

ÕVP transpordi III töörühma koosolek

Toimumisaeg: 1. oktoober algusega kell 14:05

Asukoht: Eesti Keskkonnauuringute Keskus (Marja 4D) IV korrus, suur õppeklass

Kohalolijate nimekiri käesoleva dokumendi lisas 1

Protokollis: Hanna-Lii Kupri (Eesti Keskkonnauuringute Keskus)

Lühikirjeldus:

Keskkonnaministeerium on algatanud 28.03.2018 ministri käskkirjaga nr 1-2/18/212 teatavate õhusaasteainete heitkoguste vähendamise riikliku programmi aastateks 2020–2030 (edaspidi ÕVP) koostamise ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH). Programmi koostaja on Eesti Keskkonnauuringute Keskus OÜ.

Nimetatud programm koosneb keskmise võimsusega põletusseadmeid käsitlevatest nõuetest (direktiiv 2015/2193), uuest, nn NEC-direktiivi nõuetest (2016/2284) ning hiljuti muudetud Göteborgi protokolliga ratifitseerimise ettepanekust. Direktiiviga 2016/2284/EL kehtestatakse iga Euroopa Liidu (EL) liikmesriigi jaoks aastateks 2020 ja 2030 saasteainete heitkoguste vähendamise kohustused viiele peamisele õhusaasteainele: eriti peened osakesed (PM_{2.5}), vääveldioksiid (SO₂), lämmastik-oksiidid (NO_x), mittemetaansed lenduvad orgaanilised ühendid (LOÜ) ning ammoniaak (NH₃).

Töö tulemusena valmib vastavalt direktiivile 2016/2284/EL ÕVP, mis sisaldab ülevaadet Eesti paiksetest ja liikuvatest heiteallikatest välisõhku eralduvate õhusaasteainete heitkoguse vähendamise võimalustest ja potentsiaalset ning heitkoguste vähendamise meetmetest. Lisaks seatakse formuleeritud meetmete rakendamisele tähtsajad ning hinnatakse meetmete rakendamise maksumust. Samuti peab ÕVP hõlmama meetmeid, mis oleks kohaldatavad kõigile asjaomastele sektoritele sh põllumajandus, tööstus, energeetika, maanteetransport ja muud liikuvad heiteallikad, kodumajapidamine ja lahustite kasutamine.

Ajakava:

14.00 – 14.10 Sissejuhatus

14.10 – 15.00 Baasstsenaariumi tutvustus

15.00 – 16.00 Meetmete mõju õhusaasteainete vähendamisele

16.00 – 16.10 Kokkuvõte

Sissejuhatus

Töörühma juht (Stanislav Štõkov, EKUK) esitas eelmise koosoleku lühikokkuvõtte. Meetmetega stsenaariumi aluseks olevad ESR uuringu meetmed jaotatakse ÕVP töö raames tehnilisteks ja korralduslikeks.

Baasstsenaariumi tutvustus

Transpordi BAU stsenaariumi eeldused (slaididel kui BAU4, põhineb KeMi, MKMi ja AMTELi sisendil):

- Aastas võetakse arvele 50 000 sõiduauto, millest 25 000 on uuel ostetud ja 25 000 vana sisse toodud;
- Hetkel uute ostetud sõiduauto keskmine kütuse tarbimine on 6L/100km, alates 2022. aastast ligikaudu 4L/100km (hübriidide ja elektriauto suurem müük) (2022 tuleneb EL-i nõuetest);
- Vanade sisse toodud sõiduauto keskmine kütuse tarbimine on umbes 9L/100km, alates 2022. aastast ligikaudu 8L/100km (ehk 1L vähem);
- Euroopa regulatsioonist tuleneb, et alates 2020. aastast on uute sõiduauto CO₂-heite sihttase 95 g/km, mis tähendab bensiini sõiduauto puhul 6L/100km ja diisel auto 4,4L/100km. Täpsema info leiab siit: https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars_en
- Veokite ja busside kütuse tarbimine jääb samale tasemele;
- Ajavahemikul 2019–2022 suureneb läbisõit 75% SKP-st;

- Ajavahemikul 2023–2030 suureneb läbisõit 50% SKP-st (prognooside tarbeks pikendame läbisõidu suurenemist samas suurusjärgus kuni 2040. aastani) → hinnangu aluseks on ka Soome SKP ja läbisõidu seos.

