

Lisa 1. Avaliku konsultatsiooni käigus saabunud huvigruppide esindusorganisatsioonide ettepanekud energiamaksustamise direktiivi muutmise eelnõule.

Keskkonnaministeerium

Toetame energia maksustamise direktiivi ülevaatamist seoses uute eesmärkidega, kuid leiame, et seda tuleb teha sotsiaalseid mõjusid ja liikmesriikide eripärasid arvesse võttes. Peame oluliseks, et kestlikumad alternatiivid nagu biogaas ja vesinik oleksid piisavalt palju soodsamad, et soodustada neid kasutavate lahenduste arendamist ja kasutuselevõttu. Lisaks peame oluliseks, et biolisandiga kütuste puhul oleks eelistus võimalikult kestlike variantide kasutus.

Selgitus: Tänapäevane kehtiv Energiamaksustamise direktiiv on püsinud muutumata aastast 2003. See on ajale jalgu jäänud ega panusta piisavalt Euroopa Roheleppes eesmärkide täitmisesse (sh ka uute kliimaeesmärkide saavutamisse). EL-i liikmesriikide kehtestatud maksumäärades on suured erinevused, maksusoodustuse ja -vabastuste hulk, ulatus ja mõju on väga suur, sealhulgas fossiilsete kütuste oma. Oluline on tuua turul tegutsejatele selgust keskkonnasõbralikumate alternatiivide kasutamise osas ja muuta need kättesaadavamaks võrreldes fossiilsete kütustega.

RAM kommentaar: Eestis toodetav ja tarbimisse lubatud biometaan peaks meie teadmise järgi vastama täiustatud põlvkonna biogaasi kriteeriumitele. Sellisel juhul maksustakse see nii mootorikütuse kui kütteinena kasutamisel minimaalse võimaliku aktsiisimääraga, mis on 0,15 €/GJ kohta.

Madala süsinikuheitmega kütuste (näiteks maagaasist puhtal tehnoloogial saadud vesinik, kui CO₂ pumbatakse maa sisse) aktsiisitasena kasutamisel on kuni 2033. aastani 0,15 €/GJ ja pärast seda 5,38 €/GJ. Madalaim aktsiisitasena 0,15 €/GJ kehtib alates aastast 2023 ilma üleminekuperioodita kahele alamkategoriale: *renewable fuels of non-biological origin* (taastuvaid energiaallikaid kasutades toodetud vesinik) ning täiustatud põlvkonna vedelad biokütused ja biometaan (samuti valmistatud jääkidest ja jäätmetest).

Säästlikult toodetud biokütused, kus tootmisel kasutati toidu tootmise toorainet (*sustainable food and feed crop biofuels and biogas*) saavad kuni aastani 2033 nii mootorikütusena kui kütteinena kasutamisel poole madalamalt maksustatud võrreldes fossiilsete vedelkütustega.

Jääkidest toodetud biokütustel (*sustainable biofuels and biogas*), mille tootmiseks kasutati toidu tootmise toormest erinevat toorainet, säilib maksueelis ka pärast 2033. aastat.

Maaeluministeerium

1. Kliimanetraalsuse saavutamine kalapüügisektoris eeldab suuri struktuursuureid muudatusi, mille elluviimine on aeganõudev protsess. Sellest lähtuvalt soovime säilitada erandi, mille kohaselt ühenduse vetel kalapüügiks kasutavale kütusele kehtib aktsiisivabastus, kehtestades minimaalse maksumäära saavutamiseks kuni kümneaastase üleminekuperioodi. Samal ajal saab hinnata sektori edasist panust kliimanetraalsuse saavutamisesse ja üleminekuperioodi andmete põhjal otsustada, millist aktsiisimäära tuleks Euroopa Liidus edaspidi kalapüügisektorile rakendada. Arvesse tuleb võtta ka tehnoloogilist arengut ning uute kütuseliikide kasutuselevõtmise võimalusi kalalaevadel. Üleminekuperiood on vajalik selleks, et tagada Euroopa Liidu toiduga kindlustatus, kui ka selleks, et säiliks Euroopa Liidu kalapüügisektori konkurentsivõime võrreldes kolmandate riikidega.

Selgitus: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2021/1139 Euroopa Merendus-, Kalandus- ja Vesiviljelusfondi kohta võimaldab saavutada Ühise kalanduspoliitika eesmärke, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja Euroopa Liidu Nõukogu määrusega (EL) nr 1380/2013. Nimelt peab Ühine kalanduspoliitika tagama, et püügitegevus on keskkonna

seisukohast pikaajaliselt jätkusuutlik ning seda majandatakse sellisel viisil, mis on kooskõlas majandusliku, sotsiaalse ja tööhõivealase kasu saavutamise ja toiduvarede kättesaadavuse toetamise eesmärkidega.

Kuigi kalapüük on üks meetmetest, mis toetab toiduga kindlustatust ja elanike varustamist toiduainetega, impordib Euroopa Liit ometi juba täna rohkem, kui 60% oma kalatoodete tarnest. Seetõttu ollakse suures sõltuvuses kolmandatest riikidest pärit toodetest. Euroopa Liidu üks oluline ülesanne on ergutada terves liidus rangete kvaliteedistandardite kohaselt toodetud ja tarbijatele taskukohaste hindadega kättesaadava kalavalgu tarbimist. Siiani on seda soodustatud läbi ühenduse vetel kalapüügiks kasutava kütuse aktsiisivabastuse. Selline meede on võimaldanud Euroopa Liidu kalapüügisektoris tegutsevatel ettevõtjatel püsida paremini konkurentsisis niigi suureneva kalapüügitoodete impordiga, mis pärineb kolmandatest riikidest ning mis ei pruugi järgida säästva kalanduse printsiipe.

Üleminekuperiood annaks sektorile võimaluse kohaneda „eesmärk 55“ paketi ettepanekute rakendamise mõjuga. Sobivate meetmete olemasolu korral kaotatakse stiimul fossiilkütuste kasutamiseks ning minnakse üle keskkonnasõbralikemale tehnoloogiale ning puhtamale energiale. Selliselt on võimalik saavutada Euroopa roheline kokkuleppe eesmärgid ja lõppkokkuvõttes 2050. aastaks kliimanetraalsus.

2. Kasvuhoonegaaside emissioone vähendavate ja keskkonda hoidvate tehnoloogiliste lahenduste kasutamine on „eesmärk 55“ saavutamisel kesksel kohal. Sellest lähtuvalt peame vajalikuks Euroopa Liidu kalapüügilaevastiku uuendamise toetamist. Tõhusamal tehnoloogial põhineva tehnika kasutamine ja tehnika asendamine puhtamatel energiaallikatel põhinevaga toob kaasa struktuursed muudatused kalapüügisektoris, stimuleerides läbi nõudluse keskkonnasõbralikumate tehnoloogiate välja töötamist, säästvate alternatiivkütuste kasutamist ning seeläbi kalapüügisektori CO₂ emissiooni vähenemist Euroopa Liidus.

Selgitus: Väikesemahulise rannapüügiga tegelevad mere- ja sisevete kalalaevad moodustavad peaaegu 75 % kõigist Euroopa Liidus registreeritud kalalaevadest ja see annab peaaegu poole kalapüügisektori tööhõivest. Uute energiasäästlike ja keskkonnasõbralikumate energiaallikatega kalapüügilaevade soetamine on sektorile üle jõu käiv ning Euroopa Merendus-, Kalandus- ja Vesiviljelusfond (EMKVF) selliseid lahendusi ei toeta. EMKVF võimaldab soodustada CO₂ heite vähendamist läbi kalalaevade mootorite asendamise või moderniseerimise. See võiks anda küll tõuke keskkonnasäästlike energialahenduste kasutuselevõtuks, kuid samas on see äärmiselt keeruline kalapüügisektoris, kuna vananenuid väiketraalereid ei ole tihtipeale võimaik ümber ehitada selliselt, et nendele saaks paigaldada säästlikke kütuselahendusi ja tihtipeale osutuvad sellised lahendused liiga kalliks. Seepärast ei vähene huvi fossiilkütuste kasutamise vastu. Laevastiku uuendamise kaudu nendes segmentides, kus kalapüük on reguleeritud lubatud väljapüügi kogustega, on võimalik tagada struktuurne muutus kliimanetraalsuse poole liikudes, saavutades liidu territooriumil kasvuhoonegaaside heite ja õhusaaste vähendamise eesmärgi. Sektoris toimunud struktuursete muudatuste elluviimise järgselt on võimalik üle vaadata ühenduse vetel kalapüügiks kasutava kütuse aktsiisivabastus.

3. Peame oluliseks, et jäätmetest ja kõrvalsaadustest toodetud biokütused oleksid maksustatud madalama määraga kui fossiilsed kütused. Aktsiisimäär ei tohi pärssida biometaani tootmist ja selle konkurentsivõimet.

Selgitus: Leiame, et biometaani kasutamise soodustamine on oluline, kuna aitab vähendada fossiilsete kütuste tarbimist ning põllumajanduses tekkivatest jäätmetest ja kõrvalsaadustest

biogaasi ja biometaani tootmine aitab vähendada ka kasvuhoonegaaside heidet põllumajandussektoris. Biometaani kasutamise soodustamiseks ja kasutusala laiendamiseks on vajalik toetada ettevõtteid, et neil oleks võimalik vajalikke investeeringuid teha.

4. Peame oluliseks säilitada põllumajandussektoris mootorikütusena kasutatavale kütusele aktsiisibüroo, kuivõrd alternatiivsed energiatooted põllumajanduses kasutatavatele masinatele puuduvad.

Selgitus: Euroopa Liidu ühise põllumajanduspoliitika üks eesmärke on toetada põllumajandustootjaid ja parandada põllumajanduse tootlikkust, et tagada taskukohase hinnaga toiduainete stabiilne kättesaadavus. Euroopa Komisjon on esitanud ettepanekus näinud põllumajandussektorit privilegeeritud sektorina (kus säilib aktsiisibüroo võimalus) ning Eesti toetab komisjoni lähenemist. Seni kuni puuduvad põllumajanduses kasutatavatele masinatele alternatiivsed energiatooted, on põhjendatud diislikütuse aktsiisibüroo säilitamine

5. Leiame, et põllumajanduslikest kõrvalsaadustest (sh sõnnikust ja lägast) toodetud biometaan peab olema aktsiisivaba.

Selgitus: Lägast või sõnnikust toodetud biometaani süsinikjalajälg on negatiivne, täpsemalt vahemikus -15,98 kuni -99,64 CO₂ ekvivalenti/megadžauli kohta ehk tegevuse käigus ületab süsiniku sidumine heite koguse (vt tabel 1 allpool). Seeläbi on biometaani tootmine ja tarbimine kliimamuutuste pidurdamise seisukohast oluliselt kasulik, kui ükskõik millise muu kütuse tarbimine. Euroopa roheline kokkulepe näeb ette, et 2050. aastaks puudub Euroopa Liidus kasvuhoonegaaside netoheide. Olukorras, kus lägast või sõnnikust toodetud biometaani süsinikjalajälg on negatiivne, ei ole biometaani aktsiisimäär vajalik 2050. aasta eesmärgi täitmiseks.

Eeldades, et maksunduses järgitakse põhimõtet, aktsiis on tasu saaste tekitamise eest (st kasvuhoonegaaside (KHG) emiteerimise eest), tuleks 0% määraga maksustada energialiigid, millel on negatiivne süsiniku jalajälg, kuna tegu on heidet vähendava, mitte suurendava tegevusega. Biometaan tootmine võimaldab:

- vähendada heitmeid põllumajanduses, mis aitab kaasa jõupingutuste jagamise määrase (ESR) eesmärkide täitmisele,
- täita taastuvenergia direktiivist tulenevaid nõudeid,
- panustab ringbiomajanduse eesmärkidesse,
- täita nii ELi heitkogustega kauplemise süsteemist (HKS) tulenevaid nõudeid transpordis kui ka elamumajanduses.

Biometaani tooraineks on valdavalt põllumajandustootmise kõrvalsaadused ja jäätmed, mis kasutamata jätmisel emiteeriks ise suurel määral kasvuhoonegaase. Biometaani transport ei tekita CO₂ heidet, kuna transport toimub reeglina torustiku kaudu. Biometaani tootmise jääkprodukti (digestaati) saab kasutada keskkonnasäästliku väetise ja mullaparandajana. Lisaks on Eesti riikliku energia- ja kliimakava aastani 2030 kohaselt on transpordis suurim potentsiaal kodumaise biometaani tootmisel ning kasutamisel, ning aastaks 2030 on vaja eesmärkide täitmiseks toota kuni 340 GWh biometaani.¹ Aktsiisimäära kehtestamine võib aga arvestavalt pärssida biometaani tootmist ja selle konkurentsivõimet. Arvestada tuleb ka seda,

¹ https://www.mkm.ee/sites/default/files/teatis_eesti_riiklik_energia-_ja_kliimakava_aastani_2030.pdf

et biometaani tootmine toimub peamiselt maapiirkondades, mis toetab regionaalpoliitilisi eesmärke ja aitab edendada maaelu ning -ettevõtlust.

Tabel 1. Märjast sõnnikust või lägast toodetud biometaani KHG tüüpilised väärtused transpordi sektoris

Märj sõnnik/läga	KHG vähenemise määr protsentides võrreldes fossiilse kütuse referentsväärtusega 94 gCO ₂ ekvivalent/MJ	KHG tüüpiline väärtus, gCO ₂ ekvivalenti/MJ
Lahtine kääritamissaadus, heitgaase ei põletata	117%	-15,98
Lahtine kääritamissaadus, heitgaasid põletatakse	133%	-31,02
Suletud kääritamissaadus, heitgaase ei põletata	190%	-84,60
Suletud kääritamissaadus, heitgaasid põletatakse	206%	-99,64

Andmete allikas: [Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv \(EL\) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta²](#); Lisa VI; tabel nimega 'Biometaan transpordi jaoks'.

Märkus: Fossiilsete kütusete referentsväärtus 94 gCO₂ ekvivalent/MJ on toodud direktiivi (EL) 2018/2001 Lisa V ('biokütustest ja vedelatest biokütustest tuleneva kasvuhooonegaasimõju arvutamine ning vastavad fossiilkütuste võrdlusväärtused'); alajaotus C ('metoodika'); paragrahv 9.

RAM kommentaar: võetud teadmiseks ja osaliselt arvestatud. Väljapakutud ettepanekus koheldakse kalandust sarnaselt ülejäänud laevandussektoriga. Seega soovitud kümneaastane ülemineku periood laevakütuste maksustamisel laieneb ka kalandusele. Lisaks on direktiivi eelnõus juba ette nähtud kümneaastane aktsiisvabastus säästvate ja täiustatud põlvkonna biokütuste, vähese CO₂ heitega kütuste ning elektri suhtes kasutamisel nii kalanduses, laevanduses kui lennunduses.

Biometaani negatiivne süsinikujalajalg on direktiivi eelnõus arvesse võetud minimaalse aktsiisimäära 0,15 €/GJ kujul. See on näiteks enam kui 70 korda madalam diislikütuse aktsiisi määrast. Aktsiis ei ole üksnes tasu saaste tekitamise eest, aktsiisi energiatoodetele saab käsitleda ka fiskaalse keskkonnamaksuna, mille peamiseks eesmärgiks on tagada riigieelarvesse tulude laekumine. Seda ka tulevikku vaatavalt kui taastuvkütuste kasutuselevõtt suureneb, teisalt on riigieelarvest vajalik katta transpordisektori väliskulud, seahulgas taristu rajamise- ja korrashoiuga seotud kulud, liikluskoormusest (õhusaaste, müra, õnnetused) tulenevad väliskulud jne.

Keskkonnamaksude rakendamisel võib Euroopa Keskkonnaagentuuri jaotuse põhjal välja tuua viis suuremat eesmärki mida soovitakse saavutada:

- 1) keskkonnale tekitatud kahjudega seotud kulude sisendamine toodete ja teenuste hindadesse aitab kaasa lähtumisele "saastaja maksab printsiibist", millega antakse nii tootjale kui tarbijale signaal muuta oma tootmis- ja käitumisharjumusi keskkonnasõbralikumaks;

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:32018L2001>

- 2) keskkonnamaksud aitavad motiveerida tootjaid ja tarbijaid liikuma keskkonnakahjulikelt keskkonnasõbralikumatele käitumisharjumustele, eriti siis kui neid kasutada koos täiendavate kontrollmehhanismidega nagu keelud ja load;
- 3) tagada efektiivsem kontroll keskkonnakahjulike tegevuste üle;
- 4) annavad tõuke tootjatele ja teenuste pakkujatele olema oma tootmises efektiivsemad ja motiveerivad neid kasutusele võtma uusi innovatiivseid keskkonnasõbralikke tehnoloogiaid, et maksta vähem makse;
- 5) täidavad riigieelarvet ja tagavad tulud, mida saab sihtinvesteeringutena kasutada keskkonnasäästlikel eesmärkidel. Keskkonnamaksude suurenemise arvelt saab vähendada tööjõukuludega seotud makse, mis omakorda peavad aitama kaasa tööhõive suurenemisele ja üldise heaolu paranemisele.

Energiamaksumise direktiivi muudatuste eesmärk ei ole mitte ainult arvestada keskkonna- ja kliimapoliitilisi eesmärke, sh saaste tekitamise vähendamist, vaid eesmärk on laiendada kütuse- ja elektriaktsiisi maksubaasi nii uute energiatoodetega (puit, turvas, biokütused, vesinik) kui ka uute valdkondadega (merendus, lennundus, kalandus) ning minimeerida kõiki maksusoodustusi ja –vabastusi, eriti liikmesriikide- ja energiakandjate põhiseid. Kõike seda tehakse liikmesriikide vahelise maksukonkurentsi vähendamiseks, mis on tõsiselt mõjutanud ja mõjutamas EL siseturgu. Komisjoni eesmärk on maksustada kõik energiatooted, välja arvatud üksikud tegevus- või valdkonnapõhised erandid ning madalaim võimalik aktsiisimäär tase on seejuures 0,15 €/GJ, mis kohalduks ka biometaanile. Sellises olukorras ei ole õige ega õiglane jätta maksustamata üks pigem kasvava turuosaga energiatoodet.

Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium

Seisukoht: Toetame algatuse põhimõtet viia energiatoodete ja elektrienergia maksustamine kooskõlla ELi energia- ja kliimapoliitikaga, et aidata kaasa ELi 2030. aasta energiaeesmärkide saavutamisele ja kliimanetraalsuse saavutamisele 2050. aastaks. Toetame põhimõtteliselt energia maksustamise direktiivi ülevaatamist, et ajakohastada selle maksubaas ja maksumäärad ning tugevdada uuenduslike kütuste, sh alternatiivsete kütuste maksustamise õiguskindlust. Seejuures tuleb jälgida, et biokütused ja biometaan peaksid olema maksustatud väiksema määraga kui fossiilsed kütused. Samas tuleb fossiilkütuste maksustamise ajakohastamisel arvestada liikmesriikide majanduse eripäradega, rakendada maksumäärast vastavalt alternatiivide turule tulekuga ja vajaduse korral ette näha üleminekumeetmed ja -toetused. Muudatused peavad muuhulgas jälgima ka sotsiaalset võrduse kriteeriume ning võimaldama väiksema sissetulekuga ühiskonnaliikmetele soodusmeetmeid maksutõusu kompenseerimiseks.

Seisukoht: Oluline on, et energiamaksumise ja taastuvenergia direktiivid oleksid omavahel kooskõlas ning maksustamine oleks praktikas ka võimalikult vähese bürokraatiakoormusega realiseeritav.

Seisukoht: MKM ei toeta üldiselt maksubaasi laiendamist EL sisesele kasutatavale laevakütusele. Laevanduses on uute tehnoloogiate kasutuselevõtt kapitalimahukas, mistõttu on mõistlik jätta võimalus laevaomanikele investeerida rohetehnoloogiasse ning liikuda KHG neutraalsuse suunas mitte ainult EL siseste meetmetega, vaid IMO tasandil.

Selgitus: Toetame säästlike kütuste madalamat maksustamist võrreldes fossiilsete kütustega. Muudatused peavad muuhulgas jälgima ka sotsiaalset ebavõrdsust ning võimaldama kaitsetumatele ühiskonnaliikmetele soodusmeetmeid maksutõusu kompenseerimiseks. Eesti jaoks on see võtmetähtsusega, kuna suurenevad reisikulud võivad vähendada oluliselt taskukohaseid ühenduvuse võimalusi ja lennuühenduste arvu, mis on Eesti kui ELi geograafilise ääreala riigi jaoks suure mõjuga. Sellisest meetmest võib ka kannatada saada

piirkonna ettevõtluskeskkonna konkurentsivõime, turismisektor kohapeal ning võivad hinna tõusu tõttu väheneda ka tarbijavalikud.

Oluline on vältida ülereguleerimist. Direktiivi eelnõu kohaselt maksustatakse säästlikke, fossiilseid, jätkusuutlikke jne kütuseid. Selliste kriteeriumite täitmist on vaja praktikas ka jälgida ja tooteid vastavalt ka maksustada. Eesti planeerib selleks vastava infosüsteemi väljatöötamist ning selle ühildamist Maksu- ja Tolliameti süsteemidega. Siiski on oluline, et lahendus oleks praktikas kergesti teostatav ja järelevalve ei moonutaks konkurentsi. Ühtlasi on oluline tagada, et maksustamise direktiiv ja taastuvenergia direktiiv (RED) oleksid omavahel kooskõlas ja maksustamise direktiiv arvestaks muuhulgas ka REDi säästlikkuse kriteeriumite täitmise mehhanismi. Nii näiteks ei ole tõenäoline, et kõik biomasskütuste tootjad on võimelised oma toodangule säästlikkuse kriteeriumitele vastavuse sertifikaadi saama (menetlus on kallid ja iga-aastane halduskulu ei tagaks sellise ettevõtja konkurentsivõimet turul).

Oluline mõju on ka ettevõtlussektorile, nii tootmis- kui ka teenusmajandusele, kuna kõrgemad sisendhinnad teevad oma toote või teenuse kallimaks ning seega vähem konkurentsivõimeliseks võrreldes näiteks kolmandate riikide ettevõtetega. Seetõttu tõusevad hinnad eeldatavasti ka tarbijate jaoks. Arvestada tuleb ka energiaintensiivsete tööstuste eripäradega ning pakkuda neile sobilikke meetmeid konkurentsivõime säilitamiseks. Eestis tegutseb töötlevas tööstuses umbes 7500 ettevõtet, enamik neist on väikese ja keskmise suurusega. Vähemalt 100 töötajaga ettevõtteid on enam kui 200, kuid neis on hõivatud ligi pooled tööstusektori töötajatest üle Eesti. Suurimate ettevõtete hulka kuuluvad näiteks mobiilside võrguseadmete tootja Ericsson Eesti AS, elektriseadmete tootja ABB AS, laevaehitus- ja metallitöötlemiskontsern BLRT Grupp AS, puidutöötaja Stora Enso Eesti AS, tekkide, patjade, voodite ja madratsite tootja AS Wendre, autoohutussüsteemide (turvavööde) valmistaja AS Norma ning lihatoodete tootja AS HKScan Estonia.

