

## SELETUSKIRI

### **Eesti seisukohad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse kohta, milles käsitletakse taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ**

#### **1. Sissejuhatus**

Euroopa Ülemkogu kinnitas 2020. a detsembris Euroopa Liidu uue siduva eesmärgi vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside netoheidet võrreldes 1990. aastaga vähemalt 55% võrra. 2050. aastaks on eesmärk saavutada kliimaneutraalsus ehk olukord, kus pole kasvuhoonegaaside netoheidet. Need eesmärgid on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu vastu võetud nn Euroopa kliimamääruses<sup>1</sup>.

14. juulil 2021. esitas Euroopa Komisjon kliima- ja energiaalaste õigusaktide paketi „Eesmärk 55“, mille raames esitati ka määruse ettepanek<sup>2</sup> taastuvate laevakütuse kasutuselevõtuks. Kliimaneutraalsuse saavutamiseks tuleb transpordist pärinevat heidet vähendada 2050. aastaks 90%. Komisjoni arvamusel peavad kõik transpordiliigid, sealhulgas ka meretransport, aitama kaasa heitmete vähendamisele.

Meretranspordil on oluline tähtsus Euroopa Liidu (EL) majandusele – 75% ELi väliskaubandusest ja 31% ELi sisekaubandusest toimib tänu laevandusele. Samas on laevandus ka kasvuhoonegaaside tekitaja. Euroopa Komisjoni hinnangul tekitab laevaliiklus Euroopa Majanduspiirkonna sadamatesse või sadamatest hinnanguliselt 11% ELi transpordi CO<sub>2</sub> koguheitmest ning 3–4 % ELi CO<sub>2</sub> koguheitmest.

Laevandussektori energiaallikateks on valdavalt fossiilkütused. Peamiseks kütuseks on naftal baseeruvad kütteõlid, samas üha suurem roll on veeldatud maagaasil (LNG). Merendusanalüütika ettevõtte Clarksons Research infot avaldanud allikate alusel on 2021. a septembri seisuga 30% ehitatavatest laevadest (kogumahutavust arvestades) varustatud LNG kütust tarbivate peamasinatega. LNG kütuse aktiivsema kasutuselevõtu põhjuseks võib pidada tehnoloogia hinna konkurentsivõimelisemaks muutmist ja kütuse laialdasemat ülemaailmset kättesaadavust. LNG kütuse eeliseks on selle suurem keskkonnasõbralikkus võrreldes naftatoodetel baseeruva kütusega. LNG põlemisel vabaneb väga minimaalselt SO<sub>x</sub>, kuni 85% vähem NO<sub>x</sub> ja 23% vähem CO<sub>2</sub>. Paraku tekib LNG kütuse kasutamisel suhteliselt palju CO<sub>2</sub>, seetõttu ei ole Euroopa Komisjoni hinnangul tegemist piisavalt keskkonnasõbraliku kütusega ning selle roll peab pikemas perspektiivis vähenema.

Praegu puuduvad laevanduses kasutatavatele fossiilkütustele alternatiivid. Pilootprojekte on tehtud vesiniku, elektri ja metanoolkütuse kasutamiseks, kuid kommertsmeresõitu need laevad (v.a üksikud prototüübid) veel jõudnud ei ole. Võrdluseks võib välja tuua, et maailmas on

<sup>1</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) (ELT L 243, 9.7.2021, lk 1).

<sup>2</sup> Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, milles käsitletakse taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ, COM (2021) 562 final, 14.07.2021 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/DOC/?uri=CELEX:52021PC0562&from=EN>

ligikaudu 39 000 rahvusvahelist meresõitu tegevat laeva kogumahutavusega 5000 ja enam ning 110 000 laeva kogumahutavusega alla 5000. Üksikute innovatiivset kütust kasutavate laevade kasutuselevõtt üldpilti ei muuda.

Praegu puudub piisav Euroopa Liidu õigusraamistik, mis käsitleb konkreetset taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitega kütuste kasutamist meretranspordis. Euroopa Komisjon eeldab, et läbi seadusloome (kohustuse tekitamise) on võimalik ergutada tehnoloogia arengut ja keskkonnasõbraliku laevakütuse tootmist.

Samuti loodetakse, et läbi EL seadusloome avaldatakse rahvusvahelisel tasandil meretranspordisektorile survet kasutada keskkonnasõbralikumaid kütuseid ning survestatakse kaudselt Rahvusvahelist Mereorganisatsiooni (IMO) liikuma kiiremini kliimanetraalsuse saavutamise seonduvate eesmärkide suunas.

