



Rohetiiger

Tulevikusuunajate mõttekoja arusaamad ja järeldused 29. mail 2020 toimunud transpordikütuste teemaliselt arutelult.

Eesmärk - muuta Eesti transpordisüsteem loodussõbralikuks, tagades samas inimestele ja kaupadele mugava liikuvuse.

Ohud ja vastuolud

1. Odava ja kvaliteetse nafta üle-tootmisest tingitud kütuste madal hinnatase alandab rohekütuste konkurentsivõimet ja suurendab vajadust dotatsioonide järele.
2. Jätkuv investeerimine fossiilkütuste tootmisse (sh Eestis) tingib selle, et samas mahus jääb tegemata vajalikke investeeringuid kliimasõbralikumatesse transpordilahendustesse.
3. Sümpaatia mitte-vajalike maasturite suhtes neutraliseerib elektriautode kasutamisest saadava kliimamõju.
4. Enamjaolt fossiilkütuste baasil toodetud elektriga liikuvate sõidukite kasutamine ei ole kliimanetraalne. Samuti ei ole seda puidu põletamisel saadava elektri kasutamine transpordis.
5. Vesinikuautode areng on aeglane. Sellest tulenevalt peab vesiniku infrastruktuuri arendamine gaasi infrastruktuuri põhjal olema korrelatsioonis vajaduse tekkega, mitte ennatlik.
6. Eesti elanikkonna maapiirkondadesse asumisel (positiivne trend elukeskkonna ja maapiirkondade arengu suhtes) suureneb paratamatult transpordivajadus, seda nii inimeste kui kaupade osas. Seega suureneb ka kasutatava kütuse kogus.
7. Soov saada kaupa/teenust odavalt ületab soovi saada kaupa/teenust loodussõbralikult.
8. Koroonaviirus on viinud inimesed ühistranspordist ja sõidukite ühiskasutusest eemale.
9. Eesti on siiaamaani Euroopa mõistes sõidukite „romula“ – kasutusel on suurim kogus euro 0-4 mootoriga veokeid.
10. Uute müüdnud autode CO₂-emissioon kilomeetri kohta on Eestis Euroopa kõrgeim – 132 grammi. Sõidukit valides ei hääleta tarbija veel keskkonnamõju vähendamise poolt.
11. Ruumilise planeerimise tase on loodussõbraliku ja optimaalse kütusekasutuse seisukohalt väga ebaühtlane – seda ka täiesti uute asumite puhul, kus saaks ja tuleks arvestada transpordi keskkonnamõju.
12. Elektri- ja gaasiautode (sh vesiniktranspordi) proportsiooni suurenedes väheneb kordades vedelkütuste tarbimine ja tulenevalt ka riigitulu kütuseaktsiisi näol.

Eesmärgid ja mõistlikud tegevused nende saavutamiseks

1. Kasutada koroonakriisi majandusmõju leevendamiseks võetud laenusid ja toetusmehhanisme fossiilsete transpordikütuste osakaalu vähendamiseks ning Eestis kasutatava sõidukipargi keskkonnamõju vähendamiseks.
2. Muuta fossiilsete ja suure keskkonnamõjuga transpordikütuste maksustamise põhimõtted progresseeruvaks sellisel moel, et igal järgneval aastal tõuseks kütuseaktsiis 15% võrreldes jooksva aasta aktsiisiga järgneval 10 aastal. Selline aktsiisitõus initsieerib elektriautode ja/või alternatiivkütetel töötavate autode

kasutamist ning kompenseerib vedelkütuste tarbimise vähenemisest tingitud riigieelarve puudujääki.