Slaididel:

BAU 1 stsenaarium on ajaloolise trendi jätk

BAU 2 stsenaarium on koostatud ESR uuringu baasil

(https://kik.ee/sites/default/files/aruanne_kliimapoliitika_kulutohusus_final.pdf)

BAU 3 stsenaarium on koostatud AMTELi sisendi põhjal ja tutvustati töörühma II koosolekul

BAU 4 (Töörühma poolt kinnitatud!) stsenaarium sisaldab transpordi uuendatud prognoose → bensiini ja diisli kasutus suurenevad

Teet Randma (Eestimaa Roheline liikumine): Slaidil esitatud bensiiniautode osakaalu langus tundub loogiline kuigi BAU 2 stsenaariumis toodud tundub ebaloogiline. Diiselaudode puhul näeme tõusu ja stagneerumist, mis ei tundu loogilise üleminekuna. Peaks olema selgitatud, mis sellise turupöörde on tekitanud. Kõik muutused on pikaajalised, järske muutusi ei saa prognoosida.

Heiko Heitur (KeM): Räägime läbi mis eeldused on olnud, peame nägema ette milline turg on aastal 2030. Ajaloolised numbrid peegeldavad reaalselt tarbitud kütusekoguseid.

Dago Antov (TTÜ): Joonistel on ajaloolised trendid toodud kahe punktina mitte terve aegreana.

Mari Jüssi: Graafikul on toodud veoautod ja sõiduaudod kokku. 40% on kaubikud ja veoautod kus on diisel, kui eristada sellest sõiduaudod siis ei tundu graafik nii drastiline. Edaspidi võiks graafikutelt aasta 1990 välja võtta, kuna ÖVP raames on oluline baasaasta 2005.

Arno Sillat (AMTEL): AMTEL on lähtunud tuleviku prognoosi sisendi andmisel ajaloolistest trendidest.

Stanislav Štõkov (EKUK): Kuna BAU stsenaariumi ajajoon võib olla visuaalselt eksitav siis lisan aruandesse terve ajajoone.

Heiko Heitur (KeM): 2030 prognooside koostamiseks on olemas 3 komponenti aastast 1990:

1. autode ja kaubikute arv;
2. kütuste kogused ;
3. läbisõidud → Läbisõit sõltub sellest kui palju uusi autosid turule tuleb. Hinnangute kohaselt on sõiduaudode turg enam-vähem oma piirid saavutanud. Kui inimestel läheb hästi siis on ka läbisõit suurem.

Väga detailseks ei saa meetmeid ajada, sest see suurendab prognooside määramatust.

Stanislav Štõkov (EKUK): Suurim vastuolu kliimameetmete ja õhusaasteainete meetmete vahel on biogaasi kasutamine, kuna kliimameetmetes arvestatakse seda 0 CO₂-na, kuid välisõhu saasteaineid tuleb siiski arvestada.

Uuendatud BAU4 stsenaarium kinnitati koosoleku lõpus.

Meetmete mõju õhusaasteainete vähendamisele

Stanislav Štõkov (EKUK): Kasutatud on ESR uuringu 14 transpordi valdkonna meetet. Maksulised meetmed on mittemaksulistest meetmetest (nt ühistranspordi ja infrastruktuuri parandamine) tõhusamad.

Kõikide meetmete kütusesääst, mis mõjutab heite vähenemist, toodud slaididel.

