

Autoettevõtete Liidu ettepanekud rohepöörde tegevuskavasse

Autoettevõtete Liit esitab alltoodud ettepanekud rohepöörde tegevuskavasse, mis aitavad kaasa transpordisektori panusele rohepöörde eesmärkide saavutamiseks. Järgnevalt on väljatoodud ettepanekud koos põhjendustega ning täiendavalt esitatud Lisas tegevuskava formaadis, et neid oleks hõlpsam tegevuskavasse integreerida. Palume tagasisidet koos selgitustega kui ettepanekut ei arvestatud ning vajadusel küsida täiendavalt infot kui ettepanek vajab täpsustamist.

1. Lisada tegevuskava valdkonna transport ja liikuvus (6) tegevussuunda **Keskonnahoidliku ühistranspordi edendamine** järgmised tegevused:

a) Avaliku teenindamise bussiliinide kasutatavuse suurendamine tagades hea kättesaadavusega ja kiired liinid (nn taktiliinid) ja nende **kooskõla inimeste tegeliku liikumisvajadusega** (mitte juhinduda korralduse administratiivsetest piiridest) ning **kindlustades maakondliku ühistranspordi jätkusuutliku finantseerimise**.

Selgitus: Tagada avaliku teenindamise liinide jätkusuutlikkus, mis tooks rohkem inimesi bussidesse ja vähendaks vajadust liikuda isikliku sõidukiga. Selleks on vajalik kindlustada struktuurne lahendus maakondliku ühistranspordi jätkusuutlikuks finantseerimiseks. Eesti maapiirkondades elab ligi 300 000 inimest, kelle töökoht ei asu nende kodumavalitsuses. Kui inimesed saavad kasutada mugavat ühistransporti ning eelistada seda isiklikule sõiduautole töö-, teenus- ja õpimobiilsusel, siis see annab olulise sisendi negatiivsete keskkonnamõjude vähendamise transpordisektoris. Selleks tuleb suurendada liinimahtusid (sh sagedasemad ja kiiremad ühendused). Samuti on oluline korrigeerida liine vastavalt tegelikule liikumisvajadusele, s.h mitte juhinduda maakondlikest jt administratiivsetest piiridest, mis inimeste jaoks on sageli virtuaalsed.

b) Muuta tegevuskava punkti 6.18 (Mitmeliigiliste ühistranspordisõlmede arendamise toetamine) ja sõnastada see: **Ühistranspordiliikide kasutamise mugav integreerimine ja mitmeliigiliste ühistranspordisõlmede arendamise toetamine**.

Selgitus: Oluline on luua erinevate ühistranspordi liikide integreeritus ja korraldada liinid kasutaja jaoks mugavalt nii taristu kui ka tehniliste lahenduste (ühine kaart, sõidugraafikud, infokanalid jm) osas. Tänuväärselt on osad vastavad tegevused tegevuskavasse planeeritud. Oluline on nii liinide korrigeerimisel kui transpordivahendite sidustamisel arvesse võtta ka sidumist rongi- ja linnadevaheliste kommertsliinide väljumiste aegadeaga.

2. Lisada tegevuskavasse valdkonna transport ja liikuvus (6) uus tegevussuund **keskkonnahoidliku maanteetranspordi ja kaubaveo edendamine** ning selle tegevused:

Selgitus: Liikuvuse ja transpordi arengukava 2021-2035 seab ambitsioonikad eesmärgid transpordisektori CO₂ heitme vähendamisele. Transpordi CO₂ heitmest suurim osa tuleb maanteetranspordist¹, mistõttu on rohepöörde eesmärkide saavutamiseks vältimatu kavandada keskkonnahoidliku maanteetranspordi edendamise tegevused.

