseid kasutatakse mõjude hindamises.
- Kui alusindikaatorid ja aluseeldused on kokku lepitud, saadetakse need töörühmadesse kooskõlastamiseks.
- Töörühmadest saadud tulemused kvantifitseeritakse ja pannakse kokku.
- Töörühmadelt oodatakse alusindikaatoreid, nt kuidas muutub transpordinõudlus.

Ettekanne: KHG heitkogused (Stanislav Stokov)

Stanislav Stokov tutvustas KPP KHG heitkoguste arvestamist.

- Tuginetakse IPCC metoodikale.

- Töörühmadelt oodatakse energiatõhususe indikaatoreid – palju võiks olla transpordisektoris saavutatav energiasääst aastaks 2050 ning millised on kütuste osakaalu tulevikutrendid ja palju võib tulevikus moodustada ühistranspordi osakaal.
- Elektri osakaalu tõusuga liiguks vastava elektritarbimise CO2 osa transpordi alt energeetika alla, kus siis tuleks hakata mõtlema, kuidas elektritootmise juures CO2 vähendada.

M. Jüssi hinnangul on KPP eesmärki saavutamiseks piisav ENMAK-i väheseckuva ja energiatõhusa stsenaariumi kombinatsioon. ENMAK-i eesmärk oli erinev, sest ei rihitud otseselt teatud CO2 heite lase.

Arutelu jätkub:

Mari Jüssi tutvustas SEI ENMAK-i uuringu tabelit „Transpordi stsenaariumide tegevusest sõltuvad muutujad, 2030“.

- Raudteeosakaalu nii suur erinevus mitteseckuva ja EE vahel on tingitud sellest, et kui naftavedu kukub vaikselt ära, siis pole seal midagi vedada ning jääb ainult reisijate vedu. EE stenaarium näeb aga ette uute raudteed mööda veetavate kaubagruppide leidmist ning naftatoodete veo kadumisest tingitud puuduva lünga täitmist. Taastuvenergia osakaalu on sisse mudeldatud metaankütused ja elekter (sellest ka 26%)
- Tekkis ka küsimus sõiduautode arvu kasvu mudeldamise kohta. M. Jüssi sõnul tehakse sellise prognoosiga praegu üldplaneeringuid ja sealt on see võetud. Mitteseckuvas kasutati kütuseakstiisilaekumise andmeid jmt.
Ettepanekud: vaadata autostumise taseme prognoos kriitiliselt üle
- Vähendada mitteseckuva ja väheseckuva prognoosi sõiduautode arvu kasvu osas ca 10% võrra.
- Raudtee osakaalu allapoole korrigeerida

Lepiti kokku, et KUK vaatab üle ka tabelis olevad baastasemed ja vajadusel korrigeerib stsenaariumeid