Indrek Jakobson (Erametsakeskus): Palun selgitage, kuidas sõiduaudode registreerimine ja aastamaks vähendab kütuse tarbimist.

Arno Sillat (AMTEL): Eesmärk oleks teha vanade autode sissetoomine ebamugavaks, praegu oleme vanade autode lõppjaam. Vanad autod saastavad rohkem. Peaks olema esmaregistreerimise maks, mitte korduv maksustamine.

Stanislav Štõkov (EKUK): Täpsustav kirjeldus iga meetme kohta lisatakse aruandesse.

Heiko Heitur (KeM): Prognooside seisukohalt on põhiliseks murekohaks sektori NO_x ja PM_{2.5} heide.

Teet Randma (Eestimaa Roheline liikumine): Energia säästu slaid on väga hea ja me peaksimegi just eelkõige lähtuma energia säästust.

Andre Zahharov (Alexela, Logistika ja transiidi assotsiatsioon): Kas kütuste osas on ka meetmeid plaanitud?

Heiko Heitur (KeM): Prognooside koostamisel saame kasutada neid meetmeid mida on varasemalt uuritud. Seda saame täpsustada aruandes. Tänapäeval ei ole alternatiivsete kütuste uuringut ja sellepärast ei saa uut sisendit ÖVP raames sisse tuua.

Mari Jüssi: ESR meetmed põhinevad ENMAKil, kus olid transpordi meetmed lahku löödud. Biometaan ja gaasi teemat käsitleti eraldi, need on olemas ka taustauuringutes.

Heiko Heitur (KeM): Milline on gaaskütuse mõju õhusaastele?

Stanislav Štõkov (EKUK): Õhusaasteainete inventuuri meetodika eripärast tulenevalt on hetkel gaasikütuste eriheitegurid võrdsustatud fossiilsete kütustega. Õhusaasteainete inventuur ei luba täpsemat meetodikat ja prognoosides peaksime lähtuma EMEPi meetodikast.

Heiko Heitur (KeM): Uue taastuvenergia direktiiviga saab riik turgu mõjutada, seega ei ole kütuse meetmete pärast vaja muretseda.

Teet Randma (Eestimaa Roheline liikumine): Kas oleks võimalik juurde tuua meetmete rahaline mõõde?

Stanislav Štõkov (EKUK): Jah, see tuleb aruandesse, lisaks saadetakse töörühma liikmetele pärast töörühma kohtumist. ÖVP stsenaariumis on arvestatud kõikide meetmete ning teekasutustasude rakendamisega. Solidaarsus printsiip joonistel viitab transpordi baastasemele ning sellest võetud piirmääradele. Summaarne piirmäär on kõrgem.

Mari Jüssi: Väga palju sõltub baasprognoos sellest, et autotootjad on võtnud kohustuse vähendada PM_{2.5}-te. Reaalsus ja see mida paberile pannakse võib olla erinev.

Stanislav Štõkov (EKUK): Prognoosides liigutakse parema euroklassi suunas vastavalt sellele kuidas trendid on ajalooliselt muutunud.

Helen Heintalu (KAUR): COPERTi mudel mida oleme kasutanud sisaldab reaalseid eriheitegureid.

Teet Randma (Eestimaa Roheline liikumine): Elektriautode mõju võiks olla suurem, peaks hindama kõiki meetmeid transpordi kilomeetri kohta.

Stanislav Štõkov (EKUK): Taust on täpselt kirjeldatud ESR aruandes, uute meetmete puhul saame aruandes viidata, milliseid valdkondi peaks edasi uurima.

Teet Randma (Eestimaa Roheline liikumine): Riigi ülesanne oleks teha regulatsioon mis paneks ka Tallinna linna meetmeid rakendama.

Mari Jüssi: ENMAKi erinevatel meetmetel on erineva mõju, see ei tähenda et kõiki neid peaks täies mahus rakendama. Teekasutustasud ja sõiduautode maksud ei kehtiks samal ajal, üks on staatiline ja vanem tehnoloogia, aga teekasutustasusid saab panna muutuma.