Energiaintensiivsetel tööstustel kulub energiale rohkem vahendeid ja seetõttu mõjutavad seatud eesmärgid neid ka märkimisväärselt rohkem. Euroopa Liidu energiamaksude miinimummäärade tõstmine vähendab saastetasude ja aktsiiside kaudu arvesse võetava energiasäästu kogust ning seekaudu muudab energiatõhususe direktiivist tuleneva energiasäästu kohustuse täitmist Eestis keerulisemaks ja ressursimahukamaks. Energiasäästu kohustuse saab arvesse võtta kitsalt energiasäästu, mis on tekkinud riigi sekkumise tulemusena. Eesti täidab 2014-2020 perioodi energiasäästu kohustuse põhiliselt läbi saaste- ja aktsiisitasude, mis on Eestis ELi miinimumnõuetest kõrgemad. Euroopa Komisjon on teinud ettepaneku tõsta perioodil 2024-2030 energiasäästu kohustust ligi kaks korda 0,8% pealt 1,5% peale. Näeme, et selle eesmärgi täitmist täielikult läbi saastetasude ja aktsiiside teha ei saa (saaste- ja aktsiisitasude eeldatav panus 2014-2020 eesmärgi täitmiseks on üle 90%, aga 2024-2030 eesmärki panustavad saaste- ja aktsiisitasud 30-35% ulatuses).

Euroopa Komisjon on välja toonud, et tööstuses vaja tõsta taastuvenergia kasutamist 1,1%punkti võrra aastas. Komisjoni hinnangul moodustab energiahind umbes 5% kogu kuludest tööstustele ning seatav eesmärk puudutab energiamüüjatega lepingute ümber tegemist. Samas energiaintensiivsetel tööstustel suurem kulu energiale, neid mõjutavad seatud eesmärgid märkimisväärselt rohkem. Oluline mõju on ka ettevõtlussektorile, nii tootmis- kui ka teenusmajandusele, kuna kõrgemad sisendhinnad teevad oma toote või teenuse kallimaks ning seega vähem konkurentsivõimeliseks võrreldes näiteks kolmandate riikide ettevõtetega ning sellest tulenevalt tõusevad hinnad eeldatavasti ka tarbijate jaoks.

Lennundusvaldkonna ja lennukikütuste võimaliku maksustamise surve vähendamiseks on Eesti jaoks oluline toetada (nt Euroopa Horisondi programmis) fookuse seadmist keskkonnasõbralike lennukikütuste arendamisele ning toetada vastavat teadus-arendustegevust ELi tasemel.

Covid-19 pandeemia tõttu või lähitulevikus näha inimeste harjumuste muutust, mis tähendab, et nad ei pruugi reisida laevadel enam niipalju kui varasemalt, mistõttu kaasnev suur hinnatõus

paneb inimesed otsima alternatiivseid vaba-aja veetmise võimalusi, millega reisilaevad ei suuda kalli hinna, mis on tekkinud energiamaksustamise tõttu konkureerida. Reisijate vähenemisega kaasneb laiem mõju tervele turismisektorile ennekõike sadamate piirkonnas aga ka tootmisettevõtetele jt. Samuti pole laevanduse puhul alternatiivkütuste taristu ning tehnoloogia veel valmis, mistõttu pole täiendavaid maksumeetmeid enne rakendada kui vastav tehnoloogia ning taristu on olemas. Alternatiivkütuste laiem kasutuselevõtt eeldab suuremaid investeeringuid ning maksustamine piirab rohetehnoloogia kasutuselevõtuks vajaminevate investeeringute tegemist. Merenduse kütuste maksustamine võib seada ainult ELis tegutsevate laevandusettevõtete ebasoodsas konkurentsisis ning vähendada sadamate kasutamist, eriti ELi piiriladel transporditeenuste kallinemise tõttu, mis on Eesti seisukohast ka ühendusvõimaluste vähenemine (vähem regulaarset liiklust, inimeste ja kaupade vaba liikumise piirangud). Seetõttu MKM ei toeta laevakütuste maksustamist eelnõus toodud viisil.

Laevanduse puhul oleks vajalik tagada tervikmeetmetena sujuvam üleminekuperiood, mis arvestaks COVID-kriisi mõjuga laevandussektorile. Kriisieelse ajaga võrreldes on kukkumine ca 85% ning sarnane olukord valitseb ka teiste reisiparvlaevade operaatorite seas, mis tähendab, et operaatorid ei jõua Covid-19 pandeemia tagajärgedest taastuda enne kui määrusega kaasnevad kohustused jõustuvad. Kuna operaatorite olukord on endiselt keeruline, siis tuleb neil tekkiv lisakulu kanda otse tarbijale üle, mis omakorda toob kaasa erinevatel hinnangutel umbes kolmekordse hinnatõusu. Seega võib kavandatav mõjutada oluliselt ka Eesti turismi- ja kaudselt ka toitlustus- ja majutussektori arengut vähenevate turistide vaates. Samuti tõusevad eeldatavasti hinnad Eesti tarbijale ja reisijale. Suur hinnatõus omakorda mõjutab negatiivselt ka Eesti eksporti oma peamiste kaubanduspartneritega (Soome ja Rootsi), sest toodete eksport kallineb oluliselt.

Samas tuleb fossiilkütuste maksustamise ajakohastamisel arvestada liikmesriikide majanduse eripäradega ja vajaduse korral ette näha üleminekumeetmed ja -toetused. Eesti jaoks on see võtmetähtsusega, kuna kestliku lennukikütusele kasvava proportsiooniga maksukoormuse lisamise tulemusel suurenevad reisikulud kogumis, mis võivad vähendada oluliselt taskukohaseid ühenduvuse võimalusi ja lennuühenduste arvu. Lennuühendused aga on Eesti kui ELi geograafilise ääreala riigi jaoks võtmetähtsusega ja suure mõjuga majanduskasvu soodustamiseks, st kasvava maksukoormuse tingimustes võib kannatada saada piirkonna ettevõtluskeskkonna konkurentsivõime.

Lennundusvaldkonna ja lennukikütuste võimaliku maksustamise surve vähendamiseks on Eesti jaoks oluline toetada fookuse seadmist keskkonnasõbralike lennukikütuste arendamisele ja tootmisele, madalama maksubaasi soodustamisele, mis aitaks kaasa toomisvõimekuse tekkele ka siin piirkonnas (eeldab sobivas koguses biomassi jm tootmistegurite olemasolu). Ühtlasi tuleks toetada vastavat teadus-arendustegevust ELi tasemel, et tagada kestlike lennukikütuste kiire ja turunõudlusele vastav tootmine, tarneahel ja kättesaadavus kogu ELis, mis aitaks ühtlustada hinnataset ELi erinevates regioonides sõltumata tarbimismahtudest ja kaugusest tarbimiskoha ning tootmisüksuse vahel. Kestliku lennukikütuse ajas kasvav (kõrgem) maksubaas võib viia tühi- ja tankimislendudeni hinnatasemelt (koguhind lennujaama-, aeronavigatsioonitasude ja kütusekuluga) soodsamates lennujaamades (tootes emissioone tahtmatult juurde) või ELi väliselt, mis võib luua konkurentsieelise kolmandates riikides tegutsevatele ja valdavalt tankivatele lennuettevõtjatele.

RAM kommentaar: võetud teadmiseks ja osaliselt arvestatud. Teeme ettepaneku võimaldada liikmesriigil mitte maksustada energeetilisel otstarbel kasutatavat puitu enne kui puuduvad puidu säästlikkust iseloomustavad kriteeriumid ning pole teada, kas 5 MW künnis puudutab iga

katelseadme nimisoojusvõimsust eraldi või tuleb see kätise (soojatootja tegevuskoha) peale kokku arvutada. Seisukohtades on kajastatud lennundus.

Laevanduse väljajätmine ei arvestaks energiamaksustamise direktiivi muutmise eesmärke. Maksubaas peaks laienema seni maksustamata toodetele ja maksustamata valdkondadele, sh laevandusele. Samuti kaotatakse ideaalis ära kõik riikide põhised ja kütuseliigi põhised maksusoodustused. Näiteks investeeringute tegemine rohetehnoloogiasse ei ole kuidagi laevandussektorile ainuomane vajadus.

Seisukohtade praeguses versioonis väljapakutud 10a pikkune üleminekuperiood on niigi väga pika mõjuga leevendus. Arvestame ka seda, et erinevalt lennundusest on lõppsihiks 12x madalam aktsiisi alammäär (ca 31 € 1000L laeva kerge kütteõli kohta), mis sedavõrd pikas perspektiivis ei tohiks Eesti laevandussektorile olla ülejõukäiv. Veeldatud maagaasi ehk LNG aktsiisimäär on veelgi madalam. Direktiivi eelnõus on juba põhimõte, et keskkonnasõbralikud laevakütused saavad kuni 2033. aastani täieliku vabastuse. Energimaksustamise direktiivi eelnõus on arvestatud võimaliku punkerdamise riskiga kolmandates riikides, see on üks põhjustest, miks väljapakutud aktsiisi alammäär on vaid 1/12 sellest tasemest, mis kehtib maismaatranspordile.

Maksu- ja Tolliamet

1. Komponentide põhine kütusesegude deklareerimine ja maksustamine. Direktiivi eelnõuga kavandatakse hakata edaspidi kütuseid maksustama nendes sisalduvate erinevate fossiil- ja biopäritolu komponentide eraldi maksustamise põhiselt. See toob kaasa märkimisväärse halduskoormuse kasvu nii ettevõtjatele kui riigile, samuti põhjustab järelevalvelisi raskusi riikliku järelevalve tegemisel.

Ettevõtjate halduskoormust tõstab iga erineva koostisega kütuse komponentide lõikes eraldi deklareerimise ning arvestuses kajastamise vajadus. Väljaspool Eestit toodetud kütuse puhul on ebaselge maksukohustuse õigeaks deklareerimiseks vajalike andmete kättesaadavus ja nende usaldusväärsus. Eestis tekkiva maksukohustuse nõuetekohase täitmise eest vastutav ettevõtja muutub oma kohustuse täitmisel sõltuvaks temast mitteolenevatest asjaoludest.

Kütuste komponentide põhine maksustamine muudab riikliku järelevalve tegemise märgatavalt keerulisemaks, samuti kaasnevad riigile kulud infosüsteemide muutmiseks senisest keerulisema deklareerimise võimaldamiseks.

2. Puuduv regulatsioon biokütuste aktsiisivähenduse rakendamiseks. Direktiivi eelnõuga kavandatakse teatud tingimustele vastavate biokütuste (nt vähese CO₂ heitega), maksustamist vähendatud aktsiisimääraga. Samas puudub direktiivis täpsem regulatsioon, kuidas kõnealuste biokütuste puhul tõendada nende vastavust aktsiisivähenduse tingimustele. Kui Eestis toodetavate biokütuste puhul on tingimuste täidetuse kontrollimine tõenäolisemalt võimalik, tõusevad selgelt raskused teistes liikmesriikides või väljaspool EL-i toodetud biokütuste puhul.

RAM kommentaar: arvestatud.

Eesti Gaasiliit

Üldised märkused ja tähelepanekud

1. Kui eelnõule läheneda helikopteri vaatest, siis meie hinnangul on tegemist fiskaalpoliitilise instrumendiga, mis proovib läbi minimaalsete aktsiisimäärade suunata järgneval kümnel aastal erinevate energiakandjate kasutamist Euroopa Liidus.

2. Meie hinnangul ei ole ettepanek kütuste maksustamise osas kõige paremini õnnestunud, sest erinevate minimaalsete aktsiisimäärade valguses on erinevad energiakandjad grupeeritud, mis tekitab ebavõrdsust juba gruppide siseselt, aga ka üldisemalt. Väga markantne näide on seotud biometaani ehk täiustatud biokütuse ning madala süsinikuheitmega kütuste maksumääraga. Mõlemad kütused saavad esitatud kavandi kohaselt minimaalseks maksumääraks 0,15 €/GJ. Kui vaadata biometaani süsiniku jalajälge, mis on direktiivi 2018/2001/EL kohaselt negatiivne, täpsemalt vahemikus -15,98 kuni - 99,64 CO_{2ekv}/MJ (kui see on toodetud lägast või sõnnikust). Madala süsinikuheitmega kütuste kasutamisel aga hoopis emiteeritakse süsinikku. Jääb arusaamatuks, et **kuidas on võimalik kahele täiesti erineva keskkonnamõjuga kütusele kohaldada samaväärset minimaalset aktsiisimäära**. Kuigi „madala süsinikuheitmega“ süsinikumahukust ei ole numbriliselt välja toodud, siis saab konkreetse näite tuua hüdrogeenitud taimeõliga (HVO), mis leiab ka Eestis laialdast kasutamist. HVO süsiniku jalajalg on vahemikus 15–20 CO_{2ekv}/MJ ehk 2–6 korda süsinikumahukam kui Eestis toodetud biometaanil. Ei ole võimalik, et Euroopa Liidus saaks kahele nii erinevale kütusele kehtida samaväärne minimaalne aktsiisimäär. Lisaks tekitab väga suurt segadust ühetaoliste aktsiisimäärade kehtestamine ühetaoliste kütustele, mis oma olemuselt on erineva süsiniku jalajäljega. Näiteks on võimalik biometaani toota nii lägast ja sõnnikust, aga ka biojäätmest ning rohtsest biomassist. Taastuenergia direktiiv teeb süsiniku jalajälje arvutamisel neil vahet. Kui eelnevalt on välja toodud lägast ja sõnnikust toodetud biometaani süsiniku jalajalg, siis biojäätmest toodetud kütuse süsiniku jalajalg on sarnaselt HVO-le vahemikus 15–20 CO_{2ekv}/MJ. Sellise maksustamispõhimõtete kohaselt **ei kehti „saastaja maksab“ printsiip** ning sellest tulenevalt ei saa ettepaneku sisu olla kuidagi kooskõlas Fit55 ettepanekute ja eesmärkidega.

3. On arusaamatu, **kas ettepaneku sisu toetab ÜRO kliimakonventsiooni eesmärkide saavutamist või EL ambitsioonikamat kliimapoliitikat**. Kuna ÜRO kliimakonventsioonist tulenevaid eesmärke arvutatakse rahvusvahelisele IPCC metoodika kohaselt, siis EL ambitsioonikamaid eesmärke mõõdetakse nii taastuenergia- kui ka kütusekvaliteedi direktiivis sätestatud metoodika alusel, mis võtab arvesse kütuste kogu elutsükli. Reaalses elus tähendab see seda, et kui transpordisektoris on kütuse tarnijal kohustus vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid, siis kliimakonventsiooni metoodika kohaselt on igasugune biokütus nullheitmega. Ei tehta vahet, kas see on toodetud põllu- või söödakultuuridest, aga kui vaadata taastuenergia direktiivi poliitikasuuniseid, siis on ette nähtud selliste kütuste kadumine EL turult 2030-ks aastaks. Rahvusvahelise IPCC metoodika on samuti kõikehõlmav, aga kui Fit55 valguses peab kütuse tarnija täitma olemuselt küll kahte sarnast eesmärki (KHG vähendamine transpordisektoris), siis KHG arvestamise metoodikad tekitavad erisuse ühe kütuse panuse arvestamisel eesmärgi täitmisel. Seega peaks kõnealune ettepanek arvesse võtma nii rahvusvaheliste kui ka EL siseste eesmärkide saavutamist, sest minimaalsete aktsiisimääradega soovitakse üleeuroopaliselt teha sisuliselt ka keskkonnapoliitikat. Seega paneb eelnõu sisuliselt omavahel konkureerima kütused, mille mõju on rahvusvaheliste ja EL eesmärkide täitmisel erinevad ning mille tootmishind ja maksumus võivad mitmekordselt erineda, kuid arvesse ei võeta kütuste eripärasid.

4. Lähtudes Euroopa Liidu senisest panusest teadus- ja arendustegevusse, mille eesmärgiks on esile kutsuda innovaatilisi lahendusi ja kasvatada seeläbi liikmesriikide, aga ka Euroopa Liidu rahvusvahelist konkurentsivõimet, ei ole kõnealune ettepanek olemasoleva praktikaga kooskõlas. Võttes arvesse, et Euroopa Liidu eesmärgiks on küll taastuenergia edendamine, siis on selle kõrval väga oluline ka fossiilsete kütuste jalajälje vähendamine ning

tehniliste lahenduste väljatöötamine, mis võimaldaksid emiteeritavad süsinikku kas koguda või bioloogiliselt ära siduda. Eesmärgiks on fossiilsete kütuste edasine kasutamine minimaalse süsiniku jalajäljega. Seetõttu tekib küsimus, et **miks peab ettevõtte olema aktsiisiga maksustatud, kui tema kasutatud fossiilse kütuse emiteeritud süsinik on kokku kogutud või bioloogiliselt seotud**. Praeguse praktika kohaselt püütakse süsinikdioksiidi kinni ning talletatakse sügavale maapõue või kogutakse seda karastusjookide valmistamise jaoks. Lisaks on ettevõtteid, kes näiteks kasutavad maagaasi soojuse ja elektri tootmise jaoks ning sellest tekib süsinikdioksiid seotakse kasvatatavate taimedega (nt Grüne Fee). Võib püstitada ka küsimuse, et miks ettevõtte peaksid süsinikneutraalsete lahenduste väljatöötamiseks investeerima, kui need ei võimalda kokkuhoidu kütuste maksustamise osas?

5. Eelpool toodud argumentidele tuginedes saab väita, et kõnealune ettepanek kütuste maksustamiseks ei võta arvesse kütuste tegelikke jalajälgi, rahvusvahelist ega ka EL kliimapoliitika eesmärkide arvutamise meetodikaid, innovatsiooni ja süsinikneutraalseid lahendusi ning riiklikke eripärasid. Sellest tulenevalt on **mõistlik jätta direktiivi liikmesriikide võimalus teha erandeid** ja suunata kütuste maksustamist viisil, millest on kõige suurem kasu Fit55 eesmärkide täitmisel. Iga riigi eripärad, inimeste harjumused ja geograafilistest eripäradest tulenevad võimalused Fit55 eesmärkide täitmisel varieeruvad väga suurel määral. Seetõttu saab väita, et kui üks konkreetne lahendus töötab ühes liikmesriigis, siis ei pruugi see teises riigis realiseeruda. Väga erinev on olnud ka liikmesriikide senine poliitika kütuste maksustamisel. Praeguse ettepanekuga nullitakse näiteks Eesti üks aktsiisipoliitikatest, mis on seotud transpordis kasutatavate gaasiliste kütustega. Gaasilistele kütustele on ajalooliselt kehtinud ka aktsiisivabastused ning praegusel hetkel on nende määrad võrreldes mootoribensiini ja diislikütusega võrreldes atraktiivsed, et soodustada gaasisõidukite kasutamist. See omakorda on seotud biometaani tootmise ja kasutamisega, mis võimaldab vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid põllumajanduses, transpordisektoris ja energeetikas ning panustab taastuvenergia eesmärkide täitmisesse. Samal ajal vähendab see survet importida kalleid taastuvkütuseid lähiriikidest ning suurendab seeläbi energiajulgeolekut. **Mida rohkem on gaasisõidukeid Eestimaa teedel, seda suurem biometaani tootmispotentsiaal realiseerub ning panustab kõikidesse eelpool toodud keskkonnanäide saavutamisse, sh ringmajanduse põhimõtete järgimisse**. Seetõttu asume seisukohale, et minimaalsete aktsiisimäärade kehtestamine ei ole mõistlik, aga kui sellele on Euroopa tasandil tugev poolehoid, siis peaks liikmesriikidele jääma võimalus vastavalt vajadusele teha erandeid, et suunata riiklikku energia- ja keskkonnapoliitikat. Eelkõige usume, et Fit55 eesmärkide täitmisel peaks igal liikmesriigil jääma võimalus suunata enda riigi territooriumil energia- ja keskkonnapoliitikat sobivas suunas, mis võtab kõige paremini arvesse senist energiapoliitikat ja võimalusi süsiniku jalajälje vähendamiseks, aga arvestades ka sotsiaalseid ja majanduslikke aspekte.

Tähelepanekud eelnõu sisu osas:

1) Arvestades, et biometaani süsinikujalajalg on negatiivne, täpsemalt vahemikus -15,98 kuni - 99,64 CO₂ekv/MJ (kui see on toodetud lägast või sõnnikust) ja seeläbi on biometaani tarbimine keskkonnale oluliselt kasulik, kui ükskõik millise muu kütuse tarbimine, **peaks biometaani minimaalne aktsiisimäär olema 0%**. Biometaan võimaldab vähendada heitmeid põllumajanduses (ESR), täita taastuvenergia direktiivist tulenevaid nõudeid, panustab jäätmemajanduse eesmärkidesse, võimaldab täita nii HKSist tulenevaid nõudeid elamumajanduses ja transpordis. Lihtsamalt väljendudes: biometaani tooraineks on sageli põllumajanduse jääkproduktid, mis kasutamata jätmisel emiteeriks ise suurel määral CO₂-e.

