**SELETUSKIRI**

**Eesti seisukohad Euroopa Liidu “Eesmärk 55” kliimapaketi kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi, jõupingutuste jagamise määruse, lennunduse, metsanduse, maakasutuse ja maakasutuse muutuse ning sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO2-heite normide määruse eelnõude kohta.**

# 

# Algatuse eesmärk

14. juulil avaldas Euroopa komisjon uue kliima- ja energiaalase seadusandluse paketi. Paketi eesmärk on viia kõik olulisemad kliima- ja energiaraamistiku õigusaktid kooskõlla Euroopa Liidu (EL) ülese kliimaeesmärgiga vähendada kasvuhoonegaaside (KHG) netoheidet aastaks 2030 vähemalt -55% (varem -40%) võrreldes 1990. aastaga ning liikuda seeläbi EL-ülese kliimaneutraalsuse eesmärgi saavutamiseni aastaks 2050. Kõrgema kliimaeesmärgi leppisid riigijuhid kokku 2020. aasta detsembri Euroopa Ülemkogus ja see sätestati ELi kliimamääruses[[1]](#footnote-1). Tegemist on netoheite eesmärgiga, seega arvestatakse nii KHG heitkogust kui ka sidumist.

„Eesmärk 55“ kliimapakett koosneb mitmest kliima- ja energiaalasest omavahel seotud algatusest, mis kõik juhinduvad samast eesmärgist – tagada üleminek õiglasele, konkurentsivõimelisele ja keskkonnasõbralikule majandusele aastani 2030 ja sellest edasi. Pakett on kompleksne, hõlmates nii piirangute ja eesmärkide seadmist (KHG sihttasemed), stiimuleid alternatiivsete lahenduste kiiremaks kasutuselevõtuks kui ka toetavaid meetmeid. Laiemas plaanis on paketi eesmärk tagada sujuvam teekond kliimaneutraalsuseni aastaks 2050. See pakett on aluseks ELi õigusaktide läbirääkimistele, mille tulemusel on kavas jõuda ELi liikmesriikide ja Euroopa Parlamendi osalusel lähiaastail kokkulepeteni. Ettepanekute kohaselt jõustuksid erinevad õigusaktid või nende muudatused vahemikul 2023-2026.

Käesolevas seletuskirjas on käsitletud Keskkonnaministeeriumi vastutusvaldkonnas olevaid kliimapaketi „Eesmärk 55“ faile, milleks on:

- Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi muudatuste ettepanek

- Liikmesriikide kohustuslike iga-aastaste kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise ehk jõupingutuste jagamise määruse muudatus

- Lennunduse panus liidu majanduse heite vähendamise eesmärgi saavutamisse ja ülemaailmse turupõhise meetme asjakohase rakendamiseni ja sama teemaga seotud otsuse eelnõu

- Kliimaneutraalsuse eesmärgid maakasutus-, metsandus- ja põllumajandussektoris

- Määruse muudatus uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidi- heite standardite karmistamiseks vastavalt liidu suurenenud kliimaeesmärkidele

- Otsuse muutmine seoses ELi kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi turustabiilsuse reservi paigutatavate lubatud heitkoguse ühikute kogusega aastani 2030.

# 

# Koostajad

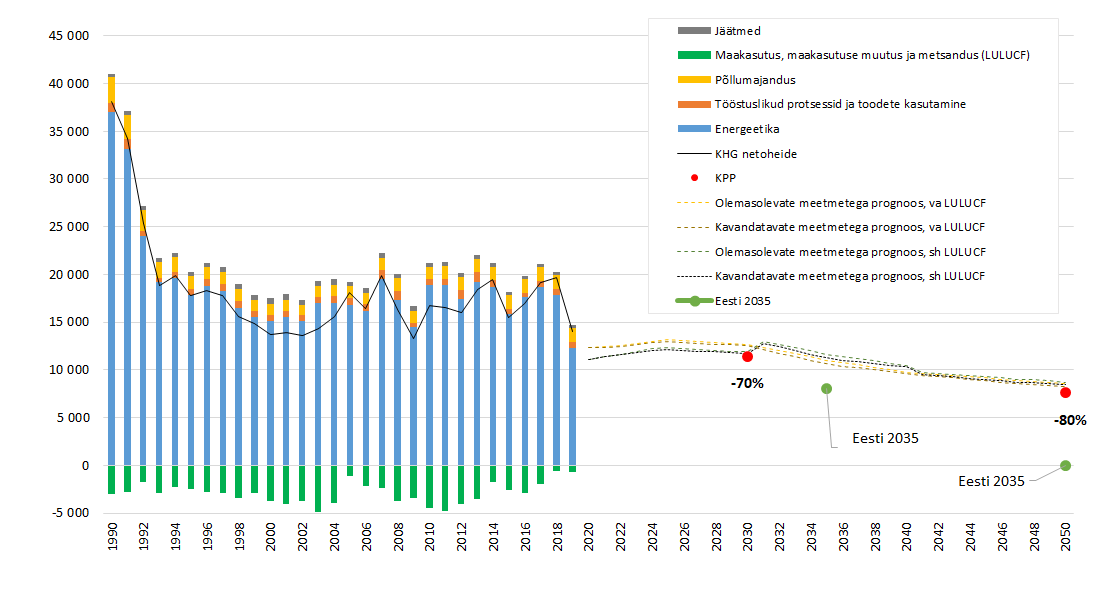
Seletuskirja koostasid ministeeriumite ja huvigruppide sisendit arvestades ELi heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi, jõupingutuste jagamise määruse ning sõidukite CO2-heite normide teemal Keskkonnaministeeriumi kliimaosakonna nõunikud Laura Remmelgas ([laura.remmelgas@envir.ee](mailto:laura.remmelgas@envir.ee)), Mart Kiis ([mart.kiis@envir.ee](mailto:mart.kiis@envir.ee)) ja Imre Bányász ([imre.banyasz@envir.ee](mailto:imre.banyasz@envir.ee)) ning LULUCF määruse teemal metsaosakonna nõunikud Kadi Kõiv ([kadi.koiv@envir.ee](mailto:kadi.koiv@envir.ee)) ja Kristel Järve ([kristel.jarve@envir.ee](mailto:kristel.jarve@envir.ee)). Seisukohtade ja seletuskirja kujundamises osalesid kliimaosakonna juhataja Kädi Ristkok ([kadi.ristkok@envir.ee](mailto:kadi.ristkok@envir.ee)), Keskkonnaministeeriumi nõunik Ivo Krustok ([ivo.krustok@envir.ee](mailto:ivo.krustok@envir.ee)), metsaosakonna juhataja Meelis Seedre ([meelis.seedre@envir.ee](mailto:meelis.seedre@envir.ee)), välissuhete osakonna nõunik Annaliisa Jäme ([annaliisa.jame@envir.ee](mailto:annaliisa.jame@envir.ee)) ning nõunikud keskkonnaküsimustes Eesti Alalises Esinduses ELi juures Janika Laht ja Jörgen Talkop. Valdkondade eest vastutavad asekantslerid Kristi Klaas ja Marku Lamp.

Seisukohtade koostamises ja kujundamises osalesid Maaeluministeerium, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Rahandusministeerium, Välisministeerium.

**Sisukokkuvõte**

2017. aastal vastu võetud Eesti pikaajalise kliimapoliitika arengudokumendi „Kliimapoliitika põhialused aastani 2050“ kohaselt on Eesti pikaajaline siht vähendada Eesti KHG koguheidet 2030. aastaks 70% ja 2050. aastaks 80% võrreldes 1990. aastaga. Samas on Eesti juba integreerinud riikliku 2050. aasta kliimaneutraalsuse eesmärgi oma pikaajalisse arengustrateegiasse “Eesti 2035”[[2]](#footnote-2), mis võeti Riigikogus vastu 12.05.2021. Strateegia "Eesti 2035” seab eesmärgiks, et aastaks 2050 on Eesti konkurentsivõimeline, teadmiste põhise ühiskonna ja majandusega kliimaneutraalne riik, kus on tagatud kvaliteetne ja liigirikas elukeskkond ning valmisolek ja võime kliimamuutuste põhjustatud ebasoodsaid mõjusid vähendada ja positiivseid mõjusid parimal viisil ära kasutada. Eesti viimase, 2021. aasta märtsis avaldatud KHG inventuuriaruande kohaselt oli Eesti KHG heide 2019. aastal ligikaudu 14,7 miljonit tonni CO2 ekvivalenti (CO2 ekv). Kui võtta arvesse ka maakasutuse ja metsanduse sektor, siis oli 2019. aastal Eesti KHG netoheide ligikaudu 14 miljonit tonni CO2 ekv. Võrreldes 1990. aastaga on Eesti KHG koguheide 2019. aastaks vähenenud ligikaudu 64%. Sektoripõhiselt on Eestis kõige suurem KHG heite vähenemine toimunud ELi kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemis (ELi HKS). EL HKSis osalevate Eesti käitiste KHG heide vähenenud 2020. aasta seisuga tasemeni 5,6 mln t CO2 ekv. Nii ELi HKSi sektori kui ka Eesti koguheide on vähenenud suuresti tänu põlevkivi-elektrijaamadest tuleneva heite vähenemisele.

Energeetikasektor on suurim kasvuhoonegaaside allikas Eestis. 2019. aastal pärines 83,5% Eesti KHG heitkogusest energeetikavaldkonnast. Energeetikasektori heide tekib kõigi kasutatud kütuste pealt. Sektor hõlmab nii elektri- ja soojatootmise, tööstuse, transpordi, äri- ja avaliku sektori, kodumajapidamiste kui ka põllumajandussektori kütuste kasutust. Transpordisektor moodustab 19,5% energeetikasektori heitkogusest ja 16,3% Eesti koguheitest. Transpordisektori heide tekib valdavalt (2019. aastal 98% ulatuses) maanteetranspordist. Energeetikasektorile järgneb põllumajanduse valdkond 10,2%, kus suurema osa koguheitest moodustavad otsesed heitkogused põllumajandusmaalt, mis on muude tegurite hulgas seotud ka põldude väetamisega, ja heitkogused kariloomade soolesisesest fermentatsioonist (eelkõige suu kaudu, aga vähesemal määral ka kõhugaasidena eralduv metaan). Tööstuslike protsesside ja toodete kasutamise valdkond moodustab Eesti koguheitest 4%, valdav osa heitkogustest tuleb seejuures mineraalsete ainete tööstusest ning külmutus- ja kliimaseadmetes kasutatavad külmaainetest. Kõige väiksema osa moodustab jäätmekäitluse valdkond kahe protsendiga. Jäätmekäitlussektoris moodustab kõige suurema osa tahkete jäätmete ladestamisel tekkiv heide. Maakasutuse, maakasutuse muutuse ja metsanduse ehk LULUCF sektoris seoti 2019. aastal ligikaudu 0,7 miljonit tonni CO2 ekv. Joonisel 1 on esitatud Eesti kasvuhoonegaaside heitkogused sektorite kaupa perioodil 1990-2019 ja tulevikuprognoos aastani 2050.

****Joonis 1.Eesti kasvuhoonegaaside heitkogused sektorite kaupa aastatel 1990–2019 ja prognoosid aastani 2050, kt CO2 ekvivalenti[[3]](#footnote-3).

**Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem (**ELi HKS) on loodud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2003/87/EÜ[[4]](#footnote-4) (ELi HKSi direktiiv). Kauplemissüsteem hakkas toimima 2005. aastal ning on ELi kliimapoliitika nurgakiviks. ELi HKSis on kehtestatud heitkoguse ülemmäär, mida iga-aastaselt vähendatakse. ELi HKS põhineb nn piiramise ja kauplemise süsteemil (inglise keeles *cap and trade*).

ELi HKSi kuuluvad nii paiksed käitised kui ka õhusõidukikäitajad. Paiksete käitiste puhul kuuluvad ELi HKSi vähemalt 20 MW installeeritud nimisoojusvõimsusega energiatootmiskäitised ning energiamahukad tööstuskäitised, mis kasutavad fossiilsete kütuste põletamisel saadud energiat. Sellisteks sektoriteks on näiteks elektritootmine, soojusenergeetika, tsemenditootmine, õli rafineerimine, terase tootmine, alumiiniumi tootmine, lubja tootmine, klaasi tootmine, paberi ja papi tootmine, hapete tootmine ja orgaaniliste keemiliste ühendite tootmine. ELi HKSi kuulub alates 2021. aastast kokku ligikaudu 10 000 käitist ning 40% ELi KHG heitkogusest. Eestis kuulub ELi HKSi alates 2021. aastast 44 elektri-, sooja-, põlevkiviõli-, tsemendi-, paberi- ja pabermassi-, telliste-, lubja- ja klaasitootjat.

ELi HKSis lõppes 2020. aastal kolmas kauplemisperiood (2013–2020) ning alates 2021. aastast algas neljas kauplemisperiood (2021–2030). Neljanda kauplemisperioodi reeglid kinnitati 2018. aastal muudetud ELi HKSi direktiiviga. Kauplemine toimub süsteemi loodud lubatud heitkoguse ühikute (LHÜ) raames. LHÜde üldkogus on määratud EL liikmeriikide ajalooliste heitkoguse andmete põhjal. Alates kolmanda kauplemisperioodi algusest kehtestati üldkogus EL liikmesriikide aastate 2008–2012 heitkoguse andmete põhjal. Igal aastal vähendatakse seda vastavalt lineaarsele vähendamistegurile (inglise keeles *linear reduction factor,* LRF). Kolmandal kauplemisperioodil oli LRF 1,74%. Alates neljandast kauplemisperioodist on LRF 2,2% ühikute üldkogusest. Ühikute üldkogus jaguneb 57% osas riikidele enampakkumiseks suunatud ühikuteks ning 43% eraldatakse ettevõtetele tasuta. ELis on hetkel kehtivaks eesmärgiks vähendada ELi HKSi sektorites KHG heidet 43% võrreldes 2005. aasta tasemega. 2019. aasta seisuga on saavutatud ELi HKSis ligikaudu 35% KHG heitkoguste vähenemist. Võrreldes 2018. aastaga on vähenemine olnud 9,1%[[5]](#footnote-5). Seoses uuendatud EL 2030. aasta üldeesmärgiga on vajalik tõsta ka ELi HKS sektorite KHG heitkoguse vähendamise eesmärki.

ELi HKSi kuuluvad ettevõtted peavad kas ostma või neile eraldatakse tasuta teatud koguses LHÜsid. Tasuta saavad heitkoguse ühikuid eelkõige need ettevõtted, kelle puhul on konkurentsioht võrreldes kolmandate riikidega, kus tegutsevatele ettevõtetele sama rangeid nõudeid ei ole kehtestatud ning LHÜ hinnast tulenev kõrgem toote omahind ohustaks käitiste viimist madalamate keskkonnanõuetega riikidesse, mistõttu heitkogus ei väheneks. Seda nimetatakse süsinikdioksiidi heite ülekandumiseks (ka süsinikuleke). Tasuta LHÜsid ei eraldata elektritootmiskäitistele.

Need ettevõtted, kellele LHÜsid tasuta ei eraldata või nendest ei jätku iga-aastase tagastamiskohustuse täitmiseks, peavad puudujäägi ostma kauplemisturult või minema üle tõhusamatele tehnoloogiatele, mis tooks kaasa KHG heite vähenemise. Iga-aastane tagastamiskohustus tähendab seda, et ettevõtted peavad tagastama iga aasta 30. aprilliks eelmise kalendriaasta tõendatud heitkoguse aruandele vastava koguse LHÜsid ELi HKSi registris. Eestis esitavad ettevõtted käitise eelmise kalendriaasta heitkoguse aruande igal aastal hiljemalt 25. märtsiks.

Vastavalt ELi HKSi direktiivi artiklile 10a saavad käitajad, kelle põhitegevusalaks ei ole elektri tootmine, taotleda tasuta LHÜsid. Direktiivi kohaselt eraldavad EL liikmesriikide pädevad asutused käitajatele neile määratud tasuta LHÜd iga aasta hiljemalt 28. veebruaril. Alates 2021. aastast tuleb käitajatel esitada ka käitiste tootmistaseme aruanne, millele vastavalt on võimalik käitisele eraldatavaid lubatud heitkoguse ühikute kogust jooksvalt kohandada, kui käitises on toimunud tootmistaseme muutus vähemalt 15% ulatuses. Tasuta eraldatavate LHÜde kogused, sealhulgas kohandatud kogused, kinnitab Euroopa komisjon.

Käitistele tasuta eraldatavad LHÜde kogused arvutatakse välja vastavalt käitajate esitatud tegevusandmetele, mille põhjal määratakse käitaja ajalooline tootmistase. Ajalooline tootmistase korrutatakse läbi vastava sektori võrdlusalusega ning vajadusel ka sektoriteülese parandusteguriga (inglise keeles *cross sectoral correction factor,* CSCF). Võrdlusalus on ELi HKSi kuuluva sektori või allsektori 10% kõige efektiivsema käitise tegevusandmete põhjal arvutatud tegur, mis arvestab ühe ühikute tootmisel tekkivat CO2-heidet ning väljendub selles, kui mitu LHÜd on ühe toote ühiku tootmiseks vaja, et oleks võimalik katta tootmisel tekkiv CO2-heide. Kõige efektiivsemad käitised saavad seega ligi 100% tekkivast CO2-heitest tasuta eraldatavate LHÜdega kaetud. Võrdlusaluste eesmärk on innustada ELi HKSi käitisi parandama efektiivsust, et ühe ühiku toote tootmisel tekiks võimalikult vähe CO2-heidet. CSCFi rakendatakse juhul, kui käitiste taotletud LHÜde kogus ületab ELi HKSis saada olevate LHÜde kogust. Komisjon arvutab CSCFi välja iga LHÜde eraldusperioodi alguses, kui on teada käitajate taotletud LHÜde lõplik kogus.

ELi HKSi kuulub alates 2012. aastast ka Euroopa Majanduspiirkonna (EMP) lennujaamade vahel toimuv lennundus. Tegelikult hõlmab ELi HKSi direktiiv kogu EMP lennundust (sh ka EMP lennujaama saabuvaid ja EMP lennujaamadest lahkuvaid lende), kuid tulenevalt Rahvusvahelises Tsiviillennunduse Organisatsioonis (ICAO) toimuvatest läbirääkimistest, otsustati ELi HKSi direktiivi kohaldumist piirata. EMP lennujaama saabuvatele ja EMP lennujaamadest lahkuvatele lendudele kohaldub ICAO kehtestatud CO2-heite kompenseerimise ja vähendamise süsteem (inglise keeles *Carbon Offsetting and Reduction Scheme,* CORSIA).

Sarnaselt paiksetele käitistele tuleb ka lennundusettevõtetel, kelle aastane KHG heide ületab 10 000 tonni, seirata heidet lennukitest, mille stardimass on üle 5700 kg, ning tagastada vastavalt kalendriaasta jooksul tekkinud heitkogusele LHÜsid. Lennundussektoris eraldatakse samuti teatud ulatuses LHÜsid ettevõtetele tasuta. Eestis kuulub ELi HKSi üks lennundusettevõte, kuid pärast COVID-19 kriisi algust 2020. aastal oli ettevõtte aastane heitkogus alla 10 000 tonni, mille tõttu langes ettevõte alla künnise ja ELi HKSi nõuded enam ettevõttele ei kohaldu. Kui ettevõtte tegevus taastub ja heide ületab taas 10 000 tonni CO2 aastas, siis on ettevõte kohustatud jälle ELi HKSi nõudeid täitma.

**Jõupingutuste jagamise määrusega (JJM)**[[6]](#footnote-6) on ELi liikmesriikidele seatud siduvad riiklikud sihttasemed KHG heite vähendamiseks aastatel 2021-2030 nendes sektorites, mis ei kuulu EL HKSi, et vähendada ELi heidet määrusega hõlmatud sektorites 2030. aastaks 30% võrreldes 2005. aastaga. Heite sihttasemete trajektoor iga-aastaste eesmärkidega on sätestatud komisjoni rakendusotsusega (EL) 2020/2126 (Lisa 2)[[7]](#footnote-7). JJMi sektorite alla kuuluvad transport, põllumajandus, nn väikesemahuline energeetika (energiatootmine alla 20 MW nimisoojusvõimsusega seadmetes, sh hoonete energiatarbimine), jäätmekäitlus, tööstuslikud protsessid ja toodete kasutamine.

JJMi raames saab iga liikmesriik ise valida parimad meetmed ja praktikad KHG heite vähendamiseks. JJMis on KHG heitkoguste vähendamise sihttasemed aastaks 2030 seatud liikmesriikide lõikes, varieerudes kehtivas määruses liikmesriigiti vahemikus 0-40%. Kõrgema elatustasemega riikidele on seatud suhteliselt kõrgemad eesmärgid. Kuna vaid elatustasemel põhinevad eesmärgid tähendaksid nendele liikmesriikidele, kelle sisemajanduse koguprodukt (SKP) elaniku kohta on keskmisest kõrgem, suhteliselt kõrgeid kulusid, on nende riikide eesmärke kohandatud, et kajastada kuluefektiivsust õiglasel ja tasakaalustatud viisil.

Jõupingutuste jagamise määruse vastuvõtmisega 2018. aastal pikendati aastatel 2013-2020 kehtinud jõupingutuste jagamise otsusega (JJO) seatud põhimõtete toimimist. JJO järgi piiratakse Eesti heitkoguste kasvu lineaarselt aastani 2020, mil kauplemissüsteemi väliste sektorite maksimaalne heitkogus võib olla 11% suurem 2005. aasta KHG heitkogusest. Euroopa komisjoni eduaruande kohaselt saavutavad pea kõik liikmesriigid 2020. aasta eesmärgid ning seega täidetakse ka ELi-ülene JJO 2020. aasta eesmärk (-10% võrreldes 2005. aastaga)[[8]](#footnote-8). Prognooside kohaselt täidab ka Eesti olemasolevate meetmete rakendamisel 2020. aasta eesmärgi. Kuigi mitmed riigid ületavad perioodi viimastel aastatel oma aastaseid heite sihttasemeid, siis puudujäägid on plaanis kompenseerida perioodi varasematest aastatest üle kantud ühikute ülejääki kasutades.

2018. aastal moodustasid JJO sektorid 57% kogu ELi KHG heitest[[9]](#footnote-9). JJO heitkoguseid vähendati aastatel 2005-2014 ELis stabiilselt, ehkki aeglasemalt kui ELi HKSis. 2018. aastal olid JJO heitkogused EL-27 riikides 10% madalamad kui 2005. aastal. Perioodil 2015–2019 püsisid heitkogused aga 2014. aasta tasemest kõrgemal, see tulenes valdavalt transpordisektoris suurenenud heitkogustest. ELi liikmesriikide riiklikes energia- ja kliimakavade (REKK) põhjal esitatud prognooside kohaselt saavutatakse ELis 2030. aastaks JJMi sektorites KHG heite vähenemine 32% võrreldes 2005. aasta tasemega, juhul kui riigid rakendavad täielikult REKKides toodud täiendavaid meetmeid[[10]](#footnote-10). Olemasolevate poliitikate ja meetmete rakendamisel saavutatakse KHG heite vähenemine 19% võrra, mis on tunduvalt alla praeguse ELi JJMi eesmärgi (-30%). Seega nõuab juba tänaste JJM eesmärkide täitmine suures mahus täiendavaid meetmeid.

JJM võimaldab erinevaid paindlikkusmeetmeid, sh JJMi kohaste lubatud heitkoguse ühikutega kauplemist liikmesriikide vahel – iga tonni KHG heite kohta, mis liikmesriigil on lubatud õhku paisata, eraldatakse riigile üks heitkoguse ühik. Kui riik vähendab oma KHG heitkoguseid rohkem kui JJM ette näeb, siis on võimalik müüa ülejäänud ühikuid teistele riikidele, kellel esineb puudujääk. Kui eesmärke ei täideta, on võimalik ühikuid teistelt liikmesriikidelt osta. Aastatel 2027 ning 2032 korraldatakse liikmesriikide heitkoguste aruannete põhjalik ülevaade ehk nn ametlik vastavuskontroll. Heitkoguse ühikute ülejäägiga saab kaubelda piiramatus koguses peale vastavuskontrollide toimumist. Samas võib riik perioodil 2021-2025 igal ajal kaubelda ühikutega 5% ulatuses aastasest lubatud heitkogusest ning perioodil 2026–2030 10% ulatuses aastasest lubatud kogusest. Lisaks heitkoguse ühikutega kauplemisele näeb JJM ette ka teisi nn paindlikkusi (nt teatud protsendimäära ulatuses riigi JJMi ühikute laenamine järgmistest aastatest ja ühikute ülejäägi ülekandmine järgmistesse aastatesse, samuti teatud protsendimäära ulatuses). JJM kauplemisühikuid on võimalik vastavalt paika pandud reeglistikule kasutada ka LULUCF sektori kohustuste täitmiseks. Samuti on loodud võimalus vastupidiseks, st kasutada teatud mahus LULUCFi ühikuid JJM kohustuste täitmisel. Eesti võiks perioodil 2021-2030 kasutada JJMi eesmärgi täitmiseks kuni 0,9 mln tonni CO2 ekv ulatuses LULUCFi ülejääki.

JJMi sektorite heide moodustas Eestis 2019. aastal ligikaudu 42,2% riigi koguheitest. Sellest suurema osa moodustas transpordivaldkond (38,5%), järgnesid väikesemahuline energeetika (28,3%) ning põllumajandus (24,1%). Väiksema osa andsid jäätmesektor (4,9%) ning tööstuslikud protsessid ja toodete kasutamine (4,2%).

Eestil tuleb kehtiva JJMi kohaselt 2030. aastaks vähendada KHG heidet JJM sektoris summaarselt -13% võrreldes 2005. aasta tasemega. 2005. aastal oli JJM sektorite heide Eestis 6,14 mln t CO2 ekv ning 2019. aastal 6,21 mln t CO2 ekv. Kehtiva JJMi kohaselt võib 2030. aastal KHG heide olla maksimaalselt kuni 5,39 mln t CO2 ekv[[11]](#footnote-11). Kui Eestis on väikeenergeetika, jäätmemajanduse ning tööstuslike protsesside valdkondades heitkogused veidi langenud, siis põllumajanduse ja transpordisektori heitkogused on suurenenud.

**Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO2-heite normide määrusega**[[12]](#footnote-12) (EL) 2019/63 on tootjatele kehtestatud uute sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO2-heite normid, mis kohalduvad sõidukitele esmakordsel registreerimisel ELi turul. Määrus on täiendav ELi poolne õigusakt KHG heite vähendamiseks transpordisektoris ning annab selge suuna just maanteetranspordisektori CO2-heite vähendamiseks. Määrusega seatud normid kehtivad uutele M1 ja N1 kategooria sõidukitele. Määruse järgi on alates 1. jaanuarist 2020 liidus registreeritud uute sõiduautode ELi sõidukipargi keskmise CO2-heite sihttase 95 g/km ja liidus registreeritud uute väikeste tarbesõidukite ELi sõidukipargi keskmise CO2-heite sihttase 147 g/km. Sihttasemed alanevad iga viie aasta järel - alates 2025. aastast on need nii sõiduautode kui väikeste tarbesõidukite puhul 15% väiksemad kui 2021. aasta tase, alates 2030. aastast aga sõiduautode puhul 37,5% ja väikeste tarbesõidukite puhul 31% väiksemad võrreldes 2021. aasta tasemega. Määrusega sätestatakse tootjale üldine kohustus tagada, et tema sõidukipargi keskmine CO2-heide ei ületaks kalendriaasta jooksul registreeritud uute sõidukite puhul talle kehtestatud iga-aastast eriheite sihttaset. Asjaomane sihttase kehtib üksnes konkreetsele tootjale ja see arvutatakse ELi sõidukipargi heite sihttaset, heite piirnormi kõverat, tootja sõidukipargi keskmist massi ja võrdlusmassi arvesse võttes. Tootjad, kes ületavad lubatud eriheite sihttaset, peavad tasuma ülemäärase heite maksu 95 eurot iga ülemäärase heite koguse (g/km) ja iga uue registreeritud sõiduki kohta. Tootjad saavad kehtiva määruse kohaselt vähendada keskmist heidet, kasutades sõidukites ökoinnovatsiooni. Samuti on vähese heitega sõidukite kasutuselevõtu kiirendamiseks tootjatele ette nähtud stiimulid, nt kuni 2022. aastani võib sõiduautosid, mille CO2-heide on väiksem kui 50 g/km, tootja keskmise CO2-eriheite arvutamisel mitu korda arvesse võtta: kaks autot aastal 2020, 1,66 autot aastal 2021 ja 1,33 autot aastal 2022.

**Siduvad kohustused maakasutuse, maakasutuse muutuse ja metsanduse (*Land Use, Land Use Change and Forestry* ehk LULUCF) sektorist** tuleneva süsinikuheite osas perioodiks 2021–2030 tulenevad LULUCF määrusest (EL) 2018/841[[13]](#footnote-13), mis võeti vastu 2018. aasta mais. Määruse kohaselt peavad LULUCF sektori heitkogused perioodidel 2021-2025 ja 2026-2030 olema tasakaalustatud vähemalt samaväärse süsiniku sidumisega sama sektori poolt (nn *no-debit rule*) vastavalt arvestusreeglitele. LULUCF sektoris hinnatakse KHG heidet ja sidumist järgmistes maakasutuskategooriates: raadatud maa, metsastatud maa, majandatud metsamaa, majandatud põllumaa, majandatud rohumaa ja alates 2026. aastast majandatud märgala (sh turba­karjäärid). Kategooriad jagunevad omakorda vähemalt 20 aasta vältel samasse maakasutusklassi jäänud aladeks ja maakasutusmuutusega aladeks. Iga alakategooria all raporteeritakse aastast süsinikuvaru muutust järgmistes süsinikuallikates: elus biomass (maapealne ja maa-alune biomass), surnud orgaaniline aine (surnud puit ja varis) ja mullad (mineraal- ja turvasmullad). Lisaks antakse hinnang ka puittoodete (HWP) kohta alam­kategooriates: saematerjal ja puitplaadid, kemi-termo-mehaaniline puitmass ning paber ja papp. Peale süsinikuvarus toimuvate muutuste peetakse arvestust ka dilämmastikoksiidide (N2O) ja metaani (CH4) voogude üle, mis tulenevad turvasmuldade kuivendamisest, põlengutest ning lämmastiku mineraliseerumisest ja leostumisest muldades. Alates 1990. aastast on LULUCF sektori netoheide varieerunud suurtes piirides -4,9 mln t CO2 ekv kuni -0,6 mln t CO2 ekv.

KHG arvestust peetakse LULUCF sektoris vastavalt arvestusreeglitele, mis on erinevate kategooriate korral erinevad: majandatud põllumaa, rohumaa ja märgalade korral kasutatakse *net-net* arvestust (võrreldakse baasperioodiga 2005-2009), metsastamise ja raadamise korral *gross-net* arvestust (piirdub aruandlusperioodiga, puudub referentstase) ning majandatud metsamaa korral arvestust võrdlustaseme (FRL) suhtes. LULUCFi sektoris hinnatakse ainult inimtekkeliste kasvuhoonegaaside heidet ja sidumist ning aruandlus ei kajasta kogu maakasutuse KHG bilanssi ega arvesta ka puidu asendusefekti. Olenevalt arvestusreeglitest on seega võimalik, et sektor on heitev, kuid lähtuvalt arvestusreeglite kohaldamisest loetakse sektor siduvaks ning vastupidi.

Liikmesriigid esitavad komisjonile LULUCF õigusaktide täitmise aruande 15. märtsiks 2027 ajavahemiku 2021-2025 kohta ja 15. märtsiks 2032 ajavahemiku 2026-2030 kohta, mis sisaldab koguheite ja kogusidumise saldot. Juhul, kui liikmesriigi LULUCF sektor ei vasta *no debit* reeglile ehk heide ületab sidumise, saab kasutada paindlikkust JJM sektoriga või LULUCF ühikute ostmist teistelt liikmesriikidelt. Lisaks on võimalik teisel perioodil 2026-2030 kompenseerida heidet esimese perioodi 2021-2025 ühikute ülejäägiga. Metsamaal saab puuduoleva osa kompenseerida ka läbi metsamaa paindlikkusmeetme (aastatel 2021-2030 Eestil kokku 9,8 mln t CO2 ekv), eeldusel, et LULUCF sektor tervikuna on emiteeriv.

**Ülevaade komisjoni muudatusettepanekutest**

Kliimapaketiga tugevdatakse nii kehtivaid õigusakte kui esitatakse uusi algatusi erinevates poliitikavaldkondades ja majandussektorites: kliima, energia ja kütused, transport, hooned, maakasutus ja metsandus. Lisaks olemasolevate Moderniseerimis- ja Innovatsioonifondide suurendamisele tehakse ettepanek uue kliimameetmete sotsiaalfondi loomiseks.

Euroopa komisjoni seadusandlikke ettepanekuid toetab mõjuhinnangu analüüs, mis võtab arvesse kogu paketi koostoimet. Analüüs näitab, et ülemäärane toetumine tugevdatud regulatiivsele poliitikatele tooks kaasa tarbetult suure majanduskoormuse, samas kui süsinikdioksiidi hinnakujundus üksi ei ületaks püsivaid turutõrkeid ja turuväliseid tõkkeid. Valitud poliitikate kombinatsioon on seega kujundatud hoolika tasakaaluna hinnakujunduse, sihttasemete, nõuete ja toetusmeetmete vahel.

Kliimapaketi ülesehitus tugineb varasemalt Euroopa Ülemkogu poolt kokku lepitud alusprintsiipidel. Pakett võimaldab Euroopa Liidul täita Pariisi kokkuleppega võetud kohustusi ning saata maailmale positiivne signaal. Järgnevalt on toodud ülevaade peamistest muudatusettepanekutest Keskkonnaministeeriumi vastutusala õigusaktides.

Kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi (ELi HKS) direktiivi muutmise ettepanek

Direktiivi muutmise ettepanekuga seatakse EL-üleseks eesmärgiks vähendada ELi HKSi sektori koguheidet aastaks 2030 senise 43% asemel 61% võrreldes 2005. aastaga. Eesmärgini jõudmiseks hakatakse ettepaneku kohaselt ELi HKSi lubatud heitkoguse ühikute üldkogust alates 2024. aastast vähendama 4,2% võrra aastas, mille tulemusel kasvab senisest kiiremini nõudlus ühikute järele, mis omakorda suunab ettevõtteid tegema investeeringuid KHG heite vähendamiseks, et kohaneda lubatud heitkoguse ühikute kättesaadavuse vähenemisega ning tõusva hinnaga. Lisaks on ELi HKSi direktiivi muudatuste jõustumise aastast järgmisel aastal kavas ühekordne suurem ühikute koguse vähendamine, et minna edaspidi üle sujuvamale iga-aastasele trajektoorile. Millises ulatuses LHÜsid ühekordselt vähendatakse, sõltub sellest, mis aastal muudatused jõustuvad, et tagada LRFi määr 4.2%. Komisjon on kinnitanud, et ettevõtetele kinnitatud tasuta eraldatavate LHÜde koguseid ei ole ettepaneku järgi kavas muuta. Hetkel on LHÜde kogused kinnitatud ettevõtetele kuni 2025. aastani. Perioodiks 2026-2030 kohandatakse tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamise reegleid ja võrdlusaluseid. Täiendavalt seotakse tasuta ühikute kogus ettevõtja heitkoguste vähendamise pingutustega.

