



Kliimaministeerium  
info@kliimaministeerium.ee  
Suur-Ameerika 1  
15006, Tallinn, Harju maakond

Teie 05.08.2024 nr 1-4/24/3788

Meie 03.09.2024 nr 1.2-3/24/13639-2

### **Ettepanekud kliimakindla majanduse seaduse eelnõu täiendamiseks**

Tulenevalt tagasisidestamiseks saadetud kliimakindla majanduse seaduse eelnõust ja seletuskirjast edastame Transpordiameti ettepanekud eelnõu täiendamiseks:

1. Seaduse seletuskirjas on läbivalt kasutatud termineid „kliimasõbralikkus“ ja „keskkonnasõbralik“. Teeme ettepaneku kaaluda nende asemel termini „kliimasäästlikkus“ kasutamist.
2. Eelnõu §-s 4 on viidatud komisjoni delegeeritud määrusele (EL) 2020/1044. - HÕNTE § 28 lg 6 kohaselt välditakse seaduseelnõus otsest viidet direktiivi sätetele. Lubatud on otsesed viited ainult Euroopa Liidu direktiivi tehnilistele sätetele, mida Eesti peab üksüheselt kohaldama ja mille kordamine seaduseelnõus ei ole õigusselguse seisukohalt otstarbekas ega vajalik. Antud juhul on viidatud EL komisjoni delegeeritud määrusele, kuid selle seaduses esitamine ei ole vajalik, kuna normi adressaat on riik KHG-de aruandluse kontekstis. Teeme ettepaneku sätestada viide EL parlamendi ja nõukogu määruse 525/2013 delegatsiooni normile, mille alusel juhised kehtestatakse, kui see on möödapääsmatult vajalik (nt art 6 lg 2 vmt).
3. Teeme ettepaneku eelnõu §-s 8 kasutada mõiste „kaasnevate riskide“ asemel mõistet „kaasneva mõju“. Risk tähendaks seda, et oht on teada, kuid siiski riskitakse. Seega oleks „kaasnev mõju“ antud juhul täpsem.
4. Seletuskirja § 26 lg 2 p-s 1 on toodud energeetikasektori eesmärgi indikatiivne sihttaseme CO<sub>2</sub> 2030. aastaks 4 321 314 t CO<sub>2</sub> ekv. Kuna heitkoguste arvutuskäigud ja sihttasemed võivad muutuda, siis oleks mõistlik konkreetsete numbrite esitamisel viidata ametlikule aruandele, kus kajastub nende heitkoguste väärtuse arvutamise meetoodika, sh valdkondlikud jaotused.
5. Teeme ettepaneku seletuskirja § 27 „transpordisektori KHG emissioonide asfaldi komponent“ viia üle § 29 tööstuse ja ehituse juurde. Taristu ehituse ja remondi olulisemad KHG emissioonid annab asfalt, betoon, teras ning materjalide transport. Täiendav piirang asfaldi kasutamiseks teeb halba keskkonnale, sundides selle asendama betooniga, millel on kuni kolm korda suurem KHG emissioon ning on samas ka oluliselt kallim. Elektriveokite ja busside suurem teljekoormus eeldab teede tugevdamist ja paksemaid asfaltkatteid.