Biometaani transport ei tekita ühtegi ühikut CO₂-e, kuna transport toimub reeglina torustiku kaudu. Biometaani tootmise jääkprodukti saab kasutada keskkonnasõbraliku kemikaalivaba väetisena. Lisaks tuleb arvestada, et biometaani tootmine toimub peamiselt maapiirkondades, mis toetab **regionaalpoliitilisi eesmärke ja aitab edendada põllumajandust.**

2) **Gaasiliste mootorkütuste aktsiisimäärad** on põhjendamatult kõrgele tõstetud. **See on praegustest aktsiisimääradest 6-7 korda kõrgem** ja sisuliselt vastuolus praeguse riikliku lähenemisega. Kuna gaaskütused on kõige vähem saastavad fossiilsed kütused, siis on riigi tasandil nendele kehtestatud ajalooliselt aktsiisivabastus või väga madalad aktsiisimäärad, et anda tarbijatele signaal keskkonnasõbralikumate autode soetamiseks ja vähendada diisli-ja bensiinautode osakaalu. Kehtinud on ka põhimõte, et transpordisektoris peaks gaasiliste kütuste hind olema atraktiivne võrreldes diislikütuse ja mootoribensiiniga. **Riigi vaatest on ülioluline, et fossiilsed gaasilised kütused oleksid tarbimises, sest seda on võimalik vahetada biometaani vastu kui on loodud piisavad biometaani tootmisvõimsused.** Seetõttu on mõistlik, et gaasiliste kütuste osakaal transpordis kasvaks. Biometaan võimaldab vähendada heitmeid põllumajanduses (ESR), täita taastuvenergia direktiivist tulenevaid nõudeid, panustab jäätmemajanduse eesmärkidesse, võimaldab täita nii HKSist tulenevaid nõudeid elumajanduses ja transpordis jt; Teeme ettepaneku alandada gaasiliste mootorkütuste miinimummäärasid nii, et tagada majanduslikult mõistlik ja efektiivne transformatsioon kliimanetraalsuse suunas. Võttes arvesse et maagaasi põlemisel tekib 1 MWh kohta 200 kg CO₂-te ja 0,01 grammi tahkeid osakesi, diislikütusel vastavalt aga 270 kg CO₂-te ja 108 grammi tahkeid osakesi on keskkonna vaatest õige, kui **mootormaagaasi aktsiis on üleminekuperioodi lõpuks, ehk 2033. aastaks on 52% diislikütuse aktsiisist.** Mõistame, et suurimat tähelapanu pööratakse CO₂ heitmetele, kuid eesmärk on ju ikkagi keskkonnakaitse üldisemalt, mistõttu ei saa unustada ka teisi heitmeid ning seega võtsime arvutuse aluseks 70% CO₂ ja 30 % tahkete osakeste heidet. Kuna mootorimaagaasi nähakse üleminekukütusena, siis peaks alles jääma põhimõte, et eelneva 10 aasta vältel on minimaalne aktsiisimäär 1/3 võrra 2033. aasta tasemest madalam.

3) Kui mootorimaagaasi aktsiisimäärad peaksid praegusel kujul realiseeruma, siis tähendaks see gaasiliste mootorkütuste tarbimise vähenemist, sest hinnatõus oleks tarbijatele liiga kõrge. Kui praegusel hetkel on hinnaks ca 1 eur/kg, siis uute aktsiisimäärade valguses oleks see tulevikus 1,76 eur/kg (koos käibemaksuga).

4) Ei saa nõustuda, et kergele kütteõlile kui saastavale energiaallikale võimaldatakse praeguse ettepanekuga Fit55 valguses sedavõrd soodne maksumäär. See annab nii eratarbijatele, aga ka ettevõtjatele üsna vale signaali Fit55 eesmärkide kontekstis. Seetõttu leiame, et kerge kütteõli aktsiisimäär peaks olema võrdustatud mootoribensiini või diislikütuse aktsiisimääraga, et vähendada kerge kütteõli kasutamist EL tasandil ning soodustada transformatsiooni gaasilistele kütustele.

5) Energia maksustamise direktiivi kehtestamisel ei ole arvestatud muude Fit for 55 paketti kuuluvate eelnõudega. Nimelt kohaldub lisaks minimaalsete aktsiisimäärade tõstmisele HKS ühel või teisel viisil ka hoonetele, maanteetranspordile ja meretranspordile. Hoolimata koormiste kajastamisest erinevates dokumentides ja erinevate nimede all on **sisuliselt tegemist topeltnmaksustamisega ning kumuleeruva maksukoormusega** ettevõtja ja tarbija jaoks.

6) **Ei saa toetada artikli 5 põhimõtet**, mis võtab liikmesriikidelt võimaluse diferentseerida samasuguse kasutusotstarbega kütuseid.

7) Samuti ei saa nõustuda minimaalsete aktsiisimäärade iga-aastase muutumisega **THI võrra**. See tekitab nii ettevõtjale, kui ka tarbijale olukorra, kus tal puudub õiguskindlus. Õiguskindlus puudub ka riigil, mis teeb eelarve planeerimise ülikeeruliseks. Prognoosida on võimalik vaid seda, et määr muutub, kui selle ulatust ei oska ennustada ka parimad majandusteadlased. Iga-aastane maksumäär muutumine toob kaasa iga-aastase halduskoormuse nii riigile, kui ettevõtjatele. Tuleb ka arvestada, et kui muutuse aluseks võetakse Euroopa Liidu harmoniseeritud indeks, ei kajasta see tegelikke muutusi konkreetse liikmesriigi majanduses.

8) Ei saa toetada artikli 15 alusel kehtestavat minimaalset aktsiisimäära laevakütustele, mida kasutatakse ainult regulaarliinidel opereerivatel laevadel või kalalaeval või ainult kaubavedudeks kasutatavatel laevadel, rakendada eriotstarbelise kütusega võrdseid maksumäärasid 0,9 €/GJ. **See tekitab Eesti lipu all sõitvatele, aga ka EL tasandil üldisemalt, märkimisväärse konkurentsivõime vähenemise võrreldes kolmanda riigi lipu all sõitvate laevadega.** Laevakütuse hinnavahe EL ja kolmandate riikidega võib olla kolossaalne, sest ühelt poolt oleksid kütuseid aktsiisiga maksustatud, aga samal ajal Fit55 ettepaneku valguses hõlmatud ka HKS-iga, mis tõstaks kütuse hinna väga kõrgeks, sest ostma peab ka CO₂ kvoote. Juba ainuüksi Läänemeres on kolm piirkonda, kus laevadel on võimalik odavamalt kütust hakata punkerdama (Vene Föderatsioon, Ahvenamaa ning Kaliningrad (Vene Föderatsioon)). Suures plaanis tähendaks see seda, et need kohad võiksid kujuneda uueks „Rotterdamiks või Singapuriks“, kus toimub massiline punkerdamine ja kuhu laevad soovivad alati suunduda odavama kütuse järele. Heaks paralleeliks võib pidada diislikütuse aktsiisitõusu mõjusid, mille tulemusena hakkasid Läti, Leedu ja Poola veoettevõtteid Eestis vedusid tegema ning Eesti vedajate osakaal kukkus ca 35%. Sisuliselt annab see regulatsioon sarnase tõuke, mida hakkavad kolmanda lipu all seilavad ettevõtted ja laevad ära kasutama, sest neil tekib kütuste maksustamise tulemusena konkurentsieelis.

9) Lisaks eelpool toodud punktile soovime teha ettepaneku, mille tulemusel kehtiks LNG-le kui kõige keskkonnasõbralikumale laevakütusele maksuerisuse tegemise võimalus või aktsiisivabastus. Siin tuleb arvestada, et praegusel hetkel on LNG kõige keskkonnasõbralikum alternatiivne kütus traditsioonilisele laevakütusele. LNG kasutamise tulemusel emiteeritakse ca 20% vähem süsinikdioksiidi, puuduvad PM ja SO_x ning NO_x osakaal on 75–80% väiksem. Seetõttu jääb arusaamatuks, et miks soovitakse täiendavalt maksustada laevaettevõtteid, kes täna on teinud investeeringuid keskkonnasõbralike laevade soetamiseks, mis on olnud neile selgelt kallim lahendus. Kindlasti peaks laevakütuste maksustamise osas tegema selget vahet, et milliste laevade ja liinide osas on võimalik ja mõistlik aktsiisimäärasid kohaldada. See tähendab aktsiisimäärade diferentseerimist ning seda ettepanek ette ei näe. Küsimus on selles, et teatud laevad on juba praegu kõige keskkonnasõbralikumad ning opereerides näiteks pikematel marsruutidel, ei saa elekter või vesinikkütused kunagi olema neile tõsiseltvõetavaks alternatiiviks. Ei saa panna ettevõtjat olukorda, kus ta on teinud kõik endast oleneva, aga EL maksupoliitika ei soosi tema parimaid valikuid. Lisaks tasuks tähelepanu pöörata ka regulatsiooni mõju tarbijatele. Nimetatud ettepanek käib Eesti ja põhjanaabrite rahakoti kohta tugevamalt kui lõunaeurooplaste pihta. Kuigi maksumäär oleks sama, peavad Läänemeres seilavad laevad liinireisid teostamiseks omama ka jääklassi. See tähendab, et siinsed laevad on raskemad ning kütusekulu on kõrgem ja sellest tulenevalt on ka ühe ühiku kauba liigutamine või inimeste reisimine punktist A punkti B kallim võrreldes piirkondadega, kus laevadel jääklassi ei pea olema.

10) **Toetame põhimõtet, mille kohaselt on energiaintensiivsed ettevõtted defineeritud Euroopa Liidus ühistel alustel.** See võimaldab vältida konkurentsimoonusu turul ning annab nii riigile kui ka ettevõtjatele võimaluse väiksema administratiivse kuluga menetleda aktsiisisoodustuste saamist.

11) **Vähekindlustatud majapidamiste sissetuleku hindamisel** ja sihtgruppide defineerimisel tuleks **lähtuda üle-euroopalisest mediaanist** mitte konkreetse liikmesriigi näitajatest. Kaaluda võiks isegi eraldi käsitlemist linnade ja hajaasustuse vahel, sest maapiirkondades on inimeste sissetulek väiksem ning võimalused keskkonnasäästlikumate lahenduste kasutamiseks ahtamad.

12) Viimasena soovime tähelepanu juhtida direktiivi **ebarealistlikule jõustumistähtajale**. Ei ole tõenäoline, et aastaks 2023 saab direktiiv kehtestatud. Pärast kehtestamist peaks jätma nii riikidele, kui ettevõtjatele vähemalt kaks aastat, mõnes valdkonnas ka rohkem, aega rakendamise ettevalmistamiseks. Kuna direktiivi eesmärk on suunata turuosaliste käitumist, peab turule enne kõrgete maksudega sanktsioneerimist ka selleks piisavalt aega andma.

RAM kommentaar: võetud teadmiseks ja osaliselt arvestatud. Kui võrrelda Eestis kehtivaid gaasiliste kütuste (nii mootorikütusena kui kütteenaina kasutamist), siis direktiivi eelnõuga nähakse Eestis kehtivatest oluliselt kõrgemad aktsiisimäärad just mootorikütustele.

Eestis on alates 2017. a rakendatud gaasiliste mootorikütuste maksustamisel loogikat, et mootorivedelgaasi (LPG) aktsiisimäär moodustab 30% diislikütuse aktsiisimäärast energiasisalduse järgi ning mootorimaagaasi (CNG ja LNG) aktsiisimäär moodustab 10% diislikütuse aktsiisimäärast energiasisalduse järgi. Biometaan on aktsiisist vabastatud.

Toonane eesmärk oli maksustamisel säilitada sektori ettevõtete konkurentsivõime. Vaatamata soodsamale aktsiisimääradele ei ole gaasiliste mootorikütuste osakaal märkimisväärselt suurenenud.

Soovime vältida energiamaksustamise direktiivi muudatuste jõustumisega kaasnevat järsku aktsiisitõusu, mis mootorivedelgaasi puhul toob aastast 2023 kaasa aktsiisimäärade kasvu 193-lt eurolt 329-le eurole tonni kohta ning mootorimaagaasi puhul aktsiisimäärade kasvu 40-lt eurolt 242-le eurole 1000 m³ kohta.

Kuigi gaasilised kütused on energiamaksustamise direktiivi eelnõus teataval määral eelistatud läbi üleminekuperioodi kuni aastani, mis soodustab neid võrreldes bensiini ja diislikütusega 1/3 võrra, oleks Eesti vaates aktsiisitõus väga suur. Gaaskütustele on roheleppe valguses omistatud üleminekukütuse staatus, sest nende kasvuhoonegaaside jalajälg on võrreldes mootoribensiini ja diislikütusega oluliselt madalam. Gaaskütuste põlemisel emiteeritakse vähem väävl- ja lämmastikuühendeid ning süsinikdioksiidi.

Teeme ettepanek kehtestada üleminekuperiood: võimaldada liikmesriikidel esimese kümne aasta jooksul pärast direktiivi jõustumist maksustada fossiilsed gaasilised mootorikütused vähemalt 50% tasemel bensiini ja diislikütuse aktsiisi alammäärast, ehk aktsiisimääraga 5,38 €/GJ kohta.

Biometaani aktsiisiga maksustamise kohta vaata kommentaari Maaeluministeeriumi samasisulisele ettepanekule.

Me ei pea subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõttele vastavaks ettepanekut, mis kohustab liikmesriike samaotstarbelisi energiatooteid üle EL aktsiisi alammäärade maksustades järgima EL aktsiisi alammäärades etteantud struktuuri. See on oluline ka maksupettuste ohjeldamise eesmärki silmas pidades, seda eeskätt nii kerge kütteõli kui diislisarnase raske

kütteõli maksustamisel. Laevakütuste ja kalapüügiks kasutatavate kütuste ettepanekut on kirjeldatud vastuses Tallinki ettepanekutele. Seletuskirja sissejuhatavas osas on kirjeldatud eelnõu jõustumistähtajaga kaasnevat.

AS Tallink Grupp

Direktiivi muudatusettepanekuga laiendatakse energiakandajate maksustamise põhimõtteid EL-i siseselt ka seni maksustamisele mittekuuluvatele kütustele, nagu rahvusvahelises laevanduses kasutatavad kütused.

ETD muudatusettepaneku artikkel 15 alusel saab laevakütustele, mida kasutatakse ainult regulaarliinidel opereerivatel laevadel või kalalaevadel või ainult kaubavedudeks kasutatavatel laevadel, rakendada n.n. eriotstarbelise kütusega võrdseid maksumäärasid 0,9 EUR/GJ (ETD Annex I Tabel B – Miinimummaksumäärad mootorikütustele, mida kasutatakse Art. 8(2) sätestatud juhtudel).

Muudatusettepaneku rakendamise tekitab olukord, kus EL-i sadamates punkerdatud laevakütus, mida kasutatakse EL-i sisesel navigatsioonil, on märkimisväärselt kallim 3-ndates riikides punkerdatud laevakütusest. See loob tingimused laevaettevõtete, millised opereerivad ainult EL-i siseselt ning nende laevandusettevõtete, mis külastavad 3-ndate riikide sadamaid, ebavõrdseks kohtlemiseks. Selline ebavõrdne kohtlemine võib aga viia kogu Kliimapaketi „Fit for 55“ poolt soovitatavatele eesmärkidele vastupidisele tulemusele, kus laevad läbivad pikemaid vahemaid (selleks, et külastada 3-ndate riikide sadamaid ja punkerdada kütus maksuvabalt) ning lõppkokkuvõttes tekitavad suuremas koguses kasvuhoonegaase (KHG).

Vahemärkusena tasub toonitada, et eelpoolkirjeldatud olukorra tekkimisele aitab kaasa ka ETS Direktiivi muudatusettepanek, kus EL-i sisesel navigatsioonil on laevandusettevõttel kohustus katta CO₂ kvoodiühikutega 100% tekkivast emissioonist, kuid vaid ühe sadamana EL-i külastavad laevad peavad katma tekkinud emissioonist vaid 50%.

Juhime tähelepanu, et kolmandate riikide külastamine ei pea toimuma tihti, sest laevade võimekus võtta pardale kütust on suur. Samuti tuleb mõista, et kolmandad riigid EL mõttes on ka UK, Venemaa ning Leedu ja Poola vahel asetsev Vene Föderatsiooni kuuluv Kaliningrad.

Lisaks võib tekkida olukord, kus erinevad liikmesriigid (LR) rakendavad Direktiiviga lubatud minimaalsetest kõrgemaid maksumäärasid erinevalt, mistõttu tekib konkurents erinevate LR-ide vahel. Miinimummääras (0,9 EUR/GJ) rakendatava aktsiisi põhjal oleks Tallink Grupi laevade poolt tarbitava kütusele lisakulu ca. 7,4 MEUR aastas. Tallink-i laevastiku kütusekulu 2019. a. kokku oli ca. 199 000 tonni, millest 16 000 tonni moodustas LNG (1 laev!)(Eesti Biogaasi Assotsiatsioon-i andmetel on Eesti biometaani tootmise potentsiaal 450 Mm³, s.o. ca. 352 500 tonni veeldatud biometaani). Vastavalt kasutatud kütuste energiasaldusele massiühiku kohta (FuelEU Maritime Lisa II tabel 1) oli kogu laevastiku energiakasutus kokku 8,2x10⁶ GJ, millest laevakütuste maksustamisel miinimummääraga 0,9 EUR/GJ (nii kerge kütteõli ja diisel kui ka LNG) tuleks lisakulu kütusele ca. 7,4 MEUR.

Tallink on seisukohal, et igasugune lisakulu kahjustab laevandusettevõtete võimekust investeerida keskkonnasõbralikesse tulevikutehnoloogiasse ja alternatiivkütuste kasutuselevõttu. Samas tekib läbi olemasoleva kütuse täiendava maksustamise omakorda investeerimissurve, mida tänase tehnoloogilise arengutaseme juures ei ole võimalik võrreldavas mahus maandada. Investeerimise suutlikkus saab olema suurem ettevõtetel kes külastavad

kolmandaid riike, seda nii kütuseaktsiisi mitte maksmise kui ETS direktiivi kaudu saadava soodustuse näol. Kokkuvõttes kannatab Euroopa ettevõtete konkurentsivõime rohetehnoloogiasse investeerimisel, kelle regulaarühenduste pidamine Euroopa Liidu siseselt ei võimalda kolmandatesse riikidesse põikamist.

Võimalikud riskid muudatusettepanekute jõustumisel:

- Kütusehinna tõus;
- Negatiivne mõju laevandusettevõtete majanduslikule olukorrale (mis on COVID-pandeemia tõttu niigi väga palju kannatada saanud);
- Negatiivne sotsiaalne mõju;
- Laevandusettevõtte investeeringute võimekuse vähenemine;
- Võimalike tehnoloogiliste lahenduste puudumine ja olemasoleva tehnoloogia kasutamise kulud kasvavad;
- Ainult EL-is punkerdavate laevandusettevõtete konkurentsivõime vähenemine;
- EL-i sadamate sadamakülastuste ja transidivoogude vähenemine;
- Võimalikud maksuerisused LR-ide vahel;
- Mereühenduvuse halvenemine (vähem regulaarse, piirangud inimeste ja kaupade vabale liikumisele);
- Kaupade ja reisijate transpordi nihkumine muudele transpordiviisidele (vastuolu Marco Polo II Programme – Motorways of the Sea).
- Kaubavedude hinnatõus;
- Hinnatõus tarbijatele seoses kaubavedude kallinemisega, eriti riikides nagu Eesti, kust ja kuhu kauba vedu on pikema distantiga;
- Mõju ekspordile, sest transpordi hind Eestist välja muutub kallimaks;
- Ühenduvuse ja regulaarsuse vähenemine, sest kallinevate kuludega väheneb finantsiline mõistlikkus vähese täituvusega väljumiste teenindamiseks, kuigi selleks võib olla vajadus kaubavedudel;

Tallink-i ettepanekud:

On oluline rõhutada, laevanduses puudub täna tehnoloogia, puhtamate lahenduste kasutuseks. LNG on täna kõige puhtam merenduses lubatud kasutada kütus mille tehnoloogia välja arendamine merenduses võttis pika aja. Uute tehnoloogiate kasutusse jõudmine ei üle kümnendi küsimus vaid pikem.

- Maksustada laevakütusena kasutatav LNG (fossiilne) sama maksumääruga kui laeva tarbeks kasutatav elektrienergia – 0,15 EUR/GJ. Täna puudub reaalselt rakendatav tehnoloogia KHG emissioonide olulisel määral vähendamiseks (vähemalt sellises suurusjärgus energiatarbimiste korral nagu seda on Tallink-i laevadel); LNG on hetkel parim võimalik lahendus, samas võimaldab LNG-lahendus uute tehnoloogiate või alternatiivsete kütuste tekkimisel nendele üle minna suhteliselt lihtsamalt. Selline lahendus võimaldaks ka hinnata laevandusettevõtete poolt juba tehtud panust ja investeeringuid traditsiooniliste laevakütuste asendamiseks alternatiividega, mis on täna olemas;
- Võimalik maksuerisus (maksustamine absoluutse miinimumiga, näiteks 0,15 EUR/GJ või täielik maksuvabastus) 3-ndate riikidega piirnevatele LR-idele ja nende sadamates punkerdatavale kütusele olenemata kasutusotstarbest (EL-i sisene või EL-i ja 3-ndate riikide vahel), et vältida võimalikku „süsinikuleket“ läbi punkerdamise liikumise 3-ndate riikide sadamatesse või rahvusvahelistesse vetesse;
- Olemasolevate laevakütuste maksustamise sõltuvaks viimine kasutatavate alternatiivide olemasolust ja reaalistest võimalustest neid lahendusi ka praktikas kasutusele võtta (näiteks ka vajalike regulatsioonide olemasolust, seda eriti reisilaevade puhul);

- Tuleb rõhutada, et merenduse tegevust on kõige mõistlikum lahendada globaalsel ehk IMO tasandil;
- Tallink teeb täiendavalt ettepaneku, et kogu Euroopa Liit võiks minna üle 0,1% väävlisisaldusega kütuse kasutamisele, nagu seda tehakse juba aastast 2015 Läänemere piirkonnas;
- Sarnaselt lennundusega (ETD Art. 14 p. 2) kohaldada maksuerisust (mitte maksustada laevakütuseid) ka laevadele, mis tegelevad EL-i siseselt kaubavedudega (nii ainult kaubavedu kui ka kaubavedu kombineerituna muude vedudega, näiteks regulaarliinidel sõitvad laevad, mis veavad samaaegselt nii kaupa kui reisijaid).

Tallink-i hinnangul on väga oluline ka kogu paketi, s.t. kõigi planeeritavate meetmete koosmõju konkreetsele sektorile. Laevandust puudutavad kõnealuse kliimapaketi ettepanekute põhjal otseselt 3 õigusakti: lisaks juba eelpooltoodud ETD muudatustele ka ETS Direktiivi muudatus, millega laiendatakse CO₂-kvoodikaubanduse süsteemi laevandusele ning ettepaneku kohaselt loodav määrus FuelEU Maritime, millega pannakse laevandusettevõtetele, meie hinnangul põhjendamatu kohustus vähendada kasutatavate kütuste süsinikuintensivsust vastavalt etteantud eesmärkidele, kusjuures eesmärgi mittetäitmisel ähvardab laevandusettevõtet trahv.

