

Alternatiivkütuste taristu tegevuskava

1. Mõisted

Käesolevas tegevuskavas kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) alternatiivkütus – kütus või energiaallikas, mida kasutatakse vähemalt osaliselt sõidukis fossiilse naftaallika asemel ja mille potentsiaali aidata kaasa transpordi süsinikdioksiidi heite vähendamisele ja transpordisektori keskkonnatoime parandamisele. Need on järgmised:

- elekter;
- vesinik;
- biokütus – transpordis kasutatav vedel- ja gaaskütus, mis on toodetud biomassist;
- maagaas, sealhulgas biometaan, gaasilises olekus (surumaagaas) ja veeldatud olekus (veeldatud maagaas);
- veeldatud naftagaas.

2) elektrisõiduk – sõiduk, mis on varustatud jõuseadmega, millel on vähemalt üks energiamuunduriga mitteperifeerne elektriseade koos elektrilise laetava energiasalvestussüsteemiga, mida saab väljastpoolt laadida;

3) laadimispunkt – liides, millega on võimalik korraga laadida ühte elektrisõidukit või vahetada korraga ühe elektrisõiduki aku;

4) tavalaadimispunkt – laadimispunkt, mis võimaldab edastada elektrisõidukile elektrit võimsusega kuni 22 kilovatti, välja arvatud seade, mille toitevõimsus on 3,7 kilovatti või väiksem, mis on paigaldatud eramajapidamisse või mille peamine ülesanne ei ole elektrisõiduki laadimine ja mis ei ole üldkasutatav;

5) kiirlaadimispunkt – laadimispunkt, mis võimaldab edastada elektrisõidukile elektrit võimsusega üle 22 kilovati;

6) kaldaäärne elektritoide – kai ääres asuva merelaeva varustamine maismaalt saadava elektriga standardliidese abil;

7) üldkasutatav laadimispunkt või tankla – alternatiivkütust pakkuv laadimispunkt või tankla, millele on ligipääs kõigile soovijatele ja millele ligipääs võib hõlmata erinevaid autentimis-, kasutus- ja maksetingimusi;

8) tankla ning veeldatud maagaasi tankla – rajatis, kus toimub kütusega varustamine statsionaarse või liikuva seadme, merel asuva seadme või muu süsteemi abil.

2. Sissejuhatus

Alternatiivkütuste tegevuskava eesmärk on alternatiivkütuste osakaalu suurendamine Eesti transpordisüsteemis ning see keskendub eelkõige erinevate alternatiivkütuste laadimistaristute väljaarendamisele. Alternatiivkütuste laiaulatuslikum kasutus sõltub suuresti laadimistaristu olemasolust ning sellesse tehtavate investeeringute rahastamisest. Lisaefekti annab üleeuroopaline samadele standarditele vastav laadimisvõrk, mille loomisega on algust tehtud. Euroopa Parlament ja nõukogu on välja andnud direktiivi nr 2014/94/EL, 22. oktoober 2014,

mis kehtestab tehnilised nõuded laadimistaristule ning alternatiivkütuste märgistamisele (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1–20).

Alternatiivkütuste tegevuskava on tarvis ka energiajulgeoleku aspektist lähtudes. 2014. aasta mais esitatud komisjoni energiajulgeoleku strateegias näidati, kuidas Euroopa Liit on jätkuvalt haavatav väliste energiavarustuse häirete suhtes, ning sellest tulenevalt kutsuti liikmesriike üles välja selgitama valikuid, mis on seotud meie sõltuvuse vähendamisega teatavatest kütuseliikidest, energiatarbijatest ja tarneteedest.

