



Yoko Alender
Kliimaminister
yoko.alender@kliimaministeerium.ee

Koopia

Erkki Keldo
Majandus- ja tööstusminister
erkki.keldo@mkm.ee

Keit Kasemets
Kantsler
keit.kasemets@kliimaministeerium.ee

info@mkm.ee
info@kliimaministeerium.ee

Kliimakindla majanduse seaduse eelnõu

Eesti Gaasiliit tänab võimaluse eest anda tagasisidet Kliimaministeeriumi kliimakindla majanduse seaduse eelnõule, millega luuakse alus aluse kliimakindlaks, konkurentsivõimeliseks ja vastupidavaks majanduseks, seades kasvuhoonegaaside heitkoguste eesmärgid, soodustades puhaste tehnoloogiate kasutuselevõttu ning ressursside suuremat väärindamist. Eesti Gaasiliidu mõtted, ettepanekud ja kommentaarid on järgmised:

Üldised kommentaarid seaduseelnõu kohta

1. Kliimakindla majanduse eelnõu vajadus ja otstarve jääb arusaamatuks, sest Eestis olevate regulatsioonide alusel on võimalik kõiki käesoleva seaduse eelnõus püstitatud eesmärgid ja põhimõtteid täita. Võttes arvesse, et käesoleva seaduseelnõu jõustamiseks on tugev poliitiline tahe ja suure tõenäosusega jõustatakse see, siis võiks eelnõu üheks oluliseks panuseks Eesti Vabariigi seadusandlusesse olla ühtne arusaam ja meetodika erinevate tehnoloogiate kasutamisest või emissioonide arvutamisest.

Näiteks võib välja tuua, et seaduse eesmärgi kirjeldamisel lähtub seaduse eelnõu kliima raamkonventsiooni, Kyoto protokoll, Pariisi kokkuleppe ja Euroopa õigusaktides sätestatust. Tekib küsimus, et kas kehtiv Eesti seadusandlus, mis küll baseerub suuresti EL ja rahvusvahelisel õigusel,

enam midagi reguleerib ja kas seal sätestatust omab mõju või saab kliimakindla majanduse seadus olema kõikide teiste seaduste jaoks ülim.

Väga oluline on see, et kõik turuosalised saaksid asjadest ühtemoodi aru ja et kõikide tegevused oleksid mõõdetud ühesuguse mõõdupuuga. Eesti Gaasiliit on varasemalt juhtinud tähelepanu ühele väga olulisele kitsaskohale, mis puudutab emissioonide arvutamist. Kliima raamkonventsioon, Pariisi kokkulepe ja heitkoguste kauplemise süsteem kasutab emissioonide arvutamisel IPCC meetodikat. Selle meetodika kaudu raporteerib ka Eesti oma edusamme nii ÜRO-le kui ka teatud failide osas Euroopa Komisjonile. Samal ajal on Euroopa Liidu õigusaktides teistsugused meetodikad, mis erinevad IPCC meetodikast. See tähendab, et ühe energiakandja kasutamine samas sektoris annab erineva KHG jalajälje.

Kui me näiteks vaatleksime puidu biomassi kasutamist kaugkütte ettevõtte katelseadmes, siis IPCC meetodika kohaselt on lõpptarbija raporteeritav emissioon väärtusega „0“. Kuigi on teada, et puu saetakse metsas maha, see töödeldakse hakkepuiduks ja transporditakse katlamajja, kus kõik protsessid nõuavad energiat ja kütust. IPCC meetodika kohasel jääb heide metsandusse, transporti ja tööstusse, aga energeetikasektoris, kus puidu biomass põletatakse, raporteeritakse „0“.

Kui vaadelda sama olukorda Euroopa Liidu taastuvenergia direktiivi meetodikast lähtuvalt, siis rakendub soojatootjale konkreetne KHG heide iga MJ hakkepuidu kohta vastavalt kokkuveo kaugusele.

Kahe erineva meetodika kohaselt võib soojatootja olla taastuvenergia kasutaja või KHG emitteerija. Lähtuvalt sellest, et läbi millise meetodika riik konkreetse valdkonna heitmeid arvutab, mõjutab väga suuresti samas valdkonnas tegutsevaid ettevõtteid. **Kui kliimakindel seadus lähtub mõlemast saadaval olevast meetodikast, siis kuidas on tagatud ettevõtete õigused ja kohustused, kui sama valdkonda reguleerivad samaaegselt nii EL kui ka rahvusvaheline õigus?**

Tekib küsimus, kas riigil peaks olema õigus ja vaba voli iga konkreetse valdkonna osas otsustada, et millist meetodikat kasutatakse. Sellest sõltub suuresti ka konkreetse valdkonna keskkonnapoliitika, toetatavad tegevused või piirangud. Seetõttu oleks oluline paika panna õigusselgus KHG meetodikate kasutamisel, sest sellest ei sõltu üksnes erinevate valdkondade sisene konkurents ja ettevõtluskeskkond vaid ka hind, mida peab lõpptarbija kinni maksma kliimaeesmärkide täitmisel.

