



Hr Mart Vörklaev
Rahandusminister
mart.vorklaev@fin.ee

Koopia
info@fin.ee

Eesti Gaasiliidu arvamus mootorsõidukimaksu eelnõu kohta

Eesti Gaasiliit tänab võimaluse eest avaldada arvamust mootorsõidukimaksu eelnõu kohta. Teema on akuutne ning puudutab otseselt nii gaasimüüjaid kui ka biometaanitootjaid, sest avaldab nii lühiajalist kui ka pikemaajalist mõju Eesti transpordisektori ja ESR kohustuste täitmist.

Eeldame, et keskkonnaaspektide (arengukavad, EL ja rahvusvahelised kliimaeesmärgid) rõhutamine eelnõu seletuskirjas on siiras ja eelnõu koostajad proovivad eelnõu kooskõlastamise protsessis jõuda parima võimaliku tulemuseni.

EGL kommentaarid ja ettepanekud on järgmised:

- 1) Praegusel hetkel on CO₂ heite osakaalu aluseks WLTP või NEDC. See on ühelt poolt arusaadav, sest iga auto eriheide on tootja käest vaja kätte saada. Teisalt on selline lähenemine riigile endale väga kahjulik. Põhjus on selles, et Kliimaministeeriumil on läbi vedelkütuse seaduse ja selle alamaktide välja töötatud regulatsioon, mis võimaldab igas tanklas müüdud maagaasi biometaanipäritolutunnistusega rohestada. See tähendab, et kuigi tarbija ei osta biometaanit, siis tema ostetud maagaas ikkagi rohestatakse. Sellega täidavad väga paljud kütusemüüjad kehtestatud kliimaeesmäärke ja samaaegselt täidab riik talle pandud kohustusi transpordisektori KHG vähendamisel.

Praegusel hetkel on hinnanguliselt 50–60% kogu transpordisektoris tarbitud maagaasist rohestatud. Kogu toodetud biometaan läheb transpordisektoris. Kui tulla tagasi eelnõu ettepaneku juurde, siis tekib olukord, kus WLTP põhiselt on gaasisõidukil heide, aga praktikas on see 50–60% ulatuses biometaaniga vähendatud. Järgmise kahe aasta jooksul on turule tulemas täiendavalt ca 140–170 GWh bioetaani, mistõttu saab transpordisektoris tarbitud maagaasi saajaprotsendiliselt rohestatud ja KHG heide nende autode puhul on viidud nulli või isegi nullist väiksemaks, sest vastavalt RED III metoodikale võib biometaanil jalajälg olla –95gCO₂/MJ. Eestis on juba jaamad, mille biometaanitootmise jalajälg on –70 kuni –88 gCO₂/MJ. Sisuliselt tekiks eelnõukohaselt olukord, kus kõige

keskkonnasõbralikum sõidukiomanik peab maksma, sest on teinud keskkonnasõbraliku valiku (gaasisõiduki CO₂ heide 20% väiksem kui bensiini või diiselmootoriga sõidukil).

Sellest tulenevalt teeme ettepaneku, et gaasisõidukite puhul vähendatakse WLTP põhist CO₂ heidet täpselt niipalju nagu on maagaasi biometaaniga rohestatud. Kui sõiduki heide on nt 150 gCO₂/km ja kui samal ajal on 50% maagaasist biometaaniga rohestatud, siis maksab omanik keskkonnamaksu, mis vastab 75 gCO₂/km ekvivalendile. Kui rääkida konkreetset biometaan heitmest, siis eelmise aasta keskmine jalajälg kogu toodetud biometaan peale oli 15,2 gCO₂. Aastal 2023 saab see keskmine jalajälg olema „0“ või väiksem.

Miks erand on vajalik?