1. ETS Direktiivi muutmisel langeb kõige raskem koorem EL-i sisese navigatsiooniga tegelevatele laevandusettevõtetele. Tallink-i arvutused näitavad, et 2019.a. oli tõendatud CO₂ kogus kogu Tallink-i laevastikul kokku 621 000 tonni. Eeldusel, et kvoodiühiku hind on 50 EUR/tonn CO₂, tekib sellest lisakulu ca. 31 MEUR. Arvestades seda, et hetkel (13.09.2021; <https://ember-climate.org/data/carbon-price-viewer/>) on kvoodiühiku hind 61,07 EUR, teeb see lisakuluks 37,9 MEUR. CO₂ kvoodiühiku hinna prognoosimatus valmistab Tallink-ile, nagu ilmselt ka kõigile teistele turuosalistele, tõsist muret, kuna kvoodiühikuhinna volatiivsus tundub olema väga suur. Selline määramatus teeb erakordselt keerukaks kulude prognoosimise, mistõttu kannatab jällegi ettevõtte võime investeerida tehnoloogiasse, mis võimaldaks KHG emissioone vähendada.

Samas ei käsitle nimetatud muudatus EL-i siseselt opereerivaid laevandusettevõtjaid samaväärselt nendega, kes opereerivad näiteks 3-ndate riikide ja EL-i vahel. Esimesel juhul kuulub kvoodikaubanduse alla CO₂ emissioon täies mahus, kuid teistele vaid poole ulatuses. Leiame, et nimetatud plaan seab tõsisesse ohtu EL-i konkurentsivõime ning selliseid hinnamuutusi ei ole võimeline vastu võtma klient, mis tulemusel satub ohtu EL-i ääremaade kaubavahetus mõistliku hinnaga.

2. FuelEU Maritime määrusekavand sätestab samal ajal nõudena, et laevandusettevõtte peab etteantud väärtuste võrra tähtjaks vähendama konkreetsete laevade poolt tarbitava kütuse süsinikuintensivsust. Tallink-ile jääb mõistmatuks sellise nõude kehtestamine laevandusettevõttele (vastupidiselt näiteks maanteetranspordile ja lennundusele), kuna konkreetse kütuse süsinikuintensivsus sõltub otseselt kütusest endast. Eeldatavasti on seadusandja pannud kütuste segamise kohustuse laevandusettevõttele, kellel puudub nii oskus, võimekus kui ka pädevus selliste toimingute tegemiseks. Arvestama peab sellega, et konkreetsetes masinates kasutatavale kütusele on seadnud nõuded antud masina tootja ning meelevaldselt nendest piirangutest üle astudes, seatakse ohtu nii masinate töökindlus kui ka näiteks kindlustustingimused, rääkimata inimeste ohutusest laeva pardal. Nagu öeldud, puudub laevandusettevõttel vajalik pädevus ja ressursid erinevate kütuste segamiseks ja hinnangu andmiseks, kas konkreetsetes masinates tekkivaid segusid kasutada on lubatud või ka võimalik ning milliseid võimalikke modifikatsioone antud kütuse kasutamine olemasolevas masinas vajab. Meie hinnangul on tegemist põhjendamatu nõudega laevandusettevõtjate vastu, kes ei

oma teadmisi ega ka võimekust nende poolt kasutatavate kütuste süsinikuintensivsuse muutmiseks/vähendamiseks. Seega sõltuvad laevandusettevõtted antud küsimuses otseselt ja ainult kütuse- ja masinatootjatest, kellest esimene seisab hea võimalike kütuste tootmise ning nende omaduste eest ning teine vastutab konkreetsete omadustega kütuste kasutamise ohutuse eest laevadel.

Laevanduses kasutatavad kütused ja nende omadused on standardiseeritud vastavalt Rahvusvahelise Standardiorganisatsiooni ISO standardile ISO 8217 „*Petroleum products — Fuels (class F) — Specifications of marine fuels*“. Nimetatud standardi lisa A (informatiivne) käsitleb ka bioloogiliste kütuste ja rasvhapete metüülestrite (FAME) temaatikat, m.h. selliste kütuste kasutamise ja hoiustamisega seotud riske laeva pardal. Eraldi rõhutatakse (ISO 8217 Annex A.2.1), et selliste kütuste ja kütusesegude kasutamine nõuab enne nende kasutusele võtmist täiendavate ohutusosalaste põhimõtete kindlaks määramist ja jõustamist. Samas nenditakse, et enamikul juhtudel ei ole täna vajalikus mahus informatsiooni FAME toodete kasutamise mõjude kohta. Seetõttu on ohutuse seisukohalt seatud selliste toodete segamisele fossiilsete kütuste hulka *de minimis* tase. Destilleeritud kütuste puhul seatud *de minimis* piiriks u. 0,1% (mahuliselt).

Vähetähtis ei ole ka fakt, et antud määrusekavandis on toodud väga konkreetsed trahvimäärade arvutamise reeglid juhuks, kui nõutud eesmärk on jäänud täitmata. Metoodika trahvimäära arvutamiseks on suhteliselt keerukas, kuid selle arvutamise põhimõtted on selgelt diskrimineerivad näiteks Läänemerel opereerivate jääklassiga laevade suhtes (sarnaselt ka ETD ja ETS Direktiivi muudatustega). Nimelt arvutatakse trahvi suurust konkreetsele laevale paigaldatud koguvõimsuse põhjal, mis jääklassiga laevadel on ohutusnõuete tõttu märkimisväärselt suurem võrreldes võrreldava ilma jääklassita laevaga. Eelpooltoodud põhjusel tingib jääklassiga laeva tugevdatud korpus ja suurem koguvõimsus (et võimaldada navigeerimist jääs) püsivalt suurema kütusekulu, mis omakorda tähendab suuremaid kulusid kütusele, nõutavatele CO₂ kvoodiühikutele ja antud määruse kontekstis ka suurema trahvi näol. Selgituseks, siis Lõuna-Euroopas ei ole vaja paigaldada laevadele näiteks nelja mootorit, sest aastaringelt suudetakse navigeerida kahe mootoriga. Jääpiirkonnas peavad meie näitel neli mootorit olema selleks, et saada hakkama talvel, kui suvel opereeritakse kahe mootoriga. Trahvid kaasnevad aga kõikidelt jõuallikatelt sõltumata hooajast ning faktist, et jää on meie piirkonna eripära.

RAM kommentaar: võetud teadmiseks ja osaliselt arvestatud.

Teeme ettepaneku kehtestada üleminekuperiood: laevakütuste ja kalanduses kasutatavate kütuste aktsiisitasemed tuleks saavutada kuni kümneaastase üleminekuperioodi jooksul aastaks 2033 (direktiivi eelnõus üleminekuperioodi pole ja aktsiisi alammäär tuleks saavutada direktiivi jõustumisel). Peamine põhjus on, et alternatiivsete laevakütuste tehnoloogia ja taristu ei ole veel valmis asendama traditsioonilisi laevakütuseid. Sektori liiga varajane maksustamine direktiivi eelnõus pakutud aktsiisi alammääraga ei aita saavutada eesmärki minna üle puhtamatele ja väiksema kasvuhoonegaaside eriheitega alternatiivkütustele.

Arvestame ka seda, et erinevalt lennundusest on lõppsihiks 12x madalam aktsiisi alammäär (ca 31 € 1000L laeva kerge kütteõli kohta), mis sedavõrd pikas perspektiivis ei tohiks Eesti laevandussektorile olla ülejõukäiv. LNG määr on veelgi madalam. Dir eelnõus on juba põhimõte, et keskkonnasõbralikud laevakütused saavad kuni 2033. aastani täieliku aktsiisivabastuse.

Energiamaksustamise direktiivi ajakohastamine tähendab muuhulgas seda, et maksubaas laieneb maksustamata toodetele ja maksustamata valdkondadele, sh laevandusele. Tegemist on põhimõtteliselt muudatuse sooviga, et kõik sektorid, mis seni olid katmata, panustaksid

üleminekul keskkonnasõbralikematele kütustele. Laevakütuste väljajätmine ei ole selle eesmärgiga kooskõlas.

Kindlasti pöörame direktiivi läbirääkimistel punkerdamise probleemile tähelepanu ja võimalusel täiendatakse selles suhtes direktiivi. Samas võib väita, et punkerdamise oht ei ole nii suur, et see kaaluks CO₂ vähendamise eesmärgi ja energiatoodete võrdse maksustamise eesmärgi üles.

Eesti Põllumajandus-Kaubanduskoja (EPKK) ettepanekud

EPKK hinnangul võib maksubaasi laiendamine ja aktsiisimäärade tõus oluliselt mõjutada põllumajandus-, toidutootmis- ja metsandussektori sisendite hindu ning seeläbi ettevõtete konkurentsivõimet ja tarbija heaolu (nt toiduhindade tõusu kaudu). Juba täna on elektrihinna ja gaasi tõus oluliselt mõjutanud nii põllumajanduse kui ka toidutööstuse sisendite hindu, lisaks palgatõus ning muud kulud üha karmistuvate keskkonnanõuete täitmiseks (nt pakendid, investeeringud keskkonnatehnoloogiasse jne). Seetõttu vajame põhjalikku analüüsi ettepaneku mõjudest kohalikul tasemel, mille alusel Eesti seisukohti kujundada

Hetkel on ebaselge, mida on mõeldud „madala keskkonnakoormusega energiatoodete“ all, millele rakendatakse kuni 2033.a tavamäärast soodsamat aktsiisimäära.

Tervitame ettepanekut püsivalt rakendada madalamat aktsiisimäära madala keskkonnakoormusega kütustele, nagu näiteks biometaan. Samas on uuringud näidanud, et põllumajanduse kõrvalsaadustest (läga, sõnnik) toodetud biometaanil sõitva autol on negatiivne süsinikuemissioon. Seetõttu on arusaamatu, miks on ettepaneku kohaselt biometaani aktsiisitaseme kõrgem võrreldes taastuvatest energiaallikatest toodetud vesiniku ja täiustatud põlvkonna biokütuste (tooraineks kindlatel tingimustel toodetud vetikad), täpsemalt 5,38 €/GJ võrreldes 0,15 €/GJ.

Arvestades eeltoodut, Eesti biometaani tootmise potentsiaali ja et tegemist on ühe olulise meetmega põllumajanduses KHG heitmete vähendamise eesmärgi saavutamiseks, peab EPKK hinnangul Eesti oma seisukohtades toetama rohegaasi käsitlemist vähemalt samaväärselt vesinikuga ning seisma võimalikult madala aktsiisitaseme eest. Biometaan on võimalus, kuidas juba täna panustada nii kliima kui ka taastuvkütuste eesmärkide täitmisse.

Seoses EL võetud suunaga vähendada fossiilsete kütuste kasutamist ja asendada see täielikult taastuvatel allikatel põhinevate kütustega, soovib EPKK rõhutada, et põllumajandussektori jaoks on äärmiselt oluline erimärgistatud diiselkütuse kasutamise lubamine, kuna täna puuduvad põllumajandusmasinate jaoks alternatiivid.

Murelikuks teeb ka ettepanek rakendada iga-aastast indekseerimist, et alammäärasid igal aastal automaatselt kohandada. Oleme vastu EL liikmesriikide otsustuspädevuse vähenemisele seoses aktsiisipoliitikaga.

EPKK hinnangul peavad liikmesriikidele jääma alles piisavad paindlikkusmeetmed, mistõttu on murettekitav muudatusettepanek artikkel 5 kohta. EPKK ei toeta antud muudatusettepanekut, see võtab Eestilt vabaduse diferentseerida samasuguse kasutusotstarbega kütuste aktsiisi.

RAM kommentaar: võetud teadmiseks ja osaliselt arvestatud. Arvestades, et Eestis rakendatakse praegu põllumajanduses kasutatavale diislikütusele kordades kõrgemat aktsiisimäära kui on välja pakutud energiamaksustamise direktiivi eelnõus, ei mõjuta eelnõus väljapakutud aktsiisimäärad otseselt Eesti põllumajandussektori konkurentsivõimet.

Biometaani kohta vt vastus Maaeluministeeriumile. Eesti põllumajandussektor kasutab ka fossiilset maagaasi kütteinena. Kui maagaasi kehtiv aktsiisimäär Eestis on 40 € 1000 m³, siis direktiivi eelnõus pakutakse välja aktsiisimäär 20,28 € 1000 m³.

Me ei pea subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõttele vastavaks ettepanekut, mis kohustab liikmesriike samaotstarbelisi energiatooteid üle EL aktsiisi alammäära maksustades järgima EL aktsiisi alammäärades etteantud struktuuri (direktiivi eelnõu artikkel 5).

Eesti Toiduliidu arvamus

Suure mõjuga üksikuid teemasid (ja otsuseid) ei tohiks ette valmistatada ilma, et oleks tehtud majanduslikud, sotsiaalsed ja ka keskkonnalased mõjuhinnangud.

Meil puudub arusaam, kuidas on planeeritud kliimapaketi elluviimine nii, et kõik EL liikmesriigid täidaksid kehtestatud nõudeid, suudaksid kõik võrdselt panustada ja oleks välja töötatud ka ühtne harmoniseeritud seire või mõõdikute süsteem tegevuste hindamiseks.

Kindlasti on oluline arvestada ja hinnata ettevõtete konkurentsivõimet ning ekspordivõimet. Maksubaasi laiendamine ja aktsiisimäärade tõus mõjutab oluliselt kõikide sisendite hindu.

Arvestades hinnatõuse ja energiaturul toimuvate (ka juba toimunud) energiakandjate prognoosimatuid hinnatõuse, peaks Eesti ära jätma planeeritud maksutõusud ning sarnaselt teiste Euroopa riikidega otsima võimalusi hinnatõusu kompenseerimiseks raskustesse sattuvatele elutähtsatele majandusharudele, n. toidutootmine.

Direktiivi eelnõu osas kerkivad samuti küsimused - millist mõju toovad endaga kaasa kavandatavad energiatoote maksustamise muudatused väga lühikese investeerimisperioodiga, võime vaid ette kujutada. Rohepöörde eesmärkide saavutamine ei tohi toimuda kohalike ettevõtete ja tarbijate arvelt. Vesiniku kasutusele võtmise plaani peaks juhtima tehnoloogia arenduse vaatenurgast ja lõpptarbijatele suunatud meetmete(maksustamine, toetused) osa kujundada siis, kui uued energiakandjad on reaalselt kättesaadavad.

RAM kommentaar: võetud teadmiseks. Koos energiamaksustamise direktiivi eelnõuga esitati ka mõjuanalüüs. Tõsi see mõjuanalüüs ei arvesta regionaalseid eripärasid ELi sees ega liikmesriikide aktsiisipoliitikaga ning kuidas välja pakutud aktsiisitasemed mõjutavad majandust üldiselt ja üksikuid sektoreid (nt laevandus, kalandus, lennundus, puitkütuseid kasutav osa kaugküttesektorist), kellele maksukoormus lisandub.

Liikmesriigid on seisukohtade ettevalmistamisel pandud suure ajasurve alla, mis võimaldab keskenduda vaid olulisemale, mis direktiivi eelnõu muudatustega on kavandatud.

Eesti Tuuleenergia Assotsiatsiooni arvamus

Oluline on meeles pidada, et taastuvelektrit tootvad päike ja tuul on hooajalised. Selleks, et katta pidev elektrivajadus on mõistlik ületootmise tingimustes vähemalt osa elektrit salvestada. Energia maksustamise juures tuleb silmas pidada, et kui võrku antakse eelnevalt salvestatud taastuvelekter, siis ei tohi seda topelt maksustada. Kuna kehtiva regulatsiooni kohaselt maksustatakse elektrienergiat selle tarbimisel, tuleb ette näha spetsiifilised regulatsioonid mis käsitleksid salvestamist eraldi tootmisest ja tarbimisest. Samuti on tõenäoliselt kohane eristada

suur- ja väikesalvestamist (a la pump-hüdro elektrijaamad ning autoakud ja muud väikelahendused).

RAM kommentaar: võetud teadmiseks. Energiasüsteemide arenguga kaasnevalt tõusetub tõenäoliselt vajadus ka aktsiisiga maksustamist kaasajastada. Eestis praegu on elektrienergia maksustamine ühetaoline ning ei sõltu sisendist (kas taastuv- või fossiilne kütus), samuti mitte sellest, kas elektrienergiat kasutab ettevõtlus või kodumajapidamised ega ka sellest, milleks elektrienergiat kasutatakse.

Energia maksustamise juures tuleb silmas pidada, et kui võrku antakse eelnevalt salvestatud taastuvelekter, siis ei tohi seda topelt maksustada.

Tallinna Strategiakeskuse arvamused

Eesmärk on ühtlustada EL-s energiamaksustust kehtestades minimaalsed energia maksustuse määrad. Hetkel on Eestil väga suur osakaal maksunduses kütuse ja elektri aktsiisidel, direktiivi mõju on tõenäoliselt väike, kuna Eestil on juba minimaalsest kõrgemad maksemäärad. Pigem võiks Eesti soovitada minimaalsete energiamaksude suuremat tõstmist, kuna suurem energia hind suunab tarbijaid tegema energiaefektiivsemaid valikuid.

Ilmselt on vajalik kompensatsiooniks täiendav vaesemate ühiskonna gruppide toetamine, milleks luuakse EL sotsiaalne kliimafond ja samuti tuleks energiasäästu suunalisteks tegevusteks kasutada maksulaekumisi, kuna energia tõhususe tõstmine on olulisel kohal EL kliima ülemineku kavas (energy efficiency first), kuid sellised investeeringud kipuvad olema väga pika tasuvusperioodiga ja majanduslikult täna väheolulised i.e. kas inimene tunnetab täna olulist vahet rahakotis kui ta kasutab hõõgpirne vs. LED pirne, soetab säästlikuma auto, vahetab katla efektiivsema vastu või võtab kasutusele taastuvenergeetika?

RAM kommentaar: võetud teadmiseks.

Keskonnainvesteeringute Keskuse arvamused

Eesmärkidele transpordisektoris kui ka energeetikas aitaks ka väljatöötamisfaasis kütuste ja võrgustike korral aktsiisi peatamine aastani 2030 või 2035. Seda nii vesiniku kui teiste alles juurutamisel olevate kütuste korral, mille turule toomine nõuab suuri investeeringud ja ilmselt ka toetusi.

RAM kommentaar: aktsiisil on jätkuvalt nii tarbimise vähendamise kui fiskaalne eesmärk. Seega on kütuste tarbimisega seonduvate ja transpordisektori väliskulude katmiseks aktsiisil väga oluline roll täita ja seda ka taastuvate energiaallikate ja vesiniku puhul.

Scania arvamused

Leiame, et hetkel kehtiv EL energiamaksustamise regulatsioon soosib fossiilseid kütuseid ja ei oma enam sellist mõju liikmesriikide energiamaksustamisele nagu paarkümmend aastat tagasi eesmärgiks seati. Scania toetab tugevalt olemasoleva energiamaksustamise eelnõu ümberkujundamist, et minimaalsed maksumäärad oleksid seotud tarbijahinnaindeksiga ning energiatoodete ja elektri maksustamine põhineks nende energiasaldusel, mitte mahul. Peame oluliseks, et energiatoodete ja elektri hindamine põhineks nende keskkonnamõjul. Kuigi Euroopa Komisjoni energiamaksustamise ettepanek vajab EL liikmesriikide ühehäälsust on väga oluline, et biokütuseid ja biometaani maksustataks väiksema määraga kui fossiilseid kütuseid.

RAM kommentaar: võetud teadmiseks ja osaliselt arvestatud. Ettepanek sisaldab üleminekuperioodi gaasilistele fossiilsetele kütustele.

Eesti Vesiniku Ühingu arvamus

Toetame energiapõhise energiamaksustamise printsiipi, samuti sektoripõhist lähenemist. Toetame soodsumaksumäära taastuvale ja madala süsinikusisaldusega vesinikule 10 aastase üleminekuperioodi ajaks.

Peame õigeks, et maksustamine on jaotatud kahte rühma so: 1. Soojuse tootmine koos statsionaarsete mootoritega elektritootmiseks 2. Transpordisektoris kasutamine. Küll aga ei pea õigeks, et merendus ja praamid on erineva maksumääraga kui maantee transpordisektor.

Selgusetuks jääb, kuidas sama kütus saab olema maksustatud kui seda kasutatatakse tööstuses keemiatööstuse toorainena. Me ei pea õigeks fossiilsetele gaasilistele kütustele kümne aastase üleminekuperioodi lubamist, ja näeksime kõiki fossiilseid kütuseid üheselt vaid energiasisalduse järgi maksustamist.

Tuleb hakata vahet tegema “madala süsiniku sisalduse”, “Taastuv” ja “0-emissioon” vahel. CCS ega CCUS ei ole lahendused ning nende toetamine ei tohiks olla kooskõlas FF55 eesmärkidega. Samuti ei tohiks maksustada 0-emissioon transporti ega infrastruktuuri. Taastuv, on sisuliselt parimal juhul madala süsinikusisaldusega ja hõlmab endas siiski emissioonide ringi paigutamist (näiteks biometaan’i loetakse taastuvkütuseks, kuid selle emissioonid tuuakse linnatänavatele)

RAM kommentaar: võetud teadmiseks. ELi laevandussektori ettevõtjad konkureerivad ka kolmandate riikide vedajatega. Laevanduses on võrdlemisi kõrge punkerdamisrisk väljaspool ELi, mida on keeruline maandada. See on üks põhjuseid, miks energiamaksustamise direktiivi eelnõu ettepanekus soovitakse ELi sisestele reisijate ja kaubavedudele rakendada soodsumäärasid. Samuti tuleb arvestada, et tegemist on sektoriga, mis koormatakse aktsiisiga esmakordselt.

Eesti Taastuenergia Koja arvamus

Toetame põhimõtet maksustada fossiilseid energiaallikate tarbimist määral, mis võtab arvesse nende panust kliimamuutustesse. Kuigi biokütuste maksustamine kliimaeesmärkide saavutamise raames tundub tagurlik, mõistame põhimõtteliselt ka tahkete biokütuste maksustamise loogikat. Nendime siiski, et biokütuste maksustamine toob kaasa otsese hinnatõusu soojusenergia hinnas tarbijatele ning direktiivi rakendumine toob kaasa bürokraatia tuntava kasvu esmalt keeruliselt kontrollitavas keskkonnas.

RAM kommentaar: võetud teadmiseks. Nõustume, et energiamaksustamise direktiivi eelnõus väljapakutud ettepanek fossiilkütuste ja biokütuste segude maksustamisel on administreerimise vaatest problemaatiline ja sellele on viidatud ka seisukohtades.

