

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

Madis Ross
madis.ross@mkm.ee

Sven Nurk
sven.nurk@mkm.ee

Arvamus Euro 7 määruse muutmise kohta

9. juuni 2023

Täname kaasamast Eesti seisukohtade kujundamisse Euroopa Komisjoni ettepaneku euro-7 määruse muutmise osas.

Hetkel kui Euroopa Liidu ja sellest johtuvalt riikide poliitika on suunatud kasvuhoonegaaside ulatuslikule vähendamisele nii transpordi kui teistes sektorites tuleks arendustegevused ja investeringute fookus suunata sellele eesmärgile. Olukorras, kus Euroopa Komisjon näeb maanteetranspordi sektoris CO₂-heitmepõhiste kütuste asendamise heitme-vabade kütustega ei ole endiste tehnoloogiate edasi arendamine otstarbekas.

Eesti veoki- ja sõiduautode park uueneb umbes 4% aastas. Täna Eesti teedel sõitvast raskeveokipargist kakskolmandikku, bussidest pooled ja sõiduautodest 70% on madalamad kui euro-6 klassi sõidukid (vt Tabel). Keskkonna vaates on oluliselt mõjusam suunata fookus ja nügida sõidukipargi uuenemist euro-6 klassile kui et arendada välja uus euro-7 klass. Euro-7 sõidukid jõuaksid märkimisväärses osas teedele alles järgmise kümnendi lõpuks, kuid samal ajal on ootus selleks ajaks transpordisektori emissiooni vähendada nullilähedaseks. Euroopa Liit ise on kehtestanud ja kehtestamas karme nõudeid CO₂ heitmega sõidukite müügile (näiteks, CO₂ heitmega sõiduautosid ei tohi müüa alates 2035. a ja linnaliinibusse alates 2030. a). Seejuures näevad tootjad null-heitmega veokite kasutusele võtmist juba oluliselt optimistlikumalt kui Euroopa Komisjon.

Tabel. Eesti sõidukipark (bussid M2 ja M3, veokid N3 ja sõiduautod M1 kategooriad) euro-klasside järgi.*

EURO-KLASS	BUSSID (M2 JA M3)		VEOKID (N3)		SÕIDUAUTOD (M1)	
	arv	%	arv	%	arv	%
EURO 6	1 924	50,8%	7 926	36,9%	197 790	30,2%
EURO 5	623	16,4%	4 008	18,7%	124 224	19,0%
EURO 4	352	9,3%	2 264	10,5%	135 446	20,7%
EURO 3	330	8,7%	2 501	11,6%	32 054	4,9%
EURO 2	66	1,7%	624	2,9%	1 341	0,2%
EURO PUUDUB	494	13,0%	4 149	19,3%	163 649	25,0%
KOKKU	3 789	100,0%	21 472	100,0%	654 504	100,0%

* Registri järgi kasutuses sõidukid. Seisuga mai 2023.

Allikas: Transpordiamet, sõidukite registriandmete statistika.

Tõsiselt tuleks võtta Euroopa autotootjate analüüsi (<https://www.acea.auto/press-release/euro-7-direct-costs-4-to-10-times-higher-than-european-commission-estimates-new-study-reveals/>), mis seab kahtluse alla Euroopa Komisjoni poolt tellitud analüüsi majanduslike mõjude paikapidavuse. Tootjad näevad euro-7 aredestest tulevalt 4-10 korda suuremat hinnakasvu võrreldes Euroopa Komisjoni tellitud mõjuanalüüsiga. See võib tuua veoki või bussi hinnale juurde kuni 11 700 eurot ja sõiduautode hinnale kuni 2 600 eurot. Eestis näitel tähendaks see ainult raskeveokite puhul ligi 9% kallimaid veokeid ja näiteks 10 aasta jooksul ligi 100 miljonit eurot lisakulu. Sõiduautode puhul oleks tänaste müügimahtude juures lisakulu 10 aasta jooksul enam kui pool miljardit eurot. Need kulud jäävad lõpuks tarbijate kanda. Otstarbekam on need ressursid (nii raha, aeg kui arendusvõimekused) suunata vana sõidukipargi uuendamisele ja null-heitmega sõidukipargi arendamisele ja kasutuselevõtmise ettevalmistamisele.

Lugupidamisega

allkirjastatud digitaalselt

Kersten Kattai
tegevjuht