



RIIGIKOGU KANTSELEI ÕIGUS- JA ANALÜÜSIOSAKOND

Maanteetranspordi tulevik – heitevabad sõidukid

Nr. 11

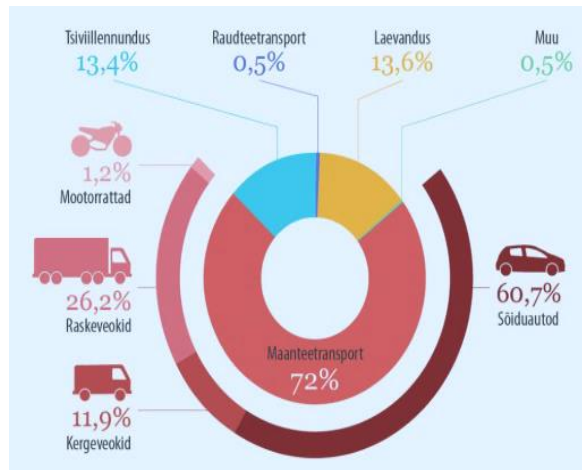
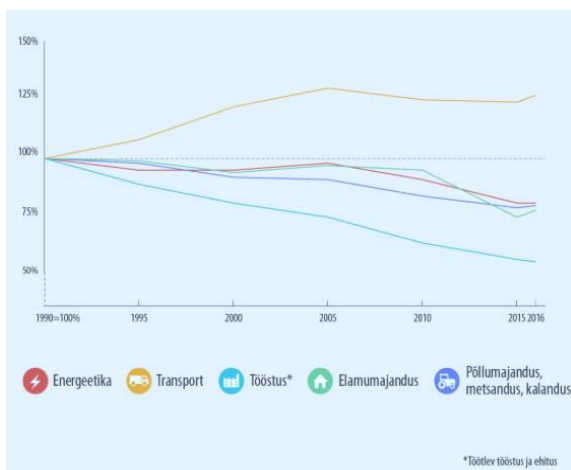
10.10.2019

Teadaolevalt on transpordisektoris kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamine ning üleminek madala heitega ja heitevabadele sõidukitele Euroopa Liidu üks peamine prioriteet, et saavutada Euroopas aastaks 2050 kliimanetraalsus.

Autostumine ja transpordi CO2 heide arvudes

Transport moodustas 2016. aastal Euroopa Keskkonnaameti andmetel 27% EL CO2 koguheitest¹ ja just transport on ELis ainus sektor, kus pole liikuvuse suurenemise tõttu toimunud kasvuhoonegaaside heitkoguste märkimisväärset langust alates 1990. aastast (joonis 1). Transpordisektori suurim heitkoguste tekitaja ja õhu saastaja on maanteetransport, kuna enam kui 70% transpordi kasvuhoonegaaside heitekogusest tekitavad sõiduautod, kaubikud, veoautod, bussid ja mootorrattad. Ülejäänud heide tuleneb peamiselt lennundusest ja laevandusest, vastavalt 13,4% ja 13,6%, ning väga vähesel määral raudteetranspordist. Euroopa maanteetranspordi lõikes tekitavad sõiduautod aga isegi 60,7% CO2 heitest (joonis 2).

Joonis 1.CO2 heitkoguste muutused ELis (1990-2016) Joonis 2. Heitkoguste jaotus transpordi liigiti ELis (2016)

