



Eesti Biogaasi Assotsiatsioon

# UUDISKIRI

September - Detsember | III. 2022

[www.eestibiogaas.ee](http://www.eestibiogaas.ee)

## Biogaasi tootmine võiks Kagu-Eestis hoo sisse saada

Algamas on projekt, kus Eesti Maaülikooli teadlased kaardistavad biogaasi tootmise võimalused ja vajadused Kagu-Eestis.

„Paraku on Kirde-Eestis, sh Võrumaa tootmisüksused väikesed. Väikesena ei ole biogaasi tootmine aga nii atraktiivne. Lahenduseks võiks olla ühistegevus, kus on palju väikeseid ühe asja eest väljas – annavad oma jäätmed/jäägid biogaasi tootmiseks ja saavad hiljem käärimisjäägi vastu. Algava projektiga püütaksegi välja selgitada, millistel tingimustel oleks ühistegevus mõistlik.“ – selgitab Maaülikooli maamajanduse ökonomika õppetooli juht professor Rando Värnik.

Värniku sõnul on tarvis kindlaks teha ka see, kui palju on meil biogaasi tootmiseks vajalikku toorainet – läga ja biojäätmed -, milline on tooraine kvaliteet ning kus see logistiliselt asub. Nii saab edasi paika panna võimalike tootmisjaamade asukohad. Maaülikooli maaehituse ja veemajanduse õppetooli professor Mait Kriipsalu hinnangul ei ole mõtet biogaasijäätmeid liiga kaugelt kokku vedada ning kvaliteet peab olema piisavalt kange. „50-80 kilomeetrit on mõistliku kokkuveo piir“, sõnab Kriipsalu.

„Pikemaks eesmärgiks võiks olla toota puhastatud biometaanit, mida saaks kasutada näiteks põlumajandustraktorites diislikütuse asendajana. Samamoodi võiks kogu kaugliinide bussiliiklus põhineda sellel kütusel,“ räägib Värnik.

Kriipsalu lisas, et kui uuringust selgub piisavas määras sobilikku biogaasi tooraine olemasolu, saab edasi hakata valima tootmistehnoloogiad. „Millal aga Võrumaal või mõnes naabermaakonnas hakkab tegutsema biogaasijaam, on vara öelda, sest kõigepealt tuleb olukord kaardistada,“ leiab Kriipsalu. ■

## Ebaverre kerkib suveks rohegaasi tootev biometaanijaam

Bioforce Production OÜ alustas Ebaverre biometaanijaama ehitusega tänavu mais ja plaanib selle avada tuleva aasta juunis. Tegu on Bioforce Productioni teise biometaanijaamaga. Rohegaasi hakatakse Ebaverrest tarnima CNG konteineritega Tallinna keskkonnasõbralikesse bussidesse. Samasse gruppi kuuluv ettevõtte Bioforce Infra OÜ on ühtlasi Tallinna gaasibusside tanklate omanik ja operaator ning AS-i Tallinna Linnatransport pikaajaline partner.

Bioforce Production OÜ juhatuse esimees Henry Uljas ütles, et Eestis tarbitakse sel aastal hinnanguliselt 3500 GWh maagaasi, millest transpordisektoris kasutatakse umbes 10%. Uus jaam on võimeline aastas käitlema kuni 130,000 tonni erinevaid biolagunevaid materjale ning seeläbi tootma umbes 35 GWh biometaanit. ■



## Maardu uus biometaanitehas hakkas tootma gaasi Tallinna linnaliinibussidele

29. novembril avati Maardus, aadressil Vana-Narva mnt 26, EKT Ecobio uus biogaasitehas, mille tootmisvõimsus on ca 2 miljonit kuupmeetrit biometaanit aastas. Kodustest biojäätmetest toodetud gaasiga hakkavad sõitma Tallinna linnaliinibussid ning kääritusjäätist valmib aastas ca 17 500 tonni digestaati, mida hakatakse peale sertifitseerimist kasutama Põhja-Eesti põldude väetamiseks. Biogaasitehase kogumaksumus oli 14 miljonit eurot ning selle rajamist toetas Keskkonnainvesteeringute Keskus Euroopa Regionaalarengu Fondi vahenditest 3,9 miljoni euroga.