Seletuskirja koostasid Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi Euroopa Liidu ja rahvusvahelise koostöö osakonna nõunik Tarmo Ots ([tarmo.ots@mkm.ee](mailto:tarmo.ots@mkm.ee), tel 7153420) ning meremajandusosakonna juhataja Jaak Viilipus ([jaak.viilipus@mkm.ee](mailto:jaak.viilipus@mkm.ee)). Seletuskirja kooskõlastas Euroopa Liidu ja rahvusvahelise koostöö osakonna juhataja Silver Tammik. Meremajanduse valdkonna eest vastutab asekancler Kaupo Läänerand ([kaupo.laanerand@mkm.ee](mailto:kaupo.laanerand@mkm.ee), tel 6397671).

## **2. Sisu ja võrdlev analüüs**

Õigusaktide paketti „Eesmärk 55“ kuuluv algatus ingliskeelse nimetusega „FuelEU Maritime“ on üks meede, mille eesmärk on tegeleda meretranspordist pärit heitmete vähendamisega. Mainitud algatuse eesmärk on suurendada taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitmega kütuste kasutamist ELi meretranspordis, et aidata kaasa ELi ja rahvusvaheliste kliima- ja keskkonnanäesmärkide saavutamisele.

Ettepanekuga kehtestatakse ELi sadamatesse saabuvatele või sealt lahkuvatele laevadele kogumahutavusega üle 5000, nende lipuriigist olenemata, kasvuhoonegaaside sisalduse vähendamise protsentuaalsed piirnormid. Aluseks võetakse 2020. aastal kehtestatud laeva kasutatud energia aasta keskmise kasvuhoonegaaside heitmemahukuse kontrollväärtus (X grammi CO<sub>2</sub> ekvivalenti MJ kohta), mida tuleb vähendada alljärgneva protsendi võrra: alates 01.01. 2025. a – 2%; alates 01.01. 2030. a – 6%; alates 01.01. 2035. a – 13%; alates 01.01. 2040. a – 26%; alates 01.01. 2045. a – 59%; alates 01.01. 2050. a – 75%. Piirmäärade saavutamiseks jäetakse laevaomanikele võimalus valida kasutatavate kütuste ja tehniliste lahenduste vahel. Määrus hõlmab kõiki meretranspordis kasutatavaid kütuseid sh. taastuvaid ja vähese CO<sub>2</sub>-heitmega kütuseid, nagu vedelad biokütused, sünteetilised vedelkütused, vähese CO<sub>2</sub>-heitmega gaas (sealhulgas veeldatud biogaas ja sünteetiline gaas), vähese CO<sub>2</sub>-heitmega vesinik ja vähese CO<sub>2</sub>-heitmega vesinikupõhised kütused (sh metanool ja ammoniak) ning elekter. Eelnõu järgi läheb arvesse 100% energiast, mis kasutatakse EL-sisestel, ja 50% energiast, mis kasutatakse ELis algavatel või lõppevatel reisidel.

Samuti soovitakse vähendada kõigis sadamates (mitte ainult TEN-T võrgu sadamad) kai ääres seisvate laevade tekitatavat õhusaastet. Seetõttu kehtestatakse kai ääres seisvate reisi- ja konteinerilaevadele kohustus alates 2030. aastast kasutada kaldal paiknevat alternatiivset energiaallikat (kaldaelekter või mõni muu heitmeteta alternatiivlahendus). Määrusest tulenevate nõuete täitmise tagamiseks kehtestatakse seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteem, mis sialdab sõltumatu akrediteeritud isiku poolset kontrolli ja sertifikaatide väljastamise kohustust.

Määruse eelnõu koosneb 30 artiklist ja viiest lisast.

Artikliga 1 kirjeldatakse määruse sisu, milleks on vähendada ELi liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse sadamatesse saabuvate, seal viibivate või sealt väljuvate laevade tekitavat kasvuhoonegaaside hulka.

Artikliga 2 sätestatakse määruse kohaldamisala, milleks on laevad kogumahutavusega üle 5000, olenemata lipuriigist (reguleerimisalast jäävad välja sõjalaevad, kalalaevad ja riigile kuuluvad laevad, mida kasutatakse mittekaubanduslikel eesmärkidel). Kolmandasse riiki suunduvasse või sealt tulevatele laevadele kehtestatakse nõuded 50 %-le kasutatavast energiast.

*Selgitus:* Euroopa Komisjon põhjendab määruse kohaldamisalasse jäävate laevade valikut sellega, et laevad kogumahutavusega üle 5000 tekitavad 90% merendussektori CO<sub>2</sub> heitmest. Euroopa Komisjoni arvates aitab laeva 50% energia reguleerimise kohustus tagada Euroopa sadamate konkurentsivõime ning hoiab ära ümberlaadimistegevuste viimise väljapoole Euroopa Liitu olevatesse sadamatesse.