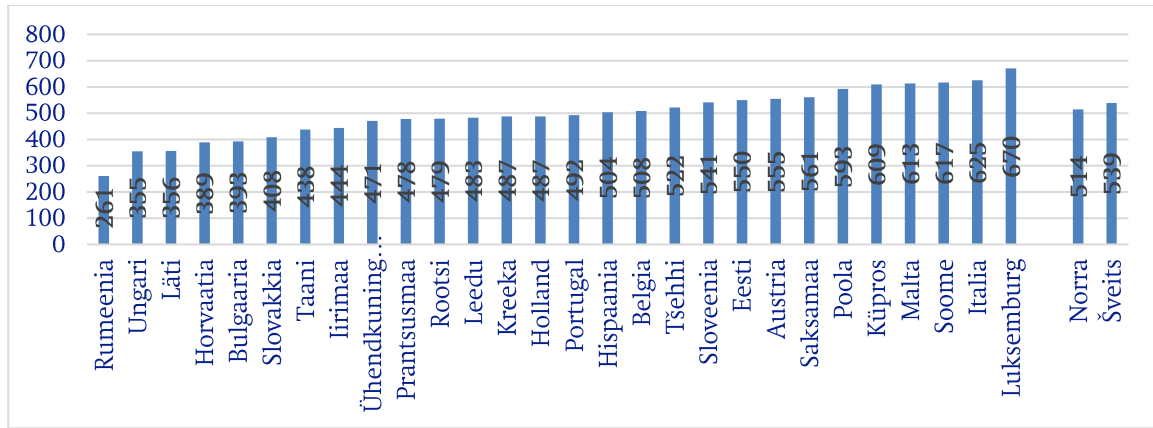


Allikas: Euroopa Parlament

Transpordiga seotud CO2 koguste kasvu peamine põhjus on autoomanike arvu suurenemine, mille tulemuseks on suuremad autopargid. Eurostati andmetele tuginedes on üldiselt peaaegu kõigis EL liikmesriikides sõidukite arv viimase viie aasta jooksul kasvanud. Kõige autostunumad riigid olid 2017. aastal Luksemburg (670 sõiduautot 1000 elaniku kohta), Itaalia, Soome ja Malta (joonis 3). Kõige vähem autostunud riigid on Rumeenia (261 sõiduautot 1000 elaniku kohta), Ungari ja Läti.

¹ European Environment Agency. [Greenhouse gas emissions from transport in Europe](#). Vaadatud 7.10.2019.

Joonis 3. Sõidua autod 1000 elaniku kohta, 2017

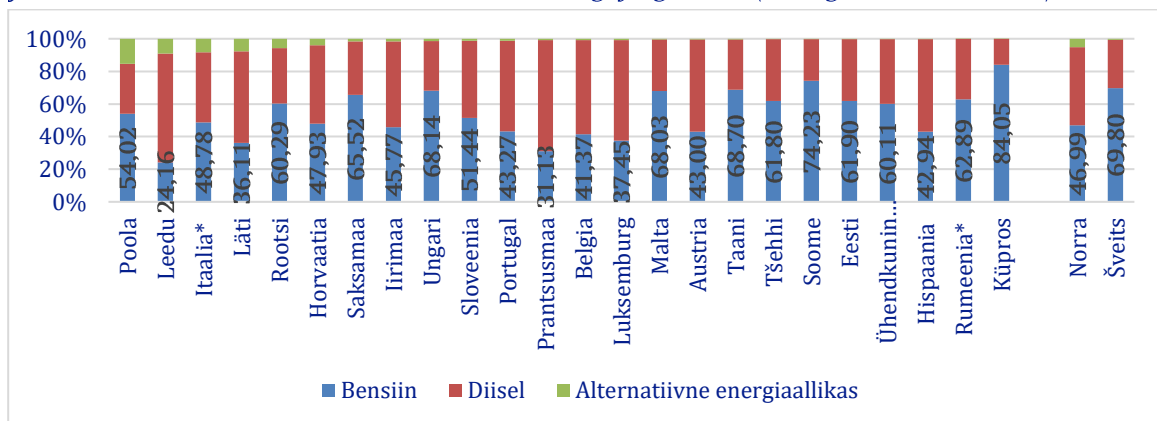


Allikas: Eurostat

Autoostjate keskkonnateadlikumate valikute ja ökonoomsemate sõiduaudode ostmise toetamiseks on ELis kasutusele võetud sõiduaudode energiamärgistus, et teavitada tarbijaid sõiduauto kütusekulust ja CO₂ heitest ning erinevaid meetmeid (ostutoetused, sädalinnas tasuta parkimine, õigus sõita bussirajal, teemaksuvabastus, väiksem kütuseaktsiis või registreerimismaks) elektrisõidukite müügi toetamiseks.