Helen Heintalu (KAUR): Diiselmootorid toodavad rohkem NO_x ja PM_{2.5} kui bensiinmootorid, mida uuemad autod seda väiksemad on need heitkogused.

Heiko Heitur (KeM): me peame ise välja mõtlema, mis süsteemi me euroklassidega teeme. Näiteks, aastal 2020 ei saa enam registreerida X euro klassi. Seega lähevad mingid autod kasutusest välja. Bussiettevõtte läheb kiiresti üle EURO6-le sest see võtab vähem kütust. Oleme kütuseaktsiisidega nii kõrgel, et kõik ettevõtted kalkuleerivad mis on optimaalsem.

Kokku lepiti:

- Stanislav edastab töörühma liikmetele transpordi meetmete osas küsimustiku, kus oodatakse tagasisidet, millele peaks programmi elluviija tähelepanu pöörama või rõhuma, lisaks ESR uuringu kirjeldatule.
- Stanislav edastab töörühma liikmetele tabelid 2030. aasta heitkogused sõidukitüübi ja EURO klassi lõikes ning meetmete NO_x ja PM_{2.5} vähendamise potentsiaali koos rahalise kuluga.
- Järgmisel koosolekul vaadatakse koos läbi töörühma liikmete tagasiside küsimustiku näol transpordi meetmete sisule ja kirjeldatakse need ÖVP aruande jaoks. Samuti lepatakse kokku, millised meetmed on prioriteetsemad, millega peaks programmi elluviija tegelema esmajoones.

Meetmete tabel koos transpordi tööühma kommentaaridega

Meede	Kütuse säästmise potentsiaal 2030. aastaks (TJ)	Kommentaarid/mõtted transpordi tööühmast
1. Ökonoomse juhtimise edendamine	809 TJ	<ul style="list-style-type: none"> • Tehnoloogilised juhiabisüsteemid ökonoomse sõidu jaoks. • Teavitustöö ökonoomse sõitmise kohta, ka teavitus juhiabide kohta. Koolitused. • Piirkiiruse alandamine põhi- (ja tugi)maanteedel. Näiteks, tugimaanteedel piirkiirus 80 km/h. • Võtta kasutusele veapunkti süsteem.¹ • Riigile teenust osutavatele sõidukitele kütusekulu jälgimine.
2. Kergliikluse arendamine	355 TJ	<ul style="list-style-type: none"> • Teavitustöö. • Alternatiivsed transpordiviisid tööle jõudmiseks kui distants on 5 km kaugusel (Inglismaa näide). • Rattateede ehitus. Rattateed sinna, kus on suurim potentsiaal. Diferentseerima peaks neid kergliiklusteede ehitusi, mis realselt vähendavad heitgaase ja mis mitte (näiteks väikeste kohtade vahel olevad pikad teed ei vähenda, sest inimesed sõidavad ikka autodega edasi või kergliiklusteed kasutatakse ainult spordi tegemiseks). • Kergliiklustee arendamine on ilmselt üks odavamaid arendusi → joonimise ja märkide küsimus. • Töökohta sõitude maksuvabastus kui tulla jalgrattaga → skeeme on palju. • Eelkõige Tartu ja Tallinn.
3. 20% ÜT-teenuse lisamine + kampaaniad	1570 TJ	<ul style="list-style-type: none"> • Olemasoleva struktuuri täiendamine.
4. Linnade parkimispoliitika	1117 TJ	
5. Muud ruumilised ja maakasutuslikud meetmed linnades transpordi energiasäästu suurendamiseks	2010 TJ	<ul style="list-style-type: none"> • Peaks täpsustama mis need meetmed on, sest see ei sisalda ei kergliiklust ega ühistransport.²
6. Kaugtöö ja e-teenused	835 TJ	
7. Autode kooskasutus	191 TJ	
8. Raskeveokite teekasutustasud	313 TJ	
9. Raskeveokite rehvid ja aerodünaamika	731 TJ	<ul style="list-style-type: none"> • Rehvide rõhu korrashoid → raskeveokid, aga ka sõiduaudod. • Eelkõige teavitus, rehvide massiline jälgimine on kindlasti ebarealistlik.

