

## ÕVP transpordi III töörühma koosolek

**Toimumisaeg:** 2. november algusega kell 09:05

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

**Kohalolijate nimekiri käesoleva dokumendi lisas 1**

**Protokollis:** Hanna-Lii Kupri (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 Keskkonna-uuringute 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 Euroopa Liidu (EL) liikmesriigi jaoks aastateks 2020 ja 2030 saasteainete heitkoguste vähendamise kohustused viiele peamisele õhusaasteainele: eriti peened osakesed (PM<sub>2,5</sub>), vääveldioksiid (SO<sub>2</sub>), lämmastik-oksiidid (NO<sub>x</sub>), mittemetaansed lenduvad orgaanilised ühendid (LOÜ) ning ammoniaak (NH<sub>3</sub>).

Töö tulemusena valmib vastavalt direktiivile 2016/2284/EL ÕVP, mis sisaldab ülevaadet Eesti paiksetest ja liikuvatest heiteallikatest välisõhku eralduvate õhusaasteainete heitkoguse vähendamise võimalustest ja potentsiaalset ning heitkoguste vähendamise meetmetest. Lisaks seatakse formuleeritud meetmete rakendamisele tähtsajad ning hinnatakse meetmete rakendamise maksumust. Samuti peab ÕVP hõlmama meetmeid, mis oleks kohaldatavad kõigile asjaomastele sektoritele sh põllumajandus, tööstus, energeetika, maanteetransport ja muud liikuvad heiteallikad, kodumajapidamine ja lahustite kasutamine.

Ajakava:

09:00 – 09:10 Sissejuhatus

09:10 – 13:00 Töörühma liikmete meetmete tagasiside tutvustus ja meetme sisu kirjelduse arutelu

Sissejuhatus

Töörühma juht (Stanislav Štōkov, EKUK) esitas eelmise koosoleku lühikokkuvõtte, kus lepiti kokku BAU ja ÕVP stsenaariumis. Fookuseks PM<sub>2,5</sub> ja NO<sub>x</sub> heide. Koosoleku eesmärk on meetmete sisustamine ja millele poliitika kujundaja peaks rõhku pöörama. Tagasiside meetmete küsimustikule andis 4 organisatsiooni. Meetmed on pärit ESR uuringust.

Meetmed transpordi sektoris

## **1. Sõiduautode registreerimis- ja aastamaks**

### Meetme esialgne kirjeldus:

Autode energiaklassist (kütusekulust) sõltuva sõiduautode registreerimis- ja/või aastamaks on üks võimalus kütusesäästlikuma autopargi kujundamiseks. Maksu eesmärk ei ole auto kui sellise maksustamine ja riigi maksutulude suurendamine, vaid tarbijate valikute mõjutamine ning ökonoomsema sõidukipargi kujundamine. Sõiduautodega seotud maksud peaksid kõik olema sõiduki energiakulu või EURO klassi põhised. Energiakulu vähendamise potentsiaal ei sõltu otseselt maksu liigist, vaid diferentseerimise tasemest (st diferentseerimisest sõiduki kütuse kulu ja/või EURO klassi järgi).

### Töörühma täiendused:

Autode EURO-klassist sõltuva sõiduautode registreerimismaks on üks võimalus kütusesäästlikuma autopargi kujundamiseks. Maksu eesmärk ei ole auto kui sellise maksustamine ja riigi maksutulude suurendamine, vaid tarbijate valikute mõjutamine ning ökonoomsema sõidukipargi kujundamine. Sõiduautodega seotud maksud peaksid kõik olema sõiduki EURO klassi põhised. Sõiduautode registreerimismaks peaks olema proportsionaalselt kõrgem EURO 1–4 klassi sõidukitel ning tavapärase EURO 5–6 klassi sõidukitel, samuti võiks arvestada auto kubatuuridega (väikeautodel väiksem tasu, suurematel suurem tasu). Raske- ja lihtveokite ning busside puhul peaks registreerimismaks olema proportsionaalselt kõrgem EURO 1–5 klassidel. Kõrgem registreerimismaks peaks olema heidutus madalama EURO-klassiga sõidukite soetamiseks. Eristama peaks ka elektri, CNG ja LPG sõidukeid, kusjuures eelised peaks olema tehases paigaldatud gaasiseadmega sõidukitel. Lisaks tuleb erisused luua vana- ja/või hobisõidukitele. Energiakulu vähendamise potentsiaal ei sõltu otseselt maksu liigist, vaid diferentseerimise tasemest (st diferentseerimisest sõiduki kütuse kulu ja/või EURO klassi järgi).

