SELETUSKIRI

regionaal- ja põllumajandusministri määruse „Elektribusside kasutuselevõtu toetus“ eelnõu juurde

1. Sissejuhatus

Regionaal- ja põllumajandusministri määruse „Elektribusside kasutuselevõtu toetus“ eelnõuga (edaspidi *eelnõu*) kehtestatakse „Riigi eelarvestrateegia 2025–2028“ kohase meetme „Kliima-energiapoliitika eesmärkidel pilootprojektide toetamine“ alameetme „Säästva liikuvuse pilootprojektide toetamise“ elluviimiseks antava toetuse andmise ning kasutamise tingimused ja kord. Eelnõu on väljatöötatud atmosfääriõhu kaitse seaduse (edaspidi *AÕKS*) § 161 lõike 3 ja § 182[1] lõike 5 alusel. Eelnõu eesmärk on taastuvenergia osatähtsuse kasvatamine ning kasvuhoonegaaside heite vähendamine Eesti transpordisektoris elektrimootoriga busside (edaspidi *elektribuss*) kasutuselevõtu abil.

Toetusmeetme eesmärgiks on aidata vähendada kasvuhoonegaaside emissiooni elektribusside kasutuselevõtu abil ning täita Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist (EL) 2019/1161, millega muudetakse direktiivi 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteesõidukite edendamise kohta (ELT L 188, 12.7.2019, lk 116–130) tulenevad eesmärgid. Toetust antakse kooskõlas riigi eelarvestrateegias sätestatud eesmärkidega ja tegevusteks, mis aitavad kaasa elektribusside kasutuselevõtule, mis toetavad taastuvenergia transpordieesmärgi saavutamist ning loovad soodsad tingimused energia- ja kliimapoliitikas taastuvenergia osakaalu suurendamiseks. Toetuse tulemusena suureneb taastuvenergia kasutamise võimekus ühistranspordisektoris. Ühtlasi ergutab meede elanike ühistranspordile üleminekut, sest aitab kohaliku omavalitsuse üksusel (edaspidi *KOV*) investeerida ühistranspordi arengusse ning vähendab KOV-i jaoks kapitalikulusid uute transpordivahendite soetamisel.

Toetuse andmine toetab transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035 põhifookust, milleks on transpordivahendite ja -süsteemi keskkonnajalajälje vähendamine ehk säästva transpordi arendamise poliitika, et aidata saavutada kliimaeesmärgid 2030. ja 2050. aastaks. Lähtuvalt arengukavast võetakse kasutusele väikse süsinikusisaldusega kütused kõikides transpordiliikides, et saavutada keskkonnasäästu eesmärgid. Eelnõu aluseks on Euroopa Liidu seatud kliimaneutraalsuse eesmärgid, mille kohaselt transpordisektor peab vähendama oma kasvuhoonegaaside heitkoguseid 2050. aastaks 90% ja muutuma eelkõige linnades oluliselt vähem saastavaks. Lisaeesmärgid on seatud avaliku sektori hangete kohta, mis peavad keskkonnahoidlike maanteesõidukite direktiivi (Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2019/1161, millega muudetakse direktiivi 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteesõidukite edendamise kohta (ELT L 188, 12.7.2019, lk 116–130)) järgi tagama hangetes keskkonnahoidlike sõidukite osatähtsuse kooskõlas direktiivi eesmärkidega aastateks 2025 ja 2030. Direktiiv on Eesti õigusesse üle võetud keskkonnaministri 16. veebruari 2023. a määrusega nr 6 „Hankelepingu esemeks oleva maanteesõiduki kohta riigihanke alusdokumentides kehtestatavad keskkonnahoidlikud kriteeriumid ja tingimused“.

Meetme tegevusi rahastatakse riigi lubatud heitkoguse ühikute enampakkumise müügituludest kehtiva riigi eelarvestrateegia ja riigieelarve alusel. Eelnõuga nähakse ette üldised tingimused, toetatavad tegevused, kulude abikõlblikkuse tingimused ja toetuse kasutamise kord meetme tegevuste läbiviimiseks ning oodatud tulemuste saavutamiseks, samuti toetuse tagasinõudmise ja -maksmise täpsustatud tingimused ja kord.

Toetust antakse kooskõlas Vabariigi Valitsuse 20. oktoobril 2017. a poolt kinnitatud arengukavaga „Energiamajanduse arengukava aastani 2030“, Vabariigi Valitsuse 19. detsembri 2019. a kinnitatud dokumendiga „Eesti riiklik energia- ja kliimakava aastani 2030“ ning

Vabariigi Valitsuse 11. novembri 2021. a protokollilise otsusega nr 72 kinnitatud „Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035“.