¹ Globaalselt ca 70% ja Eestis 2020 a 97%, vt täpsemalt <https://envir.ee/media/7382/download>

Maismaakaubaveo osakaal Eesti maanteedel oli 2021 a 55% (Statistikaamet, TS121), mis on Euroopa keskmisest oluliselt madalam tase². Ei ole tõenäoline, et maanteedel veetava kauba osakaalu on Eesti võimalik otsustavalt vähendada. Seetõttu on oluline kavandada tegevusi ja poliitikaid, millega maantee kaubavedu panustaks rohepöörde eesmärkidesse.

a) **Pikemate ja raskemate veokite lubamine Eesti teedele** (eriloaga 20,75 m ja 60 t ning EMS teedel 25,25 m ja 60 t).

Selgitus: Veokitele eeskirjades kehtestatud massi ja mõõtmete muutmise tavapärasest suurema veovõimega sõidukite kasutamiselevõtmiseks parandaks transpordi tõhusust ja tähendab ligikaudu **106 kt CO₂ heitme vähenemist ühes aastas**. Pikemad ja raskemad autorongid (pikkusega 20,75 ja 25,25 m ning 60 tonnise täismassiga) on suurema veovõimega, võimaldades parandada transpordisektori majanduslikku tõhusust ja liikluskoormuse vähenemisega liiklusohutust (panustab rohepöörde eesmärki: Nüüdisaegse ja kvaliteetse elukeskkonna kujundamine) ning nendega kaasneb suurem keskkonnakasu. Muudatusega on võimalik saavutada puhtam elukeskkond, kuna autorongide läbisõit väheneks ligikaudu 41 miljonit kilomeetrit aastas. See tähendab ligikaudu 106 kt CO₂ heitme vähenemist ühes aastas (so ligikaudu 16% Transpordi ja liikuvuse arengukavas 2035. aastaks seatud eesmärgist transpordi CO₂ heitme vähenemisest - 669 kt aastas). Sõitude suurem efektiivsus omab olulist majanduslikku mõju ja tähendab ka soodsamaid hindu lõpptarbijale. Samuti aitab vähendada liikluskoormust ja parandada elukeskkonda – tuues kaasa üldise liiklustiheduse vähenemise, õhukvaliteedi paranemise ja mürataseme languse ning suurema liiklusohutuse.

b) **Ostutoetuse rakendamine gaasiveokite (CNG/LNG) kasutuselevõtmiseks Eestis**

Selgitus: Väiksema jalajäljega biometaaniga kasutatavate gaasiveokite puhul tuleb arvestada nende diiselveokitest kallima hinnaga, mis on tingitud keerulisema ehitusega CNG või LNG paakidest. Seetõttu on CNG-veok ca 15 000€ ja LNG veokid 30 000€ diiselveokitest kallimad. 2020. aastal toetas Eesti riik 1,54 miljoni euro ulatuses ca 300 uue elektriauto ostmist (5000€ sõiduauto kohta), mille eesmärk on vähendada CO₂ heidet 1,97 tonni 10 000 km kohta. Kokku vähendavad 300 toetusega ostetud elektrisõidukit Eesti transpordi CO₂-heidet ca 591 tonni võrra aastas. Võrdluseks – ühe aastaga säästaksid samas suurusjärgus toetusega 1,5 miljoni eurot (näiteks 7500€ veoki kohta) Eesti maanteetranspordis 200 taastuvat biometaaniga kasutatavat uut EUROVI gaasiveokit ca 20 000 tonni CO₂-te aastas võrreldes diiselveokitega, ehk sama investeeringu juures on tasuvus 33 korda parem. Taastuva biometaaniga kasutamisel on gaasiveoki kogu kütuse elutsükli (Well-to-Wheel) jalajalg keskmiselt kuni 80% võrra väiksem fossiilset diislikütust kasutavast veokist. 2019. aastal käivitas Saksamaa valitsus CNG ja LNG veokitele ostu- ja teemaksutoetused, mis kehtivad kuni 2023. aasta lõpuni. Lisaks käivitati 2021. aasta alguses vanemate (EURO o-EURO V) veokite uuendamistoetus juhul kui vana veok lammutatakse ja asemele ostetakse EURO VI või elektri- või vesinikuveok³.