## **2. Raskeveokite teekasutustasud**

### Meetme esialgne kirjeldus:

Alates 2018. a algusest kehtiv ajapõhine teekasutustasu tuleks asendada KHG säästu seisukohalt tõhusama kilomeetripõhise tasuga, lisaks ka EURO klassiga siduda. Sarnaselt muudele sõidukitele on kilomeetripõhised teekasutustasud diferentseeritud sõltuvalt läbitud vahemaast, kohast, taristu koormatusest ja sõiduki keskkonnanäitajatest. Leida meetmed välismaiste veokite maksustamiseks.

### Töörühma täiendused:

Alates 2018. a algusest kehtiv ajapõhine teekasutustasu tuleks asendada kasvuhoonegaaside ja välisõhu saasteainete säästu seisukohalt tõhusama kilomeetripõhise tasuga ning lisaks siduda EURO-klassiga. Võrreldes tänasega peaks erinevate EURO-klasside teekasutustasude erinevusi veelgi suurendama. EURO 6 klassi raskeveokite teekasutustasud peaks olema oluliselt madalamad (nt seotud riigihangete kriteeriumitega), kui teiste EURO-klassidega raskeveokitel. Lisaks peaksid gaasiveokite<sup>1</sup> tasud olema madalamad kui EURO 6 klassi raskeveokitel. Sarnaselt muudele sõidukitele on kilomeetripõhised teekasutustasud

---

<sup>1</sup> Vajab täiendavat analüüsi, et selgitada välisõhu saasteainete ja kasvuhoonegaaside heitkoguseid kilomeetri kohta

diferentseeritud sõltuvalt läbitud vahemaast, kohast, taristu koormatusest ja sõiduki keskkonnanäitajatest.

### **3. Elektriautod**

#### Meetme esialgne kirjeldus:

Elektriautode energiatarbimine on oluliselt madalam kui sise põlemismootoriga sõidukitel. Keskmiseks toetuse suuruseks 2020. aastal on 5000 eurot auto kohta ning see väheneb aastas 5% võrra. Elmo programmis oli toetuse suuruseks keskmiselt 17 000 eurot. Sama investeeringut on otstarbekam suunata elektriautode taristu arendamiseks.

#### Töörühma täiendused:

Elektriautode energiatarbimine on oluliselt madalam kui sise põlemismootoriga sõidukitel. Investeeringut võib suunata ka suure läbisõiduga ärikasutuses olevate elektrisõidukite soetamise toetamiseks (nt soodustada suure läbisõiduga kuller-takso-ühiskasutuse sõidukite kasutuselevõttu). Rakendada maksusoodustusi linnasisese suure läbisõiduga elektriautodele.

### **4. Ruumilised ja maakasutuslikud meetmed linnades transpordi energiasäästu suurendamiseks**

#### Meetme esialgne kirjeldus:

Tegemist on meetmete kompleksiga: (1) Maakasutuse suunamine valglinnastumise ja autost sõltuvuse vähendamiseks; (2) Linnatänavate ümberkorraldamine ühistranspordi ja kergliikluse edendamiseks; (3) Linnade ja ettevõtete liikuvuskorralduse arendamine.

#### Töörühma täiendused:

Tegemist on meetmete kompleksiga:

1. Maakasutuse suunamine valglinnastumise ja autost sõltuvuse vähendamiseks, mh kõik riigi ja KOV investeeringud (koolid, haiglad, , lasteaiad, üürikorterid, teenused, jms) võiks saada rahastamistingimuse, et need paikneksid olemasolevast rongi-, trammi- või bussipeatusest maksimaalselt 300 m kaugusel;
2. Linnatänavate ümberkorraldamine ühistranspordi ja kergliikluse edendamiseks. Oluline on vähese keskkonnamõjuga ühistranspordi eelisarendamine. Vähese keskkonnamõjuga ühistransport on sh, kuid mitte ainult biometaan- ja elektriühisõidukid. Tähelepanuta ei tohi jätta kaubavedu teostavate sõidukite vajadusi;
3. Linnade ja ettevõtete liikuvuskorralduse arendamine, sh peaks arvestama teede ja tänavate kaubavedude läbilaskvuse parandamist.
4. Tugimaanteede liiklemiskeskonna ohutumaks ja kütusesäästlikumaks muutmise, mh kiiruste ühtlustamine, mis ei pruugi ilmingimata tähendada piirkiiruse vähendamist;
5. Toetused kohalikele omavalitsustele õhu- ja kliimasaaste projektide ellu viimiseks.

