

ÕVP transpordi töörühma teine koosolek

Toimumisaeg: 19. juuni algusega kell 09:00 (lõpp 11:37)

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

Kohalolijate nimekiri käesoleva dokumendi lisas 1

Protokollis: Hannamary Seli (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 riigi jaoks aastateks 2020 ja 2030 saasteainete heitkoguste vähendamise kohustused viiele peamisele õhusaasteainele: eriti peened osakesed (PM_{2.5}), vääveldioksiid (SO₂), lämmastikoksiidid (NO_x), mittemetaansed lenduvad orgaanilised ühendid (LOÜ) ning ammoniaak (NH₃).

Selleks, et aega võimalikult efektiivselt kasutada, paluti töörühma liikmetel koosolekule eelnevalt tutvuda *Effort Sharing Regulation* (ESR) uuringu meetmetega (transpordi osa lk 87-126 ja lk 174): https://kik.ee/sites/default/files/aruanne_kliimapoliitika_kulutohusus_final.pdf

ESR uuringus esitatud transpordisektori meetmeid arvestatakse ÕVP alternatiivse baasstsenaariumi koostamisel. Töörühma liikmetelt oodatakse hinnanguid ja kommentaare meetmete energia-säästu ning üldise rakendatavuse kohta.

Ajakava:

09.00 – 09.05	Sissejuhatus
09.05 – 09.30	Baasstsenaariumite tutvustus + arutelu
09.30 – 11.25	Töörühma sisendi (küsimustiku) ja meetmetega stsenaariumi tutvustus + arutelu
11.25 – 11.30	Koosoleku lõpetamine ja kokkuvõtted

SISSEJUHATUS

ÕVP transpordi töörühma teisel koosolekul tutvustati kaht uut baasstsenaariumit (BAU): millest üks on transpordi-kütuste tarbimise jätk vastavalt ajaloolisele trendile, teine vastavalt MKMi sisendile kütuste tarbimise osas.

ÕVP programmi puhul räägime välisõhu saasteainetest (NO_x, SO₂, PM_{2.5}, NH₃), CO₂ vähenemist tänasel koosolekul ei käsitle.

Tööraamistik: lähtume hetkel kehtivatest arengukavadest.

Ajalooline jätk (BAU1) näeb ette kergest kütuse tarbimise kasvu ning ulatub 2030. aastaks 33 000 TJ-ni. MKM sisendi (BAU2), mis baseerub ESRI uuringul, alusel on kütuse lõpptarbimine 2030. aastaks 37 000 TJ.

Töögrupp palus ka uurida biokütuste välisõhusaasteainete heiteid ja eriheiteid. Arutasime seda omakeskis ja Keskkonnaagentuuriga, kes koostab inventuuri. Hetkel on aluseks võetud parim teadmine, mida ka teised EL liikmesriigid kasutavad: biokütuste välisõhusaasteained võrdsustatakse fossiilsete kütustega. See on hetkel inventuuris kasutatav meetoodika, mille alusel tehakse aruandlust. Kui meetoodika peaks tulevikus muutuma ja ka teised liikmesriigid peaksid selle muudatuse ette võtma on võimalik ümberarvutused teha.

BAU stsenaarium - bensiin, diisel¹

- Mõlema BAU puhul on näha kütuse tarbimise kasvu, bensiini korral on see veidi rahulikuma.
- Ajaloolise jätku (BAU1) korral on bensiini tõus rahulikum, diisli puhul veidi järsem.
- MKMi sisendi (BAU2) puhul on bensiini tõus järsem, samuti ka diisli puhul tõus sarnane.

Stanislav Štõkov (EKUK): Kas töörühma hinnangul on BAU2 palju reaalsem kui eelnev stsenaarium?

Arno Sillat (AMTEL): Kas 2016. a on kuidagi märgiline, toimub trendi muutus ülesse? Mis selle kasvu põhjus on?

Stanislav Štõkov (EKUK): Põhjuseks on diisli populaarsuse vähenemine; see tundub nii järsk, sest arvutused on tehtud 5 aasta kaupa ja lineaarselt pikendatud. See on keskmistatud tee.

Arno Sillat (AMTEL): Uute autode osas on pigem see, et diisli langust asendab Euroopas elektri- või hübriidauto, Eestis täpselt samamoodi.

Stanislav Štõkov (EKUK): Kas teie hinnangul BAU peaks sel juhul vähenema või stabiliseeruma?

¹ Stsenaariumi tulemustega on võimalik tutvuda ettekande slaididel

Arno Sillat (AMTEL): Pigem vähenema, tõime oma seisukohad ära e-kirja teel esitatud vastuses, kus erinevaid mõjureid analüüsisime. Diisli puhul ilmselt maanteetranspordi hulk kasvab, seal on ka küsimus, mille arvelt ta kasvab.

Stanislav Štõkov (EKUK): Kas on näha ette maagaasi või diisli kasutuse kasvu?

Arno Sillat (AMTEL): Seda ka, aga mõtlen just, mille arvelt see kasvab, kui palju see kasvab.. ostujõud, majandusareng – kas see ikka nii palju tõuseb? Me olime skeptilised selle suhtes, et nii järsult tõuseb diisli tarbimine. AMTEL on seisukohal, et ei peaks tõusma nii palju.

Stanislav Štõkov (EKUK): Palju olete arvestanud autostumisel? Võrreldes Soomega, kellega liigume samas sammus.

Arno Sillat (AMTEL): EL keskmisest oleme ees, inimese kohta on meil autosid rohkem kui Saksamaal. Autopark 1000 inimese kohta on suurem, probleemid on romud (need ei sõida). Liikuvaid autosid on ligi 600 000.

Stanislav Štõkov (EKUK): Kas AMTELi hinnangul autostumine stabiliseerub ja jääb järgmisel 10 aastal samale tasemele või on kasvu näha?

Arno Sillat (AMTEL): Autostumine kasvaks uute sõidukite arvelt. Kuna oleme lõpp-jaam, siis pigem kipuvad autod meile kuhjuma. Vaadata tuleb realselt liikumises olevaid sõidukeid, liikluskindlustusega, millel on ülevaatus tehtud, neid on umbes 600 000. See võrdsustub enamvähem töötava elanikkonna arvuga. Palju suuremaks see enam ei lähe.

Indrek Jakobson (Erametsakeskus): Tõstatasin analoogse küsimuse 3 aastat tagasi. Kui näidati trendi, et sisse toodavate autode kasv on 5-10% aastas. Üks inimene ei saa korraga olla 2 auto roolis. Kui räägime sellest, mis puudutab välisõhku, siis seda mõjutab töötav auto. Tegelikult on piir meil käes.

Marek Maasikmets (EKUK): Statistiliselt võtame ju arvesse, palju autosid liikluses on.

Stanislav Štõkov (EKUK): Välisõhusaasteained arvutatakse kütuse tarbimise poole pealt.

