



EESTI
KAUBANDUS-
TÖÖSTUSKODA

Keskkonnaministeerium
Narva mnt 7a
15172 Tallinn

Teie 26.04.2018
Meie 03.05.2018 nr 4/130

Arvamus direktiivi 2009/33/EÜ muutmise kohta

Lugupeetud Siim Kiisler!

Eesti Kaubandus-Tööstuskoda (edaspidi: Kaubanduskoda) tänab Keskkonnaministeeriumit võimaluse eest avaldada arvamust direktiivi 2009/33/EÜ (edaspidi: direktiiv) muudatuste kohta, mis sätestab keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantesõidukite edendamist.

Kaubanduskoda leiab, et direktiivi muudatusi kaalutakse ellu viia liiga ennatlikult. Samuti võib kriteeriumite täitmine osutuda kulukas ning komisjoni poolt teatud normide rakendamine tulevikus delegeeritud õigusaktidega tekitab ebakindlust.

Kergsõidukite kriteeriumid

Kaubanduskoda leiab, et direktiivi lisa välja toodud kergsõidukite kriteeriumid, mille kohaselt aastaks 2025 peab keskkonnasõbraliku M1- ja M2-kategooria sõiduki CO₂ heitekogus olema alla 25 g/km (eelkõige pistikhübriidid, elektriautod) ning N1-kategooria kaubikul alla 40 g/km, ja aastaks 2030 peavad heitekogused olema null, on liiga karm. Hetkel on Eesti turul müügil väga vähe sõidukeid, mis antud kriteeriumitele vastaks (näiteks kaubikuid on 1). Kuigi autotootjatel on kavas järgnevatel aastatel tuua turule üha rohkem keskkonnasõbralikke sõidukeid, on raske öelda, kas antud tehnoloogia areneb piisava kiirusega, et antud sõidukeid oleks mõistlik riigihangete käigus soetada. Probleemseteks kohtadeks järgnevatel aastatel võivad osutuda ka laadimisvõrgustiku välja arendamine (sh eriti kiirlaadijate kasutuselevõtt) ning tehnoloogia kõrge hind.

Keskkonnasõbralike sõidukite osakaal riigihangetest

Kaubanduskoda on arvamusel, et keskkonnasõbralike kergsõidukite osakaal kõikidest riigihangetest on liiga kõrge (21%). Sama kehtib ka raskeveokite puhul, kus keskkonnasõbralike veokite osakaal riigihangetes peab aastaks 2025 moodustama 7% ja aastaks 2030 9%. Keskkonnasõbralikud bussid peavad moodustama aastaks 2025 36% ja aastaks 2030 53% kõikidest riigihangetest. Näiteks suure osa riigi autopargist moodustavad politsei-, päästeameti- ja kiirabi sõidukid. Tänapäevane tehnoloogia, eelkõige elektrisõidukite puhul, ei ole piisavalt arenenud, et neid laialdaselt kasutada eelnimetatud valdkondades, mistõttu on raske täita seatud osakaalu riigihangetest.

Samuti ei nõustu Kaubanduskoda direktiivi lisas toodud riigihangete suhte osakaalu hindamiskriteeriumitega, mille kohaselt nullheitel (peaasjalikult elektri- ja vesinikautod) sõidukid vastavad ühele sõidukile ning teisi keskkonnasõbralikke sõidukeid tuleb võtta kordajaga 0.5. Arvestades tänasel päeval elektrisõidukite puudusi (kõrge hind, hajatatud laadimisvõrgustik, aeglane laaditavus, väike läbisõit ühe laadimiskorraga jm), mis vesiniksõidukitel on veel kehvemad, tuleb võtta ka väikese heitekogusega sõidukeid kordajaga 1. Antud sõidukid on võrreldes teiste sõidukite kordi keskkonnasõbralikumad, kuid nendega esineb vähem puudusi võrreldes elektriautodega (suurem läbisõit, kiire tankimine jm). Ka on lähiaastatel enim oodata autotootjatelt pistikhübriide kui elektriautosid. Samas antud kordajate tõttu võib riigihanke korraldaja eelistada enamikel hangetel soetada tavalisi sõidukeid (neil aladel, kus on kõige enam sõitmisi ühe sõiduki suhtes) ning keskkonnasõbraliku sõidukina eelistada elektriautot aladele, kus sõitmisi on vähem. Seetõttu kaotaks direktiivi muudatus oma mõtte, sest keskkonnalast tõhusust tegelikkuses ei toimu, vaid on näiline või parimal juhul minimaalne.