### **5. Sõidukite rehvid ja aerodünaamika**

#### Meetme esialgne kirjeldus:

Meetmega võetakse kasutusele parema veeretakistusega rehvid ning parandatakse sõidukite aerodünaamikat. Meede tähendab toetusi avaliku sektori poolt, kuna meede tekitab lisakulu erasektorile.

#### Töörühma täiendused:

Meetmega võetakse kasutusele parema veeretakistusega rehvid ning parandatakse sõidukite aerodünaamikat. Veokijuhtide ametikoolituse materjale täiendatakse, et rõhutada rehvide ja rehvirõhu kontrollimise olulisust. Soovituslik on korraldada ka vastavasisulisi kampaaniaid kaasates erinevaid osapooli (riigiasutused, koolitajad, ettevõtted jne).

## **6. Põhiraudteevõrgu raudteevõrgu elektrifitseerimine ja kasutuse laiendamine**

### Meetme esialgne kirjeldus:

Rail Baltic toob kaasa raudteetranspordi konkurentsivõime kasvu põhja-lõuna suunal, seisneb Rail Balticu energiasäästupotentsiaal peamiselt modaalses nihkes maanteedelt raudteele.

### Töörühma täiendused:

Meetme sisuks on olemasoleva raudtee elektrifitseerimine ning selle kasutuse laiendamine (mh mugavate reisirongide lisamine). Suurenema peab mahu- ja kaalukaubavedude osakaal. Edasist analüüsi vajab see, milline osa Eesti mitte-ajakriitilisest kaubaveost saab raudteele üle minna.

## **7. Autode teekasutustasud (va raskeveokid)**

Kilomeetripõhised teekasutustasud on sõiduki läbitud vahemaast, kohast, taristu koormatusest ja sõiduki keskkonnanäitajatest (EURO klass) sõltuvad diferentseeritud transpordimaksud või -tasud. Võrreldes kütuseaktsiisi tõstmisega on teekasutustasudega võimalik hõreda liikluse ja vähese ühistranspordiühendusega maapiirkondade autoliiklust vähem maksustada.

### Töörühma täiendused:

Teekasutustasusid diferentseerida energia- ja euroklassi järgi. Soodustusi tuleks rakendada erinevatele taastuvenergiat kasutavatele sõidukitele, veokitele ja bussidele. Meede oleks alternatiiviks autode aastamaksule, kuna mõlemat maksulist (aasta- ja teekasutusmaks) meedet ei oleks mõistlik rakendada korraga. Küll aga võib meetme rakendamist kaaluda täiendavalt tulevikus, kui suur osa sõidukitest juba liigub elektri või gaasi jõul.

## **8. Linna ummikumaks**

### Meetme esialgne kirjeldus:

Ummikumaks (congestion charge) on paindlik teede kasutamise maksustamine (nt Euro klassi põhiselt), eesmärgiga vähendada tipptunnil mootorsõidukitega liiklemist ja katta ummikutega seotud kulusid. Eeldab samal ajal ühistranspordi, kergliikluse ning linnatänavate kohandamist Tallinnas, et oleks piisavalt võimalusi alternatiivsete liikumisviisidega liikumiseks, et ummikumaksu vältida.

### Töörühma täiendused:

Ummikumaks (*congestion charge*) on paindlik teede kasutamise maksustamine (EURO-klassi, kütuse tüübi ja CO<sub>2</sub> heite põhiselt), eesmärgiga vähendada tipptunnil mootorsõidukitega liiklemist ja katta ummikutega seotud kulusid. Eeldab samal ajal ühistranspordi, kergliikluse ning linnatänavate kohandamist linnas, et oleks piisavalt võimalusi alternatiivsete liikumisviisidega liikumiseks, et ummikumaksu vältida. Muuhulgas ehitatakse Pargi ja Reisi parklad maksuala servades. Täiendavalt võib kaaluda puhta õhutoone linnas, kuhu on lubatud siseneda vaid alates teatud EURO-klassi sõidukitega või vastava tasu maksmisel. Ummikumaksu rakendades tuleb lähtuda vastava linna eripärast st, et kõikides linnades ei kohaldu ummikumaks identselt.

## 9. Linnade parkimispoliitika

### Meetme esialgne kirjeldus:

Linnade parkimiskohtade uuendamine (planeeringutes ja standardites optimaalse parkimiskohtade arvu nõuete väljatöötamine sõltuvalt arenduse asukohast) ja autode parkimiskohtade subsideerimise vähendamine (nii avalikus ruumis kui ka ettevõtete territooriumil) soodustab ühistranspordi kasutamist ja kergliikluse kasutamist ning vähendab kulutusi parkimiskohtade ehitamiseks ja hooldamiseks.