Marek Maasikmets (EKUK): Sel juhul tuleks leida kompromiss. Kas see võib ka rolli mängida, kui EL väga tugevalt piirab diiselaudode kasutamist? Eestis ju diiselaudode kasutus tõuseb.

Arno Sillat (AMTEL): Peame looma võimalused, et seda piirata. Seda eelmise aasta registreerimismaks juba natuke tegi, aga edasi tuleks leida juriidiliselt võimalused. Muidu jäämegi lõppjaamaks, korjame kokku vanad diiselaudod kokku ja need ei lähe siit enam mitte kuhugi.

Stanislav Štõkov (EKUK): Vana diisel - mis elueast alates on vana?

Arno Sillat (AMTEL): EURO 4-st vanemad. Kui diisel täiesti ära kaoks, ei näe ma alternatiivi. Kogu teenindav transport on diisli peal. See, millal elekter võtab üle veoautod ja kaubikud, on tulevikumuusika. Elon Muski ei maksa kuulata – suur šõu. Diisel ei kao kuhugi. See on ajakirjanduslik liialdus – kohe ei juhtu.

Stanislav Štõkov (EKUK): Kas olete lugenud Leedu euroklassipõhisest registreerimisest? Saad registreerida auto alates euroklassist 4.

Arno Sillat (AMTEL): Selles osas võib Leedu saada kaebuse – see on vaba kaubanduse piiramine. Leedu paneb piirangu, et vanu autosid ei saa tuua. Saksamaa on aga huvitatud sellest, et saaks oma vanadest autodest lahti.

Marek Maasikmets (EKUK): Mis ajast ida turg ära kadus?

Arno Sillat (AMTEL): 2005. või 2007. a. Seda on näha punktis, kus Eesti autopark hakkas järsult tõusma: senimaani oli tõus suhteliselt leebe ja sellest hetkest alates muutus tõus järsuks. Ostjaid tegelikult oleks. Järsult suurenes väljaminek vahetult enne, kui Valgevene kehtestas maksud.

Arno Sillat (AMTEL): 15 aastat keskmine auto vanus.

Heiko Heitur (KKM): Kütuse kasutamise kohta kommentaar: pigem ise oleks nõus AMTELi lähenemisega. Kui elatustase tõuseb, on võimalik rohkem sõita. Võttes arvesse, et meil on gaasilised kütused turule tulnud (CNG, LPG, biometaan) ja seda ka praegu veel toetatakse (biometaan), meil peab aastaks 2020 olema 10% taastuvenergiaallikaid turul. Mõni päev tagasi läks lukku 2030 eesmärk: 14% bioüktuseid peab olema igal EL LR-l oma energiaportfellis tagatud. Need aspektid tuleks kindlasti arvesse võtta.

Stanislav Štõkov (EKUK): Biokütuse osakaal 10% on siin sees.

Heiko Heitur (KKM): Saame kontrolli teha. Puusa pealt ei hooa TJ vs liitrid. Info on leitav – kui palju kütuseid on tarbimisse lubatud 2004 aastast. Sealt saab vaadata, kuidas mahud kasvanud on. BAU2 pigem ei usu. Pigem konservatiivsem lähenemine. Riigi jaoks on oluline, et me ei alahindaks kütuste koguseid.

Stanislav Štõkov (EKUK): AMTELi hinnangud – kas lõpptarbimine jääb 30 000 TJ piiri peale või alla selle?

Arno Sillat (AMTEL): Õigeid samme tehes võiks see isegi väheneda. Elekter tuleb: 2021. aastal on müügil elektriautod, mis sõidavad 500-800 km. Hübriidide populaarsus Eestis on näidatud, et kui hind on paigas, siis neid ostetakse. Ei näe põhjust, miks ei peaks elektriautosid ostetama. Uute autode osakaal kasvab 10-15%-ni. Üldisesse pilti annavad mõju rohkem kui vanad autod. Ilma spetsiaalseid kange kasutamata, meetmeid sisse toomata – kõik läheb ise paika.

Tõnis Vare (EEL): 2015-2016 tõusud. 2016. a alates tõusma ei hakka. Elektriautosid ei osteta, kui toetus ära kaob. Kõik loodavad ühistranspordi elektriseeritavusele. Kui ajalooline trend on üles, siis keegi väidab, et see ajalooline trend ei jätku? Inimene ostab hobiauto, mis hoopis rohkem saastab. Võib-olla see trend on hoopis teistsugune. Kus see aga on, et 2016. a vähenema hakkab trend?

Tõnis Vare (EEL): Kas diisli kasutamine väheneb? Kui väheneb, siis bensiin kasvab.

Arno Sillat (AMTEL): Mõlemad korraga ei kasva. Üks on kogu aeg langenud, teine kasvanud.

Tõnis Vare (EEL): Bensiini hind tõuseb, mis on tõusu põhjus, kas see võiks hakata langema. Unustame ära, et tööstuses kõik sisemised transpordivahendid töötavad diisli peal. Mille MKM aluseks võttis?

Stanislav Štõkov (EKUK): Läbisõit kasvab 4% aastas aastani 2030. Uute autode osakaal suureneb. AMTELi hinnangul on trend stabiliseeruv või väheneb, Eesti Elektritööstuse Liidu trend vaevalt et ümber pöördub ja vähenema hakkab. Kas ajaloolise trendi jätkumine on aluseks tulevaste hinnangute tegemiseks?

Arno Sillat (AMTEL): 2020. aastal elektriautode massiline peale tulek – et täita 2020. aastaks seatud eesmärki – 95 g CO₂ km kohta. Hübriidide ostetakse täna ilma toetusteta. Elektriautodel ei ole vaja toetusi, võrgustik on vaja üles ehitada.

Tõnis Vare (EEL): Salvestustehnoloogia imesid ei tee. Elektriautode läbisõidupiirangu suurendamine sõltub tehnoloogiast ja salvestustehnoloogia ei ole odav. Et see läheks odavaks, on vaja uusi materjale, aga aku on kallis. Salvestustehnoloogia ei arene piisavalt kiiresti.

Heiko Heitur (KKM): Äkki AMTEL oskab öelda, et 95g CO₂-te on paika pandud. Palju neid autosid turule iga-aastaselt tuleb. Kui palju uusi autosid peale ostetakse. Kas see suurusjärk on 10 000?

Arno Sillat (AMTEL): 30 000 – sellega toimuks keskmise vanuse vähenemine. Seda oleme korra saavutanud (2008.a).

Heiko Heitur (KKM): Tehnoloogia üle võime vaielda.. Kui trend on teada, kui palju uusi autosid turule tuleb, ja alates 2021. a on uus norm peal, palju siis tuleb ja mida see norm liitrite mõistes siis tähendab (kui palju auto kütusekulu on).