3. Euroopa Liidu poliitikasuunis

Komisjoni 28. märtsi 2011. aasta valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“ kutsutakse üles vähendama transpordi sõltuvust naftast. See tuleb saavutada mitme poliitilise algatuse, sealhulgas säästva alternatiivkütuste strateegia ning asjakohase taristu väljaarendamise kaudu. Samuti tehakse Komisjoni valges raamatus ettepanek vähendada transpordist tulenevat kasvuhoonegaaside heidet 2050. aastaks 1990. aasta tasemetega võrreldes 60% võrra. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2009/28/EÜ seatakse eesmärgiks saavutada transpordikütuste puhul taastuvate energiaallikate 10% suurune turuosa (ELT L 140, 05.06.2009, lk 16–62).

Kõigi transpordiliikide pikaajalise energiavajaduse arvestamiseks on vaja koordineeritud lähenemist. Alternatiivkütuste kasutamise poliitika peaks eelkõige põhinema alternatiivkütuste kasutamisel, keskendudes iga transpordiliigi konkreetsetele vajadustele. Liikmesriikide riiklike poliitikaraamistike väljatöötamisel tuleks arvesse võtta asjaomase liikmesriigi territooriumil olevate eri transpordiliikide vajadusi, kaasa arvatud nende transpordiliikide vajadusi, mille jaoks fossiilkütuste alternatiivid on piiratud kättesaadavusega.

Euroopa parlamendi ja nõukogu direktiiviga nr 2014/94/EL kehtestatakse ühine meetmete raamistik alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtuks Euroopa Liidus, et vähendada transpordisüsteemi sõltuvust naftast ja leevendada transpordi keskkonnamõju. Nimetatud direktiivis on sätestatud alternatiivkütuste taristu, sealhulgas elektrisõidukite laadimispunktide ning maagaasi- (veeldatud ja surumaagaas) ja vesinikutanklate rajamise miinimumnõuded, mida tuleb rakendada liikmesriikide riiklike poliitikaraamistike selliste laadimispunktide ja tanklate ühiste tehniliste kirjelduste ning kasutaja teavitamise nõuete kaudu. Üleeuroopalise transpordivõrgu (edaspidi *TEN-T*) suunistes tuuakse välja, et alternatiivkütustega saab vähemalt osaliselt asendada fossiilseid naftaallikaid transpordi energiaga varustamisel ning aidata kaasa transpordi süsinikdioksiidi heite vähendamisele ja transpordisektori keskkonnatoime parandamisele. *TEN-T* suunistes nõutakse uute tehnoloogiate ja innovatsiooni suhtes, et *TEN-T* peab võimaldama vähendada kõigi transpordiliikide süsinikdioksiidi heidet, soodustades energiatõhusust ning alternatiivsete jõuseadmete kasutamist ning asjakohase taristu rajamist. *TEN-T* suunistes nõutakse samuti, et Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1315/2013 (7) rajatud põhivõrgu („*TEN-T* põhivõrk“) sisevee- ja meresadamad, lennujaamad ja maanteed pakuksid võimalust kasutada alternatiivkütuseid. *TEN-T* rahastamisvahendi Euroopa ühendamise fondis on kõnealuste uute tehnoloogiate ja innovatsiooni, sealhulgas puhaste alternatiivkütuste taristu põhivõrgus kasutuselevõttu käsitatud toetuskõlblikuna. Lisaks antakse puhaste alternatiivkütuste kasutuselevõtu puhul laiemas üldises võrgus Euroopa ühendamise fondist finantsabi hangete ja rahastamisvahendite kaudu, näiteks projektivõlakirjade vormis.

Liikmesriigid peaksid tagama, et loodaks üldkasutatav taristu mootorsõidukite varustamiseks elektriga, gaasilises olekus surumaagaasiga või suru biometaaniga. Selleks et määrata oma riiklikes poliitikaraamistikes kindlaks üldkasutatavate laadimispunktide vajalik arv, peaks liikmesriikidel olema võimalik arvesse võtta nende territooriumil juba olemasolevaid üldkasutatavaid laadimispunkte ja nende tehnilisi kirjeldusi ning teha otsus keskendumiseks tava- või kiirlaadimispunktide kasutuselevõtule.