Viimase puhul on heaks näiteks transpordisektori kliimaeesmärkide täitmine. Kui jagatud kohustuste määru kontekstis (IPCC meetodika) on igasugune biokütus sisuliselt nullheitmega, siis taastuvenergia direktiivi kohaselt on igal biokütusel heide olemas ning vahet tehakse ka esimese või teise generatsiooni biokütustel, mille tarbimisele on pandud piirangud. Kui riik hakkab transpordisektori eesmärgi taastuvenergia direktiivi kohaselt täitma taastuvenergia osakaalu nõudega, siis ei tohiks Eesti kütuseturul sisuliselt I generatsiooni biokütuseid olla. Samal ajal on I põlvkonna biokütused odavamad kui II generatsiooni biokütused, mistõttu maksab tarbija rohkem kui eesmärki täidetakse II generatsiooni biokütustega. Kui kliimakindla majanduse seaduses hinnatakse transpordisektori KHG heitmeid vastavalt IPCC meetodikaga, siis tekib küsimus, et miks samal ajal on Kliimaministeerium menetlemas seaduse eelnõud, mis välistab tarbija jaoks odavama lahenduse kasutamist. Eriti kurioosseks muudab olukorra tõsiasi, et kui riigil on kohustus

rahvusvaheliselt raporteerida edenemist KHG ühikute kontekstis, siis miks seatakse eesmärgid taastuenergia ekvivalendis. Esiteks Eesti puhul ei toeta see siseriiklikku taastuenergia tootmist ega ei ole kõige efektiivsem lahendus emissioonide vähendamiseks.

Eelpool toodust tulenevalt sooviksime eelnõus näha konkreetset viidet meetodikatele, mida ühes või teises sektoris kasutatakse või lähtutakse edasisel poliitika kujundamisel ainult ühest meetodikast. Ühtse meetodika kasutamine annab kõikidele turuosalistele ühise arusaama ettevõtte põhiste emissioonide arvutamisest, energiakandjate jalajälgede hindamisest, mis ei anna ruumi kaheti tõlgendamiseks ega loo juriidilist pretsedenti, kus kahel osapoolel on sama energiakandjaga seonduvalt võimalik deklareerida erinev heide ja mõlemal on õigus.

2. Palume analüüsida teiste seaduste ja määruste alusel kehtestatud keskkonnanõuete muutmist või ülevaatamist, mis puudutavad erandeid, aktsiisimäärasid ja muid instrumente, millega senimaani on turgu reguleeritud. Praegusel hetkel jääb mulje, et käesoleva eelnõuga hakatakse tugevasti reguleerima erinevaid valdkondi ning kehtestatakse konkreetset eesmärgid, kuid meie hinnangul on jäetud analüüsimate, et millistest kohtadest on võimalik kõige lihtsamal moel emissioonidest vabaneda. Ilmselt võimaldaks olemasolevaid eesmärgid pehmendada ja muuta prognoose, mis tähendaks lõpptarbijatele väiksemat hinnatõusu.

Heaks näiteks saab tuua AÕKS § 105 lg 3 alusel kehtestatud määruse nr 44 „Väljaspool tööstusheite seaduse reguleerimisala olevatest põletusseadmetest väljutavate saasteainete heite piirväärtused.“ § 1 lg 4 p 4 toodud vabastus asfalditehastes kasutatavatel põletusseadmetele. Määruse nr 44 § 1 lõike 4 kohaselt vabastati Eestis vääveldioksiidi (SO₂), lämmastikoksiidide (NO_x) ja osakeste heite piirmäärade jälgimise kohustusest teatavad põletusseadmed vaatamata asjaolule, et nende heited on märkimisväärselt välisõhu kvaliteeti halvendavad. Põhjenduseks tõi KKM toona (2016. aastal) soovi mitte panna Eestile olulisi tööstussektoreid naabritega võrreldes ebasoodsamasse konkurentsitingimust, kuivõrd heite piirväärtustele vastamise tagamine on tehnoloogiliselt kallis. Lisaks oli teine, Eestispetsiifiline eesmärk - mitte vähendada Eesti kodumaise väävlirikka põlevkiviõli kasutusvõimalusi (vt. lisatud direktiivi mõjude analüüsi dokument).

Kuigi SO₂ ega NO_x näol ei ole tegemist otseselt kasvuhooneefekti põhjustavate ainetega, on need siiski üliolulised õhu saasteained, mis osaliselt lahustuvad veepiiskades ja muudavad sademed happeliseks. Lisaks sellele ka põlevkivikütteõli põletamisest tekkiv süsinikdioksiid ja teised ühendid. Happevihmad on keskkonnale ohtlikud ning kahjustavad pinnast, taimestikku ja vee-elustikku, aga ka hooneid ning muud vara. Happevihmad on globaalne probleem, sest õhuvooludega kanduvad happesademed ühest riigist teise. Eesti Statistikaameti andmeil paisati hapestumise ekvivalendis väljendatuna Eestis 2017. aastal õhku 2500 tonni happesademe põhjustavaid gaase, millest lõviosa moodustas vääveldioksiid. Seega võib väita, et SO₂, NO_x ja peenosakeste heide mõjutab kliimat kaudselt. (Loe ka <https://www.eea.europa.eu/et/articles/meie-iga-hingetomme-ohukvaliteet-euroopas>).