Eesti Kaubandus-Tööstuskoja arvamus

Oleme seisukohal, et Eesti riigil peab olema jätkuvalt võimalik võimalikult paindlikult kehtestada aktsiiside määrasid. Sellest tulenevalt oleme vastu direktiivi artiklile 5, mis võtab Eestilt valikuvabaduse diferentseerida samasuguse kasutusotstarbega (nt mootorikütusena kasutamine) kütuste aktsiisi. Seega oleme vastu Euroopa Komisjoni otsustuspädevuse suurenemisele ja liikmesriikide otsustuspädevuse vähenemisele seoses aktsiisipoliitikaga.

RAM kommentaar: arvestatud ning seisukohtades kajastatud.

Eesti Elektritööstuse Liidu arvamus

Üldised kommentaarid: 1. Üleminek energiapõhistele aktsiisimääradele ning energiapoliitiliselt põhjendatud aktsiisitasemete gruppide loomine on arusaadavad. 2. Elektrienergia kui kõige kiiremini süsinikuvabaks muudetava ning laialt kättesaadava energiakandja miinimumaktsiisi alandamine on põhjendatud. 3. Energia salvestamise maksustamisele ei kehtestata küll ühesugust kohustuslikku tõlgendust, kuid liikmesriikidele antakse luba (Artikkel 22 (4)) tõlgendada elektri salvestamist osana elektri edastamisest ja vältida seeläbi salvestatud elektri topelt maksustamist tarbimismaksudega. 4. Direktiivi ettepanek sisaldab tehnilisi puudusi, millele on juhitud tähelepanu allpool.

Märkused: 1. Tarbijahinna indeksi alusel aktsiiside korrigeerimine suurendab tootmisettevõtete kulusid põhjendamatult, sest tööstusettevõtete kulud kasvavad oluliselt aeglasemalt kui tarbijahinnad. Tarbijahinna indeksi alusel tööstusettevõtete energiaaktsiiside kasvatamine kahjustab Euroopa majandust. Kuna ettevõtted kasutavad enamuse energiast, siis ei ole tarbijahinna indeksi kasutamine põhjendatud. Näide tootjahinna ja tarbijahinna indeksite erinevusest 2011-2020 (Eurostat; Indeksite 100% = 2015.a): Ettepanek: Mõistlikum lahendus on muuta aktsiiside miinimummäära tootjahinnaindeksi alusel. 2. Aktsiisimäärade tõstmisel peaks säilima Komisjoni kaalutusõigus, indeksi alusel kasvatamine võiks olla maksimaalne kasvatamise õigus, kuid Komisjonil peaks olema kaalutusõigus esitada delegeeritud aktis indeksist aeglasema aktsiisi tõstmise ettepanek.

Erinev aktsiisimäär seismise ajal laeva/lennuki tarbitud elektrile ja elektrilaevale/elektrilennukile liikumiseks tarnitud elektrile Artikkel 14: (1) /.../ to electricity used directly for charging electric aircrafts /.../ A minimum rate of zero shall apply to /.../ electricity over that transitional period of ten years. (5): Member States may apply under fiscal control total or partial exemptions to electricity supplied to stationary aircrafts. Artikkel 15: (1) /.../ to electricity used directly for charging electric vessels /.../ Over a transitional period of ten years, minimum rates of zero shall apply to /.../ electricity. (5) Member States may apply under fiscal control

Märkused: On ebaselge kuidas on kavas eristada, kas elekter on tarnitud seisvale lennukile/laevale (5) või elekter on mõeldud lennukile/laevale liikumise energiaks (1). Ettepanek: Kehtestada ühesugune miinimumaktsiisi regulatsioon laevade/lennukite seismise ajal tarbitud elektrile ning elektrilaevade ning lennukite liikumiseks tarbitud elektrile. Ühesugune aktsiisimäär muudaks elektri kasutamise laevadel ja lennukites odavamaks, sest puuduks vajadus kahe eraldi tarneahela ja mõõtmise järele. Väheneks ka regulatsioonist tulenev ebakindlus.

total or partial exemptions to electricity directly supplied to vessels berthed in ports. Aktsiisi miinimummäära tõstmine konkreetsetes liikmesriigis Artikkel 20 (1): the Council, acting unanimously on a proposal from the Commission, may adopt implementing acts, authorising any Member State to introduce specific increased rates derogating from the ranking between the minimum levels of taxation as laid down in Annex I.

Märkused: Säte on raskesti loetav ja halvasti põhjendatud, hetke sõnastuse järgi jääb mulje, et Komisjonil on ilma liikmesriigi valitsuse nõusoleku/taotluseta õigus teha ettepanek tõsta aktsiisi alammäära mõnes konkreetsetes liikmesriigis kõrgemaks, kui on ülejäänud liikmesriikidel. Samas on selleks vaja EL-i nõukogus ühehäälselt toetust. Vältimaks olukorda, kus liikmesriigi esindaja puudumise korral EL-i nõukogus tema teadmata tõstetakse selles riigis kehtivat aktsiisi miinimummäära, peaks olema sättes kirjas, et tõstmine on võimalik ainult liikmesriigi taotluse alusel.

Aktsiiside miinimumväärtuste erinevused ei ole lõpuni loogilised ja energiapoliitiliselt põhjendatavad. Vaata Annex I tabelleid Märkused: Soojuse tootmiseks kasutatava energia aktsiisimäärad on oluliselt madalamad, kui transpordikütuste aktsiisimäärad. See hakkab suunama piiratud ressursside (nt. biometaan) kasutamist soojuse tootmisesse, kuigi soojust saaks edukalt toota ka soojuspumpadega ning biometaan oleks kõige soodsam taastuvenergia liik transpordis. Seetõttu ei ole tehtud ettepanek mõistlik.

RAM kommentaar: võetud teadmiseks. Aktsiisimäärade indekseerimine vajab liikmesriigi tasandil seadusandluse muutmist üksnes juhtudel kui energiatooteid maksustatakse EL aktsiisi alammäära tasandil. Eestis juba praegu rakendatakse valdavalt kõrgemaid aktsiisimäärasid kui energiamaksustamise direktiivi eelnõus on väljapakutud. Energiamahukatele ettevõtjatele aktsiisisoodustuse kehtestamise võimalused on liikmesriigil endiselt olemas.

Kütteinetele on madalamad aktsiisi alammäärad kehtestatud võrreldes mootorikütusena kasutamise ka kehtivas energiamaksustamise direktiivis, seda peamiselt sotsiaalpoliitilistel põhjustel. Alati võib püstitada küsimuse, kas 12-kordne erinevus on liiga suur, piisav või liiga väike. Aktsiisi alammäär on suunis vaid neile liikmesriikidele, kes maksustavad energiatooteid alammäära tasemel. Eestis juba praegu maksustatakse kütteinena kasutatavaid energiatooteid oluliselt kõrgemal tasemel kui energiamaksustamise direktiivi eelnõus välja pakutakse.

Eesti Jõujaamade ja Kaugkütteühingu arvamus

Oluline on vältida biokütuse maksustamist soojusenergeetikas üldiselt ning ka säästlikkuse kriteeriumitele tuginedes. Kohalike kütuste kasutamine on Eestis laialt levinud ning mistahes negatiivsed ilmingud on väga suure mõjuga (otsene surve tarbijahinna tõusule). Samuti on oluline vältida ebavõrdse konkurentsolukorra tekitamist, kus suuremates soojuse tootmise üksustes on kütused maksustatud, aga väiksemates ei ole. Planeeritav muudatus ei tohi tekitada motivatsiooni suuremate süsteemide tükeldamiseks ning suuremate hoonete ühisest süsteemist eraldumiseks (sh. probleemid tegelikult ei kao, vaid liiguvad leebemasse HKS välisesse sektorisse).

Ebavõrdne protsess ei aita kindlasti kaasa üldise kliimanetraalsuse suunas liikumisele vaid tekitab segadust, suurendab primaarenergia kasutamist ning halvendab välisõhu näitajaid. Võrkude väiksemaks muutumisel väheneb süsteemi paindlikkus – mida suurem on süsteem, seda lihtsam ja odavam on võtta kasutusele heitsoojust, koostootmist, kütusevabasid allikaid jne. - Oluline on vältida kütuste maksustamist selliselt, et ei tekiks ebavõrdne konkurentsiolekord, mis lükkab probleemid HKS sektorist jagatud kohustuse määrase vastutusalasse. - Biokütuste maksustamine toob kaasa otsese hinnatõusu soojusenergia hinnas, sest biokütuste osakaal Eesti soojusenergia sektoris on ca 60%.

RAM kommentaar: võetud teadmiseks. Energiamaksustamise direktiivi eelnõuga maksustatakse kõik mootorikütuse ja kütteinena kasutatavad energiatooted, sealhulgas puittooted. Üldiselt on kütteinetele kavandatud aktsiisi alammäär 0,9 €/GJ kohta võrdlemisi madal. Seda on kavas rakendada kergele- ja raskele küttele, petrooleumile, tahketele fossiilkütustele (kivisüsi, pruunsüsi ja põlevkivi) ning mittesäästlikele vedelatele biokütustele ja puitkütustele.

Maksustamisel saavad aktsiisieelise säästlikud toodetud biokütused, jääkidest toodetud biokütused, madala süsinikuheitmega kütused ja täiustatud põlvkonna biokütused. Madalaim võimalik aktsiisitas näiteks säästlikult toodetud puidujäätmete kasutamisel soojuse tootmiseks on 0,15 €/GJ kohta, mis on ca 0,54 €/MWh kohta. Lisanduv maksukoormus on suhteliselt madal ning ei oma suurt mõju kaugkütte soojuse hinnale.

Eesti Õliühingu arvamus

Energiamaksustamise Direktiivi ettepaneku (2021/0213 (CNS)) ja kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemi muudatuse ettepaneku (2021/0211 (COD)) realiseerumisel muutub arvestatavalt kütuste maksustamise raamistik ELi-ülel. Ettepaneku (2021/0211 (COD)) kohaselt rakendatakse transpordisektoris kasutatavatele mootorikütustele täiendav CO₂-emissionist tulenev *de facto* maksukomponent. Kuigi tegu on formaalselt transpordikütuste tarnija kohustusega soetada emissiooniturult Lubatud Heitkoguste Ühikuid, siis lõpptarbija jaoks tähendab see täiendavat hinnakomponenti, mis kajastub kõrgemates kütusehindades. Kuna täna pole veel teada, mis on planeeritava kvoodituru hinnasiht, siis on keeruline prognoosida selle mõju kütuse lõpphindadele. Siiski võib eeldada, et tegu saab olema tulevikus arvestava täiendava hinnakomponendiga.

Eesti Õliühing toetab mootorikütuste maksustamises kütuse KHG eriheitel arvestavate maksumäärade rakendamist. Euroopa Komisjoni juulikuises ettepanekus Energiamaksustamise Direktiivi muutmiseks on kasutatud kütuste energiamahul põhinevat lähenemist, kuid leiame, et alternatiivina võiks tugevamalt kaaluda KHG eriheitest lähtuvate miinimummaksumäärade rakendamist. Lisaks maksustamise põhimõtete ülevaatamisele ning uute maksukomponentide rakendamisele kohustab pakett „Eesmärk 55“ kütusemüüjaid ka turule suuremas mahus taastuvkütuseid tarnima. Arvestades taastuvkütuste märkimisväärselt kallimat hinda (hinnavahe fossiilsete lõpptoodetega on 2-3 korda) tõuseb arvestatavalt transpordiennergia hind ning see võib tulevikus osutada vähekindlustatud leibkondade jaoks liiga kõrgeks.

Seega peab pakett sisaldama ka kompensatsioonimeetmeid selleks, et tagada kõikidele ühiskonnaklassidele ja maapiirkondade inimestele liikuvus ka tulevikus. Antud eesmärk tuleneb ka Eesti raamseisukohtadest Euroopa Rohelise Lepingu osas, mis tähtsustavad just sregionaalarengut ja maaettevõtluse konkurentsivõimet. Samuti tuleb silmas pidada, et maapiirkondades pole võimalik kulutõhusalt lahendada inimeste liikuvust teisiti, kui isikliku auto baasil. Hajaasustus ja sundliikuvus töö/kooli/olmevajaduste rahuldamiseks muudavad isikliku auto kasutamise maapiirkondade inimestele elutähtsaks vajaduseks – konventsionaalne ja/või nõudepõhine ühistransport ei taga maapiirkondade elanikele piisavat paindlikkust ja sellega kaasnev liikuvuse piiramine vähendab arvestatavalt mõjutatud inimeste heaolu.

Täielik üleminek elektriautodele läbi ettepaneku (2021/0197 (COD)) võib samuti piirata Eesti transporditarbijatele kättesaadavate sobivate uute sõidukite kättesaadavust. Vaadates täna Eesti uute sõiduautode müügiturгу ja võrreldes seda jõukamate ELi riikidega tuleb selgelt välja, et Eestis müüdavate elektrisõidukite maht on ca 10 korda väiksem kui rikkamates riikides. Juhul, kui autotööstus ei suuda tänaseid tootmismahte hoida ja samal ajal üle minna täielikult elektrisõidukite tootmisele, võib see piirata madalama sissetulekuga liikmesriikide autoturgudele tarnitavate uute sõidukite mahtusid. Seetõttu on selgeks riskiks, et Eesti turule ei pruugi jaguda piisavas koguses sobiva hinnaga elektrisõidukeid.

RAM kommentaar: võetud teadmiseks.

Neste Eesti AS sisend

Kokkuvõtvalt oli Neste seisukoht, et Komisjoni nägemuse edasi arendamisel ja läbi rääkimisel on tähtis säilitada (taastada) fookus justnimelt KHG emissioonide vähendamisel – ning seda paljude erinevate ja mitmekesiste lahendustega, mitte ainult teatavate „valitud“ tehnoloogiatega. Miks? Aga sellepärast, et laiapõhjaline, tähtaegne, paindlik, töökindel ning

ökoonoomne kasvuhoonegaaside vähendamine vajab kõiki lahendusi. Eriti just transpordis ning eriti selle lähimat, st 2030 KHG ↓ sihti, silmas pidades.

Lisaks lubasime, et esitame eraldi oma sisendi ning märkused ka energiamaksustamise direktiivi (ETD) muutmise ettepanekute (ETD eelnõu või ETD muudatused)ⁱ suhtes – seda siinkohal teemegi.

Meie kiri keskendub eelkõige maanteetranspordile ja koosneb viiest (5) osast:

- (A) Neste üldine seisukoht ja märkused ETD eelnõu ja Komisjoni pakutud muudatuste suhtes;
- (B) Neste ettepanekud ETD eelnõu täiendamiseks just Eestit ja Eesti transpordisektori hetkeseisu ning selle edasise dekarboniseerimise võimalusi ja vajadusi silmas pidades;
- (C) Neste konkreetsete ettepanekute (ptk (B)) kontekst ja põhjendused;
- (D) Üleskutse võtta lisameetmeid juba täna, F55 läbirääkimiste lõpptulemusi (ära) ootamata;
- (E) F55 paketi konkreetsete failide (nt RED III) kohta 17.09.21 esitatud märkuste lühikokkuvõtte.

(A) Neste üldine seisukoht ja märkused ETD eelnõu ja muudatuste suhtes

Esiteks, Nestel on hea meel, et Euroopa Komisjon on lõpuks algatanud energiamaksustamise direktiivi muutmise, eesmärgiga (a) viia see kooskõlla EL-i energia- ja kliimaeesmärkidega ja (b) aidata realselt kaasa kliimanetraalsuse saavutamisele (aastaks 2050) ja teel sinna EL-i KHG netoheite alandamisele vähemalt 55% võrra aastaks 2030 (võrreldes aastaga 1990).

Oleme nõus Komisjoniga, et täna kehtiv energiamaksustamise direktiiv (ETD2003)ⁱⁱ (i) ei ole kooskõlas EL-i energia- ja kliimaeesmärkidega, see (ii) *de facto* soodustab fossiilsete kütuste kasutamist ja (iii) ei aita kaasa EL-i 2030 KHG alandamise eesmärkide saavutamisele, kuna see (iv) „does not adequately promote greenhouse gas emissions reductions [as] new, less carbon-intensive fuels are taxed as their fossil equivalent if a new fuel emerged since [2003], therefore there's no explicit rate for it. Biofuels are disadvantaged by volume-based taxation (rates expressed per litre), because one litre biofuel typically has a lower energy content than one litre of the competing fossil fuel while the same tax rate applies.“ⁱⁱⁱ

Oleme Komisjoniga ühel meelel, et EL-i kliimaeesmärkide saavutamiseks tuleb vähendada ka valikulisi maksuvähendusi fossiilsetele kütustele ja kõrvaldada stiimulid nende eelistamiseks.

Teiseks, Neste toetab Komisjoni poolt välja pakutud kütuse energiasaldusel põhinevat maksumudelit, st aktsiisiarvestust meetodil eurot gigadžauli (€/GJ) kohta, mis arvestab mh kütuse keskkonnakoormust ja seega „premeerib“ madalama KHG heitega kütuseid. See lähenemine on Soomes edukalt kasutusel juba aastaid ning vedanud madala süsinikusaldusega kütuste, eriti biokütuste, tarbimise kasvu.^{iv}

Kolmandaks, üldjoontes on õige ja tervitav ka see, et Komisjon diferentseerib ja järjestab kütuseid ja nende aktsiisimäärasid kliimapotentsiaali alusel (s.t väiksem keskkonnakoormus tähendaks madalamat aktsiisimäära ja vastupidi), samuti see, et erinevate kütuste miinimummäärad on indekseeritud (selleks, et erinevate kütuste kliimapotentsiaali alusel diferentseerimine ja selle struktuur säiliks).

Kuid Neste hinnangul on see **osa** Komisjoni aktsiisimäärade kliimapotentsiaali alusel diferentseerimise **redelist**, mis puudutab (i) konkreetset taastuvaid kütuseid (üht tüüpi taastuvkütuse aktsiis vs teist tüüpi taastuvkütuse aktsiis) (ETD eelnõu, lisa 1, tabel A; vt **Lisa 1**) ja (ii) liikmesriigi võimalusi teha taastuvate kütuste maksustamisel erandeid (vt ETD eelnõu, artikkel 16) tasakaalust väljas ja põhjendamatult jäik.

Nimelt näeb Komisjoni poolt välja pakutud „standardredel“ ette seda, et taastuvenergia direktiivi (RED) Lisa IX osas A või B konkreetset üles loetletud toorainest (st nt reoveesetest või kasutatud toiduõlist)^v toodetud biokütust **saab** maksustada tasemel 0,15€/GJ kohta, kuid kõnealusel 2015 a. koostatud lisas konkreetset nimetatud toorainest – isegi jäätmetest või

jäägist! – toodetud biokütust **peab** maksustama tasemel 5,38€/GJ, st >35 korda kõrgemalt kui nn Lisa IX toorainest tehtud biokütust ja võrdselt^{vi} hoopis nn esimese põlvkonna elik toidu- ja söödapõhiste taastuvkütusega (millist Komisjon ise soovib aastaks 2033 võrdsustada fossiilse kütusega^{vii} ja mida mh Eesti riik üritab aktiivselt Eesti taastuvkütuste valikust sootuks välja saada ning neid mh jäätmetel või jääkidel põhinevate taastuvkütustega asendada).

Pakutu on täiesti ebaloogiline – nii konkreetne redel / vahekord kui ka see, et liikmesriik ei saa sellisest „indekseerimisest“ mitte ühelgi juhul erandit teha – isegi mitte siis kui vastav taastuvkütus on KHG heite alandamise võimekuselt sama hea või parem kui Lisa IX toorainest tehtu. See ei ole õige.

Kui mingi taastuvkütus, mis pole tehtud Lisa IX toorainest (kuid mitte ka nn I põlvkonna toorainest) vaid on tehtud nt mõnest Lisas IX loetlemata jäänud jäätmest või jäägist ja (i) vastab kõikidele säästlikkuse kriteeriumitele ning (ii) vähendab KHG heitkoguseid sama palju kui Lisa IX toorainest toodetud taastuv kütus, siis miks ei saa seda maksustada sama- või võrdväärselt nn Lisa IX taastuvkütusega?

Ei ole ühtegi head põhjust, et miks liikmesriigil ei ole võimalust teha otsust, et temale siduva KHG heite alandamise eesmärgi täitmiseks ja maanteetranspordi KHG heite vähendamiseks, ta maksustab sellist KHG heite ↓ osas samaväärset taastuvat kütust sama moodi või vähemalt ligilähedaselt RED Lisas IX konkreetselt loetletud toorainest (nt kasutatud toiduõlist) tehtud biokütusega.

(B) Neste konkreetsed ettepanekud ETD eelnõu täiendamiseks – just Eestit silmas pidades
Seda ning Eesti konteksti ja Eesti kütuseturu vajadusi ja võimalusi silmas pidades teeme ettepaneku, et Eesti taotleks ETD eelnõu täiendamist liikmesriigi (sh Eesti) võimalusega:

Esiteks, maksustada kõiki jäätmetest ja/või jääkidest toodetud taastuvkütuseid samal või ligilähedasel tasemel kui RED Lisa IX osa A või B toorainest toodetud taastuvkütuseid (Komisjoni tabelis: täiustatud säästvad biokütused ja biogaas) tingimusel, et nad on KHG heitkoguste alandamise osas võrreldavad (*comparable*) või samaväärsed (*equivalent*) ehk panustavad KHG heite ↓ sama palju;

Teiseks, maksustada null- või alandatud aktsiisimääraga taastuvkütuseid, mida vabatahtlikult ei võeta arvesse taastuenergia direktiivist (RED) tuleneva nn transpordi taastuenergia eesmärgi (täna 10%) täitmisel, st luua võimalus anda tarnijale valik, kas (a) arvestada taastuvkütust seadusega talle pandud transpordi taastuenergia kohustuse täitmisel või (b) saada taastuvkütuselt aktsiisisoodustust.

Ettepaneku nr 1 täpset sisu ja ulatust võib ja saab modifitseerida ühes ja teises suunas, kuid selle mõte ja eesmärk on (i) korrigeerida ETD eelnõus välja pakutud ja selle Lisa I Tabelis A sisalduvat ekslikku ja põhjendamata indekseerimist (RED Lisas IX nimetamata jäätmest või jäägist toodetud taastuva kütuse keskkonnakoormus ei ole >35 korda suurem kui Lisas IX nimetatud toorainest tehtud taastuval kütusel) ning (ii) anda riigile võimalus teha taastuvate kütuste osas maksustamisel erandeid lähtudes vedela või gaasilise taastuvkütuse tegelikust KHG heitest ning KHG heite ↓ võimekusest, mitte ainult lähtudes kas konkreetsest energialiigist või toorainest (nii nagu ETD eelnõu artikkel 16 praegu ette näeb).