Keskkonnaministeeriumi 2021. aasta septembri prognoosi[[14]](#footnote-14) kohaselt eeldatakse, et KHG ühiku keskmine turuhind aastaks 2030 on ligi 91 eurot (€). Sama prognoosi kohaselt jääks keskmine ühikuhind aastatel 2021-2025 enam-vähem stabiilseks, st 52-62 euro vahele. Perioodi 2021-2030 keskmiseks hinnaks on prognoositud 63 eurot. Samas on praeguses olukorras ühikuhinna pikaajaline prognoosimine suure määramatusega. Seda on selgelt näidanud käesolev aasta - kui veel aasta alguses prognoositi aasta keskmiseks turuhinnaks ligi 30 eurot, siis suvel tõusis hind üle 50 euro. 2021. aasta novembris ületas LHÜ turuhind ka 68 euro piiri. Kõrge turuhinna üheks põhjuseks on komisjoni kliimapakett, mis seab kõrgemad eesmärgid ning piirangud, et KHG heidet täiendavalt vähendada. Kõrge hind on omakorda ka kiirendanud söelt gaasile üleminekut. 2021. aasta on ka esimene aasta ELi HKSi neljandast kauplemisperioodist 2021-2030, millega hakkasid kehtima uued reeglid. Sellest tulenevalt muutusid ka süsteemi reeglid ning käitajatel polnud võimalik kasutada jooksva aasta ühikuid eelmise aasta kohustuste katteks, nagu on seda tehtud seni. Samuti on ettevõtted asunud kasvava hinna tõttu ostma rohkem ühikuid turult ette, et tagada madalama hinnaga tootmine järgmisteks aastateks. Ühtlasi on märgata üha kasvavat investorite poolset huvi CO2-kaubanduse vastu.

Direktiivi muudatusega plaanitakse laiendada ka ELi HKSi reguleerimisala meretranspordile. Ettepaneku kohaselt tekib üle 5000 GT kogumahutavusega laevade käitajatele kohustus seirata oma KHG heidet ning osta LHÜsid, et tekkinud heite ulatuses neid tagastada. Seda on kavas rakendada järk-järgult alates 2023. aastast ning minna üle täielikule rakendamisele alates 2026. aastast. Eestis mõjutab see kahte ettevõtet – Tallink (14 laeva) ja Viking Line (7 laeva). Eesti lipu all sõidavad 9 laeva, mis oleksid antud kohustusest mõjutatud. Neist 8 kuulub Tallinkile ja 1 Viking Line-ile. Potentsiaalne HKSi rakendumine mõjutaks mõlema kontserni laevastikku laiemalt, mitte ainult Eesti lipu all sõitvaid laevu. Komisjoni ettepaneku kohaselt kehtiks LHÜde ostmise kohustus 100% ulatuses EL sadamate vahel sõitvatele laevadele. Kui EL sadam on üksnes alguspunktiks või sihtpunktiks, kehtiks kohustus 50% ulatuses.

Eestile riiklikult eraldatavate LHÜde müügist saadav tulu tuleb komisjoni ettepaneku kohaselt edaspidi kasutada 100% kliimaeesmärkide täitmiseks. Seni on Eesti kasutanud võimalust suunata 50% kliimaeesmärkidesse ja ülejäänud riigieelarvesse muudeks kuludeks.

Lisaks on plaanis suurendada Moderniseerimisfondi, mis on mõeldud riikidele, mille SKP oli aastatel 2016-1018 madalam kui 65% EL keskmisest. Nende riikide hulka kuulub ka Eesti. Moderniseerimisfondi suurus on hetkel 2% LHÜde üldkogusest. Komisjoni ettepaneku kohaselt suurendatakse seda 2,5 protsendini. Hetkel saab Eesti perioodil 2021-2030 Moderniseerimisfondist vahendeid ligikaudu 383 miljonit eurot (arvestades perioodi keskmiseks hinnaks 50 eurot). Moderniseerimisfondi suunatakse ettepaneku kohaselt täiendavalt umbes 181 miljonit ühikut, millest Eesti osakaal on hinnanguliselt 3,98 miljonit ühikut ehk 199 miljonit eurot perioodiks 2024-2030 (arvestades perioodi keskmiseks hinnaks 50 eurot). Komisjoni ettepaneku kohaselt suureneb ka Innovatsioonifondi maht. Innovatsioonifond on EL-keskne fond, kust on võimalik taotleda toetust innovatiivsete tehnoloogiate arendamiseks ja turule toomiseks. Ettepaneku kohaselt suurendatakse seda vähemalt 200 miljoni LHÜ võrra, millest 150 miljonit tuleb uuest transpordi ja hoonete heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemist. Arvestades LHÜ keskmiseks hinnaks 50 eurot, tähendab 200 miljoni LHÜ lisamine Innovatsioonifondi ligikaudu 10 miljardi euro lisandumist. Siia juurde lisandub ka komisjoni pakutud ELi süsiniku piirimeetmega vastavates sektorites ettevõtetele tasuta eraldamata jäänud LHÜd, mille kogumaht ei ole hetkel teada.

ELi HKSi lennunduse osas on komisjon teinud ettepaneku minna järk-järgult üle täielikule kauplemisele. See tähendab, et lennundusettevõtetele tasuta eraldatavate LHÜde kogust vähendatakse iga-aastaselt, kuni 2027. aastaks jõutakse nulli. Samuti kinnitab ettepanek ELi liikmesriikide jätkuvat osalust CORSIA süsteemis. Ühtlasi soovib komisjon CORSIAs osalevate lennundusettevõtete CO2-heite vähendamise ambitsiooni hoida, mille tõttu soovitakse EL siseselt kehtestada loetelu ICAO poolt tunnustatud CO2-kompenseerimise mehhanismidest, mille ühikuid võib kasutada CORSIA kohustuste täitmiseks.

Komisjon on teinud ettepaneku luua uus heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem maanteetranspordi ja hoonete sektorile (uus HKS). Hetkel on sektorid kaetud jõupingutuste jagamise määrusega ning uue kauplemissüsteemi rakendumisel jääks nimetatud sektorid ka edaspidi selle määruse kohaste eesmärkide arvestusse. Uus kauplemissüsteem loodaks alates 2026. aastast ja kehtivast HKSist eraldiseisvana, kuid selle analoogina. Sisuliselt tähendaks uus HKS kütusemüüjatele ja soojatootjatele, kes ei kuulu kehtivasse HKSi, kohustust osta heitkoguse ühikuid vastavalt kütuse süsinikumahukusele. Loodav kauplemissüsteem ei hõlma tasuta ühikute eraldamist, muud põhimõtted kopeeritakse olemasoleva EL HKSi pealt. Uue HKSi ühikute üldkoguse määramisel lähtutakse jõupingutuste jagamise määruse aruandluses kogutud andmetest. Eesti osakaal uue HKSi ühikute kogusest on 0,26%, mis on leitud aastate 2016-2018 andmete põhjal, mis on aluseks ühikute jaotamiseks liikmesriikide vahel. 2028. aastal kohandatakse osakaalusid uuemate kogutud seireandmete põhjal, kasutades aastate 2024-2026 andmeid. EL HKSi laiendamisest saadav heitkoguse ühikute müügitulu on seniste ettepanekute kohaselt kavas suunata osaliselt liikmesriikidele, osaliselt EL omavahenditeks (ca 25%) ja suuremas osas liikmesriikide eelarvesse (ca 75%). See, kui palju Eesti laiendatud HKSi ühikute müügist teenib, sõltub sellest, milliseks kujuneb LHÜ hind uues HKSis.

Komisjon on teinud ettepaneku maanteetransport süsteemi lisada, kuna sektori heide on üle Euroopa olnud pigem kasvavas trendis. Uue HKSi eesmärk on kulutõhusalt sektori kasvuhoonegaaside heidet vähendada. Hoonete sektor on hetkel üle ELi juba ligi 30% ulatuses kauplemissüsteemi hõlmatud. Seda eelkõige läbi kaugkütte käitiste, mis kuuluvad ELi HKSi. Samas kasutatakse ka ülejäänud hoonete kütmiseks fossiilseid kütuseid. Selleks, et vähendada ELi sõltuvust fossiilsetest kütustest, soovib komisjon läbi turumehhanismi muuta fossiilsete kütuste põletamine kallimaks. See omakorda peaks soodustama investeeringuid biokütustel põhinevatesse lahendustesse ja alternatiivsetesse kütustesse.

Jõupingutuste jagamise määruse eesmärgi tõstmine

Pidades silmas uut kogu ELi majandust hõlmavat üldeesmärki vähendada 2030. aastaks KHG heidet vähemalt 55% võrreldes 1990. aasta tasemega, ei ole jõupingutuste jagamise määruse praegused eesmärgid piisavad, et anda vajalik panus ELi suurendatud üldeesmärgi saavutamisse. Nii tõuseks komisjoni ettepaneku[[15]](#footnote-15) kohaselt EL-ülene KHG heitkoguste vähendamise 2030. aasta eesmärk JJM sektorites senise 30% pealt 40% peale (võrreldes 2005. aastaga). Eesti eesmärk tõuseb -13% pealt -24%-ni. Eesti eesmärgi proportsionaalne kasv on võrreldav teiste Kesk- ja Ida-Euroopa riikidega. Liikmesriikide panus heite vähendamisse on arvutatud aastate 2017-2019 SKP põhjal. Selle arvutuse kohaselt oleks Eesti eesmärk 27%, kuid pärast SKP-põhise eesmärgi arvutamist hinnati ka iga liikmesriigi võimalusi kulutõhusalt KHG heidet vähendada. Nendel riikidel, kellel on väga suur erinevus SKP-põhise eesmärgi ja kulutõhusa vähendamise vahel, vähendati SKP-põhist eesmärki kuni 3% ulatuses. Lisaks Eestile tehti eesmärgis sellises ulatuses parandus veel Taanil, Küprosel ja Austrial. Pärast eesmärkide korrigeerimist kulutõhususe põhjal tehti veel täiendavad kohandused, et ühegi liikmesriigi eesmärgi kasv ei ületaks 12%.

Määruse läbivaatamisel on kolm peamist eesmärki: esiteks määratleda jõupingutuste jagamise määruse kohaldamisala ja ühine eesmärk kooskõlas paketi „Eesmärk 55“ teiste algatustega, võttes eelkõige arvesse võimalikku uut HKSi hoonetele ja maanteetranspordile. Teiseks on kavas tagada, et täiendavad jõupingutused jagatakse liikmesriikide vahel järjepideval ja õiglasel viisil. Kolmandaks on kavas edendada kulutõhusaid lahendusi heitkoguste vähendamiseks jõupingutuste jagamise sektorites, kohandades eesmärke ja rakendades paindlikkust. Kõik senised määruses kehtivad paindlikkusmehhanismid jäävad kehtima. Muudetakse LULUCFi paindlikkuse kasutamist nii, et kehtiv piirmäär (Eestil 0,9 mln tonni CO2 ekv kogu perioodi jooksul) jaotatakse võrdselt perioodide 2021-2025 ja 2026-2030 vahel. Uue lisamehhanismina luuakse täiendav reserv, mida saab kasutada ühikute puudujäägi täitmiseks perioodi lõpus vaid siis, kui Euroopa kliimamäärusest tulenev LULUCF sektori sidumise nõue on saavutatud. Reservi panustamine ja selle kasutamine on vabatahtlik, reservi saavad liikmesriigid panustada LULUCFi ühikutega, mis ületavad 2030. aasta eesmärki. Reservi kasutamine saab seega võimalikuks vaid siis, kui LULUCFis on heite vähendamisel suured edusammud.

Kui 2021. aasta riiklike KHG prognooside kohaselt täidaks Eesti JJMi -13% eesmärgi üsna täpselt, siis eelnõu kohase uue eesmärgi järgi on Eestil vaja vähendada JJMi sektorite KHG heidet täiendavalt 11% võrra. See tähendab, et kõik sektorid peavad täiendavalt panustama, kuid Eestil on suurim potentsiaal heite vähendamisel sarnaselt mitmetele teistele ELi riikidele transpordisektoris. Samas tuleb leida võimalusi põllumajandussektori heite vähendamiseks, hinnata heite vähendamise (meetmete) ambitsiooni tõstmist hoonete/väikeenergeetika sektoris ning kindlustada planeeritud eesmärkide saavutamine jäätmesektoris. Senisest kõrgema sihttaseme saavutamine tähendab märkimisväärset väljakutset, mis vajab valdkondlike poliitikate ülevaatamist. Tagada pole vaja mitte üksnes olemasolevate eesmärkide täitmine, vaid ka teatud meetmete rakendamise kiirendamine ning uute, süsteemset lähenemist toetavate meetmete, väljatöötamine.

Määruse muudatus uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidiheite standardite karmistamiseks vastavalt liidu suurenenud kliimaeesmärkidele (nn CO2-standardid sõidukitele)

Algatuse eesmärk on tugevdada määrusega seatavaid CO2-heite norme, et kiirendada seeläbi üleminekut vähese heitega transpordile, muuta maanteetransport keskkonnasõbralikumaks ja panustada ELi kliimaeesmärkide ning Pariisi kokkuleppe eesmärkide saavutamisse. Lisaks kaasneb standardite tugevdamisega kasu tarbijatele ja kodanikele: paraneb õhukvaliteet linnades ning avaneb võimalus pikemas perspektiivis transpordikulutusi vähendada, kuna elektrisõidukite energiakulu on väiksem. Algatuse üheks eesmärgiks on ka innovatsiooni edendamine nullheitega sõidukite tehnoloogiate arendamisel.

Kehtivas määruses seatud heitenormid kuni 2030. aastani jäävad kehtima, mis tähendab, et alates 2025. aastast on nii uute sõiduautode kui väikeste tarbesõidukite CO2-heite piirmäär 15% väiksem kui 2021. aastal. Ettepaneku kohaselt uuendatakse tootjatele alates 2030. aastast kohalduvaid sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO2-heite piirmäärasid. Kui kehtiva määruse kohaselt peaks alates 2030. aastast ELis vähenema CO2-heite tase uute turule toodavate sõiduautode puhul 37,5% ning väikeste tarbesõidukite puhul 31% võrreldes 2021. aasta tasemega, siis komisjoni ettepaneku järgi on vastavad tasemed 55% ja 50%.

Samuti seatakse täiendav pikaajaline eesmärk aastaks 2035 – alates 1. jaanuarist 2035 on nii uute sõiduautode kui väikeste tarbesõidukite CO2-heite tase 100% madalam kui 2021. aastal. See tähendab, et alates 2035. aastast uusi sisepõlemismootoriga sõiduautosid ja väikeseid tarbesõidukeid enam turule ei tooda. Seejuures on oluline, et määruses seatud eesmärkide täitmine on tootjatele tehnoloogianeutraalne, samas välistab ettepanek gaasiautode turule toomise, mis omakorda mõjutab biometaani kasutamise väljavaateid transpordisektoris.

Maakasutust, maakasutuse muutust ja metsandust ehk LULUCFi reguleeriva raamistiku muutmine

Ettepanek hõlmab ELi üldeesmärgi kehtestamist, et saavutada 2030. aastaks LULUCFi sektoris kasvuhoonegaaside netosidumine 310 miljoni tonni CO2 ekv ulatuses; liikmesriikide kohustuse tugevdamist, et esitada maasektori jaoks lõimitud leevenduskavad; digitaaltehnoloogial põhinevate seirenõuete tõhustamist; elurikkuse ja bioenergiaga seotud poliitiliste algatustega eesmärkide vastavusse viimist; EL üldeesmärgi kehtestamist, et saavutada 2035. aastaks kliimaneutraalsus kogu maasektoris (mis ühendab LULUCFi sektori ning JJMi põllumajandussektori) ning kohustust esitada komisjonile 2025. aastaks ettepanekud liikmesriikide panuse kohta 2035. aasta eesmärgi saavutamisse.

Kavandatav muudatus toob LULUCFi reguleerivasse raamistikku sisse väikesed muudatused esimesel nõuetele vastavuse perioodil (aastatel 2021–2025). Seevastu olulised muudatused hõlmavad teist nõuetele vastavuse perioodi (aastatel 2026–2030). Rakendamise ja vastavuse lihtsustamiseks ei kohaldata Kyoto maapõhise arvepidamise reegleid alates aastast 2026. Seega alates aastast 2026 ei hinnata nõuetele vastavust varasemate arvestusreeglite järgi, mille põhjal peab iga liikmesriigi LULUCF heide ja sidumine olema vähemalt tasakaalus, vaid siduv eesmärk seatakse ja vastavust hinnatakse otseselt KHG inventuuri põhjal. ELi üldeesmärk siduda 2030. aastal kasvuhoonegaase 310 miljon tonni CO2 ekv ulatuses jaotatakse liikmesriikide vahel, võttes aluseks KHG inventuuride andmed ja majandatava maa pindala, ning selleni jõudmiseks seatakse igale liikmesriigile lineaarne trajektoor (iga-aastased eesmärgid) alates 2026. aastast. Eestile tähendab see lineaarselt suurenevat LULUCF sektori sidumiskohustust, mis tipneb kohustusega siduda üle -2,5 miljoni tonni CO2 ekv 2030. aastal ehk sektori sidumiskohustus suureneb oluliselt võrreldes praeguse arvestusreeglite põhjal seatud eesmärgiga (-0,5 miljonit tonni CO2 ekv). Veelgi enam, Euroopa komisjon on koostanud ka nn „olukorra jätkumise“ võrdlusstsenaariumi[[16]](#footnote-16), mille kohaselt Eesti LULUCF sektor 2030. aastal ei seo, vaid hoopis heidab keskmiselt 1,4 miljonit tonni CO2 ekv aastas.

Euroopa Komisjon ei ole liikmesriikidele uute eesmärkide seadmisel arvesse võtnud ei kohalikke eripärasid (sh metsa iseloomustavaid omadusi) ega tegelikku sidumispotentsiaali. Samas on LULUCFi täiendavate meetmete planeerimisel oluline arvestada pikka perspektiivi, sest mitmete meetmete mõju avaldub ka kaugemas tulevikus nii süsinikubilansis kui ka sotsiaalmajanduslikust aspektist. Eestile seatud uue eesmärgi täitmine toob kaasa vajaduse võtta rohkem meetmeid, kui on välja toodud Keskkonnaagentuuri ja Eesti Maaülikooli 2021. aastal koostatud LULUCF sektori sidumisvõimekuse uuringus[[17]](#footnote-17). LULUCFi sektori KHG heidet mõjutavad peamiselt metsade vanuseline struktuur, majandamise praktikad metsamaal (sh raiemaht) ja põllumaal, kuivendatud turvasmuldadest tulenev heide, aiandusturba heitkogused ning süsiniku sidumine puittoodetes. Kliimaeesmärkide saavutamiseks ei piisa ainult sidumise suurendamist toetavatest meetmetest – aktiivselt tuleb panustada ka heite vähendamist soodustavatesse tegevustesse kõigis LULUCFi kategooriates. Näitlikustamaks mõju, mida toob kaasa LULUCF eesmärgi täimine, on järgnevalt kirjeldatud minimaalset meetmete vajadust. Kui võtta aluseks ühtlase raie stsenaarium, siis kogu LULUCF sektori prognoositav sidumine on -0,95 mln t CO2 ekv aastas kümne aasta keskmisena. Ühtlase raiestsenaariumi raiemaht on sarnane kümne aasta keskmisega. LULUCF sektori sidumispotentsiaali hindavas uuringus välja toodud lisameetmed (mittemetsamaa metsastamine, metsakultiveerimise kõrgem tase erametsas, hõredate puistute ennak- ja eelisraie, ammendatud turbatootmisalade metsastamine ja looduslikkuse taastamine, aiandusturba kaevandamismahu vähendamine, haritavatel turvasmuldadel põllumaa viimine püsirohumaaks, saematerjali tootmise kasv alates 2025. aastast) võimaldavad uuringu põhjal aastatel 2021-2030 keskmisena lisaks siduda -0,443 mln t CO2 ekv aastas ehk kokku on prognoositav sidumine -1,393 mln t CO2 ekv aastas. Koos tselluloositehase rajamisega kasvab kogusidumine perioodi keskmisena -1,598 mln t CO2 ekv aastas. Seega ei piisa uuringus toodud meetmetest ning tuleb lisaks võtta meetmeid, nt veelgi suurem aiandusturba kaevandamismahu vähendamine (25%, heite lisavähenemine 0,110 mln t CO2 ekv aastas) ning raiemahu viimine 9,5 mln m3-ni aastas (täiendav aastane sidumine -0,9 mln t CO2 ekv aastas). Raadamise korral on arvestatud selle jätkumisega sarnases mahus. Mõnevõrra võib Eesti KHG inventuuri LULUCF sektori tulemusi muuta lisauuringute teostamine, et inventuuri tulemus kajastaks võimalikult täpselt Eesti tegelikku KHG bilanssi.

Kooskõlas Euroopa kliimamäärusega kohandatakse LULUCFi ja JJM kohaste sektorite vahelist paindlikkusmeedet, kuid ühikute ülekandmise võimalus JJM ja LULUCF sektorite vahel säilib. Kohandatakse maakasutuse paindlikkusmehhanismi, millega vähendatakse liikmesriikide poolt eesmärkide täitmata jätmise ohtu. Peamised muudatused on seotud sellega, et majandatava metsamaa kategooria paindlikkust saab kasutada kahe viieaastase perioodi lõikes (praegu igal aastal) ning enam ei saa LULUCF 2021-2025 perioodil tekkinud ülejääki üle kanda perioodi 2026-2030. Eestile seatud 9,8 miljonit tonni CO2 ekv kümne aasta kohta majandatava metsamaa kategooria kompensatsioonina jääb kehtima, kuid on jaotatud kahe perioodi vahel kaheks võrdseks osaks. Lisaks laiendatakse teisel perioodil 2026-2030 majandatava metsamaa kategooria paindlikkust kõigile LULUCF maakasutuskategooriatele. Täiendavalt luuakse ka reserv looduslikest häiringutest tekkinud heite kompenseerimiseks. Soomele on määruses kehtestatud paindlikkuse osas erisus.

Alates 2031. aastast laiendatakse määruse reguleerimisala JJMist muude KHG-de kui CO2 põllumajandussektori heitkogustega, hõlmates seeläbi esimest korda kogu maasektor ühe kliimapoliitika raamistiku instrumendiga. Liikmesriigid on kohustatud oma kaasajastatud kliima- ja energiakavades näitama hiljemalt 2024. aastas juunis, kuidas nad aitavad EL-ülest kogu maasektori kliimaneutraalsuse eesmärki saavutada ning nende põhjal teeb Euroopa komisjon omakorda ettepaneku uuteks meetmeteks ja liikmesriikide 2031-2035 perioodi eesmärkideks hiljemalt 2025. aastal. Lisaks võetakse suund negatiivsele heitele peale 2035. aastat. Seega ei ole praegu võimalik hinnata, mida need ettepanekud täpsemalt Eestile kaasa toovad, kuid suure tõenäosusega toovad need kaasa veelgi suurema heite vähendamise ja sidumise suurendamise vajaduse.

# EL asja vastavus subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtetele

Ettepanekute õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklid 191-193, mis kinnitavad ja täpsustavad ELi kliimapoliitikat, mis on ELi ja liikmesriikide jagatud pädevuses. Artikkel 192 lõike 1 kohaselt peab EL muu hulgas aitama kaasa keskkonna säilitamisele, kaitsmisele ning rahvusvahelisel tasandil meetmete edendamisele, et tegeleda piirkondlike ja ülemaailmsete keskkonnaprobleemidega ning eelkõige võidelda kliimamuutuste vastu. Eesmärgiks on keskkonda kaitsta, võttes arvesse eri piirkondade olukordi ja erinevust.

Kliimamuutused on piiriülene probleem, mille lahendamisel ELi koordineeritud meetmed täiendavad ja tugevdavad tõhusalt riiklikke ja kohalikke meetmeid. Koordineeritud meetmetega on võimalik saavutada kogu ELi hõlmavaid kõrgeid eesmärke, võttes seejuures arvesse subsidiaarsust ja liikmesriikide erinevat tegutsemissuutlikkust. Kooskõlas EL lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega on paketis toodud ettepanekute eesmärke võimalik saavutada ainult ELi tasandil komisjoni ettepaneku alusel.

LULUCFi reguleeriva raamistiku muutmise vastavus subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtetele

Liikmesriigi subsidiaarsuse osas on puutumus LULUCF määruse muutmisega seotud ettepanekutel, sest eesmärgi saavutamine mõjutab mh oluliselt ka metsapoliitika kujundamist. Euroopa Liidu leppes ei ole reguleeritud ühise metsapoliitika koostamist ning see on iga liikmesriigi enda pädevuses[[18]](#footnote-18). Kuigi ka senine regulatsioon puudutab metsapoliitikat, siis paketi „Eesmärk 55“ muudatuste raames on mõju tunduvalt olulisem, kuna sektorile seatud sidumiskohustus suurenes üle 400%. Metsapoliitika kujundamise pädevuse jätmine liikmesriigile on kooskõlas ka 28.10.2021 Vabariigi Valitsuses kinnitatud EL metsastrateegia[[19]](#footnote-19) seisukohtadega[[20]](#footnote-20).

Euroopa komisjoni LULUCF sektorit puudutavate muudatusettepanekute seletuskirjas[[21]](#footnote-21) on öeldud, et ettepanek on proportsionaalsuse põhimõttega kooskõlas, sest see ei lähe aastatel 2021–2030 ELi kasvuhoonegaaside heite kulutõhusa vähendamise eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale, tagades samal ajal õigluse ja keskkonnaeesmärkidele vastavuse. Samas ei ole LULUCF sektori Eestile seatud eesmärgi saavutamine kulutõhusalt võimalik. Lisaks ei ole liikmesriikidele seatud LULUCF eesmärgid proportsionaalsed ega eelda kõigilt riikidelt pingutust. LULUCF määruse muudatuste mõjuhinnangu üks alusmaterjale on Euroopa Komisjoni koostatud nn „olukorra jätkumise“ võrdlusstsenaariumis[[22]](#footnote-22). Selle kohaselt 2030. aastal Eesti LULUCF sektor ei seo, vaid heidab keskmiselt 1,4 miljonit tonni CO2 ekv aastas. Seega tuleb Eestil oluliselt pingutada juba tänase eesmärgi (-0, 5 mln t CO2 ekv) saavutamiseks ning uus eesmärk (-2, 5 mln t CO2 ekv) tähendab kahekordset pingutust. Sama ei kehti kõigi liikmesriikide kohta – võrreldes võrdlusstsenaariumiga ei pea terve rida riike midagi ette võtma uue eesmärgi saavutamiseks.

Eestile seatud LULUCF sektori eesmärgi muutus on ebaproportsionaalselt suur võrreldes ka EL ülese eesmärgi muutusega (sidumiskohustuse suurenemine 38%) ning üldiselt liikmesriikidele seatud muutusega (valdavalt sidumise suurendamine alla 100% või mitme riigi korral hoopis sidumiskohustuse vähenemine) (joonis 2).

Joonis 2. Joonisel on kujutatud Euroopa komisjoni LULUCF sektori muudatusettepanekute mõjuhinnangu[[23]](#footnote-23) lisa peatükis 10.5 tabelis 12 toodud EL ja riiklike *no debit* võrdlustasemete ja muudatusettepanekus toodud eesmärkide protsentuaalse muutumise tulpdiagramm. Seejuures negatiivne muutus tähendab eesmärgi vähenemist (järjestatud suuruse järgi vasakult alates) ja positiivne muutus eesmärgi suurenemist (kõige suuremad protsentuaalsed muutused Eestil, Saksamaal ja Ungaril). Eesti eesmärk (kollasega) on suurenenud 409% võrreldes kehtiva reeglistikuga. Seevastu EL-ülene eesmärk (rohelisega) on suurenenud 38% võrreldes kehtiva reeglistikuga.

# Esialgse mõjude analüüsi kokkuvõte

Alljärgnevalt on lühidalt analüüsitud kliimapaketis “Eesmärk 55” esitatud Keskkonnaministeeriumi haldusalasse kuuluvate õigusaktide muudatusettepanekute mõju valdkonniti. Täpsemalt on käsitletud ELi heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi direktiivi ettepanekut koos turustabiilsusreservi otsuse muutmise ettepanekuga, jõupingutuste jagamise määruse, maakasutuse, maakasutuse muutuse ja metsanduse määruse ning sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO2-heite normide määruse muudatuste mõju. Iga valdkonna all on kirjeldatud kõikide muudatuste mõju eraldi, kui taoline mõju esineb, või on kirjeldatud kõikide muudatusettepanekute koondmõju.

Mõju majandusele

Valdkondlike EL kliimaeesmärkide tõstmine võrreldes kehtiva tasemega suurendab survet seonduvatele tootmis- ja teenindusettevõtetele. Tuleb arvestada ka kliimamuutuste leevendamisega seotud nõuetega ning tarbimisharjumuste muutumisega. Uute tehnoloogiate arendamine ja nendel baseeruvate kliimamuutusi leevendavate lahenduste turule viimine pakuvad Euroopa ettevõtjatele võimaluse saavutada konkurentsieeliseid globaalses plaanis. Nende arengute tõttu kasvab ka teadus-, arendus- ja innovatsioonitegevustes vajadus keskenduda kliimamuutuste leevendamisele. Komisjoni HKSi mõjuhinnangus[[24]](#footnote-24) on välja toodud, et täiendavate iga-aastaste energiaga seotud investeeringute vajaduse kasv ajavahemikul 2021–2030 on 350 miljardit eurot võrreldes perioodiga 2011–2020. Suurem osa lisainvesteeringute vajadusest on seotud hoonete ja maanteetranspordiga. Võrreldes 260 miljardi euro suuruse lisainvesteeringuga, mida oli vaja -40% EL-ülese eesmärgi saavutamiseks aastatel 2021–2030, tähendab see näitaja umbes 90 miljardi euro suurust kasvu aastas. Komisjoni mõjuhinnangu kohaselt tõstab -55% ambitsioon majapidamiste energiaga seotud kulutuste osakaalu 0,7-0,8 protsendipunkti võrra.

**ELi HKSi direktiivi** muudatusettepaneku peamine mõju avaldub süsteemi kuuluvatele käitajatele ärikasumi vähenemise läbi. Komisjoni ettepanek vähendada 2030. aastaks hõlmatud sektorite koguheidet 61% võrreldes 2005. aastaga tähendab süsteemis olevate LHÜde üldkoguse senisest kiiremat vähendamist. Sellega väheneb LHÜde pakkumine, mis peaks omakorda avaldama mõju LHÜ hinnale. Kõrgema hinnaga toime tulemiseks peavad ELi HKSi ettevõtted vähendama oma KHG heidet, tõstes näiteks efektiivsust ja minnes üle taastuvenergiale. KHG heite vähenedes peavad ettevõtted ostma ka vähem LHÜsid oma heitkoguste katteks. Komisjoni mõjuhinnangu kohaselt võimaldab ELi HKSi uus eesmärk tagada piisava hinnasurve, et vähendada käitiste heidet ning suurendada investeeringuid puhtamatesse tehnoloogiatesse. Samas toob komisjon esile, et ühes täiendava hinnasurvega kasvab ka ELi HKSi kuuluvate sektorite süsinikulekke risk, mis võib pärssida käitiste tootmistegevust ja investeeringuid tulevikus. Hetkel kehtivas raamistikus kaitsevad ettevõtteid süsinikulekke riski eest tasuta eraldatavad LHÜd. Tervikuna mõjutab ettevõtete tegevust ELi HKSi rakendamisest tekkiv kulu, mille moodustavad LHÜ hind, ettevõtte heitkogused ning tasuta eraldatavate LHÜde kogused. Tasuta eraldatavate LHÜde kogus sõltub erinevatest ELi HKSi direktiivi muudatustest, kuid üldiselt LHÜde üldkoguse vähenedes väheneb ka kogus, mida on võimalik käitajatele eraldada. LHÜde üldkoguse vähenemisega suureneb ka risk CSCF rakendumiseks. CSCF rakendub, kui ettevõtete tasuta LHÜde taotlustes soovitud kogused ületavad süsteemis tervikuna saadaval olevaid koguseid. Näiteks kui ettevõtete taotlusi on kokku 500 miljoni LHÜ jaoks, aga süsteemis on kõigest 400 miljonit LHÜd, siis rakendub CSCF, millega vähendatakse kõikide käitiste LHÜde koguseid võrdselt selliselt, et taotlustes esitatud LHÜde kogused võrduksid 400 miljoni LHÜga. Komisjoni ettepaneku kohaselt tekiks CSCF rakendumiseks risk kõige varem 2027. aastal, kuid tõenäolisemalt 2029. aastal. Riski maandamiseks on komisjon omakorda teinud ettepaneku vaadata üle võrdlusalused, et viia need lähemale käitiste tegelike tootmisandmetega, sest aja jooksul on käitised muutunud efektiivsemaks.

KPMG Baltic OÜ teostatud kliimaeesmärgi ambitsiooni suurendamise analüüsi[[25]](#footnote-25) (edaspidi KPMG uuring) järelduste kohaselt väheneb ELi HKSi kaasajastamise korral Eestis ELi HKSi kuuluvate ettevõtete ärikasum. Ärikasumi vähenemise suurus sõltub LHÜde turuhinna muutustest, kui palju saavad käitajad edaspidi LHÜsid tasuta ning milliseid investeeringuid ettevõtted teevad, et oma heidet vähendada. Suurimat mõju avaldab prognoositav ärikasumi langus põlevkivitööstuses. Põlevkivitööstuse käitajad tekitavad kõige rohkem heidet ning sellest tulenevalt vajavad ka suuremal hulgal LHÜsid. Suurima surve all on käitajad, kes kasutavad põlevkivi elektri tootmiseks. Põlevkiviõli tootvate käitiste olukord on parem, kuna neile tasuta eraldatavatest LHÜdest enamik on eraldatud käitise ajalooliste heitkoguste järgi, mitte võrdlusaluste järgi. Eesti põlevkiviõli tootjad saavad keskmiselt üle 80% vajaminevatest LHÜdest tasuta.

KPMG uuringu kohaselt võivad raskused tekkida ka kütuseterminalidel ning mõnel üksikul koostootjal ja tööstuskäitajal. Tegu on käitajatega, kes on suured LHÜde ostjad ning kellel on olnud majanduslikult raskusi ka analüüsile eelnenud aastatel. ELi HKSi karmistamine võib süvendada seda olukorda. Käitajate konkurentsivõimet võib mõjutada vähenenud investeerimisvõimekus ja mõne sektori puhul (kütuseterminalid, tööstused) võib ELi HKSi karmistamine tekitada konkurentsieelise EL välistele konkurentidele, kui neile ei rakendata sarnaseid meetmeid.

Eesti soojatootjad on KPMG uuringu andmete kohaselt paremas seisus. Kuna ettevõtted prognoosivad suuremas mahus üleminekut biomassi kasutamisele, siis on nad ELi HKSis netomüüjad. See tähendab, et neile tasuta eraldatavate LHÜde kogus on suurem kui iga-aastane prognoositav KHG heide.

Komisjon on teinud ettepaneku laiendada ELi HKSi meretranspordile. See hõlmaks laevaoperaatoreid, kes opereerivad vähemalt 5000 GT kogumahutavusega laevu ELi sadamates. Eestis on selliseid ettevõtteid kaks: Tallink ja Viking Line. KPMG uuringus hinnati ELi HKSi laiendamise mõju ettevõtetele, kellele LHÜde ostmise kohustus kohalduks. Uuringu kohaselt vähendab ELi HKSi laiendamine meretranspordile sektori investeerimisvõimekust, kuna LHÜde ostmise vajadusest tingitud kulusid ei ole võimalik täielikult tarbijahindadesse üle kanda.