Artikliga 3 tuuakse välja määruses kasutatavad mõisted.

Artikliga 4 kehtestatakse laeva poolt kasutatava energia iga-aastase kasvuhoonegaaside heitmemahukuse piirmäära vähendamise protsendid ajavahemikuks 2025 kuni 2050. Piirmäära arvutamiseks võetakse aluseks 2020. aastal kasutatud energia keskmine kasvuhoonegaaside heitmemahukus.

Artikliga 5 kehtestatakse nõuded kaldaäärse elektritoite või heitmevabade energiaallikate kasutamiseks konteineri- ja reisilaevadele ning loetletakse üles võimalikud erandid.

*Selgitus:* Konteineri- ja reisilaevu peab Euroopa Komisjon laevakategooriateks, mis tekitavad kõige rohkem heitmeid laeva kohta kai ääres.

Artiklitega 6, 7, 8, 9 sätestatakse põhimõtted järelevalveks nõuete täitmise üle. Laevandusettevõtjaid kohustatakse pidama seiret tehtud reisi ja nendel kasutatud laevakütuse üle. Sätestatakse seirekava sisu ning kehtestatakse põhimõtted, mis on seotud biokütuste, biogaasi, muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest toodetud ja ringlussevõetud süsinikupõhiste kütuste sertifitseerimisega.

Artiklitega 10, 11, 12, 13 sätestatakse akrediteeritud isikute ehk tõendajate kohustused ja tööpõhimõtted. Samuti määratakse tõendajate akrediteerimisnõuded.

*Selgitus:* Akrediteeritud tõendajate tegevus peaks tagama ettevõtjate seire ja aruandluse täpsuse ja käesoleva määruse järgimise. Erapooletuse tagamiseks peaksid tõendajad olema sõltumatud ja pädevad juriidilised isikud, kelle on akrediteerinud riiklikud akrediteerimisasutused.

Artiklitega 14, 15, 16 määratakse kindlaks parameetrid, mida ettevõtjad peaksid nõuete täitmise tõendamiseks jälgima ja registreerima. Samuti sätestatakse tõendajate ülesanded seoses ettevõtjate esitatud teabega ning luuakse Euroopa Komisjoni juurde vastav andmebaas.

Artikliga 17 nähakse ette paindlikkussätteid, mis võimaldavad ettevõtjatel laeva poolt kasutatava energia aasta keskmise heitgaaside piirmäärade ületäitmise või alatäitmise korral

ülejääki või puudujääki teatavate piirangutega üle kanda või laenata järgmistest aruandeperioodidest.

Artikliga 18 sätestatakse peamised põhimõtted ja menetlused nõuetele vastavuse bilansi võimalikuks ühendamiseks kahe või enama laeva puhul.

Artiklitega 19 ja 22 sätestatakse FuelEU vastavussertifikaadi väljaandmise tingimused ja kehtestatakse laevade kohustus omada kehtivat FuelEU vastavussertifikaati.

Artiklitega 20 ja 21 kehtestatakse karistused, mida tuleb liikmesriikidel rakendada nõuete mittetäitmisel.

Artiklitega 23, 24, 25 määratletakse liikmesriikide kohustused määruse nõuete täitmisel (sertifikaadi olemasolu kontroll laevadel, sätestatakse õigus vaadata läbi ettevõtjaid mõjutavaid otsuseid ja nõutakse vastavate pädevate asutuste määramist).

Artiklitega 26, 27, 28 kehtestatakse komiteemenetlus, mille alusel Euroopa Komisjon saab kasutada õigust võtta vastu rakendusakte, samuti kehtestatakse tingimused Euroopa Komisjonile käesoleva määruse alusel volituste delegeerimiseks ja nõutakse, et Euroopa Komisjon esitaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule vähemalt iga viie aasta järel aruande käesoleva määruse kohaldamise kohta.

Artikliga 29 muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ, et lisada FuelEU vastavussertifikaat selle IV lisasse.

Artikliga 30 pakutakse määruse kohaldamise kuupäevaks 1. jaanuar 2025.

Eelnõul on viis tehnilist lisa, mis käsitlevad heitgaaside piirmäärade arvutamise metoodikat, arvutusteks vajalikke koefitsiente; nimekirja tehnoloogiatest, mida saab kasutada alternatiivina kaldaelektrile; kaldaelektri kasutamisest vabastamise tunnistuse vormi ja laeva nõuetele vastavuse bilansi ja mittevastavuse korral kohaldatava karistuse määramise valemeid.