EKT Ecobio OÜ juhatuse esimehe Argo Luude sõnul on Maardu tehas Eestis ainulaadne, kuna kasutab biogaasi tootmiseks üksnes kodumajapidamisest ja toidlustusest kogutud biojätmeid kogumahu ca 20 000 tonni aastas. „See tehas on oluline kogu Eesti riigile, sest annab tuntava panuse ELis nõutud jäätmete ringlussevõtu saavutamisel,“ rääkis Luude. „Et ELi eesmärkideni jõuda, peavad omavalitsused hakkama jäätmegi senisest oluliselt rohkem liigiti koguma. Praegu kogutakse eraldi üksnes veerand tekkivatest biojäätmetest ja kui olukord ei parane, ohustab Eestit prügitrahv.“

Maardu biogaasitehase projekteeris ja ehitas *cleantech*-tehnoloogiatele spetsialiseerunud Soome ettevõtte Biowoima Finland OY. Tehase üldehitusliku poole eest vastutas Mapri Ehitus OÜ, kellele on see juba neljas biogaasitehas Eestis. ■

## Biometaanit hind erineb tanklates mitu korda

Suurfirmade kõrge hinna taga on madala maagaasi hinna ajal kehtestatud kokkulepe. Kui biogaasi tootjad saavad ise otsustada hinna, millega seda müüa, siis edasimüüjad peavad hinna kehtestama maagaasi maksumuse alusel ning nii on see tootjate omast tunduvalt kallim.

Eesti Gaasi juhatuse liige Raul Kotov rääkis ERR-ile, et praeguse olukorra juured peituvad minevikus. Eesti Gaas alustas surugaasi müüki 2009. aastal, seda toodeti maagaasist ning hind konkureeris vedelkütustega. Kümmeaastat tagasi tekkis turule täiendav võimalus ja initsiatiiv toota surugaasi kohalikust biogaasist, millel oli aga keeruline turule pääseda, sest maagaasi hind oli nii madal.

"Erinevate arutelude käigus ministeeriumide esindajate ja kõigi biometaanit toota soovivate huvilistega jõuti arusaamale, et biometaanit hind peab järgima maagaasi hinna. Selleks seoti biometaanit tootmisele makstavate toetused maagaasi hinnaga ning biometaanit müügihinnad surugaasimüüjatele samamoodi maagaasi hinnaga. Aluseks võeti kohalik gaasibörs GetBaltic," sõnas ta.

Alexela juhatuse liige Tarmo Kärsna ütles, et CNG-tanklates ei müüda ainult biometaanit – puudujääv osa on maagaas, mis on maailmaturu hinnas. "Alexela ostab biometaanit täiendavalt ka teistelt biometaanit tootjatelt siduvate lepingutega," lausus ta. "Ostu-müügilepingud on reeglina aastased või pikemad, kus on reguleeritud nii mahud kui hinnastamisvalemid. See on oluline selleks, et tootjal oleks kindlus tootmise arendamiseks ning jaemüüjal kindlus vajaliku toodangukoguse osas."

Biometaanit OÜ juhatuse liige Ahto Oja ütles, et põhjus, miks nad ei kasuta juhust ja hinna konkurentide omale lähemale ei tõsta, on väga lihtne: nii kaoks kohe tarbijad ära. "Kui gaasi postihind läheb diislist kallimaks, siis transpordifirmad, kes saevad senti pooleks, loobuvad gaasiautodest ja lähevad diisli peale tagasi. Paljud on seda juba teinud. Meie soovime olla pikaajalised taastuvenergia tootjad Eestis," selgitas ta. "Meil on pikaajaline jätkusuutlik ärimudel, mitte lühiajaline kasumi tagaajamine."

Alexela esindaja tunnistas, et praegusel tasemel võrdlemisi kõrged CNG-hinnad on ka neile mureks, sest seavad paljud ühistranspordiettevõtjad ja kohalikud omavalitsused suuremate väljaminekutega raskesse olukorda. Kärsna sõnul näitavad maagaasi tulevikutehingud õnneks hindade langust tasemele 150 eurot megavatt-tunni kohta 2023. aasta suvel ning pikas perspektiivis saab usutavasti näha hinna tasemel 100 eurot megavatt-tunnist. Lisaks on turul veel võimalusi biometaanit tootmisüksuste arendamiseks.