Lisaks avaldab ELi HKSi rakendamine merendusele mõju ka meretranspordile ja kaubandusele laiemalt. Läänemere regiooni eripäraks on transiidi suur osakaal sadamate kaubamahtudes. Näiteks moodustab regioonis ainuüksi transiit Eesti sadamate kaubamahtudest ca 20 miljonit tonni (kogumaht 37 miljonit tonni). Soome sadamaid läbiv transiidimaht on ca 8,4 miljonit tonni aastas. Komisjoni ettepanekust tulenev sadamakülastuse kallinemine ELi HKSi rakendamise tõttu võib osaliselt suunata transiidi Vene Föderatsiooni sadamatesse. Transiidi vähenemine omab olulist mõju ka riigieelarvele. Samas puudub hinnang, kui suureks võib osutuda risk täielikuks transiidi kadumiseks.

Lennundussektoris tehtud ELi HKSi direktiivi muutmise ettepanekud on marginaalse mõjuga. Ettepaneku järgi kaotatakse lennundusettevõtetele tasuta eraldatavad LHÜd 2027. aastaks. Samuti jätkatakse CORSIA rakendamisega. Eestis on ELi HKSi ja CORSIA kohuslane olnud ainult üks ettevõte. Tulenevalt COVID-19 kriisist 2020. aastal langes aga ettevõte alla künnise, mille tõttu kuni majandustegevuse taastumiseni neile ELi HKSi ja CORSIA kohustus ei rakendu.

**HKSi direktiivi muutmisele lisaks loodaks uus HKS ka hoonete ja maanteetranspordi sektorile**, kus muutuste esile kutsumine võib aga nõuda märgatavalt kõrgemat CO2-hinda, kui HKSi süsteem tulevikus pakkuda suudab. Seega ei pruugi uue ELi HKSi loomine neile sektoritele anda vajalikku hinnasignaali KHG heite vähendamiseks, küll aga võib negatiivselt mõjutada piirkondade konkurentsivõimet ning suurendada elatustaseme edasist ebaühtlustumist ELi eri piirkondades. Kuna uus süsteem tooks kaasa kohustuse osta heitkoguse ühikuid vastavalt energiaallika mahukusele just kütusemüüjatele ja soojatootjatele, siis KPMG uuringu tulemuste kohaselt kantaks uues süsteemis CO2-ühikuhinna tõus valdavalt edasi tarbijahindadesse, mis võib seeläbi mõjutada elanike ja ettevõtete toimetulekut piirkonniti ebaühtlaselt (sh mõnes sektoris regressiivselt). Mõju kandumisega ettevõtetele ja tarbijatele võib KPMG uuringu kohaselt Eestis kaasneda kodumajapidamiste ostujõu langus keskmiselt 0,2% - 0,3%.[[26]](#footnote-26)

Direktiivi läbivaatamise ettepanekuga kaasneva komisjoni mõjuhinnangu[[27]](#footnote-27) kohaselt ei mõjuta hoonete puhul uus HKS kodumajapidamisi võrdselt. Tõenäoliselt mõjutab see regressiivselt kodumajapidamiste kasutatavat tulu, kuna väikese sissetulekuga leibkonnad kulutavad suurema osa oma sissetulekust küttele. Lisaks avaldab ühtlustatud süsinikuhinna kehtestamine liikmesriikide tarbijahindadele väga erinevat mõju, sõltuvalt asjaomaste kütuste maksude praegusest tasemest. Mõjuhinnangu kohaselt suureneb madala sissetulekuga liikmesriikide rühmas kütusekulutuste osa leibkondade tarbimiskulutustes kõigis sissetulekugruppides ja veelgi enam madala sissetulekuga leibkondades. Hinnatõusu mõju on võimalik leevendada, kui teostatakse kulutõhusaid investeeringuid energiatõhususse, renoveerimisse ja taastuvenergiasse.

Eesti puhul on plaanitava muudatuse eeldatav mõju hoonete sektoris tagasihoidlik, sest suur osa hoonetest (60%; kaugküttesektor) kuulub juba täna EL HKSi alla. Kodumajapidamisest kütab Eestis elektriga 5,1%, mis samuti on juba HKSi hõlmatud. Mõju avalduks neile, kes hetkel kütavad näiteks kütteõli või gaasiga. Eesti kodumajapidamistest kasutavad gaasi 5,9%, tahkeid kütuseid 0,2% ja vedelkütuseid 0,3%. Samuti mõjutab see väiksemaid alla 20 MW nimisoojusvõimsusega katlamaju, kes kasutavad maagaasi või kütteõli. KPMG uuringu kohaselt võib ettepaneku mõju soojuse hinnakasvule Eestis (läbi maagaasi hinnakasvu) olla arvestuslikult 4%.

Lisaks leitakse komisjoni mõjuhinnangus, et maanteetranspordi puhul oleks süsteemi mõju kodumajapidamistele erinev. Transpordikulutuste osakaal on suurim leibkondade sissetulekuklassides alumine-keskmine ja keskmine, kuna madalaima sissetulekuga leibkondadel pole juurdepääsu erasõidukile. KPMG uuringu kohaselt on ka Eestis madalamas sissetulekute detsiilis transpordikütuste tarbimine madal ning hinnatõusu absoluutne mõju seega väike.

Eesti puhul oleks uuel kauplemissüsteemil maanteetranspordi puhul otsene mõju lõpptarbijatele läbi kütusehinna tanklates. KPMG uuringu kohaselt võib hinnakasv meetme mõjul olla arvestuslikult 5% kuni 13%. Kütusehinna kallinemisel oleks omakorda mõju toodete-teenuste hindadele, sh kallineks transporditeenused. Üle 99% Eesti autopargist sõidab hetkel fossiilkütustega.

Kuigi EL HKS direktiivi muudatusettepaneku mõjuhinnangu kohaselt suurendab CO2-hinnakujundus küll tarbijate energiakulusid, suurendab see samal ajal tulusid, mida saab kasutada reinvesteeringuteks, kliimameetmete stimuleerimiseks ning süsinikuhinna kujunduse sotsiaalsete või jaotusmõjude leevendamiseks. Samuti muudab see alternatiivsete kütuste hinna konkurentsivõimelisemaks, mis muudab nendesse investeerimine atraktiivsemaks ja see loob võimaluse nende kiiremaks turule toomiseks. Uue kauplemissüsteemi enampakkumistest laekuvat tulu saab kasutada erinevate ümberjaotusmehhanismide kaudu hüvitisena tarbijatele, energiatõhususse või taastuvatesse energiaallikatesse investeerimise toetamiseks või muudeks üleminekut toetavateks meetmeteks.

**Jõupingutuste jagamise määruse (JJM) muutmise** järel võivad komisjoni mõjuhinnangu kohaselt[[28]](#footnote-28) EL-üleselt suureneda energiasüsteemi kulud järgmise kümne aasta jooksul summas, mis moodustab 0,3–0,6% SKPst, kusjuures prognoosides on võetud arvesse nii regulatiivseid meetmeid kui ka uut HKSi. Kuna määrus on suunatud otseselt liikmesriikidele, siis see mõjutab peamiselt liikmesriikide ametiasutusi ning ei teki täiendavat aruandekohustust väikestele ja keskmise suurusega ettevõtetele. Määrusega hõlmatud sektorite ettevõtted võivad täiendavate eesmärkide täitmisel ühest küljest olla mõjutatud energiatõhusamate lahenduste ja innovatsiooni rakendamisest suuremal määral, kuid samas ka fossiilkütuste kasutamise vähenemisest.

JJMi kõrgema riikliku eesmärgi saavutamiseks on vaja tagada määrusega hõlmatud sektorites planeeritud poliitikate ja meetmete plaanitud kujul rakendumine, teatud meetmete rakendumise kiirendamine ning uute, süsteemset lähenemist toetavate meetmete väljatöötamine. Muutuste esile kutsumine võib vajada täiendavaid investeeringuid (nt biometaani täieliku kasutuspotentsiaali rakendamiseks või ühistranspordi ja kergliikluse arendamiseks), kuid ka täiendavate maksumeetmete (automaksud) rakendamist. Esialgsete analüüside põhjal on riiklike prognooside koostamise käigus või erinevates uuringutes hinnatud KHG heidet vähendavatest meetmetest, mida ei ole veel prognoosides arvesse võetud, võimalik põllumajanduses rakendada biometaani tootmist sõnnikust ja edendada täppisväetamist läbi vajalike seadmete ostutoetuse meetme, transpordisektoris peaks kaaluma maksude kehtestamist (sõiduautode registreerimise maks ja aastamaks, ummikumaks). Nende meetmete rakendamine aitaks heidet eriti alates 2025. aastast olulisel määral vähendada ning perioodi jooksul tekiks Eestil ligi 250 kt CO2 ekv ulatuses ülejääk. Tabelis 1 on toodud Eesti heitkoguste trajektoor aastani 2030 erinevate stsenaariumite puhul ning täiendavat heitkoguste vähendamist võimaldavate meetmete hinnanguline mõju. Kuigi Eesti ei saavutaks 2030. aastaks määratud heite sihttaset, tekiks Eestil esimestel aastatel piisavas mahus ühikute ülejääk, mille abil on võimalik hilisemate aastate puudujääki kompenseerida ja vältida seeläbi ühikute ostmist teistelt riikidelt. Samas tuleb arvesse võtta riski, et näiteks transpordisektori olemasolevate (WEM) meetmete KHG heite prognoos võib olla liiga optimistlik ning meetmete rakendamine ei pruugi oodatavat mõju omada, kui nendega ei kaasne modaaljaotuses reaalset nihet säästvate liikumisviiside suunas.

Tabel 1. Kasvuhoonegaaside heite trajektoorid (kt CO2 ekv) JJMi sektorites perioodil 2021-2030 ja täiendavate meetmete võimalik mõju KHG heite vähendamisele (kt CO2 ekv). WEM - olemasolevate meetmetega stsenaarium; WAM – kavandatavate lisameetmetega stsenaarium; WAM+ - täiendavate meetmete (biometaan, transpordimaksud) rakendumisel potentsiaalselt saavutatav trajektoor; FF55 – Eestile JJMi muudatusettepanekus seatud trajektoor. Heite trajektoorid ja transpordimaksude mõju hinnangud tuginevad riiklikele KHG prognoosidele[[29]](#footnote-29), biometaani mõju JJMi meetmete kulutõhususe uuringule[[30]](#footnote-30), täppisväetamise mõju 2019. aasta kliimaneutraalsuse uuringule[[31]](#footnote-31).

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 |
| Sõiduautode registreerimise ja aastamaks (kt CO2 ekv) |  |  |  |  | 129,7 | 145,9 | 162,2 | 178,4 | 194,7 | 210,9 |
| Ummikumaks (kt CO2 ekv) |  |  |  |  | 101,7 | 101,2 | 100,7 | 100,2 | 99,7 | 99,2 |
| Biometaan sõnnikust (kt CO2 ekv) | 11,2 | 11,2 | 11,2 | 11,2 | 11,2 | 11,2 | 11,2 | 11,2 | 11,2 | 11,2 |
| Täppisväetamine (kt CO2 ekv ) | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 | 2,2 |
| Kokku vähendamine (kt CO2 ekv) | 13,4 | 13,4 | 13,4 | 13,4 | 244,8 | 260,5 | 276,3 | 292 | 307,8 | 323,5 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| WEM | 5816 | 5769 | 5816 | 5782 | 5704 | 5646 | 5581 | 5531 | 5480 | 5399 |
| WAM | 5810 | 5757 | 5782 | 5742 | 5649 | 5578 | 5500 | 5438 | 5375 | 5285 |
| JJM kehtiv siht | 6224 | 6002 | 5925 | 5849 | 5773 | 5696 | 5620 | 5543 | 5467 | 5391 |
| FF55 | 6224 | 6002 | 5840 | 5678 | 5517 | 5355 | 5194 | 5032 | 4871 | 4709 |
| WAM+ | 5797 | 5744 | 5769 | 5729 | 5404 | 5318 | 5224 | 5146 | 5067 | 4961 |
| Ülejääk/puudujääk FF55 vs WAM+ (kokku 264 kt) | 427 | 258 | 72 | -50 | 112 | 37 | -30 | -114 | -196 | -252 |

\*Transpordimaksude KHG heite vähendamise mõju vajab täiendavaid analüüse.

2018. aastal teostatud JJMi meetmete uuringu[[32]](#footnote-32) kohaselt mõjutaks uue riikliku sihttaseme saavutamise võimalikkuse hindamisel arvestatud ummikumaks (eelkõige Tallinnas) negatiivselt nii eraisikute ostujõudu kui ka transpordiettevõtete kasumlikkust, samas tekib positiivne mõju läbi täiendavate tulude linnaeelarves ja süsteemi administreerimise kaudu. Kuigi meetme mõju transpordisektorile oleks negatiivne, siis kokkuvõttes kaaluvad positiivsed mõjud majandusele üles negatiivsed. Teiste maksumeetmete, sõiduautode registreerimise ja aastamaksuga kaasneb kulude kokkuhoid nii era- kui avalikus sektoris ja kuigi meetme mõju transpordisektori lisandväärtusele oleks negatiivne, kaaluvad meetme positiivsed mõjud üles negatiivsed mõjud majandusele. Isikliku sõiduauto kasutusele säästvamate alternatiivide pakkumine vähendab kulusid ka elanikele ja ettevõtetele. Eriti suur potentsiaal selleks on suuremates linnapiirkondades ning eelkõige Tallinnas ja Harjumaal, mis annab ca 50% kogu Eesti transpordi CO2-heitest. Arvestades autode koguläbisõitu ning sõidukilomeetri keskmist kogukulu (0,3 €/km), kulub auto omamisele ja kasutamisele Tallinna ja Harjumaa liikluses ettevõtetel ja eraisikutel ca 1,4 miljardit eurot. Seda otsest auto soetus-, liisingu-, kütuse-, remondi jm kulu kannavad nii autot omavad eraisikud ja ettevõtted kui kaudselt ka teenuste hindade kaudu inimesed, kes ise autot linnas ei kasuta.[[33]](#footnote-33)

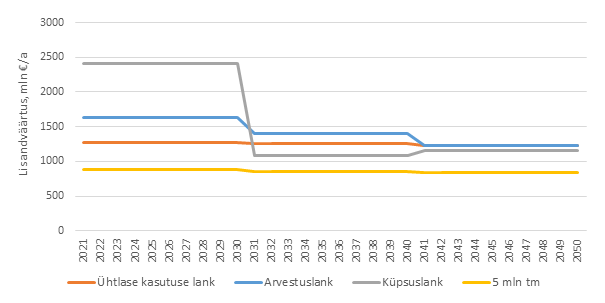
Põllumajandussektori täiendavad meetmed, biometaani tootmine ning täppisväetamise edendamine, aitaksid sektori KHG heidet vähendada, kuid samas on nende meetmete KHG heite vähendamise mõju väiksem kui praegu 2030. aastaks prognoositud sektori heite kasv. Seega on täna võimalused täiendavate investeeringute elluviimisel heite kasvu pidurdada, kuid piiratud on võimalused heidet vähendada proportsionaalselt samas mahus teiste jõupingutuste jagamise määruse sektoritega. Samas on kasvavate kliimaeesmärkide valguses selge, et tuleb leida täiendavaid võimalusi sektori heite vähendamiseks ning hinnata struktuursete muudatuste tegemise mõju sektoris, pidades seejuures silmas, et eipidurduks põllumajandustootmine koos isevarustatuse tagamisega ega väheneks põllumajandussaaduste ja toidukaupade ekspordipotentsiaal.

Põllumajandussektori KHG heite vähendamine puudutaks enim piimatootmist ja tera-kaunvilja ning õlikultuuride kasvatajaid. Eesti päritolu põllumajandussaaduste ja toidukaupade osakaal Eesti päritolu kogu kaupade ekspordis on 8% (sh näiteks 2021 esimesel poolaastal piimatooted 7%, teravili 32%). Piimatoodangu koguväärtus moodustab põllumajandussaaduste kogutoodangu väärtusest 28%, samal ajal kui EL27-keskmiselt on see näitaja 13%, Taanis 19%, Iirimaal 28%, Lätis 21%, Soomes 26%. Loomakasvatustootmisesse tehtavad investeeringud (sh noorkarjakasvatus ja aretustöö) on pikaajalise tasuvusega ning ettevõtjad on eeldanud äriplaane koostades pigem toodangu mahtude suurendamisega kui loomade arvu vähendamisega. Piimalehmade arvu vähenemisel langeks iga 1000 piimalehma kohta Eestis piimatoodang 1,2%, samal ajal kui võrdlusriikides (DK, IE, LV, LT, NL, PL, FI, SE) jääks muutus 0,07% (IE) kuni 0,78% (LV) vahemikku. Seetõttu on tulevikus oluline leida tasakaal kliimaeesmärkide täitmise ja jätkusuutliku toidutootmise ning sektoris stabiilse majanduskeskkonna tagamise vahel.

**Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO2-heite normide määruse** muudatusettepaneku üheks eesmärgiks on viia tarbijate ja kodanikeni heiteta sõidukite laialdasema kasutuselevõtuga kaasnevad hüved nagu väiksemast energiakulust tulenev rahaline kokkuhoid, puhtam õhk ning väiksem müratase linnakeskkonnas. Samuti hoogustab karmimate nõuete seadmine innovatsiooni heitevabade tehnoloogiate arendamisel. Ettepanekuga kaasnenud komisjoni mõjuhinnangu[[34]](#footnote-34) kohaselt peaks EL-üleselt sõiduki esimese kasutaja puhul olema sõiduki omamise kogukulude kokkuhoid 2030. aastal sõiduauto puhul kuni 330–600 eurot ja kaubiku puhul kuni 340–600 eurot. 2040. aastal suureneks see kasu sõiduauto puhul 2800–3100 euroni ja kaubiku puhul ligikaudu 5200–5500 euroni. Netosääst tekib seejuures ka sõiduki teisel kasutajal. Sõiduki kasutusea jooksul saadav ühiskondlik kasu oleks 2030. aasta sõiduauto puhul 860-1600 eurot ja 2030. aasta kaubiku puhul 1000-1200 eurot. 2040. aasta sõiduauto puhul suureneb see summa ligikaudu 4600-5100 euroni ja 2040. aasta kaubiku puhul 5600-6400 euroni. Seetõttu peaks ka ettepaneku majanduslik mõju olema ettevõtete jaoks positiivne, kuna kaubikuid ja sõiduautosid kasutavad ettevõtted saavad kütusesäästust kasu. Kuna perioodil 2030-2050 saavutatakse normide karmistamisega märkimisväärne diislikütuse ja bensiini kokkuhoid, väheneb ELi majanduse sõltuvus impordist.

**LULUCF ettepaneku** elluviimisega soovitakse ennetada ja vähendada kliimamuutuse mõjuga kaasnevaid kulutusi majandusele. Komisjon on hinnanud[[35]](#footnote-35) majandusele ja ühiskonnale kliimamuutusega kaasneva kahju (nii äärmuslikest ilmastikunähtustest põhjustatud otsese kui ka kaudse majandusliku kahju) suuruseks praegu keskmiselt üle 12 miljardi euro aastas ehk 0,07% ELi SKP-st. Konservatiivsete hinnangute põhjal toob üleilmne soojenemine 3°C võrra üle tööstusajastueelse taseme ELi majandusele kaasa vähemalt 170 miljardi euro suuruse kahju aastas ehk 1,36% SKP-st. Eestis pole regionaalse paiknemise tõttu kliimamuutustega kaasnevad kahjud veel nii suured kui mujal, kuid need kulud võivad kiirelt kasvama hakata nt enamhaavatavamatel rannikualadel aina sagenevate tormide ja üleujutuste tõttu, nii omamaiste taimekahjustajate kui ka võõrliikide invasiooni ning uute taimehaiguste levimise järel põllumajandussektoris ja metsanduses jm.

Komisjoni pakutud kohustuse täitmisel LULUCF sektoris tuleb arvestada meetmete sotsiaalmajandusliku mõjuga, mis eeldab kompromisse erinevate eesmärkide vahel. Eesti kontekstis on määruse muudatusettepanekute mõju kõige suurem metsandusele ja aiandusturba kaevandamisele, samuti põllumajandusele. Joonis 3 illustreerib erinevate raiestsenaariumite ja nendele baseeruva lisandväärtuse muutust kolmekümne aasta jooksul, mida analüüsiti LULUCF sektori sidumisvõimekuse uuringus[[36]](#footnote-36), arvestades sealjuures ka pikemaajalist perspektiivi (kuni 2100. aastani). Käsitleti nelja raiemahu stsenaariumit, mille raiemaht varieerub aastakümne kaupa, v.a. stsenaariumites ühtlane raie (kümnendite maksimaalne vahe 1,2 mln m3) ja uuendusraie 5 mln m3 (fikseeritud raiemaht). Metsanduse mõju KHG netosidumisele on pikemas perspektiivis nullile lähenev kõikide stsenaariumite korral ning sidumisvõime kasv (netojuurdekasvu suurenemine) eeldab täiendavate metsakasvatuslike võtete rakendamist ja/või metsamaa pindala suurendamist. Ebaühtlase vanuselise jaotuse tõttu tuleb lühemas (10-20 aastat) perspektiivis otsustada seda, kas soovitakse küpsete ja valmivate puistute tarbimisväärtust realiseerida (püüdes raiemahtu suunata küpsusraiele lähemale) võimalikult optimaalselt või mitte. Pikas perspektiivis stabiilse majanduskeskkonna loob ühtlane ressursi kättesaadavus, mida saab pakkuda ühtlane majandusmetsade vanuseline struktuur. Kümnendil 2021-2030 on majandusmetsa vanuselise struktuuri ühtlustamiseks soodsate ühtlase kasutuse stsenaariumi raiemaht keskmiselt 10,3 mln m3 ja arvestuslangi stsenaariumi korral 13,1 mln m3. Äärmuslikumaid muutusi nõuavad stsenaariumid küpsusraie raiemahuga 19,3 mln m3 ja uuendusraie 5 mln m3 raiemahuga 7,2 mln m3. Kümnendiks 2041–2050 kolme esimese stsenaariumi raiemahud ja lisandväärtus sisuliselt võrdsustuvad.



Joonis 3. Metsasektori otsese ja kaudse lisandväärtuse muutumine erinevate raiestsenaariumite korral 2021.-2050. aastal. Stsenaariumi uuendusraie 5 mln m3 (kogu raiemaht 7,2 mln m3) puhul jääb metsasektori sotsiaalmajanduslik panus oluliselt väiksemaks - võrreldes ühtlase kasutuse raiestsenaariumiga väheneb prognoositav hõivatute arv 2050. aastaks 5500 töötaja võrra ja aastane lisandväärtus 379 miljoni euro võrra. Lisaks suureneb küpsete majandusmetsade pindala ja osakaal, mis ei ole pikas perspektiivis soodus ka majanduslikust vaatest (lisandväärtuse langus, kallimate sortimentide osakaalu vähenemine, vähenev omanikutulu ja investeeringud metsakasvatusse). Sarnaselt ei ole pikas perspektiivis soodus ka küpsusraie stsenaarium, kuna suurendab samuti majandatavate metsade vanuselise jaotuse ebaühtlust ning toob kaasa juba järgmisel kümnendil (2031-2040) raimahu kahekordse kahanemise (hüpe 19,3 miljonilt m3–lt 8,8 miljonile m3-le) ning ebastabiilsuse investeerimis- ja majanduskeskkonnas.

SA Erametsakeskuse tellitud OÜ Finantsmaailma uuringu kohaselt oli 2019. aastal metsandussektorilt otseseid ja kaudseid maksulaekumisi 1,07 miljardi euro eest, mis moodustas 11,5% maksutuludest, ning ühe m3 puidu raiest laekus maksutulu 95 eurot[[37]](#footnote-37). Ühtlaselt raielt üleminek raiemahule 9,5 mln m3 toob aastas kaasa u 100 miljoni euro lisandväärtuse (otsene ja kaudne) vähenemise ning 76 miljoni euro riigi maksutulu vähenemise.

Lisaks raiemahu vähendamisele tuleb vähendada heitkoguseid aiandusturba kaevandamisest ning haritavatelt muldadelt, mis omakorda tekitavad keerulise olukorra nii turbatootmise kui ka toidutootmissektorile. Turvas on ainsaks teadaolevaks mulla asendustoormeks, millel põhinevaid kasvusubstraate saab jätkusuutlikult kasutada taimede ettekasvatamisel aianduses. Kohaliku tootmispraktika alusel saab 1 m3 turbaga kasvama panna kuni 5 miljonit väiketaime või istikut 1,5 ha metsa istutamiseks. Eesti on üks peamisi turba eksportijaid Euroopa Liidus, sh Eesti turvast kasutatakse 85% ulatuses EL siseturul. Sellest loobumine mõjutaks kogu ELi aianduse kestlikku edendamist ja toormega varustamist ning tekitaks vajaduse turba impordiks kolmandatest riikidest, kus see ei pruugi olla toodetud kontrollitud ja keskkonnahoidlikul moel kõiki keskkonnanõudeid järgides.

Turvasmuldade viimine rohumaa alla on kliimaeesmärke silmas pidades suure potentsiaaliga, kuid alahinnata ei saa sotsiaalmajanduslikku mõju põllumajandus­tootjatele. Põllumajanduse ja kalanduse arengukava aastani 2030 näeb ette kasutuses oleva põllumajandusmaa pindala säilimise või minimaalse suurenemise. Põllumajanduses on oluline roll rohumaadel, mis on süsinikku siduvad ökosüsteemid. Nii püsirohumaad kui ka looduslikud rohumaad on ühtlasi olulised loomade ekstensiivseks karjatamiseks ja rohusööda tootmiseks. Suurt potentsiaali nähakse EL tasandil metsastamisel, kuid Eesti tasandil on metsapindala kasvatamine keeruline. LULUCF sidumispotentsiaali uuringus on see siiski kajastatud, hõlmates metsastamist.

Tähele tuleb panna, et kuna LULUCF põllumajandusega laiendatud sektori 2035. aasta liikmesriikide spetsiifilised eesmärgid ei ole täna teada, siis ei saa hinnata või oleks hinnangud liiga umbmäärased, et kirjeldada mõju aastate 2031-2035 kohta.

Mõju elus-ja looduskeskkonnale

Kõikide käsitletavate muudatusettepanekute mõju keskkonnale on pigem positiivne, avaldudes eelkõige kliimamuutuste leevendamise kaudu, mille abil väheneb surve looduskeskkonnale. Kaasneb välisõhu ja vee kvaliteedi paranemine, väheneb invasiivsete võõrliikide sissetung ning ressursside vähesema kasutuse ja ringmajanduse edendamisega tekib vähem jäätmeid. Kõrgemate eesmärkide planeeritud kujul saavutamisega kaasneks küll oluline positiivne kliimamuutuste leevendamise mõju, kuid tegevuste kavandamisel on väga oluline ressursside kasutust (nt elektriautode suuremast kasutuselevõtust tingitud kasvav vajadus maavarade järele) oskuslikult planeerida, et välistada võimalikud negatiivsed keskkonnamõjud kolmandates riikides.

Samas tuleb kliimamuutustega kohanemisel arvestada põllumajandus- ja metsamaal suurenevate kahjudega, mille ärahoidmiseks peab riigil olema valmisolek ja võimalus planeerida tegevusi, mis tagavad ka pikas perspektiivis süsiniku sidumise võimekuse. Kliimamuutustega seotud riskide hulgas on üheks olulisemaks taimekahjustajatele uute levikuviiside teke ja kahjurite masspaljunemised, põhjustades kohalikele taimedele, metsaelupaikadele ja keskkonnale suurt kahju. Oluline on ka kohaliku liigilise koosluse säilitamine, mis aitab toetada ökosüsteemi ja selle teenuste jätkusuutlikkust (kaasaarvatud kliimamuutustele vastupidamiseks ja paremaks süsiniku sidumiseks).

Täiendavate meetmete planeerimisel LULUCF sektoris on oluline arvestada pikka perspektiivi, sest mitmete meetmete mõju avaldub kaugemas tulevikus lisaks sotsiaal-majanduslikule aspektile ka süsinikubilansis. Ainult süsinikusidumise ja sotsiaalmajanduslikele mõjude optimeerimisel jäävad tähelepanuta metsade struktuurne ja puuliigiline mitmekesisus, elurikkus, metsade tervislik seisund ja puidu kvaliteet.

Kliimaeesmärkide saavutamisel on oluline tõsta süsiniku koguhulka, mis on seotud metsa biomassi ja puittoodetesse, ning samal ajal arvestada ka asendusefektiga ehk taastumatute ressursside kasutamisest ringlusse lisanduva süsiniku asendamisega juba ringluses oleva süsinikuga. Asendusefekt võimendub astmetena, süsinikku saab puitu taas siduda ning sama süsinikukogus jääb ringlema, st puidukasutuse „võit“ võimendub ajas. Asendusefekt on suurim, kui süsinikku siduda pikaealistesse toodetesse, see aga omakorda sõltub metsast toodava puidu kvaliteedist, mis omakorda sõltub metsa majandamise võtetest ja kahjustajatest jne.

Samuti on oluline roll KHG heitkoguste tekkimisel mh raadamisel, mis lähiaastatel on suuresti seotud taristu loomise, samuti põllumajanduslike, riigi- ja looduskaitseliste eesmärkide saavutamisega ning on viimase viie aasta keskmisena põhjustanud heidet 600 kt CO2 ekv aastas. Raadamisel tekitatud heite kompenseerimisel tuleb kindlasti arvestada pikaajalise mõjuga (minimaalselt raiering), sh lühemas ja keskpikas perspektiivis suure süsiniku sidumise vähenemise ja ökoloogilise kaoga (eriti põlise metsamaa kadumisel) ehk kompenseerimiseks ei piisa vaid samas mahus uute alade metsastamisest. Raadamise põhjuseid ja sellest tulenevat heidet kirjeldab joonis 4. Kirjeldatud stsenaariumite ja meetmete korral on eeldatud, et raadamise mõju jääb sarnaseks.

Joonis 4. Raadatud ala KHG aastane netoheide hilisema maakategooria järgi (LULUCFi määratlus). Uute alade metsastamisel tuleb tähelepanu pöörata, et looduslikud rohumaad ehk pärandniidud on avamaastiku elurikkuse tuumikalad ning nende roll kliimamuutustega kohanemises on suur. Kuna pärandniitude seisund on loodusdirektiivi artikkel 17 aruande[[38]](#footnote-38) alusel halb, tuleb pärandniite säilitada.

Mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele

Mõju on pigem positiivne. Eesmärkide täitmisel saavutatava kliimamuutuste mõjude leevendamise korral väheneb rändesurve ning elupaikade häving kogu maailmas. Eesti kui innovaatiline riik saab seejuures kasu lõigata uute tehnoloogiate väljaarendamisest ja seeläbi tugevdada oma kuvandit, välissuhtlust, ettevõtlust ning aidata kaasa kestliku arengu eesmärkide täitmisele. On oluline, et ELi kliimaeesmärkide elluviimisel oleks tagatud, et EL ja meie ettevõtted püsivad globaalses konkurentsis, liikudes samal ajal kliimaneutraalsuse suunas. Euroopa Liit on väljendanud soovi kujuneda kliimamuutuste leevendamisel globaalseks eestkõnelejaks ja suunanäitajaks, edendada aktiivselt kliimadiplomaatiat ning inspireerida teisi riike tegutsema. Selline lähenemine pakub võimalusi ka Eestile. Pakett “Eesmärk 55” on osa ELi plaanist tagada Pariisi kokkuleppes seatud eesmärkide saavutamine ning ühtlasi mõjutada kolmandaid riike seadma või suurendama oma KHG vähendamise eesmärke.

Kliimamuutuste mõju kaudsed tagajärjed ulatuvad üle riigipiiride ja kontinentide. Isegi lokaalselt avalduval kliimamõjul võivad olla piirkondlikud või üleilmsed tagajärjed ning sellised piiriülesed kliimariskid võivad jõuda Euroopasse (nt kasvav rändesurve).

Mõju regionaalarengule

Eesti huvides on seista lahenduste eest, millel on positiivsed mõjud regionaalarengule – tagatud on inimeste liikuvus, kaugtöö võimalused, maaettevõtluse konkurentsivõime. Eesti on hõredalt asustatud, suhteliselt suurte vahemaadega riik.

Kliimamuutuste mõju regionaalarengule avaldub tööhõive ja töökohtade paiknemise (nii geograafilise kui sektorite) muutumise kaudu. Parimad majandustegevuse võimalused on praegu Eestis linnades, kuid kliimamuutustest tugevamalt mõjutatud ettevõtlussektorid on seotud maapiirkondades paiknevate ettevõtetega (põllumajandus-, metsandus-, kalandus-, turismiettevõtted). Sellest tulenevalt tuleb just maapiirkondades tegutsevate ettevõtete haavatavamat olukorda arvestada kõigis poliitikavaldkondades.

ELi HKSi direktiivi KHG heite vähendamise eesmärgi suurendamine avaldab Eestis mõju eelkõige Ida-Virumaal, kuna suurendab LHÜ hinna kasvust tulenevalt fossiilsetest kütustest toodetud energia kulusid ja kiirendab põlevkivist elektri tootmisest väljumist. KPMG uuringu kohaselt tekib ELi HKSi uute eesmärkide rakendumisel negatiivne mõju nendes piirkondades, kus elektri- ja soojatootjad peavad LHÜsid juurde ostma ehk tootjad põletavad fossiilseid kütuseid. Enim võivad olla mõjutatud Ida-Virumaa linnad (Kiviõli, Sillamäe, Kohtla-Järve ja Narva) ning vähemal määral ka Tartu, Tallinn, Pärnu ja Haapsalu. Põlevkivi kõrge KHG heite mahukus muudab LHÜ hinnast tuleneva kulu tõttu põlevkivist elektritootmise 2030. aasta vaates mitteotstarbekaks. Väiksema kasvuhoonegaaside heitega ja taastuvenergial põhineval elektritootmisel on turukonkurentsis eelis. Samas avalduvad need mõjud Ida-Virumaa piirkonnas juba täna. Sujuvama ülemineku jaoks on vajalik, et nii ettevõtted kui ka riik teeksid vajalikke investeeringuid, et mõjusid leevendada. Eesti suurim põlevkivist elektritootja Eesti Energia on juba avalikult teatanud, et aastaks 2030 lõpetatakse elektri tootmine otsepõletamise kaudu ja aastaks 2035 on elektritootmise CO2-heide null.

Uue hoonete ja maanteetranspordi HKSi rakendamine võib tõenäoliselt avaldada suuremat negatiivset mõju madalama sissetulekuga ja hõreda asustusega piirkondades, kus puuduvad alternatiivid säästvamatele tsentraalküttelahendustele üleminekuks ning kus sageli pole isikliku sõiduauto kasutusele toimivat alternatiivi. Uue kauplemissüsteemi negatiivset regionaalset mõju on võimalik leevendada kliimameetmete sotsiaalfondi kaudu toetatavate meetmete (sh toetused haavatavatele leibkondadele ja mikroettevõtetele) abil ja/või läbi uue kauplemissüsteemi riigi tulude suunamise hinnamõjude leevendamiseks sellest enim mõjutatud piirkondades.