Ettepanek nr 2 annaks riigile võimaluse edendada ja suurendada taastuvkütuste kasutamist (osakaalu) lisaks taastuenergia direktiivis sätestatud miinimumeesmärgile (täna 10%) ja üle seadusega tarnijatele kohustuseks tehtud miinimumi – läbi fossiilse kütuse ja taastuvkütuse hinnavahe vähendamise ja ilma, et kellelegi täiendavaid keelde ja kohustusi peale pandaks. See optsoon võib osutada riigile vajalikuks oluliselt kõrgendatud ESR-eesmärgi (seni -13% vs uus -24%) täitmisel (vt ptk (C) p (2)). Midagi sarnast on täna kasutusel nt Rootsisis.

(C) Neste ettepanekute (Eesti) kontekst ja põhjendus:

Järgnevalt me põhjendame oma ettepanekuid ja paneme need konkreetselt Eesti tänasesse konteksti, kuna need ettepanekud ei pruugi olla iseenesest mõistetavad ega nende vajalikkus ja

kasulikkus Eesti riigile lihtsalt äratuntav või arusaadav – mh seetõttu, et valdkond on kompleksne ja pidevas muutuses.

(1) Kehtiv transpordi taastuenergia eesmärk (10% ja 14%) ja KHG alandamise nõue (6%)

2009. a. aprillis vastu võetud (i) taastuenergia direktiivi (**RED I**)^{viii} ja (ii) kütusekvaliteedi direktiivi (**FQD**)^{ix} muudatustega kehtestati liikmesriikidele ja nende kaudu liikmesriikides tegutsevatele kütuse tarnijatele kaks iseseisvat, aga vahetult seotud, eesmärki: (a) kohustus tagada, et aastaks 2020 on 10% energia lõpptarbimisest transpordisektoris taastuvatest allikatest (**transpordi taastuenergia eesmärk**) (vt ka VKS § 2¹ lg 1)^x ja (b) kohustus vähendada kütuse elutsükli jooksul energiaühiku kohta tekkivaid KHG heitkoguseid 2020. aasta lõpuks 6% (**KHG heite alandamise eesmärk**) (vt ka AÕKS § 123¹ lg 1).^{xi}

2018. a. lõpus vastu võetud RED I muudatustega (**RED II**)^{xii}, mis tuli üle võtta 30. juuniks 2021. a., seati 2030. aasta transpordi taastuenergia eesmärgiks -14% (st +4%-punkti vs 2020 eesmärk) ja jäeti KHG alandamise eesmärk (-6% vs 2010. a. kütuse alusstandardiga) muutmata. Vastavad muudatused tehti Eestis VKS-i ja AÕKS-i vastavalt 2020 aasta märtsis ja juunis.

2020. aastal osutus Eestis keerulisemaks just KHG heite alandamise eesmärgi (st -6%) täitmine, mitte niivõrd VKS-ist tuleneva 10% energiasisalduse eesmärgi täitmine. Keskkonnaministeeriumi esialgsel andmel täideti see eesmärk Eestis täpselt (tasemel 6,0%) või imepisikese varuga (tasemel 6,2%).^{xiii}

Seega tehti Eestis aastaks 2020 maanteetranspordi KHG heite alandamise osas absoluutne miinimum ja seda muu hulgas nn UER-ide abiga, mis F55 paketi alusel kaotatakse (vt p (28) allpool).

(2) Maanteetranspordi KHG heitkoguste ↓ eesmärk kasvab

F55 pakett, st RED II muudatused, näevad ette energiasisaldusel põhineva eesmärgi (RED I järgi 10% aastaks 2020 ja RED II alusel 14% aastaks 2030) kaotamise ning ainult KHG heitkoguste alandamise eesmärgi seadmise – seda täna FQD alusel kehtiva 6% asemel uuel tasemel -13% aastaks 2030.

Seega nominaalselt (eelkõige maantee-) transpordi KHG alandamise eesmärk, ainuüksi taastuenergia direktiivi (**RED III**)^{xiv} alusel, vähemalt kahekordistub. See ei ole kõik.

Lisaks ütleb Komisjoni poolt välja pakutud uus kohustuse jagamise määrus (*Effort Sharing Regulation*; **ESR**)^{xv}, mis hõlmab täna EL-i heitkoguse ühikutega kauplemise süsteemist välja jäävaid valdkondi, sh transporti, et EL-i ülene KHG heitkoguste vähendamise 2030. a eesmärk tõuseb 30% pealt 40% peale (st kolmandiku) ning Eesti eesmärk tõuseb -13% pealt -24% peale ehk tervelt 85%.^{xvi}

Teisisõnu, kui 2018. a. mais vastu võetud ESR^{xvii} ütles Eestile, et ESR sektorites (s.h transport, jäätmed ja põllumajandus) peab Eesti vähendama KHG heiteid võrreldes baasaastaga 2005 aastaks 2030 13%, siis vahepealsel ajal sündinud roheleppe (*European Green Deal*)^{xviii} ja kliimamääruse (*European Climate Law*)^{xix} valguses öeldakse Eestile täna, et Eesti peab nn ESR sektorites vähendama KHG heitkoguseid aastaks 2030 seni eeldatust pea kaks korda rohkem, st hoopis 24%.

See on mh ETD ja transpordikütuste maksustamise kontekstis ülioluline, kuna teadaolevalt on transport Eestis ESR sektoritest suurim KHG heite allikas ja kuigi (teoorias) otsustab iga riik ise, kuidas neile ette antud ESR-i eesmärki (nt -24%) ja koormust sektorite vahel jagada, siis praktikas on selge, et koormus transpordi KHG heite alandamiseks uue ESR-i alusel (i) kasvab (Eestile on lõpuks kokku lepitav ESR eesmärk siduv) ning (ii) see koormus ei vähene Eestis teiste sektorite (nt põllumajanduse) arvelt.

Vastupidi – MKM-i 07.09.2021 a. infoseminaril „Fit for 55 transport“ tunnistasid ministeeriumi esindajad, vastuseks Gaasiliidu küsimusele, et just transport on see ESR sektor, kus tuleb teha rohkem kui -24% ja alandada KHG heiteid enam kui -24% vs 2005, kuna teistes

ESR-i sektorites pole see -24% realistlik või võimalik. Ühtlasi kõlas, et „*selle juures ei pääse [ilmselt] ka maksudebati avamisest*“.

Seega surve maanteetranspordi KHG heite alandamiseks on suur. See suureneb mh kliimamäärusega võetud üldeesmärgi (-55%) tõttu ja selle täitmiseks vastu võetava F55 paketi alusel veelgi. Seega seni mõeldu ja planeeritu, rääkimata seni tehtust, on tõenäoliselt ebapiisav. Vaja on uusi ideid ja meetmeid.

Täna kehtiv kütuste KHG heitkoguste ↓ nõue on 6% ja see tuli (esmakordselt) saavutada aastaks 2020. Uus kütuste KHG heitkoguste ↓ nõue aastaks 2030 on minimaalselt 13% (+117%) ning reaalses elus ja erinevate meetmete koosmõjus ilmselt palju suurem Eestile pandud RESi eesmärgi (-24%) tõttu: seega pisut lihtsustades võib öelda, et maanteetranspordi KHG heitkoguste vähendamise eesmärk tervikuna karmistub aastaks 2030 võrreldes tänasega 2-4 korda.^{xx}

Suhteliselt karmistub nominaalne maanteetranspordi KHG heite ↓ nõue ilmselt rohkem, kui võrd lisaks transpordi taastuvenergia üldeesmärgi karmistamisele piiratakse (jälle) ka selle täitmise võimalusi.

(3) Maanteetranspordi KHG heitkoguste ↓ viisid ja võimalused on pidevalt vähenenud

Transpordi taastuvenergia eesmärk (-10%) ja kütuste elutsükli KHG heite alandamise eesmärk (-6%) (mõlemad tähtajaga 2020. a) kehtestati esmakordselt aastal 2009. Alates 2010-ndate keskpaigast on nende nõuete reaalse täitmise võimalusi (lisaks eesmärkide tõstmisele) pidevalt kitsendatud.

ILUC-direktiiviga, millega muudeti algset taastuvenergia direktiivi (RED I) ja mille ülevõtmise tähtaeg oli 10.09.2017^{xxi}, näiteks (a) ei jätkatud enam kõikide jäätmetest või jääkidest toodetud biokütuste topelt-arvestamisega, vaid otsustati soodustada teatud, RED Lisa IX osas A ja B nimetatud, jäätmeid ja jääke ainult nende nn topelt-arvestamisega (muud soodustused, sh nt null KHG jalajälg kuni jäätme või jäägi kogumise punktini, jätkusid kõikidele jäätmetele või jääkidele, st eelistatud toorainetele) ning (b) seati ka 7% ülempiir (ehk *crop-cap*) toidu- ja söödapõhiste ehk nn esimese põlvkonna biokütustele.

RED II, mis võeti vastu 2018. a. talvel ning tuli üle võtta 2021. a. suvel, tõstis transpordi taastuvenergia eesmärki (10%-lt 14%-le), kuid samas tõmbas selle nõude täitmise võimalusi veelgi rohkem „koomale“.

Näiteks sellega, et seadis osade nn Lisa IX toorainete suhtes ülempiiri, sätestades, et nn Lisa IX **osa B** tooraineid (kasutatud toiduõli ning I-II kategooria loomne rasv) võib üldjuhul arvestada taastuvenergia eesmärgi täitmisel (ainult) **kuni 1,7%-punkti** ulatuses, välja arvatud juhul kui Komisjon laseb, tulenevalt biokütuste toorainete kättesaadavusest, liikmesriigil seda ülempiiri tõsta (või kui liikmesriigiks on Malta või Küpros).^{xxii} Lisaks karmistas RED II nn *crop cap*-i ehk ILUC-iga sisse toodud nn **7%** ülempiiri, nähes ette, et alates 1.07.2021 ei või liikmesriigis toidu- ja söödapõhiste (nn **esimese põlvkonna**) biokütuste osakaal transpordi taastuvenergia eesmärgi täitmisel olla rohkem kui nende osakaal selles liikmesriigis aastal 2020 ehk sõltuvalt liikmesriigist mitte rohkem kui 1-7% (energiamahtu järgi), kusjuures liikmesriik võib oma individuaalset nn *crop-cap* ülempiiri ka vähendada.

Eesti on selle võimaluse, st toidu- ja söödapõhistel toorainetel põhinevate taastuvate kütuste piiramise, juba ka seadustanud. Nimelt näeb märtsis 2020 a. vastu võetud VKS-i muudatus^{xxiii} ette, et nn esimese põlvkonna biokütust võetakse transpordi taastuvenergia eesmärgi täitmisel (senise 7%-punkti asemel) arvesse mitte rohkem kui 4,5% aastal 2022, 2,5% aastal 2023 ja 0,5% aastal 2024.

Kuid selle piirangu tegelikku mõju (nt kütuse hinnale) ei ole täna võimalik mõõta või hinnata, kuna selle järk-järgult rakendamine algab alles 01.01.2022. Sama kehtib ka 1,7% piirangu ehk kasutatud toiduõlil (UCO) ja I-II kategooria loomarasval põhineva taastuva kütuse

arvestamisvõimaluste piiramise kohta: seda seadustav eelnõu^{xxiv} läbis sel kolmapäeval (29.09) Riigikogus alles esimese lugemise ning jõustub samuti kõige varem 01.01.2022.

Seega riigil ega ka sektoril endal ei ole aimugi, et mis on nende (eelmistele) piirangute tegelik mõju Eesti kütuseturule ja -tarbijale, aga juba terendavad uued piirangud nii (i) transpordi taastuvenergia eesmärgi (täna 10%) kui ka (ii) KHG heite alandamise eesmärgi (täna 6%) täitmise võimaluste osas ja sinna otsa ka KHG alandamise üldeesmärgi karmistamine (vt p (27)).

(4) Maanteedtranspordi KHG heitkoguste ↓ viisid ja võimalused vähenevad veelgi

Need uued piirangud, mis tulenevad **F55 paketest**, hõlmavad mh: (i) UER-ide kasutamise võimaluse lõppemist ja (ii) Lisa IX Osa B toorainete 1,7% piirangu absoluutseks muutmist, st igasuguste erandite võimatuks muutmist (olenemata nt konkreetse riigi olukorrast ja tooraine kättesaadavusest). Selgitan.

Esiteks, AÕKS § 123³ lg 3 alusel võib tarnija täita KHG heite alandamise eesmärki (6%) ja vähendada kütuse elutsükli jooksul energiaühiku kohta tekkivaid KHG heitkoguseid lisaks nt biokütuste tarbimisele ka fossiilkütuse (nt surumaagaasi) töötlemiseelses etapis tekkiva KHG heite vähendamisel tekkinud kvootide (*upstream emissions reductions quota*; **UER**) kasutamisega. Töötlemiseelses etapis tekkiv heide on kogu kasvuhoonegaaside heide, mis tekib enne mingi tooraine sisenemist rafineerimis- või töötlemisettevõttesse, kus toodetakse fossiilseid kütuseid.

Teisisõnu, AÕKS on seni lubanud Eestis tarnijatel täita KHG heite alandamise eesmärki mh nt sellega, et mõnes kolmandas riigis (nt Araabia Ühendemiraatides) viiakse ellu projekt, kus vähendatakse nafta ammutamisel tekkivaid KHG heiteid [x] gCO₂ekv aastas, saadakse selle eest KHG heite vähendamise kvote ehk UER-e summas [x] gCO₂ekv/MJ ning siis kasutatakse neid oma (Eestis) tarbimisele lubatud kütuste (portfelli) aastase KHG koguheitte alandamiseks nõutava 6% võrra.

Meie arusaamise kohaselt RED III sellist asja ehk UER-ide kasutamist enam ei lubaks.

Neste andmetel on Eestis nn UER-e kütuse elutsükli jooksul tekkivate KHG heitkoguste vähendamise eesmärgi (6%) saavutamiseks ja AÕKS § 123¹ lg 1 nõuete täitmiseks reaalselt kasutatud. Seega selle võimaluse äralangemine ei ole Eesti kontekstis lihtsalt formaalsus, vaid sisuline muutus (tarnijate poolt transpordi ja kütuste KHG heite alandamise ning selle võimaluste osas).

Teiseks näeks RED III ette seda, et RED Lisa IX Osa B ülempiirist 1,7%, mis tuli sisse RED II alusel, enam erandeid teha ei saa, st erinevalt täna kehtivast EL regulatsioonist (RED II) oleks Lisa IX Osa B toorainete kasutamise piirang (kuni 1,7%) absoluutne ning paigas. See oleks Eestile uus olukord kahel põhjusel. Esiteks seetõttu, et Eesti (i) ei seadustanud 1,7% piirangut märtsis 2020 a vastu võetud VKS-i muudatustega (ei alates 01.01.2021 ega 01.07.2021) ning (ii) teavitas sellest (meile teadaolevalt) ka Komisjoni, st kasutas RED II-s ette nähtud erandit. Teiseks seetõttu, et 1,7% piirang ei ole Eestis senini kehtinud ja transpordi KHG heite alandamist mh Lisa IX Osa B biokütustega piiranud – st kõigi eelduste kohaselt tugines KHG heite alandamise ↓ eesmärgi (-6%) nibin-nabin täitmine aastal 2020 lisaks UER-idele ka UCOME-l põhinevatel biokütustel. Kui ühte (UER) enam üldse ei saa kasutada ja teist (Lisa IX osa B toorained) saab kasutada vaid piiratud mahus, siis see on Eesti kütusesektorile uus olukord.

Nestele teadaolevalt on Lisa IX Osa B toorained, eelkõige kasutatud toiduõli (UCO) ja selle töötlemisel saadud kasutatud toiduõli metüülestrid (UCOME), olnud Eestis nii transpordi taastuvenergia eesmärgi (10%) kui ka KHG heite alandamise eesmärgi täitmisel (6%) ehk maantee transpordi KHG heitkoguste vähendamisel seni tähtsal kohal. Täna ei ole teada, et mida UCO/UCOME panuse piiramine 1,7%-ga Eesti kütuseturule ja -tarbijale täpselt tähendab, kuna piirang (eelnõu) on alles Riigikogus (vt ülal).

Kuigi Neste hinnangul on 1,7% ülempiir RED II Lisa IX Osa B toorainetele üldse põhjendamatu, eriti eranditeta kujul (vt täpsemalt Neste 17.09.2021 kiri, p (3) ja lk 5), siis täna on see nii kehtivas (RED II) kui ka Komisjoni soovitud regulatsioonis (st RED II muutmise ettepanekus) sees, mistõttu tuleb Eesti olukorra hindamisel lähtuda sellest, et see 1,7% piirang jääb. See tähendab, et olukord on keeruline.

Veel: reaalsus on see, et vähesed Lisas IX nimetatud toorained võimaldavad pakkuda suuri biokütuse mahtusid enne 2030-ndat aastat. Seda kajastab ka Komisjoni enda ettepanek nn täiustatud biokütuste (vt RED II Lisa IX Osa A) osakaalu kohta aastaks 2030 – 2,2%. See on vaid üks kuuendik (1/6) RED-is välja pakutud KHG heite alandamise eesmärgist (-13%) ja vaid kümnendik (1/10) kogu transpordi KHG heite alandamise vajadusest, mis tuleneb riigile otseselt või kaudselt RES-i eesmärgist (-24%).^{xxv}

Lisaks on F55 paketi hetkel sees ettepanek piirata (ilma eranditeta) RED II Lisa IX Osa B toorainete kasutust tasemel 1,7%: seega „Lisa IX“ tooraineid kokku teevad Komisjoni nägemuses -3,9% ehk 30% (vähem kui kolmandik) RED III eesmärgist (-13%) ja 16% ESR eesmärgist (-24%). Lisaks, kuna Eesti eesmärk on viia nn I põlvkonna biokütused sisuliselt nulli (0,5%-ni), siis ka sealt ei saa tulla transpordi KHG heite reaalselt vähenemist (kuigi see võimaldab ühest küljest pisut alandada RED -13% eesmärki, aga teisest küljest ei võimalda alandada RES-eesmärki (-24%)).

Aga kust see maanteetranspordi KHG heite alanemine (eriti juba) aastaks 2030) siis tuleb? Jah, Eestis toodetakse juba palju aastaid mh riigi otsetoetuste ja aktsiisivabastuse toel mh biometaan. Aga 2020 a. moodustas see vaid 1,1% (või 2,2% kui kasutada topelt-arvestust, mis RED II muudatuste kohaselt ära kaob) tarbimisse lubatud mootoribensiini E95 ja diislikütuse energias.^{xxvi} Sellest ei piisa.

Jah, Komisjoni poolt välja pakutav RED III ütleb, et mitte-bioloogilist päritolu taastuvate kütuste ehk nn RFNBO^{xxvii}-de, sh mitte-bioloogilist päritolu roheline vesinik, osakaal peaks aastal 2030 olema 2,6%, st suurem kui nn täiustatud biokütustel (2,2%). Aga kus on täna need tooted või tehnoloogiad, rääkimata taristust? Näiteks Öliühingu arvamusel on 2,6% RFNBO-sid aastaks 2030 ebareaalne.^{xxviii}

Jah, F55 pakett näib eeldavat, et (i) elektritootmise üleminek taastuvatele allikatele, (ii) laadimistaristu väljaehitamine ja (iii) elektriautostumine toimuvad just nii kiiresti ja massiivselt kui Komisjon arvab ning tingib juba aastaks 2030 olulisel määral transpordi KHG heitkoguste vähendamist. Aga kui kindel see tegelikult on? Kas võimalikke tagasilööke ja riske täna ikkagi piisavalt teatakse ja/või tunnustatakse? Nt Öliühing ei jaga Komisjoni sellist optimismi paljudel erinevatel, osaliselt Eesti-spetsiifilistel, põhjustel.^{xxix}

Järelikult saab maanteetranspordi KHG heite alanemine aastaks 2030 tulla eelkõige vedelate kütuste, sh mootoribensiini ja diislikütuse dekarboniseerimisest – selleks on vaja vedelate biokütuste, eelkõige suure(ma) KHG heite ↓ võimekuse ja potentsiaaliga jäätmetest ja jääkidest tehtud biokütuste, senisest suuremat kasutuselevõttu ja tarbimist. Seda soosib mh võimalikult lai ja mitmekesine tooraineportfell ja seal sisalduvatest toorainetest tehtud biokütuste mittediskrimineeriv turulepääs ja müük (vt ka ptk (D)).

On ilmselge, et iga samm, mis piirab kliimaeesmärkide täitmiseks kvalifitseeruvate (*eligible*) toorainete ringi (diskvalifitseerib mõne tooraine sootuks) või siis piirab mõne tooraine kasutamise võimalusi (seab selle arvesse võtmisele ülempiiri), vähendab konkreetsete tooraine pakkumist ja suurendab taastuvate kütuste hinnasurvet. Isegi siis kui transpordi KHG heite ↓ ambitsiooni ei tõstetaks ja maanteetranspordi KHG heitele hinda ei pandaks – kuid F55 paketi puhul tehakse mõlemat (vt p (2) ja (6)).

See ei tähenda, et õigetele ja põhjendatud kitsendustele peab vastu seisma. Ei. Aga see tähendab, et iga liikmesriik peab (a) iga pakutavat kitsendust (nt Lisa IX osa B eranditeta ülempiiri 1,7%) ning selle põhjendatust kriitiliselt hindama (mh iseenda vaatevinklist) ning (b)

taotlema endale võimalikult suurt ja operatiivset paindlikkust (i) mitte-keelatud ja (ii) mitte-piiratud toorainete, eelkõige jäätmete või jääkide, raamides erinevate meetmete (sh maksumeetmete) rakendamiseks ning neist toodetud (vedelate või gaasiliste) biokütuste kasutamise soodustamiseks ja suurendamiseks.

(5) Laiapõhjaline, tähtaegne ja ökonoomne KHG heite vähendamine, eriti transpordisektoris, vajab kõiki lahendusi, sh vedelkütuste dekarboniseerimist ja vedelaid biokütuseid

Üks osa kõnealusest paindlikkusest on põhimõtteline valmisolek ja reaalne operatiivne võimalus astuda samme, mis on suunatud ka vedelkütuste dekarboniseerimisele. Erinevate uute alternatiivkütuste ja/või uute tehnoloogiate (nt vesinik) üle arutades, neist unistades ning pikaajalisi plaane tehes ehk valdavalt „ülehomsele“ mõeldes, kipub Eestis „täna“ ja „homne“ (st aasta 2030) sootuks tähelepanuta jääma.