### **3. Euroopa Liidu asja vastavus subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtetele**

Algatus on vastavuses Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 100 lõikega 2, mille alusel võivad Euroopa Parlament ja nõukogu seadusandliku tavamenetluse kohaselt kehtestada kohased sätted mere- ja lennutranspordi kohta. Nad teevad otsuse pärast konsulteerimist majandus- ja sotsiaalkomiteega ning regioonide komiteedega.

Meretransport on oma olemuselt rahvusvaheline sektor. Sektori piiriülene mõõde on seetõttu oluline ja nõuab kooskõlastatud tegevust ELi tasandil. Euroopa Komisjoni põhjendusel võib ilma ELi tasandi meetmeteta ELi liikmesriikide piirkondlike või riiklike nõuete paljususe põhjustada selliste tehniliste lahenduste väljatöötamise, mis ei pruugi tingimata omavahel sobida. Näiteks võivad riiklikul tasandil kehtestatud kohustused seoses taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitmega kütuste kasutamisega suunata liikluse teiste liikmesriikide konkureerivatesse sadamatesse ja moonutada EL-i sisest konkurentsi. Seega on vaja ühtlustamist ELi tasandil, et tagada võrdsed võimalused kõigile merendusvaldkonna osalistele (eelkõige ettevõtjatele, sadamatele ja kütusetarnijatele).

Euroopa Komisjoni hinnangul on soovitatavate eesmärkide saavutamiseks vaja siduvaid regulatiivseid meetmeid. Määrus on kõige sobivam vahend, et tagada kavandatud meetmete ühtne rakendamine ELi liikmesriikides.

Õigusakti vastuvõtmiseks on nõukogus vaja kvalifitseeritud häälteenamust. Subsidiaarsustähtaeg on 8. november 2021. Määruse eelnõu menetlemine toimub EL nõukogu merenduse töörühmas.

#### **4. Esialgse mõjude analüüsi kokkuvõte**

##### **Mõju riigieelarvele (riigiasutuste ja kohalike omavalitsusasutuste korraldusele, tuludele ja kuludele)**

Määrusel on negatiivne mõju riigieelarvele. Põhjuseks on sadamakülastuste vähenemine, mis on tingitud kaupade ümbersuunamisest Venemaa sadamatesse. Kindlasti väheneb riigi tulu, mis tuleb veeteetasudest, samuti ka võimalik dividenditulu merendusega seotud ettevõtetelt. Vähenevad ka muud maksutulud, sest merendus- ja logistikaettevõtete seniste tegevuste maht tervikuna väheneb. Eesti sadamaid läbiva kaubamahust ca 50% moodustab transiit, mistõttu transiidi kadumine võib tuua kaasa olulise majandusliku mõju Eestile. 2016. a tehtud uuringu alusel võib hinnanguliselt halvima stsenaariumi korral olla kaotus 200 mln euro suurune.

Juhul kui riik otsustab hakata rahaliste meetmete kaudu toetama kodumaiseid reedereid, et vähendada ainuüksi käesolevast määrusest tulenevaid kulusid seoses kaldaelektri kasutamise võimekuse tekitamisega või üleminekuga laevajõuseadmete hübriidlahendusele, siis tuleb arvestada kümnetesse miljonitesse eurodesse ulatuvate kuludega.

##### **Mõju majandusele**

Määrusel on otsene negatiivne mõju nii laevandusettevõtetele, sadamatele ja logistikateenuste osutajatele kui ka Eesti eksportivale tööstusele.

Laevandusettevõtetele tekivad kulud, mis on seotud täiendavate ümberehitamiste või kallimate kütuste kasutuselevõttuga. Olukorra teeb keerukaks see, et kasutamiseks sobivaid alternatiivseid tehnilisi lahendusi ei eksisteeri, seega pannakse osa laevaomanikke olukorda, kus seniste laevadega ei saa Euroopa turul enam opereerida.

Sadamate ja logistikaettevõtete jaoks tähendavad määruse nõuded väljakujunenud logistika muutumist, mis tähendab seniste Eestit läbivate kaubavoogude suundumise Venemaa sadamatesse. Lootus, et Venemaa sadamad ei suuda Eesti sadamaid läbinud kaubamahtu teenindada, ei pea paika. Arvestades Eestit läbivate kaubavoogude mitte väga suurt mahtu, ei ole Venemaa Soome lahe sadamatel probleemiks neid kaupu ise teenindada. Seega määruse mõjust tingituna on paljud Eesti logistikaettevõtted sunnitud oma tegevusi kokku tõmbama või halvimal juhul isegi tegevuse lõpetama.