¹ Süsteem, kus lihtsustatult iga rikkumise eest antakse juhile „punkte“. Kui juhile koguneb mingi perioodi jooksul neid teatud hulk, siis peatatakse juhtimisõigus mingiks ajaks.

² ESR uuringu seletus meetmele: Tegemist on meetmete kompleksiga: (1) Maakasutuse suunamine valglinnastumise ja autost sõltuvuse vähendamiseks; (2) Linnatänavate ümberkorraldamine ühistranspordi ja kergliikluse edendamiseks; (3) Linnade ja ettevõtete liikuvuskorralduse arendamine.

10. Elektriautod	1250 TJ	<ul style="list-style-type: none"> • Varasematel koosolekutel ei toetatud otsetoetuse andmist vaid taristu väljaarendamist, et muuta elektriautode soetamist lihtsamaks.
11. Rail Baltic	1222 TJ	<ul style="list-style-type: none"> • Tasub arvestada, et pigem realiseerub.
12. Tallinna ummikumaks	1570 TJ	<ul style="list-style-type: none"> • Peame leidma lahenduse millist poliitikat kujundame → Tallinna ummikumaks on Tallinna linna rida. Kuidas saame selle meetme rakendumist garanteerida? • Kas sõnastada ümber → Linnade ummikumaks? • Sõidukite vs turismibusside ummikumaks → võiksime diisli üldse ära keelata mitte tegeleda maksudega.
13. Autode teekasutustasud (va raskeveokid)	5101 TJ	
14. Sõiduautode esmaregistreerimise ja aastamaks	3342 TJ	<ul style="list-style-type: none"> • Oluline meede mille sisu arutada. • Autode registreerimine – Näiteks, aastal 2020 ei saa enam registreerida X euro klassi. Seega lähevad mingid autod kasutusest välja. • Töörühma arvates ESMAregistreerimise- ja aastamaks.
15. Täiendavad ettepanekud		<ul style="list-style-type: none"> • Autode ülevaatuspunktide küsimus → korralduslik meede. Näiteks, miks lastakse tehnilisel ülevaatusel läbi autod mis ei vasta euro 5 nõuetele kuna on ümber ehitatud. Kas seda teemat peaks tõstatama. • Eestis puudub süsteem kuidas gaasiseadmetega autosid kontrollida - kui see annaks õhusaasteainete vähendamise osas võidu peaks sellega tegelema ametkondlikul tasandil.

LISA 1. Osalejate nimekiri

Aimar Lukk	Tallinna Tehnikakõrgkool
Andre Zahharov	Alexela, Logistika ja transiidi assotsiatsioon
Andre Tammik	EKUK
Arno Sillat	AMTEL
Arvo Kuiv	Erakond Eestimaa Rohelised
Dago Antov	Tallinna Tehnikaülikool
Heidi Koger	Keskonnaministeerium
Heiko Heitur	Keskonnaministeerium
Helen Heintalu	Keskonnaagentuur
Indrek Jakobson	Erametsakeskus
Johann Peetre	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
Kaisa Kesanurm	EKUK
Krista Kupits	ELVL
Mari Jüssi	Maanteeamet
Mart Raamat	Keskonnaministeerium
Natalija Kohv	Keskonnaagentuur
Teet Randma	Eesti Roheline Liikumine
Marek Maasikmets	EKUK
Hanna-Lii Kupri	EKUK
Riina Maruštšak	Keskonnaministeerium
Kaur Sarv	Maanteeamet