

Keskkonnaministeerium

Silver Sillak

silver.sillak@envir.ee

Johanna Tiik

johanna.tiik@envir.ee

**Vedajate erialaorganisatsioonide ettepanekud
Euroopa Liidu uute raskeveokite CO₂-heite
normide määruse (EL) 2019/1242
muutmise ettepanekule**

digitaalse allkirjastamise kuupäev

Täname Keskkonnaministeeriumit võimaluse eest rääkida kaasa Eesti riigi seisukohtade kujundamisel Euroopa Komisjoni eelnõus 2023/0042 (COD), millega tehakse ettepanek määruse (EL) 2019/1242 muutmiseks, mille sisuks on tootjatele kohalduvate raskeveokite CO₂-heite normide muutmine. Meile arusaadavalt on kavandatavate muudatuste sisu kokkuvõtlikult järgmine. Hetkel kehtiva raskeveokite määruse järgi peavad tootjad vähendama raskeveokipargi keskmist CO₂-heidet alates 2025. aastast 15% ja alates 2030. aastast 30% võrreldes 2019. aasta tasemega. Tutvustatud ettepaneku järgi on olulisemad muudatused järgmised: määruse ulatus laieneb 1) bussidele (M2 ja M3 kategooriad), 2) väiksematele veoautodele (N2 ja N3 kategooriad), 3) haagistele (O3 ja O4 kategooriad). Kehtivas määruses seatud heite normid kuni 2030. aastani jäävad kehtima. Alates 2030. aastast tootjatele kohalduvaid CO₂ heite norme uuendatakse võrreldes 2019. a tasemega järgmiselt: 1) 45% sõidukipargi heite vähendamist alates 2030. aastast, 2) 65% vähendamist alates 2035. aastast, 3) 90% vähendamist alates 2040. aastast. Teistest sõidukite kategooriatest erinevad normid seatakse uutele linnaliinibussidele, mis peavad alates 2030. aastast olema nullheitega.

Soovime tootjatele rakendatavate uute CO₂-heite normide puhul rõhutada, et nende rakendamine peab olema nii sisuliselt kui ka tehniliselt ja majanduslikult jõukohane. Seetõttu juhime tähelepanu järgmistele asjaoludele ja küsimustele seoses kavandatavate muudatusega.

1. Peame oluliseks kütusetüüpide mitmekesisuse soosimist. Hetkel on tulevikuarengud ja nõuded niivõrd ebaselged, et välistada ei tohiks ühtegi kütuse ja meetmete kasutamist, mis aitavad kaasa CO₂ heite vähendamisele. Selle saavutamiseks on asjakohased nii taastuvallikatest toodetud diiselmootorid (HVO), biogaas (sh biometaan) kui ka maagaas ning loomulikult elekter kütusena ja selle arvukad keskkonnahoidliku tootmise allikad (taastuvallikatest toodetud elekter, vesinik jt).

Olulise tähtsusega on tagada Eesti vedajate konkurents võrdluses teiste riikidega. Näiteks teadupoolest toetab Saksamaa sünteetiliste ja biokütuste kasutamist, siis võiks ka Eestis seda rakendada. Ehk laiemalt kui kehtestame Euroopa-üleseid reegleid, siis peaks neid siseriiklikult maksimaalselt sarnasel viisil rakendama.

2. Eelnevaga haakub pakiline vajadus, et **Eesti riik kujundaks** oma nägemuse ja **strateegia, kuidas kohaneda sõidukipargiga, mis vastab uuenevale veokitele seatavate CO2 normidega**. Kohanemiseks on vajalik rajada **sobilik taristu** (nt biogaasi tanklad, laadimistaristu ja seda toetav elektrijaotusvõrk ja tootmisvõimused jm), mis annaks **vedajatele piisava kindluse teha investeeringuid sobilikku masinaparki**. Ebaselguse olukorras, mis hetkel valitseb, on vedajatel väga keeruline teha pikemaajalisi investeerimisotsuseid.

Üle-Euroopaliste nõuete puhul on loomulikult vajalik ka sobiliku taristu üle-Euroopaline koordineeritud arendamine.

3. Nõnda **pikaajaliste** (so ligi 20 aastat) **strateegiate kujundamisel tuleks kohe kavandada ka vahehindamised**, mis võimaldaksid võetud eesmärgi kohendada, kas siis kiirendades ja või tähtaegu edasi lükates. Selliste **hindamiste ja nendest tulevalt direktiivi ümbervaatomise kohustus tuleks sätestada direktiivis endas**. Vahehindamised võiksid toimuda iga kolme aasta järel.