3. Kõigi kasutuses olevate ja uute autode puhul maksustada progresseeruvalt iga CO₂-heitme gramm kilomeetri kohta, mis ületab Euroopa keskmist.
4. Kolme aasta jooksul suurendada E 0-4 mootoriklassiga veokite teekasutustasusid tasemeni, kus tasu oleks kuus korda kõrgem E 5 mootoriklassiga veokite tasust.
5. Vabastada teekasutustasust CNG-, LNG-, vesinik-kütuse ja elektripõhised või hübriidveokid.
6. Transporti sisaldavatel (riigi)hangetel (sh ehitushanked) viia sisse kriteeriumid, mis premeerivad kauba/teenuse puhtamat ja keskkonnasõbralikumat ko haletoimetamist – näiteks ei saa hankel osaleda 0-4 E mootoriklassiga sõidukid ja/või sõidukid, mille CO₂-emissioon kilomeetri kohta ületab teatud taset.
7. Doteerida iga elektriauto ostmist vähemalt 3000 euro ulatuses auto kohta seni, kuni aastas müüdavate elektriautode hulk saab võrdseks aastas müüdavate bensiini-/diisliautode müügiga.
8. Doteerida CNG-sõidukite ostmist 1000 euro ulatuses auto kohta seni, kuni aastas müüdavate gaasiautode hulk moodustab 15% kogu müüdavate sõidukite mahust.
9. Laiendada biometaani tootmise/kasutamise algatusi, rakendada toetusmehhanismi ettevõtte või farmi siseselt kohapeal toodetud biometaani ja/või biogaasi kasutamisel.
10. Laiendada transpordis kasutatava biometaani kättesaadavust – suurendada biometaani-tanklate arvu tänaselt 20 tanklalt vähemalt 50ni aastaks 2025.
11. 2020-2025 rajada riigi ja erakapitali koostöös elektrivõrgu stabiliseerimist toetav elektriautode kaasaegsete laadijate tark võrgustik vähemalt 1000 laadimispunktiga võimsusega 22 kW. Laadijate asukohad on eelistatult valitud selliselt, kus auto pargitakse pikemaks ajaks.
12. Korrastada elektriautode laadimist reguleeriv seadusandlus sellisel moel, et vältida turumoonutusi ja tagada ühestel alustel toimiv konkurents.
13. Propageerida ja toetada autode arvu vähendamist – maksustada oluliselt kõrgemalt teine auto leibkonna ja/või inimese kohta, maksustada autoga linnas või piirkonnas viibimise aeg (mitte ainult parkimise aeg).
14. Linnaliikluses minna täielikult üle elektri- ja biogaasi bussidele aastaks 2025, pidades silmas pikemat perspektiivi minna üle H2-bussidele.

Toetavad asjaolud

1. Teadlikkus ja toetus kliimaneutraalsusele ning arusaam väiksema emissiooniga transpordi vajalikkusest üldiselt kasvab. Uue põlvkonna tarbijad vaatavad sõidukit soetades rohkem keskkonnamõju numbreid kui vanema põlvkonna tarbijad, samuti on neile loomulikum jagamisteenuse kasutamine omamise asemel.
2. ELi CO₂-emissiooni nõuded sõiduautodele on ambitsioonikad: 2030. aasta norm 59 gCO₂/km võrrelduna 95 gCO₂/km 2020. aastal (st 100 km kohta 2,3 l diislit või 2,6 l bensiini).
3. Elektriautode mudelivalik suureneb, hinnanguliselt on 2022. aastaks maailmas turul 500 erinevat mudelit. Lihtsamate elektriautode hinnad odavnevad, läbisõidud paranevad ja akude eluiga pikeneb.
4. Taastuvatest allikatest toodetud elektri hulk Eestis kasvab ja põlevkivielektri hulk on kordades kahanenud. Seega on elektriauto kasutamisel summaarne reaalne keskkonnamõju aasta-aastalt väiksem.
5. Elektribusside müügimaht kasvab, hinnad langevad. Elektrikaubikute arendamine on tõusuteel.

6. Biogaasi ja selle põhjal valmistatava (transpordi) biometaanipotentsiaal Eestis on toorme baasil suur, kasutatavad tehnoloogiad välja kujunenud ja töökindlad.

Rohetiigri tulevikusuunajad: Agron Grupp, Alexela Grupp, Bolt, Bepco, Cronimet, COOP, Estanc, eAgronom, KNC, LHV, Nordecon Betoon, RagnSells, Tere, Vestman Energia, Utilitas Eesti.

Kokkuvõtte koostasid Jaanus Purga ja Alan Vaht.
mai 2020