Erinevalt suurtest EL riikidest on kehtiv vabastus olnud algusest peale üsna vähese mõjuga eeskätt seetõttu, et mitmeid vabastuse saanud põletusseadmeid pole Eestis kunagi kasutusel olnud (näit. kõrgahjude eelsoojendid, mineraalõli ja gaasi rafineerimistehasete põletusseadmed, avamereplatvormidel kasutatavad gaasiturbiinid jt.) või oli neid kasutusel vaid mõni üksik (näit. koksiahjud Kohtla-Järvel või tselluloositehase utilisaatorkatel Kehras). Samuti on mitmed põletusseadmed, mis esialgu piirmäärade jälgimise kohustusest vabastuse said, sellest turumõjude tõttu ise vabatahtlikult loobunud. Nii on näiteks

juhtunud põllumajanduslike viljakuivatitega, mille toodang ei vastanud põlevkiviõli põletades mingil hetkel enam toiduainetööstuse kvaliteedinõuetele ja põllumehel oli mõistlikum üle minna väiksemate heitmetega kütustele. Ainsa märkimisväärset mahtu omava sektorina on SO₂ heite piirmäärade jälgimise kohustusest vabastust jäänud nautima ca 10 Eesti asfaldivabrikut, mis kasutavad oma pöördahjude kütteks põlevkiviõli. Hoolimata Eesti kliimaeesmärkidest ei ole nad väljendanud kavatsust välisõhu saastamist lõpetada seni kuni regulatsioonid seda otseselt ära ei keela. Veelgi enam, Eesti turule pakutakse mujal Euroopas regulatsioonide tõttu töö lõpetanud masuudil ja ka kivisöel SIC! töötavaid asfaldivabrikuid. Kurioosne on see, et Eesti jätkuvalt kehtiva määruse nr 44 § 1 lõike 4 kohase vabastuse tõttu oleks selliste keskkonnaaenulike seadmete kasutamine lubatud.

Kokkuvõtvalt on Eesti õigusmaastikul väga palju sätteid ning erisusi, mis käesoleva eelnõu eesmärgistamisel või põhimõtete kujundamisel on kehtivas regulatsioonis lubatud ja toetatud, kuigi töötavad vastu kliimaeesmärkide saavutamisse.

Kui Eestis võetakse vastu kliimakindla majanduse seadus, millega proovitakse turult vähemsaastavaid kütuseid välja nügida (gaasilised kütused), aga endiselt soodustatakse rohkem saastavate kütuste kasutamist nagu põlevkivikütteeõli (lisaks väga soodne aktsiisimäär), kivisüsi ning kerge- ja raske kütteeõli, siis on säärane lähenemine tagurpidine ja ilmselt Euroopa Liidus ka ainuke lähenemisviis emissioonide vähendamiseks.

Lisaks saab välja tuua, et **Eesti Gaasiliit on juba viimase kahe aasta jooksul teinud korduvalt ettepanekuid emissioonide vähendamiseks elamumajanduses. Kontseptsiooni „tõhusast gaasküttest“ on tutvustatud kõikidele ametnikele kuni ministriteni välja.** Sisuliselt looks see võimaluse ka biometaanil jõuda elamumajandusse ning vähendada KHG heitmeid, mis muuhulgas on väga vajalik HKS2 kontekstis, sest võimaldaks vähem saastetasu maksta. Samal ajal andes kindlust biometaanitootjatele ja selle käigus toimub ka gaasivõrgu dekarboniseerimine vastavalt biometaani tarbimisele. **Tekib küsimus, miks Kliimaministeerium ei ava võimalust gaasivõrgu ja elamumajanduse dekarboniseerimiseks, mille põhisuunitlus on kodumaise taastuvkütuse kasutamine ja võimalus täita samaaegselt nii põllumajanduse kui ka elamumajanduse keskkonnaeesmärke?**

3. Kliimapoliitika üheks väga oluliseks aspektiks on maksupoliitika, sest Euroopa kliimapoliitikat kujundab põhiliselt heitkogustega kauplemise süsteem, see kandub omakorda Eesti majandusse ning sellele lisanduvad riigipoolsed aktsiisimäärad. On ilmne, et kliimakindla majanduse seaduse eelnõus peaks olema kajastatud ka maksustamise põhimõtted, mis meie arvates peaksid lähtuma energiasisaldusest, KHG komponendist ja võimaluse korral ka õhuemissioonide heitkogustest, sest kui seaduse eesmärk on panustada ja kaitsta inimesi üleilmsete kliimamuutuste tagajärgede eest, siis süsinikdioksiidi kõrge kontsentratsioon atmosfääris on oluliselt väiksema ohuga kui inimeste elukoha vahetus läheduses paiknev 0,5–1 MW katlamaja, mis kasutab puidu biomassi ja põlevkivikütteeõli, emiteerides suurtes kogustes peenosakesi, mis põhjustavad inimestel ülemiste hingamisteede haiguseid jms. Seetõttu võiks tähelepanu pöörata eelkõige akuutsematele teemadele ja käsitleda neid kliimakindla majanduse seaduse kontekstis kui olulist eesmärki. Hetkel jääb mulje, et Eesti proovib panustada globaalse kriisi ärahoidmiseks oma 0,04% kasvuhooonegaaside heitkoguste osakaaluga globaalsest heitkogusest, mille üks eesmärke on inimeste kaitsmine, kuid samal ajal on inimesed reaalse ohu eest jäetud kaitsmata.