Jõupingutuste jagamise määruse riikliku eesmärgi saavutamiseks vajalike täiendavate lisameetmete rakendamine võib avaldada mitmesugust regionaalset mõju. Suur osa põllumajandussektori esmatootjaid tegutseb maapiirkondades. Täiendava heite vähendamise vajadus võib pakkuda võimalusi biogaasi tootmisüksuste rajamiseks maapiirkondades, millest võivad saada kasu näiteks toorainet pakkuvad põllumajandusettevõtted. Biogaasijaamade rajamisel luuakse maapiirkondades ka täiendavaid töökohti.

Väiksema CO2-heitega sõiduautode ja kaubikute kasutuselevõtt võimaldab vähendada transpordile tehtavaid kulutusi hajaasustusega piirkondades, kus võivad puududa alternatiivid isikliku sõiduauto kasutamisel. Kuna vähesema heitega sõidukid on ka kütusesäästlikumad, vähenevad autoomanike kogukulud ning paraneb leibkondade toimetulek. Hajaasustusega piirkondades saab võtmeküsimuseks olema laadimis- ja tankimistartistu olemasolu ning väiksema CO2-heitega sõidukite soetamismaksumus. Seetõttu on oluline arvestada nende piirkondade ostujõuga ja leida viisid, kuidas abistada madalamate sissetulekutega leibkondadel vähese heitega sõidukitele üleminekut.

LULUCF sektoris sidumiskohustuse suurendamine mõjutab otseselt maapiirkondade arengut, kuna maakasutussektor, sh metsandus, põllumajandus, turbakaevandus on maapiirkondades olulisel kohal. Näiteks enamik metsandusega otseselt ja kaudselt seonduvaid töökohti on seotud maapiirkondadega ning raiemahtude vähendamine toob tõenäoliselt kaasa ümberõppe ja -suunamise vajaduse. Samuti on regionaalarengus oluline asustusalade ja taristu arendamine, mistõttu raadamise maksustamine või vähendamisele suunamine omab mõju ka selles sektoris.

Mõju riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutuste korraldusele

Riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutuste korraldusele võib avalduda mõju läbi töötajate vajaduse olla kliima teemadega põhjalikumalt kursis. Tarvilik on riigi ja kohaliku omavalitsuse asutuste teadlikkuse kasv, mis omakorda võib tuua kaasa koolitusvajaduse ning täiendavate ressursside vajaduse. Mitmed omavalitsused on juba loonud kohaliku tasandi energia- ja kliimakavad (KEKK), kus on kaardistatud valdkonnad ning planeeritud tegevused kliimamuutuste leevendamiseks ja nendega kohanemiseks. Jõupingutuste jagamise määruse täiendavate eesmärkide saavutamisel pakuvad kohalikud omavalitsused seeläbi riigile olulist tuge

Kuigi olemasoleva ELi HKSi moderniseerimisega olulisi süsteemi muudatusi ei kavandata, siis täiendavate elementide lisandumine võib tähendada mõningast halduskoormuse ja rakendamise kulu suurenemist. Näiteks on komisjon teinud ettepaneku laiendada ELi HKSi ulatust ja süsteemipiire, mille tulemusel võib suureneda paiksete käitiste arv, millele ELi HKS kohalduks.

Kui merenduse sektor lisatakse ELi HKSi, siis on vaja Eestis määrata ka sektoriga tegelev pädev asutus ja tagada vastavale asutusele riigieelarvest vahendid ELi HKSi rakendamiseks merendussektorile. Komisjoni ettepanekut arvestades oleks Eesti administreerida kaks laevandusettevõtet. Komisjoni muudatusettepaneku mõjuhinnangu järgi on võimalik hoida täiendavaid kulusid madalamana, kuna riiklikke pädevaid asutusi aitaks ülesannete täitmisel Euroopa Mereohutuse Amet (edaspidi ka EMSA). Komisjoni mõjuhinnangu kohaselt võivad suureneda merendussektori HKSiga tegelevate pädevate asutuste kulud EL-üleselt kokku 0,5-6,4 miljonit eurot aastas.

Suurem mõju on uue hoonete ja maanteetranspordi HKSi rakendumisel. Selle loomisel kantaks mõjuhinnangute kohaselt CO2 ühikuhinna tõus valdavalt edasi tarbijahindadesse, mis võib seeläbi mõjutada elanike ja ettevõtete toimetulekut ning suurendada energiavaesusesse langemise riski. Kuna energiavaesusega toimetulekuks on tarvis ellu rakendada nii meetmeid juurprobleemide lahendamiseks kui ka tagada toimetulekutoetused hinnamõju leevendamiseks, siis on siin oluline roll riigi- ja kohaliku omavalitsuse koostööl enim kannatavate ja haavatavamate gruppide määratlemisel ning toetuste suunamisel abivajajateni.

Uue HKSiga kaasneb seega nii otsene halduskoormuse suurenemine läbi süsteemi rakendamise kui ka kaudne mõju läbi kauplemissüsteemiga seotud kliimameetmete sotsiaalfondi kasutamiseks vajaliku sotsiaalse kliimakava väljatöötamise ja rakendamise. Viimasega kaasneb täiendav analüüsi, tegevuste kavandamise, elluviimise ja seire vajadus, mis võib osaliselt panna lisakohustusi ka kohalikele omavalitsustele.

Uue HKSi rakendamise ettevalmistamine toimuks tõenäoliselt aastatel 2023-2025. Kauplemissüsteem rakenduks täiel määral 2026. aastal. Kui uus HKS luuakse, siis on vaja Eestis määrata süsteemiga tegelev pädev asutus ja tagada vastavale asutusele vahendid riigieelarvest uue HKSi rakendamiseks. Uue süsteemiga seoses tekivad pädevale asutusele ühekordsete kuludena üleüldise süsteemi üles seadmisega seotud kulud ning täiendava seire ja aruandlusega seotud kulud, komisjoni mõjuhinnangu põhjal tekivad täpsemalt järgmiste tegevustega seotud kulud: süsteemi käitiste tuvastamine siseriiklikult, juhiste- ja infomaterjalide koostamine, käitajate heitkoguste seirekavade kinnitamine, käitajate kauplemissüsteemi registri taotluste kinnitamine. Pädevale asutusele tekivad püsikulud seoses kasutajatoe loomise ja päringutele vastamisega, uute käitajate seirekavade ülevaatamise ja olemasolevates seirekavades tehtavate muudatustega, iga-aastaste heitkoguste aruannete ja tõendamisaruannete ülevaatamisega, jne. See tähendab osalist halduskoormuse kasvu uue HKSi lubadega tegelevale pädevale asutusele, milleks Eestis on Keskkonnaamet. Komisjon on muudatusettepaneku mõjuhinnangus välja toonud, et uue HKSi loomisel kasvaksid pädeva asutuse kulud 1000-1400 euro võrra iga süsteemis oleva käitaja kohta. Süsteemi kuuluvate käitiste arv Eestis vajab täpsemaid analüüse.

Rakendamisega seotud ühekordsed kulud, mis on seotud näiteks infosüsteemide uuendamisega on võimalik katta kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemisest saadud tuluga. Selleks tuleks muuta VV määrust 121 „Kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise enampakkumisel saadud tulu kasutamise ja aruandluse üldtingimused.“

JJMi ja sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO2-heite normide määruse muutmisega Eestile olulist halduskoormuse ja rakendamise kulu kasvu ei kaasne.

LULUCF määruse muudatusettepanekutel on mõnevõrra positiivne mõju selles osas, et lihtsustatakse arvestusreegleid. Teisel perioodil jäetakse kõrvale võrdlustaseme (FRL) kontseptsioon ja teised võrdlustasemed ning seatakse arvuline eesmärk, mis mõnevõrra muudab kogu regulatsiooni läbipaistvamaks, kuid samas muudab keerulisemaks sellele eesmärgile vastavuse. Alates 2031. aastast LULUCF sektorisse mitte-CO2 põhise põllumajanduse lisamine lisab efektiivsust ja selgust põllumajandussektori ja kogu maakasutust suunavate meetmete kavandamisse. Küll aga kaasneb kulu seoses seire ja aruande nõuete suurendamisega, kuid Euroopa komisjoni mõjuhinnangule toetudes eeldatakse, et suures pildis on võimalik seda kuluefektiivselt teha, võttes kasutusele kaugseire lahendusi ja olemasolevaid andmestikke. Siiski on juba täna teada, et uute riigipõhiste lahenduste uurimiseks ja metoodika täiendamiseks on vajadus, kuna rahvusvahelised metoodikad, heitetegurid jms ei kajasta piisavalt hästi Eesti olukorda. Ambitsioonikas eesmärk teravdab ka vajadust uute täpsemate lahenduste järele. Kuna LULUCF ettepanekud puudutavad mitut erinevat valdkonda ning täpne meetmete pakett ei ole teada, siis on keeruline ja ennatlik kirjeldada muid mõjusid riigiasutuste ja kohalike omavalitsuste töökorraldusele.

Mõju sotsiaalvaldkonnale

Euroopa Liidus avalduvad kliimamuutuste sotsiaalsed mõjud väga erinevalt. Vee-, õhu- ja pinnasesaaste vähenemine omavad positiivset mõju nii keskkonnale kui tervisele. Paraneb linnade elukeskkond. Samas võivad kuumalained, metsatulekahjud ja põuaperioodid mõnel pool kaasa tuua veevarustuse ja toiduga kindlustatusega seotud probleeme. Looduskeskkonda säästva põllumajanduse viljelemisel on positiivne mõju ka toidu kvaliteedile ja tervislike toitumisvalikute kättesaadavusele. Teisalt on inimeste toitumisharjumustel ja toidu säästlikul tarbimisel oluline mõju keskkonnale, mistõttu on oluline pöörata tähelepanu tervisliku ja säästliku toitumise alase teadlikkuse tõstmisele.

Mõju tööhõivele sõltub nii vaatlusalusest vahemikust (nt kuud, aastad, aastakümned) kui ka sotsiaalselt õiglase ülemineku tagamise jaoks võetavatest sammudest ja konkreetsest sektorist/valdkonnast. KHG heite vähendamine toob ilmselt kaasa töökohtade vähenemise süsinikumahukates sektorites (nt põlevkivitööstus), samas teistes sektorites (nt taastuvenergeetika) kaasneb oluline töökohtade kasv. Kõige enam mõjutatud saavad transpordi-, energeetika- ja tööstussektor. Üleminekul kliimaneutraalsele majandusele tuleb inimestel kohaneda uue tööturu struktuuriga, sest tekib nõudlus teistsuguste teadmistega ekspertide järele. Et enim mõjutatud piirkondade inimesed ei kannataks, tuleb kindlasti jälgida sotsiaalset õiglust, soodustada uute töökohtade loomist ja arvestada inimeste ümberõppe ja ettevõtete vajadustega. Seetõttu on komisjon teinud ettepaneku kõige enam mõjutatud inimeste ja piirkondade abistamiseks luua õiglase ülemineku mehhanism.

Energiahindade kasv võib kaasa tuua energiavaesuse suurenemise juhul, kui ei suudeta vajalikus mahus ja tempos rakendada hinnamõju leevendavaid meetmeid.

Metsamajanduses ja metsavarumises, puidutöötlemises ning paberi ja pabertoodete tootmises moodustab hõivatute osakaal ligikaudu 5% majanduses hõivatute koguarvust ning metsa- ja puidusektori tegevusaladel hõivatud keskmiselt 24 200 töötajat (perioodil 2009-2018)[[39]](#footnote-39). 2019. aastal oli nende tegevusalade otsene tööhõive 26 600 töötajat, koos kaudse tööhõivega 45 500 hõivatut. LULUCF eesmärgi saavutamine mõjutaks nii metsandussektorit kui ka aiandusturba kaevandamist. Kuigi kümne aasta lõikes on Eestis olnud raiemaht keskmiselt ühtlase kasutuse raiestsenaariumi tasemel, siis arvestades viimaseid aastaid, tähendab ainuüksi ühtlase kasutuse (raiemaht 10,3 mln m3) raiestsenaariumi realiseerumine töötajate arvu vähenemist 3400 võrra (7,5%). Eesmärgi täitmiseks on täiendavalt vaja raiemahtu vähendada vähemalt 0,8 mln m3.

Mõju rahastamisele ja investeeringutele

ELi HKSi direktiivi muutmise ettepanek avaldab mõju ka riigi tuludele läbi enampakkumise ühikute koguste muutumise ning Moderniseerimisfondi suurendamise. Keskkonnaministeeriumi hinnangul oleks ELi HKSi direktiivi muutmata Eesti enampakkumiseks mõeldud LHÜde kogus perioodiks 2021-2030 hinnanguliselt 43,8 miljonit LHÜd. Kavandatavate muudatustega väheneks Eesti enampakkumiseks mõeldud kogus samaks perioodiks ligikaudu 28 miljoni LHÜni. Samas ei oleks LHÜde vähenemisega eeldatud hinnatõusu tõttu riigi tulude vähenemine nii suur. Mõjude hindamisel on Keskkonnaministeerium lähtunud 2021. aasta eeldatavast keskmisest hinnast 50 eurot. On eeldatud, et ELi HKSi direktiivi muutmata võiks perioodi 2021-2030 keskmine hind jääda samale tasemele. ELi HKSi uue KHG heite vähendamise eesmärgi puhul on lähtutud Keskkonnaministeeriumi hinnaprognoosist, mille järgi perioodi 2021-2030 keskmine hind on 63 eurot. Kuna LHÜ hind on tugevalt mõjutatud nii EL regulatsioonidest, ettevõtete planeeritud tegevustest kui ka kütuste maailmaturu hindadest, siis on hinna prognoos suure määramatusega.

Enampakkumise koguste arvutamisel on mõlema stsenaariumi puhul eeldatud, et LHÜde turuülejääk ei lange alla künnise ehk 833 miljoni, millest alates ühikuid enam turustabiilsusreservi ei tõsteta. Sellisel juhul väheneks ELi HKSi eeldatav tulude maht perioodi 2021-2030 peale kokku ligikaudu 23% ehk 506 miljonit eurot.

Tabel 2**.** Eesti eeldatav LHÜde enampakkumiskogus (miljon LHÜd) ja enampakkumistulu (miljon €) perioodil 2021-2030 kehtiva regulatsiooni ja Euroopa Komisjoni ettepaneku võrdluses (Keskkonnaministeerium, 2021 september).

|  | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | Kokku |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Eesti enam-pakkumis-kogus  (43%) | 4,3 | 3,9 | 3,8 | 4,2 | 5,0 | 4,9 | 4,7 | 4,5 | 4,4 | 4,2 | 43,8 |
| Tulud  (43%) | 217,1 | 194,8 | 190,0 | 208,9 | 250,4 | 242,3 | 234,2 | 226,2 | 218,1 | 210,0 | 2192,0 |
| Eesti enam-pakkumis-kogus  (61%) | 4,3 | 3,9 | 3,9 | 2,8 | 2,6 | 2,3 | 2,1 | 1,8 | 1,6 | 1,4 | 26,7 |
| Tulud  (61%) | 225,8 | 243,1 | 238,8 | 131,3 | 122,6 | 122,8 | 128,9 | 132,5 | 131,4 | 124,1 | 1601,3 |

Komisjoni ettepanek hõlmab ka Moderniseerimisfondi suurendamist, mis tagab mitmele EL liikmesriigile investeeringuteks täiendava rahastuse. Moderniseerimisfondi täiendavatest vahenditest saavad kasu riigid, kelle SKP inimese kohta oli alla 65% võrreldes EL keskmisega perioodil 2016-2018. Kuna Moderniseerimisfondi suurendatakse riikide enampakkumise ühikute arvelt, siis panustavad sellesse kõik ELi liikmesriigid. Moderniseerimisfondi minevate ühikute kogus arvutatakse ühikute üldkogusest ja lahutatakse kogusest, mis jagatakse laiali liikmesriikidele enampakkumiseks.

Eesti osakaal täiendavatest vahenditest on 2,2%. Arvestades komisjoni ajakavaga, et direktiiv jõustub 2024. aastast, saaks Eesti Moderniseerimisfondi suurendamisest täiendavat tulu ligikaudu 199 miljonit eurot kuni aastani 2030 (arvestades LHÜ keskmiseks hinnaks 50 eurot). Kui võtta arvesse ka Eesti panust Moderniseerimisfondi suurendamisse, siis Eesti teenib iga Moderniseerimisfondi suunatud euro pealt 2,35 eurot.

Investeeringuteks suurendatakse ka Innovatsioonifondi minevate LHÜde mahtu. Ettevõtetele tasuta eraldatavate LHÜde kogusest suunatakse Innovatsioonifondi 40 miljonit ja riikide enampakkumiseks mõeldud LHÜde kogusest 10 miljonit. Ühikute eraldamine toimub kogu perioodi vältel ehk 2024-2030. Arvestades, et 10 miljonit LHÜd moodustab väga väikese osa kogu LHÜde mahust, on Innovatsioonifondi suurendamise mõju Eesti enampakkumise LHÜde kogusele marginaalne. Lisaks suunatakse Innovatsioonifondi LHÜd, mis oleks eraldatud tasuta sektorite ettevõtetele, kellele rakendatakse süsiniku piirimeedet (SPIM). Teadaolevalt on komisjon teinud ettepaneku vähendada sektoritele, millele rakendatakse SPIMi, tasuta eraldatavate LHÜde kogust iga aasta 10% kuni aastaks 2035 lõpetatakse neis sektorites tasuta LHÜde eraldamine täielikult. Alles jäänud ühikud suunatakse täiel määral Innovatsioonifondi. Samuti suurendatakse Innovatsioonifondi 150 miljoni ühiku võrra uue HKSi rakendamisel. Seega suurendatakse Innovatsioonifondi vähemalt 200 miljoni LHÜ võrra, millele lisandub SPIMi minevatest sektorites alles jäänud LHÜd. Arvestades LHÜ keskmise hinnaga 50 eurot, suurendatakse Innovatsioonifondi mahtu vähemalt 10 miljardi euro võrra.

Komisjoni ettepaneku kohaselt suunatakse osa uue HKSi tuludest ELi omavahenditeks (ca 25%) ja suurem osa liikmesriikide eelarvesse (ca 75%). Uue kauplemissüsteemiga seotud uue kliimameetmete sotsiaalfondi maht vastaks komisjoni hinnaprognoosi alusel (ühiku hind 50 eurot) 25%-le antud ühikute müügitulust, mille liikmesriigid maksaksid omavahendina EL eelarvesse (konkreetse omavahendite ettepaneku esitab komisjon enne 2021. aasta lõppu). Fondist oleks võimalik toetada otseselt energiavaesust leevendavaid meetmeid, aga ka investeeringuid hoonete ja transpordisektori KHG heite vähendamiseks. Fondi planeerimine ja kasutamine toimuks taaste- ja vastupidavusrahastu eeskujul. Eesti toetussumma oleks fondist aastatel 2025-2032 kokku 207 miljonit eurot (võrdluseks, et kui fondi ei looda ja see 25% ühikute müügitulu otse riigieelarvesse suunataks, oleks tulu 50-eurose heitkoguse ühiku hinna puhul 145 mln eurot). Arvestama peab, et 2028. aastal võetakse ühikute jaotamisel liikmesriikide vahel arvesse uuendatud 2024.-2026. aastate andmeid ja EL ühikute üldkogus ning ka Eesti osakaal võivad muutuda. Aastatel 2025-2027 oleks toetus Eestile 68 mln eurot ning kui antud ühikute müügitulu riigieelarvesse suunata, oleks see 59 mln (50-eurose hinna juures). Ülejäänud ühikute müügitulu läheks riikidele (tõenäoliselt 75% ühikute müügitulust, sellest soovitatakse katta ka fondi 50%-line omafinantseering) kohustusega suunata see täismahus kliimainvesteeringutesse.

Tabel 3. Eesti enampakkumistulud uue HKSi kolme hinnastsenaariumi korral perioodil 2026-2030.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **EL-ülene LHÜde piirmäär**  **(mln), arvestades, et 2026 väljastatakse 130% ühikuid** | **EE LHÜde**  **üldkogus (mln)** | **EE enam-pakkumis-tulud (mln €)** | **EE enam-pakkumis-tulud (mln €)** | **EE enam-pakkumis-tulud (mln €)** |
| **0,26%** | **LHÜ hind**  **50 €** | **LHÜ hind**  **42,20 €** | **LHÜ hind**  **64,40 €** |
| 2016-2018 | 1225,9 | 3,2 |  |  |  |
| 2024 | 1109 | 2,9 |  |  |  |
| 2025 | 1052 | 2,7 |  |  |  |
| 2026 | 1265,3 | 3,3 | 164 | 138,8 | 211,9 |
| 2027 | 916,2 | 2,4 | 119 | 100,5 | 153,4 |
| 2028 | 761,8 | 2,0 | 99 | 83,6 | 127,6 |
| 2029 | 704,7 | 1,8 | 92 | 77,3 | 118 |
| 2030 | 647,6 | 1,7 | 84 | 71,1 | 108,4 |
| 2026-2030 | 4295,6 |  | 558 | 471,3 | 719,3 |

Jõupingutuste jagamise määruse uue riikliku sihttaseme saavutamine on võimalik, kui rakendada täiendavaid meetmeid kõikides määrusega hõlmatud sektorites. Riiklike prognooside koostamise käigus hinnatud meetmetest, mida ei ole veel prognoosides arvesse võetud, ning erinevates uuringutes esitletud võimalustest, mille KHG mõju on teada, on võimalik rakendada biometaani tootmist sõnnikust, täppisväetamise edendamist läbi vajalike seadmete ostutoetuse ning transpordimaksude kehtestamist (sõiduautode registreerimise ja aastamaks, ummikumaks). Biogaasi tootmise potentsiaali rakendumiseks ning täppisväetamise seadmete soetamiseks on vajalikud täiendavad investeeringud. Transpordimaksude kehtestamine, mis aitab kaasa autokasutuse vähendamisele ja seeläbi heite vähendamisele sektoris, tooks aga riigile täiendavaid tulusid. SEI Tallinna 2019. aasta uuringu[[40]](#footnote-40) põhjal oleks täppisväetamise seadmete ostutoetuse meetme puhul täiendav investeeringuvajadus 3,3 mln eurot perioodil 2020-2030, biometaani tootmise potentsiaali rakendumiseks oleks 2018. aasta JJMi meetmete kulutõhususe uuringu[[41]](#footnote-41) järgi avaliku sektori kulu perioodil 2020-2030 kokku 48 mln eurot. Tallinna ummikumaksu puhul vajab meetme kulude-tulude prognoos täiendavaid analüüse. Sõiduautode registreerimismaksu puhul oleks KPMG 2020. aasta uuringu põhjal[[42]](#footnote-42) riigi tulud perioodil 2025-2030 kokku 77,3 mln eurot ja aastamaksu puhul samal perioodil 154,4 mln eurot. Samas tuleb arvestada, et siin on käsitletud vaid meetmeid, mille KHG vähendamise mõju on varasemalt hinnatud - vaja on analüüsida täiendavate meetmete rakendamise võimalikkust ning nendega seotud investeeringuvajadusi.

Mõju riigirahandusele

Roheliste investeeringute erikäsitluse toel võib investeeringute, sh roheliste investeeringute maht suureneda. Oluline on, et sellised investeeringud oleksid selge tootlikkusega (nt riigi suurem panus hoonete soojustamise/renoveerimise meetmetesse, mis toovad läbi täiendavate maksulaekumiste eelarvesse vahendid tagasi). Kui investeeringud suurenevad ja need on ka tootlikud, siis on majanduskasvu potentsiaal suurem ja mõju sisemajanduse koguproduktile (SKPle) positiivne.

Uue HKSi rakendumine KPMG 2021. aasta uuringu[[43]](#footnote-43) põhjal kaasa tuua riigi tulude languse tingituna kütuseaktsiisi suurest osakaalust autokütuste maksumuses. Transpordikütuste kallinemine avaldab negatiivset mõju tarbimisele, mille tulemusel langevad ka kütuseaktsiisi laekumised. Mõju lisandväärtusele on negatiivne, kuid ei ole prognoositud avaldama märkimisväärset mõju Eesti majandusele. Enamjaolt on tegu kaasneva mõjuga, mis tuleneb sellest, et tarbijate kulubaas suureneb tänu maagaasi hinna kasvule, mille tulemusel jääb üle vähem vahendeid investeerimiseks ja väheneb tarbimine teistes sektorites. Samas oleks KPMG uuringu põhjal riigi tulude koondsumma prognoos perioodi (2026-2030) jooksul positiivne, kuna lubatud heitkoguse ühikute müügist saadav tulu ületaks maksulaekumiste langust.

Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO2-heite normide määruse muutmisega peaks mõjuhinnangu kohaselt kaasnema üldine positiivne mõju SKP-le, aga EL-üleselt väheneks 2030. aastal kütuseaktsiisist saadav tulu hinnanguliselt summas, mis moodustab 0,01 % ELi 27 liikmesriigi SKPst. Seda saamata jäänud maksutulu saab liikmesriigi tasandil korvata näiteks kaudse maksustamise abil. Täpsemat mõju Eestile ei ole hinnatud.

LULUCF sektori eesmärgi täitmise mõju vaata tabelis 4, mis on koostatud ülalpool toodud näitliku meetmepaketi kohta.

Tabel 4. Valik meetmeid koos hinnangulise maksumuse või riigieelarve mõjuga ning kaasneva KHG heite vähendamise või sidumise suurendamise hinnanguga. Oluline on tähele panna, et täiendavate meetmete mõju netosidumisele avaldub ajas erinevalt – mõne juhul kiire ja lühiajaline (nt tselluloositehase rajamine), teistel pikaajaline ja stabiilne (nt metsakultiveerimise taseme tõstmine, hõredate puistute ennakraie, haritavatel, turvasmuldadel põllumaa viimine püsirohumaaks). On ka meetmeid, mille mõju ajas kasvab (nt ammendatud turbatootmisalade looduslikkuse taastamine), ehkki mõnel juhul võib mõju pikema perioodi järel järsult kahaneda (nt metsastamine).

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Meede** | **KHG heite vähenemine, mln t CO2 ekv/a** | **KHG sidumise suurenemine, mln t CO2 ekv/a** | **Rahastusvajadus/mõju riigieelarvele** | **Meetme elluviimise aeg** |
| Tselluloositehase rajamine (2 mln m3 puitu) |  | 0,335 | 700 mln € (riigieelarve ja erarahastus) | 2026 või hiljem |
| Raiemahu vähendamine võrreldes ühtlase kasutuse stsenaariumiga (tasemeni 9,5 mln m3/aastas), sh puittooted |  | 0,9 | Riigi maksutulu vähenemine 76 mln €/aastas | 2022-2030 |
| Saematerjali tootmise kasv (0,5 mln m3 täiendavat kasutust) |  | O,212 | 60 mln € esmane investeering (eraettevõtted) | 2023-2030 |
| Aiandusturba kaevandamismahu vähendamise alternatiivid: - alt1 referentstasemeni e 89,7 kt võrra; - alt2 25% e 163,8 kt võrra | Alternatiivid: - alt1 0,13; - alt2 0,24 |  | Vajab lisauuringuid: - alt1 korral lisandväärtuse vähenemine 1,4 mln €/aastas (hinnanguline); - alt2 ei ole teada | 2026-2030 |
| Metsastamine (2500 ha/a), sh hooldamine |  | 0,05 (võimendub pikas perspektiivis) | 5,3 mln €/aastas, sellest riigi kulu oleneb toetusmeetmest, rahastus riigieelarvest | 2022-2030 |
| Metsakultiveerimise mahu suurendamine eramaadel 10% (1500 ha/a), sh hooldamine |  | 0,06 | 2,7 mln €/aastas, sellest riigi kulu 0,9 mln eurot (ÜPP kuni 2027 ning 2028-2030 ei ole teada) | 2022-2030 |
| Hõredate puistute ennakraie\* (580 ha/a) |  | 0,1 | 0 | 2022-2030 |
| Ammendatud turbaalade metsastamine | 0,012 (võimendub pikas perspektiivis) |  | 0,67 mln €/aastas | 2022-2030 |
| Ammendatud turbaaladel looduslikkuse taastamine | 0,019 (võimendub pikas perspektiivis) |  | 0,3 mln €/aastas | 2022-2030 |
| Haritavatel turvasmuldadel põllumaa viimine püsirohumaaks (1000 ha/a, kokku 20 000 ha) | 0,007 |  | 0,28 mln €/aastas | 2022-2030 |
| Raadamise kompensatsioonimehhanismi välja töötamine | - | - | Võimalik sisend nt metsastamise meetme rahastamiseks, samas on suurim raadaja riik. | 2023 |
| LULUCF valdkonna KHG inventuuri arendamine ja metoodikate täiustamine | Selgub peale uuringuid | Selgub peale uuringuid | 1 mln €/aastas | 2022-2030 |

LULUCF sektori sidumispotentsiaali uuring[[44]](#footnote-44) viitab vajadusele välja töötada raadamisest tulenevate heitkoguste kompensatsioonimehhanism, mille tulu saaks kasutada sidumispotentsiaali suurendavate meetmete (nt metsastamisprogrammi) finantseerimiseks.

# Eesti seisukohad ja nende põhjendused

## Üldseisukoht

* 1. **Eesti toetab kasvuhoonegaaside heite vähendamise eesmärkide seadmisel Euroopa Komisjoni pakutud tasakaalu erinevate kliimapoliitika meetmete vahel.**

Selgitus: Euroopa Liit võttis 2021. aasta kevadel vastu otsuse tõsta kasvuhoonegaaside netoheite vähendamise eesmärki, et saavutada vähemalt 55% KHG heite vähenemist 2030. aastaks. 2021. aasta 14. juulil avaldatud pakett „Eesmärk 55“ tagab tervikuna, et EL võetud eesmärgid saavutaks. Selleks tõstetakse ettepaneku kohaselt erinevate valdkondlike meetmete 2030. aasta eesmärki. KHG heite vähendamise eesmärk tuleb kokku järgmiste muudatustega: ELi heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi direktiiviga hõlmatud sektorite eesmärgi tõstmine seniselt 43%-lt 61%-le aastaks 2030 ja ELi HKSi laiendamine merendussektorile, uue HKSi loomine maanteetranspordile ja hoonetele, jõupingutuste jagamise määruse eesmärgi tõstmine seniselt 30%-lt 40%-le ning kohustusliku KHG sidumise eesmärgi seadmine LULUCF määruses 310 mln tonni CO2 aastaks 2030. Eesti leiab, et kõik sektorid peavad panustama KHG heite vähendamisse. Seega on komisjoni pakutud tasakaal erinevate sektorite ja meetmete vahel Eestile vastuvõetav. Samas on oluline, et kuigi EL-üleselt seatud eesmärkidega saab Eesti nõustuda, tuleb seatud riiklikke kohustuste osas põhjalikult analüüsida, kas eesmärgid on jõukohased ja teiste liikmesriikidega võrreldes õiglased.

## Euroopa Liidu heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem

* 1. **Eesti toetab Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi ajakohastamist ning selles sektoris 2030. aastal kasvuhoonegaaside heite vähendamist 61% võrreldes 2005. aasta tasemega. Samas tuleb tagada, et Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi ajakohastamise osana oleksid kasutusele võetud meetmed hinnakõikumise stabiliseerimiseks. Selleks teeme ettepaneku direktiivi vastavaid sätteid muuta, et hinnakõikumistele reageerimine oleks kiirem.**

Selgitus: Euroopa komisjoni ettepaneku kohaselt suurendatakse ELi HKSi 2030. aasta eesmärki, et vähendada ELi HKSi sektorite koguheidet EL-üleselt vähemalt 61% võrreldes 2005. aastaga. Kehtiv eesmärk on vähemalt 43% kasvuhoonegaaside (KHG) koguheite vähendamist. ELi HKSi direktiiv on üks osa kogu kliimapaketist, mis tervikuna tagab, et EL saavutab kokku lepitud eesmärgi vähendada kõikide sektorite peale kokku aastaks 2030 KHG heidet 55% võrreldes 1990. aasta tasemega.

ELi HKSi eesmärk on otseselt seotud lubatud heitkoguse ühikute (LHÜ) üldkogusega süsteemis. Eesmärgi täitmist võrreldakse 2005. aasta tasemega. Selleks, et eesmärki täita, vähendatakse ühikute üldkogust igal aastal sellises ulatuses, et seatud eesmärk täita. Näiteks kehtiva ELi HKSi direktiivi eesmärgi 43% KHG vähendamise saavutamiseks vähendatakse LHÜ üldkogust igal aastal 2,2%. Üldkoguse vähendamine on ainuke viis, kuidas tagada, et KHG vähendamise eesmärk oleks siduv, sest ELi HKS ei sea eesmärki käitistele. Seega on käitistel teoreetiliselt võimalik olla ka väga kõrge KHG heitega, kuid ainult seni, kuni ELi HKSis on olemas piisav kogus LHÜsid vajaduste katmiseks (eeldusel, et suudetakse ka LHÜd vastavas koguses osta). LHÜ üldkoguse pidev vähenemine võimaldab tagada ka pideva hinnasignaali, et käitised oma KHG heidet vähendaksid. Seejuures ei piisa eesmärgi täitmiseks üksnes LHÜ hinnast, sest kui LHÜsid tekib süsteemis rohkem, kui nendeks on käitistel vajadust, siis LHÜ hind pigem langeb ja lõpuks kaotab ka võime anda signaali, mida on käitiste rohepöördeks vaja, mis omakorda ei võimalda täita seatud ELi HKSi üldeesmärki. LHÜde suure ülejäägiga turul on tegeletud ka varem. ELi HKSi 3. kauplemisperioodi (2013-2020) alguses otsustati aastatel 2014-2016 eemaldada enampakkumiselt 900 mln ühikut, kuna varasematel perioodidel (2005-2007 ja 2018-2012) eraldati kokkuvõttes rohkem LHÜsid, kui oli käitistel oma kohustuse täitmiseks vaja. Ka turustabiilsusreserv võeti vastu 2015. aastal (rakendus 2019. aastal) selle tõttu, et turule oli tekkinud suur LHÜde ülejääk, mis hoidis LHÜ hinda madalal ega andnud piisavat hinnasignaali. Madala hinna mõju avaldus ka KHG heite ebapiisavas vähendamises. Perioodil 2013-2017 vähenes ELi HKSi hõlmatud käitiste koguheide üksnes 8,1%. Alates 2018. aastast, kui hind kerkis tasemele, mis tagas piisava hinnasignaali ettevõtetele, hakkas ka KHG heide vähenema. 2020. aasta KHG heide oli võrreldes 2017. aasta tasemega võrreldes ligi 22,8% madalam[[45]](#footnote-45). Seega on ELi HKSi eesmärgi täitmist võimalik tagada üksnes LHÜde üldkoguse pideva vähendamisega.

ELi HKSi sektorite heide moodustab EL koguheitest ligi 40%, Eesti koguheitest 2020. aasta esialgsete andmete järgi 48%. Samas on ELi HKSiga hõlmatud sektorites KHG heide Eestis võrreldes 2005. aastaga vähenenud ligikaudu 56% võrra. ELis tervikuna on 2019. aasta seisuga saavutatud ELi HKSis ligikaudu 35% KHG heitkoguste vähenemist võrreldes 2005. aasta tasemega. Võrreldes 2018. aastaga oli vähenemine ELis 2019. aastal 9,1%. Suurimad muutused on toimunud peamiselt energiatootmises, samas kui tööstussektorites on KHG heite vähendamine olnud aeglasem. Ka Eestis on heide vähenenud eelkõige tänu põlevkivi-elektri tootmise vähenemisele. Sellest võib järeldada, et ELi HKS on täitnud oma eesmärki KHG heidet vähendada. Heide on hakanud vähenema just energiasektoris, kuna seal on puhtamate kütuste näol olemas alternatiivid ülemineku tagamiseks. Järgmisena oleks vaja muutust ka tööstuskäitiste heitkoguste vähendamisel, kus seni pole suurt KHG heite vähenemist toimunud. Selleks, et ka tööstuskäitistes heidet vähendada, tuleb anda hinnasignaal, mis ergutaks tööstuse üleminekut taastuvenergia kasutamisele.