Eesti eksportivale tööstusele võib määruse jõustumine tähendada transpordihinna tõusu, mis tuleb üle kanda tarbijale. Näitena võib väga laialdast mõju omada transpordihinna tõus majandusele laiemalt läbi kütuse tarneahela, sest 90% maailma kaupadest veetakse meritsi. Lisaks tõstavad ka transpordi hinda teised Fit for 55 algatused meretranspordis. Puistlastilaevu kasutavale tööstusele (näit puidu- ja turbaeksporditöörid) võib lahenduseks olla alla 5000 kogumahutavusega laevade kasutamine, sest need laevad ei kuulu käesoleva määruse rakendusalaselle.

##### **Mõju keskkonnale**

Kuigi Euroopa Komisjon on oma mõjuhinnangus leidnud, et taastuvkütuste ja vähese CO<sub>2</sub> heitmega kütuste suurem kaasatus laevakütuste valikusse toob kaasa kasvuhoonegaaside heite

ja vähemal määral ka õhusaasteainete heite olulise vähenemise, siis sellega ei saa täielikult nõustuda.

Määrusest loodetav positiivne mõju Läänemere piirkonna keskkonnale jääb küllaltki minimaalseks, sest Läänemeres sõitvatest laevadest väga suur osa külastab Venemaa sadamaid ning nendele laevadele vähese CO<sub>2</sub> kütuse kasutamise reeglid ei kehti või siis kehtivad 50% ulatuses (juhul kui üks sadamatest on EL-i sadam). Kindlasti suunduvad Venemaa sadamatesse ka osa nendest kaubalaevadest, mis hetkel Eesti sadamaid külastavad. Seega kehtestatavate nõuetega ei saavutata loodetud efekti, sest regionaalsest vaatevinklist vaadatuna jääb süsinikuheitme hulk praktiliselt muutumatuks.

### **Mõju sotsiaalvaldkonnale**

Määruse nõuetest saavad negatiivselt mõjutatud suures mahus transiitkaupadega tegelevad Sillamäe, Muuga ja Paldiski sadamad. Käideldavate kaubakoguste vähenemine seab löögi alla sealsed töökohad. Kõige tugevalt saaks mõjutatud olema Sillamäe sadam. 2019. aasta alguse seisuga töötas sadamas 142 inimest ning koos terminalide töötajatega umbes 1500 inimest. Arvestades Tallinnast kaugemal olevate piirkondade (eelkõige Ida- Virumaa) tööhõive probleeme, siis sadama aktiivsuse vähenemine tõenäoliselt suurendaks seda veelgi. Kunda ja Pärnu sadamatele ei ole mõju niivõrd suur, sest neid sadamaid külastavatest laevadest on enamik kogumahutavusega alla 5000.

### **Mõju regionaalarengule**

Suurim negatiivne mõju puudutab ennekõike transiidiga tegelevaid sadamaid nagu Sillamäe, Muuga ja Paldiski. Käideldavate kaubakoguste vähenemine sadamates seab löögi alla töökohad. Kunda ja Pärnu sadamatele ei ole mõju niivõrd suur, sest neid sadamaid külastavatest laevadest on enamik kogumahutavusega alla 5000. Statistika põhjal oli 2019. a 83% Kundat külastavatest laevadest kogumahutavusega kuni 5000, Pärnu puhul oli see number 80%. Sillamäe sadamat külastavatest laevadest olid 55% väiksema kogumahutavusega kui 5000. Muuga sadama külastustest moodustasid sellised laevad 25%.

### **Mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele**

Kaldaelektri kasutusele võtmine sadamates juba enne nõuete kohustuslikuks muutmist oleks mainekujunduslikult riigile kasulik, sest see annab signaali, et Eesti on orienteerunud keskkonnasäästlikule ja innovatiivsele mõtteviisile. Samas peame olema ka eelnõust tuleneva negatiivse mõjuga Eesti väliskaubandusele, kuna kehtestatavate nõuete tõttu võivad suure tõenäosusega väheneda Eesti sadamate kaudu liikuvad kaubaveod. Riigi julgeoleku seisukohast ei anna eelnõuga kehtestatud nõuded lisaväärtust.