4. Oluline on siinkohal, et ekslik on arvata, et Eesti edu võti on see kui me täidame kõik keskkonnaalased eesmärgid enne teisi liikmesriike. Kliimakindla majanduse seaduse eelnõu üks narratiividest, nagu rohelisemalt toodetud toodete või teenuste pakkumisel saavutavad Eesti ettevõtted eksporditurgudel eelise, lihtsalt ei päde. See võib olla teatud segmendis ja mõningate üksikute ettevõtete seotud, aga see ei ole valdav soov lähinaabrite majanduses. Pigem saab öelda, et soomlased ja rootslased eelistavad kodumaiste ettevõtete toodanguid, Läti ja Leedu on niivõrd sarnased Eestiga, et hind on peamine tegur, mis mõjutab tarbijate käitumist. Pigem muudab teistest liikmesriikidest kiiremas tempos keskkonnaeesmärkide saavutamise vajadus meie majanduse olukorra keerulisemaks. Kõigepealt tuleks madalal rippuvad viljad ära korjata, siis tuleb vaadata, millisest sektorist ja kuivõrd kulutõhusalt on võimalik emissioone vähendada. **Tegelikkuses reguleerib kütuste kasutamist heitkogustega kauplemise süsteem, mis katab praktiliselt kõiki valdkondi ja kuna süsteemist hakatakse kvoote ära korjama, siis see hakkab väga suuresti mõjutama tarbijate käitumist ning peaks looma madala süsinikusisaldusega ja süsinikuneutraalsete kütustele eelise või toetab süsiniku neutraliseerimist kas sidumise või kinnipüüdmise kaudu. Kõige olulisem on see, et Eesti konkurentsivõime kasv tuleks läbi innovatsiooni, aga mitte punnitatud kujul.** Kui Eesti soovib innovatsioonis olla esinumber, siis tulekski oluliselt paremini tagada rahastatust uutele projektidele, mis Eesti ettevõtetele aitaks emissioone vähendada. Vähetähtsaks ei saa pidada ka vajadust vaadata ümberkaudseid liikmesriike või eksporditurge ning nende praktikat keskkonnaeesmärkide täitmisel. Juba eelmisel aastal otsustati Rootsis, et transpordisektori biokütuse nõue võetakse eelnevalt väljapakutud kujul tagasi, põhjuseks uue tehase valmimine ja riik sai aru, et keskkonnaeesmärkide saavutamiseks ei ole mõistlik suurendada biokütuste importi, sest see viib riigist raha välja. Praegu arvatakse, et Rootsi ei täida oma eesmärki ja saab suure tõenäosusega trahvi.

Sarnast mõtlemist ootaks ka Eesti riigilt, kes eelnõu kontekstis peaks kõigepealt enda võimalused ära kasutama ja alles siis vaatama, kas edasist transformatsiooni on vaja importida või on võimalus see kohapeal ära teha.

Väga ebaõiglane tundub ka eelnõu koostajate käsitlus erinevatest tehnoloogilistest lahendustest. Kui vaadata EL 2040 algatust, siis seal pannakse väga suur rõhk süsiniku sidumise peale ja Euroopa Komisjon on aru saanud, et teisiti lihtsalt ambitsioonikaid eesmäärke ei täideta. Kliimakindla majanduse seaduse eelnõus ei ole süsiniku sidumisest väga midagi räägitud, lühidalt öeldes on lihtsalt kirjutatud, et see on kallis lahendus. Ja see on õige, see hetkel on see veel arengujärgus ja loodetavasti leitakse need võimalused, mis toovad süsiniku sidumise hinna HKS kvoodi hinna lähedale ja tulevikus odavamaks. Samas kirjutatakse meetmetena juba sisse vesinikuveokid. Kui aastal 2014 kirjutati Äripäevas (<https://www.aripaev.ee/uudised/2014/06/17/vesinikuauto-idee-pole-sugugi-maha-maetud>), et vesinikuauto maksab 57 200 € ja et aastaks 2020 peaks selle hind olema kaks korda väiksem, siis vaadates Elke Auto kodulehte (<https://www.elke.ee/et/toyota/mirai/hinnad/>), on Toyota Mirai hind alates 74 200 €. See tähendab, et vesinikuauto hinnad ei ole kümne aasta jooksul langenud, vastupidi, hinnad on tõusnud. Nüüd kandes seda loogikat üle raskeveondusse, siis diiselveokite ja vesinikuveokite hinnaerinevus on täna mitmeid kordi. **Kust tuleb see optimism või millele tuginedes kirjutatakse eelnõusse eesmärk, mille täitmist varjutab tugevalt senine areng nii elektri- kui ka vesinikusõidukite hindade osas? Miks ei võiks siis panna samasugust ambitsiooni ka süsiniku sidumisele, sest olenemata**

sellest, et see on hetkel kallis, siis aja möödudes kindlasti odavneb ja muutub taskukohaseks ning võimaldab sellise lahendusega ettevõttel olla eksporditurgudel edukas.

Eelnõu

§ 1. Seaduse eesmärk:

Käesoleva seaduse eesmärk on panustada kliimamuutuste leevendamisse ja kliimamuutustega kohanemisse, aidates kaasa kliimamuutustele vastupanuvõimelisema ühiskonna kujunemisele, suurendades majandus- ja ettevõtluskeskkonna kliimakindlust ning luues eeldused puhta ja kasvuhoonegaaside vaba majanduse kasvuks, pakkudes seeläbi kaitset inimesele ja loodusele üleilmsete kliimamuutuste tagajärgede eest, lähtudes kliimamuutuste raamkonventsioonis, Kyoto protokollis, Pariisi kokkuleppes ja Euroopa Liidu õigusaktides sätestatust.