Reaalsus on see, et aastaks 2030 tuleb enamus transpordis tarbitavast energiast just vedelkütustest – nii tuvastas Euroopa Komisjon ise, oma RED II muudatuste mõjuanalüüsis.^{xxx} Nagu öeldud, vesinik ja eelkõige roheline vesinik ei näi olevat reaalne variant aasta 2030 perspektiivis: puudu on nii sõidukid, taristu kui ka tooted ja mahud.

Jah, elektriautode arv Euroopa teedel kasvab: see on loogiline ja tervitatav areng olukorras, kus elektri tootmisel minnakse järk-järgult üle emissioonivabadele tehnoloogiatele. Kuid see kõik võtab aega. See tähendab, et vajalike ja ambitsioonikate kliimaeesmärkide täitmisel on vaja mõlemat – nii elektriautot (EV-d) ja taastuvat elektrit kui ka taastuvaid transpordikütuseid, kui võrd sisepõlemismootoriga sõidukid mängivad Euroopa majandus- ja igapäevaelus olulist rolli veel pikka aega.

Euroopa autode keskmine vanus on üle 10. aasta – Eestis veel enam, pea 17. aastat.^{xxxii} Arvestades nii kliimaeesmärke (eriti vajadust vähendada kõigi toodete ja teenuste kogu elutsükli KHG jalajälge kogu maailmas) kui ka tehnoloogia arengut ja autode ehituskvaliteedi tõusu, tundub ebamõistlik eeldada, et autode keskmine vanus Euroopas hakkab lähiajal kiiresti langema.

Suur hulk täna (2021) või homme (2025) müüdud uusi sõidukeid on kasutuses veel 15-20 aastat^{xxxiii}, s.h 2030-ndatel ning isegi 2040-ndatel. Sisepõlemismootoriga (**ICE**) sõidukite tõttu, s.h raskeveokite tõttu, mida ICE 2035 keeld (üldse) ei puuduta, läheb mh vedelaid biokütuseid vaja veel pikka aega. Pealegi, sisepõlemismootor kui selline ise ei ole ju probleem, kui selles kasutatav kütus on toodetud taastuvast allikast ja jätkusuutlikult. Vastavad tooted on olemas, muu hulgas Eestis (vt ptk (D) allpool).

Seega jõulist tagant tõukamist – koos ja kõrvuti – vajavad nii elektrifitseerimine kui ka teiste kütuste, nii vedelate kui gaasiliste, dekarboniseerimine, sh biometaanri arendamine ja vedelate biokütuste senisest jõulisem kasutuselevõtt. Reegleid, mis piiravaks Eesti riigi võimekust vedelkütuste dekarboniseerimisel tuleks vältida. Vastupidi – riigil peab olema operatiivne võimalus vedelkütuste dekarboniseerimiseks või selle kiirendamiseks, kui riik nii otsustab ja vajalikuks peab.

Selleks, et transporti tervikuna dekarboniseerida ja selleks ka vedelate transpordikütuste KHG-heiteid alandada, vajab Euroopa rohkem (ka) jäätmetel ja jääkidel põhinevaid biokütuseid, mitte vähem. See fakt on Komisjonil ETD eelnõu koostamisel (üllatuslikult) silmapiirilt kadunud või meelest läinud – Eesti riigi huvides on seda Komisjonile meelde tuletada (vt ka p (7) allpool). Meie ettepanekud (vt ptk (B)) ja nende Eesti-spetsiifilised põhjendused just seda aitavadki teha.

(6) Kogu maanteetranspordi KHG heitele tekib reaalne lisakulu – CO2 kvoot

EL-i tasandil transpordi KHG heitkoguste alandamise eesmärgi mitmekordistamine aga samal ajal heite vähendamise erinevate viiside ja võimaluste kitsendamine ning ainult teatud tehnoloogiatele (eelkõige elektrile) panustamine – s.t sisuliselt liikmesriigi kui KHG heite ↓ eest vastutaja riskide suurendamine ja heite ↓ kulu või maksumuse tõstmine – on „tavapärasest“

veelgi suurema mõjuga mh Eesti jaoks, kuna Komisjoni nägemuse järgi pannakse transpordikütuste KHG heitkogustele (juba) selle kümnendi keskel täna teadmata hind, mille kütuse tarbija peaks tasuma lisaks kütuse enda ja „biokomponendi“ (segatud vedela biokütuse või transpordis tarbitud biometaaniga statistika vms) maksumusele.

Nimelt teeb Komisjon F55 paketi ettepaneku luua – teiste otsemeetmete, sh RED III ja ERS transpordi eesmärkide (vt p (2)) kõrvale ja peale – senise ETS-i eeskujul (ka) uus KHG heitkogustega kauplemise süsteem maanteetranspordi ja hoonete sektorile (**uus TR-HKS**), selle peamise vahega, et selles tasuta ühikute eraldamist (üldse) ei toimuks, st kõik hakkaks kohe CO2 kvooti ostma.

Lihtsustatult tähendab uus süsteem seda, et (a) aastal 2025 hangivad kõik transpordikütuste tarbimisse lubajad (st tarnijad) KHG emiteerimise (st kauplemissüsteemi) loa; (b) aastal 2026 pannakse transpordi KHG heitkogustele 2024-25 ESR andmete (transpordi KHG heite) baasil kogu süsteemis lagi (*cap*), mis hakkab edaspidi igal aastal ja uue süsteemi 2030-KHG eesmärki (-43%) arvestades vähenema (tõstes nii KHG heite hinda) ning (c) samal ajal tehakse 2026 a. jooksul ka CO2-lubade oksjon, kus iga tarnija saab osta oma kütuseportfelli arvatava 2026 a. KHG heitkoguse ulatuses KHG heite lube (*allowances*), mida ta (d) saab ja peab hiljemalt 2027 a. aprillis üle andma (*surrender*) oma kütuseportfelli tõendatud KHG emissiooni „katteks“ – ning nii ka igal järgneval aastal.

Kuigi selle uue maanteetranspordi ja hoonete HKS-i toimimise üksikasjad ja tegelik mõju selguvad alles (kaugemal) tulevikus, siis eelduslikult tähendab see (hiljemalt) aastal 2026 kõikidele transpordikütustele (täiendavat) nõ hinnalisa, mille suurus selgub (veelgi) kaugemal tulevikus.

Uus TR-HKS peaks tähendama, et mujalt tulenevat survet taastuvkütuste hinnale ja maanteetranspordi dekarboniseerimise maksumusele peaks vähendama (mitte suurendama) ning liikmesriikide vabadust ja paindlikkust transpordi KHG heite ↓ alandamiseks, st konkreetse riigi tingimustest lähtuvalt sobivate tingimuste loomiseks ja parimate lahenduste valimiseks, suurendama (mitte vähendama). Nii ei ole.

Komisjoni nägemuses (F55 paketi) näib suund olevat vastupidine, s.t liikmesriigi KHG heite ↓ valikute ja võimaluste vähendamisele ning KHG heite alandamisele mingil kindlal, riikidele ja turuosalistele ette dikteeritud, viisil, mis eirab muid võimalusi, piirab innovatsiooni või investeringuid ja kus veamarginaal on väga väike.

Ses olukorras on meie arvates mõistlik kui Eesti riik on ennetavalt valmis, et (i) kõik (ikkagi) ei lähe nii nagu Komisjoni nägemus eeldab ja (ii) Eestile siduva KHG heite ↓ eesmärgi täitmiseks on ühel hetkel ikkagi vaja (või mõistlik) luua ja rakendada ka teistsuguseid või täiendavaid lahendusi ja meetmeid.

(7) Maksustamine on energia- ja kliimapoliitika vajalik osa ning Eesti riigile oluline ja tõhus hoob ettevõtjate ja tarbijate valikute suunamisel ning KHG ↓ eesmärgi täitmisel

Üks osa sellisest võimekusest ja Eesti riigi valmisolekust on operatiivne paindlikkus taastuvate kütuste maksustamisel, sh vedelale biokütusele või biogaasile maksusoodustuse või -vabastuse kehtestamisel, mitte ainult vedelate või gaasiliste fossiilsete kütuste kõrgem maksustamine.

Kuigi kütuste, nii fossiilsete kui ka taastuvate kütuste, maksustamisel võib olla ja reeglina ongi ka teisi eesmarke peale keskkonnahoiu – eelkõige riigitulud ning riigieelarve tasakaal – siis transpordikütuste, eriti taastuvate kütuste, maksustamisel on alati tähtis roll ja mõju ka energia- ja kliimapoliitikas.

Euroopa Komisjon ise ka tunnistas ETD eelnõus, et (a) „*environmental taxation can be a cost-effective means for Member States to achieve the targeted reductions of greenhouse gases*“^{xxxiii} ja et (b) „*effective environmental taxation and removal of incentives for fossil fuel consumption are .. needed to deliver the greenhouse gas emission reductions together with other regulatory*

measures” ning seega (c) „taxation plays a direct role in supporting the green transition by sending the right price signals and providing the right incentives for sustainable consumption and production.”^{xxxiv}

Kahetsusväärset ETD eelnõu – just liikmesriikidele antava taastuvkütuste maksustamise paindlikkuse osas – seda veendumust ja pikaajalist empiirilist kogemust täiel määral ei kajasta. Kahel põhjusel.

Esiteks näeb Komisjoni poolt välja pakutud standardredel ette seda, et taastuenergia direktiivi (RED) Lisa IX osas A või B konkreetselt üles loetletud toorainest (st nt reoveesetest või kasutatud toiduõlist)^{xxxv} toodetud biokütust **saab** maksustada tasemel 0,15€/GJ kohta, kuid kõnealus 2015 a. koostatud lisas konkreetselt nimetamata toorainest – isegi jäätmetest või jäägist! – toodetud biokütust **peab** maksustama tasemel 5,38€/GJ, st 35 korda kõrgemalt kui Lisa IX toorainest tehtud taastuvkütust ja võrdselt^{xxxvi} hoopis esimese põlvkonna (toidu- ja söödapõhise) taastuvkütusega (millist Komisjon ise soovib aastaks 2033 võrdsustada fossiilse kütusega^{xxxvii} ja mida Eesti riik üritab aktiivselt Eesti taastuvkütuste valikust sootuks välja saada ning neid eelkõige jäätmetel ja jääkidel põhinevate taastuvkütustega asendada).

See on ebaloogiline ja põhjendamatu. RED Lisas IX nimetamata jäätmetest või jäägist toodetud taastuva kütuse **keskkonnakoormus ei ole >35 korda suurem** kui Lisa IX toorainest tehtud taastuval kütusel. Vastupidi, juba tänaseks on avastatud mitmeid tooraineid – jäätmeid või jääke – millest tehtud taastuv-kütused vähendavad KHG emissioone sama palju või rohkem kui Lisa IX toorainel põhinevad.

Lisaks on tõenäoline (EL-i õigusloome protsessi mitmekülgisust ja pikkust arvestades isegi vältimatu) et RED Lisa IX (st kinnine toorainete nimekiri) ei suuda teaduse ja tehnoloogia arengu ning innovatsiooni ja investeringutega mitte kunagi sammu pidada ning seega *de facto* hoiab uusi ja suure KHG heite ↓ võimekusega tooraineid ja biokütuseid turult eemal või siis surub nende potentsiaali alla.

Teiseks, lisaks sellele, et Komisjoni poolt pakutud taastuvate kütuste omavaheline indekseerimine ehk standardredel ise on ebaloogiline, ekslik ja põhjendamatu, on ETD eelnõul veel üks oluline puudus, mis eelnevat probleemi süvendab – nimelt **ei võimalda** Komisjoni poolt välja pakutav (uus) ETD liikmesriigil teha **erandeid** standardredelis sätestatud aktsiisi miinimummäärast neile taastuvatele kütustele, mis ei ole toodetud Lisa IX osas A või B loetletud toorainest. Teisisõnu, ETD ei luba liikmesriigil teha otsust, et ta maksustab mõnda mitte toidu- või söödapõhisest (st mitte nn I põlvkonna) toorainest toodetud (ja ka säästlikku) taastuvkütust madalamalt kui standardredelis toodud 5,38 €/GJ, mis on üle 35 korra rohkem kui standardredelis nimetatud nn täiustatud biokütus (see ei tähenda ETD puhul mitte ainult Lisa IX osa A tooraineid vaid erinevalt RED-ist ka Lisa IX osa B tooraineid^{xxxviii}, nt UCO-t). Ükskõik, mis oleks erandi põhjus või motiiv: ei saa madalamalt maksustada. Tuleb säilitada 35 kordne vahe Lisa IX kütustega.

Ka see on ebaloogiline ja põhjendamatu.

Kui mingi taastuvkütus, mis pole tehtud Lisa IX toorainest (kuid mitte ka I põlvkonna toorainest) vaid on tehtud mingist Lisas IX konkreetselt nimetamata jäätmetest või jäägist ja (i) vastab kõikidele säästlikkuse kriteeriumitele ning (ii) vähendab KHG heitkoguseid sama palju kui Lisa IX toorainest toodetud taastuv kütus, siis miks ei või ega saa seda maksustada sama- või võrdväärset Lisa IX taastuvkütustega?

Ei ole ühtegi head põhjust, et miks liikmesriigil ei ole võimalust teha otsust, et temale siduva KHG heite alandamise eesmärgi täitmiseks ja maanteetranspordi KHG heite vähendamiseks ta maksustab sellist, KHG heite ↓ osas samaväärset, taastuvat kütust sama moodi või vähemalt ligilähedaselt nn täiustatud biokütusega (st ETD mõttes Lisa IX Osa A ja B, mitte vaid Osa A, toorainest tehtud biokütusega).

Tänane ETD eelnõu ütleb, et seda taastuvkütust peaks (i) vähemalt üleminekuaja alguses maksustama võrdväärselt hoopis nn esimese põlvkonna ehk toidu- ja söödapõhiste taastuvkütusega (ehk 5,38 €/GJ) ning (ii) kohe ETD jõustumisel (ehk nüüd ja alati) u 35 korda kõrgemalt kui Lisas IX toorainest toodetud taastuvkütust (st miinimumtasemel 5,38 €/GJ vs 0,15 €/GJ).^{xxxix}

Me ei näe, et selline jäik ja paindumatu lähenemine soodustaks maanteetranspordi KHG heite reaalselt vähendamist liikmesriikides aastaks 2030 või et selline ebatasakaal oleks kuidagi põhjendatud.

Vastupidi, kõik liikmesriigid vajavad rohkem paindlikkust taastuvate kütuste maksustamise osas.

Seda eelkõige viisil, mis võimaldab rohkem arvestada konkreetsete taastuvate kütuste võimekust KHG heite vähendamisel, st nt maksustada kõiki jäätmetest või jääkidest toodetud taastuvaid kütuseid samal või ligilähedasel tasemel kui RED Lisa IX osa A või B toorainest toodetud taastuvkütuseid tingimusel, et see taastuvkütus on KHG heite alandamise osas võrreldav (comparable) või samaväärne (*equivalent*), st panustab KHG heite ↓ sama palju, kui mõni Lisa X osa A või B toorainest tehtud biokütus.

Ja ideaalis vajavad liikmesriigid rohkem just operatiivset paindlikkust taastuvkütuste maksustamisel.

See tähendab reaalseid ja kiireid lahendusi (alternatiive), mille elluviimine (kui liikmesriik nii otsustab) ei sõltu (i) direktiivi (ETD) muutmisest või (ii) mõne muu (Komisjoni) õigusakti vastuvõtmisest ega ideaalis ka (iii) Komisjoni eelnevast heakskiidust vaid (iv) üksnes Komisjoni teavitamisest selle kohta, et nt Eesti on otsustanud kasutada ühte või teist – direktiivis (nt kuni 31.12.2030) ette nähtud – võimalust taastuva kütuse madalamaks maksustamiseks (nt CO2 komponendi 0-hinna kaudu) või maksustamiseks ETD-s ette nähtud kõige madalama või sellele lähedase määraga (nt põhjusel ja tingimusel, et selle biokütuse KHG heitkoguste vähenemine on võrdväärne mõne nn täiustatud biokütuse CO2 heite vähenemisega).

Sellist operatiivset paindlikkust saab ja tuleks taotleda just praegu, st F55 paketi analüüsi, arutelude ja läbirääkimiste käigus – mitte lootma või arvestama, et ETD saab hiljem vajadusel muuta.

(8) Ebapiisav operatiivne paindlikkus taastuvate kütuste maksustamisel on suur risk

Sellise operatiivse paindlikkuse (täna) mittetaotlemine oleks vastutustundetu ja lühinägelik ning homme ka kahjulik – mis siis, et see kahjulikkus võib päriselt „pärale jõuda“ alles ülehomme:

Näiteks siis kui (i) Komisjoni eelismeele (elektri-autostumine) ei liigu (just Eestis) soovitud kiirusega, ei anna ennustatud KHG ↓ tulemusi või on eestlastele arvatust (oluliselt) kallim (ii) muud KHG ↓ meetmed ja võimalused on elektri-autostumisele liigselt panustades (lootes?) jäänud kas tahaplaanile või sootuks unarusse ja (iii) siis mingil ajahetkel X (nt 2026. a) seisab nii Eesti ettevõtja kui tarbija oma olemasoleva sõidukipargi kasutamisel silmitsi valikuga kas (a) mitte sõita või vedada või (b) osta kütust, mis sisaldab - nüüd transpordile laiendatud ETS-i tõttu - ka CO2 kvoodi maksumust. Mujalt või minevikust ei ole vaja „tuge“ otsida: üks pilk Eestis elektri hinnaga toimuvale ja on selge, et seda sundolukorda ei taha keegi.

Või näiteks siis, kui Eesti tänastes transpordi KHG heite alandamise plaanides prominentselt figureeriv Rail Baltic (i) ei valmi (seni) eeldatud ajaks (2026. a) vaid (alles) kümnendi lõpus (nt 2028. a)^{xl} kui 2030 KHG eesmärk on juba käes, (ii) ei anna soovitud modaalsusnihet (maanteelt raudteele) või (iii) ei anna seda 2030. a. jaoks piisava kiirusega. Sarnaselt elektri-autostamise variandile siin tänase ETD eelnõu alusel kiiret „ravi“ ei oleks ja seega CO2 kvoot ja kaasnev (lisa) kulu Eesti inimestele (taas) terendaks.

Teisisõnu, CO2 emissiooni alandamise (2030) lattu on kõrgel ja paigas, kuid asju, mis võivad ideaalseks ja täpseks latiületuseks seatud visioonides või plaanides hoolimata headest kavatsustest valesti minna, on palju – elektriautostumise ulatus või kiirus ja Rail Baltic on vaid kaks näidet. Veel hullem, lati „maha“ ajamise tasu, nt CO2 kvoodi hind ei ole (ka) (ette) teada – reaalne elu on valusalt näidanud, et see on volatiilne ja raskesti prognoositav, kuid suure ja kiirelt (tarbijatele) edasi kanduva mõjuga.

Seetõttu on kriitiline, et Eesti riik teeks – juba täna – kõik endast oleneva, loomaks endale, ettevõtjatele ja inimestele kõik võimalused ja maksimaalse paindlikkuse KHG emissiooni reaalseks vähendamiseks, et mitte sattuda ise – ega panna seeläbi ettevõtjaid / inimesi oma poliitikatega ja valikute puudumisega – sundolukorda, kus KHG heite vähese alandamise tõttu tuleb riigil ja tarnijal osta optimaalsest rohkem CO2 kvooti ning ettevõtjatel ja eratarbijatel see kütuse (kõrgema) hinna kaudu kinni maksta.

Üks osa selliste tingimuste loomisest ja sundolukorra vältimisest on maksupoliitika ning Eesti riigile jääv operatiivne paindlikkus taastuvate kütuste maksustamisel – Komisjoni poolt (hetkel) välja pakutav ETD eelnõu on ses osas ebapiisav ning liikmesriikide valikuid ja võimalusi liigselt kitsendav.

Meie arvates oleks Eesti riigil mõistlik taotleda taastuvate kütuste maksustamisel suuremat vabadust ja paindlikkust: võimalust maksustada madalamalt (i) erinevaid taastuvaid kütuseid ja (ii) lähtudes nende KHG heitkoguste vähendamise võimekusest, mitte ainult Komisjoni poolt *eelnevalt* ja *põhiliselt* energia-kandja liigi (nt elekter) või konkreetse tooraine (nt reoveesete) järgi välja valitud transpordikütuseid.

(D) Neste üleskutse võtta (Eestis) lisameetmeid juba täna – paralleelselt F55 läbirääkimistega

Veel enam, meie hinnangul ei ole Eesti riigil põhjust ära oodata F55 paketi ja ETD eelnõu läbirääkimisi ja/või nende lõpptulemust ja kokkuleppeid (mis võib võtta aastaid). Vastupidi, Eesti riik peaks asuma transpordi KHG heidete reaalse ning senisest kiirema, jõulisema ja mitmekesisema vähendamise ja selleks paindlike tingimuste loomise teele juba täna. Miks?

Uus Euroopa kliimamäärus mis sätestab kliimaneutraalsuse saavutamise aastaks 2050 ja teel sinna ka õiguslikult siduva vahe-eesmärgi, st kohustuse vähendada aastaks 2030 ELi KHG netoheidet vähemalt 55% võrreldes 1990. aasta tasemega, jõustus 29.07.2021.^{xli} Järelikult on KHG ↓ eesmärk aastaks 2030 paigas (-55% vs 1990) ja seda küsimust, et „*mis ajaks*“ või „*kui palju*“ tuleb dekarboniseerida, enam läbi ei räägita. Laual on vaid see, et „*kus*“ ja „*kuidas*“ see kõigile siduv KHG heite alanemine ära teha.

Kuna Euroopa Liidus on transpordisektori KHG heide täna suurem kui aastal 1990 (lausa 33% võrra^{xlii}) ja kliimaneutraalsuse saavutamiseks tuleb transpordi heidet (aastaks 2050) vähendada 90% (võrreldes aastaga 1990)^{xliii}, siis on vältimatu, et emissioonide alandamise põhiraskus langeb transpordile – ja eriti just maanteetranspordile, mis moodustab EL-is kogu transpordisektori KHG heitest 95%^{xliiv}.

Eesti ei ole siin erand – 2019. aastal oli transpordisektori KHG heitkogus Eestis u 2 400 kt CO₂_{ekv} ehk u 16% Eesti KHG koguheitest ja maanteetranspordi osakaal transpordis oli omakorda 97,6%^{xliiv} ehk isegi rohkem kui EL-is keskmiselt. Siseriikliku lennunduse, laevanduse ja raudtee osakaal transpordi heitest on vaid 2,4% – sealt nõutavas ja vajalikus ulatuses KHG heite alandamist saavutada ei ole realistlik.