- Üleminek elektrisõidukitele ja bussiliikluse arendamine eeldab samuti kvaliteetseid teid ja tänavaid.
6. Seletuskirja § 27 lg 2 juurde on mõistlik lisada viide allikale, kuidas on saadud need tulemused, mida võrreldakse 1990. aastaga. Kui arvutusmetoodika muutub, siis on täpselt teada, millisele allikale seaduse kirjutamise ajal tugineti.
  7. Seletuskirja §-s 27 sätestatakse transpordisektori eesmärk. Seatud eesmärk on arusaadav, kuid ei ole aru saada, milline on erinevate poolte roll ja kohustused nende eesmärkide saavutamiseks, sh millist rolli erinevad avaliku sektori institutsioonid (mh allasutused) ja haldustasemed (riik, KOV-id) peaksid kandma heitkoguste vähendamisel. Lisaks täpsustatud rollijaotusele on vajalik sätestada ka, kuidas toimub aruandlus kohustuste täitmise osas, järelevalve ja sanktsioonid juhul kui kohustusi ei täideta. Vastasel juhul ei pruugi olla täpsustatud sektori eesmärgi sätestamisest kuigivõrd kasu, kuna EL tasemel juba kehtib jõupingutuste jagamise määrus (JJM), millega kehtestatakse riikidele nn JJM sektoritele sektorite ülese kasvuhoonegaaside vähendamise kohustused.
  8. Seletuskirja §-s 27 sätestatakse olemasoleva meetmena, millel on märkimisväärne mõju sektori kasvuhoonegaaside heite vähenemisele, elektri kasutamise soodustamine sõiduautes. Juhime tähelepanu, et selline meetme nimetus on muutunud esiteks ebakorrektses – elektrit saab erineval moel sõiduautes kasutada, kuid mõeldud on siin ilmselt elektrisõidukite osakaalu tõstmise soodustamist. Teeme ettepaneku lisada lause järgi nt “jt energiatõhusamad sõidukid”. Heite vähenemine ei tule ainult elektrisõidukite osakaalu kasvust, vaid järgmise 5-10 a jooksul ka ökonoomsemate sisepõlemismootoriga sõidukite osakaalu kasvust.
  9. Teeme ettepaneku seletuskirja § 27 tabel 2 punkt 3 defineerida meetme maht lisades uute autode CO<sub>2</sub> heite vähenemise trajektoori (siht- vähemalt EL keskmine nõutud). Sellisel juhul tekib selge alus, mida on võimalik konkreetselt seirata ning hinnata.
  10. Teeme ettepaneku lisada seletuskirja § 27 tabel 2 meetmetele indikatiivsed summad ning proportsionaalsed rahastusallikad.
  11. Palume täpsustada, kas eelnõu § 34 lg 6 „Avaliku sektori administratiivne autopark on 2035. aastaks kasvuhoonegaaside heitevaba“ alla kuuluvad ka sõidukid, millega sooritatakse riiklikke sõidueksameid. Juhime tähelepanu, et automaatkäigukastiga sõidukiga sõidueksami sooritanud isik kehtiva seaduse kohaselt manuaalkäigukastiga sõidukit juhtida ei tohi, seega tuleb kas muuta seadust või lubada erandid.
  12. Eelnõu § 35 sätestab, et avalikul sektoril on kohustus mh strateegiliste arengudokumentide ja tegevusplaanide koostamisel ja elluviimisel võtta kasutusele asjakohaseid meetmeid, mis toetavad kasvuhoonegaaside vähendamise eesmärkide täitmist. Jääb aga ebaselgeks, kuidas seda praktikas tuleks järgida nt teehoiukava koostamisel. Kas “asjakohased meetmed” on asutuste enda sisustada?
  13. Palume täpsustada, mis asutus hakkab teostama/vastutama eelnõu § 44 lg 3 p 2 kliimamuutuste leevendamise ja kliimamuutustega kohanemise eesmärkide asjakohasuse ja piisavuse ülevaate koostamise eest.
  14. Seletuskirja lk 62 järgi jätkab riiklike inventuuride ja prognooside koostamist EKUK „Haldusülesanded antakse EKUKle üle selles mahus, milles EKUK on neid ülesandeid siiani täitnud. Muudatusega ei kavandata sisulist muutust senises ülesannete täitmise korralduses“. Teeme ettepaneku lisada seletuskirja, et Kliimaministeerium tellib lisaks EKUK halduslepingule prognooside koostamiseks sisendit valdkondlikelt ekspertgruppidele. KHG prognooside koostamine eeldab erinevate valdkondade ekspertide tehnilist kaasamist, eelduste ja parameetrite valideerimist. Senine korraldus näitab, et EKUKi ja ametnike kohtumisest selleks ei piisa, mistõttu on meetmete mõjude hinnangud ja prognoosid aegunud ning näiteks EKUK kasutatavad sisendandmed transpordi põhinäitajate osas (autopargi läbisõit) ei kattu Transpordiameti poolt seiratud andmetega.

Loodame, et meie ettepanekutest on Teile abi.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)  
Karin Victoria Kuuskemaa-Ivanov  
juhataja  
õigusosakond

Romario Siimer  
51931859, Romario.Siimer@transpordiamet.ee