Raskeveokite piirnormid

Kaubanduskoda on seisukohal, et direktiivi lisa järgi raskeveokite alternatiivkütuste nõudes esineb probleeme. Pole määratletud heitenormide piirmäärasid ning puudub teave, kuidas uusi heitenormide piirmäärasid soovitakse paika panna. Nimetatud



piirnorme soovib komisjon rakendada tulevikus delegeeritud õigusaktiga. Kaubanduskoda leiab, et kui pole määratletud esialgseid heitenorme ning need soovitakse rakendada komisjoni poolt delegeeritud õigusaktina, on raskeveokite piirnormid ennatlikud ning seetõttu ei tohiks direktiivis piirnorme üldse kohaldada. Esiteks puudub õigusselgus puudutavale sihtgrupile – ei ole teada, kui ranged piirnormid tulevad ning teiseks, kuidas need saadakse. Samuti ei ole õigusselguse osas kooskõlas komisjoni soov neid otse rakendada, ilma sihtgruppide ja liikmesriikidega läbi arutamata.

Kulud

Kaubanduskoda leiab, et antud direktiivi suureks murekohaks on ka kulud, mis direktiivi rakendamine endaga kaasa toob. Suur osa riigihankeid on seotud kohalike omavalitsustega, kes soetavad nii ühistranspordiks kui ka muuks otstarbeks sõidukeid, mis kuuluvad direktiivi kohaldamise alla. Samas on kohalike omavalitsuste rahalised vahendid piiratud. Direktiivi rakendamine tooks kohalikele omavalitsustele suuri lisakulutusi, kuid Euroopa Liidu poolt ei ole tagatud lisarahastust direktiivi täitmiseks. Seetõttu ei ole mõistlik direktiivi rakendada seni, kuni ei ole keskkonnasõbralike sõidukites kasutatav tehnoloogia hind muutunud madalamaks.

Samuti mõjutab antud direktiiv ka kohalike väikseid veeteenuse ja muid sõidukitega teenuse pakkujaid. Kui riigihangetes hakatakse eelistama keskkonnasõbralike sõidukeid teenuste pakkumiseks, siis oleksid konkurentsist väljas ka väikesed ettevõtjad, kellel ei ole võimalus soetada kulukaid keskkonnasõbralike sõidukeid. Väikesed ettevõtjad suudaksid soetada keskkonnasõbralike sõidukeid alles siis, kui nende soetamiskulud on madalad ehk direktiivi järgsed keskkonnasõbralikud sõidukid on massiliselt kasutusel, mis on nende hinna alla viinud.

Kaubanduskoda on arvamisel, et kuigi paljud autotootjad on lubanud lähiaastatel tuua välja üha enam keskkonnasõbralikemaid sõidukeid, on nende hind enamike autotootjate osas kõrge ning kuna riigihanked eelistavad eelkõige madalama hinnaklassiga sõidukeid, võidaksid riigihankeid vähesed autotootjad, eelkõige nende

sõidukite edasimüüjad, kes on juba aastaid tootnud keskkonnasõbralike sõidukeid. See aga kahjustaks konkurentsi, sest eelistatud oleks ainult madalama hinnaklassiga keskkonnasõbralikud autod ning uute keskkonnasõbralike sõidukitega turule tulejad oleksid kehvemas positsioonis.

Sellest tulenevalt ei toeta Kaubanduskoda direktiivi muudatusi, vaid soovitab Euroopa Liidul hoopis rakendada toetusmeetmeid keskkonnasõbralike sõidukite soetamiseks. Varasemalt riikide poolt läbi viidud keskkonnasõbralike sõidukite soetamise toetused on olnud tulemuslikud ning taolisi toetusi tuleks rakendada seni, kuni eelnimetatud sõidukite hinnad on kõrgemad kui ainult fossiilseid kütuseid kasutavatel sõidukitel.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Mait Palts

Peadirektor

Koostanud: Indrek Tops indrek.tops@koda.ee 604 0071