Seaduse eesmärgistamisel on lauseosa: „luues eeldused puhta ja kasvuhoonegaaside vaba majanduse kasvuks, pakkudes seeläbi kaitset inimesele ja loodusele üleilmsete kliimamuutuste tagajärgede eest“

Euroopa Liidu eesmärk olla ühendusena aastal 2050 kliimanetraalne tähendab süsiniku netonullheidet, mis tähendab, et ühes sektoris heitmeid emiteeritakse ja teises seotakse. Ainult niiviisi on võimalik saavutada kliimanetraalsus. Seaduse eesmärgistamisel jääb mulje, et poliitika kujundamise tasandil on jõutud järeldusele, et majandus saab olla kasvuhoonegaaside vaba. Meile teadaolevalt ei ole selliseid näiteid kuskilt tuua ning eluliselt ei ole usutav, et üks majandusharu saaks olla heitmevaba. Kuivõrd seaduse eelnõu ei too eraldi välja, et milliseid parameetreid mõne konkreetse majandusharu puhul silmas peetakse kui räägitakse kasvuhoonegaaside heitkoguste vabast majandusest, siis teeme ettepaneku see osa seaduse eesmärgist välja jätta või tuua üks näide majandusharust (sh töötlevast tööstusest), milles tegutsevad ettevõtted ei emiteeri kasvuhoonegaase.

Lisaks jääb arusaamatuks, et mida täpsemalt peetakse silmas „puhas“ all. Kas puhas majandus on see kui kasutatakse imporditud tooteid teistest riikidest, mille valmistamisel tekkinud heide jääb teise riiki ja need ei ole meie riigi emissioonidega seotud või puhta all tuleb silmas pidada lahendust, mis on toodetud Eesti õigusraumis ja mille osas puuduvad heitmed?

Selguse huvides sooviksime täpsustada, kas me saame aru, et selle seaduse saajaprotsendilisel täitmisel on võimalik pakkuda Eesti kodanikele ja loodusele kaitset üleilmsete kliimamuutuste tagajärgede eest?

Hetkel jääb lugedes mulje, et Eesti Vabariigi kasvuhoonegaaside heitkoguste osakaal on globaalselt niivõrd suur, et kui kliimakindla majanduse seadusest tulenevad kohustused ja alameesmärgid saavad täidetud, siis on meie inimesed ja loodus üleilmsete kliimamuutuste tagajärgede eest kaitstud, sest suur osa globaalsetest heitmetest on vähendatud.

Teeme ettepaneku selle osa seaduse eesmärgist välja jätta või pehmemdada tekstiosa viisil, mis indikeerib, et see võib kaasa aidata kliimamuutuste tagajärgedega toimetulekul. Eesti kasvuhoonegaaside osakaal kogu maailma kasvuhoonegaasidest on ca 0,04–0,05%, mis loogiliselt võttes tähendab seda, et kui Eesti viiks enda emissioonid nulli, siis üleilmsete kliimamuutuste tagajärgi see ära ei hoiaks. Seepärast ei saa selle seadusega mitte kuidagi kaitsta Eesti inimesi või loodust. Kuivõrd eesmärk on panustamine kliimamuutuste tagajärgedega võitlusesse ja hoida ära täiendavaid emissioone, siis on arusaadav, et kaitse kliimamuutuste eest ei ole võimalik garanteerida.

Lauseosa: „lähtudes kliimamuutuste raamkonventsioonis, Kyoto protokollis, Pariisi kokkuleppes ja Euroopa Liidu õigusaktides sätestatust.“

Kas kliimakindla majanduse seadus baseerubki oma põhimõtelt ainult rahvusvahelisest ja EL õigusest, mitte enam Eesti seadusandlusest? EL kliimapoliitika kontekstis on igal riigil üsna palju vaba tõlgendusruumi ja tegutsemisvabadust, mistõttu jääb tunne justkui kujundaks Eesti õigusmaastiku ilma ainult EL ja rahvusvaheline õigus.

Teisalt sooviks aru saada, et kuidas käsitletakse olukordi, kus EL ja rahvusvaheline õigus vastanduvad teineteisele kasvõi meetodikate osas. Kas kliimakindla majanduse kontekstis hakkab poliitikakujundaja ise sektoriaalselt vaatama ja analüüsima, et millist meetodikat on kõige sobivam või kasulikum kasutada?

§ 6. Kasvuhoonegaaside heitkogus

Kas saame õigesti aru, et kuna kasvuhoonegaaside heitkoguste all peetakse edaspidi silmas ainult neid heitmeid, mis Eestis on tekkinud, siis sellest lähtuvalt hakatakse edaspidi ka hindama ettevõtete kasvuhoonegaaside heitkoguste emiteerimise osakaalu? Ehk teisisõnu – Eesti ei hakka mitte kunagi arvestama, et kui palju kasvuhoonegaase on ühe või teise toote jaoks kusagil mujal emiteeritud vaid oluline on kohepeal tekkinud heide?