Eurostati viimaste andmete alusel on mitmes liikmesriigis üsna suur vanade (20 aastat ja vanemad) sõiduaudode osakaal. 2017. aastal oli 20 aastat ja vanemate sõiduaudode osakaal suurim Poolas (35,2%), järgnesid Eesti (28,7%), Soome (23,7%) ja Malta (20,3%). Kõige uuemate (alla 2-aastaste) sõiduaudode osatähtsus oli suurim Iirimaa (27,5%), Luksemburgis (24%), Taanis (23,6%) ja Belgias (22,2%). Enamikus liikmesriikides on tavalisemad väikeste bensiinimootoritega sõiduaudod. 2017. aastal olid 24 liikmesriigi arvestuses 14 riigis ülekaalus bensiinimootoriga sõiduaudod. Diiselmootoriga sõiduaudodid eelistati rohkem 10 liikmesriigis (Prantsusmaal, Leedus, Luksemburgis, Belgias, Hispaanias, Austrias, Lätis, Portugalis, Iirimaa ja Horvaatias). Vaatamata kogu Euroopas tehtavatele pingutustele suurendada madala CO₂ heitega sõiduaudode osakaalu, püsis 2017. aastal alternatiivkütustega sõitvate sõiduaudode osakaal enamikus liikmesriikides siiski väga väike. Enamikus liikmesriikides moodustasid alternatiivsel energiaallikal sõitvad sõiduaudod vähem kui 1% kogu sõiduaudode pargist. Kõige silmatorkavam erand on Poola, kus alternatiivkütustega sõitvate sõiduaudode osakaal ulatus 15%ni (selle põhjuseks on suurel hulgal vedelgaasi jaoks ümberehitatud sõiduaudode arv). Jooniselt 4 on näha, et suurema osakaaluga alternatiivkütustel sõitvaid sõiduaudodid on veel Leedus (9%), Itaalias (2016. a andmetel 8%), Lätis (8%) ja Rootsis (6%).

Joonis 4. Sõiduaudode osakaal mootorikütuse liigi järgi, 2017 (% kõigest sõiduaudodest)



Allikas: Eurostat

*Itaalia 2016. a ja Rumeenia 2015. a andmed

EL poliitikaid heite vähendamiseks

Olulisemad transpordisektori puudutavad strateegiadokumendid ELis on Euroopa Komisjoni 2018. aasta strateegia „[Puhas planeet kõigi jaoks: Euroopa pikaajaline strateegiline visioon, et jõuda jõuka, nüüdisaegse, konkurentsivõimelise ja kliimanetraalse majanduseni](#)“ ja 2016. aasta „[Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia](#)“.

2018. aasta strateegias esitatakse nägemus, kuidas minna 2050. aastaks kogu ELis üle nullilähedasi kasvuhoonegaaside heitkoguseid tekitavale majandusele. Transpordi seisukohast rõhutatakse vajadust süsteemse lähenemisviisi järele, vähese heitega transpordiliikide ja heiteta sõidukite kasutuselevõtu olulisust ning elektrifitseerimise ja taastuvate energiaallikate kasutamise keskset tähtsust, samuti kutsutakse üles kogu liikuvussüsteemi korraldust tõhustama, et vähendada ummikuid ja suurendada sõidukite hõivatuse määra. Peale selle peetakse vajalikuks parandada linnaplaneerimist, et kasutada ära ühistranspordi kõiki eeliseid. Samamoodi on 2016. aasta strateegia prioriteetsed tegevusvaldkonnad: tõhusam transpordisüsteem, vähesaastavate kütuste kiire kasutuselevõtt ning üleminek vähese heitega ja heiteta sõidukitele.