Arno Sillat (AMTEL): Norm ei ole ostjakeskne ega riiklik norm, vaid tootjakeskne norm. Tootja peab keskmise normini jõudma.

Indrek Jakobson (Erametsakeskus): Kas see puudutab kogu sõiduparki?

Triin Reisner (Riigikantselei): Auto tootjal lihtne lahendus, ta kergitab teiste autode hinda sama palju (turumajandus).

Heiko Heitur (KKM): Ma võtaksin arvesse, kui palju uusi autosid peale tuleb ja peame kokku leppima, milline on eeldus - palju uued autod keskmiselt 100 km peale kütust tarbivad, et saaksime edasi minna. Võiksime seda teed minna.

Stanislav Štökov (EKUK): Suhtleme AMTEliga edasi ja paneme lõpliku BAU paika.

PROGNOOSID²

Stanislav Štõkov (EKUK): Transpordisektoris kõige problemaatilisem - PM_{2,5}.

TRANSPORDI MEETMED ESR UURINGUST

ESR 14 meetet:

- Ökonoomse juhtimise edendamine
- Kergliikluse arendamine
- Ühistransporditeenuste lisamine
- Linnade parkimispoliitika
- Muud ruumilised ja maakasutuslikud meetmed linnades transpordi energiasäästu suurendamiseks
- Kaugtöö ja e-teenused
- Autode kooskasutus
- Raskeveokite teekasutustasu
- Raskeveokite rehvid ja aerodünaamika
- Elektriautod
- Rail Baltic
- Tallinna ummikumaks
- Autode teekasutustasud
- Sõiduautode registreerimise ja aastamaks

Eesmärk: välja selgitada töörühma esindajate tagasiside, kuhu peaks riik fookuseerima meetmete osas ja millistele meetmetele põhiorhku panema. Nimekirjas on nii maksulisi kui maksudeta meetmed.

Küsimustiku on täitnud 9 inimest, tulemused on vormistatud nende poolt saadud vastuste põhjal.

Meetmete järjestus:

- 1) Muud ruumilised ja maakasutuslikud meetmed linnades transpordi energiasäästu suurendamiseks
- 2) 20% ÜT-teenuse lisamine + kampaaniad
- 3) Kaugtöö ja e-teenused
- 4) Kergliikluse arendamine
- 5) Rail Baltic

Selgem suund – TOP5 soovitud meetmed – kõik on mittemaksulised meetmed. Kui vaadata tervikpilti, siis see eeldab kompleksset lähenemist riigi poolt, et see avaldaks reaalselt mõju.

(Kergliikluse mõiste – rattatee eraldi võtta)

Tõnis Vare (EEL): Kaugtöö e-teenused – st inimene läheb kaugemale elama ja kasutab transpordi (kasutab pikemalt ja suuremas mahus).

Kergliiklus – inimesed hakkavad tervisesporti tegema, mitte rattaga töö käima (marginaalne).

² Stsenariumi tulemustega on võimalik tutvuda ettekande slaididel

Rail Baltic – see on EL agenda. Maanteetransport ära koristada raudtee peale (see juhtub niikuinii). St 5-10 a jooksul pannakse maanteetranspordile maksud peale ja see läheb vägisi raudtee peale. Eesti küsimus on, kas jõuame teha transpordisõlmesid.

ÜT – Kui ÜT skeem oleks õige, siis inimesed kasutaksid seda rohkem. Tallinna linn on teinud parkimise kalliks kesklinnas.

Stanislav Štõkov (EKUK): Kergliikluse arendamine – isiklikult ei saa nõustuda, et inimesed ei kasuta seda tööks. Hiljuti Tallinna linna poolt valminud jalgrattastrateegia ja Inglismaa näidisprojekti (elektrirataste kasutusvõrgustiku rajamine) põhjal – kui töökoht jääb 5 km raadiusesse, siis seda kasutatakse tööle liikumiseks. Inglismaal rajati el.jalgrataste võrgustik – 36% inimesi hakkas eelistama jalgratast, kui ta jäi 5 km piiresse.

Tallinna jalgrattastrateegia puhul oli välja toodud eraldi jalgratta kiirteede võrgustik, mille puhul jõuab kiiremini tööle. Sõltub, kuidas asjale läheneda.

Heiko Heitur (KKM): Teen kommentaari 1. punkti kohta – tänasel päeval on meil 3 linna (Tallinn, Tartu, Pärnu). Võime töögrupis kokku leppida, kuidas asju teha, aga kui seda linna tasandil ei rakendata, siis ei näe, et see meile lisandväärtust annaks.

Kergliikluse arendamine – võime arendada ja teed välja ehitada, aga ma ei usu, et keegi läheb ratta selga ja jätab autoga sõitmata. Kergliiklusteed annavad lisandväärtust, aga inimesed seetõttu otseselt autosõitu ära ei jäta. Õhusaaste väärtuse vähenemist ei suuda omistada sellele meetmele. Ta võib listis olla, aga mitte prioriteedina.

Rail Baltic – samamoodi; see tuleb. Oleme kuulnud infot, et EVR Cargo mõtleb raudtee elektrifitseerimisele.

Tallinna ummikumaksu ei saa me kehtestada. Kas saame riigina panna Tallinnale ummikumaksu kohustuse peale? Saame anda soovitusi, aga ei saa midagi kehtestada. Võiksime välja sõeluda praktilised lahendused ja mis on seotud kindlate väärtustega.

Marek Maasikmets (EKUK): Programmi idee on anda laiem ampluaa; peame lähtuma olemasolevatest uuringutest; poliitikud lõpuks otsustavad, meie anname soovitusi, teeme kalkulatsioonid. Programm ei sätesta, mis järjekorras riik peaks hakkama neid meetmeid rakendama.

Tõnis Vare (EEL): Mõne väljundi mõju on marginaalne. Peaksime andma nõ 5 sõnumit, mis annavad tuntavat mõju.

Marek Maasikmets (EKUK): Vastuolulised meetmed. Ühtpidi biokütustele üleminek – mõju PM_{2,5}-le ei ole teada. Võib omada ka PM_{2,5} suurendavat mõju.

Heiko Heitur (KKM): PM_{2,5} – teame, kust tuleb.

Marek Maasikmets (EKUK): Viimased uuringud näitavad, mis diisli keelustamine kaasa toob. Suureneb bensiinist tekkivate sekundaarsete peenosakeste kasv. Me ei pruugi PM_{2,5} osakaalu vähendada, peame arvestama sekundaarsete osakestega, mis bensiini kasutamisel tekivad.

Indrek Jakobson (Erametsakeskus): Diiselmootor on 100a. Küberfilter. Euro 5, Euro 4 pealt jookseb suur piir. Kui nüüd tuleb veel Euro 6d – minu teada ei mõju see hästi CO₂ emissioonile, vaid pigem tõstab seda imenatuke ülespoole.