Mõned näited:

- 1) Elektriauto – elektriauto on eelistatud sõidukitüüp seetõttu, et sel puuduvad kasutamisel sumbutist pärinevad heitmed, aga Eestil ei ole vahet, kust riigist ja kuidas see auto on toodetud. Niipea kui EL tüübikinnitus on olemas ja luba müüa, siis meie keskkonna ja majanduse jaoks on see lubatud ja soodustatud?
- 2) Maagaasi osas ei vaadata, et millised heitmed on tekkinud selle kaevandamisel ja transportimisel ega looda hoiakut, mis väldib selle kasutamise ning maagaas konkureerib oma heitmetega kõikide teiste energiakandjatega (sh biokütused, elektrienergia jms), mille põletamisel tekkivaid heitmeid aitab arvestada IPCC meetodika?

Eelnõu seletuskiri

2.1 Seaduse eelnõu algatamise vajalikkus

- 1) Eesmärk on soodustada ettevõtjate suutlikkust konkureerida ettevõtetega naaberturgudel, kus väiksem keskkonnajalg on oluliseks eeliseks.

Kas saame õigesti aru, et Kliimaministeriumi arusaama kohaselt on toote või teenuse jalajalg naaberriikides konkurentsieelise aluseks? Kui jah, palun tuua näiteid sh töötlevast tööstusest (Läti, Leedu sh) ning selgitada lahti, millest tulenevalt on toote või teenuse hind vähetähtsam keskkonnajalajäljest.

§ 24 Süsinikuvaru hoidmist ja loodusesse kasvuhoonegaaside sidumist soodustavate tegevuste ja meetodite soosimine

Hetkel on süsiniku sidumise osas välja jäänud süsiniku bioloogiline sidumine, see tähendab erinevate toidukultuuride või teiste elusorganismide kasvatamist, mille aluseks on nt tööstusettevõttes tekkinud süsinik. Eestis on vähemasti üks ettevõtte, kes kasvatab kurke ning fossiilse kütuse põletamisel tekkiv süsinikdioksiidi kasutavad kasvuhoonetes ära kurgid. Selliste lahenduste arendamine võib anda oluliselt parema tulemuse kui süsiniku talletamine või transport, sest võimaldab süsiniku siduda toodetesse või toiduainetesse.

§ 26. Energeetikasektori kasvuhoonegaaside heitkogus ja selle vähendamise eesmärgid

- 1) Olete välja toonud, et uued gaasijaamad töötavad algul maagaasil ja alates 2040. aastast alternatiivkütustel (nt biometaanil või taastuvvesinikul) ehk CO₂ heite vabalt. Lisaks on arvestatud, et kogu elektrienergia tootmine, sh ka tugiteenused elektrituru seaduse mõistes, muutuvad CO₂ neutraalseks hiljemalt aastaks 2040.

Kas oleks võimalik täpsustada, et miks aastast 2040 peaksid Eestis paiknevad jaamad olema CO₂ neutraalsed? Miks ei või see juhtuda näiteks aastal 2049 või 2050, siis kui hinnatakse Eesti panust kliimanetraalsuse saavutamisel? Kas on välja arvatud, et kui suure hinnatõusu see endaga kaasa toob kui konkreetsete käitised peaksid vastama kümme aastat varem erinevatele keskkonnanõuetele? Võttes arvesse CO₂ kvoodi hinna projektsiooni, siis aastal 2040 peaks ühiku hind olema 100 €. See teeks maagaasist toodetava elektri lisakomponendi kuluks ca 40 € MWh kohta.

Lisaks tooksime välja, et suure tõenäosusega ei suuda suured majandused nagu Poola, Saksamaa ja Prantsusmaa tagada, et nende elektriga varustatus on sajaprotsendiliselt kliimanutraalne või tiputarbimiste tootmine on kliimanutraalne. Esiteks on nende vajadused niivõrd suured, et seda ei ole võimalik taastuveni energiaga ära lahendada, mistõttu peavad tulema mängu kas süsiniku sidumise mehhanismid koos alternatiivsete kütustega või tekitatakse selliste mehhanismide jaoks riigisisised mehhanismid, mis võimaldavad süsiniku netonullheite kontekstis pakkuda emiteerimise võimalusi.

Sellest tulenevalt teeme ettepaneku, et tuleviku tipuvõimsuste tagamiseks nähakse ette võimalus emiteerida süsinikdioksiidi aastani 2049. Arvestama peab turuarenguid ja kliimanutraalne tiputarbimiste katmine peab olema majanduslikult aktsepteeritav kõikidele turuosalistele. Ainult sellisel viisil on võimalik tagada konkurentsivõimelist

majandust, sest ka tiputarbimise jaoks toodetud elekter peab olema konkurentsivõimelise hinnaga.

Tabel 1:

- 1) Soojuse ja jahutuse üleviimine taastuvenergiALE: olete välja toonud, et aastaks 2030 tuleb maagaas ja puidu biomass asendada 700–1000 MW ulatuses.

Kas tegemist on eksituse või teadliku valikuga, mis puudutab maagaasi kaotamist elamumajandusest? Täpsustame, et hoonete energiatõhususe direktiiv ei keela maagaasi kasutamist hoonetes, seda on kinnitanud ka Euroopa Komisjon.