Liikmesriigid tagavad, et üldkasutatavate laadimispunktide käitajad võivad vabalt valida, milliselt liidu elektritarnijalt tema nõusolekul elektrit osta. Laadimispunktide käitajatel lubatakse lepingu alusel osutada klientidele elektrisõidukite laadimise teenust, sealhulgas muude teenuseosutajate nimel ja huvides, ning käitajate nõutavad hinnad on mõistlikud, lihtsalt ja selgelt võrreldavad, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad. Kõik üldkasutatavad laadimispunktid võimaldavad elektrisõidukite kasutajatele ka ühekordset laadimisvõimalust ilma asjaomase elektritarnija või käitajaga lepingut sõlmimata.

Liikmesriigid tagavad, et jaotusvõrguettevõtjad teevad mittediskrimineerivat koostööd kõigi isikutega, kes paigaldavad või käitavad üldkasutatavaid laadimispunkte, ning õigusraamistik lubab sõlmida lepingu laadimispunktile elektri tarnimiseks muu tarnijaga kui tarnija, kes tarnib laadimispunkti asukohas elektrit majapidamistele või hoonetele.

4. Hetkeolukorra kirjeldus

Transpordi energiavarustuse pidev kasv fossiilsete kütuste näol rikub loodusliku süsinikuringe tasakaalu. Lisaks kasvab transpordisektoris autotranspordi eelisarendamise tulemusena pidevalt õhu saastatus ja kasvuhoonegaaside heide.

Alternatiivkütuste kasutamine transpordivahendite mootorites on Eestis algstaadiumis erinevatel põhjustel – sõidukite kõrgem hind, probleemid mootori toite- ja õlitussüsteemides, madalam kütteväärtus, kõrgemad tootmiskulud, oskuste ja kogemuste nappus.

Alternatiivkütuste kasutuselevõtt laevanduses on viimasel ajal tublisti hoogustunud, mida on suuresti tinginud kolm juba jõustunud või lähiajal jõustuvat regulatsiooni. Nendeks on Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivid 2012/33/EL ja 2016/80/EL ning rahvusvahelise konventsiooni merereostuse vältimiseks laevadelt (MARPOL) VI lisa. Nende tulemusel hakkasid kehtima Läänemere piirkonnas rangemad keskkonnanõuded laevaliiklusele. Täpsemalt seati piirangud laevakütuste väävlisisaldusele, mis omakorda limiteerib laevadelt pärinevat vääveldioksiidi heidet. Kehtestatud nõuete kohaselt on senise lubatud 1%-lise väävlisisalduse asemel uus maksimaalne lubatud väävlisisaldus laevakütuses kuni 0,1%. Kõigi kolme regulatsiooni nõuetele on raske vastata kasutades konventsionaalseid laevamootoreid – senise raskekütuse kasutamiseks, peab laevadele paigaldama täiendavaid tehnoloogiaid, et erinevaid heiteid vähendada. Kuna kõnealused tehnoloogiad on kallid, on sobivaks asenduseks alternatiivkütused.

4.1 Elekter

4.1.1 Elektri kasutamine maanteedtranspordis

Elektri kasutamine maanteedel kasutatavates transpordivahendites on endiselt üsna tagasihoidlik, kuigi koos gaasiga on mõlema alternatiivkütuse kasutamine viimastel aastatel märgatavalt kasvanud. Hetkel Eestis ostetavatest uutest masinatest on ligikaudu 1,4% kas

elektrit tarbivad või hübriidid ning küsitlusest tulenevalt oleks kolmandik eestlasi huvitatud elektriautode soetamisest. Elektri kasutamine on keskkonnasõbralik ning elektriauto ülalpidamiskulu on märkimisväärselt väiksem kui sise põlemismootoriga auto kulu, kuid elektrikasutamise kiirele levikule on takistuseks elektrit kütuseks kasutavate sõidukite märgatavalt kallim hind võrreldes sise põlemismootoriga sõidukitega ning hetkel puudub Eestis põhimõtteliselt elektrit kütuseks kasutavate sõidukite järelturg. Kallimaks teeb selle kõrgtehnoloogiliste akude kasutamine, kuid tehnoloogia arenedes võib prognoosida hindade võrdsustumist lähimatel aastatel.