Tõnis Vare (EEL): Peame vaatama teiste töörühmade tegevust.

Stanislav Štõkov (EKUK): Kokkuvõttes vaatame üldpilti.

Triin Reisner (Riigikantselei) : Eile oli transpordi arengukava koosolek – rääkides CO₂, siis transpordisektor on koht, kus on võimalik CO₂ oluliselt vähendada.

Tõnis Vare (EEL): Energeetika vähendab aastaks 2050 CO₂ kogust 80%.

Triin Reisner (Riigikantselei): Energeetikat ei tasu segamini ajada. Me räägime Eco-sharingust – riiklikud kohustused. Ei kata energiatootmist ja sellest tulenevat CO₂-te, vaid transport, hooned ja põllumajandus. Energia tootmise jaoks on ETS, mis reguleerib iseennast (meetmed) ning on juba EL tasandil kokku lepitud. Täna räägime riiklikest kohustustest. Vaadata meetmeid, mis ei ole vastukäivad ja need poliitikutele välja käia.

Marek Maasikmets (EKUK): Meetmete juures on oluline meeles pidada, et uut transpordi arengukava hakatakse alles koostama. Minu hinnangul ei saa ÖVP programmi juures väga fundamentaalselt midagi paika panna, transpordi arengukava annab paremad suunised selleks. ÖVP programmi ülevaatus toimub iga 4 aasta tagant. 2020. a heitkogused me täidame ja järgmise ülevaatus käigus saame transpordisektorisse parema sisendi transpordi arengukavast.

Heiko Heitur (KKM): Kas pigem võiksime liikuda 3-4 töötava praktilise meetme poole ja lisaks arvud genereerida + ülejäänud pakett?

Triin Reisner (Riigikantselei): Seda saaksime transpordi arengukavas sisendina kasutada. Eile arutasime, et suureks probleemiks on numbrid, mis see ühiku vähendamine maksab.

Marek Maasikmets (EKUK): Programmi raames – eeldus on see, et 2020. a esmased kohustused täidame olemasoleva raamistuga ära, pole lisameetmeid vaja rakendada. See mis 2030. a jääb, lisandub. Palju saame lähtuda ENMAKist, see on üks väheseid dokumente, milles on kokku lepitud. Energeetikasektorit hõlmavat teist arengukava või dokumenti ei ole.

Triin Reisner (Riigikantselei): Uus energia- ja kliimakava on ka ENMAKi põhjal.

Hanna-Lii Kupri (EKUK): ESRi uuringu puhul on arvesse võetud kliimapoliitika põhialuseid. Tallinna ummikumaksud tulenevad KPP dokumendist, mis soovitab tiptunni liikluskoormust vähendada. Kui vaatasite saadetud küsimustikku, siis ESRi uuringu link on seal juures, kõikide meetmete alusdokumendid on seal loetletud ja põhjendatud, miks need on valitud.

Stanislav Štõkov (EKUK): Heiko ettepanek on keskenduda 4-5 meetmele ja nendega edasi minna. Kas see on teiste jaoks aktsepteeritav? Kokkuleppe koht. II variant – iga meede, mis on ESRi uuringus, on võimalik välja arvutada. Mis see fookus peaks olema?

Arno Sillat (AMTEL): Võib-olla hoopis grupeeriks mingeid asju? Punktid 1-3 on teatud määral kattuvad. Sõnastaks ühe grupina (ÜT, käitumisharjumuste muutmine). Teine oleks isiklik tarbimine (elektriauto jm), kolmas maksulised meetmed. Nende seast saaks poliitikut valida.

Heiko Heitur (KKM): Grupeerimine on väga hea mõte. On teada, et tuleb 95 g CO₂, tuleb Rail Baltic, autod lähevad säästvamaks. Mingid asjad niikuinii juhtuvad. Minu mõte on, et mingisugused reaalsed asjad, mis saastet vähendaks ja millele suudame numbrid taha panna. PM-id on põhimure - peame mingisuguse lahenduse välja pakkuma.

Stanislav Štõkov (EKUK): Rääkides grupeerimisest, siis Tallinna ummikumaksud, autode teekasutustasud, sõiduautode registreerimise ja aastamaksud lähevad maksuliste meetmete alla. Teekasutustasud vs registreerimise ja aastamaksud – ESRi uuringus oli välja toodud, et tõenäoliselt mõlemad ei rakendu, teekasutustasude rakendumisel on suurem tõenäosus. Mis on teie seisukoht?

Tõnis Vare (EEL): Kas on eesmärgipärane maks või täidab riigi eelarvet? Vähendab konkurentsivõimet ja täidab riigi eelarvet.

Stanislav Štōkov (EKUK): Eeldame, et maks on sihtpärane.

Heiko Heitur (KKM): See eeldaks meilt analüüsi, mida peaks RaM arvesse võtma, kuidas erinevaid sõidukeid diferentseeritakse läbi maksustamise. See eelnõu/ettepanek oli tegelikult kunagi laual olemas. Läbi selle peaks tulema mingisugused eelistused välja.

Lihtsalt öelda, et paneme maksu peale või et sellest klassist alates võiks tulla maks – see vajaks täiendavat analüüsi.

Indrek Jaksobson (Erametsakeskus): Mul on küsimused.

1) Nimekiri, mis tahvlil on – kas see on lukus? Kas võime mõne meetme ära võtta/juurde panna? – Võib küll; lisada võib neid meetmeid, millel on eelnev uuring/analüüs olemas.

2) Sõiduautode teekasutustasud – kas see on tõepoolest siseriiklikult lahendatav küsimus? – Sloveenia näitel taaskasutusmaksud realselt töötavad, sihtpärane investeerimine = head teed.

Kristi Põlluveer (KKM): Raudtee täpsustamine - äkki Rail Baltic peaks olema laiemalt nt *modal shift*-ina või *shift to rail*-ina. Seda toetab ka raskeveoki teekasutustasu, sest raudtee kasutus infratasuna maksab 50-60%, mida maksab klient kauba kaudu. Ehk siis raudtee infrakasutus on maksustus, raskeveokite teekasutus ei ole maksustatud. See sobiks hästi panna ühte punkti, nimetusega *modal shift* (modaalne nihe maanteed pealt raudtee peale kaubaveole).

Stanislav Štōkov (EKUK): Teise paketina raskeveokite teekasutustasud.

Heiko Heitur (KKM): Rehvide osas infoks – tuli välja uus algatus – rehvide märgistamise kohustus. Tootjal on kohustus jagada infot tarbijale, et uut autot tellides peab automüüja andma rehvi kohta infot. Kuni 30% kütuse säästu rehvidest. Tarbija on teadlikum, mida valib. Uusi rehve ei tohi toetada, riigiabi ei tohi anda.