Keskkonnamaksud aitavad ühelt poolt täita „saastaja maksab printsiipi“, aga teisalt suunavad kasutama keskkonnasõbralikemaid lahendusi. Sama on automaksu kehtestamisel, sest see mõjutab tarbijate valikuid. Täna on võimalik inimestel valida erinevate autode vahel, mis kasutavad kas diisli, bensiini, elektri, gaasilisi kütuseid ja võibolla tulevikus ka vesinikku. Riigina peaks tekkima fiskaalpoliitiline kalkulatsioon, et milline lahendus on riigi jaoks kõige parem ja samaaegselt peaksid olema täidetud ka erinevad rahvusvahelised ja EL kliimaeesmärgid. Kuna Eesti impordib kõik vedelkütused, siis on mõistlik soodustada kohaliku biometaan tootmist ja tarbimist. See vähendab kapitali väljavoolu riigist, loob iga jaama juurde 3–4 töökohta ning annab igal aastal 230 000–300 000 eurot maksutululu. Lisaks iga jaama ehitusmaksumusest jääb Eestisse ca 6–7,5 mln €. Eestis on ca 3100 sõiduautot ja kui võtta arvesse, et iga auto eest laekuks riigikassasse ca 250 € auto kohta, mis teeb kokku 0,775 mln € aastas, siis mõistlikum oleks soodustada gaasiautode kasutuselevõttu, sest iga lisanduv biometaanijaam genereerib riigile rohkem tulu kui automaks ise.

Kuna eelpool toodud info kohaselt saab kogu transpordisektoris tarbitud maagaas rohestatud 1–2 aasta jooksul, siis tekib olukord, kus investeringuid biometaanijaamadesse rohkem ei tuleks, sest Eestis puudub turg. Biometaan suudab ilma toetusteta konkureerida ainult transpordis, sest energeetikas või elamumajanduses jääb ta kaks või enam korda kallimaks. Seetõttu peab riik kaasa aitama, et Eestis tekiks transpordisektoris suurem gaasitarbimine. Mida suurem on gaasi tarbimine transpordisektoris, seda suurem on biometaan osakaal transpordisektoris ja seda vähem on vaja importide teisi taastuvaid kütuseid, et kliimaeesmärke täita. Kindlasti on oluline juurde märkida, et gaasisõidukite all peetakse silmas sõiduautosid, busse ja raskeveokeid.

Mis juhtub kui gaasisõidukeid maksustada samadel põhimõtetel?

See tähendaks, et gaasi tarbimine transpordis jääks samale tasemele ja uusi sõidukeid enam ei soetataks, sest gaasisõidukite kasutamisest tulenevat positiivset keskkonnaaspekti ei võeta

maksustamisel arvesse. Selle tulemusel ei ole võimalik investeerida biometaani tootmisesse Eesti transpordisektori turu vastu, sest ei ole gaasi, mida oleks võimalik rohestada. Kaotajaks jäävad kõik:

- riik kliimaeesmärkide täitmisel põllumajandus- ja transpordisektoris;
- tarbija, kes peab kogu transpordisektori rohestamise läbi kõrgema kütuse hinna kinni maksma;
- põllumajandussektor, sest põllumeestel ei ole (pruugi olla) piisavalt kapitali, et biometaanijaama ehitada ega võimalust toodetud biometaani realiseerida. See peaks sündima erinevate turuosaliste koostöona ja initsiatiiv on olnud ainult transpordisektori suunal, sest ainult seal on biometaan konkurentsivõimeline;
- Riigi tulubaas ja kaubanduse bilanss – mida vähem on majandustegevust biometaani tootmise näol, seda vähem riik teenib. Kogu tootmata jäänud biometaani asemel tuleb kaup importida teistest riikidest, mis tähendab, et Eesti maksumaksja raha läheb välisettevõtetele ja toetab mõne teise riigi majandust.

2) Eelnõu ebakõla keskkonnanäesmärkide täitmisel soodustades täiselektrilisi sõidukeid

Transpordisektori heidet on võimalik arvutada läbi kolme erineva meetodika: sõidukipõhine, kütusepõhine (RED III) või rahvusvaheline kliimakonveentsiooni meetodika (IPCC). Igas segmendis kogutakse teavet ja raporteeritakse vastavale instantsile.

Autopõhist raporteerimist ei eksisteeri, sõidukite kaudu toetatakse poliitikat, mida riik parasjagu ellu viib. Elektriautodel on IPCC meetodika järgi jalajälg, mille aluseks võetakse riigi keskmine elektritootmise jalajälg. Eestis oli 2022. aastal elektritootmise jalajälg 464 gCO₂/kWh. See tähendab, et kui eelnõu soosib elektriautosid, siis tegelikult IPCC meetodika järgi rahvusvaheliselt meie transpordisektori heide kasvab. IPCC meetodika järgi on biometaanil heide „0“.