Transpordisektoris heite vähendamisel lähtutakse 2011. aasta [valges raamatus](#) Euroopa Komisjoni seatud eesmärgist vähendada transpordist pärinevat heidet 2050. aastaks 1990. aasta tasemega võrreldes 60%.

Et aidata vähendada EL kasvuhoonegaaside üldheidet, on EL kehtestanud uutele sõiduautodele ja kaubikutele üha rangemaid kohustuslikke keskmise CO₂ heitme eesmärgi. 2015. aastal oli ELis registreeritud uute sõiduautode keskmine CO₂ heitme eesmärk 130 grammi kilomeetri kohta (g CO₂/km). See vastab kütusekulule ligikaudu 5,6 liitrit saja kilomeetri kohta bensiinimootori ning 4,9 liitrit saja kilomeetri kohta diiselmootori korral.² Järgmine eesmärk on vähendada keskmist heitekogust 2021. aastaks tasemeni 95 g CO₂/km, mis vastab kütusekulule ligikaudu 4,1 liitrit saja kilomeetri kohta bensiinimootori ja 3,6 liitrit saja kilomeetri kohta diiselmootori korral.³ Sarnased eesmärgid on seatud ka kaubikutele.

Bensiini- ja diiselmootoriga sõidukite keeld riiklikul tasandil

Transpordisektoris toimuvad muutused olid tänavu kevadel päevakorral Euroopa Parlamendiuringute ja Dokumendikeskuse võrgustikus, kui Prantsuse parlament tundis huvi teiste riikide fossiilkütustel sõitvate sõiduautode müügi keelustamise regulatsioonide kohta.

Algatatud uuringu raames bensiini- ja diislikütustel sõitvate sõidukite müügi keelustamise kohta saatsid oma vastused 25 riigi parlamendid. Käesoleva aasta aprilli seisuga vastasid parlamendid, et see teema on arutamisel poliitiliste eesmärkidena ning tulevikku vaatavat detailset regulatiivset keeldu fossiilkütustel sõitvate sõidukite müügi osas kehtestatud veel pole (näiteks Bulgaaria, Eesti, Hispaania, Horvaatia, Leedu, Poola, Portugal, Rootsi, Slovakkia, Sloveenia, Soome, Tšehhi Vabariik, Ungari, Ühendkuningriik).

Läti on arutanud tulevikus keelata fossiilkütustel sõitvate uute sõidukite müük. See nõue lisatakse järgmise kümnendi planeerimisdokumenti pärast 2020. aastat. Sisepõlemismootoriga sõidukite täielik turustamise keeld on plaanis aastast 2040. Aastast 2030 on kavas piirata linnades diiselmootoritel sõitvate sõidukite kasutamist.

Leedus kavandatakse 1000 euro suurust ostutoetust nn puhastele autodele. Inimesi julgustatakse kasutama ühistransporti ning kohalikke omavalitsusi julgustatakse kesklinna piirkonnas kehtestama diiselmootoriga sõitvate sõidukite keeldu. Linnad saavad toetust elektriliste ühistranspordibusside kasutusele võtmiseks.

Norras on valitsus ja parlament kokku leppinud, et kõik uued sõiduautod ja kaubikud peaksid aastaks 2025 olema nullheitega, samuti peaksid aastaks 2025 olema nullheitega või biogaasil

² <https://www.envir.ee/et/eesmargid-tegevused/kliima/soiduautode-energiamargis>

³ Samas.

sõitvad kõik uued linnaliinibussid ning 75% uutest pikamaabussidest ja 50% veokitest peaksid olema heitevabad aastaks 2030.

Portugalis on valitsusliikmed seadnud eesmärgiks, et aastaks 2040 oleks uued sõidukid nullheitega. Elektrisõidukite omandamise soodustamiseks on rakendatud ostutoetusi ning maksuvabastusi.