## **5. Vabariigi Valitsuse seisukohad ja nende selgitused**

**51. Toetame Euroopa Liidu määruse eelnõud taastuvkütuste ja vähese heitmega kütuste osakaalu suurendamiseks meretranspordis, kuid arvestades kasutamiseks sobivate alternatiivkütuste puudumist, peame kuni 2035. aasta aruandeperioodini laevadel kasutatava energia iga-aastase keskmise kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmäära vähendamise ettepanekut liiga ambitsioonikaks. Teeme ettepaneku alustada piirmäära vähendamist väiksemate sammudega, et tagada piisav ajaperiood uute tehnoloogiate välja töötamiseks ja reederitele vajalike investeeringute tegemiseks. Pakume, et kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmäära arvutamiseks vähendatakse kontrollväärtust järgnevatel aastatel 2025 kuni 2035 mainitud protsentide võrra ning**

aastatel 2040 kuni 2050 järgitakse eelnõu ettepanekus tehtud piirmäära vähendamise protsente.

- 2% alates 1. jaanuarist 2025 (eelnõu ettepanek -2%);
- 5% alates 1. jaanuarist 2030 (eelnõu ettepanek -6%);
- 10% alates 1. jaanuarist 2035 (eelnõu ettepanek -13%);
- 26% alates 1. jaanuarist 2040 (eelnõu ettepanek -26%);
- 59% alates 1. jaanuarist 2045 (eelnõu ettepanek -59%);
- 75% alates 1. jaanuarist 2050 (eelnõu ettepanek – 75%).

*Selgitus:* Taastuva ja vähese heitmega keskkonnasõbraliku kütuste kasutuselevõtt peaks olema kooskõlas tehnoloogia arenguga ja sõltuma selle olemasolust ning kättesaadavusest. Toimiva ja kättesaadava tehnoloogia puudumisel tuleb pikendada ülemineku perioodi.

Võrreldes teiste transpordiliikidega pole praegu laevanduses toimivad alternatiivsed kütusetehnoloogiad ja lahendused veel piisavalt kättesaadavad ega ka sertifitseeritud ning ei jõua kommertsturule enne 2025. aastat. Lisaks tuleb silmas pidada, et laevade eluiga on sõltuvalt laevatüübist 25-40 aastat ning korduv ümberehitamine on kapitalimahukas, millega omakorda suurendatakse laeva CO<sub>2</sub> jalajälge. Sellest tulenevalt on mõistlik alustada vähem ambitsioonikamate sammudega ning kiirendada tempot tehnoloogia ja alternatiivsete kütuste kättesaadavuse suurenemisega.<sup>3</sup> Seetõttu on oluline tagada piisav üleminekuperiood uute alternatiivkütuste tehnoloogia kasutuselevõtuks. Samuti aitaks üleminek vältida transpordikulude hüppelist tõusu.

Vähendamaks mõjusid on AS Tallink Grupp pakkunud välja alljärgneva ettepaneku.

Artikli 4 lõikes 1 osutatud piirmäära arvutamiseks vähendatakse kontrollväärtust [X grammi CO<sub>2</sub> ekvivalenti MJ kohta]\* järgmise protsendi võrra:

Komisjoni ettepanek	Sektori ettepanek
-2 % alates 1. jaanuarist 2025; -6 % alates 1. jaanuarist 2030; -13 % alates 1. jaanuarist 2035; -26 % alates 1. jaanuarist 2040; -59 % alates 1. jaanuarist 2045; -75 % alates 1. jaanuarist 2050.	-2% alates 1. jaanuarist 2025 -5% alates 1. jaanuarist 2030; -10% alates 1. jaanuarist 2035; -26% alates 1. jaanuarist 2040; -59% alates 1. jaanuarist 2045; -75% alates 1. jaanuarist 2050.

Kuna piirmäärade arvutamise aluseks on võetud 2020. aastal laevas kasutatud energia keskmine heitemahukus, siis satuvad suurema löögi alla need ettevõtjad, kes on teinud investeringud heitemahude vähendamisse lühikese ajaperioodi jooksul enne seda kuupäeva ja peavad seega leidma veel võimalusi heitemahude vähendamiseks. Väiksemate sammudega alustades tunnustaksime juba nende poolt tehtud jõupingutusi.

**52. Teeme ettepaneku, et kasvuhoonegaaside heitemahukuse piirmäärade arvutamisel kehtestatakse kõigile EL-i sadamatest väljuvatele või neisse saabuvatele laevadele samasugused nõuded nagu EL-siseste laevareiside puhul, ehk arvesse läheks alati 100% kasutatud energiast.**

<sup>3</sup> [DNV releases latest Maritime Forecast to 2050 – ShipInsight](#)