Marek Maasikmets (EKUK): Korralduslikud, tehnilised meetmed. Saame ära jagada. Tehnilised – autotootjate, rehvitootjate poolt, seal ei saa midagi suurt teha. Korralduslike meetmete puhul saame panustada. Sealt mingisugune hierarhia tekitada, mis meie töörühmale kõige mõistlikum tunduks. Kui on uusi meetmeid, millel on teaduslik taust taga, võiks teada anda.

Stanislav Štōkov (EKUK): Siinsetest meetmetest, mis iseenesest peaksid juhtuma – kaugtöö, e-teenused, sinna lisaks autode kooskasutuse.

Heiko Heitur (KKM): Järgmise sammuna võiks paika panna grupid ja ära jagada, mis meil on. Küsin veel – need on ESRi uuringust meetmed ja me saame asju lisada?

Stanislav Štōkov (EKUK): Ainult need, mis on ametlikult kinnitatud ja mille mõju on hinnatud.

Marek Maasikmets (EKUK): Selle programmi koostamisel ei ole eraldi mõju uuringut ette nähtud.

Arno Sillat (AMTEL): Kas täiendada võib? Nt elektriautode korral lisada kaalumiseks meede, et ära võtta ettevõtete erisoodustus; elektriauto oleks ettevõttele kasutada ka ilma, stimuleerimaks ettevõtteid ostma elektriautosid.

Tõnis Vare (EEL): Näiteks Norra pakub maksusoodustust. Mugavusteenuste pakkumine.

Indrek Jakobson (Erametsakeskus): Elektriautode laadimistaristu on probleemne, see on koht, kus riigi toetus võib olla mõistlik, nagu nt KredEx toetab 1-pereelamute renoveerimist, analoogsed toetusmeetmed võiks olla nt maja küttesüsteemi ümbertegemiseks, laadimiskohtade loomine infrastruktuuride ümbertegemiseks.

Tõnis Vare (EEL): Infrastruktuur on keeruline. EL toetab elektriautode laadimisvõrkude väljaehitamist.

Indrek Jakobson (Erametsakeskus): Peame minema rohujuure tasandile. Olemasoleva elamufondi rekonstrueerimine on tegelikult suur osa. Uutel hoonetel on arvutuslikult 0,51% hinnalisa, see korteri hinda enam väga ei muuda.

Tõnis Vare (EEL): Elektrivõrgu mätta otsast vaadates on see keerulisem ja kallim teema. Lähima 5-10 a jooksul elektriautode buumi ei teki, aga see vaikselt tõuseb. Targa võrgu idee on, et see annaks elektrit nii majale kui ka laeks autot.

Indrek Jaksobson (Erametsakeskus): 5-10a on nii lühike aeg. Võrgu arendamine on kõige ajakulukam.

Arno Sillat (AMTEL): Elektriautod on teema ja selle all alapeatükid, mida teha.

Marek Maasikmets (EKUK): AMTELi idee on hea, aga paraku puudub alusuuring. Seda vaja lähemalt analüüsida. Selle programmi raames ei jõua me seda teha. Esitamise tähtaeg on 1. aprill. Lisauuringut saaks teha hiljem. Me ei tea uue meetme täpset mõju.

Heiko Heitur (KKM): Kas ERSi kaugtöö asja peale on mõjuhinnang tehtud? – Jah.

Tõnis Vare (EEL): Kas saan õigesti aru, et kui meil on olemas mõju-uuring (nt Norra-põhine), siis seda saaks kasutada? – Jah.

Heiko Heitur (KKM): Kui tõesti tuleb hea meede - nt 2025. a ei olegi võimalik arvele võtta enam autot, mis ei vasta teatud euroklassi nõuetele *a la* diiselmootori puhul alla euro 4 v euro 5. Sellist asja ei saa me sisse panna, aga see on otseselt saasteainete heitkogustega seotud.

Indrek Jakobson (Erametsakeskus): Miks see ei ole piisav?

Heiko Heitur (KKM): Kui PM-i on vaja vähendada, siis mis on need lahendused. Mina väidan, et kui meil on euro 5 või euro 6 vs euro 3 või euro 4, siis PM-ide osas oleme võidus, kui meil on uuem auto. Selleks, et tõkestada alates mingist ajahetkest (ohukoht), et selliseid autosid turule ei tule, siis mu arvates muudab see meie autopargi paremaks ja saasteainete heitkoguste seisukohast säästvamaks.

Indrek Jakobson (Erametsakeskus): Oponeerin. Meil on karm ajapiir ees. Välja arvutada Eesti mõistes, mida tähendab teatud kuupäevast nt euro 4 – euro 5 autode sissetoomise piiramine. Meil on võimalik välja arvutada oma autopark (Maanteeametis olemas andmed). Selle arvutuse tegemine on 1 kuu, mitte rohkem. Võtta teatud eeldused, me jõuaksime küll, kui on hea meede/mõte.

Heiko Heitur (KKM): Maksustamisest rääkides peaks meil pilt olema selge, mida eelistame, mida mitte. Elektriautodel kohtsaaste puudub, maksuvabastus täielik. Nt gaaskütuste puhul on PM-id allpool. Diisli puhul kõige suurem. Teha klasside eristus. Nt euro5 auto, mis on diiselmootoriga, siis selle automaks on 500€, kui see on euro 4, siis 1000€, et annaks signaali, mida meil vaja on.

Stanislav Štōkov (EKUK): Sõiduautode registreerimise ja aastamaks – millele tähelepanu pöörata.

Arno Sillat (AMTEL): Kui saaks selle viia protseduurimaksu alla. Oskad sa, Meelis, seda kirjeldada?

Meelis Telliskivi (Maanteeamet): Ei lubatud piiritleda ainult 1 konkreetset protseduuri. EL kohtulahend: peab olema siseriiklikult samamoodi.

Arno Sillat (AMTEL): Avariijärgne menetlus. Põhjaliku ülevaatus läbimine. Võimaldaks piirata ja tooks riigi eelarvesse raha. Võimaldab piirata avariiliste sõidukite sissetoomist. Maksab rohkem, sisse toodaks vähem.

Marek Maasikmets (EKUK): Kas siin on keegi hinnanud, kui siseriiklikult vanasid autosid hakatakse registreerima Läti turul?

Arno Sillat (AMTEL): Kalli auto puhul tasuks seda skeemi teha.

Marek Maasikmets (EKUK): Läti aktsiisi ei tasuks karta?

Arno Sillat (AMTEL): Seda pigem mitte. Lätis on registreerimismaksud.

Tõnis Vare (EEL): Soomelt 1:1 maha võtta. Meil on probleem - raskeveokite kontrollimehhanism on nõrk. Sõiduautode registreerimismaks võiks olla. Aastamaks – suurem osa EL inimestest vaatab aastamaksu kui paradoksi – see ei pane inimest ostma säästlikumat autot, see ilmselt ei reguleeriks õhukvaliteeti.

Stanislav Štõkov (EKUK): Norra?