2011. aasta märtsis sõlmis Eesti valitsus lepingu Mitsubishi korporatsiooniga saastekvootide (AAU) müügiks, et algatada Eestis elektrimobiilsuse programm (ELMO). Programmi eesmärk on keskkonnasäästlike elektriautode ja laetavate hübriidide kasutuselevõtu toetamine ning propageerimine.

Programm jagunes neljaks osaks:

- 1) sotsiaaltöötajatele hangiti kasutamiseks 507 Mitsubishi iMievi;
- 2) arendati välja kogu riiki kattev elektrilaadijate taristu. Hetkel on paigaldatud 165 CHAdEMO kiirlaadimisjaama ning 3 jaama on ostetud reservi. 108 jaama on 63-amprilise voolutugevusega, 28 jaama on 80-amprilise voolutugevusega, 1 jaam on 100-amprilise voolutugevusega ning 26 jaama on 125-amprilise voolutugevusega. 125-amprilised jaamad on kohtades, kus kõrvuti on kaks laadijat. Keskmine distants kahe laadija vahel on 40–60 km;
- 3) elektrisõiduki soetajatele võimaldati taotluse alusel riigipoolset dotatsiooni kuni 50% sõiduki hinnast, aga mitte rohkem kui 18 000 eurot. See osutus populaarseks ning tingituna vahendite lõppemisest 2014. aasta lõpuks ostutoetuste vastuvõtmine lõpetati;
- 4) elektrisõidukite kasutuskogemuse saamiseks käivitati elektriautode jagamise teenus Tallinnas ja Tartus.

4.1.2 Elektri kasutamine meretranspordis

Üksnes elektril töötavate laevade osas olulisi arenguid viimastel aastatel toimunud ei ole, kuid innovaatiliste lahendustena vaadatakse hübriidmootorite poole, kuna ainult elektril põhinevatel laevadel on elektri salvestamisega liialt suuri probleeme (akude hulk ja suurus suurtel laevadel ei ole olemasoleva tehnoloogiaga mõistlik). Elektri kasutamine merenduses on eelkõige asjakohane sadamate vaates – levinud on laevade ühendamine kaldavooluga, et laeva seisua ajal sadamas ei toodetaks elektrit abimasinatelt või generaatoritelt, mis tekitaks lokaalset reostust. Senised väljakutsed kaldaelektri kasutamise propageerimisel on olnud ühtsete elektriühenduste standardite väljatöötamisel, mille osas päris lõpuni pole veel jõutud. AS Tallinna Sadam koostöös paari teise Läänemere-äärse sadamaga on välja töötanud koostöömemorandumi, mille kohaselt rakendatakse nendes sadamates ühtset süsteemi.

Eesti TEN-T-sadamad on hetkel varustatud kaldaäärse elektritoitega, ning juhul, kui on tekkinud nõudlus ja kulud on kasuga, sealhulgas keskkonnakasuga võrreldes proportsionaalsed, kaalub Eesti riik kaldaäärse elektritoite rajamist teistesse sadamatesse aastaks 2025.

4.1.3 Elektri kasutamine raudteetranspordis

132 km raudtee infrastruktuuri Eestis on elektrifitseeritud. Elektrifitseeritud raudtee hõlmab kogu Harjumaad ning Tallinna–Narva suunda kuni Aegviiduni.

4.1.4 Elektri kasutamine lennunduses

Lennunduses on Eestis hetkel juba tagatud rahvusvahelisi lende teenindavates lennujaamades seisvate lennukite elektritoide.