2021. aasta teise poole viimaste aastate keskmisest tasemest oluliselt kõrgemal püsinud energiahindade kontekstis on oluline leida lahendus ELi HKSis senisest oluliselt paindlikuma reageerimise võimaldamiseks põhjendatud juhtudel, ehk nn hinnašokkidele reageerimiseks. Kehtivas ELi HKSi direktiivi artikkel 29a kohaselt kutsub komisjon kokku komitee, kui LHÜ hind on olnud viimased 6 kuud 3 korda kõrgem kui kahe eelneva kalendriaasta keskmine. Sellisel juhul suunatakse turustabiilsus reservist (TSR) 100 miljonit ühikut tagasi enampakkumiseks (TSR otsuse artikkel 1(7)). Selleks, et see meede rakenduks, peaks praegune hind püsima 6 kuud vähemalt üle 73,5 euro, mis aga on ebatõenäoline (eelmise kahe aasta keskmine hind ca 24,5 €). Arvestades 2021. aasta LHÜ hinnatrendi, on eespool nimetatud kriteeriumi kohane lävend 2022. aastal ilmselt oluliselt suurem (alates aasta algusest keskmine hind 48 eurot). Arvestades olukorda, kus 2021. aastal on LHÜ hind tõusnud ligi 2 korda ligi 30 eurolt 60 euroni, oleks põhjendatud üle vaadata ja uuendada direktiivis ette nähtud mehhanismid hinna stabiliseerimiseks, võimaldamaks põhjendatud juhtudel (ning senist ELi HKSi kogemust arvestades) lahenduste paindlikumat rakendamist ühikuhinna stabiliseerimiseks. Näiteks direktiivi artikli 29a muudatusettepanekuga saaks seada lühema ajaraami mille jooksul hinnatõusu arvesse võetakse (senise 6 kuu asemel näiteks 3 kuud) ning 3-kordse hinnatõusu asemel rakendada 1,5-2-kordse hinnatõusu kriteeriumit. Täpsete lävendite seadmiseks peaks Euroopa komisjon hindama nende mõju, arvestades ka viimaste aastate LHÜ hinnamuutusi. Samuti peab analüüsima, kuivõrd võiks 100 miljoni ühiku turule toomine hinda tasakaalustada ning kas oleks põhjendatud näha ette alused ka selle määra muutmiseks, lähtudes asjakohastest kriteeriumidest, pidades muuhulgas silmas LHÜde ostjate senist struktuuri ja käitumistrende. Väga palju sõltub konkreetsel ajahetkel olevast nõudlusest, mida on täna keeruline prognoosida.

ELi HKSi LHÜde hinnatõusu 2021. aastal on seostatud ka enampakkumisturul üha kasvava spekuleerimisega. Ühtlasi viidatakse sellega, et turg ei toimi korrektselt ning on tekkinud olulised moonutused. Euroopa komisjon on märkinud, et kuigi hetkel ei ole andmeid, et kauplemisturul toimuks spekuleerimine, andis komisjon 2021. aasta oktoobri alguses Euroopa Väärtpaberiturujärelevalveasutusele (EMSA) korralduse kahtlusi uurida.

Oluline on mõista, et LHÜdega kauplemine on ELis käsitletud finantsinstrumentidena ning reguleeritud muu hulgas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2014/65 finantsinstrumentide turgude kohta (MIFID II). Samuti on riiklikel finantsjärelevalve asutustel kohustus kontrollida LHÜde turu toimimist, mida EL tasandil koordineerib EMSA. Täiendavate turupiirangute seadmiseks on vajalik täiendavalt EL HKSi seadusandlusele muuta MIFID II direktiivi. Finantsasutuste turul osalemine on oluliseks märgiks turu usaldusväärsuse ja EL HKSi kui turuna toimimise kohta. Lisaks EMSA tegevusele pöörab ka Euroopa komisjon üha rohkem tähelepanu turuga manipuleerimise ja rahapesu riskidele.

MIFID IIs on EL HKSi kohuslastele, kes on ka hetkel põhilised enampakkumistel osalejad, juba ette nähtud erandid ja eraldi ligipääs enampakkumistele. Enampakkumistele ligipääsu piiramine teistele turu osalistele võimaldaks suurettevõtetel, kellel on olemas kapital ja võimekus pidevalt enampakkumistel otse osaleda, oluliselt rohkem kontrollida turgu, muutes arvatavasti seeläbi kallimaks järelturust sõltuvate ja valdavalt vahendajaid kasutatavate väiksemate ettevõtete EL HKSi kohustuste täitmise.

Ligipääsu piiramine võib aga ka mõjutada osade suurte heitkogustega ettevõtete kohustuste täitmist, kellel on piiratum ligipääs kapitalile ja vahendajate (sh pangad) kasutamise vajadus, tulenevalt LHÜde ostmise suurest mahust.

* 1. **Toetame võimalikult sujuvat lubatud heitkoguse ühikute üldkoguse vähendamist Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi uue kasvuhoonegaaside vähendamise eesmärgi saavutamiseks. Oluline on vältida käitistele aastateks 2021–2025 kinnitatud tasuta eraldatavate lubatud heitkoguse ühikute ümber arvutamist, et tagada ettevõtetele investeerimiskindlus kuni 2025. aasta lõpuni.**

Selgitus: 2018. aastal vastu võetud ELi HKSi direktiivi muudatusega lepiti kokku süsteemi toimimise reeglistik 4. kauplemisperioodiks 2021-2030. Direktiivi muudatusega lepiti ühtlasi ka kokku LHÜ üldkoguse lineaarne vähendamistegur (LRF) 2,2% kuni 2030. aastani, et saavutada ELi HKSi eesmärk vähendada kasvuhoonegaaside heitkogust 43% võrra võrreldes 2005. aastaga. Komisjoni ettepaneku järgi seatakse ELi HKSi uueks eesmärgiks 61%. Eesmärgi saavutamiseks kehtestatakse direktiivi muudatuste vastuvõtmisele järgnevast aastast (komisjoni eelduste kohaselt 2024. aastast) uus LRF 4,2%. Lisaks vähendatakse ettepaneku kohaselt ühe korra LHÜde üldkogust, et viia see trajektoorile, mis võimaldab 4,2% LRFiga täita uut ELi HKSi eesmärki. LRFi kasutamine tagab stabiilse LHÜ üldkoguse vähendamise, mille prognoositavus on turuosalistele väga oluline investeeringute kavandamisel ja tootmistegevuse planeerimisel. Üldkoguse ühekordne vähendamine tekitaks ühel aastal järsu muutuse, mis võib omada negatiivset mõju süsteemi stabiilsusele. Komisjon põhjendab oma ettepaneku kohast ühekordset ühikute langetamist võimalusega rakendada seeläbi laugemat LRFi, mis peaks ühtlasi tagama stabiilsema hinna. Kuivõrd LHÜ hinda prognoosida on keeruline, võib eeldada, et ühikute ühekordne langetamine tähendab mõnevõrra järsemat hinnatõusu. Kuna pole täpselt teada selle võimaliku järsu muutuse mõju LHÜde turuhinnale, on turuosalistel pikaajaliste investeeringute tegemine keeruline.

Kui ühekordset LHÜde üldkoguse langetamist ei tehta, oleks vaja sama ELi HKSi 2030. aasta eesmärgini jõudmiseks rakendada 2024. aastast LRFi 5,1%. Kuigi see on suurem komisjoni ettepanekus pakutust, tagab see kokkuvõttes rohkem LHÜsid süsteemis (joonis 5). Seega jagub rohkem LHÜsid ka ettevõtetele tasuta eraldamiseks, liikmesriikidele enampakkumiseks ja erinevatesse fondidesse paigutamiseks. Eesti enampakkumiseks mõeldud LHÜde kogus suureneks perioodi peale kokku ligikaudu 1,7 miljonit LHÜd, kui rakendada LRFi 5,1% võrreldes LRFiga 4,2% ja ühekordse ühikute langetamisega (vt ka tabelit 2). Seetõttu on Eestile kasulikum toetada sujuvamat trajektoori 2030. aasta eesmärgi täitmiseks.

Joonis 5.ELi HKSi ühikute üldkoguse (LHÜ) muutus erinevate LRFide rakendamisel 2024. aastast perioodil 2021-2030.

ELi HKSi 4. kauplemisperiood on jagatud kaheks eraldusperioodiks ehk 2021–2025 ja 2026–2030. ELi HKSi kuuluvad ettevõtted taotlesid 2019. aastal LHÜsid tasuta eraldamiseks perioodiks 2021–2025. Ettevõtted taotlevad lubatud heitkoguse ühikuid teiseks eraldusperioodiks 2023. aastal.

LHÜde tasuta eraldamist taotleti Eestis kokku 43 käitisele. Keskkonnaamet esitas 2019. aastal ettevõtete poolt esitatud andmed Euroopa komisjonile. 2020. aasta jooksul analüüsis komisjon esitatud andmeid ning kinnitas need 2020. aasta lõpus. 2021. aasta alguses uuendas komisjon esitatud andmete põhjal võrdlusaluseid ning kinnitas sektorite üleseks parandusteguriks (CSCF) 1. Kuna CSCF on üks teguritest käitistele tasuta eraldatavate LHÜde arvutamisel, siis CSCF võrdumine ühega ei mõjuta LHÜde kogust. CSCF võrdub ühega, kui käitiste poolt taotletud tasuta eraldatavate LHÜde kogus on väiksem kui ELi HKSis tervikuna saadaval olevate tasuta eraldamiseks mõeldud LHÜde kogus. ELi HKSi kuuluvate ettevõtete tasuta eraldatavate LHÜde kogused perioodiks 2021–2025 kinnitati juunis 2021.

Kui Euroopa komisjoni ettepanekus sisalduvad muudatused rakenduksid juba 2024. aastal, on oluline, et muudatused ei mõjutaks komisjoni juunis 2021 kinnitatud tasuta eraldatavate LHÜde koguseid. Nii jääks ettevõtetele investeerimiskindlus ning oleks võimalik juba otsustatud LHÜde koguste alusel prognoosida enampakkumiselt ostetavate täiendavalt LHÜde koguse vajadust, et tekkiv kasvuhoonegaaside heide katta.

* 1. **Eesti toetab kehtivat tasakaalu lubatud heitkoguse ühikute üldkoguse jagunemisel tasuta eraldamiseks ning enampakkumisel müümiseks. Toetame Euroopa Komisjoni ettepanekut, et sektoritele, mis lisatakse süsiniku piirimeetme alla, lõpetatakse lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamine 10 aasta jooksul alates 2026. aastast. Peame oluliseks, et süsinikulekkeohuga sektorites, mida ei lisata Euroopa Liidu süsiniku piirimeetme alla, peab jätkuma lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamise süsteem seni, kuni on kasutusele võetud alternatiivid, mis tagavad ettevõtete samaväärse konkurentsipositsiooni võrreldes kolmandate riikide ettevõtetega. Teeme ettepaneku suurendada sektorite ülese parandusteguri vältimiseks loodud puhvrit.**

Selgitus: Enamik ELi HKSi sektorite KHG heitest tuleb Eestis põlevkivisektorist, sealhulgas õlitootmisest. Kliimaneutraalsuse saavutamiseks on oluline põlevkivisektori heidet vähendada. Samas peab vähenemine toimuma järk-järgult, alustades põlevkivi otsepõletamise lõpetamisest. Tänastes tingimustes on põlevkiviõli tootmine jätkuvalt konkurentsivõimeline, mille tõttu on võimalik jätkata selle tootmisega, arvestades sealjuures kliimaneutraalsuse saavutamisega aastaks 2050. Põlevkiviõli eksporditakse 99% ulatuses. Eestile on oluline, et liikmesriikidel oleks piisav paindlikkus plaanide tegemisel ja elluviimisel ning seatud eesmärkide saavutamiseks. Samuti on oluline, et süsinikulekkeohuga sektorites jätkuks LHÜde tasuta eraldamise süsteem, vältimaks heite kandumist ELst välja ning EL ettevõtete konkurentsivõime vähenemist.

Lubatud heitkoguse ühikute üldkoguse jagunemise põhimõtet komisjoni ettepaneku kohaselt ei muudeta. ELi HKSi kehtiva direktiivi kohaselt eraldatakse 57% LHÜde üldkogusest riikidele enampakkumistel müümiseks. Ülejäänud 43% eraldatakse ettevõtetele ELi HKSi direktiivis sätestatud alustel tasuta. Riikide enampakkumiseks mõeldud kogustest arvutatakse maha ka turustabiilsusreservi tõstetavad ühikud ning Moderniseerimisfondi ja osa Innovatsioonifondi suunatud lubatud heitkoguse ühikute kogused. Lisaks on direktiiviga ette nähtud 3% ühikute üldkogusest selleks, et vältida CSCFi rakendumist juhul, kui ettevõtete taotlused LHÜde tasuta eraldamiseks ületavad saada olevate ühikute kogust. Selleks võetakse täiendav kogus LHÜsid maha riikide enampakkumiskogustest ning eraldatakse ettevõtetele tasuta. Perioodil 2021-2030 Innovatsioonifondi tõstetud 400 miljonist LHÜst 325 miljonit võetakse samuti ettevõtetele tasuta eraldatavatest lubatud heitkoguse ühikute kogusest. Eesti jaoks on oluline, et 2030. aastani säiliks piisavas koguses tasuta eraldatavaid LHÜsid. Euroopa komisjoni ettepaneku kohaselt säilib LHÜ üldkoguse jaotuse põhimõte, et 57% suunatakse enampakkumiseks ning 43% eraldatakse ettevõtetele tasuta. Eesti jaoks komisjoni ettepanek sobib, kuna sellega on võimalik tagada tasuta eraldatavate LHÜde piisav kättesaadavus. Samas suunatakse ettepaneku järgi Innovatsioonifondi täiendavalt 50 miljonit LHÜd. Sellest 40 miljonit LHÜde kogusest, mis eraldatakse ettevõtetele tasuta ja 10 miljonit LHÜd enampakkumiseks mõeldud kogusest.

Samas on LHÜde üldkoguse senisest kiirema vähenemisega oht, et CSCF rakendub sellegi poolest. Seda juhul, kui ELi HKSi käitised ei ole võimelised oma heitkoguseid perioodil 2021-2025 piisavalt vähendama. Sellisel juhul rakenduks kehtiva direktiivi järgi ette nähtud 3% puhver üldkogusest, mis võetakse riikide enampakkumise ühikute arvelt. Komisjoni mõjuhinnangu kohaselt peaks see tagama, et CSCF ei rakenduks enne 2029. aastat. Samas on käsitletud ka riski, et see rakendub juba 2027. aastal. Selle vältimiseks peaks Eesti tegema ettepaneku puhvri suurendamiseks, mis tagaks, et CSCF ei rakenduks enne 2030. aastat. Näiteks kahekordne puhvri suurendamine kuni 6%-ni kehtivate direktiivi sätete puhul tagaks ca 75 miljonit ühikut 2026. aastal ELi HKSi kuuluvatele käitistele tasuta eraldamiseks juhul, kui tekib ühikute puudujääk, ja aitab seeläbi suurendada ettevõtetele tasuta eraldatavaid LHÜde koguseid. Kui ühikute puudujääki ei teki, siis puhvrit ei kasutata ja ühikud müüakse EL liikmesriikide poolt enampakkumisel. Kui puhvri kasutamiseks tekib vajadus, siis väheneb EL liikmesriikide enampakkumistel müüdavate LHÜde kogus, et tagada käitistele tasuta eraldatavate LHÜde kogus. See tähendab, et käitistel ei teki täiendavat nõudlust LHÜde järele ning seega on puhvri rakendumisel mõju LHÜ hinnale marginaalne. CSCF rakendumine avaldaks LHÜ hinnale suuremat mõju, kuna järsku väheneb käitistele tasuta eraldatavate LHÜde kogus, mis tekitab turul ühikute järele suurema nõudluse.

Ettevõtetele tasuta eraldatavate LHÜde kogus soovitakse komisjoni ettepaneku kohaselt siduda energiatõhususe direktiivist tuleneva energiaauditis sisalduvate ettepanekute täitmisega. Käitised, mis viivad ellu energiaauditis esitatud ettepanekud, saavad neile mõeldud LHÜdest kätte 100%. Kui energiaauditis sisalduvaid ettepanekuid ei rakendata, eraldatakse käitistele ühikuid tasuta 75% ulatuses algselt kinnitatud kogusest. Samas on komisjoni ettepanek antud sõnastuses liiga ebaselge ega võimalda üheselt mõista, mida reguleerida soovitakse. Energiaauditi eesmärk on suurendada energiatõhusust, mitte otseselt kasvuhoonegaaside heite vähendamist. Seega võib nõutava energiaauditi ettepaneku elluviimine teoreetiliselt panustada energiatõhususse ka viisil, mis otseselt KHG heidet ei vähendaks. Läbirääkimiste käigus on oluline, et antud punkti selgitatakse. Eesti ettevõtete hinnangul on energiaauditis esitatud soovituste täitmine üldjuhul jõukohane, kuid sellise ettepaneku tegemisel peab olema väga täpselt sätestatud, millised on nõuded ja kohustused. Vajalik on selgitada, kellele jääb kohustuste kontrollimise ülesanne. ELi HKSiga seotud aruandluse tõendab sõltumatu ja erapooletu tõendaja, mis annab pädevale asutusele kinnituse, et käitise esitatud andmed vastavad nõuetele ning on täidetud ELi HKSi reeglid. Kui tasuta eraldatavad ühikud seotakse energiaauditiga, tuleks ka selle kohustuse täitmise tõendamine anda tõendajale.

Sektoritele, millele hakkab Euroopa komisjoni ettepaneku kohaselt kehtima süsiniku piirimeede (SPIM), hakatakse vähendama tasuta eraldatavate LHÜde kogust 10-aastase üleminekuperioodi vältel igal aastal 10% alates 2025. aastast. Nendeks sektoriteks on terasetööstus, väetiste tootmine, alumiiniumitootmine, tsemenditootmine ja elektritootmine. Alates 2035. aastast nendes sektorites komisjoni ettepaneku järgi enam LHÜsid tasuta ei eraldata. Selle asemel suunatakse alles jäänud LHÜd Innovatsioonifondi suurendamiseks. Mineraalõli rafineerimise sektor, mille alla kuulub ka põlevkiviõli tööstus, komisjoni ettepaneku järgi SPIM alla ei kuulu. Samas on SPIMi laiendamist sellele sektorile soovinud muu hulgas näiteks Euroopa Parlament ja mitmed keskkonnaühendused. Eesti jaoks on oluline, et SPIM sektorite loetelu ei laiendataks, kuniks ei ole tagatud eksportivatele sektoritele samaväärne konkurentsipositsioon maailmaturul kolmandate riikidega, mida hetkel tagavad tasuta eraldatavad LHÜd.

Komisjoni ettepanekus mõjutab tasuta LHÜde eraldamist ka süsteemipiiride ülevaatamine, et laiendada ELi HKSi ulatust osaliselt ka ettevõtetele, kes kasutavad fossiilse kütuse põletamise asemel taastuvenergiat. Komisjoni hinnangul eemaldatakse sellega ebavõrdne kohtlemine, kus teatud olukordades võivad fossiilseid kütuseid kasutavad tootjad saada eelise. Üheks sektoriks on vesiniku tootmine, mille käitistele eraldatakse väga suures osas LHÜsid tasuta. Heite vähendamisel on võimalik käitistel saavutada olukord, kus käitistele eraldatavad tasuta LHÜd ületavad käitise vajaduse. Üleliigsete LHÜde arvelt saab käitis teenida tulu. Samas taastuvenergiat kasutav vesinikutootja ELi HKSis ei ole ja neil ei ole võimalik LHÜde müügiga oma investeeringuid katta. Siiski ei ole komisjoni ettepanek üheselt mõistetav, mille tõttu puudub selge ülevaade, kui suurt LHÜde kogust selline muudatus mõjutab ja kuivõrd võiks see mõjutada LHÜde kättesaadavust ELi HKSi kuuluvatele käitistele. Eesti jaoks on oluline, et ebamõistlikud tõkked alternatiivsete ja puhtamate tehnoloogiate arendamiseks ja kasutuselevõtuks eemaldatakse, kuid seejuures tuleb tagada, et muudatused ei avaldaks negatiivset mõju ELi HKSi toimimisele.

* 1. **Toetame Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi kuuluvatele ettevõtetele lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamise aluseks olevate võrdlusaluste tegurite uuendamist, et vältida sektorite ülese parandusteguri rakendumist. Oluline on säilitada varumeetodi alusel lubatud heitkoguse ühikute eraldamise põhimõtted. Võrdlusaluste uuendamise protsess peab olema läbipaistev kõikidele osalistele.**

Selgitus: Võrdlusaluseid kasutatakse konkreetsetes sektorites või allsektorites tegutsevate käitiste lubatud heitkoguse ühikute määramiseks, korrutades käitise ajaloolise tootmistaseme läbi asjaomase võrdlusalusega. Näiteks on kauplemisperioodil 2013–2020 soojuspõhine võrdlusalus 62,3 LHÜ/TJ. Ehk iga toodetud TJ soojuse kohta eraldatakse 62,3 LHÜd. Seega, kui käitise ajalooline tootmistase on 1000 TJ aastas, siis käitisele eraldatakse 62 300 LHÜd aastas.

ELi HKSi kehtiva direktiivi kohaselt uuendab Euroopa komisjon perioodideks 2021–2025 ja 2026–2030 kehtivaid võrdlusaluseid vastavalt ettevõtete poolt tasuta eraldatavate LHÜde taotlustes esitatud andmetele. Arvesse võetakse iga sektori või allsektori 10% kõige efektiivsema käitise andmed. Kehtivad võrdlusalused on sätestatud komisjoni otsuses 2011/278/EÜ[[46]](#footnote-46), mida uuendatakse vastavalt komisjoni arvutatud uuendusmäärale. Uuendusmäärad jäävad vahemikku 0,2% ja 1,6%. Uuendusmäärasid rakendatakse vahemikus 2008–2023 iga aasta kohta, et arvutada välja võrdlusaluse uuendatud väärtus. Kui võrdlusaluse uuendusmäär on väiksem või suurem kui nimetatud vahemik, siis uuendatakse võrdlusaluseid kas vähima või suurima võrdlusaluse uuendusmäärale vastavalt.

Vastavalt komisjoni rakendusmäärusele[[47]](#footnote-47) uuendati mitmeid ELi HKSi võrdlusaluseid perioodiks 2021–2025 maksimaalsel võimalikul määral ehk 24%. See tähendab, et ELi HKSi direktiiviga ette nähtud võrdlusaluste uuendamise põhimõtted tagavad võrdlusaluste pideva uuenemise juba täna kehtiva korra kohaselt ja need põhimõtted on otstarbekas säilitada.

Komisjoni ettepaneku kohaselt suurendatakse võrdlusaluste maksimaalset aastast uuendusmäära 2,5%-le (seni 1,6%). Selle mõjul on 2026-2030 perioodi võrdlusaluseid võimalik uuendada maksimaalselt 50% võrreldes 3. kauplemisperioodil (2013-2020) kehtinud võrdlusalustega. Enim mõjutab see ilmselt soojuspõhise käitisosa võrdlusaluse uuendamist, sest komisjoni tehtud arvutuste kohaselt võrdlusaluste uuendamiseks perioodiks 2021-2025 oli kõige suurem tõhusus saavutatud ELis just soojatootmisel, kuna väga suur osakaal soojatootmisest on üle läinud biomassi kasutamisele. Eestis tähendab see peaasjalikult kaugkütte sektorile tasuta eraldavate lubatud heitkoguse ühikute suuremat vähenemist. Võttes arvesse komisjoni poolt kinnitatud tasuta eraldatavate LHÜde koguseid, väheneks soojatootjatele mõeldud tasuta eraldatavate LHÜde kogus täiendavalt ca 25%. Samas on Eesti soojatootjad võrdlemisi heas seisus, kuna mitmed käitised saavad LHÜsid tasuta rohkem, kui neil kulub kohustuste täitmiseks, sest on tehtud investeeringuid biomassi kasutamiseks ning energiatõhususe suurendamiseks. KPMG uuringus[[48]](#footnote-48) esitatud prognoosi kohaselt on perioodil 2021-2030 mitmed Eestis ELi HKSi kuuluvad kaugkütte käitised eeldatavasti pigem neto LHÜde müüjad.

Põlevkiviõli tootvad käitised saavad kehtiva regulatsiooni kohaselt enamiku tasuta LHÜdest varumeetodi kohaselt protsessiheite põhist metoodikat kasutades. Protsessiheite põhine lähenemine tähendab, et käitise tootmistasemeks loetakse käitise ajalooline heitkogus, mis korrutatakse läbi teguriga 0,97. Protsessiheite põhist lähenemist kasutatakse juhul, kui käitiste tootele ei ole võimalik rakendada tootepõhist võrdlusalust ega soojuse või kütuse põhist võrdlusalust. Tulenevalt põlevkiviõlitööstuse keerukusest ja ainulaadsusest ELis, ei ole nendele käitistele võimalik eeltoodud võrdlusaluseid rakendada. Komisjoni ettepanek ei käsitle protsessiheite põhise lähenemise muutmist, kuid ajalooliselt on Eesti ettevõtted pidanud tasuta LHÜde taotlemisel tööstusprotsessi täiendavalt selgitama. Eesti jaoks on oluline senise raamistiku jätkumine, et ettevõtetele saaks ka edaspidi rakendada protsessiheite põhist lähenemist tasuta LHÜde arvutamisel.

Võrdlusaluste uuenemine teatud määral on vajalik, et suunata ELi HKSi käitisi võtma kasutusele meetmeid, et suurendada tootmise efektiivsust ning jõuda samale tasemele, kus on ELi vastava sektori või allsektori 10% kõige efektiivsemad käitised. Samas ei ole komisjon kohustatud kehtiva ELi HKSi direktiivi kohaselt avaldama andmeid, mis võeti aluseks võrdlusaluse uuendamiseks või millised käitised konkreetse sektori või allsektori puhul 10% kõige efektiivsema hulka kuulusid. Selleks, et protsess oleks kõikidele ELi HKSi kuuluvatele ettevõtetele üheselt arusaadav, on oluline, et võrdlusaluste uuendamise protsess oleks läbipaistev.

* 1. **Eesti jaoks on Euroopa Liidu merendussektori konkurentsivõime säilitamiseks ja laevade võrdse kohtlemise põhimõtete rakendamiseks oluline jätkata pingutusi ambitsioonika kasvuhoonegaaside vähendamise raamistiku väljatöötamiseks Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis. Euroopa Liidu sellekohaste regulatsioonide kehtestamisel tuleb arvestada Rahvusvahelise Mereorganisatsioonis tehtud otsustega, eriti kasvuhoonegaaside vähendamise strateegia ülevaatuse tulemustega aastal 2023. Juhul, kui Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis töötatakse välja Euroopa Liidu eesmärkide saavutamist toetav ja konkurentsivõimet tagav globaalne turumehhanism, siis teha esimesel võimalusel ettepanek minna Euroopa Liidu merendussektoris sellele üle.**

Selgitus: Merendussektori KHG heide moodustab ELi transpordi KHG heitest ligikaudu 13% ja EL KHG koguheitest ligikaudu 3,5%[[49]](#footnote-49). Vastavalt Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) uuringule[[50]](#footnote-50) moodustab merendus ülemaailmsest KHG heitest 2018. aasta andmete põhjal 2,89%. Sama uuringu kohaselt võib merendussektori heide tõusta 2050. aastaks 90-130% võrreldes 2008. aasta heitega. Vastava heite protsendiline kasvuprognoos on põhjustatud eelkõige suurenevatest kaubakogustest, mida meritsi on vaja vedada. Näitena - kui 2010. aastal veeti maailmas meritsi 8,5 miljardit tonni kaupu, siis 2019. aastal oli vastav näitaja 11,1 miljardit tonni. Euroopas oli vastav näitaja 2010. aastal 1,8 miljardit tonni, 2019. aastal aga 2,1 miljardit tonni.[[51]](#footnote-51) See tähendab, et heite kasv on põhjustatud tarbimise suurenemisest. Sellest tulenevalt on oluline, et ka merendussektoris võetakse kasutusele meetmed KHG heite vähendamiseks, et vältida tarbimise eelduslikust suurenemisest tingitud negatiivset mõju kliimale. Ilma KHG heite vähendamise meetmeteta on keeruline täita Pariisi kokkuleppega võetud kohustust hoida globaalne temperatuuritõus alla 2 kraadi.

Eesti toetab merendussektori KHG heite vähendamise väljakutsega tegelemist IMOs, kuna ELi laevandussektori konkurentsivõime säilitamiseks tuleb reguleerida KHG heitkoguste vähendamist üleilmselt. Ainult Euroopas jõustatavad rangemad regulatsioonid ei pruugi kaasa aidata KHG heite vähendamisele üleilmselt. Sellistel regulatsioonidel võib olla vastupidine mõju: Euroopa laevanduse konkurentsivõime vähenemine võrreldes kolmandate riikidega võib kaasa tuua laevade kaubateede ümberkujunemise, kui meretranspordis hakatakse eelistama kolmandate riikide sadamaid ELi sadamate asemel. Samas loodab Eesti, et ELi tasandi regulatsioonid võiksid olla survevahendiks ambitsioonikama heitkoguste vähendamise raamistiku vastuvõtmise kiirendamiseks IMO tasandil, et merenduses tekiks rahvusvaheline lahendus, mis on Eesti esimeseks eelistuseks. Euroopa Liidu liikmesriigid on juba esitanud IMO merekeskkonna kaitse komiteele arutamiseks KHG heite vähendamise turupõhise mehhanismi põhimõtted, milles kokkuleppele jõudmine oleks esimene samm IMO tasandil turupõhise mehhanismi loomise suunas. Samuti käivad aktiivsed arutelud, kuidas täita esialgses IMO KHG vähendamise strateegias seatud eesmärke. 2023. aastal on kavas IMO KHG vähendamise strateegia ülevaatamine, mille raames on väga oluline, et turupõhise mehhanismi loomise vajaduses jõutakse kokkuleppele ning see saaks põhimõttena kirja ka nimetatud strateegiasse. See võimaldaks juba asuda vastavat süsteemi välja töötama. Euroopa komisjon on oma ELi HKSi muutmise ettepanekus sätestanud, et ELi HKSi rakendamine merendussektorile vaadatakse üle 2028. aastal. Eesti leiab, et ülevaatamine ja võimalusel IMO turupõhisele meetmele üle minemine peaks toimuma esimesel võimalusel, sõltuvalt sellest, millal IMO turupõhine meede rakenduks. Kui see rakendub juba enne 2028. aastat, on võimalik komisjonil vastav analüüs teha varem.

* 1. **Juhul, kui merendussektor lisatakse Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi, on oluline, et oleks tagatud võrdse kohtlemise põhimõtted sõltumata lipuriigist, et laeva operaatoritel ei tekiks eelist kolmanda riigi sadama külastamisel võrreldes EL sadama külastamisega ning välditaks süsinikuleket. Arvestada tuleb piirkondade klimaatiliste tingimuste eripäradega, näiteks Eesti puhul jääoludega. Eesti leiab, et merendussektorile peab jääma piisav üleminekuperiood, et kohaneda Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi rakendamisest tekkivate kohustustega ning ühtlasi sellega tagada, et merendussektorile on kättesaadavad vähese heitega tehnoloogiad, mis on vajalikud sektori üleminekul kliimaneutraalsusele. Merendussektorist laekuvaid kauplemissüsteemi tulusid tuleb kasutada võimalikult suures mahus liikmesriigi kaudu vajalike investeeringute toetamiseks selles sektoris.**

Selgitus: Euroopa komisjon on teinud ettepaneku lisada merendussektor olemasolevasse ELi HKSi. Samas on komisjoni mõjuanalüüs merendussektori ELi HKSi lisamise kohta Eesti asukohta arvestades puudulik, kuna mõjuanalüüs ei käsitle eraldi Läänemere piirkonda. Sellest ei selgu piisava konkreetsusega, mis on selle ettepaneku mõjud sektori erinevatele osadele: laevaga kauba vedamisele, sadamategevustele, kauba logistikale ja transiidile. On vaja arvestada, et EL sadamatesse tuleb suur kogus kaupa väljaspoolt ELi siseturgu.

Seetõttu on merendussektorile avalduva negatiivse majandusliku mõju leevendamiseks Eesti jaoks oluline, et ELi HKSi kehtestamisel lähtutakse võrdse kohtlemise põhimõttest. Komisjoni ettepaneku kohaselt rakendub ELi HKS üksnes 50% ulatuses nendele teekondadele, mis saabuvad EL sadamasse või lahkuvad EL sadamast. See tähendab, et sellistel teekondadel tekkinud KHG heide tuleb katta üksnes 50% ulatuses LHÜdega. Samas ELi sadamate vahel toimuvate vedude korral kehtib KHG heitele 100% ulatuses LHÜde ostmise vajadus. See seab väljaspoolt ELi tulevad laevad eelisseisu. On oluline, et seda välditakse, mistõttu peaks ELi HKS kohalduma võrdselt kõikidele ELi sadamaid kasutavatele laevadele.

Arvestades Eesti geograafilist asukohta ning klimaatilisi tingimusi, on Eesti huvides, et merendussektori ELi HKSi arvamisel oleks arvestatud ka jääoludega. Selleks on oluline, et jääklassiga laevade tehnoloogilisi eripärasid arvestades oleks jääklassiga laevade heitkoguse arvutamisel kasutusele võetud parandustegurid, et tagada võrdne konkurents ELi teiste piirkondadega. Jääklassiga laevad on suurema veeväljasurvega, st kaaluvad rohkem, ja väiksema kandevõimega kui jääklassita laevad, mis omakorda suurendab jääklassiga laevade kasvuhoonegaaside heidet. Samuti on oluline, et oleks arvestatud laeva jääoludes sõitmisega. Jääolud sõltuvad klimaatilistest tingimustest, aastaajast ja teistest teguritest, mille vastu merendusettevõtted meetmeid võtta ei saa. Jääoludes sõitmine võib oluliselt suurendada laeva KHG heidet, sõltuvalt jääs sõitmise teekonna pikkusest ja jää paksusest. See on seotud ka mereohutuse tagamisega, mille tõttu ei ole laevadel võimalik jääoludes kasutada meetmeid, mida on võimalik rakendada jäävabades vetes. Arvestades, et IMO tasandil on jääklassiga laevadele juba selline parandustegur välja töötatud ning arutatakse ka jääoludes navigeerimist, siis tuleks ELi sisese õiguse väljatöötamisel arvestada IMO tasandil tehtavate otsustega, sh viidatud parandusteguriga. EL HKSi laiendamine merendussektorile võib kaasa tuua ärikasumi vähenemise meretranspordi ettevõtetele, kuna hinnatõusu pole võimalik täies ulatuses tarbijale edasi kanda. Ärikasumi langemise tulemusena langeb ka meretranspordi käitajate investeerimisvõimekus, mis pikemas perspektiivis võib vähendada nii nende võimalusi puhtamate tehnoloogiate kasutusele võtuks kui ka konkurentsivõimet. Seetõttu on oluline, et merendussektori ELi HKSi tulud laekuksid liikmesriigi eelarvesse, et toetada sektori KHG heite vähendamiseks vajalikku üleminekut. Selleks on vaja, et komisjon selgitaks põhjalikult, kuidas merendussektori ELi HKSi lisamisel suureneva LHÜde üldkoguse korral toimub EL liikmesriikidele enampakkumiseks eraldatavate LHÜde osakaalu arvutamine.