### Töörühma täiendused:

Linnade parkimiskohtade uuendamine (planeeringutes ja standardites optimaalse parkimiskohtade arvu nõuete väljatöötamine sõltuvalt arenduse asukohast) ja autode parkimiskohtade subsideerimise vähendamine (nii avalikus ruumis kui ka ettevõtete territooriumil) soodustab ühistranspordi kasutamist ja kergliikluse kasutamist ning vähendab kulutusi parkimiskohtade ehitamiseks ja hooldamiseks. Linnadel on soovituslik kaaluda parkimistasu vastavusse seadmist sõiduki EURO-klassist. Linnade keskuste servadesse või ühistranspordisõlmedesse tuleks kaaluda Pargi ja Reisi parklate ehitamist. Selleks peaks kaardistama riigi maa, kuhu seda on võimalik ja mõistlik teha. Tarvilik on meedet rakendades arvestada transpordisüsteemi terviklikkuse printsiipi.

## 10. Ökonoomse juhtimise edendamine

### Meetme esialgne kirjeldus:

Säästlik sõiduviis (*eco-driving*) aitab säästa kütust, vähendada mürataset, heitgaase, õnnetusi ning kulutusi sõidukite remondile. Säästlikku sõiduviisi saab kujundada õige käigu ja kiiruse valikuga, järskude pidurduste ja kiirenduste vältimise ning liigse koorma eemaldamise abil.

### Töörühma täiendused:

Säästlik sõiduviis (*eco-driving*) aitab säästa kütust, vähendada mürataset, heitgaase, õnnetusi ning kulutusi sõidukite remondile. Säästlikku sõiduviisi saab kujundada õige käigu ja kiiruse valikuga, järskude pidurduste ja kiirenduste vältimise ning liigse koorma eemaldamise abil. Riik võib eesmärkide saavutamiseks korraldada inimeste harimiseks kampaaniaid, *eco-driving* koolitusi bussi- ja kaubaveofirmadele. Riigile teenuseid osutavatel juhtidel/ettevõtetel peab olema nn *roheline sertifikaat*, mis tõestaks *eco-driving* koolituste läbimist ettevõttes tegutsevate juhtide poolt (võimalik lisada riigihankesse kriteeriumiks).

## 11. Kergliikluse arendamine

### Meetme esialgne kirjeldus:

Jalgsi ja jalgrattaga liikumine on oluline osa transpordisüsteemist ning elanikkonna liikuvuse tagamisest. Kergliikluse osakaalu vähendamine on paljuski tingitud autostumise kasvust, töö- ja elukohtade ning teenuste ümberpaiknemisest ja sellega seotud vahemaade suurenemisest (keskmised tööle liikumise vahemaad on kasvanud kümne aasta jooksul 30%).

### Töörühma täiendused:

Jalgsi ja jalgrattaga liikumine on oluline osa transpordisüsteemist ning elanikkonna liikuvuse tagamisest. Kergliikluse osakaalu vähendamine on paljuski tingitud autostumise kasvust, töö- ja elukohtade ning teenuste ümberpaiknemisest ja sellega seotud vahemaade suurenemisest (keskmised tööle liikumise vahemaad on kasvanud kümne aasta jooksul 30%). Selliste trendide

ümberpööramiseks tuleb arendada kergliiklusteid kohtades, kus neil on suur kasutuspotentsiaal ja suurimad positiivsed mõjud (nt linnade keskused). Vajalik on riikliku jalgsi liikumise ja jalgrattastrateegia välja töötamine ning kompetentsi tõstmine avalikus sektoris. Rattaliikluse suurendamist (nt rattarendi punktidega) tuleb arendada koos ühistranspordiga, sh peab silmas pidama, et rongis oleks võimalik rattaid transportida. Soovituslik on arendada rattaringlust, sh elektritõukerataste ringlust.

## **12. Ühistranspordi teenuse lisamine**

### Meetme esialgne kirjeldus:

Meetmega parandatakse ühistranspordi kättesaadavust ja veovõimet liinide väljumiste arvu suurendamise, suurema veovõimega ühissõidukite väljumiste osakaalu suurendamise ja uute liinide (näiteks rongidele etteveo) käiku võtmisega, seda eelkõige kütusesäästlikumate ühistranspordiliikide, nagu (elektri)rong, tramm ja troll, teenuste lõikes. Meedet on vaja rakendada eelkõige tihedama asustusega maakondades ja suuremates linnades.