4.2 Gaas

4.2.1 Gaasi kasutamine maanteetranspordis

Transpordikütusena kasutatakse hetkel Eestis kahte erinevat gaasi. Üheks neist on LPG, mis on mõõdukalt rõhul veeldatud looduses leiduv naftagaas. LPG on maailmas populaarseim alternatiivkütuse liik ning ka Eestis on see järjest populaarsemaks muutumas. Teiseks kasutatavaks gaasiks on survestatud maagaas (edaspidi *CNG*). Liiklusregistris on hetkel registreeritud suurusjärgus 2000 sõidukit, mis kasutavad kütuseks CNGd või on paigaldanud lisaseadme, mis võimaldab seda kasutada, ning suurusjärgus 3000 sõidukit, mis kasutavad kütuseks LPGd või on paigaldanud lisaseadme selle kasutamiseks. LPG-tanklaid on Eestis hetkel üle poolesaja ning see arv kasvab kiiresti.

CNG-tanklaid on hetkel vaid 6 ning see on üks põhjuseid, mille tõttu CNG-sõidukite kasutamine pole laialt levinud. Tervikliku tanklavõrgustiku rajamise soodustamine on kuni aastani 2020 antud valdkonna peamine väljakutse, mis aitaks turule tuua taastuva transpordikütusena biometaan.

4.2.2 Gaasi kasutamine meretranspordis

Eelkõige nähakse laevanduses tulevikku veeldatud maagaasil (edaspidi *LNG*). LNG kasutamisel väävlihteid ei teki ning oluliselt on vähenenud ka lämmastikuheidete hulk. Samuti väheneb süsinikdioksiidi heide. Veeldatud maagaas on laevadele atraktiivne alternatiivkütus, sest väävlihte kontrolli piirkondades (SO_x Emission Control Areas) tuleb vähendada laevakütuste väävlihtsaldust ja see puudutab pooli Euroopa lähimereveolaevu, nagu on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2012/33/EL (ELT L 327, 27.11.2012, lk 1–13).

Olenemata keskkonnaalastest võitudest määrab LNG kasutamise perspektiivikust suuresti veel ka gaasi hind võrreldes tavapärase raskekütustega. LNG kasutamine on hetkel perspektiivikam eelkõige lähisõitude (*short-sea-shipping*) puhul, kus vahemaad sadamate vahel (ja seega võimalike punkerdamisega vahel) on lühikesed ja punkerdamise võimalused paremad – punkerdamisvõimaluste arenedes võib LNG kasutamine muutuda võimalikuks ja otstarbekaks ka ookeanilaevade puhul.

Hetkel on Eestil üks LNGd kütuseks kasutatav laev, mis hetkel veel punkerdab Soomes, kuna meie taristu on veel valmimisjärgus.

4.3 Vesinik

4.3.1 Vesiniku kasutamine maanteetranspordis

Vesinik on suure kasvuhooonegaaside heitmete vähendamise potentsiaaliga alternatiivkütus, mille kasutusvõimalusi uuritakse järjest rohkem erinevatel elualadel. Hetkel Eestis maanteetranspordis vesinikul toimivad sõidukid puuduvad ning esimesed laadimistaristu osad on alles planeerimisel.

4.3.2 Vesiniku kasutamine meretranspordis

Vesiniku kasutamine laevadel ei ole maailmas kasutust leidnud, kuigi tehnoloogiaid vesiniku kasutamiseks jätkuvalt uuritakse. Probleem on selles, et rõhu all olev vesinik on äärmiselt madala energiasisaldusega, vajades ca 6 korda suuremat mahutit, kui tavalise raskekütuse kasutamisel sama energia saamiseks – külmutatud vesiniku hoidmine alla ca –250 °C juures on ka tehniliselt keeruline ja kallis. Seega hetkel Eestis laevanduse osas vesiniku kasutamiseks võimekus puudub.