Võrreldes teiste transpordiliikidega pole 2021. aasta sügise seisuga laevanduses toimivaid alternatiivsed tehnoloogiad ja lahendused veel kättesaadavad. Maailma üks suurimaid laeva jõuseadmete tootjaid Wärtsila plaanib välja tulla ainult vesinikul töötavate laevamootorite kontseptsiooniga alles 2025. aastal. Lisaks toob tehnoloogia puudumine ning lühike üleminekuperiood kaasa paigalduse ning ümberehituste hinnatõusu ja ümberehituse perioodi pikenemise, sest nõudlus laevade ümberehitamiseks kasvab järsult ning komisjoni esitatud kliimapaketis välja pakutud meetmeid ei ole piisavad sellises mahus ümberehituste toetamiseks. Ka on pikka laevade kasutusiga (ca 40-50a) arvestades majanduslikult ebaotstarbekas laevu nende kasutusea kestel korduvalt erinevatele energialahendustele ümber ehitada – see võib tuua kaasa suurema eriheitega laevade suunamise väljapoole ELi ehk süsinikulekke merendussektoris (ülemaailmset KHG heitkogust vähendamata). ELi HKSi üleminekuperiood peab arvestama taristuga ja tehnoloogiaga, mida laevadel on võimalik kasutada, et 100% enampakkumise hetkel oleks võimalik ka vajalikke investeeringuid teha. Arvestades tehnoloogia arenguid, oleks asjakohane merendussektori ELi HKSi lisamisel lähtuda ajakavast, mis on esitatud tabelis 5. Iga aasta kohta esitatud protsendimäär näitab seda, kui suure osa heitkogusest peab ettevõte katma LHÜde soetamisega. Eesti ettepanek on üleminekuperioodi pikendamine, et ELi HKS kohalduks 100% alates 2030. aastast. See võimaldab ettevõtetel oma investeeringuid pikemalt ette planeerida ning ühtlasi leevendab võimalikke mõjusid seoses ümberehitamise hindadega ning ajaperioodidega. Lisaks tuleks arvestada ka meetmete väljatöötamisel ettevõtetega, kes juba on investeerinud KHG heite vähendamisse. Eesti suurim laevaoperaator on teinud olulisi investeeringuid rohetehnoloogiasse, mis on aidanud vähendada heitkoguseid viimase 10 aasta jooksul 450 000 t CO2 ekv võrra.

Tabel 5. ELi HKSi kohaldamine merendussektorile Euroopa komisjoni ettepanekus, võrrelduna Eesti eelistatud ajakavaga.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Aasta | Komisjoni ettepanek | Eesti ettepanek |
| 2023 | 20% | 20% |
| 2024 | 45% | 30% |
| 2025 | 75% | 40% |
| 2026 | 100% | 50% |
| 2027 | 100% | 60% |
| 2028 | 100% | 70% |
| 2029 | 100% | 80% |
| 2030 | 100% | 100% |

Merendussektori ELi HKSi lisamise korral on oluline ka selle mõju halduskoormusele. Sektori ettevõtted annavad juba seletuskirja koostamise ajal aru laevade kasvuhoonegaaside heitkoguste kohta, lähtudes Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusest (EL) 2015/757[[52]](#footnote-52), mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli (EL MRV). Ettepaneku kohaselt rakendub ELi HKS merendussektorile läbi EL MRV määruse, et kasutada ära võimalikult palju juba kehtivaid ja ettevõtetele tuttavaid süsteeme. Eesti jaoks on oluline, et ELi HKSi rakendamine merendussektorile ei suurendaks põhjendamatult halduskoormust. Selle tõttu on tervitatav, et komisjon soovib ELi HKSi rakendamisel lähtuda EL MRV määrusest.

On oluline märkida, et merendussektori KHG heite vähendamist mõjutavad ka laevakütuste määruse ettepanek ning energiamaksustamise direktiivi muutmise ettepanek. Kui merendussektorid ELi HKSi ei lisata, siis EL ülese KHG vähendamise eesmärgi täitmiseks tuleb suurendada ELi HKSi direktiiviga hõlmatud sektorite KHG vähendamise eesmärki 63% peale või suurendada jõupingutuse jagamise määrusega hõlmatud sektorite eesmärki (komisjoni ettepanek hetkel 40%).

* 1. **Eesti toetab Euroopa Komisjoni ettepanekut lõpetada aastaks 2027 tasuta lubatud heitkoguse ühikute eraldamine lennundusettevõtetele. On oluline, et Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi ja Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidi kompenseerimise ja vähendamise süsteemi rakendamine oleks seotud selliselt, et see ei tooks kaasa põhjendamatut halduskoormust ning Euroopa Liidu lennundusettevõtete konkurentsivõime vähenemist maailmas.**

Selgitus: ELi HKS rakendub lennundusettevõtetele, kes opereerivad lennukeid stardimassiga üle 5700 kg ning mille aastane heitkogus on üle 10 000 t CO2 ekv. Kehtiva direktiivi järgi saavad ettevõtted oma kohustuste täitmiseks kuni 2023. aastani LHÜsid teatud ulatuses tasuta. Eestis on 2021. aasta septembri seisuga ELi HKSi osaline ainult üks ettevõte, milleks on SmartLynx Airlines Estonia OÜ, millele eraldati ligi 40% heitkoguste mahus tasuta LHÜsid. Teistel lennuettevõtjatel ELi HKSi kohustuse eelduseks vajalikku kasvuhoonegaaside heite mahtu 10 000 t CO2 ekv aastas eelnõu menetlemise 2021. aasta septembri seisuga täidetud ei ole. Direktiiv näeb ette, et hiljemalt 2023. aastaks tuleb komisjonil teha ettepanek, kuidas jätkata ELi HKSi rakendamist lennundusettevõtetele. Komisjoni ettepaneku järgi vähendatakse tasuta eraldatavaid LHÜsid alates 2024. aastast igal aastal 25% kuniks 2027. aastaks enam LHÜsid tasuta ei eraldata. Komisjoni selgituste kohaselt lõpetatakse LHÜde tasuta eraldamine lennundussektorile, kuna ei ole täheldatud süsiniku leket ja seega ei ole LHÜde eraldamine põhjendatud.

Komisjoni ettepanek puudutab ka ELi HKSi ja ICAO süsteemi CORSIA rakendamist. Komisjon sätestab ulatuse, milliste lendude puhul rakendub ELi HKS ja millal CORSIA. Ka CORSIA süsteemi kuulub Eestis hetkel sama ettevõte, kes ELi HKSi. Kuna mõlemad süsteemid rakenduvad korraga ja võivad rakenduda samale ettevõttele korraga, on oluline, et oleks välditud põhjendamatu halduskoormus, mis avaldab negatiivset mõju ettevõtetele. Kehtiva raamistiku järgi rakendatakse CORSIA nõudeid ELi HKSi aruandluse kaudu. Eesti jaoks on oluline, et neid põhimõtteid ei muudeta ja võimaluse korral ühtlustatakse EL ja CORSIA reeglistikku veelgi.

Kuna ELi HKS ja CORSIA süsteemid on erinevad, võib süsteemide eripäradest ja erinevast hinnapoliitikast tulenevalt tekkida konkurentsimoonutusi. Eesmärk peaks olema vältida ELi konkurentsivõime kahjustamist selle kaudu, et ELi HKS süsteemi tulemusel on kaubeldavate koguste ja ettevõtjale rakenduva lõpphinna tulem kõrgem kui opereerimine kolmandates riikides ja kolmandate riikide sihtkohtade vahel. ELi naaberriikides võib selline süsteem tekitada täiendavat lennuliiklust soodsamate tingimuste ärakasutamiseks, mis toob pigem kaasa KHG heite kasvu.

* 1. **Toetame üldiselt Euroopa Komisjoni ettepanekut parandada Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi turustabiilsusreservi toimimist, aga Eesti eelistab mitte kiirendada lubatud heitkoguse ühikute reservi lisamist.**

Selgitus: Turustabiilsusreserv (TSR) loodi 2015. aastal Euroopa nõukogu ja Parlamendi määrusega (EL) 2015/1814 (TSR määrus). Eesmärk oli vähendada ELi HKSis tekkinud turul vabalt ringluses olevate lubatud heitkoguse ühikute ülejääki (edaspidi ka ühikute ülejääk). Euroopa komisjoni hinnangul oli ühikute ülejääk 2013. aastal ligikaudu 2,1 miljardit ühikut. 2015. aastaks oli see vähenenud umbes 1,78 miljardi ühikuni. Ühikute ülejäägi tõttu oli LHÜde turuhind kauplemisperioodil 2013-2020 kuni 2018. aasta alguseni madal. Madala turuhinna tõttu ei omanud ELi HKS soovitud mõju KHG heitkoguse vähendamisele.

Esimest korda rakendus TSR 2019. aastal. TSRi tõsteti 16% komisjoni välja arvutatud ühikute ülejäägist, mis eemaldati ELi liikmesriikide ühikute kogusest, mis muidu oleks suunatud enampakkumisele. Komisjon arvutab ühikute ülejäägi eelmise kalendriaasta kohta ja avaldab selle hiljemalt iga aasta 15. maiks. Perioodil 2020–2023 on TSRi tõstetavate ühikute kogus 24% ühikute ülejäägist ning alates 2024. aastast 12%. 2021. aasta 12. mail avaldas komisjon ühikute ülejäägi 2020. aasta lõpu seisuga, milleks oli 1,59 miljardit ühikut. Ühikute ülejääk on vähenenud alates turustabiilsusreservi rakendumisest (2017. ja 2018. aastal ligikaudu 1,65 miljardit). 2020. aastal ülejääk 2019. aastaga võrreldes ka mõnevõrra kasvas, tulenevalt COVID-19 kriisi mõjust. Turu ülejääk on tekkinud ajaloolistel põhjustel, kui turule toodud LHÜde kogused ületasid käitajate KHG heitkoguseid. Kuna LHÜde järele oli nõudlus madal, jäid osad LHÜd kasutamata. TSR on ülejääki juba oluliselt vähendanud. Arvestades, et kuni 2023. aastani (k.a) eemaldatakse LHÜsid 24% ulatuses ülejäägist, mis vähendab oluliselt ülejäägi suurust, ei pea Eesti põhjendatuks jätkata 2024. aastast 24% suuruse sammuga LHÜde reservi lisamist. Seetõttu eelistame säilitada kehtivas TSR määruses ettenähtud sätted ja jätkata 2024. aastast 12% suuruse sammuga. 2022. aasta mais avaldab komisjon 2021. aasta LHÜde ülejäägi koguse. Kui selgub, et ülejääk ei ole 2021. aastal oluliselt vähenenud, on võimalik Eestil oma seisukoht ümber kujundada.

Teatud ühikute ülejääk turul oluline, et tagada süsteemi stabiilsus. Kuna aja jooksul LHÜde kogus turul väheneb, siis toob see eeldatavasti kaasa nõudluse kasvu ja ettevõtted hakkavad varuma lubatud heitkoguse ühikuid ka ette. Seega on vajalik tagada, et turul ei tekiks LHÜde puudujääk. Seda arvestades toetame komisjoni ettepanekut tugevdada TSR toimimist, kuid mitte muuta neid lävendeid, millal LHÜde TSRi tõstmine peatatakse ning millal hakatakse LHÜsid TSRist tagasi turule suunama. Vastavalt kehtivale TSR määrusele lõpetatakse LHÜde turult eemaldamine, kui LHÜ ülejääk on väiksem kui 833 miljonit. LHÜsid pannakse tagasi turule, kui ülejääk on väiksem kui 400 miljonit LHÜd. See tagab turule teatud ülejäägi, et ettevõtetel oleks võimalik oma riske maandada LHÜde etteostmisega.

* 1. **Nõustume Euroopa Komisjoni ettepanekuga, et kehtiva Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi kogu lubatud heitkoguse ühikute enampakkumistulu tuleks kasutada sihipäraselt kliima- ja energiaeesmärkidele suunatud meetmeteks.**

Selgitus: 2020. aasta detsembris võeti vastu ELi pikaajaline eelarve aastateks 2021–2027, mis näeb ette täiendavat rahastust ka kliimapoliitika eesmärkide täitmiseks. Eestile on keskkonna- ja kliimamuutuste mõju vähendavateks tegevusteks järgmisel eelarveperioodil kokku (sh taaskäivitamise kava vahendid) 3,3 miljardit eurot. See sisaldab ka õiglase ülemineku fondi tuge suurusjärgus 340 miljonit eurot, mis on vajalik eelkõige muutuste saavutamiseks Ida-Virumaal. Eesti jaoks on oluline, et need vahendid oleksid kättesaadavad ja kasutatavad riigi kliimaneutraalsusesse panustavate investeeringute toetamiseks. Eesti leiab, et senisest rangemate heite vähendamise sihttasemete seadmise korral tuleb luua täiendavaid toetusvõimalusi nende sihttasemete saavutamisesse panustavate tegevuste tarvis. Kliimapoliitika eesmärkide täitmine toob täiendavaid kulusid erinevates sektorites ning seetõttu on vajalike investeeringute tegemiseks toetusvõimaluste loomine väga oluline.

ELi HKSi direktiivi kohaselt on liikmesriikidel võimalik kliimapoliitika elluviimiseks kasutada LHÜde enampakkumistulu, 2020. aastal loodud Innovatsioonifondi ja Moderniseerimisfondi vahendeid. Lisaks aidatakse kliimaeesmärkide saavutamisele kaasa erinevatest EL fondidest toetatavate meetmetega. On oluline, et liikmesriigid saaksid ise neile eraldatud LHÜde ja neist saadud tulu kasutamise üle otsustada, suunates seda kliima- ja energiapoliitika eesmärkidesse panustavatesse prioriteetsetesse tegevustesse, võttes arvesse riiklikke vajadusi ning eripärasid. Selle tõttu peaks ELi HKSi enampakkumistulu kasutamine jääma liikmesriikide otsustada, kuid ühtlasi selge märgistusega, et nendest vahenditest tehtavad investeeringud ja meetmed täidaksid kasvuhoonegaaside vähendamise ja kliimamuutustega kohanemise eesmärke. Kehtivas ELi HKSi direktiivi artikli 10 lõikes 3 on loetletud valdkonnad, mida saab käsitleda KHG heite vähendamise eesmärkide investeeringutena. Loetelu on põhjalik ja hõlmab endas tegevusi mitmes erinevas valdkonnas, sealhulgas sotsiaalseid tegevusi elanikkonna abistamiseks üleminekust tingitud negatiivsete mõjude korral. Eesti huvi on, et seda ELi HKSi tulu kasutamise sihtotstarvete loetelu ei kitsendataks.

Kehtiva direktiivi kohaselt tuleb enampakkumistulust vähemalt 50% kasutada kliima- ja energiapoliitika eesmärkide saavutamiseks ELi HKSi direktiivis ja atmosfääriõhu kaitse seaduse § 161 lõikes 4 sätestatud valdkondades. See ei välista riigil investeerimast ka suurema osakaalu saadud tulust nimetatud valdkondadesse. Kuid arvestades kasvuhoonegaaside vähendamise eesmärgi suurenemist ning sellest tingitud vajadust täiendavate investeeringute järele kogu ELis, on mõistlik, kui EL HKS enampakkumistulu kasutusel järgitakse kogu tulu kasutamisel põhimõtet „ei kahjusta oluliselt“ ning kliimaeesmärkide saavutamisse panustamisel kasutatakse võimalikult suure sünergia saavutamiseks nii erinevate EL eelarvest toetatavate fondide vahendeid kui ELi HKS enampakkumistulu.

Enampakkumistel saadud tulu laekub riigieelarvesse ja seda kasutatakse kooskõlas riigieelarve strateegiaga. Eesti enampakkumistel saadud riigieelarveline tulu vahemikul 2013-2020 on toodud tabelis 6.

Tabel 6. Eesti enampakkumistulu EL HKSis perioodil 2013-2020.

|  |  |
| --- | --- |
| **Aasta** | **LHÜ enampakkumistulu (€)** |
| 2013 | 18 073 820 |
| 2014 | 7 408 855 |
| 2015 | 21 125 300 |
| 2016 | 23 568 750 |
| 2017 | 39 307 630 |
| 2018 | 139 888 650 |
| 2019 | 141 389 935 |
| 2020 | 143 521 965 |

Euroopa komisjoni ettepaneku kohaselt seatav uus ELi HKSi ülene KHG heite vähendamise eesmärk tähendab senisest kiiremat LHÜde vähendamist süsteemis. Kuna LHÜ hind on sõltuvuses turu nõudlusest ja komisjoni esitatud mitmetest kliimapaketiga muudetavatest asjaoludest, siis on keeruline prognoosida riigi tulusid perioodiks 2021-2030, kuid eelduslikult on LHÜde turuhind tulevikus valdavalt kasvutrendis.

Arvestades ELi HKSi tuluprognoosi perioodiks 2021-2030, siis tulenevalt müügikoguste vähendamisest LHÜ enampakkumistulu ajapikku pigem väheneb isegi kõrgemate LHÜ turuhindade korral. Samas on nii riigil kui erasektoril jätkuvalt suur investeeringuvajadus rohepöörde elluviimiseks. Selle tõttu tuleks toetada enampakkumistulule 100% kliima- ja energiapoliitika eesmärkide täitmise kohustuse nõuet.

Eeldades, et ELi HKSi direktiivide muudatused jõustuksid 2024. aastal, tuleks sellise muudatuse korral uuendada ELi HKSi tulu kavandatud kasutust riigi eelarvestrateegias (RES). 2022. aasta kevadel koostatakse RES aastateks 2023-2026. Seetõttu tuleks ELi HKSi direktiivis ELi HKSi tulu kasutuse muudatustega arvestada juba RES perioodi lõpuaastateks.

Euroopa komisjon soovib teatud mahus käsitleda ELi HKSi tulu osaliselt ka uue ELi omavahendina. 2021. aasta septembri seisuga kavatseb komisjon avaldada sellekohase ettepaneku osa ELi HKSi tulude omavahendina käsitlemiseks 2021. aasta lõpus. 2018. aastal kavandas komisjon EL 2021-2027 eelarveperioodi ettepaneku osana20% EL HKS tulu suunamist EL omavahendiks; tookordsetel läbirääkimistel seda ettepanekut ei toetatud.

* 1. **Eesti toetab innovatsioonifondi suurendamist Euroopa Komisjoni ettepaneku kohases suurusjärgus ja katteallikatest, et toetada uute innovatiivsete tehnoloogiate turule toomist ning seeläbi kasvuhoonegaaside heite vähendamist. Leiame, et innovatsioonifondi vahendeid peaks saama kasutada kõikides Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi direktiiviga reguleeritavates sektorites.**

Selgitus: Innovatsioonifondi suurus on aastatel 2020–2030 450 miljonit lubatud heitkoguse ühikut, mis müüakse regulaarselt enampakkumisel sarnaselt EL liikmesriikide poolt enampakkumisel müüdavate LHÜdega. Innovatsioonifond loodi 2018. aastal vastu võetud ELi HKSi direktiivi muudatusega. 2020. aastal müüdi Innovatsioonifondi esimese taotlusvooru väljakuulutamiseks 50 miljonit kauplemisperioodil 2013-2020 üle jäänud LHÜd. Ülejäänud 400 miljonit LHÜd müüakse neljanda kauplemisperioodi LHÜde kogusest perioodil 2021-2030 igal aastal võrdsetes kogustes.

Euroopa komisjon on teinud ettepaneku Innovatsioonifondi suurendamiseks 50 miljoni LHÜ võrra. Sellest 40 miljonit LHÜd võetakse kogusest, mis eraldatakse ettevõtetele tasuta, ning 10 miljonit LHÜd liikmesriikide enampakkumise kogusest. Arvestades, et EL liikmesriikidele enampakkumiseks mõeldud LHÜde kogus on mitusada miljonit ühikut aastas, on 10 miljoni LHÜ Innovatsioonifondi viimine marginaalse mõjuga riigi tuludele, sealhulgas Eesti enampakkumistuludele. Samal ajal on Eesti ettevõtted ja teadus-arendusasutused 2021. aasta seisuga juba aktiivselt Innovatsioonifondist projektidele toetust taotlenud.

Eestis on üks ettevõte ka Innovatsioonifondist taotletud vahendeid saanud, kuid pidi projektist loobuma. Oluline on riigi poolt läbi mõelda, kuidas toetada Eesti ettevõtteid vahendite taotlemisel ja võimaldada projekte ellu viia. Eesti peab otstarbekaks Innovatsioonifondi suurendamist osaliselt EL riikide enampakkumiskoguse arvel, ent ei toeta selle fondi tarvis riikide koguste suuremahulist vähendamist.

Saadud tulu eest rahastatakse innovatiivseid madala CO2-heitega tehnoloogiaid ja protsesse energiamahukates tööstustes. Muuhulgas toetatakse süsiniku püüdmise ja talletamise (*carbon capture and storage*, CCS) ning süsiniku püüdmise ja kasutamise (*carbon capture and storage*, CCU) tehnoloogiaid. Lisaks toetatakse ka innovatiivseid taastuvenergia tootmise ja energia talletamise tehnoloogiaid. Eesti leiab, et Innovatsioonifondi hetkel kehtivad reeglid, sealhulgas rahastatavate projektide maksimaalne rahastusmäär 60%, on olnud piisavad, et motiveerida ettevõtteid investeeringuteks vahendeid taotlema. Seda on näidanud ka 2020. aastal toimunud esimese taotlusvooru väga suur taotlemisaktiivsus. Kokku esitati taotlusi 21,7 miljardi euro mahus. Taotlusvooru maht oli 1 miljard. On oluline, et Innovatsioonifond rahastaks nõuetele vastavaid projekte võimalikult paljudes ELi piirkondades. Selleks tuleb taotlusvoorudesse laekunud projektide hindamisel lähtuda kokku lepitud põhimõtetest, mille kohaselt võetakse arvesse ka regionaalset tasakaalustatust.

Kui merendussektor lisatakse ELi HKSi, on oluline, et Innovatsioonifondi vahendeid oleks võimalik kasutada ka merenduses toimuva innovatiivsete tehnoloogiate arendamiseks ja kasutusele võtmiseks, et soodustada laevadest tekkiva KHG heite vähendamist.

* 1. **Eesti toetab Euroopa Komisjoni ettepanekut moderniseerimisfondi suurendamise suurusjärgu ja katteallika kohta. Leiame, et tuleb tagada moderniseerimisfondist juba kavandatud investeeringute järjepidevus liikmesriikides.**

Selgitus: Moderniseerimisfond on loodud perioodiks 2021–2030 ELi HKSi direktiiviga kümnele ELi liikmesriigile, kelle SKP 2013. aasta tasemega oli alla 60% võrreldes ELi keskmisega (Bulgaaria, Eesti, Läti, Leedu, Poola, Tšehhi, Slovakkia, Rumeenia, Ungari, Horvaatia), et toetada kliimaeesmärkide saavutamiseks vajalike investeeringute tegemist, esmajoones taastuvenergeetika ja energiatõhususe arendamiseks. Oluline on, et vähemalt kuni 2030. aastani oleks hetkel kehtivas ELi HKSi direktiivis sätestatud Moderniseerimisfondi toetust saavate liikmesriikide arvestamise alused samad, mis 2018. aastal kokku lepiti.

Moderniseerimisfondi suurus on 2% ELi HKSi ühikute üldkogusest vahemikul 2021–2030. See arvatakse maha liikmesriikidele enampakkumiseks suunatud LHÜde kogusest. Pärast Suurbritannia lahkumist EList on Moderniseerimisfondi arvestuslik suurus hetkel kehtivate ELi HKSi direktiivi sätete korral 275,6 miljonit ühikut. Ühikud müüakse enampakkumisel ühtlaselt kogu perioodi vältel. Eesti osakaal Moderniseerimisfondist on 2,78% ehk ligikaudu 7,66 miljonit ühikut perioodiks 2021-2030. Arvestades LHÜ keskmiseks turuhinnaks perioodi peale 50 eurot, on Eesti prognoositav tulu Moderniseerimisfondist perioodi 2021-2030 peale kokku ligikaudu 383 miljonit. Nende ühikute müügist saadavat tulu on valitsuskabineti 04.03.2021 nõupidamise otsuse kohaselt kavas kasutada avaliku sektori hoonete energiatõhususe programmi ning vähese heitega ühistranspordi arendamise programmi elluviimiseks.

Euroopa komisjon on teinud ettepaneku suurendada Moderniseerimisfondi 2,5% võrra LHÜ üldkogusest alates direktiivi muudatuste jõustumisele järgnevast aastast. Arvestades komisjoni ajaraami ja ettepanekut võtta direktiivi muudatused vastu juba 2023. aastal, siis eelduslikult võiks see säte rakenduda 2024. aastal. Kokku lisatakse ettepaneku kohaselt Moderniseerimisfondi ligikaudu 181 miljoni täiendavat LHÜd. Täiendavalt lisatud LHÜd eraldatakse liikmesriikidele, kelle SKP inimese kohta oli perioodil 2016-2018 alla 65% ELi keskmise. LHÜde Eesti osakaal täiendavast Moderniseerimisfondi mahust on 2,2% ehk 3,98 miljonit ühikut. Kui võtta eelduseks perioodi ühikute keskmine turuhind 50 eurot, tähendab see prognoosi kohaselt ligi 199 miljonit eurot perioodiks 2024-2030.

## Uus heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem hoonetele ja maanteetranspordile

* 1. **Eesti on kahtlev Euroopa Komisjoni ettepaneku suhtes luua hoonetele ja maanteetranspordile kasvuhoonegaaside heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem ning leiab, et selle otstarbekus ja mõjude põhjendatus vajab aruteludel täiendavat hindamist. Eesti lähtub läbirääkimistel põhimõttest, et juhul, kui süsteem luuakse, peaksid selle tulud laekuma olulises osas otse liikmesriikidele kasutamiseks viisidel, mis aitavad kompenseerida süsteemiga kaasnevaid negatiivseid sotsiaalmajanduslikke mõjusid enim puudutatud leibkondades, piirkondades ja vajaduse korral ettevõtluses ning toetavad innovatsiooni ja investeeringuid uue süsteemiga hõlmatud sektorites. Samuti on Eestile oluline, et uut heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi ei rakendataks täielikult enne 2026. aastat ning oleks tagatud meetmed turušoki riskide leevendamiseks. Eesti kujundab uue kauplemissüsteemi kohta edasised seisukohad sõltuvalt läbirääkimiste kulgemisest ja neil kujundatavatest lahendustest.**

Selgitus: Euroopa komisjon on teinud kliimapaketi raames ettepaneku luua maanteetranspordi ja hoonete sektoritele eraldiseisev heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem (HKS), mis oleks sarnane kehtivale HKSile ning seaks kütusemüüjatele ja sooja- ning jahutusetootjatele kohustuse osta enda kasutatud ja aruannetes kajastatud kasvuhoonegaaside (KHG) heite mahus enampakkumisturult lubatud heitkoguse ühikuid (LHÜd). Uus süsteem rakenduks alates 2026. aastast. Komisjon näeb uut kauplemissüsteemi kui täiendavat majanduslikku stiimulit CO2-heite vähendamiseks kauplemissüsteemiga hõlmatavates sektorites ning see aitaks saavutada liikmesriikide eesmärke jõupingutuste jagamise määruses (JJM), mille kohaldamisalasse kuuluvad jätkuvalt nii maanteetranspordi kui hoonete sektor. Seega käsitletakse uue HKSi loomist hoonetele ja maanteetranspordile JJMi eesmärgi saavutamisele kaasa aitava täiendava EL-ülese poliitika­instrumendina. Esialgsete hinnangute kohaselt võivad uue kauplemissüsteemi mõjul väheneda hoonete ja maanteetranspordi KHG heitkogused Eestis perioodil 2026-2030 kokku ligi 200-300 kt CO2 ekv võrra, see oleks oluline täiendav panus Eesti 2030. aasta JJMi eesmärgi täitmisesse.

Kui uue HKSi läbirääkimistel ei suudeta liikmesriikide muresid lahendada, peab arvestama, et komisjon on näinud uuel kauplemissüsteemil olulist rolli ELi 2030. aasta -55% KHG heite vähendamise eesmärgi täitmisel. Kui selle süsteemi loomist ei toetata, tuleb teiste läbirääkimisteks esitatud kliimapaketi õigusaktide eelnõudega (taastuvenergia direktiiv, energiatõhususe direktiiv, sõidukite CO2-heite normide määrus) seotud kohustused üle hinnata ja vajadusel neis seatud kriteeriume, tingimusi ja sihttasemeid tugevamaks muuta. Samuti on oluline, et komisjon näeb kauplemissüsteemi kui üht olulist meedet teel kliimaneutraalsuseni ka pikemas vaates – kõnealuste sektorite heitkoguste täiendav vähendamine on jätkuvalt oluline ka pärast 2030. aastat, seda peab riigisiseselt sobivaimate heite vähendamise meetmete valimisel arvesse võtma. Perioodil 2030-2050 võib uus HKS olla riikidele järjest tõhusam instrument, et fossiilkütuste kasutus kauplemisturu-põhiste hinnasignaalide mõjul lõpetada.

Komisjoni ettepaneku kohaselt suunataks osa uue hoonete ja maanteetranspordi kauplemissüsteemi tuludest ELi omavahenditeks (eeldatavasti ca 25%, konkreetse omavahendite ettepaneku esitab komisjon 2021. aasta lõpus) ja suurem osa liikmesriikide eelarvesse (ca 75%). Eesti osakaal kauplemissüsteemi tuludest on ca 0,26%, mis põhineb Eesti 2016.-2018. aastate maanteetranspordi ja hoonete sektorite heite osakaalul kogu ELi vastavate sektorite heitest. Uue HKSiga koos loodava kliimameetmete sotsiaalfondi maht vastaks komisjoni hinnaprognoosi alusel 25%-le süsteemi ühikute müügitulust (LHÜ pikaajalise keskmise ühikuhinna 50 € alusel arvutatuna), see laekuks omavahendina EL eelarvesse. Uuest fondist oleks Euroopa komisjoni ettepaneku kohaselt võimalik rahastada ajutisi toetusi madala energiaostuvõime ja suureneva transpordikuluga seoses haavatavamatele sihtrühmadele, aga ka investeeringuid hoonete ja transpordisektori KHG heite vähendamiseks. Eesti toetuse osakaal kogu fondi mahust on fondimääruse ettepaneku kohaselt 0,29%.

Tabel 7. Eesti prognoositav enampakkumistulu 50 € LHÜ hinna korral perioodil 2026-2030, mis tugineb komisjoni ettepaneku mõjuhinnangus esitatud andmetele.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **EL-ülene LHÜde piirmäär\* (mln t CO2 ekv)** | **EE LHÜde**  **üldkogus (mln)** | **EE enampakkumis-tulud (mln €)** | **25% EL eelarvesse\*** |
| **0,26%** | **LHÜ hind**  **50 €** |  |
| 2026 | 1265,3 | 3,3 | 164 | 41 |
| 2027 | 916,2 | 2,4 | 119 | 30 |
| 2028 | 761,8 | 2,0 | 99 | 25 |
| 2029 | 704,7 | 1,8 | 92 | 23 |
| 2030 | 647,6 | 1,7 | 84 | 21 |
| 2026-2030 | 4295,59 |  | 558 | 140 |

\*Arvestades, et 150 mln LHÜd eraldatakse Innovatsioonifondi ning 2026. aastal väljastatakse turule süsteemi sujuva käivitamise eesmärgil 130% mahus ühikuid.

Uue HKSi loomisel on oluline arvestada, et kütuste kallinemise mõju võib olulisel määral kanduda lõpptarbijani. Üldise sotsiaalmajandusliku mõju kõrval on Eesti jaoks oluliseks murekohaks ka meie geograafiline asukoht, mis tingib vajaduse veondussektoris läbida pikemaid vahemaid ning tankida rohkem kütust. Arvestatavas osas Eesti territooriumist on väljakutseks ka maanteetranspordile alternatiivsete veoliikide puudumine. Eelneva tulemusel võib uuel HKSil olla Eesti majandusele tervikuna konkurentsivõimet arvestatavalt pärssiv mõju, kui suudeta piisavalt kiiresti üle minna alternatiivsete kütuste kasutamisele ja suurendada energiatõhusust. Arvestuslikult kasvavad transpordi hinnad loodava HKSi mõjul suurusjärgus ca 5-10%[[53]](#footnote-53). Süsteemiga kaasnevatest negatiivsetest sotsiaalmajanduslikest mõjudest puudutatud piirkonnad on enim mõjutatud ka hinnakõikumistest, mistõttu on vajalik, et ka uues HKSis tagaks LHÜ hinna stabiliseerimismehhanism hinnašokkide korral piisava paindlikkuse. Komisjoni ettepaneku kohaselt täiendatakse direktiivi sättega, mis käsitleb liigselt järsku hinnatõusu ja selle mõju leevendamist. Selleks eraldatakse turustabiilsusreservist 50 miljonit LHÜd, kui hoonete ja transpordi HKSi LHÜ hind on kaks korda kõrgem kui viimase järjestikuse kuue kuu keskmine. On oluline hinnata, kas see on piisav järskudele hinnašokkidele reageerimiseks ning läbirääkimistel leida võimalusi võimalike järskude hinnatõusude mõjule paindlikumaks reageerimiseks turustabiilsusreservi toel.

Võttes arvesse Eesti geograafilist asukohta ning „Eesmärk 55“ toetavate meetmete (nt alternatiivkütuste taristu ettepanek) ajakava, on oluline, et uus süsteem ei tohiks täielikult rakenduda enne 2026. aastat, st kauplemissüsteemi rakendamisel oleks piisav üleminekuaeg, mis tagab kulutõhusate alternatiivide piisavas mahus kättesaadavuse. Eestile on see eriti oluline, kuna maanteelei ole kaubaveole enne 2030. aastat ka Rail Balticu eeldatava valmimisaja tõttu Kesk-Euroopa suunal arvestatavat alternatiivi ning raskeveokite säästvate kulutõhusate tehnoloogiate turule tulek ei pruugi antud ajaraamis toimuda. See puudutab valusamalt perifeerseid piirkondi, kuhu ja kust kaubaveo transpordikulu on suur. Samas on oluline, et uus kauplemissüsteem on eelkõige kütuse pakkujatele suunatud meede ja süsteem annab neile võimaluse kõrgema fossiilse kütuse hinna juures tuua turule alternatiive, mis muutuvad tänu uuele süsteemile konkurentsivõimelisemaks. Sektorite KHG heitkoguste vähendamiseks vajalike tehnoloogiate arendamine ja innovatsiooni edendamine sektorites on seetõttu Eesti jaoks eriti oluline ja uus kauplemissüsteem võib siinkohal kujuneda oluliseks tõukemehhanismiks.