Tõnis Vare (EEL): Norras on väga palju mugavusteenuseid elektriautode kasutajatel.

Andre Tammik (EKUK): Teistel sõidukitel on väga kõrged maksud registreerimisel.

Arno Sillat (AMTEL): Norras on kaalutud kallimate elektriautode maksusoodustuse vähendamist. Tesla pealt saad suurima eelise, ei maksa makse. Nissan leafi puhul reaalselt võidetav summa on väiksem, seetõttu võetakse võimalikult suur elektriauto.

Heiko Heitur (KKM): Norra 2015: aastamaks, automaks, 2000-3000 eurot registreerimistasu (mida ei olnud vaja maksta) + bussiraha + tasuta parkimine. Inimestelt uuriti, kas nad ostaksid elektriauto – kui soodustusi ei oleks, siis valdav enamus ei ostaks elektriautot. Meil täna maksukultuuri ei ole, millega peibutada. Elektriauto peaks tegema maksuvabaks.

Tõnis Vare (EEL): Küsimus rehvide kohta. Naelrehvid, lamellid – lamellidele teha soodustus. Naelrehvidest tekib PM-osakesi.

Heiko Heitur (KKM): Rahaliselt ei saa soodustusi teha, uus regulatsioon ei luba mingisuguseid soodustusi teha. Edaspidi töötab see läbi teavituse – edasimüüjad peavad rehvide valiku osas infot jagama.

Tõnis Vare (EEL): Rehvid on probleemne koht transpordis.

Marek Maasikmets (EKUK): PM₁₀ vähendamise tooks piirkiiruse reguleerimise meede (piirkiirus 80 km/h). Kui küsin, mis meetmetega saaks reaalselt PM-osakesi vähendada - naastrehvid, piirkiiruse reguleerimine.

Heiko Heitur (KKM): Meil ei ole mõtet raisata ressursi asjadele, mis ei lenda.

Tõnis Vare (EEL): Leedu näide – keskmine kiirus teelõikudel 80 km/h (lõigu alguses ja lõpus kaamera). Kui keskmine kiirus on üle, saad trahvi. Polegi vaja täies ulatuses piirkiirust vähendada, piisab lõikudest. Elluviimine on lihtne.

Marek Maasikmets (EKUK): Stockholmis naastrehvidega teatud tänavatele sissesõidukeeld – see tõi saasteaineid alla. Stockholmi ummikumaks ei ole probleemsetes kohtades taset alla toonud.

Tõnis Vare (EEL): Mõte on, et kui ummikumaks on kõrge, paned auto parklasse ja liigud ühistranspordiga.

Heiko Heitur (KKM): Tallinn kehtestab ummikumaksu – kuhu see raha läheb? Kas hakatakse trammiliine arendama? Kuhu raha läheb, mille eest maksame?

Indrek Jaksobson (Erametsakeskus): Miks ei saa naastrehvidele lisamaksu panna? Aktsiisi näiteks.

Heiko Heitur (KKM): Võttes arvesse, millised on kütuseaktsiisid ja mis olukorras on transpordiettevõtted. Ma ei julgeks panna veel üht maksu. Pigem on inimeste teadlikkus rehvalikul väga madal ja kui palju sõltub kütusetarbimine rehvalikust.

Marek Maasikmets (EKUK): Naastrehvi kasutus on *ca* 80%, mis on liiga kõrge. Teadlikkuse tõstmiseni on väga pikk tee.

Tõnis Vare (EEL): Energeetikas on olemas nutiarvestid – kas inimene vaatab tunni kaupa tarbimist? Inimest mõjutab ainult tema rahakott. Inimene on nõus mugavuse eest maksma.

Indrek Jakobson (Erametsakeskus): Meie eesmärk on vähendada konkreetseid heitmeid, mitte suurendada riigikassat. Inimese tarbimisharjumust saab muuta, kui pakume võrdväärse mugavusega asenduskaupa. Ühistransport ei saa ilmselt kunagi valmis, kogu aeg korraldatakse üle, natuke ja kogu aeg muudetakse, aga revolutsiooni seal ei tehta.

Meelis Telliskivi (Maanteeamet): Tartu teeb täna revolutsiooni, muudab oma sõidusuunad kardinaalselt ümber. See on pigem maailmavaate küsimus. Täna on Tallinna linn aru saanud, et tuleb tramm tuua. Tallinn on tegemas väikeringteed. Pigem peaksime välja ütlema asjad, mida tahame, et täna muutuks.

Indrek Jakobson (Erametsakeskus): Trammi tegemine on tohutu infrainvesteering.

Meelis Telliskivi (Maanteeamet): Tartu mudeli puhul on hästi näha, mispidi liikumine tegelikult toimub. Elektriratta teema – tulevad toetusega välja. Pigem peaksime välja pakkuma ideed, kuhu suunas liikuda. Tuleme laua alt välja, vaatame, mis muus maailmas toimub. Vaatame suurt pilti.

Tõnis Vare (EEL): Tramm ja rong on meil kaks erinevat asja, aga linna lähistel peaks need olema samad. Transpordisõlmede puudulikkus.

Meelis Telliskivi (Maanteeamet): Tõid õige punkti välja – meil on transpordisõlmede puudulikkus. Linna planeerimise puhul tuleb teha õigeid otsuseid. Kinnisvarahaid teeks iga vaba krundi peale arenduse. Peame jõuliselt välja tulema transpordikoridoridega täna.

Indrek Jakobson (Erametsakeskus): Tartus on transpordi ümberkorraldused kombeks. Pärnus ja Tallinnas ei ole see kombeks. Tallinna probleem – oleme kokku surutud. Linna keskus peab olema läbitav – s.o Tallinna spetsiifika.

Meelis Telliskivi (Maanteeamet): Reisiliikluse mõttes on reisisadama asukoht mõttekas. Ühel hetkel läheb kontsentratsioon nii kitsaks kokku, siis peab murrang toimuma.

Tõnis Vare (EEL): Liiklusfooride süsteem on täielikult käest ära, samas kui teised linnad teevad seda lihtsalt. Tammsaare fooride tsüklil tekitab ummikut. Kui saaks foorisüsteemi Tallinnas korda, on saasteainete vähenemine tuntav.

Meelis Telliskivi (Maanteeamet): Tallinna Transpordiametil ei ole täna investeeritud kaasaegsesse foori-juhtimise süsteemi.

Marek Maasikmets (EKUK): Meetmete grupeerimine, hierarhia tekitamine. Klauslid – kui on vaja lisaanalüüsi, suuname kas transpordi arengukavale edasi või sama programmi uuele versioonile.

Tõnis Vare (EEL): Mõju arvulised väärtused, protsentuaalselt.

Heiko Heitur (KKM): Meil on vaja kirja panna konkreetsete lahendused konkreetsete numbritega.