5. Eesmärgid

Üldine eesmärgi kirjeldus

Arvestades, et kõige suurem negatiivne keskkonnamõju on transpordisektoris maanteetranspordil, keskendub Eesti alternatiivkütuste osakaalu suurendamisel just sellele sektorile. See on ka sektor, mida Eesti on võimeline suuremal määral mõjutama, arvestades tehnoloogia arengut ning asjaolu, et nii laevandus, lennundus kui ka raudteetransport on rahvusvahelised ärid, mille arengusuunad pannakse paika eelkõige rahvusvaheliste organisatsioonide tasemel. Samas teeb Eesti rahvusvahelisel tasemel koostööd, et soodustada alternatiivkütuste kasutuselevõttu ka nendes sektorites.

Eesti eesmärgiks on suurendada taastuvate energiaallikate kasutamist maanteetranspordis 10%-ni kulutatavast kütusest aastaks 2020. See eesmärk saavutatakse peamiselt kolme kütuseliigi abil – vedelad biokütused, sh biodiisel, biometaan ja elekter. Vedelad biokütused moodustavad eesmärgi täitmisest tõenäoliselt suurima osa, millele järgneb biometaan (u 20%–30% eesmärgist) ja elekter, mille maksimaalne panus eesmärgi täitmisesse on umbes 0,5%. Taastuenergia osakaalu transpordisektoris arvutab ning avaldab Eurostat.

Mõõdik 1. Taastuenergia osakaal transpordisektori energia lõpptarbimises

Näitaja/Aasta	Algtase	Vahetase 2020	Sihttase 2025
Taastuenergia osakaal	0,2%	> 10,0%	vahetaseme hoidmine

5.1 Elekter

5.1.1 Elektri kasutamine maanteetranspordis

Eestis on hetkel toimiv elektrit kasutavate sõidukite kiirlaadimistaristu, mis katab kogu riiki. Lähitulevikus on plaan taristut korrigeerida vastavalt kasutusvajadustele ning täiendada, lisades Combo 2 pistikupesad täiendavalt olemasolevatele CHAdeMO pistikutele. Tingituna asjaolust, et elektritransport on kiiresti arenev valdkond, tuleb pikemas perspektiivis arvesse võtta ka tuleviku liidesetehnoloogiaid, näiteks juhtmeta laadimise ning akude vahetamise tehnoloogiat. Eesti aitab kaasa oma õigusaktide tehnoloogilise innovatsiooni hõlbustamise tagamise kaudu.

Kui see on tehniliselt ja rahaliselt põhjendatud, peaks elektrisõidukite laadimispunktides laadimisel kasutama arukaid arvestisüsteeme, et suurendada elektrisüsteemi stabiilsust, laadides akusid võrgust ajal, mil üldine elektrinõudlus on väike, ning võimaldades turvalist ja paindlikku andmekäitlust. Pikas perspektiivis võib see samuti võimaldada elektrisõidukitel kanda akudest elektrit võrku tagasi ajal, mil üldine elektrinõudlus on suur.

Mõõdik 2. Avalikuks kasutamiseks mõeldud kiirlaadijate arv on vähemalt 100

Näitaja/Aasta	Algtase	Vahetase 2020	Sihttase 2025
Laadijate arv	> 100	> 100	> 100

5.1.2 Elektri kasutamine meretranspordis

Tingituna asjaolust, et laevadel elektri kasutamisel kütusena lähiaastatel suuri innovaatilisi uuendusi näha ei ole, laiendatakse ja parendatakse kaldaäärse elektritoite kättesaadavust olenevalt nõudluse kasvust. Eesti–Läti piiriülese koostöö programmi raames luuakse aastaks 2019 väikesadamate võrgustik, mille käigus rekonstrueeritakse või rajatakse 10 sadamat, mis tagavad valmides kaldaäärse elektritoite kättesaadavuse.