Kas Eesti kavatseb eelnõuga esimesena Euroopa Liidus keelustada maagaasi kasutamise elamumajanduses? Juhime tähelepanu asjaolule, et erinevatel energiakandjatel on erinevad emissioonid. On arusaamatu riigi püüdlus keelustada maagaasi kui kõige keskkonnasõbralikumad fossiilset kütust, jättes samal ajal reguleerimata või lubades endiselt kasutada maagaasist keskkonnavaenulikemaid kütuseid nagu süsi, põlevkivikütteõli ja kerge- ning raske kütteõli. Sellest tulenevalt teeme ettepaneku:

- Soojuse ja jahutuse üleviimisel taastuvenergiALE tuleks esialgu vabaneda kõige saastavamatest energiaallikatest nagu kivisüsi, kerge- ja raske kütteõli, põlevkivikütteõli, mis annab KHG vähendamisel oluliselt parema efekti kui maagaasi keelustamine. Jätta välja tekstiosast „maagaas“ ja asendada see loeteluga „põlevkivikütteõli, raske- ja kerge kütteõli ning kivisüsi“.

- 2) CO₂ neutraalsele energiatootmisele ülemineku põhimõtte seaduseelnõus annab suuna taastuvatest energiaallikatest toodetud energia (nt tuule-, päikese-, hüdro, geotermilise energia ning biomassist või biogaasist toodetud energia) tootmise ja kasutamise edendamiseks ning tehnoloogiliste lahenduste arendamisele, mis võimaldavad KHG heitkoguseid vähendada.

Kas saame õigesti aru, et biogaas ei ole taastuvatest energiaallikatest toodetud energia vaid üksnes biogaasist toodetud energia on taastuvatest allikatest toodetud energia?

- 3) Olete välja toonud, et gaasikatelde soetamist ei tohi riik enam subsideerida ning muuhulgas olete kirjeldanud olukorda, millisel juhul on võimalik iseseisvat gaasikatelt defineerida kui taastuvkütuseid kasutavaks katlaks, millele on võimalik EPBD artikli 17 lõike 15 alusel toetust anda. **Põhimõtte, mille järgi defineeritakse gaasikatlaid, on väga vildakas ja ei suhestu energiaturu toimimise põhimõtetega. Kui gaasikatelde kontekstis vaadeldakse võrgus olevat gaasisegu ja konkreetse seadme paigaldamisel ei ole võimalik tarbijapunktis tagada biometaani kasutamist päritolutunnistustega, siis tähendab see üsna üheselt, et Eestis ei ole mitte kunagi võimalik (ega ka Euroopa Liidus kui see on sõna-sõnalt tõlgendatud põhimõtte kirjeldamine seaduse eelnõus) biometaani tarbivaid gaasikatlaid paigaldada. Huvitaval kombel on elektris vastupidine olukord, sest**

ettevõtted raporteerivad end taastuenergia kasutajateks ja arvutavad enda jalajälge elektris nullina, kuigi elektrivõrgus on taastuvelekter ja fossiilne elekter konkreetsel ajahetkel samuti olemas ja taastuva elektri osakaal on tugevasti alla poole segust. Kasutatakse päritolutunnistusi, mille elektritootja väljastab tarbijale.

Kuidas on võimalik, et gaasivõrkudes vaadeldakse kogu kütusesegu, aga elektriturul on võimalik kasutada päritolutunnistusi ja taastuenergia kasutamist on võimalik tagada tarbija põhiselt?

§ 27. Transpordisektori kasvuhoonegaaside heitkogus ja selle vähendamise eesmärgid

Olete välja toonud, et olemasolevatest meetmetest, millel on märkimisväärne mõju sektori kasvuhoonegaaside heitkoguste vähenemisele, on ka biometaanil kasutamise soodustamine linnaliinibussides. Hiljem on välja toodud täiendavatest meetmetest, mida on vaja rakendada sektoris KHG heite vähendamiseks. Nendest üks on järgmine:

- 1) suuremate linnade liinibusside üleminek heiteta kütustele (eelkõige elektrile) ning väiksemate linnade ja maakondade liinibusside üleminek heiteta või vähese heitega kütustele;

Meie arvates on selline põhimõte kirja saanud ilma igasuguse analüüsita, ega hoomata, millisel kujul see mõjutab sektori KHG heitmeid ja seotud sektorite KHG heitmeid. Esiteks IPCC meetodika kohaselt on biometaanil sõitvate linnaliinibusside asendamine elektribussidega KHG vaatest nullmõjuga – biometaan on nullheitmega IPCC meetodika kohaselt ja ka RED II järgi oli 2023. aastal toodetud biometaanil keskmine jalajalg 0,8 gCO₂ekv/MJ, mis 2024. aastal saab olema ilmselt juba negatiivse jalajäljega. Seega tekib küsimus – millist probleemi antud hetkel lahendatakse?

Praeguste regulatsioonide kohaselt on võimalik biometaanil sõitvaid gaasibusse soetada aastal 2034 ning nendega on võimalik sõita 7–10 aastat, mis tähendab, et biometaan saab olla linnaliinidel hiljemalt aastani 2044. Lisaks on praegusel hetkel KOMi poolt väljatöötamisel meetodika, mille alusel on võimalik tootjatel toota gaasibusse või gaasiveokeid kui nullheitmega sõidukeid, juhul kui leitakse lahendus, et kuidas biometaanil tarbimist arvestada liikmesriikides ja ühenduses tervikuna. Praegusel hetkel tundub, et poliitika kujundaja paneb juba kõik valikud lukku ja nähakse ette, et ainult elektribussidel saab linnaruumis kohta olla.