*Selgitus:* Euroopa Komisjon on teinud ettepaneku vähendada kolmandate riikide sadamatest tulevate või sinna suunduvate laevade piirmäära vaid 50% kasutatud energiast. Euroopa Komisjoni arvates on see piisav meede vältimaks kaupade ümbersuunamist kolmandate riikide sadamatesse. Mainitud meedet ei toeta Eesti sadamaid ühendavad organisatsioonid ning Eesti suurim laevandusettevõte. Sadamasektori arvates ei anna see meie regioonis soovitud tulemust, tekitab vaid ebavõrdset kohtlemist riikide ja sadamate vahel ning ei oleks ka vastavuses kliimapaketi eesmärkidega. 50% kasutatud energia arvestuse vastu on ka laevandusettevõtte Tallink, kuna see annaks eelise reederitele, kellel on võimalik oma laevadega Läänemeres külastada Venemaa sadamaid (näit Skandinaavia- Lääne-Euroopa liinidel sõitvad laevad) ning hiljem seadusest tulenevalt summeerida erinevate laevade heitkoguste bilansse. Tulemuseks on lisaks ebavõrdsetele tingimustele ka piirkonnas suurenev heitgaaside kogus, mis on tingitud laevade sõiduteekondade pikenedamisest. Eesti esitatav ettepanek aitaks kohelda laevaomanikke võrdselt ning vältida süsinikuleket.

**53. Peame oluliseks, et laevade poolt tekitatavate heitkoguste piirmäärasid kehtestavate eesmärkide seadmisel arvestatakse nii Euroopa Liidu konkurentsivõime kui ka süsinikulekke ohtu, mis tekib kaubavoogude suundumisel Euroopa Liiduga piirnevate kolmandate riikide sadamatesse. Samuti soovime, et kehtima hakkavatest nõuetest tulenevalt ei saaks kolmandate riikide sadamad võrdluses EL-i sadamatega konkurentsieelist. Sellest tulenevalt peame ülioluliseks Euroopa Liidul jätkata jõupingutusi keskkonnasõbralike laevakütuste üldilmsel kasutuselevõtu kohustuse kiireks reguleerimiseks läbi Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO).**

*Selgitus:* Tegemist on Euroopa Liidu konkurentsivõime küsimusega, kuna tekib risk, et kaubavood suunduvad Euroopa Liiduga piirnevate kolmandate riikide sadamatesse (Läänemeres Venemaa sadamad, Põhjamerel UK sadamad, Vahemeres Põhja-Aafrika riikide sadamad). Leiame, et „Eesmärk 55“ paketti kuuluvate seaduseelnõude mõju hindamisel merendus- ja transpordisektorile pole regionaalset (sh nt selle mõju transiidikoridoridele Läänemere piirkonnas) aspekti piisavalt arvestatud. Planeeritavad nõuded muudaksid Euroopa Liidu sadamate külastamise märkimisväärselt kallimaks võrreldes Venemaa omadega, mis võib omakorda tuua kaasa kaubavoogude algus- ja lõppsihtkohtade ning transiidi liikumise Eesti sadamatest mööda. Mingit keskkonnasäästu ei saavutata, sest laevade arv piirkonnas ja neist lähtuv saaste jääb arvestatavalt samaks.

Statistikaameti ja Riigikogu Arenguseire keskuse andmetel läbis Eesti sadamate kaubamaht 2019. aastal ca 37 miljonit tonni, millest ca 20 miljonit tonni moodustas Venemaaga seotud transiit peamiselt vedellasti ja väetiste näol. Eesti sadamakülastuste kallinemine suunab kaubad Venemaale. PricewaterhouseCoopers'i 2016. aastal tehtud uuringu järgi tähendab Eestile ühe miljoni tonni kaubamahtude suurenemine või vähenemine ca 11,7 miljoni euro suurust muutust riigieelarves. Sellest arvestusest lähtudes võib transiidi kadumine tuua kaasa negatiivse mõju Eesti riigile kuni ca 234 miljonit eurot. Täiendavalt on võimalik, et senised transiitkaubad hakkavad liikuma väiksemate laevadega, mis jäävad kogumahutavusega alla 5000, tuues kaasa veelgi suurema mõju keskkonnale, sest kaubamahud ei muutu, aga reiside arv suureneb.

Selleks, et alternatiivkütuste kasutamisel laevanduses oleks reaalne mõju keskkonnale ning samal ajal ei tekitaks konkurentsieelist kolmandatele riikidele, tuleb teha pingutusi keskkonnasõbralike kütuste kasutamise kohustuslikuks muutmiseks rahvusvahelisel tasandil. Üheks lahenduseks oleks piirkondliku erirežiimi kehtestamine Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) tasandil. Tegemist ei oleks täiesti uue lahendusega. Selliseks näiteks on Läänemere erikeskkonna režiim (SECA), milles kehtivaid nõudeid täidavad kõik

piirkonna riigid, sh Venemaa. Väljakutseks on saavutada Venemaa ühinemine heitgaaside vähendamise regionaalse leppega.