Mõõdik 3. Lisanduvad sadamad, mis pakuvad kaldaäärset elektritoidet

Näitaja/Aasta	Algtase	Vahetase 2020	Sihttase 2025
Sadamate arv	> 1	> 11	> 11

5.1.3 Elektri kasutamine raudteetranspordis

Infrastruktuuri laienemist lähimatel aastatel näha ei ole, kuid võimalusel suurendatakse olemasoleva infrastruktuuri läbilaskevõimet.

5.2 Gaas

Gaasilised kütused (välja arvatud LPG) on keskmises perspektiivis kulutõhusaimad kasvuhoonegaaside heidete vähendamise potentsiaaliga alternatiivsed kütused. Seetõttu on tegevuskava kõige olulisemad tegevused seotud gaasitranspordi edendamisega. Tegevuskava peamiseks eesmärgiks on edendada metaanipõhiste kütuste kasutuselevõttu maanteetranspordis, luues samal ajal võimalused nende kasutuselevõtuks meretranspordis ning analüüsides nende kasutuselevõtmise võimalusi raudteetranspordis. Rõhk metaankütustele on valitud, kuna selle tehnoloogia puhul on võimalik seadmetes muudatusi tegemata kasutusele võtta taastuvatest allikatest toodetud biometaan. Biometaan kasutuselevõtt on kasulik nii keskkonna kui ka energiajulgeoleku aspektist.

5.2.1 Gaasi kasutamine maanteetranspordis

Gaasi kasutamise edendamiseks maanteetranspordis on välja töötatud tegevused „Energiamajanduse arengukava aastani 2030“ meetme 2.1 „Alternatiivsete kütuste kasutuselevõtu suurendamine transpordis“ raames. Nende tegevuste peamine rõhk on kogu Eestit katva laadimistaristu rajamisel ja biometaan tootmise soodustamisel. Maanteetranspordis on hetkel Eestis olemas 6 CNG-tanklat, mis katavad TEN-T põhivõrku vähemalt 150 km vahedega. Tanklate arvu suurendamiseks on välja töötatud eelnimetatud meetme raames toetuskeem „Biometaan transpordisektoris tarbimise toetamise tingimused“. Toetust antakse tegevustele, mille raames rajatakse võimekus biometaan tarnimiseks ja tankimisvõimaluse pakkumiseks avalikus lahus- või võrgutanklas ning võetakse avaliku liiniveo korraldamisel kasutusele biometaan tarbivad gaasibussid. Gaasibusside kasutuselevõtt on otseseks motivaatoriks gaasitanklate rajamisel, nagu on näidanud projektid Tartus ja Võrus.

Mõõdik 4. Õliekvivalendi (ktoe) väärtuses biometaan aastane tarbimine

Näitaja/Aasta	Algtase		Sihttase 2020
---------------	---------	--	---------------

Biometaani tarbimine	0	.	Vähemalt 4000 tonni
----------------------	---	---	---------------------

Mõõdik 5. Biometaani tarnimis- ja tankimisvõimekusega tanklate arv

Näitaja/Aasta	Algtase		Sihttase 2020
Tanklate arv	0	.	> 10

Mõõdik 6. ...

Näitaja/Aasta	Algtase	Vahetase 2020	Sihttase 2030
Metaankütuste osakaal maanteesõidukite energiatarbimises	0	5%	10%

5.2.2 Gaasi kasutamine meretranspordis

Iga aasta kasvab LNG-d kasutavate laevade hulk ning võib eeldada nimetatud trendi jätkumist kiirendatud tempos lähima 5–10 aasta jooksul. LNG-laevade arv võib kasvada hüppeliselt, kui sadamates valmivad korralikud LNG punkerdamise taristud. Eestis hakkas esimene LNG-laev sõitma 2017. aastal Tallinna–Helsingi liini. Juhul kui tegu on kasumliku projektiga, võib eeldada ka teiste laevade järkjärgulist LNG-le üleminekut lähimal kümnendil.