c) **Kohaliku veokipargi uuendamise toetus EURO o-V heitmeklassidest EURO VI-le**

² Vt täpsemalt: OECD (2020) The Future of Passenger Mobility and Goods Transport in Estonia. Input Study for the Estonian Transport and Mobility Master Plan. <https://www.itf-oecd.org/future-passenger-mobility-goods-transport-estonia> lk 82-83, lk 90

³ Vt täpsemalt – ettepanekud „Eesti maanteeveo sektori jalajälje vähendamine“ esitatud 9. juunil 2021 Majandus- ja taristuministrile, rahandusministrile ja keskkonnaministrile transpordisektori organisatsioonide poolt.

Selgitus: 2018. ja 2019. aastal müüdi Eestis 1000 uut EUROVI raskeveokit ja 2020. aastal langes COVID-19 kriisi tõttu uute veokite müük ca 450 veokini. EUROVI veokite müük taastub ca 800 veokini, mis tähendab, et aastas uueneb kogu veokipargist umbes 4% (kokku on Eestis ca 20 000 veokit, millest 90% alla EURO VI). Arvestades nii Euroopa Liidu kui Eesti riigi seatud Roheleppe eesmärke ja vajadust vähendada kogu Eesti transpordi jalajälge, annab suurima efekti paralleelne ergutamine – toetada uute veokite soetajate üleminekut fossiilselt diislikütuselt taastuvale biometaanile, jätkusuutlikult toodetud biodiislile ning tulevikus ka taastuvelektrile ja ka vanemate veokite kasutajate EUROIII-lt ja EUROIV-lt üleminek EUROVI-le.

d) Teekasutustasu ja rakseveokimaksu vabastus gaasiveokitele ja tasu diferentseerimine EURO-klasside alusel

Selgitus: Küsimust on arutatud poliitika kujundate ja sektori esindajatega, kuid takistust on nähtud Euroopa Komisjoni tasandil. Oluline on Eesti seisukohtade aktiivne esindamine Euroopa Liidu institutsioonides, mille eelduseks võiks olla vastavate suundade kavandamine rohepöörde tegevuskavas. Vajadusel kaaluda vastava mõjuanalüüsi koostamist (sarnaselt tegevusele ID 6.20).

e) IKT võimaluste parem ärakasutamine ning intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) arendamine ja laialdase rakendamise toetamine transpordi ja logistikasektori tõhustamiseks (sh logistikaandmete standardimiseks ja jagamiseks)

Selgitus: Eelmärk on arendada välja digitaalselt lahendused, mis puudutavad transpordi ja logistikavaldkonna andmeid. See kiirendab organisatsioonide vahelist koostööd, parandades seeläbi logistika tõhusust ja vähendades CO₂ heidet. Asjakohane oleks vastava mõju-analüüsi läbiviimine, mille raames kaardistada võimalikud meetmed ja kujundada nende rakendamise aja- ja investeeringute kava. Selliseks lahendusteks on näiteks e-veosedokumendid, digitaalsed sõidumeerikud, integreeritud veose (ja teljekoormuse) koormakaalud. Analüüsida tuleks nende liidestamise võimalust järelevalveinfosüsteemidega ja/ või nende kasutamist veoki erilubade saamise eeldusena. Samuti kaardistada digilahendused ja tehnoloogiate rakendamise võimalused liiklusinfo vahendamiseks, mis aitaks logistikat paremini planeerida (näiteks dünaamiline sõiduplaneerimine ning ummikute ennustamine ja neist teatamine vähendavad ummikutega kaasnevat negatiivset mõju).