Eesti puhul on plaanitava muudatuse eeldatav CO2-heite vähenemine hoonete sektoris tagasihoidlik, sest suur osa hoonetest (kaugküttesektor) kuulub juba täna EL HKSi alla (60%). Soojatootjate, aga ka soojuse ja elektri koostootjate kaudu tekkiv mõju (HKS laieneb otseselt neile, kaudselt hoone omanikele) avaldub peamiselt käitajate väliselt – soojuse hinnakasvus ning elanike ostujõu muutuses – kuna on eeldatud, et soojatootmises saab kulude kasvu üle kanda sooja müügihindadesse. See omakorda tähendab, et kõige suurem (ajutine, arvestades energiatõhususe edendamist ning üleminekut taastuvenergiaallikate kasutusele) negatiivne mõju saab olema just madalama sissetulekuga inimeste hulgas, kuna soojatarbimine ei sõltu üksnes inimeste sissetulekutest. Plaanitav HKSi laiendamine hoonetele ei oma seega CO2-heite vähendamiseks olulist mõju ning hoone omanikel puudub tihti võimalus ka alternatiivsete kütuste kasutamiseks. Plaanitavad HKSi laiendamisest tekkivad tulud ei pruugi aga olla piisavad madalamate sissetulekuga inimestele tekkivate negatiivsete mõjude leevendamiseks.

Leiame, et juhul, kui maanteetranspordi ja hoonete sektorile luuakse uus HKS, peaks saama süsteemi tulusid kasutada võimalikult suures mahus sotsiaalsete mõjude ja kasvava energiavaesusriski leevendamiseks ning liikmesriikides nendes sektorites kliimaeesmärkide saavutamisse panustavate meetmete toetamiseks. Eelistame seejuures uue HKSi tulude kasutamist olulises mahus liikmesriikide kaudu, et võimaldada sünergia tekkimist liikmesriikide teiste rahastusallikate toel võetavate samasuunaliste meetmetega. Näiteks võimaldaks uue HKSi kauplemistulu kasutamine analoogselt olemasoleva HKSi tulu kasutusega liikmesriikides kasutada kauplemistulu võimalikult kiirelt ja tõhusalt maanteetranspordi ja hoonete sektori energiatõhususe suurendamiseks ja heite vähendamiseks ning haavatavamatele sihtrühmadele ajutise negatiivse mõju leevendamiseks, võimalikult suures koosmõjus teiste allikate vahendite kasutusega.

Loodav HKS maanteetranspordile ja hoonetele oleks Euroopa Liidu ülene instrument, mis annaks kindluse, et kõikidel mõjutatud osapooltel on võrdne konkurentsipositsioon. Süsteemi käivitamine ühtlustaks KHG heite eest HKSi sektorites tasutavat määra võrreldes potentsiaalse olukorraga, kus erinevates liikmesriikides oleks KHG heite ühiku eest tasutavad summad võimalike erinevate lahenduste kombinatsioonis erinevad. See tooks kaasa neis sektorites KHG heite vähendamise kõigis riikides ja aitaks seeläbi kaasa nii liikmesriikide kui i2030. a JJM sektorite sihttaseme saavutamisele.

## Jõupingutuste jagamise määrus

* 1. **Toetame jõupingutuste jagamise määruse Euroopa Liidu ülese eesmärgi suurendamist 40 protsendini aastaks 2030 võrreldes 2005. aastaga ja sellest tulenevat liikmesriikide sihttasemete uuendamist, et kindlustada Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside heite vähendamine 55% võrra aastaks 2030 võrreldes 1990. aastaga ja liikuda sujuvamalt kliimaneutraalsuse poole aastaks 2050. Toetame Euroopa Komisjoni ettepanekut jaotusvõtme kohta, mille järgi jaguneb täiendav eesmärk liikmesriikide vahel eelkõige riikide elatustasemest lähtudes ning vähem lähtudes heitkoguste vähendamise meetmete kulutõhususest erinevates riikides. Peame oluliseks kehtivat põhimõtet, et liikmesriigid saavad ise leida sektorite üleselt otstarbekaimad võimalused sihttasemete saavutamiseks.**

Selgitus: Eesti toetab Euroopa komisjoni pakutud tasakaalu kasvuhoonegaaside heite vähendamise eesmärkide seadmisel, millega tõstetakse Euroopa Liidu ülest ELi HKSi direktiiviga hõlmatud sektorite eesmärki seniselt 43%-lt 61%-le aastaks ja jõupingutuste jagamise määruse eesmärki seniselt 30%-lt 40%-le. Vastavalt komisjoni ettepanekule tõuseks Eesti riiklik KHG heite vähendamise sihttase jõupingutuste jagamise määruse valdkondades aastaks 2030 seniselt 13%-lt 24%-ni (võrreldes 2005. a tasemega). Eesti eesmärgi kasv on võrreldav teiste Kesk- ja Ida-Euroopa riikidega. Eesmärgi saavutamine oleks Eestile suur väljakutse, millesse peavad panustama kõik määrusega hõlmatud sektorid. Eesti jaoks tähendab kasvavate eesmärkide täitmine valdkondlike poliitikate ülevaatamist, sh transpordisektori maksupoliitika reformimist, ning täiendavate meetmete võtmist kõikides määrusega hõlmatud sektorites. Tagada pole vaja mitte üksnes olemasolevate meetmete plaanitud kujul rakendumine, vaid ka teatud meetmete rakendamise kiirendamine ning uute, süsteemset lähenemist toetavate meetmete väljatöötamine ja elluviimine. Samuti on vajalik, et täiendavate meetmete mõju KHG heite vähendamisele on võimalik riiklikus KHG inventuuris arvesse võtta, mistõttu on olulised nii juba käimasolevad kui ka edasised arendustööd algandmete ja heitetegurite täpsustamisel, et täiendada inventuuri metoodikaid ja saada seeläbi ka parem ülevaade meetmete ja lisauuringute vajadusest. Panustama peab teadus- ja arendustöösse ning rakendama uusi rohetehnoloogiaid, luues seeläbi majandusele uut lisandväärtust ja aidates saavutada algatuse eesmärke. Eesmärgi saavutamiseks vajalikud meetmed panustavad ka strateegias „Eesti 2035“ seatud majanduse ja elukeskkonnaga seotud sihtide saavutamisse. Eesti peab senisest rohkem tähelepanu pöörama ka sellele, et meetmed kujundatakse ja neid rakendatakse viisil, mis tagab prognoositava mõju, ning et sektori arengut ja seda toetavaid investeeringuid vaadatakse tervikuna. Eesti puhul on see eriti oluline just transpordisektoris, kus võimalus ja vajadus KHG heite vähendamiseks on JJMi sektoritest suurim.

Kuna riikide lähtetase on erinev, siis peab riikidele jääma paindlikkus koostöös ettevõtete ja elanikega valida sobivaimad lahendused ja meetmed kliimaeesmärkide saavutamiseks. JJM sektori riiklike eesmärkide tõstmisele lisaks on heite vähendamise saavutamiseks vajalik tagada, et täiendavad ELi tasandi meetmed toetaksid JJM sektorites riiklike eesmärkide täitmist. Kui näiteks biogaasi tootmine ja kasutamine aitab vähendada nii põllumajanduse kui ka transpordisektori heidet, tuleb antud meetme rakendamist toetada paketis läbivalt.

* 1. **Peame oluliseks jõupingutuste jagamise määruses kehtivate paindlikkusmehhanismide tugevdamist vastavalt komisjoni pakutule ja nende kasutamise võimaldamist lisanduvate eesmärkide saavutamisel, et tagada liikmesriikidele kulutõhusus. Teeme ettepaneku lisada Eesti nende riikide hulka, kellel on võimalus kasutada paindlikkust jõupingutuste jagamise määruse ja Euroopa Liidu heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi vahel.**

Selgitus: Euroopa Liidu 2030. a kliimaeesmärgi ning kliimaneutraalsuse saavutamisse peavad panustama kõik sektorid, sh on oluline tugevdada ka nende sektorite rolli, mis jäävad välja heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemist. Samas tuleb eesmärkide ülevaatamisel säilitada liikmesriikidele paindlikkus KHG heite vähendamisel, arvestades liikmesriikide heitkoguste erinevat jaotust ELi HKSi ja JJM sektorite vahel. Suuremate heite vähendamise eesmärkide seadmisel tuleb lisaks tugevdada ka paindlikkusmehhanismide kasutamise võimalusi, et riikidel oleks võimalik leida parim lahendus KHG heite vähendamiseks. Tervitame seniste paindlikkusmeetmete säilitamist komisjoni ettepanekus ja peame oluliseks, et paindlikkusmeetmed nagu heitkoguse ühikutega kauplemine, ühikute ülekandmine ja laenamine jäävad vähemalt samale tasemele kehtivas määruses sätestatuga. Kehtiva määruse kohaselt võivad liikmesriigid laenata aastatel 2021–2025 heitkoguse ühikuid kuni 10% ulatuses ning aastatel 2026–2029 kuni 5% ulatuses järgmiseks aastaks eraldatud ühikutest, samuti on võimalik varasemate aastate ühikute ülejääk kanda edasi järgmistesse aastatesse.

Samuti toetame JJMi ja maakasutuse, maakasutuse muutuse ja metsanduse (LULUCF) vahelise paindlikkuse säilitamist, mis annab liikmesriigile võimaluse arvestada oma seniseid edusamme süsiniku sidumisel maakasutuses. See võimaldab nende sektorite üleselt lähtuda KHG heite vähendamisel ja sidumise parandamisel meetmete kulutõhususest. Kuigi Eestile on seatud kõrge eesmärk ka LULUCF-sektoris, ei ole välistatud sidumise ülejäägi tekkimine, mida Eesti saaks JJMi eesmärgi täitmiseks kasutada. Lisaks teiste siseriiklike meetmete planeerimisele LULUCFis on siinkohal oluline arvestada, et väljatöötamisel on uus metsanduse arengukava, mille raames tehtavad Eesti metsamajanduse pikaajalised valikud mõjutavad oluliselt LULUCF sektori KHG sidumist.

Lisaks peame oluliseks, et vaadatakse üle kriteeriumid, mille alusel saavad osad liikmesriigid kasutada paindlikkust ELi HKSiga ehk kasutada ELi HKSi ühikuid JJMi eesmärkide täitmiseks. See tähendab, et ELi HKSi ühikud, mida liikmesriigid otsustavad kasutada JJMi nõuete täitmiseks, arvestatakse maha ELi HKSi liikmesriikide enampakkumisel müüdavast kogusest. Kehtiva JJMi kohaselt on see õigus üheksal liikmesriigil, kelle riiklikud heite vähendamise eesmärgid ületavad oluliselt nii ELi keskmist eesmärki kui ka nende KHG heite kulutõhusa vähendamise potentsiaali või kes ei eraldanud 2013. aastal tööstusrajatistele tasuta ELi HKSi ühikuid. Need riigid on Austria, Belgia, Taani, Soome, Iirimaa, Luksemburg, Holland, Malta ja Rootsi. Eesti aga nõutud kriteeriume ei täida, mistõttu tuleb arvestada, et paindlikkuse laiendamine Eestile on väga ebakindel. Paindlikkusmeedet saavad kasutada ka Euroopa Majanduspiirkonna riigid Island ja Norra, kuna nad on leppinud ELiga kokku JJM rakendamises. Aastatel 2021–2030 kasutatavaks iga-aastaseks maksimaalseks piirmääraks antud paindlikkuse raames on seatud 2% iga riigi JJM 2005. aasta heitkogustest, välja arvatud Iirimaa, Luksemburg ja Island, mille lubatud piirmäär on 4%. Enamik nimetatud riikidest plaanivad paindlikkust ELi HKSiga ka maksimaalses ulatuses kasutada, erandiks on Holland ja Rootsi, kes on otsustanud seda mitte kasutada. Komisjoni muudatusettepanekuga paindlikkusmeede oluliselt ei muutuks, ainult Malta piirmäär tõuseks 7%-ni. Paindlikkus EL HKSiga annaks Eestile JJM sektorite eesmärkide täitmise mõttes suurema kindluse ja tagaks üleüldise KHG heitkoguste vähendamise kulutõhususe. Samas on oluline arvestada, et JJMi eesmärgi täitmiseks kasutatavad ühikud võetakse EL HKSi enampakkumisele minevatest ühikutest maha, mis tähendab, et seeläbi väheneb riigi tulu EL HKSi enampakkumisest, samas annab see võimaluse vältida JJMis ühikute ostmise vajadust, juhul kui riik eesmärki ei täida. Riigile ei teki ühikute ülekandmisest täiendavat kulu ning ka ELi HKSi kohuslased ei kaota tasuta ühikuid. Kui eeldada, et paindlikkuse laiendamisel oleks ka Eesti osakaal 2% 2005. aasta heitkogustest ja ELi HKSi LHÜ keskmine hind oleks 50 eurot (pigem konservatiivne hinnang), siis tunnistaks Eesti iga-aastaselt kehtetuks ligi 123,9 kt JJMi heitkoguseid ja 6,2 mln euro väärtuses HKSi ühikuid. Kogu perioodi peale kokku oleks selle meetme maksumus Eesti jaoks seega 62 miljonit eurot. Paindlikkust kasutavad riigid pidid teavitama JJMis kasutatavate ühikute koguse enne perioodi algust, seega kui ühikuid JJMis vaja ei lähe, lähevad need HKSi ühikud raisku. Arvestades, et HKSi paindlikkus võimaldaks Eestil JJMi heitkoguseid vaid statistiliselt vähendada ja pärast 2030. aastat on vaja jätkata heitkoguste vähendamist määrusega hõlmatud sektorites, võib osutuda otstarbekamaks suunata need rahalised vahendid kohe tegevustesse, mis aitavad sektorite heidet vähendada.

## Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO2-heite normide määrus

* 1. **Toetame uutele sõiduautodele ja väikestele tarbesõidukitele kehtestatud CO2-heite normide ülevaatamist ja rangemate normide kehtestamist, et mõistlikult kiirendada Euroopa Liidus heiteta ja vähese heitega sõidukite kasutusele võtmist ja kütusesäästlike tehnoloogiate arendamist, vähendamaks kulutõhusalt CO2-heidet. Peame oluliseks, et elektrisõidukite muu keskkonnamõju vähendamiseks võetakse meetmeid akude vastupidavuse ja hoolsuskohustuse suurendamiseks.**

Selgitus: Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO2-heite normid on osutunud tõhusaks poliitikavahendiks ning mõjutanud tootjaid pakkuma nüüdisaegseid ja uuenduslikke keskkonnasõbralikke sõidukeid. Küll aga ei ole see piisav, et kindlustada transpordisektori heite vähenemine vajalikus mahus ning tagada seeläbi sujuvam üleminek kliimaneutraalsuseni aastaks 2050. ELi transpordisektorist pärinev heide moodustas 2018. aastal ligi 23%[[54]](#footnote-54) kogu EL kasvuhoonegaaside heitest ning on viimastel aastatel kasvanud. Heiteta sõidukid aitavad vähendada nii maanteetranspordi tekitatavat CO2-heidet kui ka panustada õhusaasteainete vähendamisse. Ettepanekus sätestatud uute kergsõidukitega seotud CO2-heite vähendamise eesmärgid 2030. ja 2035. aastaks tagavad, et ELi autotööstus säilitab oma tehnoloogilise juhtpositsiooni ning suurendab seeläbi oma konkurentsivõimet ja edendab tööhõivet. Samas on oluline tagada, et null- ja vähese heitega sõidukite laialdasema kasutuselevõtt viidaks läbi viisil, mis ei põhjusta olulist keskkonnakahju tooraine tagamisega seotud peamiselt kolmandates riikides ega tooks kaasa süsinikuleket - tuleb minimeerida akude tootmisega kaasnev negatiivne keskkonnamõju.

Pikaajaliste sihtide seadmine, nagu on täielik nullheitega sõidukite tootmisele üleminek alates aastast 2035, annab tööstussektorile selge signaali ja tagab etteaimatavuse investeeringute tegemiseks, tööhõive edendamiseks ning innovatsiooni ja konkurentsivõime toetamiseks. ELi ja riikide tasandil võetavate vastavate kõrvalmeetmete toel suurendatakse eeldatavasti investeeringuid laadimistaristusse. Kiirem üleminek null- ja vähese heitega sõidukitele pakub tarbijatele võimaluse kütuste säästmiseks, kuna CO2-heite normidest tulenev väiksem kütusekulu kaalub üles võimaliku kallima sõiduki ostuhinna.

Paralleelselt tehakse ka samme elektrisõidukite muu keskkonnamõju vähendamiseks. Uue patareide ja akude määrusega tuleb elektrisõidukite akudele teisese toorme kasutamise, CO2-jalajälje deklaratsiooni ja olelusringi maksimaalse CO2-jalajälje piirväärtuse kehtestamise nõuded, mis nõuded peaksid vähendama elektrisõidukite keskkonnamõju. Kui kasutuselt kõrvaldatud sõidukeid käsitlevast direktiivist saab 2022 II kvartalis mootorsõidukite määrus, siis seal kajastatakse tõenäoliselt ka tootmist, kasutamist ja nende olelusringi lõppu. See peaks kaasa tooma ka teisese toorme nõude ja CO2-piirväärtuste kehtestamise, eesmärgiga vähendada tulevikus elektrisõidukite keskkonnamõju.

* 1. **Peame oluliseks, et gaasimootoriga ühissõidukeid ja raskeveokeid saaks turule tuua ka pärast 2035. aastat, et toetada biometaani kui keskkonnasõbraliku gaasilise kütuse kasutamist transpordis.**

Selgitus: Eesti huvi on biometaanil töötavate ühissõidukite ja raskeveokite turustamise ja kasutamise võimaldamine ka pärast 2035. aastat. Muudatusettepanekuga kaasneb oht, et tootjad lõpetavad gaasil töötavate sõidukite/mootorite arendamis- ja turustamistegevused, mis võib kaasnevalt omada negatiivset mõju ka 2021. aasta seisuga üheks suhteliselt keskkonnasõbralikuks kütuseks peetaval biometaanil töötavate raskeveokite ja busside turustamisele ja kättesaadavusele. See seaks omakorda löögi alla siseriiklikud alternatiivkütuste tootmise, turustamise ja kasutamise eesmärgid ning nende kaudu maanteetranspordi KHG heite vähendamise võimalused viidatud valdkondades (eelkõige ühistransport). Biogaas peaks jääma soositavaks alternatiivkütuseks vähemalt seni, kuni ühisturul on suudetud kasutusse võtta mõistlikult toimiv ja kättesaadav taastuvallikatel põhinev vesinikuenergia tehnoloogia ja taristu.

Eesti on teinud ja tegemas olulisi pingutusi, et käivitada biometaani turg, ning seeläbi mitmekesistanud keskkonnasõbraliku alternatiiviga kütuste portfelli. Biometaani kasutamine kogub hoogu ühistranspordisektoris, kus vanad diiselbussid asendatakse järk-järgult biometaani bussidega ning seni, kuni teised keskkonnasõbralikud tehnoloogiad pole antud valdkonnas piisavalt küpsed (nt. maapiirkondades on elektribussidega opereerimine keeruline, kuna ühe laadimiskorraga ei võimalda tehnoloogia veel vajaliku pikkusega vahemaid läbida), ei peaks ennetavalt turubarjääre looma.

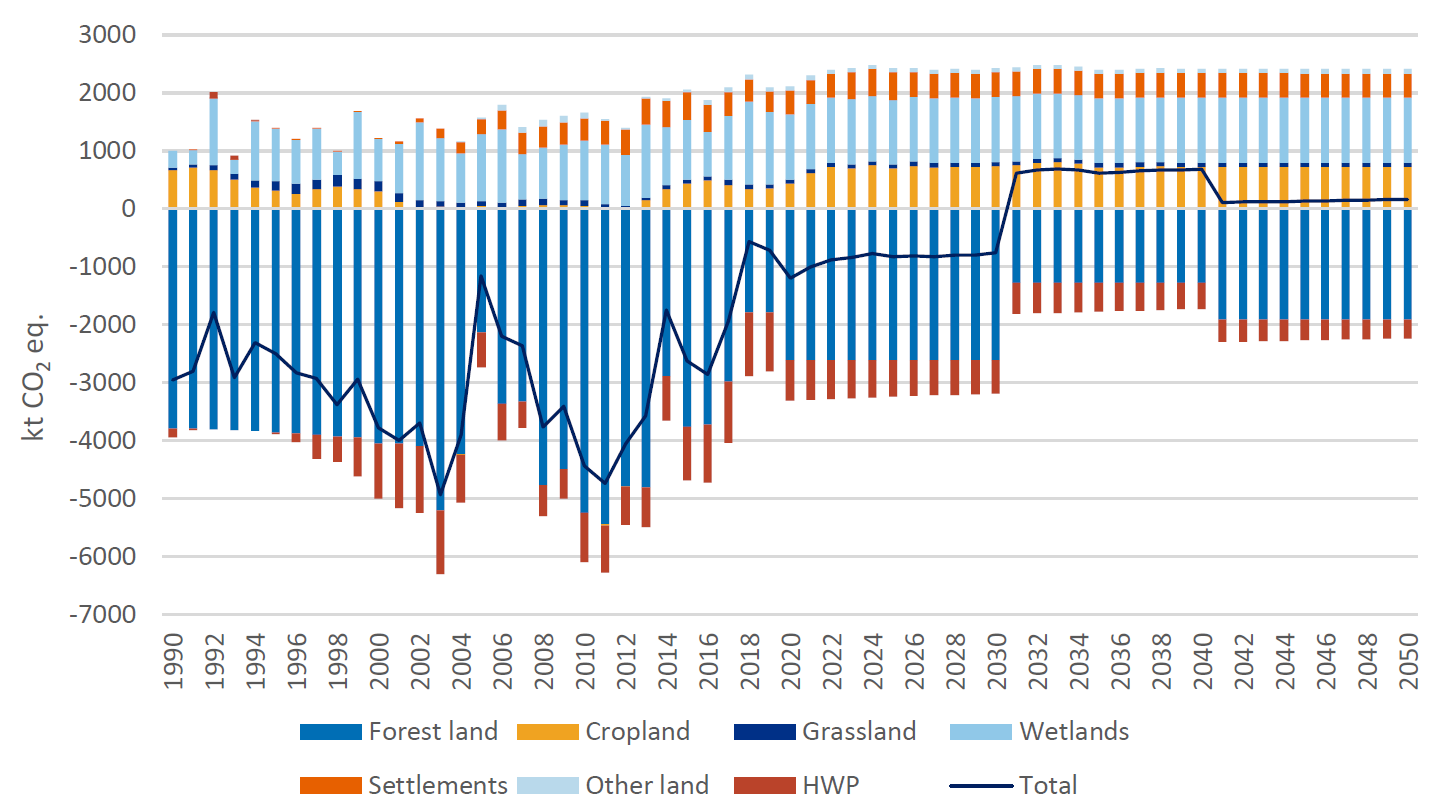
Biometaan, mis on toodetud vastavalt biokütuste säästlikkuse kriteeriumitele, toob kaasa kumulatiivset kasu ning lahendusi erinevate sektorite ja poliitikate (nt ringmajanduse) eesmärkide täitmisel. Näiteks tehakse biometaani tootmiseks investeeringuid eelkõige maapiirkondades, kus paikneb tootmiseks vajalik ressurss. Kodumaise tooraine vajadus biometaani tootmiseks ergutab biojäätmete taaskasutuse suurenemist, reoveesette käitluse parendamist, reoveekäitlusjaamade energeetilise sõltumatuse suurendamist, tõhustab lägakäitlust ja seeläbi parandatakse bioväetiste omadusi ja vähendatakse lägas peituvate umbrohuseemnete ja patogeenide levikut. Ühtlasi aitab biometaani tootmine ja kasutamine saavutada põllumajandussektori KHG heite vähendamise eesmärke ning vähendada süsinikumahukust transpordisektoris, mille mõjul paraneb välisõhu kvaliteet ja keskkond, sest väheneb transpordisektorist õhku paisatavate saasteainete hulk, kui biometaaniga asendatakse vedelkütuseid.

## Maakasutuse, maakasutuse muutuse ja metsanduse ehk LULUCF määruse muutmine

* 1. **Eesti toetab Euroopa Liidu ülese sidumise eesmärgi suurendamist LULUCF sektoris**   
     **-310 Mt CO2 ekvivalendini aastaks 2030, kuid liikmesriikidele seatud eesmärgid peavad olema realistlikud, arvestama ajaloolist maakasutust ja riiklikke eripärasid ning võimaldama piisavalt paindlikkusmeetmete rakendamist. Komisjoni poolt Eestile pakutavat eesmärki -2,5 Mt CO2 ekvivalenti me ei toeta, kuna leiame, et see ei ole saavutatav kulutõhusal viisil ja võib kahjustada oluliselt mitme sektori (sh turbatootmise, põllumajandus- ja metsandussektori) konkurentsivõimet. Siduvate eesmärkide määramisel tuleks arvestuse aluseks võtta kõige uuemad ja täpsemad andmed, samuti arvestada metsarikaste riikide ajaloolist panust, metsade vanuselist struktuuri ning piiratud võimalusi metsamaa pindala ja tagavara suurendamiseks.**

Selgitus: Eesti toetab kliimaneutraalsuse saavutamist aastaks 2050 ning leiab, et sellesse peavad panustama kõik sektorid. Samuti toetab Eesti ELis -55% KHG netoheite saavutamist aastaks 2030 võrreldes 1990. aastaga ning et sellesse panustab muulhulgas ka LULUCF sektor läbi täiendava süsinikusidumise suurendamise. Leiame, et eelkõige tuleb siiski tegeleda KHG heite vähendamisega, tulenevalt piiratud võimalustest süsinikusidumist suurendada. ELi LULUCF sektori KHG netoheide oli perioodil 2016-2018 keskmisena tasemel -268 mln t CO2 ekv. LULUCF sektoris ei piisa kliimaeesmärkide saavutamiseks ainult süsinikusidumise suurendamist toetavate meetmete elluviimisest, vaid aktiivselt tuleb panustada ka KHG heite vähendamist soodustavatesse tegevustesse kõigis maakasutuskategooriates ning panustama peavad kõik liikmesriigid. Rõhutame, et LULUCFi meetmete planeerimisel on oluline arvestada pikka perspektiivi, sest mitmete meetmete mõju avaldub kaugemas tulevikus nii süsinikubilansis kui sotsiaalmajanduslikus aspektis, arvestada tuleb ka mõjuga elurikkusele. Arvestama peab ka, et süsinikuvarude suurendamine toob endaga pikas perspektiivis kaasa metsade tervisliku seisundi halvenemise, väheneb võimekus kliimamuutustega kohaneda ja toota kvaliteetseid ja pikaajalisi puittooteid.

Eesti LULUCF sektori KHG netoheide oli 2019. aastal -0,7 mln t CO2 ekv ehk kogusidumine on langenud. Euroopa komisjoni koostatud nn „olukorra jätkumise“ võrdlusstsenaariumi[[55]](#footnote-55) korral on Eesti LULUCF sektorile prognoositud heide 1,4 mln t CO2 ekv 2030. aastaks. Selle järgi ei tuleks Eestile ka tänaste kohustuste täitmine lihtsalt. Eesti enda prognoos näeb ette, et samamoodi jätkates oleks 2030. aastaks võimalik saavutada süsinikusidumine maksimaalselt tasemel -0,95 mln t CO2 ekv (vt joonist 6). Komisjoni poolt Eestile pakutav eesmärk aastaks 2030 (-2,5 mln t CO2 ekv) on 5 korda suurem kui meie praegune LULUCF sektori sidumise eesmärk (-0,5 mln t CO2) ning enam kui 3,5 korda suurem kui oli 2019. aasta LULUCF sektori sidumine. Veelgi enam, võrreldes komisjoni koostatud võrdlusstsenaariumiga, tuleks Eestil asendada 1,4 mln t CO2 ekv heidet -2,5 mln t CO2 ekv sidumisega (vahe on ligi 4 mln t CO2 ekv). Samu andmeid EL-üleselt vaadates ei ole Eestile seatud eesmärk proportsionaalne ei võrreldes praegu võetud kohustustega ega ka võrdlusstsenaariumitega. Leiame, et eesmärkide jaotamise loogika ei ole piisavalt põhjendatud ega läbipaistev ning sidumisvõimekus ja mõju liikmesriikide spetsiifiliselt on hindamata.



Joonis 6. LULUCF sektori kogu KHG sidumise ja heite prognoos maakasutuskategooriate kaupa aastani 2050, kt CO2 ekv. Allikas 2021. aasta LULUCF sektori aruanne[[56]](#footnote-56). Perioodil kuni 2030 on LULUCF sektor tervikuna veel siduv sektor, kuid alates 2032 muutub juba heitvaks sektoriks.

Komisjoni mõjuhinnangus väidetakse, et eesmärkide jaotus on proportsionaalne, kuna see on kulutõhusalt saavutatav. LULUCF uuringu järgi on Eestile pakutav -2,5 mln t CO2 ekv eesmärk saavutatav, kuid seletuskirjas näitena analüüsitud meetmete elluviimine üsna lühikese perioodi jooksul on kulukas ning sellega kaasnevad olulised muutused ja negatiivsed sotsiaalmajanduslikud mõjud (vt mõjude peatükki). Seejuures on kõige olulisema kumulatiivse mõjuga metsastamise programm, suure, kuid ajutisema mõjuga on ka saematerjali tootmise suurendamine. Need koos märgalade metsastamisega on ka isetasuvad investeeringud: pikas perspektiivis saadakse tulu, mis katab esimestel aastakümnetel tehtud kulud. Teisalt just eelistatud heite vähendamise meetmed avaldavad väiksemat mõju ning toovad samas kaasa olulise sotsiaal-majandusliku mõju. Seetõttu on oluline tagada, et KHG heitkoguste vähendamine toimuks järk-järgult ja kulutõhusal viisil ega kahjustaks ettevõtete konkurentsivõimet. Uute eesmärkide seadmine peab tuginema lisaks komisjoni mõjuhinnangule ka liikmesriigi hinnangule, mis arvestab riikide ja majandusvaldkondade eripäradega. Täiendavate meetmete rakendamine eeldab uusi kokkuleppeid erinevates valdkondades, sh tuleb arvestada juba kokkulepituga arengudokumentides ning seadusandlikul tasandil ning arvestada täiendava ajakuluga nende muutmiseks. Süsiniku sidumise suurendamise meetmete rakendamisel tuleb arvesse võtta ka mõju keskkonnale, eelkõige elurikkusele, ning sotsiaalsetele ja majanduslikele eesmärkidele.

Eestile seatud -2,5 mln t CO2 ekv eesmärgi arvestus põhineb 2020. aastal esitatud riiklikus KHG inventuuriaruandes (*National Inventory Report*, NIR) esitatud LULUCF sektori keskmise sidumise andmetel perioodil 2016-2018 (-2,1 mln t CO2 ekv), millele komisjon on arvestuses kasutatava majandatava ala pindalast lähtuvalt lisanud täiendava sidumise eesmärgi -0,4 mln t CO2 ekv. Seega lähtutakse mitte sidumispotentsiaalist, vaid 3-aastase perioodi keskmisest.

Kuna riikidele seatakse uued siduvad kohustused (sihttasemed), siis on oluline, et sihttaseme määramisel kasutatakse kõige uuemat riiklikku KHG aruannet (NIR). See annab võimaluse kasutada kõige täpsemaid teadaolevaid andmeid, sh Euroopa lõikes ka kliimamuutustest põhjustatud muutusi viimastel aastatel, ning võtta arvesse ka vahepealseid metoodika parendusi. 2021. aastal on Eesti valmis saanud ning esitanud uue ja täpsustatud NIRi[[57]](#footnote-57), milles on tulenevalt arvutusmetoodika muutumisest ning andmete täpsustamisest ja parendustest LULUCF sektori keskmine sidumine perioodil 2016-2018 väiksem: -1,8 mln t CO2 ekvivalenti. Eestile on oluline kõige uuemate ja täpsemate andmete arvesse võtmine 2030. aasta eesmärgi seadmisel. Seda toetab ka komisjoni enda lähenemine riiklike sihttasemete määramisel perioodil 2026-2029, kus tuginetakse värskematele andmetele, 2025. aastal esitatavale NIRile ning selles toodud LULUCF sektori keskmisele sidumisele perioodil 2021-2023. Seega kasutatakse kõige viimast NIRi ning sama soovime ka praegu 2030. aasta eesmärgi sätestamisel, et kasutataks kõige uuemat NIRi. Samuti on oluline, et riikide eesmärkides oleks võimalik teha tehnilisi korrektuure (*technical correction*) kuni kohustusperioodi lõpuni.

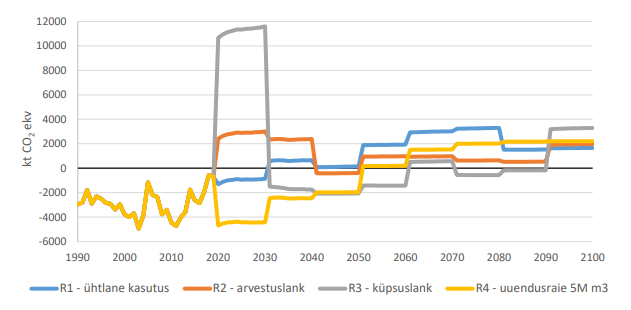
Metsade sidumist puudutava LULUCF arvestuspõhimõtte saab lihtsustatult taandada metsa tagavara kasvule. Kuna iga-aastaselt hinnatakse muutust, siis sidumise suurendamiseks peab tagavara pidevalt kasvama. Seega sidumisvõime kasv (netojuurdekasvu suurenemine) eeldab metsamaa pindala suurendamist ja/või majandusmetsades täiendavate metsakasvatuslike võtete rakendamist.

Eesti leiab, et LULUCF sektori regulatsioon peab toetama EL metsastrateegia seisukohti, sh 2030. aastaks Euroopas vähemalt kolme miljardi lisapuu istutamist, mida tuleb teha aga ennekõike Euroopa metsavaestesse piirkondadesse (28.10.2021 Vabariigi Valitsuses kinnitatud EL metsastrateegia Eesti seisukohad[[58]](#footnote-58)). Et metsarikastel riikidel on keeruline metsamaa pindala veelgi suurendada ja vastupidi, regionaalarengu ja muude, sh looduskaitseliste eesmärkide tagamiseks tuleb kohati hoopis metsapindala vähendada, siis tuleb sihttasemete seadmisel arvesse võtta nende riikide ajaloolist panust metsa pindala laiendamisel ja/või vajadusel näha ette täiendav kompensatsioon (nt nagu on kehtivas määruses Soomele ette nähtud täiendavad kompensatsiooniühikud). Metsastamise ja puude istutamise meetmeid tuleks ennekõike rakendada kahjustatud maadel (näiteks endised tööstus- või kaevandusalad), osana metsade taastamisest, ning linnapiirkondades, välja arvatud linnalähedased põllumaad ja väärtuslikud pärandniidud.