Raul Kotov ütles, et biometaanit ja maagaasi hinna seotusest loobumiseks tuleb välja töötada pikaajaline lahendus, kuidas tagada biometaanit tootjale kulude katmine ja mõistlik kasum ka olukorras, kus maagaasi hinnad võivad uuesti langeda 40–50 euroni megavatt-tunni eest. ■

## Gaasisõidukid peavad alates uuest aastast käima spetsiaalses tehnokontrollis

Transpordiamet teavitab, et 1. novembrist jõustub määrus nr 82 „Mootorsõiduki ja haagise erisüsteemi tehnonõuetele vastavuse kontrollimise nõuded ja kord“, mille järgselt saab alustada alates 01.01.2023 kütusena surumaagaasi ja veeldatud maagaasi tarvitavate sõidukite kontrollimist vastavat õigust omava erisüsteemi kontrollija juures. Erisüsteemi kontrollijad on leitavad Transpordiameti kodulehelt.



Määruse eesmärk on käivitada Eestis kütusena surumaagaasi ja veeldatud maagaasi tarvitavate sõidukite tehnilise kontrolli süsteem, kus kontrollitakse nende sõidukite toitesüsteemide ja eriti nende kütusepaagi nõuetele vastavust, et tagada kütusena maagaasi tarvitavate sõidukite kõrge ohutustase.

Määruses sätestatakse täpsemalt nõuded, mida kütusena surumaagaasi ja veeldatud maagaasi tarvitavate sõidukite juures kontrollitakse ja kuidas seda tehakse. Samuti seda, millal tuleb kütusena maagaasi tarvitav sõiduk erisüsteemi kontrolli esitada.

Erisüsteemi kontrolli kohustusega süsteemiks ja nende osaks loetakse:

- sõiduki surumaagaasi (CNG) toitesüsteem;
- sõiduki veeldatud maagaasi (LNG) toitesüsteem;
- sõiduki surumaagaasi (CNG) või veeldatud maagaasi (LNG) toitesüsteemiga on ühendatud sõitjate- või veoseruumi kütmiseks kasutatav küttesüsteem;
- sõiduki surumaagaasi (CNG) ja veeldatud maagaasi (LNG) toitesüsteem, kui see tarvitab kütusena maagaasi asemel mittefossiilset päritolu gaasi.

Erisüsteemi perioodilise kontrolli tähtajad on järgnevad:

- Sõiduk esitatakse surumaagaasi (CNG) toitesüsteemi kontrolliks hiljemalt 48 kuu möödumisel selle esmaregistreerimisest ja edaspidi hiljemalt 48 kuu möödumisel viimasest erisüsteemi kontrollist või erakorralisest erisüsteemi kontrollist.
- Väljaarvatud juhul kui sõiduki või surumaagaasi (CNG) kütusepaagi valmistaja on ette näinud, et kütusepaaki tuleb kontrollida sagedamini kui 48 kuu möödumisel, siis sellisel juhul tuleb surumaagaasi (CNG) toitesüsteemi kontrollida valmistaja ettenähtud sagedusega.
- Sõiduk esitatakse veeldatud maagaasi (LNG) toitesüsteemi kontrolliks hiljemalt 120 kuu möödumisel selle esmaregistreerimisest ja edaspidi hiljemalt 120 kuu möödumisel viimasest erisüsteemi kontrollist või erakorralisest erisüsteemi kontrollist. Välja arvatud juhul, kui sõiduki või veeldatud maagaasi (LNG) kütusepaagi valmistaja on ette näinud, et kütusepaaki tuleb kontrollida sagedamini kui 120 kuu möödumisel, siis sellisel juhul tuleb veeldatud maagaasi (LNG) kütusepaaki kontrollida valmistaja ettenähtud sagedusega. ■

## Lõpp bensiini- ja diiselmootoriga autodele. Euroopa pani paika tähtaja

Euroopa Liidu liikmesriikide esindajad leppisid kokku, et alates 2035. aastast ei tohi enam Euroopas müüa bensiini- ja diiselmootoriga uusi autosid. Selle eesmärk on kiirendada üleminekut elektriautodele ja võidelda kliimamuutustega.

Kokkuleppe kohaselt peavad alates 2030. aastast müüdamad autod väljastama 55 protsenti vähem CO<sub>2</sub>-te kui 2021. aastal. See hõlmab ka kaubikuid. Kokkulepe on esimene Euroopa Liidu uutest meetmetest, mis tagavad liidu seatud kliimaeesmärkide täitmise. Liikmesriigid peavad nüüd hakkama seda oma kodumaal seadustama.

Autod tekitavad praegu 12% Euroopa Liidu süsinikdioksiidi heitkogustest. Bensiini- ja diiselmootoriga sõidukeid pole aga plaanis ära keelata. Loodetakse, et need kaovad aja jooksul ise turult. ■

## Head vana aasta lõppu ja ilusat uut aastat!