**54. Toetame CO<sub>2</sub> heitmete vähendamise eesmärkide saavutamiseks digitehnoloogiliste lahenduste ning sadamates kaldaelektri laialdasemat kasutuselevõttu. Soovime, et käesoleva määrusega laevadele kehtestatavad kaldaelektri kasutamise nõuded oleksid vastavuses alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruuses kehtestatud tingimustega ja kehtiksid ainult TEN-T põhi- ja üldvõrgu sadamates. Oleme seisukohal, et sadamas paikneva elektritoite kasutamise kohustus oleks ainult kai ääres seisvatel reisi- ja konteinerilaevadel. Soovime, et kaldaelektritaristu rajamise eelduseks oleks ühtsete tehniliste standardite väljatöötamine ja kehtestamine.**

*Selgitus:* Laevade tekitatud heitgaase saab vähendada lisaks keskkonnasõbralikuma kütuse kasutamisele ka teistel meetoditel. Kindlasti on oluline roll digitaalsetel lahendustel ja ka sadamas seismisel kaldaelektri kasutamisel.

Digitaalsetest lahendustest on oluline välja tuua „just in time“ kontseptsiooni rakendamise. Läbi

„kallas-laev-kallas“ andmevahetuse on võimalik planeerida sadamakülastused ja kaupade laadimisega seonduvad protsessid. Mainitud kontseptsiooni rakendamine aitab lisaks transpordiahela efektiivsuse tõusule kaasa ka keskkonna eesmärkide täitmisele, sest võimaldab paremini planeerida laevade liikumist ja leida kõige optimaalsem kiirus (laevade süsinikuheite suurus sõltub laeva kiirusest).

Kaldaelektrivõrgust saadavat elektrienergiat saab kasutada sadamas seisvate laevade laevasüsteemide töös hoidmiseks, vähendades laeva abimasinate tekitatavaid heitgaase, mürareostust ja kütusekasutust. Tallinki näite baasil väheneb ühe rohelist kaldaelektrit kasutava reisilaeva CO<sub>2</sub> heitmete maht 100 tonni võrra ühes kuus. Kaldaelektri kasutamise eelduseks on laevade ja sadamate vastava tehniline võimekuse olemasolu. Kitsaskohaks võib saada kallis kaldaelektri hind, mis ei motiveeri reedereid seda kasutama. Lahenduseks võiks olla kaldaelektri madalam maksustamine.

Samas on oluline, et määruusega ei seataks ebamõistlikke kohustusi, mille rakendamine ei ole realistlik. Kalda elektritoite kasutamise kohustus peab jääma ainult kai ääres seisvatele laevadele. Soovime, et määruuses säiliks ettenähtud erandite võimalus teatud juhtumitele reguleerimiseks. Eestit külastavad kruisilaevad, mille elektritarbimist (ühe laeva elektritarbimine jääb vahemikku 4,8 MW kuni 20 MW, olenevalt laeva suurusest) ei ole tehniliselt võimalik katta läbi tavapärase kaldaelektrivõrgustiku.

Kaldataristu väljaarendamiseks on vaja välja töötada ühtne standard, sh ka kaldaelektri kasutamiseks, et sadamad saaksid pakkuda ühtset kvaliteetset teenust, sest laevadel, mis seda kasutavad, on selleks põhjendatud ootus, mitte iga sadama jaoks erilahendus või igal sadamal iga laeva jaoks erilahendus. Samuti nendime, et sadamate võimekus on erinev ja seetõttu on vaja üleminekuaega, et sadamatel oleks võimalik taristut arendada.

**55. Eelistame andmete ühekordset esitamist ja standardiseerimist, et vältida dubleerimist ja üleliigset halduskoormust.**

*Selgitus:* Eelnõuga kehtestatakse seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteem, mis peaks tõendama, et reeder järgib kasvuhoonegaaside vähendamiseks kehtestatud nõudeid.

Algatus ei tohiks põhjendamatult suurendada laevandusettevõtjate halduskoormust ning sellega kaasnevaid lisakulusid. Oluline on, et andmed oleksid võimalikult täpsed ja usaldusväärsed, et neid saaks kasutada poliitikakujundamiseks. Vältida tuleb andmete edastamise dubleerimist, kasutada tuleks juba olemasolevaid raporteerimissüsteeme (näit laevanduse MRV).

#### **6. Arvamuse saamine ning seisukohtade kooskõlastamine**

Oma arvamuse määrase mõjude kohta on esitanud AS Tallink, Sadamate Liit, Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon, kelle arvates on eelnõul väga negatiivne mõju sektorile. Sisendi on andnud ka Keskkonnaministeerium.