Ungaris tehti 2017. aasta aprillis üksikalgatus ühe parlamendiliikme poolt eesmärgiga keelata sisepõlemismootoriga sõidukite müük järk-järgult vahe-eesmärkidena aastateks 2018, 2020, 2025 ja 2030, kuid see ettepanek lükati majanduskomisjonis tagasi.

Iirimaa on alates 2030 nullheitega uute sõidukite müügi kohustus välja toodud „Riiklikus arengukavas 2040“. Sel otstarbel toetatakse elektrisõidukite müüki ostutoetustega, registreerimismaksu tagastamisena ja teemaksust vabastamisega.

Itaalias kehtestati 2019. aasta märtsist nn ühekordne ökomaks (*ecotax*) uutele sõiduautodele, mille CO₂ heitkogused ületavad 160 g kilomeetri kohta ja mida makstakse ostmisel. Maksu suurus sõltub heite määrast (min 1100 eurot – üle 160 g CO₂/km kohta, max 2500 eurot – üle 250 g CO₂/km kohta). Samuti kehtestati koos eelarveseadusega meetmed madala CO₂ heitega (70 g CO₂/km kohta) sõidukite ostmiseks perioodil 2019-2021 (toetussumma sõltub heite tasemest ja jääb vahemikku 1500-6000 eurot).

Rootsis on poliitilise eesmärgina valitsuse koalitsioonilepingus välja toodud, et alates aastast 2030 uusi bensiini- ja diiselmootoriga sõiduautosid lubatud müüa ei ole.

Sloveenias on 2017. aastal vastu võetud alternatiivsete kütuste strateegia, millega otsustati piirata alates 2025. aastast nende sõiduautode ja kaubikute esmaregistreerimist, mille CO₂ heitekogus on suurem kui 100 g/km kohta ning alates 2030. aastast vähendatakse CO₂ heitekogust 50g/km kohta.

Ühendkuningriigi valitsus teatas 2017. aasta juulis, et kavatseb uute bensiini- ja diiselmootoriga sõiduautode ja kaubikute müügi lõpetada alates aastast 2040.

Kokkuvõte

Kuna fossiilkütuste kasutamine transpordis kahjustab kohaliku õhu kvaliteeti ja kliimat, siis sõiduautode CO₂ heite vähendamise võimalustena nähakse nende tõhusamaks muutmist ja keskkonnasäästlike kütuste kasutamist. Siiski domineerivad EL turul endiselt bensiini- ja diiselmootoriga sõidukid ning elektriautode kasutuselevõtt on olnud aeglane ja vajab riigipoolseid toetusmeetmeid. Madala ja nullheitega sõiduautode ja kaubikute kasutuselevõtu on EL liikmesriigid seni erinevates arengukavades eesmärgiks seadnud, aga üksikasjalikku regulatiivset bensiini- ja diiselmootoriga sõidukite keeldu seadusena kehtestatud ei ole.

Kai Raudkivi

nõunik

kai.raudkivi@riigikogu.ee

Kasutatud allikad

- ECPRD uuring “Fossiilkütustel sõitvate sõidukite müügi keeld”, aprill 2019.
- Puhas planeet kõigi jaoks: Euroopa pikaajaline strateegiline visioon, et jõuda jõuka, nüüdisaegse, konkurentsivõimelise ja kliimaneutraalse majanduseni. Euroopa Komisjon, 2018.
- Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia. Euroopa Komisjon, 2016.
- Euroopa Parlament. Sõiduautode CO₂ heide: faktid ja arvud.
- Eurostat andmebaas.

Õigus- ja analüüsiosakond on Riigikogu struktuuriüksus, mis nõustab parlamendiliikmeid ja nende heaks töötavaid ametnikke. Käesolev teemaleht on koostatud osakonna algatusel. Autorid on valmis arutlema töö sisu üle ja kommentaarid on teretulnud.