Marek Maasikmets (EKUK): ERSi uuring nii täpselt kui on.

Stanislav Štökov (EKUK): Autode kooskasutamine, kaugtöö ja e-teenused ja ökonoomne juhtimine teie meelest niikuinii juhtuvad. ESR uuringu meetmed grupeeritakse ning saadetakse töörühma listi tagasisidestamisele.

Indrek Jakobson (Erametsakeskus): Autode kooskasutus on mingisugune asi, mis toimub. Kui räägime meetmetest, siis see on mingisugune toetamine või piirav tegevus, kuidas olemasolevat protsessi suuname. Kas soodustame kooskasutamist või kuidas? Peaksime täpsustama seda.

Heiko Heitur (KKM): Minu meelest on palju pehmeid asju. Üks konkreetne asi (sõiduautode registreerimine ja aastamaks), millega võiksime tööd teha (elektriautod lähemaks ka selle alla). Kui maks tuleb, pakume välja. Diferentseerimine läbi saasteainete heitkoguste..

Siit tuleks suunis, milliseid autosid tahame näha, vastavalt sellele pakume maksu. Läbi euroklasside panna paika mingi osa.

Kütuste poliitika on üldse puudu. Biometaanit toetame, ehitame tanklaid välja. Mis see riigi nägemus on (2030. a eesmärk 14% taastuvate osakaal), kuidas see peaks olema jaotunud? Kui palju on elektri osakaal, kui palju biokütuseid? Seda vist siia tuua ei saa.

MITTEMAKSULISED MEETMED

Ökonoomse juhtimise edendamine

Stanislav Štõkov (EKUK): Ökonoomse juhtimise edendamine – pehme meede, kas seda on mõistlik edendada? Autokoolides ökonoomse sõidu õpetus – kas seda maksab üldse arvestada?

Tõnis Vare (EEL): See on mõttetu - *stop and go* on autodel olemas. Tehnoloogia areng = sääst.

Indrek Jakobson (Erametsakeskus): Tegelikult mis puudutab juhi käitumist, see on väga pehme meede, aga ei saa öelda, et see ei avalda mõju.

Heiko Heitur (KKM): See on pehme meede, aga see on tasuta. See on kommunikeerimine. Võime välja käia selle meetme.

Arno Sillat (AMTEL): See haakub ka liiklusohutusega.

Indrek Jakobson (Erametsakeskus): Kütuse kulu järsult suureneb maantee kiiruse suurenemisel üle optimumi (üle 90 km/h).

Arno Sillat (AMTEL): Taksojuhid sõidavad ka pigem ökonoomselt. Maanteeamet teeb mõistlikke reklaame, kiirus tapab (ka rahakotti).

Heiko Heitur (KKM): Riigi poolt alati kehv info kommunikeerimine. See tuleb jõuliselt käsile võtta (Terevisioon, uudised jm kanalid), tuleks infot inimesteni viia.

Kergliikluse arendamine – seda hinnati kõige kõrgemalt

Ei räägi rattaliiklusest ja kõndimisest. Selle töö raames oleks tarvis rattateede mõjuhindangute lisauurimist.

Ühistransporditeenuse lisamine – suurem toetus jällegi

ÜT puhul on oluline, et linnaruumi mõttes oleks sarnaselt läbitav (võrreldes autoga) – mugav liikumine ühest linna otsast teise, kiire jne. Tasuta ühistransport ei too kasu.

Indrek Jakobson (Erametsakeskus): Võiksime lahti rääkida, mida mõtleme ühistransporditeenuste all. Pigem rääkida infraarengutest, kui ühistranspordi „lisamisest“ - bussid juba käivad.

Tõnis Vare (EEL): Tallinnas ühistranspordi kasutamine annab kiirema efekti kui autoga sõitmine (paljudes kohtades nt Harku või Pirita poolt tulles). Ühistransport on kiirem kui autotransport.

Stanislav Štõkov (EKUK): MKMi mitteametliku hinnangu alusel on punktist a punkti b sõites keskmiselt auto ja ühistranspordi ajaline vahe 2-kordne.

Indrek Jakobson (Erametsakeskus): ÜT teenuse parandamisest rääkides – ega me siin revolutsiooni ei tee. Kui tahame tulemust, peame võtma *case by case* kohad läbi ja pakkuma konkreetseid lahendusi.

Stanislav Štõkov (EKUK): Üleüldine ettepanek – nt Hollandis kasutatakse 2-kordset valideerimist sisenemisel-väljumisel (ÜT-ga läbitava trajektoori optimeerimiseks). Siis on näha, milline on liiklustihedus konkreetsetel lõikudel. Hetkel teame, kus inimesed sisenevad, aga ei tea, kus väljutakse.

Heiko Heitur (KKM): Tallinna linnatranspordi osakond peaks neid asju lahendama.

Tõnis Vare (EEL): Riik peab omalt poolt vastu tulema, et Tallinnaga kui Eesti suurim linnaga saab koostöös teha transpordilahendusi. Peaksime tõstma koostöövalmidust.

Marek Maasikmets (EKUK): Tähelepanek – ÕVP programmi raames anname lõpuks Euroopa Komisjonile aru, kuidas suudame/ei suuda oma heitkoguseid vähendada. Lokaalsel tasemel meetmeid heitmete vähendamiseks – kuidas me inventuuris seda sõnumit kajastame riigi tasandil? Peame minema natuke üldisemaks.

Linnade parkimispoliitika – ei puuduta riiki

Muud ruumilised ja maakasutuslikud meetmed – ei tea, palju riik saab siinkohal kaasa rääkida linna planeerimisel.

Kaugtöö ja e-teenused – kaasaegsed ettevõtted promovad ja teevad seda; küsimus on, kas riik peaks seda asja omaltpoolt välja kommunikeerima kui keskkonnasõbralikku lahendust.

Heiko Heitur (KKM): Kellel on võimalik, need teevad seda.

Tõnis Vare (EEL): Mida rohkem e-teenuseid, seda rohkem autosid. Sügavalt skeptiline, kas see parandaks heitkoguste vähendamist.

Indrek Jakobson (Erametsakeskus): Oluline asi ja peame seda promoma.

Autode kooskasutus – peaks panema eelmise punktiga kokku

Arno Sillat (AMTEL): Tallinn otsib meetodeid, kuidas transporditihedust tõsta (kaasav transport, sõida täiskoormaga). Intelligentsete süsteemide kasutamisel on see lihtne.

Indrek Jakobson (Erametsakeskus): Sõidan Pärnu vahet – 3-4 a olen võtnud inimesi peale. Olemas on 2 äppi ja Facebooki grupp. Äppid ei tööta reaalses elus, töötab Facebooki grupp. See võiks olla riigi poolt soositud ja riik peaks ütlema, et see ei ole maksustatud. Vajab kommunikatsiooni, pehme meede (ei maksa midagi).