Valitsustevahelise kliimamuutuste paneeli (IPCC) kliimamuutusi ja maakasutust käsitleva raporti kohaselt võib jätkusuutlik maakasutus, sh jätkusuutlik metsamajandamine, ennetada ja vähendada maa degradeerumist, säilitada maa tootlikkuse ja ümber pöörata ebasoodsad kliimamuutuste mõjud maa degradeerumisele. See võib panustada ka kliimamuutuste mõju leevendamisse ja sellega kohanemisse. Maa seisundi halvendamise vähendamine ja ümber pööramine võib pakkuda kogukondadele kulutõhusust, vahetut ja pikaajalist kasu ning toetada kestliku arengu eesmärke (*Sustainable Development Goals*, *SDG*) koos kliimamuutuste mõju leevendamise ja sellega kohanemisega. Samuti võib jätkusuutlik metsamajandus vähendada metsamaa kasutuse muutmist (st, et ei hakata eelistama teisi maakasutusviise). Seetõttu on metsanduses oluline võimaldada riikidel jätkata selliste metsamajanduslike võtete kasutamist, millega on võimalik pikas perspektiivis suurendada metsade tootlikkust, süsiniku sidumist ja –varu ning parandada metsa tervislikku seisundit, sh arvestades muude metsa kui ökosüsteemi funktsioonide säilimisega. See on oluline selleks, et liikuda metsade ühtlase vanuselise jaotumise poole, kuid mida Komisjoni ettepanekus pakutud arvestuspõhimõtted ei võimalda piisavalt. Eesti maakasutussektoris on täiendavate meetmete rakendamine süsiniku sidumise suurendamiseks piiratud. Samas on kliimaeesmärkide saavutamiseks oluline võimaldada vananevate ja kahaneva süsiniku sidumise võimega tulundusmetsade noorendamist eesmärgiga tagada jätkuv pikaajaline süsinikdioksiidi sidumine. LULUCF uuringu andmetel moodustavad Eestis majandatavate metsade kuni 10 aasta jooksul uuendusraie kriteeriumitele vastavad puistud 44% pindalast. Seega on Eesti majandusmetsad ebaühtlase vanuselise jaotusega. Jätkusuutliku metsamajandamise eesmärgiks on säilitada ja parandada kõikide metsatüüpide keskkonnaalaseid, majanduslikke ja sotsiaalseid väärtusi nii praeguste kui tulevaste põlvkondade hüvanguks. Metsade jätkusuutlik majandamine aitab suurendada süsinikuvarusid metsamullas, talletada süsinikku puittoodetes ja asendada mittetaastuvate materjalide kasutust puidu kasutusega ning pakkuda lahendust ka metsasüsiniku küllastusprobleemile, mille korral vananev majandusmets enam süsinikku juurde ei seo (st süsinikuheide ja sidumine tasakaalustuvad üksteist)[[59]](#footnote-59). Seega on metsa jätkusuutliku majandamisega võimalik kaasa aidata atmosfääri KHG heite vähendamise eesmärkide saavutamisele metsade raadamise ja degradeerumise vähendamise, metsade kaitse, metsa taastamise, majandamise intensiivistamise ning metsade ja ülestöötatud puittoodete süsinikuvaru suurendamise kaudu[[60]](#footnote-60),[[61]](#footnote-61).

Keskkonnaministeeriumi tellimusel on valminud LULUCF sidumisvõimekuse uuring analüüsimaks kompleksselt LULUCFi sektori KHG sidumisvõimaluste potentsiaali ja ulatust 2030. ja 2050. aasta kliimapoliitika eesmärkide täitmiseks, arvestades sealjuures ka pikemaajalist perspektiivi (kuni 2100. aastani). Uuringus ei ole arvestatud teiste keskkonnavaldkonna eesmärkidega nagu nt elurikkuse ja ringmajanduse eesmärgid. LULUCF uuringus on kirjeldatud LULUCF sektori täiendavaid meetmeid ja nende potentsiaali süsiniku sidumise suurendamisel, millest järeldub, et täiendavate meetmete rakendamisel (joonis 7) on võimalik tõsta 2021-2030 perioodi keskmist LULUCF sektori sidumist kuni 0,5 mln t CO2 ekvivalendi võrra. LULUCF uuringu järgi on Eestile pakutav -2,5 mln t CO2 ekv eesmärk saavutatav, kuid toob kaasa märkimisväärsed kulud ja negatiivsed sotsiaalmajanduslikud mõjud, sh ettevõtete konkurentsivõime kahanemise. LULUCF sektoris süsiniku sidumise suurendamiseks tuleks täiendavalt kasutusele võtta mitmeid meetmeid: metsastamine, peenpuidust saematerjali tootmise kasv, täiendav tselluloositootmine, haritavate turvasmuldade viimine rohumaaks, aiandusturba kaevandamise vähendamine, jääksoode ja mahajäetud ammendatud turbatootmisalade korrastamine märgalaks või nende metsastamine ja looduslikkuse taastamine, hõredate puistuste ennakraie, metsakultiveerimise pindala tõstmine ning raiemahu vähendamine. Neist viimane meede on LULUCF sektori KHG netoheidet kõige enam ja kiiremini mõjutav.

LULUCF uuringus analüüsitud raiestsenaariumidest viiksid majandusmetsa vanuselise struktuuri ühtlustumisele kiiremini arvestuslangi ja ühtlase kasutuse stsenaariumid, samas kui küpsuslank ja uuendusraie 5 miljonit m3 suurendaksid ebaühtlust veelgi. Uuringus vaadeldi nelja erinevat raiestsenaariumi ning pikas perspektiivis metsamaa tagavara kasvab kõigi nelja stsenaariumi puhul, kuid mitte järjepidevalt 80 aasta jooksul. Kasv võib olla nii vaadeldava perioodi alguses, kesk- või lõpuosas. Metsa tagavara kasvul on kasvukohast, metsa liigilisest koosseisust, tervislikust seisundist ja vanusest tulenevad bioloogilised piirid. Kõige enam kasvab metsa tagavara uuendusraie 5 miljonit m3 stsenaariumi korral, kõige vähem aga ühtlase kasutuse stsenaariumis. 5 miljonit m3 stsenaariumi korral on ka süsinikuvaru puitses biomassis ja puittoodetes oluliselt suurem (sajandi lõpu poole isegi ligi kaks korda) kui teiste stsenaariumite korral. Siinkohal on oluline lisada, et nimetatud stsenaariumi süsinikuvaru hakkab alates 2070. aastast vähenema ning pikemas perspektiivis läheneb ülejäänud stsenaariumitele. Metsamaa ja puittoodete KHG netosidumine on pikemas perspektiivis (ehk siis vaatega kuni sajandi lõpuni) nullile lähenev kõikide raiestsenaariumite korral. Erinevused stsenaariumite vahel seisnevad selles, kui kiiresti süsiniku sidumine nullile läheneb ja kas aastal 2030 metsamaa ja puittooted ning ka LULUCF sektor tervikuna on sidujad või emiteerijad.



Joonis 7. Kasvuhoonegaaside netoheide LULUCF sektoris erinevate raiestsenaariumite korral perioodil 1990–2100 (kt CO2 ekv).

Metsakasvatuslike tegevustega on võimalik mõjutada nii metsa süsinikusidumise võimekust, seotud süsiniku kogust kui metsast saadava puidu kvaliteeti ja tulu. Lähtudes sotsiaalmajanduslikest aspektidest ja eesmärgist liikuda metsade ühtlasema vanuselise jaotuse poole on üks võimalik metsa majandamise stsenaarium ühtlase kasutuse stsenaarium, kuid selle korral ei ole Eestil võimalik täita Komisjoni ettepanekus toodud 2030. aasta sihttaset. LULUCF arvestuspõhimõtted ja seatud eesmärk ei võimalda arvestada vajadusega majandada metsi selliselt, et oleks võimalik liikuda metsade ühtlase vanuselise jaotuse poole. Seega on vajalik Eesti eesmärki oluliselt vähendada lähtudes metsade olemist ja uuematest andmetest (eelistatud), võimaldada täiendavat kompensatsiooni (Soome näide), seejuures sõltumatult loodusõnnetuste olemasolust, või muuta riiklike eesmärkide seadmiseks kasutatavat arvutusmetoodikat selliselt, et metsade olemit ja kestliku metsamajandamise põhimõtteid saaks eesmärgi seadmisel arvesse võtta. Komisjoni ettepanekus toodud sihttaset -2,5 mln t CO2 ekv on Eestil võimalik täita vaid raiemahu vähendamisel ka siis, kui võtta kasutusele kõik uuringus välja toodud teised meetmed. On oluline toonitada, et koguraiemahu vähenemisel suureneb küpsete majandusmetsade pindala ja osakaal oluliselt ning selle tulemusena suureneb omakorda häiringute oht ja väheneb puittoodetesse seotava süsiniku kogus. Majanduslikust vaatest toob see kaasa lisandväärtuse languse, kallimate sortimentide osakaalu vähenemise, väheneva omanikutulu ja investeeringud metsakasvatusse. Euroopa Komisjoni Teadusuuringute Ühiskeskus (JRC) kirjeldab uuringus[[62]](#footnote-62), et kuigi raie vähendamine võib olla kuni sajandi keskpaigani (2030-2050) lihtsaim viis metsade süsiniku­sidumist suurendada, siis on sellel negatiivsed sotsiaalmajanduslikud mõjud metsandussektoris ja tõenäoliselt põhjustaks metsade süsinikuvaru küllastumise, sama näitab ka Eesti LULUCF sektori sidumisvõimekuse uuring. Et ümber pöörata käesolev metsade süsinikuvarude vähenemine, tagamaks metsal põhineva biomajanduse vastavus ELi kliimaneutraalsuse eesmärgi saavutamisega, tuleb metsade juurdekasvu suurendamiseks metsi majandada ja uusi maid metsastada. Lisaks leitakse töös, et metsakasutuse suurendamine metsade vanuselise jaotuse ebaühtluse tõttu ja nn ’ebasoodne’ suurem raiemaht toob läbi asendusefekti ja süsiniku sidumise puittoodetesse kasu võrreldes tavapraktikatega kasu kliimamuutustega võitlemisel.

Täna LULUCF määruse ettepanekus toodud paindlikkusmeetmed ei ole piisavalt selged ning vajavad edasist täpsustamist ja vastuseid. Näiteks, loodusõnnetuste korral paindlikkuse kasutamisel on seatud kriteeriumiks, et paindlikkust saab kasutada vaid juhul, kui kogu EL maa arvestuskategooriate heide ületab sidumise. Ei ole selge, kuidas on see seotud varasema artikliga, mis lubas jätta sellise heite arvestusest välja. Samas võivad sagenevad loodusõnnetused olla ise põhjuseks, miks sektoriüleselt eesmärki ei saavutata. Kompensatsiooni saamiseks eeldatakse edasiste häiringute ärahoidmiseks meetmete kavandamist, mis aga ei pruugi olla seatud eesmärkide korral saavutatavad, st ei arvesta liikmesriigi metsade eripäradega ega vajalike metsa majandamise võtetega. Metsapoliitika kujundamise pädevuse jätmist liikmesriigile ja metsanduse kliimavõtmest laiemale käsitlemise vajadusele rõhutavad ka 28.10.2021 Vabariigi Valitsuses kinnitatud EL metsastrateegia seisukohad[[63]](#footnote-63), sh sõnastustes: 1.1. „Lisaks metsaga seotud kliima ja elurikkuse eesmärkidele, mis on silmapaistvalt integreeritud strateegiasse, tuleb tähelepanu pöörata ka metsade ja metsasektori üldisele potentsiaalile ning kestlikkuse majanduslikule ja sotsiaalsele mõõtmele.“ ja 1.2. „Metsade eest vastutavad liikmesriigid ning Euroopa Liidus metsaga seotud otsused ja poliitika peavad austama subsidiaarsuse põhimõtet ja liikmesriikide pädevust metsapoliitika valdkonnas. Euroopa Liidu tasemel ei ole mõistlik ega proportsionaalne piirata ja ette kirjutada detailseid metsamajandamise ja metsakasvatuslikke meetmeid. Peame oluliseks, et metsamajandamisvõtteid käsitletaks tasakaalukalt ja terviklikult, leides tasakaalu erinevate vajaduste ja eesmärkide vahel ja jättes liikmesriikidele rakendamisvabaduse.“

* 1. **Eesti toetab ühtse põllumajanduse, metsanduse ja muu maakasutuse sektori moodustamist alates 2031. aastast ja selle kliimaneutraalsuse saavutamist ELi üleselt aastaks 2035, juhul kui riiklike eesmärkide seadmisel arvestatakse riikide lähtekohtade ja eripärade ning võimalustega sidumist suurendada või heidet vähendada. Siduvate eesmärkide seadmisel maasektoris tuleb silmas pidada, et need ei mõjutaks negatiivselt toidujulgeolekut ja muude keskkonnaeesmärkide saavutamist, sh elurikkuse säilitamist.**

Selgitus: Euroopa Komisjoni ettepanek on laiendada alates 2031. aastast määruse reguleerimisala põllumajandussektori muude kui CO2 heitkogustega, hõlmates seeläbi kogu maakasutussektori ühe kliimapoliitika raamistiku instrumendiga ning määrata kindlaks liidu 2035. aasta maakasutussektori kliimaneutraalsuse eesmärk. Eesti toetab ühtse maasektori loomist, kuna see toob kõik maapoliitika ja maakasutuse kujundamisega otsustuskohad ühte sektorisse kokku ning võimaldab pidada arvestust ja saada parem ülevaade maakasutusega seotud kliimamõjudest. Maasektori kliimaneutraalsuse saavutamiseks tuleks komisjonil teha 2025. aastaks ettepanekud riiklike siduvate eesmärkide määramiseks. Peame oluliseks, et riiklike eesmärkide määramisel arvestataks riiklike eripärade ja võimalustega sidumist suurendada või heidet vähendada. Euroopa tasandil on metsastamine ühe võimalusena oluline, kuid arvesse tuleb võtta, et metsarikastes riikides on elurikkuse ja toidujulgeoleku seisukohast oluline ka muu maakasutus. Mitmekesine maastik pakub rohkem ökosüsteemiteenuseid ning just avamaastik, sh põllumajandusmaa loob seda mitmekesisust metsade vahele. Põllumajandusmaa ise paljude liikide elupaigana peab võimaldama ekstensiivistamist ja mitmekesisust ning pikaajalistel rohumaadel ja poollooduslikel kooslustel on oluline roll mulla süsinikusisalduse säilitamisel. Samuti tuleb arvestada asjaolu, et paljud pärandniidud on tänaseks metsamaana arvel ja oleme olukorras, kus elurikkuse strateegia eesmärkide saavutamiseks tuleb pärandniidud hoopiski taastada. Samuti tuleb arvestada tolmeldajaid käsitleva ELi algatusega[[64]](#footnote-64), mille üks eesmärk on kaitsta tolmeldajate looduslikke elupaiku ja parandada tolmeldajate elupaiku põllumajandusmaastikus. Arvestades siinjuures veel põllumajandusmaa toidutootmise põhieesmärki, on Eestis keeruline leida metsastamiseks sobivat maad. Seetõttu leiame, et metsarikastes riikides on oluline eelkõige säilitada olemasolevaid metsavarusid, tagades sellega süsiniku sidumine metsades, metsamullas ja puittoodetes.

Üksnes 25% Eesti pindalal tegeletakse põllumajandusega ning Eestis on põllumajandusmaa majandamine oluliselt ekstensiivsem võrreldes teiste ELi riikidega. Eestis on ELi riikidega võrreldes madal loomkoormus ning madal taimekaitsevahendite ja väetiste kasutamine. Eesti põllumajanduse kasvuhoonegaaside heited moodustavad EL põllumajanduse KHG heitest marginaalse osa – 0,35 %. 2020. aastal esitatud riikliku KHG inventuuriaruande järgi on Eesti ELi riikide lõikes põllumajandussektoris 1990. aastaga võrreldes suurimate KHG heite vähendajate hulgas, kuid 2005. aastaga võrreldes on heide mõnevõrra suurenenud. Heite suurenemine on tingitud tootmise taastumisest pärast ELiga liitumist. Leiame, et sihttasemed ei tohi negatiivselt mõjutada toidujulgeolekut ning ajaloolisi heitkoguste kõikumisi on vaja kohustuste ja eesmärkide seadmisel arvestada. Samuti ei saa unustada, et põllumajandusel on peale kliimaeesmärkide ka majanduspoliitilised (toiduga kindlustamine, tootlikkuse kasvatamine), sotsiaalpoliitilised (tootjatele sissetuleku tagamine, maapiirkondades elanikkonna majandustegevuse säilimine, ääremaastumise vältimine ning tasakaalustatud regionaalne areng) ja keskkonnakaitselised eesmärgid (vee- ja mullakaitse, elurikkuse säilitamine) ning julgeolekupoliitiline dimensioon, mis avaldub näiteks nii piirialadel asustuse säilitamises, toiduga varustatuse tagamises kui ka sotsiaalpoliitilise stabiilsuse säilimises. Tuleb leida toimiv tasakaal tootmise vajaduste ja võimaluste vahel, rakendades meetmeid, mis soodustavad kliimamuutuste leevendamist ja nende mõjuga kohanemist, kuid samal ajal ei pärsi põllumajandus- ja toidutööstuste konkurentsivõimet ega kahjusta toidujulgeolekut, sealjuures tuleb vältida viljakate põllumuldade või karjatamiseks kasutatavate püsirohumaade metsastamist või toidutootmiseks kasutamisest väljalangemist. Looduslike rohumaade hulgas võivad olla kõrge bioloogilise väärtusega rohumaad, mille säilitamine on tähtis avamaastike liigirikkuse säilitamiseks, mis on olulised rohekoridoride tugialadena ja aitavad vältida maastike ja elupaikade killustumist ning seeläbi liikide väljasuremist. Looduslikel rohumaadel on puhveraladena oluline roll ka kliimamuutustega kohanemises. Kliimaeesmärkide saavutamisel peame silmas pidama ka teisi keskkonnakaitse eesmärke, sh bioloogilise mitmekesisuse säilitamist. Enne looduslike rohumaade metsastamist on vaja läbi viia nende inventuur, et selgitada välja alad, mida on vajalik hoida looduslike ilmega rohumaadena elurikkuse säilitamise eesmärkide täitmiseks. Samuti tuleb enne avatud alade lõplikku metsastamist kaaluda Eestis veel vähe kasutatud põllumajandustootmise vormi agrometsandust. ÜPP strateegiakava 2021-2027 kaudu soovime edaspidi toetada väärtuslike püsirohumaade hoidmist ja majandamist. Ka nende puhul on selliste alade eelnev välja­selgitamine vajalik, sest tegemist võib olla ka rohumaadega, mis ei ole veel põllumajandus­maana PRIA registris ja/või mis ei paikne Natura 2000 või muudel kaitsealadel.

* 1. **Eesti teeb ettepaneku töötada EL tasemel välja suunised puidu asendusefekti arvutamiseks ja laialdasemaks kasutamiseks.**

Selgitus: mets seob atmosfäärist fotosünteesi teel süsinikku ja ladestab seda biomassi ja mulda. Kui metsas toimub raie, siis osa puidus olevast süsinikust seotakse toodetesse, teine osa kasutatakse energia tootmiseks ja kolmas osa jääb jäätmetena metsa. Kui metsa panus süsiniku sidujana ja hoidjana on üldteada, siis puittoodete kogupanust on vähem teadvustatud. Puittoodete panus KHG netoheide vähendamisel ja kliimaneutraalsuse poole liikumisel jaguneb kaheks: 1) otseselt toodetes seotud süsinik; 2) fossiilsete toodete asendamine ja seeläbi KHG heite vähendamine teistes sektorites ehk asendusefekt. Asendusefekti hindamisel kasutatav asendusfaktor hindab kui palju KHG heidet välditakse, kui puidust tooteid kasutatakse sama funktsiooni täitvate fossiilsete toodete asemel. See on oluline info, mille kohta ei ole praegu häid võrreldavaid andmeid ning mida ei ole seetõttu ka avalikkusele hästi kommunikeeritud. Metsasektori panuse hindamisel kliimamuutuste leevendajana on aga just asendusefekt võtmekohaks. Kõik muutused süsiniku talletajates on ajutised, kuna majandamis­võtete samaks jäämisel süsinikuvaru lõpuks stabiliseerub. Kliimaeesmärkide saavutamisel on oluline tõsta süsiniku koguhulka, mis on seotud metsa biomassi, mulda ja puittoodetesse, kuid pikas perspektiivis on sellel piirid. Samal ajal asendusefektist tulenev mõju on pidev. Asendusefekt võimendub järjepidevalt, süsinikku saab puitu taassiduda ning sama süsinikukogus jääb ringlema, st puidukasutuse „võit“ võimendub ajas. Euroopa Komisjoni Teadusuuringute Ühiskeskuse (JRC) ülevaates[[65]](#footnote-65) on öeldud, et vajalik on süsteemne ja terviklik vaade – oluline on kompleksselt hinnata süsiniku sidumist metsa, puitoodetesse ning samal ajal arvestada ka asendusefektiga. Raiemahtude vähendamine näib lihtsa lahendusena metsade sidumis­võime suurendamiseks lühikeses perspektiivis, kuid sellega kaasnevad negatiivsed sotsiaalmajanduslikud mõjud ning see viib ka pikemas perspektiivis küllastumiseni. Sellega kasvab ka oluliselt oht looduslike häiringute tekkeks (põlengud, tuuleheide, üraskid), mis toovad kaasa süsinikuheite. Lisaks, kui raiete ja puidukasutuse vähenemisel toimub vastupidine asendus, kus puittoodete asemel kasutatakse fossiilseid materjale, suureneb KHG heide oluliselt. Vastupidisel juhul viib raiemahu kasv suurema süsinikusidumiseni puittoodetes ja sellega kaasneks ka suurem asendusefekti mõju, kuid samas ei kompenseeriks see väiksemat süsiniku sidumist ja süsinikuvaru vähenemist metsades. Jätkusuutlike majandamisotsustega on võimalik kasvatada metsade netojuurdekasvu ning sellega ka puittoodete ja asendusefekti osa sidumisvõime suurendamisel.

# Arvamuse saamine ja kooskõlastamine

Kliimapaketi ettepanekud saadeti arvamuse saamiseks lisas 1 loetletud organisatsioonidele.

Laekunud arvamused seisukohtade kujundamiseks ja nendega arvestamine on toodud seletuskirja lisas 2 esitatud vastavustabelis.

Algatuse kohta koostatavatele Vabariigi Valitsuse seisukohtadele küsiti sisendit Maaeluministeeriumilt, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumilt ning Rahandusministeeriumilt. Kõigilt ministeeriumitelt saabus ka ettepanekuid, mida on seisukohtades arvesse võetud.

1. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R1119&from=ET> [↑](#footnote-ref-1)
2. <https://valitsus.ee/strateegia-eesti-2035-arengukavad-ja-planeering/strateegia> [↑](#footnote-ref-2)
3. Eesti Kasvuhoonegaaside inventuuri ja prognoosi andmed, mis kinnitati 15.03.2021 <https://www.envir.ee/et/eesmargid-tegevused/kliima/rahvusvaheline-aruandlus/kasvuhoonegaaside-heitkoguste-poliitikad-meetmed> [↑](#footnote-ref-3)
4. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/87/EÜ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:02003L0087-20200101&from=EN> [↑](#footnote-ref-4)
5. Euroopa Keskkonnaagentuuri aruanne „The EU Emissions Trading System in 2020: trends and projections“, lk 18 <https://www.eea.europa.eu/publications/the-eu-emissions-trading-system-1> [↑](#footnote-ref-5)
6. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus 2018/842 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R0842&from=EN> [↑](#footnote-ref-6)
7. Euroopa Komisjoni rakendusotsus (EL) 2020/2126 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020D2126&from=EN> [↑](#footnote-ref-7)
8. Euroopa Komisjoni eduaruanne, lk 7-8 <https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/strategies/progress/docs/com_2020_777_en.pdf> [↑](#footnote-ref-8)
9. Euroopa Keskkonnaagentuuri aruanne „*Trends and projections in Europe 2020*“, lk 17-18<https://www.eea.europa.eu/publications/trends-and-projections-in-europe-2020> [↑](#footnote-ref-9)
10. Euroopa Komisjoni eduaruanne, lk 6 <https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/strategies/progress/docs/com_2020_777_en.pdf> [↑](#footnote-ref-10)
11. Eesti JJM sektori heite sihttasemed aastateks 2021-2030 on määratud kindlaks Euroopa Komisjoni rakendusotsuses 2020/2126 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2020.426.01.0058.01.ENG> [↑](#footnote-ref-11)
12. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0631&from=CS> [↑](#footnote-ref-12)
13. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02018R0841-20210314> [↑](#footnote-ref-13)
14. Keskkonnaministeeriumi lubatud heitkoguse ühikute turuhinna prognoos perioodiks 2021-2030 tugineb rahvusvaheliste agentuuride (Refinitiv, ICIS) avalikele andmetele. [↑](#footnote-ref-14)
15. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52021PC0555> [↑](#footnote-ref-15)
16. <https://ec.europa.eu/energy/data-analysis/energy-modelling/eu-reference-scenario-2020_en> [↑](#footnote-ref-16)
17. Keskkonnaagentuuri ja Eesti Maaülikooli 2021. aastal koostatud analüüs „Maakasutuse, maakasutuse muutuse ja metsanduse sektori sidumisvõimekuse analüüs kuni aastani 2050“ https://envir.ee/media/4036/download [↑](#footnote-ref-17)
18. <https://ec.europa.eu/environment/forests/fpolicies.htm> [↑](#footnote-ref-18)
19. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52021DC0572> [↑](#footnote-ref-19)
20. <https://dhs.riigikantselei.ee/avalikteave.nsf/documents/NT0038CAB6?open> [↑](#footnote-ref-20)
21. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0554&from=EN> [↑](#footnote-ref-21)
22. <https://ec.europa.eu/energy/data-analysis/energy-modelling/eu-reference-scenario-2020_en> [↑](#footnote-ref-22)
23. [EUR-Lex - 52021SC0609 - EN - EUR-Lex (europa.eu)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021SC0609&qid=1637532307354) [↑](#footnote-ref-23)
24. Euroopa Komisjoni mõjuhinnang HKSi direktiivi muudatusettepanekule <https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/revision-eu-ets_with-annex_en_0.pdf> [↑](#footnote-ref-24)
25. KPMG Baltics OÜ uuring “Euroopa Liidu 2030. aasta kliimaeesmärgi võimaliku ambitsioonikuse suurendamise sotsiaalmajandusliku mõju analüüs”, 2021. Uuringu lõppraporti saab alla laadida Keskkonnaministeeriumi kodulehelt <https://envir.ee/kliima-ja-keskkonnakaitse/kliima/uuringud> [↑](#footnote-ref-25)
26. KPMG uuringu eeldused ei ole üks-ühele võrreldavad komisjoni ettepanekuga. KPMG uuringus arvestati, et tasuta LHÜde eraldatav maht on 30% heitkogustest ning LHÜde hinnaks arvestati perioodi 2026-2030 keskmisena 42,2 ja 64,4 eurot. [↑](#footnote-ref-26)
27. Euroopa Komisjoni mõjuhinnang HKSi direktiivi muudatusettepanekule <https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/revision-eu-ets_with-annex_en_0.pdf> [↑](#footnote-ref-27)
28. Euroopa Komisjoni mõjuhinnang JJMi muudatusettepanekule <https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/proposal-amendment-effort-sharing-regulation-with-annexes_en.pdf> [↑](#footnote-ref-28)
29. Eesti Kasvuhoonegaaside prognoosi andmed, mis kinnitati 15.03.2021 <https://www.envir.ee/et/eesmargid-tegevused/kliima/rahvusvaheline-aruandlus/kasvuhoonegaaside-heitkoguste-poliitikad-meetmed> [↑](#footnote-ref-29)
30. Uuring kulutõhusaimate meetmete leidmiseks kliimapoliitika ja jagatud kohustuse määruse eesmärkide saavutamiseks Eestis, Finantsakadeemia, 2018. <https://www.kik.ee/sites/default/files/aruanne_kliimapoliitika_kulutohusus_final.pdf> [↑](#footnote-ref-30)
31. Eesti kliimaambitsiooni tõstmise võimaluste analüüs, SEI Tallinn, 2019 <https://www.sei.org/wp-content/uploads/2019/10/eesti-kliimaambitsiooni-t%C3%B5stmise-v%C3%B5imaluste-anal%C3%BC%C3%BCs-1.pdf> [↑](#footnote-ref-31)
32. Uuring kulutõhusaimate meetmete leidmiseks kliimapoliitika ja jõupingutuste jagamise määruse eesmärkide saavutamiseks Eestis, Finantsakadeemia, 2018. <https://www.kik.ee/sites/default/files/aruanne_kliimapoliitika_kulutohusus_final.pdf> [↑](#footnote-ref-32)
33. Tallinna regiooni säästva liikuvuse strateegia avalik kavand 2019 <https://www.mnt.ee/sites/default/files/elfinder/article_files/tallinna_liikuvuskva_2019november_portrait.pdf> [↑](#footnote-ref-33)
34. Euroopa Komisjoni mõjuhinnang sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite CO2-heite normide määruse muudatusettepanekule <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CONSIL:ST_10906_2021_ADD_5&qid=1632774331143&from=ET> [↑](#footnote-ref-34)
35. Kliimamuutuste suhtes vastupanuvõimelise Euroopa kujundamine - ELi uus kliimamuutustega kohanemise strateegia (COM (2021) 82) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0082&from=EN> [↑](#footnote-ref-35)
36. Keskkonnaagentuuri ja Eesti Maaülikooli 2021. aastal koostatud analüüs „Maakasutuse, maakasutuse muutuse ja metsanduse sektori sidumisvõimekuse analüüs kuni aastani 2050“ https://envir.ee/media/4036/download [↑](#footnote-ref-36)
37. https://www.eramets.ee/metsandusuudised/metsanduse-majandusmoju-2019-aastal-andis-metsandussektor-ule-10-protsendi-riigi-maksutuludest/ [↑](#footnote-ref-37)
38. Loodusdirektiivi (92/43/EMÜ) artikkel 17 aruanne: <http://cdr.eionet.europa.eu/Converters/run_conversion?file=ee/eu/art17/envxtxasa/EE_habitats_reports20190725-083848.xml&conv=589&source=remote> [↑](#footnote-ref-38)
39. https://envir.ee/elusloodus-looduskaitse/metsandus/lulucf [↑](#footnote-ref-39)
40. “Eesti kliimaambitsiooni tõstmise võimaluste analüüs”, SEI Tallinn, 2019 <https://www.sei.org/wp-content/uploads/2019/10/eesti-kliimaambitsiooni-t%C3%B5stmise-v%C3%B5imaluste-anal%C3%BC%C3%BCs-1.pdf> [↑](#footnote-ref-40)
41. Uuring kulutõhusaimate meetmete leidmiseks kliimapoliitika ja jõupingutuste jagamise määruse eesmärkide saavutamiseks Eestis, Finantsakadeemia, 2018. <https://www.kik.ee/sites/default/files/aruanne_kliimapoliitika_kulutohusus_final.pdf> [↑](#footnote-ref-41)
42. <https://www.mkm.ee/sites/default/files/1._riikliku_energiasaastukohustuse_taitmiseks_sobilike_finantsmeetmete_arvutusmetoodikate_valjatootamine_ja_energiasaastu_potentsiaali_hindamine_1.pdf> [↑](#footnote-ref-42)
43. KPMG Baltics OÜ uuring “Euroopa Liidu 2030. aasta kliimaeesmärgi võimaliku ambitsioonikuse suurendamise sotsiaalmajandusliku mõju analüüs”, 2021. Uuringu lõppraporti saab alla laadida Keskkonnaministeeriumi kodulehelt <https://envir.ee/kliima-ja-keskkonnakaitse/kliima/uuringud> [↑](#footnote-ref-43)
44. Keskkonnaagentuuri ja Eesti Maaülikooli 2021. aastal koostatud analüüs „Maakasutuse, maakasutuse muutuse ja metsanduse sektori sidumisvõimekuse analüüs kuni aastani 2050“ https://envir.ee/media/4036/download [↑](#footnote-ref-44)
45. Euroopa Keskkonnaagentuuri andmete kohaselt (2021). [↑](#footnote-ref-45)
46. Euroopa Komisjoni otsus 2011/278/EÜ, millega määratakse kindlaks kogu liitu hõlmavad üleminekueeskirjad Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ artikli 10a kohaste tasuta saastekvootide ühtlustatud eraldamiseks (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32011D0278&from=EN>) [↑](#footnote-ref-46)
47. Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2021/447, [millega määratakse vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/87/EÜ artikli 10a lõikele 2 kindlaks lubatud heitkoguse ühikute tasuta eraldamisel kasutatavate võrdlusaluste muudetud väärtused ajavahemikuks 2021–2025](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R0447&qid=1634020033357&from=en). [↑](#footnote-ref-47)
48. KPMG Baltics OÜ uuring “Euroopa Liidu 2030. aasta kliimaeesmärgi võimaliku ambitsioonikuse suurendamise sotsiaalmajandusliku mõju analüüs”, 2021. Uuringu lõppraporti saab alla laadida Keskkonnaministeeriumi kodulehelt <https://envir.ee/kliima-ja-keskkonnakaitse/kliima/uuringud> [↑](#footnote-ref-48)
49. Euroopa Komisjoni andmed transpordisektori kasvuhoonegaaside heite kohta (https://ec.europa.eu/clima/eu-action/transport-emissions\_en) [↑](#footnote-ref-49)
50. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni neljas kasvuhoonegaaside uuring 2020 (https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Fourth%20IMO%20GHG%20Study%202020%20-%20Full%20report%20and%20annexes.pdf) [↑](#footnote-ref-50)
51. <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx> [↑](#footnote-ref-51)
52. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguse seiret, aruandlust ja kontrolli (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:02015R0757-20161216&from=EN) [↑](#footnote-ref-52)
53. Veohindade kallinemine tuleneb ja on arvutatud vastavalt HKS mõjule kütuse hindadele, mis omakorda kandub suuresti edasi kaupade/teenuste hindade kasvuks. [↑](#footnote-ref-53)
54. <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer> [↑](#footnote-ref-54)
55. <https://ec.europa.eu/energy/data-analysis/energy-modelling/eu-reference-scenario-2020_en> [↑](#footnote-ref-55)
56. https://old.envir.ee/sites/default/files/Kliima/ghg\_projections\_pams\_estonia\_2021\_15.03.21\_3.pdf [↑](#footnote-ref-56)
57. Eesti KHG heitkoguste aruanne perioodi 1990-2019 kohta: <https://old.envir.ee/sites/default/files/Kliima/nir_est_1990-2019_15.03.2021.pdf> [↑](#footnote-ref-57)
58. <https://dhs.riigikantselei.ee/avalikteave.nsf/documents/NT0038CAB6?open> [↑](#footnote-ref-58)
59. Raport „Mets ja kliimamuutused“ <https://www.envir.ee/sites/default/files/Mets/metsad_ja_kliima_muutused_v3.0_eesti_keelne.pdf> [↑](#footnote-ref-59)
60. IPCC Raport, lk 369<https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/4/2019/11/07_Chapter-4.pdf> [↑](#footnote-ref-60)
61. Carbon Balance and Management artikkel <https://cbmjournal.biomedcentral.com/articles/10.1186/1750-0680-8-2> [↑](#footnote-ref-61)
62. <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC124374> [↑](#footnote-ref-62)
63. <https://dhs.riigikantselei.ee/avalikteave.nsf/documents/NT0038CAB6?open> [↑](#footnote-ref-63)
64. EL-i tolmeldajate algatus (COM(2018)395), <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/et/TXT/?uri=CELEX:52018DC0395> [↑](#footnote-ref-64)
65. Grassi, G., Fiorese, G., Pilli, R., Jonsson, K., Blujdea, V., Korosuo, A. and Vizzarri, M., (2021). Brief on the role of the forest-based bioeconomy in mitigating climate change through carbon storage and material substitution, Sanchez Lopez, J., Jasinevičius, G. and Avraamides, M. editor(s), European Commission, JRC124374. [↑](#footnote-ref-65)