2015. aastal kinnitas riigile kuuluva AS-i Tallinna Sadama nõukogu LNG-terminali, sh LNG punkerdamise terminali rajamise Muuga sadamasse, mille valmimise tähtaeg on 2017. a. esimene poolaasta. Terminali valmimise tulemusel on tagatud LNG varustus Eesti TEN-T põhivõrgusadamades. Koos terminaliga arendatakse ka jaotussüsteemi ning veeldatud maagaasi vedavate paakautode laadimise rajatise. Pärast esimese terminali valmimist saab selgemaks reaalne huvi ja vajadus tanklate rajamiseks väljaspool TEN-T-sadamate põhivõrku.

Mõõdik 7. LNG-terminalide arv TEN-T-sadamates

Näitaja/Aasta	Algtase	Vahetase 2020	Sihttase 2025
Terminalide arv	0	> 1	Tulenevalt nõudlusest

5.2.3 Gaasi kasutamine raudteetranspordis

Raudteetranspordis hetkel gaasi ei kasutata. Riigile kuuluval vedajal AS EVR Cargol on plaanis LNG baasil töötavat vedurit katsetada. Pärast seda on võimalik otsustada LNG-vedurite kasutamise mõistlikkuse üle.

5.3 Vesinik

5.3.1 Vesiniku kasutamine maanteetranspordis

Vesinik on pikemas perspektiivis potentsiaalselt väga oluline energiakandja transpordisektoris, eeldusel et vesinikütuseelemendiga sõidukite hind olulisel määral väheneb. Eestil puuduvad hoovad, et vesinikusõidukite hinda mõjutada, küll saab riik soodustada vesinikutanklate rajamist, kui on näha, et selle järele on tekkimas nõudlus. Esimese pilootprojektina on Tartu Ülikooli ja erasektori koostöös planeeritud lähiajal rajada vesinikutankla ja tootmisjaam TEN-T põhivõrgu trassil Pärnus, millele rajamisele on riik oma toetust avaldanud. Selle projekti raames planeeritakse soetada ka esimesed vesinikubussid avaliku liiniveo teenindamiseks, pärast mida on võimalik vesiniku kasutamise potentsiaali

täpsemalt hinnata.

Mõõdik 8. Vesinikutanklate arv

Näitaja/Aasta	Algtase	Vahetase 2020	Sihttase 2025
Laadijate arv	0	> 1	Otsustatakse pärast pilootprojekti valmimist

5.3.2 Vesiniku kasutamine meretranspordis

Vesiniku kasutamine meretranspordis võib kõne alla tulla mehitamata laevade laialdasema leviku korral (sarnaselt elektrilaevadega), mil laevade ohutusnõudeid oleks võimalik langetada ja seega vabamalt uute kütuste kasutamisega eksperimenteerida. Mehitamata laevade arendusega tegeletakse üsna jõudsalt, kuid usutavasti enne 5–10 aastat põhjapanevaid muutusi näha ei ole.

5.4 Biodiisel ja bioetanool

Biokütuse kasutamine soodustamine transpordisektoris on mõistlik lühikeses perspektiivis, kuni teiste alternatiivkütuste kasutamine pole saavutanud fossiilsete kütuste võrreldavat konkurentsipositsiooni. Seetõttu näeb Eesti energiapoliitika ette biokütuse lisamise kohustuse müüdavatesse bensiini- ja diislikütustesse järgmises ulatuses:

- 1) alates 2018. a 1. maist vähemalt 3,1% igas tarbimisse lubatud kütuse liitris;
- 2) alates 2019. a 1. maist vähemalt 6,4 % igas tarbimisse lubatud kütuse liitris;
- 3) alates 2020. a 1. maist 10% igas tarbimisse lubatud kütuse liitris.