Raskeveokite teekasutustasu – konkreetset trendi siit välja ei loe

Tõnis Vare (EEL): Teekasutustasu on kontrollimehhanism.

Heiko Heitur (KKM): Teed on nagu nad on. Igasugust võitu annaks ka see, kui suudaksime raskeveokite massi suurendada – st viime rohkem kaupa (ühiku kohta kulutame vähem).

Indrek Jakobson (Erametsakeskus): Uuring on tehtud raskeveokite massipiirangute muutmise kohta. See ütleb, et kui autole rohkem peale paned, siis saad odavamalt läbi.

Heiko Heitur (KKM): Mis numbrid on Soomes, Lätis?

Indrek Jakobson (Erametsakeskus): Soomes väga suured numbrid. Sakslased ei taha raskeveokitest midagi kuulda. Uuring on olemas, uuring on avalik.

Tõnis Vare (EEL): Mida pikem auto, seda paremini raskus jaotatud. Meetrid lähevad liiga pikaks?

Indrek Jakobson (Erametsakeskus): Kaks vastaspoolt: teljekoormus vs autod lähevad liiga pikaks.

Stanislav Štõkov (EKUK): See teema tuleb tõenäoliselt transpordi arengukavas sisse.

Elektriautode soetamise toetamine (*sõnastus ei sobi*)

Stanislav Štõkov (EKUK): Taristu arendamine

Tõnis Vare (EEL): Peaks toetama pehmeid väärtusi (soodustusi).

Indrek Jakobson (Erametsakeskus): Jürgen Ligi ütles, et üks maksumaksja ei pea kinni maksma teise maksumaksja autoostu. Toetame taristut ja las turg paneb ise paika, millised need autod on.

Rail Baltic

Stanislav Štõkov (EKUK): ESRI uuringu miinuspool: nähti et keskkonnasääst 100% 2027. aastaks. Mis see reaalsuses võiks tähendada 2030. a pildis?

Heiko Heitur (KKM): Ei saa eeldada, et koheselt saavutab täispotentsiaali, see ei sobi. Me ei peaks RB-d väga arvesse võtma, see juhtub niikuinii.

Indrek Jakobson (Erametsakeskus): Meil on mõttekas seda ära kasutada, kui hakkame andma sisendit transpordi arengukavale, kui hakkame suuri infrastruktuuride projekte planeerima, kaubavooge suunama – neid lükata RB äärde. Hästi pehme meede, aga pikas perspektiivis oluline.

MAKSULISED MEETMED

Tallinna ummikumaks, teekasutustasud, sõiduautode registreerimise ja aastamaks

Meetmetega stsenaariumid³

Stanislav Štõkov (EKUK): PM_{2,5}-ga on probleeme - solidaarset vähenemist ei saavutata.

Heiko Heitur (KKM): Alates 2020-2030, mis sa oled arvestanud taastuvate osakaalu?

Stanislav Štõkov (EKUK): 10%.

Heiko Heitur (KKM): Täna 14%.

Marek Maasikmets (EKUK): Eriheite osas vahet ei ole. Praegu kasutatakse fossiilsete kütuste eriheidet.

Heiko Heitur (KKM): ESRi kontekstis on vahe.

Hanna-Lii Kupri (EKUK): Biokütuste eriheide on võrdsustatud fossiilsete kütuste eriheitega tulenevalt inventuuri meetodikast.

Marek Maasikmets (EKUK): Kliimapoliitika eesmärke täidab, aga õhusaasteainete eesmärke ei tea veel. On indikatsioone, et võib PM_{2,5} puhul mõjuda halvasti.

Stanislav Štõkov (EKUK): PM_{2,5}-ga on transpordisektoris probleem. 2020. a eesmärgid saavad täidetud. 2030. a hakkavad mängima rolli ärisektor, kodumajapidamine, põllumajandus, kalandus-sektorid, millele eraldi meetmeid ette ei ole nähtud.

Heiko Heitur (KKM): Meie eesmärk on PM-i vähendada, realselt jõuda mingite numbriteni. Kindlasti mõni meede vähendab ka muid asju.

Stanislav Štõkov (EKUK): Koostöös AMTELiiga vaatame keskmise kütuse tarbimise tulevikutrendi. Lepime kokku BAU-s. Meetmete osas teeme hierarhia ära. Saadame listi tagasisidestamiseks. Uus koosolek ilmselt augusti teises pooles.

Hanna-Lii Kupri (EKUK): Kes pole veel transpordi küsimustikku täitnud, võiks seda täita.

Heiko Heitur (KKM): Peaksime välja tooma, millest PM-id tekivad, suurimaid allikaid arvesse võtma.

Stanislav Štõkov (EKUK): 2016. a PM-ide täpsema jaotuse info saan saata.

Marek Maasikmets (EKUK): Praegune inventuur põhineb eriheidetel, mis pole mõõdetud reaalses tingimustes - eriheidetes on kahtlusi. Kui ilmuvad reaalses sõidutsükliga mõõdetud eriheidet, võivad need kordades erineda.

Heiko Heitur (KKM): Olen aru saanud, et meie inventuur baseerub meetodikal, mis ei võta arvesse valeinfot.

Marek Maasikmets (EKUK): Kuni meetodika on ametlikult kehtiv, seni ei ole alust kahelda eriheidetes.

Indrek Jakobson (Erametsakeskus): Saame kasutada neid andmeid, mis meil olemas on.

Marek Maasikmets (EKUK): Ilmselt on seal määramatus sees. Jutumärkides on see probleem kõigil, mitte ainult meil.

³ Stsenaariumi tulemustega on võimalik tutvuda ettekande slaididel

Lisa 1. Osalejate nimekiri

NIMI	ETTEVÕTE
1. Arno Sillat	AMTEL
2. Tõnis Vare	Eesti Elektritööstuse Liit (EEL)
3. Andre Tammik	Eesti Keskkonnauuringute Keskus (EKUK)
4. Hanna-Lii Kupri	Eesti Keskkonnauuringute Keskus (EKUK)
5. Stanislav Štõkov	Eesti Keskkonnauuringute Keskus (EKUK)
6. Marek Maasikmets	Eesti Keskkonnauuringute Keskus (EKUK)
7. Hannamary Seli	Eesti Keskkonnauuringute Keskus (EKUK)
8. Indrek Jakobson	Erametsakeskus
9. Kristi Põlluveer	Keskkonnaministeerium (KKM)
10. Heidi Koger	Keskkonnaministeerium (KKM)
11. Heikke Raidma	Keskkonnaministeerium (KKM)
12. Heiko Heitur	Keskkonnaministeerium (KKM)
13. Riina Maruštšak	Keskkonnaministeerium (KKM)
14. Meelis Telliskivi	Maanteeamet
15. Andres Levald	Rahandusministeeriumi planeeringute osakond
16. Triin Reisner	Riigikantselei