4. **Nii rohe-eesmärkide saavutamise poliitika puhul laiemalt kui ka käesoleva direktiivi puhul tuleb senisest palju enam ja põhjalikumalt hakata hindama nende rakendamisega kaasnevaid sotsiaalmajanduslikke mõjusid**. Kahtlemata on puhtam elukeskkond ja sellest kantud keskkonnasõbralikud lahendused transpordisektoris väärtus, kuid selles kõigil on ka majanduslik kulu. Uute tehnoloogiate arendamine, taristu rajamine ja investeeringud masinaparki tähendavad täiendavaid kulusid, mis kajastuvad teenuse hinnas. Sh avaliku sektori enda vastavad hanked ja kohanemine eeldab senisest suuremaid kulusid ja seega ka maksumaksjatele suuremat koormust. **Meie ettepanek on, et hinnataks käesoleva direktiivi muudatuste sotsiaalmajanduslikke mõjusid lõpptarbijale**. Samuti tuleb avaliku sektori kulude puhul analüüsida tegevuse ja saavutatava eesmärgi koosõla ja majanduslikku jõukohasust. Näiteks riigihangetes keskkonnahoidlike sõidukite kasutusele võtmisel¹ ei tohiks teenuse enda kulusid suunata taristu arendamisele. Näiteks, kui eesmärk on hankida reisijate liiniveo teenust, metsamaterjaliveo või teede ehituse teenust, siis ei tohiks selleks teenuseks ettenähtud vahendeid kasutada tanklate või laadimistaristu rajamiseks. Vastavad investeeringukulud tuleks planeerida eraldi.

5. Null-heitmega sõiduki definitsiooni muutmine ja selle sidumine CO2-heitte ja kaubaveos tonnkilomeetri või reisijateveos sõitjakilomeetritega on meie hinnangul asjakohane. Vajalik oleks siiski ka defineerida, **millised kütused selle muudatuse järel null-heite raamistikku mahuvad**. Samuti oleks asjakohane tutvustada tööriista, mis võimaldaks seni kasutatud CO2 g/km ühiku teisendada vastavalt CO2 g/ t*km või CO2 g/ p*km ühikuks. Edasistes analüüsid tuleb seejuures arvestada veoki kaubaveo massi või bussi reisijate mahutavust. Ilmselt ei ole tootjatel võimalik ette teada kui palju kaupa konkreetsele veokile laetakse või reisijaid konkreetse bussiga veetakse. Küll aga toetab see muudatus pikemate ja raskemate veokite kasutuselevõttu² ja ühistranspordi kasutamise eelistamist isiklikele sõidukitele, mida vedajate esindusorganisatsioonid on ka varem oluliseks pidanud.

6. Eesti riik võiks võtta **kasutusele** (ja ka teha vastavad ettepanekud Euroopa Komisjonile) **mitmekesisemad meetmed säästlikuma veokipargi ja kütuste kasutuselevõtmise motiveerimiseks**. Selleks on otstarbekas ette näha Eesti/ EL poolsed toetusmeetmed madala ja nullheitmega sõidukite

¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/121022023005>

² Vt nt pöördumine Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poole 13.10.2022, <https://adr.rik.ee/mkm/dokument/13025286>

soetamise ja kasutamise soodustamiseks. Näiteks toetused vähem saastavama sõiduki soetamisel, kokkulepped pankadega soodsamate liisinguintresside rakendamiseks, maksuvabastused ja soodustused (registreerimismaks, raskeveokimaks, teekasutustasu jt) keskkonnasõbralikematele sõidukitele. Samuti tuleks kaaluda viia kütuseaktsiis heitme-põhiseks, et kaasa aidata sujuvale üleminekule rohepöörde eesmärkide saavutamiseks (sh nt HVO aktsiisi vähendamine, et suurendada konkurentsivõimet tavadiisliga).

Ühtlasi juhime tähelepanu, et vedajate esindusorganisatsioon koondav **Rahvusvaheline Maanteetranspordi Liit (IRU) on samuti seisukohad direktiivi ja selle muudatuse suhtes kujundanud. Neid seisukohti tuleks samuti Euroopa-üleste regulatsiooni kujundamisel arvestada.** IRU seisukohtadega on võimalik täpsemalt tutvuda järgmisel veebilehel: <https://www.iru.org/system/files/IRU%20Position%20on%20CO2%20Standards%20for%20HDVs.pdf>

Lugupidamisega

Kersten Kattai

tegevjuht
Autoettevõtete Liit

allkirjastatud digitaalselt

Toomas Orutar

nõukogu esimees
Eesti Logistika ja
Ekspedeerimise Assotsiatsioon

allkirjastatud digitaalselt

Ermo Pelorainen

peasekretär
Eesti Rahvusvaheliste
Autovedajate Assotsiatsiooni

allkirjastatud digitaalselt

Herkki Kitsing

juhatuse liige
Eesti Logistika ja
Ekspedeerimise Assotsiatsioon

allkirjastatud digitaalselt