3. Lisada tegevuskavasse valdkonna transport ja liikuvus (6) uus tegevussuund keskkonnahoidliku Innovatsiooni ja kestlikust toetava teedevõrgu arendamine ja selle tegevused:

a) Teedetaristu järjepidev arendamine

Selgitus: Eesmärk on vähendada teedetaristu remondivõlga ja suurenda liiklusohutust ning vähendada CO₂ heidet. Seejuures on oluline nutikate teede arendamine (sh muutuv liiklus ja ilmainfo, puhke- ja rekreatsioonialad, tankimis- ja laadimistaristu jne).⁴

b) Transpordisektoris innovatsiooni (elektriautod, isesõitvad autod ja robotid) toetava taristu arendamine.

⁴ Vt täpsemalt <https://www.neljarajalised.ee>

Selgitus: Innovatsiooni toetav taristu peaks hõlmama nt laadimispunkte, parkimiskohti, vastavaid teemärgistusi ja märgisüsteeme, võrgukaableid, mobiilse interneti punkte jt. Praeguse seisuga puuduvad meie taristuvõrgus eeldused võtta üle Eesti ulatuslikult kasutusele elektriautod (mainimata mehitamata sõidukeid), pakkuda uusi turvalisi digilahendusi liikluses ning arendada asulate vahelist pakiroboti liiklust. Soovime näha, et riigina panustame innovaatiliste ja tarkade teede arendusse täna, et tagada digiriigi lubadusi nii lähi- kui pikas perspektiivis.

c) **Suurendada innovatsiooni teede ehituses** nii materjalide kasutuses kui teede ehituse tehnoloogia osas.

Selgitus: Loodussõbralikud, taaskasutatud materjalid, mida võiks toota Eestis tähendaks investeringut innovatsiooni, kohapealsesse tootearendusse ning tootmisse. Innovatsioon tee pindamises, näiteks madalama temperatuuri kasutamist, vähendaks oluliselt ka CO₂ heidet tööprotsessis. Selle võimaldamiseks tuleb riiklikult ümber mõtestada teede ehituse aluspõhimõtted ning liikuda keskkonnasäästlikuma lähenemise suunas⁵.

4. Lisada tegevuskava valdkonna rohemajandus (8) tegevussuunda *Rohepöörde vajadustele vastav haridus ja oskused* järgmine tegevus:

a) **Rohepöörde oskuste arendamine transpordisektoris.** Kavandada meetmed (programmid, koolitused, tasemeõppekavade uuendamine vms) transpordisektoris rohepöörde elluviimiseks vajalike oskuste ja teadlikkuse arendamiseks, sh innovaatilised valdkonnaga seotud tehnoloogilised võimalused, nutirakenduste, sh IOS-süsteemide, GPS-positioneerimisseadmete, diagnostikaseadmete, häälestus- ja reguleerimistehnika kasutamine, säästlikuma veokipargi arengud ning alternatiivsete kütuse- ja energiaallikate toel töötavate transpordivahendite kasutamine.

5. Toetame tegevuskava punkti 6.16 (Ettepanekud transpordiameti hangetesse keskkonnasõbralikku liikuvust, transpordisektori kliimaeesmärkide saavutamist ning keskkonnasõbralikku taristuehitust toetavate nõuete sisseviimise kohta) ja teeme ettepaneku seda täpsustada, et riigihangetes eelistataks ka **keskkonnasõbralikumat veeremit** (Clean Vehicles Directive).

⁵ Allikas: Eesti Taristuehituse Liit „Visioon 2040: Parima teedevõrguga riigiks Euroopas“, kättesaadav: <https://www.neljarajalised.ee/visioon-2040/>