Kui tulla RED III eesmärkide juurde, siis taastuvat elektrit on võimalik transpordis arvesse võtta kahe eelneva aasta keskmine taastuvelektri osakaal kogu elektritootmisest. Hetkel on see ca 25–35% juures. Seega iga elektriauto, mis turule tuleb, on 65–75% ulatuses fossiilne. Gaasisõiduk on aga 50–60% ulatuses roheline. Seega jääb arusaamatuks, et miks riigi vaatest soositakse sõidukeid, mille abil ei ole võimalik kliimaeesmärke täita.

Seetõttu jääb arusaamatuks, et kuidas on võimalik, et nii IPCC järgi kõige saastavam sõiduvahend ja RED III järgi 2/3 ulatuses fossiilset kütust kasutav sõiduvahend saavad erandi keskkonnamaksu kehtestamisel.

Kliimaministeeriumi koostatud VV seisukohad raskeveokite ja busside määruise läbirääkimisel olid just ajendatud asjaolust, et **biometaan on kodumaine kütus ja see võimaldab meil täita erinevaid keskkonnaeesmärke**. Seetõttu sooviti ajalist pikendust nii linnaliinibussidele, aga ka raskeveokitele – eesmärgiks kasutada võimalikult kaua ja palju biometaani. Seetõttu oleks arusaamatu kui automaksu eelnõuga hakkame saagima seda sama oksa, kus ise istume ehk võtame endal võimaluse vähendada heitmeid transpordis, põllumajanduses ja suurendada kohalikku majandust ning kasvatada riigi tulubaasi.

Lisaks on väga oluline välja tuua, et sõiduautode määruisesse, mille kohaselt peaks alates 2035 sisepõlemismootoriga autode tootmine lõppema, toodi sisse e-kütuste klausel. See tähendab, et e-kütuste kasutamine peaks võimaldama autotootjatel toota sisepõlemismootoriga autosid, mis kasutavad süsinikuneutraalseid kütuseid. Sellise ettepaneku tegi Saksamaa viimasel momendil ja ajendiks ei olnud ainult majanduslikud kaalutlused vaid saadi aru, et autotööstuses kasutatav WLTP metoodika suunab oluliselt kütuste kasutamist ja kuigi tehniliselt on keeruline autotööstusega siduda kütuse tervet elutsüklit, on sellest hoolimata jõudnud tehnoloogiline neutraalsus autotööstusele suunatud regulatsiooni. Ei ole vahet, millega ja kuidas heidet vähendada, vaid oluline on, et see oleks tehtud. Gaasisõidukite puhul on keskkonnajalajalg vähendatud biometaani tootmisega.

Lähtuvalt eelpool toodust teeme ettepaneku, et **täiselektriliste ja gaasisõidukite keskkonnamaks oleks seotud taastuvelektri ja biometaani osakaaluga transpordisektoris vastavalt RED III määratlustele**. Kui transpordisektoris on kogu elekter roheline, siis elektriautodel keskkonnamaksu ei ole ja kui kogu fossiilne maagaas on biometaaniga 100% ulatuses rohestatud, siis gaasiautodele samuti keskkonnamaksu ei rakendata.

Kokkuvõtvalt saab öelda, et praegune eelnõu gaasisõidukite maksustamisel on vastuolus VV seisukohtadega, läbi mille on Eesti riik proovinud EL otsustusprotsessides leida võimalusi biometaani kasutamisega transpordis. Ka praegune eelnõu peaks leidma võimalused, et kuidas tagada biometaani suurem kasutus ja ühtlasi kannustada investeringuid biometaanijaamadesse, sest läbi selle on võimalik Eestil täita rahvusvahelisi ja EL kliimaeesmärke. Linnaliinibussid, maakonnabussid, raskeveokid ja sõiduautod peaksid olema käesolevas eelnõus käsitletud sihtgrupina, mille kasutust tuleks soodustada. Kui busside osas on teatud edasiminekuid, siis praegusel hetkel puudub igasugune stiimul raskeveonduses diislikütuselt üle taastuvatele energiaallikatele või näiteks gaasile, mille heide on juba võrreldes diislikütusega 20% väiksem. Asendades diiselveokid biometaani kasutavate veokitega, on heitmete vähenemine alates 80% väiksem või suudab olla täielikult null või miinusheitmega.

Kui on täiendavaid küsimusi või selgitusi vaja, siis oleme valmis kohtuma.

Lugupidamisega

(digitaalselt allkirjastatud)

Heiko Heitur

Tegevjuht