

IV. MÄÄRUSE MÕJU

Määruse üldine mõju

Toetuse eesmärk on vähendada transpordi saastekoormust ja suurendada taastuvenergia kasutamist transpordis sõidukite (autode ja väikekaubikute) kasutuselevõtmisega.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/842 ehk nn jagatud kohustuse määruse kohaselt tuleb Eestil vähendada kasvuhoonegaaside heidet transpordi, väikeenergeetika, põllumajanduse, jäätmemajanduse ning tööstuslike protsesside sektorites aastaks 2030 kokku vähemalt 13% võrreldes 2005. aastaga. Nullheitega sõidukite kasutamise toetamine panustab transpordisektori heitkoguste vähendamisse, mis on nii kehtivate kui muutmisel olevate kliimaeesmärkide kontekstis väga oluline. 2020. aastal oli Eesti transpordisektori kasvuhoonegaaside heitkogus 2 232,54 kt CO² ekv, mis moodustas Eesti koguheitest ligikaudu 17%. Maanteetransport on transpordisektori kõige suurema osakaaluga heiteallikas, millest tulenes 97,4% sektori 2020. aasta heitkogustest. 2019. aastal oli Euroopa Liidu keskmise uue sõiduauto heitkogus 123 grammi CO² kilomeetri kohta, Eestis oli samal aastal keskmine sõiduauto heitkogus 130,1 grammi CO² kilomeetri kohta. Domineerivad bensiiniautod, kuid aja jooksul on oluliselt suurenenud diiselaute osakaal.

Elektrisõidukite oluliselt väiksem energiatarbimine võrreldes sisepõlemismootoriga sõidukitega omab positiivset mõju CO² ja õhusaasteainete (eelkõige peenosakeste PM_{2,5} ja lämmastikoksiidide) heitkoguste vähenemisele. Elektrisõidukite kasutuselevõtmise toetamine on positiivse mõjuga meetmena välja toodud ka 2019. aastal kinnitatud teatavate õhusaasteainete heitkoguste vähendamise riiklikus programmis aastateks 2020–2030.

Nullheitega sõiduki kasutuselevõtmisega ja sellevõrra fossiilse kütuse tarbimata jätmisega panustavad riigi transpordisektori näitajatesse ettevõtjad ja isikud kelle jaoks on eeldatavalt selline investeering tasuv ja jõukohane. Elektrisõidukite kõrgem hind kuid sealjuures kütuseks kasutatava elektri väiksem rahaline kulu võrreldes fossiilkütustega, peaks elektrisõidukeid kasutama kutsuma suurema läbisõidu vajadusega isikuid. Vastavalt Soome Kliimamuutuste Paneeli kalkulaatorile <https://www.ilmastopaneeli.fi/autokalkulaatori/> on elektriauto täna keskkonnasäästlikum valik kui tavaline sisepõlemismootoriga auto (kuni 70%) ning teenib end tagasi (tänapäevaste hindade juures) 5–8 aasta jooksul.

Kliimaseaduse väljatöötamisel seatakse transpordisektoris kolm põhimõttelist eesmärki:

1. suuremates linnades viiakse ühistransport aastaks 2040 üle nullheitele, sh suuremate linnade taksod nullheitele aastaks 2035;
2. siseriiklik parvlaevandus ja riigile kuuluvad veesõidukid ja sõjalaevad viiakse nullheitele aastaks 2040;

3. avaliku sektori administratiivne masinapark on 2035 aastaks kasvuhoonegaaside heite vaba.

Heite vähendamise eesmärk 2022. aastaga võrreldes:

2030. aastaks -24%

2035. aastaks -37%

2040. aastaks -55%

Sihtrühm: Eestis registreeritud juriidilised isikud ning Eesti isikukoodi omavad füüsilised isikud.

Mõju halduskoormusele

Määrusega ei kaasne ettevõtjatele ega kodanikele ühtegi uut kohustust riigi ees. Toetuse saamisega kaasneb kohustus toetuse kasutamisest aru anda.

Mõju majandusele ja ettevõtluskeskkonnale

Toetuse otsene eesmärk on suurendada Eestis kasutuses olevate ja taastuvatest energiaallikatest toodetud elektrienergiaga sõitvate sõidukite osakaalu ning aidata kaasa laiemalt keskkonnateadlike valikute tegemisele nii eraisikute poolt kui ka ärisektoris.

Rahastamise tulemusel soetatakse eeldatavalt vähemalt 1930 elektrisõidukit. Toetus on uue auto maksumusest ca 8 protsenti ja kasutatud sõiduki puhul kuni 25%. Ülejäänud osa tuleb toetuse saajal maksta omavahenditest või kasutada liisingut. Toetuse andmine avaldab mõju laadimistaristu arengule. Toetust antakse taotluste laekumise tempos, seega kogu tellimust ei paisata turule korraga. Arvestuslikult tasub keskmise elektrisõiduki ost kasutajale ära võrreldes fossiilset kütust kasutava autoga umbes 100 000 km läbimisel, mistõttu võib kaasnevaks mõjuks lugeda ka toetust saavate ettevõtjate ja eraisikute transpordikulude vähenemise.

Kasutatud elektriautode eeliseks on soodsam soetamishind, mis muudab need kättesaadavamaks laiemale tarbijaskonnale. Nende laiem levik võimaldaks suuremal hulgal inimestel minna üle keskkonnasõbralikumale transpordile aidates vähendada transpordi heitgaase, õhusaastet ja müra, eriti linnapiirkondades. Teiseks, elektriautode akud on kallid ja nende tootmine on ressursimahukas, seega kasutatud elektriautode soetamine toetab ringmajandust, kus olemasolevaid ressursse kasutatakse uuesti, vähendades uute tootmise vajadust, vähendades tootmisprotsessi keskkonnamõju ja energiakulu. Kasutatud elektriautode turu kasv võib pikendada akude eluiga, kuna need jäävad kasutusse pikemaks ajaks. Nende laiem kasutuselevõtt loob uusi töökohti, näiteks akude paranduse ja taaskasutuse valdkondades. Samuti suureneb nõudlus laadimistaristu ja hooldusteenuste järele. Täiendavalt toob elektrisõidukite üldine populaarsuse kasv kaasa laiemad investeeringud laadimisinfrastruktuuri ja seotud teenustesse, mis loob uusi äri võimalusi.

Toetuse abil soetatava ca 1709 M1 ja N1 kategooria sõiduki, 239 kastiga ratta ning lammutusse viidud autode eeldatav otsene mõju CO₂ emissiooni vähenemisse on nelja aasta jooksul ca 26 tuhat tonni, arvestades bensiini- ja diislikütuse kogust, mis jääb orienteerivalt tarbimata. Ühtlasi omandavad toetuse abil soetatud elektrisõidukite omanikud kohustuslikult ka taastuenergia sertifikaate samas ulatuses sõiduks kulutatud energiale. Taastuenergia sertifikaadid tõestavad energiasüsteemi bilansis kasutusel oleva taastuenergia kasutamist eri valdkondades.