Lisaks ei võeta arvesse, et milline mõju on see transpordisektori heitmetele kui biometaanil enam linnaliinibussides ei tarbita. Praegusel hetkel kasutavadki linnaliinibussid kõige suurema osa biometaanist ning kuna biometaanil ei ole soodustatud raskeveonduses, siis tekib olukord, kus biometaanil tootjatel ei ole oma toodangut kusagile mujale kui teistesse riikidesse turustada. Lisaks tekib küsimus, milliste turgude vastu peaks keegi investeerima biometaanil tootmisse? Rääkimata juba sellest, et tanklatesse on investeringud tehtud, mida saab kasutada veel järgmised 15–20 aastat. Elektri puhul seisaksid kõik need kapitalimahukad investeringud ees ja sektor ei saa KHG võitu sellest.

Täiendavalt saame välja tuua, et maakonnaliinibussid peaksid kasutama alternatiivkütuseid. Kuna seletuskirjas on läbivalt kasutatud teiste meetmete kirjeldamisel biometaanil, siis maakonnaliinibusside

kütuse kasutamise osas ei ole poliitika kujundaja ette näinud, et see biometaanil võiks töötada. Pigem on siin mõeldud ainult üht alternatiivset kütust ehk hüdrogeenitud taimeõli, mida tuleb Eestisse importida. Tekib küsimus, kas kliimakindla majanduse seaduse eelnõu eesmärk on hakata importima Soomest kütust, millega maakonnabussiliine töös hoida ja siis lasta biometaanil tehtud investeeringutel end maha kanda?

Transpordi ja liikuvuse töörühma üks ettepanekutest oli ka see, et kütuste poliitikas vaadeldakse asju laiemalt. **Eesti Gaasiliit tõi korduvalt välja, et kui transpordis on biometaanil järele tekitatud nõudlus, siis tekib huvi biometaanijaamadesse investeerimise vastu ja põllumajandussektori heitmed hakkavad tänu sellele langema. Sisuliselt tähendab, et kodumaine biometaan panustab mitme kliimaeesmärgi täitmisse kui mõni teine alternatiivne kütus (nt HVO) või elektrienergia.**

§ 29. Tööstussektori kasvuhoonegaaside heitkogus ja selle piiramise eesmärgid ning maavara kaevandamise lubade andmise piirang

Tabelis 4 on välja toodud, et tööstusettevõtteid sunnitakse kasutama biometaanil 20% ulatuses. Tekib küsimus, et miks see on vajalik ja kes selle hinnatõusu kinni maksab kui samal ajal lähiriikides vastavat nõuet ei eksisteeri ega tule. See muudab ju toote lõpphinna kallimaks ning ekspordivõimekus väheneb.

Lisaks jääb arusaamatuks, kas kliimakindla majanduse seaduse eelnõu koostamisel on üldse analüüsitud ka viimati avaldatud EL 2040 algatust, mille kohaselt tuleks kõnealuseks aastaks 90% süsinikdioksiidist vähendada. Selles failis on üks keskne kliimapoliitiline meede heitmete vähendamiseks süsiniku sidumine, talletamine ja kinnipüüdmine. Selle võimaluse arendamiseks saab olema suures mahus EL vahendeid ja selle on tinginud tõsiasi, et Euroopa Komisjon on aru saanud, et EL tööstusest on gaasi väga keeruline välja saada ning seetõttu tuleb leida süsiniku kinnipüüdmise lahendused, sest see on võimalik tänu maagaasi puhtale põlemisele. See tähendab, et maagaasi võib rahulikult edasi kasutada, aga heitmeid tuleb vähendada. Praeguse sõnastuse järgi jääb mulje, et eelnõu koostajate arvates on emissioone võimalik ainult siis vähendada kui kasutatakse taastuvenergiat. Lisaks on eraldi algatus suunatud tööstusheitmete vähendamisele, mis hakkab nimetatud sektorit reguleerima ning taastuvenergia kohustuse rakendamine tööstusele, mis täna on nii ehk naa keerulisemas olukorras tänu ebamõistlikult kõrgele gaasi ülekandevõrgu tariifile, maagaasi väga kõrgele aktsiisimäärale ja olematutele tööstusele suunatud soodustustele, töötab üksnes selle nimel, et maagaasi kasutavad tööstusettevõtted ei suudaks enam üldse lähinaabritega võrreldes konkurentsivõimelised olla.

Teeme ettepaneku tabelisse 4:

- 1) Kivisöe, kerge ja raske kütteõli ning põlevkivist toodetud kütuste kasutamise lõpetamine

§ 31. Põllumajandussektori kasvuhoonegaaside heitkogus ja selle vähendamise eesmärgid

Olete välja toonud, et eesmärkide täitmiseks on Kliimaministeeriumi ja Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi hinnangul vaja rakendada lisaks olemasolevatele meetmetele järgmisi tegevusi, millest üks on biogaasi tootmine ja tabelis 6 on kirjutatud, et aastaks 2030 peaks täiendavalt turule tulema 5–7 biogaasijaama.

Lähtudes eelpool toodust, kus biometaan surutakse linnaliinibussidest välja, ega nähta tarbimist maakonna bussiliinides, siis sooviks eelnõu koostajatelt küsida, et kuhu olemasolev biometaan ning 5–7 biogaasijaama täiendav kogus Eestis tarbimisse läheb?

Lugupidamisega

Heiko Heitur

Tegevjuht

Eesti Gaasiliit

(digitaalselt allkirjastatud)