Lisa 1. AEL ettepanekud tegevuskava formaadis

Valdkond	Eesmärgid/ väljakutsed	ID	Ülesanne	Tüüp	Vastutaja	Kaasvastutaja	Tähtaeg	Valdkondlik arengukava	Programm
Transport ja liikuvus	Keskkonnahoidliku ühistranspordi edendamine	6.11	Avaliku teenindamise bussiliinide kasutatavuse suurendamine tagades hea kättesaadavusega ja kiired liinid (taktiliinid) ja nende kooskõla inimeste tegeliku liikumisvajadusega (mitte juhinduda korralduse administratiivsetest piiridest) ning kindlustades maakondliku ühistranspordi jätkusuutliku finantseerimise.	Investeering	MKM	TRAM	2023-2026	Transpordi ja liikuvuse arengukava	Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm
Transport ja liikuvus	Keskkonnahoidliku ühistranspordi edendamine	6.18	<u>Ühistranspordiliikide kasutamise mugav integreerimine</u> ja mitmeliigiliste ühistranspordisõlmede arendamise toetamine	Toetusmeede	MKM	TRAM	2023 I kv	Transpordi ja liikuvuse arengukava	Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm
Transport ja liikuvus	Keskkonnahoidlikku liikuvust soodustava linnakeskkonna loomine	6.16	Ettepanekud transpordiameti hangetesse keskkonnasõbralikku liikuvust, <u>keskkonnasõbralikku</u>	Töökorraldus	Transpordiamet	MKM, KEM	2024-2026	Transpordi ja liikuvuse arengukava	Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm

			veeremit, transpordisektori kliimaeesmärkide saavutamist ning keskkonnasõbralikku taristuehitust toetavate nõuete sisseviimise kohta.						
Transport ja liikuvus	keskkonnahoidliku maanteetranspordi kaubaveo edendamine	6.30	Pikemate ja raskemate veokite lubamine Eesti teedele (eriloaga 20,75 m ja 60 t ning EMS teedel 25,25 m ja 60 t)	Õigusloome	MKM	TRAM	2023-2024	Transpordi ja liikuvuse arengukava	Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm
Transport ja liikuvus	keskkonnahoidliku maanteetranspordi kaubaveo edendamine	6.31	Ostutoetuse rakendamine gaasiveokite (CNG/LNG) kasutuselevõtmiseks Eestis	Toetusmeede	MKM	TRAM	2024-2026	Transpordi ja liikuvuse arengukava	Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm
Transport ja liikuvus	keskkonnahoidliku maanteetranspordi kaubaveo edendamine	6.32	Kohaliku veokipargi värskendamise toetus EURO o-V heitmeklassidest EURO VI-le	Toetusmeede	MKM	TRAM	2024-2026	Transpordi ja liikuvuse arengukava	Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm
Transport ja liikuvus	keskkonnahoidliku maanteetranspordi kaubaveo edendamine	6.33	IKT võimaluste parem ärakasutamine ning intelligentsete transpordisüsteemide (ITS) arendamine ja laialdase rakendamise toetamine transpordi ja logistikasektori tõhustamiseks	Uuring	MKM	TRAM	2023-2026	Transpordi ja liikuvuse arengukava	Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm

Transport ja liikuvus	keskkonnahoidliku Innovatsiooni ja kestlikkust toetava teedevõrgu arendamine	6.34	Teedetaristu järjepidev arendamine	Investeering	MKM	TRAM	2023-2026	Transpordi ja liikuvuse arengukava	Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm
Transport ja liikuvus	keskkonnahoidliku Innovatsiooni ja kestlikkust toetava teedevõrgu arendamine	6.35	Transpordisektoris innovatsiooni (elektriautod, isesõitvad autod ja robotid) toetava taristu arendamine.	Investeering	MKM	TRAM	2023-2026	Transpordi ja liikuvuse arengukava	Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm
Transport ja liikuvus	keskkonnahoidliku Innovatsiooni ja kestlikkust toetava teedevõrgu arendamine	6.36	Suurendada innovatsiooni teede ehituses nii materjalide kasutuses kui teede ehituse tehnoloogia osas.	Investeering	MKM	TRAM	2023-2026	Transpordi ja liikuvuse arengukava	Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programm
Rohemajandus	Rohepöörde vajadustele vastav haridus ja oskused	8.16	Rohepöörde oskusetes arendamine transpordisektoris	Koolitus	HTM	MKM	2023-2026	Haridusvaldkonna arengukava 2021-2035	Haridus- ja noorteprogramm