### Töörühma täiendused:

Meetmega parandatakse ühistranspordi kättesaadavust ja veovõimet liinide väljumiste arvu suurendamise, suurema veovõimega ühissõidukite väljumiste osakaalu suurendamise ja uute liinide (näiteks rongidele etteveo) käiku võtmisega, seda eelkõige kütusesäästlikumate ühistranspordiliikide, nagu (elektri)rong, tramm ja troll, teenuste lõikes. Meedet on vaja rakendada eelkõige tihedama asustusega maakondades ja suuremates linnades. Meetme raames tuleks ühistransporti vaadelda koos individuaaltranspordiga üldise mobiilsuse vaatevinklist. Soovituslik on integreerida kogu regiooni ühistransport, selle omandist ja operaatorist sõltumata. Lisaks, suurendada omavalituste ja maakondade kompetentsi ühistranspordi arendamisel ja planeerimise-liiklusnõudluse seostel. Hõreasustusega piirkondades peab suurenema ühistranspordi paindlikkus. Soovituslik on suure veovõimega pikendatud busside suurem kasutamine (BRT – *Bus Rapid Transit*).

Urvida tuleks nõudepõhisuse ja riskasutuse võimalusi ning soodustada piletite riskasutamist (riigiülene piletisüsteem).

## **13. Kaugtöö ja e-teenused**

### Meetme esialgne kirjeldus:

ENMAK 2030 viidatud uuringute järgi võiks kaugtöö maksimaalne energiakulu vähendamise potentsiaal olla 5–6%, arvestades ka kaudseid tulusid. Kaugtöö-keskuste rajamine eeldab investeringuid. Kaugtöökeskuse all mõistetakse tavaliselt inimese elukoha lähedal või logistiliselt sobivas kohas asuvaid kontoriruumi, kus on tagatud töötamiseks vajalikud tingimused (töökeskkond, ergonoomika, sidevahendid, IKT).

### Töörühma täiendused:

ENMAK 2030 viidatud uuringute järgi võiks kaugtöö maksimaalne energiakulu vähendamise potentsiaal olla 5–6%, arvestades ka kaudseid tulusid. Kaugtöö eeliste ning liikumisviiside erineva keskkonnamõju paremaks esiletoomiseks peab rohkem välja tooma iga liikumisega kaasnenud CO<sub>2</sub> ja teiste heitmete kogused. Näiteks võiks takso- ja sõidujagamise programmid (Taxify, Uber, Yandex) näidata läbitud sõidu heitmete kogust sõltuvalt sõiduki kütusest ja mootorist. Riigi poolt tellitud reisiplaneerijad peaks samuti näitama keskkonnasõbralikkuse aspekti.

## **14. Autode kooskasutus**

### Meetme esialgne kirjeldus:

Eestis on loodud mõned autode lühirendisüsteemid: ELMO elektriautode rent, Minirent ja P2P autorenditeenus Autolevi. Toetavad meetmed avaliku sektori poolt oleksid sõidujagajate lubamine ühistranspordi rajale, parkimise soodustamine (tasuta vms), ummikumaksu vähendamine jne.

### Töörühma täiendused:

Eestis on loodud mõned autode lühirendisüsteemid: ELMO elektriautode rent, Minirent ja P2P autorenditeenus Autolevi. Toetada elektrimopeedide ja jalgrataste lihtsat rentimist. Toetavad meetmed avaliku sektori poolt oleksid sõidujagajate lubamine ühistranspordi rajale, parkimise soodustamine (tasuta vms), ummikumaksu vähendamine, muud maksusoodustused jne. Tuleb teha teavitustööd populariseerimaks autode kooskasutust (ühine tööle sõitmine jne). Sõidujagajad oleksid vabastatud linnade ummikumaksust.

## LISA 1. Osalejate nimekiri

Aimar Lukk	Tallinna Tehnikakõrgkool
Andre Zahharov	Alexela, Logistika ja transiidi assotsiatsioon
Andre Tammik	EKUK
Arno Sillat	AMTEL
Heidi Koger	Keskkonnaministeerium
Heiko Heitur	Keskkonnaministeerium
Helen Heintalu	Keskkonnaagentuur
Indrek Jakobson	Erametsakeskus
Aare Sirendi	Keskkonnaministeerium
Laura Remmelgas	Balti Keskkonnafoorum
Mart Raamat	Keskkonnaministeerium
Natalija Kohv	Keskkonnaagentuur
Marek Maasikmets	EKUK
Hanna-Lii Kupri	EKUK
Riina Maruštšak	Keskkonnaministeerium
Kristina Kaar	Keskkonnaministeerium
Kaur Sarv	Maanteeamet