Ehk nagu keskkonnaministeriumi kantsler hr Meelis Münt hiljutisel Kütuseturu Aastakonverentsil 2021 oma ettekandes „*Transpordikütused ja keskkond*“ just 2030 eesmarke silmas pidades ütles: „*Reaalselt tuleb rohkem pingutada!*“^{xliiv} Ja heiteportfelli struktuuri tõttu tuleb pingutada just maanteetranspordis.

Seega reaalselt on üleval ainult üks küsimus – „*kuidas*“?

Ses osas on täna laual Komisjoni nägemus, mida hetkel kõikjal analüüsitakse ja mida kohe kohendama ja läbi rääkima asutakse. Aga isegi juhul kui läbirääkimiste käigus mõni F55 paketi element muutub või täpsustub, siis (a) KHG ↓ üldeesmärk (-55%) ega (b) põhifookus (st maanteetransport) ei muutu. See ei saa muutuda – maanteetransport on tohtu KHG heite allikas ja võrdluses aastaga 1990 ka kasvanud.

Seetõttu tuleks Eestis F55 paketi läbirääkimiste kõrval juba täna täiendavatele tegudele asuda, kuivõrd aeg tiksus, aasta 2030 tuleb iga päevaga lähemale ja lisameetmete vajadus on tegelikult vältimatu.

Neste tahab siin olla ja suudab siin olla mh Eesti riigile usaldusväärseks ja heaks partneriks.

Meil on Eesti maanteetranspordi KHG heite kiireks ja tõhusaks vähendamiseks sobivad tooted, mis on tänaseks juba olemas ja Eestis müügil ning ei vaja lisainvesteeringuid autoparki ega tanklavõrku, kuid mis vajavad oma potentsiaali realiseerimiseks kütuseaktsiisi osas (a) mittediskrimineerivat kohtlemist fossiilsete kütuste suhtes ja (b) ideaalis võrdset või siis vähemalt ligilähedaseltki võrreldavat kohtlemist teiste taastuvate kütuste suhtes, eelkõige biometaanis suhtes, mis lisaks aktsiisivabastusele saab riigilt ka erinevaid otsetoetusi (näiteks tootmistoetust, mis 2021 a. augustis oli üle miljoni euro).^{xlvi}

Näiteks on Eestis müügil Neste MY Renewable Diesel™, mille kasutaja^{xlvi} saab - juba täna - vähendada oma olemasoleva diiselmootoriga sõiduki kasvuhoonegaase ca 90% võrreldes (fossiilse) diislikütusega. See KHG ↓ 90% on rohkem kui biojäätmest tehtud biometaanil, mille KHG heite alanemine on RED II arvutusmetoodika järgselt maksimaalselt 80%.^{xlix}

Kahetsusväärset ja Eesti maanteetranspordi KHG heite alanemise huve ja potentsiaali kahjustavalt on 100% jäätmest ning jääkidest tehtud Neste MY Renewable Diesel-i (NMY) aktsiis täna kehtivate Eesti seaduste (ATKEAS)^l kohaselt:

- a) **kõrgem** kui fossiilsel diislikütusel – u 6% kõrgem energiasalduse (€/MWh) alusel ja u 1700% kõrgem (€/tCO_{2ekv}) KHG heite alusel (vt Lisa 2);^{li}
- b) **kõrgem** kui fossiilsel mootorivedelgaasil (LPG) – u 160% kõrgem energiasalduse ja u 3300% kõrgem KHG heite alusel (vt Lisa 2);^{lii}
- c) **kõrgem** kui fossiilsel mootorimaagaasil (CNG) – u 830% (üle 8 korra) kõrgem energiasalduse ja u 11400% (üle 100 korra) kõrgem KHG heite alusel (vt Lisa 2)^{liii},

kusjuures erineval viisil avaliku sektori poolt subsideeritav biometaan on täiesti **aktsiisivaba**.

On ilmselge, et selline olukord pole kooskõlas (a) EL-i ega Eesti enda energia- ja kliimapolitikaga ja (b) võrdse kohtlemise ja tehnoloogianeutraalsuse põhimõttega ega (c) isegi mitte Eesti riigi enda huvidega, kuna see ei aita piisavalt või üldse kaasa maanteetranspordi KHG heite nõutaval määral alandamisele, eriti aastaks 2030 (uus RED II ja ESR-eesmärk) või aastaks 2026 (mil maanteetranspordi KHG heitele pannakse hind läbi HKS-i laiendamise mh maanteetranspordi ja hoonete sektorile).

Vastupidi – Eestis valitsev olukord kütuste maksustamisel (a) suunab ettevõtjad ja tarbijaid fossiilsete kütuste eelistamisele (mis on absurd) ning (b) eelkõige kulukamate, sh uusi sõidukeid, uusi tanklaid ja riigi otsetoetusi vajavate, alternatiivkütuste tarbimisele (mis ei ole tundu mõistlik poliitika).

Seetõttu kutsumegi Eesti riiki üles asuma maanteetranspordi KHG heite (senisest) kiirema, jõulisema ja mitmekesisema vähendamise ning selleks paindlike tingimuste loomise teele juba täna, st F55 paketi ja ETD eelnõu läbirääkimisi või lõpptulemusi ja kokkuleppeid ära ootamata. Keskkonnaministeeriumi kantsleri Meelis Münti sõnadega: „*jätkuvalt on transpordis vaja mitmekesiseid lahendusi*“ ja kuigi „*elektri kaudne või otsene kasutamine transpordis kasvab*“, siis täna tuleb „*kasutada [mh] üleminekulahendusi, arvestades meie tugevusi*“.^{liv}

(E) Paketi konkreetsete failide kohta 17.09.21 esitatud esialgsed märkused – lühikokkuvõte:

(1) **RED II (MKM)**: säästlike taastuvkütuste jaoks on vaja laia ja mitmekesist toorainebaasi: Komisjoni poolt välja pakutav uus ja sisustamata 'jääkide' alam-kategooria ning sinna rakendatav abstraktne ja konkretiseerimata KHG heide (koormus) on põhjendamatu ning tuleb eemaldada;

(2) **RED II (MKM)**: vedelkütuste portfelli tuleb dekarboniseerida kuna sise põlemismootor jääb sellel kümnendil (2020-ndatel), ilmselt ka järgneval kümnendil (2030-ndatel), domineerivaks;

(3) **RED II (MKM)**: eranditeta 1,7% ülempiir **RED II Lisa IX Osa B** toorainetele on põhjendamatu;

(4) **RED II (MKM)**: Neste toetab liikmesriikide vabadust valida nende enda jaoks parimad ja sobivamad meetmed ambitsioonikate EL-i või rahvuslike kliimaeesmärkide täitmiseks;

(5) **RED II (MKM)**: Neste toetab alam-eesmärgi seadmist 'mittebioloogilise päritoluga taastuvatele kütustele' selleks, et toetada ja täiendada biokütuseid transpordikütuste KHG heidete alandamisel;

(6) **ReFuelEU (lennukikütused) (MKM)**: jätkusuutlike lennukikütuste (SAF) tootmiseks kvalifitseeruvate toorainete ringi tuleb laiendada;

(7) **Autode ja kaubikute CO₂ heitkoguste standardid (KEM)** – uute sõidukite ülijärsk KHG emissiooni ↓ nõue (-55% 2030-ks, -100% 2035-ks) on põhjendamatu ja sise põlemismootori *de facto* ära keelamine.

Lõpetuseks:

Kogu F55 pakett, sh ETD-d puudutav, on kompleksne ja mahukas – ning selle sisu ja võimalike mõjude üksikasjalik analüüs on (ka) Nestes veel (alles) käimas. Seetõttu on meie siinsed seisukohad esialgsed ning võivad muutuda või täpsustuda.

RAM kommentaar: võetud teadmiseks. Energimaksustamise direktiivi eelnõu ettepanekus on energiatoodete aktsiisimäärad järjestatud vastavalt keskkonnatoimele. Seejuures ei ole direktiivi eelnõu mõjuhinnangus selgelt kirjeldatud, mis olid järjestuse koostamisel arvestatud kriteeriumid, näiteks milliseid muid õhuheitmed, lisaks KHG emissioonile, arvestati aktsiisi miinimumtasemetega väljapakumisel. Seega on väljend „keskkonnatoime“ täpsemalt sisustamata ja võrdlemisi ebaselge. Lähtuvalt vaatenurgast annab see võimalusi seada kahtluse alla aktsiisi alammäärades väljendatud energiatoodete aktsiisimäärade omavahelise suhte. Lisaks Neste poolt väljatoodud küsimustele jääkidest toodetud biokütuse aktsiisitasemetega kohta, võib küsida, miks fossiilkütusest toodetud vesiniku aktsiisitaseme on kolmandiku võrra madalam kui fossiilkütusel, millest see vesinik toodeti? On ju sellise vesiniku CO₂ jalajalg suuremgi tootmisel ja tarbimisel paratamatult tekkivate kadude tõttu, võrreldes tooraine endaga.

Samuti on küsitav, miks säästlikult toodetud biokütuse ja fossiilkütuse aktsiisitasemed 2033. aastaks võrdsustatakse. Komisjoni põhjenduste kohaselt on nad arvestanud ka liikmesriikide tulevikus väheneva aktsiisituluga. Aktsiisitulu vähenemine oleks suurem juhul kui levinud biokütuste aktsiisitaseme oleks pärast 2033. oluliselt madalam kui fossiilkütustel. Teisalt eeldab see ilmselt liikmesriikidelt täiendavaid jõupingutusi, et eesmärgiks võetud taastuvenergia osakaal saavutada, kuivõrd võrdne aktsiis hinnakujundajana enam ei toimiks.

ⁱ Vt COM (2021) 563 final – Ettepanek nõukogu direktiiviks, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise liidu raamistik (uuesti sõnastatud) ([SIIN](#) ja [SIIN](#)) (**ETD eelnõu** või **ETD muudatused**)

ⁱⁱ Nõukogu Direktiiv 2003/96/EÜ, 27.10.2003, millega korraldatakse ümber energiatoodete ja elektrienergia maksustamise ühenduse raamistik (hetkel kehtiv redaktsioon) ([SIIN](#)) (**ETD-2003**).

ⁱⁱⁱ Vt ETD eelnõu (viide (i)), lk 2.

^{iv} Lihtsustatult öeldes on Soomes transpordikütuste aktsiisil kaks (2) komponenti, st energia-komponent ja CO2 komponent, mis jaguneva laias laastus 50/50, kusjuures CO2 komponendi osas makstatakse fossiilseid kütuseid 100% CO2 komponendi määrast, taastuvenergia direktiivile vastavaid taastuvaid kütuseid 50% ulatuses CO2 komponendi määrast ning jäätmetest ja jääkidest toodetud biokütused on CO2 komponendist vabastatud (st CO2 komponent on null).

^v ETD eelnõu (viide (i)) kohaselt loetakse uues ETD-s RED II Lisa IX osas B sätestatud tooraineid (kasutatud toiduõli (UCO) ning I ja II kategooria loomne rasv) „täiustatud biokütuseks“ ehk võrdseks RED IX Lisa IX osas A sätestatud toorainetega – nimelt ETD eelnõu art 2(4)(b) sätestab, et: „[ETD] kohaldamisel tähendavad täiustatud biogaas [ja] täiustatud vedelad biokütused ... tooteid, mis on valmistatud direktiivi (EL) 2018/2001 IX lisa A osas loetletud lähteainetest. Selle direktiivi IX lisa B osas loetletud lähteainetest toodetud biokütuseid, biogaasi ja vedelaid biokütuseid käsitletakse täiustatud toodetega samaväärsetena.“

^{vi} Seda vähemalt nn ülemineakuaja alguses.

^{vii} ETD eelnõu (viide (i)) ja selle lisa 1 Tabel A (vt [SIIN](#) ja [Lisa 1](#) käesolevale kirjale) näeb ette, et üleminekuajaperioodi lõpuks (01.01.2033) oleks nii bensiini kui ka toidu- ja söödapõhise säästva biokütuse (madalaim) aktsiisimäär 10,75 €/GJ ehk võrdne. See võrdsus ei muutuks isegi teiste aktsiisimäärade muutmisel, kuna ETD kohaselt oleks aktsiisimäärade indekseeritud, st bensiini ja toidu- ja söödapõhise biokütuse võrdsus peab mistahes aktsiisimäärade tasemel säilima.

^{viii} Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/28/EÜ, 23. aprill 2009, taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta ning direktiivide 2001/77/EÜ ja 2003/30/EÜ muutmise ja hilisema kehtetuks tunnistamise kohta (**RED I**), artikkel 3(4).

^{ix} Vt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 98/70/EÜ, 13. oktoober 1998, bensiini ja diislikütuse kvaliteedi ning nõukogu direktiivi 93/12/EMÜ muutmise kohta (**FQD** või **kütusekvaliteedi direktiiv**), artikkel 7a lg 2(a).

^x Vedelikütuse seadus (<https://www.riigiteataja.ee/akt/110072020082>).

^{xi} Atmosfääriõhu kaitse seadus (<https://www.riigiteataja.ee/akt/125062021004>).

^{xii} Vt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2018/2001, 11. detsember 2018, taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta (**RED II**) ([SIIN](#)).

^{xiii} Vt hr Meelis Münt 15.09.2021. a. ettekande „Transpordikütused ja keskkond“ slaid nr 4.

^{xiv} Vt COM (2021) 551 final (**RED II muutmise ettepanek** või **RED III**) ([SIIN](#)), lk 41 (uus taastuvenergia direktiivi artikkel 25).

^{xv} Vt COM (2021) 555 final 2021/0200 (COD) (**ESR ettepanek**) ([SIIN](#)).

^{xvi} Vt ESR ettepaneku (viide (xv)) lisa ([SIIN](#)).

^{xvii} Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2018/842, 30. mai 2018, milles käsitletakse liikmesriikide kohustust vähendada kasvuhooone-gaaside heidet aastatel 2021–2030, millega panustatakse kliimameetmesse, et täita Pariisi kokkuleppega võetud kohustused, ning millega muudetakse määrust (EL) nr 525/2013 (**ESR**) ([SIIN](#)).

^{xviii} Vt Euroopa Komisjoni 11.12.2019 teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule, Nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regionide Komiteele (COM(2019) 640 final) „Euroopa roheline kokkulepe“ ([SIIN](#)).

^{xix} Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) 2021/1119, 30.06.2021, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (**Euroopa kliimamäärus**) ([SIIN](#)).

^{xx} See on üldteada, et transport on RES-eesmärgi kohaldamise ala suurim KHG heitkoguste allikas ning F55 paketi tutvustamiseks korraldatud erinevate nn infoseminaride käigus – mida vedasid keskkonna-, rahandus- ning majandus- ja kommunikatsiooniministeerium – anti mitmel korral mõista, et transport on sisuliselt ainuke „ESR-i sektor“, kus on võimalik vajalik / nõutavas mahus KHG emissioone vähendada.

^{xxi} Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2015/1513, 9. september 2015, millega muudetakse direktiivi 98/70/EÜ bensiini ja diislikütuse kvaliteedi kohta ning direktiivi 2009/28/EÜ taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta.

^{xxii} Vt RED II (viide (xii)) artikkel 27(1) alapunkt (b) II lõige, mis sätestab, et transpordi taastuvenergia eesmärgi arvutamise valemil lugejas on „Lisa IX osa B lähteainest toodetud biokütuste ja biogaasi osakaal tarbimiseks või turul kasutamiseks tarnitud transpordikütuste energiasalduses kuni 1,7 %, välja arvatud Küprose ja Malta puhul. Kui see on põhjendatud, võivad liikmesriigid seda piirmäära muuta, võttes arvesse lähteainete kättesaadavust. Iga piirmäära muudatus esitatakse heakskiitmiseks komisjonile.“

^{xxiii} Vt vedelikütuse seaduse muutmise seadus ([SIIN](#)), § 1 lõiked 13-15 ja § 2 lõiked 4-6.

^{xxiv} Vt energiamajanduse korralduse seaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu (382 SE), mis sätestab §-s 7 ja §-s 8 lg 2 VKS § 2¹ täiendamise lõikega 11 järgmises sõnastuses: „*Tarbimisse lubatud kütuse ja biokütuse koguerias peab [RED II] IX lisa B osas nimetatud lähteainetest toodetud biokütuse osakaal olema väiksem kui 1,7 protsent*“ ning selle jõustumise alates 01.01.2022.

^{xxv} Vt ka RES-i ja selle mõju kohta viites (xx).

^{xxvi} Neste Eesti AS-i enda arvatud Eleringi, Maksu- ja Tolliameti ning Eesti Varude Keskuse avalike andmete baasil, sh Eleringi andmed Eestis toodetud ja väidetavalt täies mahus transpordi suunatud biometaaniga kohta (vt <https://elering.ee/biometaaniparitolutunnistused>), EMTA andmed kütuste jaemüügi, sh E95 ja E98 osakaalu kohta (vt <https://www.emta.ee/et/kutuse-muugi-koondandmed>) ja EVK ajalise viitega andmed kütuste tarbimise lubamise mahtude kohta (ospa.ee/tarbimine).

^{xxvii} Komisjoni F55 paketi kohaselt on RFNBO-ks vedel- või gaaskütus, mille energiasaldus on saadud muust taastuvast allikast kui biomass. Näiteks on RFNBO-ks see, kui mitte-bioloogilise päritoluga vesiniku või muu sünteetiliste vedelikütuste ehk nn e-kütuste tootmiseks on kasutatud taastuvatest allikatest pärinevat (rohelist) elektrit.

^{xxviii} Vt Öliühingu 10.09.2021 kiri „Eesti Öliühingu seisukohad ja ettepanekud Euroopa Liidu kliima- ja energiaalase seadusandluse paketi „Eesmärk 55“ kohta“ (saadetud mh kliimapakett@list.envir.ee), punkt 6.

^{xxix} Vt Öliühingu 10.09.2021 kiri (viide xxviii), eelkõige punkti 4, 5, 9 ja 11.

^{xxx} Vt RED II muutmise ettepaneku (viide (xiv)) lisaks olev mõjuanalüüs (SWD (2021) 621 final), lk 101, joonis nr 22 (failis lk 178).

^{xxxi} Vt <https://www.acea.auto/figure/average-age-of-eu-vehicle-fleet-by-country/>, key observations ja passenger cars.

^{xxxii} Vt <https://www.acea.auto/figure/average-age-of-eu-vehicle-fleet-by-country/>, key observations ja medium and heavy commercial vehicles.

^{xxxiii} ETD eelnõu, õigusakti tekst, preambul, punkt 4 – vt ETD ettepanek, lk 20 (PDF failis, lk 21).

^{xxxiv} ETD eelnõu, seletuskiri, lk 2 – vt ETD ettepanek, lk 2 (PDF failis, lk 3).

^{xxxv} ETD eelnõu (viide (i)) kohaselt loetakse uues ETD-s RED II Lisa IX osas B sätestatud tooraineid (kasutatud toiduõli (UCO) ning I ja II kategooria loomne rasv) „täiustatud biokütuseks“ ehk võrdseks RED IX Lisa IX osas A sätestatud toorainetega – nimelt ETD eelnõu art 2(4)(b) sätestab, et: „[ETD] kohaldamisel tähendavad täiustatud biogaas [ja] täiustatud vedelad biokütused ... tooteid, mis on valmistatud direktiivi (EL) 2018/2001 IX lisa A osas loetletud lähteainetest. Selle direktiivi IX lisa B osas loetletud lähteainetest toodetud biokütuseid, biogaasi ja vedelaid biokütuseid käsitletakse täiustatud toodetega samaväärsetena.“

^{xxxvi} Seda vähemalt nn ülemineakuaja alguses.

^{xxxvii} Vt täpsemalt viide (vii).

^{xxxviii} Vt täpsemalt viide (v).

^{xxxix} Vt ETD eelnõu (viide (i)), lisa 1 ([SIIN](#)).

^{xl} <https://majandus.postimees.ee/7347160/rail-balticu-valmimine-lukkub-kumnendi-loppu>.

^{xli} Vt *Euroopa kliimamäärus* (viide (xix)) artikkel 4(1).

^{xlii} Vt <https://theicct.org/blog/staff/eu-carbon-budget-apr2021>.

^{xliii} Vt Euroopa Komisjoni 14.07.2021 teatis: „Eesmärk 55“: ELi 2030. aasta kliimaeesmärgi saavutamine teel kliimaneutraalsuseni ([SIIN](#)), lk 9.

^{xliiv} Vt Euroopa Keskkonnaagentuur (<https://www.eea.europa.eu/publications/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>), mille kohaselt oli aastal 2019 Euroopa Liidu (EL-27) KHG koguheid 834 878 339 tonni (CO₂_{ekv}) ja maanteetranspordi KHG koguheid 792 758 713 tonni (CO₂_{ekv}) ehk 95% koguheitest.

^{xlv} Vt „Kokkuvõte Eesti KHG inventuuri 1990–2019 energeetikasektorist“ (kättesaadav [SIIN](#) ja otse [SIIN](#)), lk 3.

^{xlvi} Vt eelkõige hr Meelis Münt 15.09.2021. a. ettekande „Transpordikütused ja keskkond“ slaid nr 8.

^{xlvii} Vt <https://elering.ee/biometaan-toetus>.

^{xlviii} Neste MY Renewable Diesel™ on toodetud 100% taastuvatest allikatest. Vt nt <https://www.neste.com/products/all-products/renewable-road-transport>, <https://www.neste.ee/ee/nestemy> ja <https://nestemy.ee/>.

^{xlix} Vt RED II (viide (xii)), Lisa IV „*Biomasskütustest tuleneva kasvuhoonegaasimõju arvutamine ja vastavad fossiilkütuste võrdlusväärtused*“ ning sealt tabel pealkirjaga „Biometaan transpordi jaoks“.

ⁱ Alkoholi-, tubaka-, kütuse- ja elektriaktsiisi seadus (**ATKEAS**) ([SIIN](#)).

ⁱⁱ Neste Eesti AS-i analüüs ja arvutused, vt **Lisa 2** käesolevale kirjale.

ⁱⁱⁱ Neste Eesti AS-i analüüs ja arvutused, vt **Lisa 2** käesolevale kirjale.

ⁱⁱⁱⁱ Neste Eesti AS-i analüüs ja arvutused, vt **Lisa 2** käesolevale kirjale.

^{liv} Vt eelkõige hr Meelis Münt 15.09.2021. a. ettekande „Transpordikütused ja keskkond“ slaid nr 14.