Taastuvenergia osatähtsuse suurendamine on Eestile sotsiaalmajanduslikult kasulik, sest nii saame vähendada sõltuvust importkütustest, muuta keskkonda puhtamaks ning luua kohalikke töökohti. Eriti oluline on see transpordisektoris, kus enamik kasutatavatest kütustest on imporditavad fossiilkütused. Tänaseks on edukalt käivitunud biometaani kasutamine Eesti transpordisektoris. Selleks, et transpordisektoris kasutatavaid kütuseid mitmekesistada, on kasulik uusi lahendusi kogemuste saamiseks esmalt väiksemas mahus katsetada. Käesoleva meetmega luuakse võimalus kasutajakogemuse saamiseks elektribusside ning nende kasutamiseks vajaliku taristu toimimiselt ühistranspordi sektoris. Avaliku teenindamise lepingu alusel korraldataval sõitjateveol valla- ja linnaliinil (edaspidi *avalikel liinivedudel*) ja kohaliku omavalitsuse üksuse korraldataval õpilasveol (edaspidi *õpilasveol*) mastaapsemalt elektrimootoriga bussidele üleminekuks on vajalik varasem kasutajakogemus, millele oleks võimalik edasiste liinihangete väljatöötamisel tugineda. Toetatava tegevuse puhul on oluline, et see aitaks kaasa eelnõu §-is 2 toodud eesmärkide saavutamisse, milleks on taastuvenergia transpordieesmärgi saavutamine ehk kasvuhoonegaaside emissiooni vähendamine Eesti transpordisektoris elektribusside kasutuselevõtu abil. Eesmärkide saavutamiseks on vaja edendada tehnoloogia kasutuselevõttu tarbijagruppides, võimendades olemasolevaid tegevusi ja kutsudes ellu uusi lahendusi.

Juhul kui projekti raames soetatakse 5 M3 kategooria elektribussi, aastase läbisõiduga 200 000 kilomeetrit (ehk 40 000 kilomeetrit bussi kohta) on hinnanguline kasvuhoonegaaside heite vähenemine võrreldes diiselmootoriga bussiga 217 tonni süsinikdioksiidi ekvivalenti aastas.[1] Elektribussi energiasääst võrreldes diiselbussiga on ligi 53 megavatt-tundi aastas, kui läbisõit on 40 000 kilomeetrit aastas.

Juhul kui projekti raames soetatakse 10 M1 kategooria elektribussi (8+1 kohta), aastase läbisõiduga 300 000 kilomeetrit (ehk 30 000 kilomeetrit bussi kohta) on hinnanguline kasvuhoonegaaside heite vähenemine võrreldes diiselmootoriga bussiga 118 tonni süsinikdioksiidi ekvivalenti aastas.[2] M1 kategooria elektribussi energiasääst võrreldes samaväärse diiselmootoriga bussiga on 28,1 megavatt-tundi aastas, kui läbisõit on 30 000 kilomeetrit.

Meetme töötas välja Regionaal- ja Põllumajandusministeerium (edaspidi *ministeerium*) ning Sihtasutus Keskkonnainvesteeringute Keskus (edaspidi *KIK*). Toetuse taotlusi menetleb ning teeb toetatavale meetmele väljamakseid ja meetme üle järelevalvet KIK. AÕKS-i § 161 lõige 3 ja riigi eelarvestrateegia sätestavad regionaal- ja põllumajandusministri pädevuse lubatud heitkoguse ühikute enampakkumise müügituludest laekuvate vahendite kasutamise korraldamiseks kliima-energiapoliitika eesmärkidel pilootprojektide toetamise kaudu. Ministeerium võib vajadusel volitada kompetentsi omavaid riiklikke sihtasutusi, sõlmides selleks halduslepingu vastavalt AÕKS-i § 161 lõikele 7. Haldusleping sõlmitakse KIK-iga pärast eelnõu jõustumist.

[1] Diisli heitemäär on 95,1 t(CO2e)/TJ . M3 kategooria diiselbussi keskmine kütusekulu on 32 l/100 km. Diisli 1 liiter kaalub 0,85 kg. Võtame keskmiseks läbisõiduks aastas 40 000 km. Seega kulutab 1 buss aastas 10,88 tonni diislit, mille energiasisaldus on 0,457 TJ. Ühe bussi KHG heide on seega 0,457x95,1=43,4 t(CO2e)/a. 5 diiselbussi KHG heide 217 t(CO2e)/a.

[2] Diisli heitemäär on 95,1 t(CO2e)/TJ . M1 kategooria diiselbussi keskmine kütusekulu on 11,6 l/100 km. Diisli 1 liiter kaalub 0,85 kg. Võtame keskmiseks läbisõiduks aastas 30 000 km. Seega kulutab 1 buss aastas 2,958 tonni diislit, mille energiasisaldus on 0,125 TJ. Ühe bussi KHG heide on seega 0,125x95,1=11,8 t(CO2e)/a. 10 diiselbussi KHG heide 118,1 t(CO2e)/a.

Eelnõu ja seletuskirja on koostanud ministeeriumi ühistranspordiosakonna juhataja Andres Ruubas (55973205 e-post: andres.ruubas@agri.ee) ja ühistranspordiosakonna õigusnõunik Kristella Kukk (teenistussuhe lõppenud), KIK meetmekoordinaator Kristjan Kalda (5880 0265 e-post: kristjan.kalda@kik.ee), KIK-i jurist Jaanika Vilde (5880 0207 e-post: jaanika.vilde@kik.ee). Eelnõule on juriidilise ekspertiisi teinud ministeeriumi õigusosakonna peaspetsialist Romet Viikmäe (625 6176, e-post: romet.viikmae@agri.ee). Eelnõu on keeleliselt toimetanud ministeeriumi õigusosakonna peaspetsialist Leeni Kohal (5698 3427, leeni.kohal@agri.ee).

2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Määruse eelnõu koosneb kuuest peatükist ja 21 paragrahvist.

1. peatükk ÜLDSÄTTED

Eelnõu § 1 kohaselt on määrus kehtestatud riigi eelarvestrateegias määratud meetmele „Kliima-energiapoliitika eesmärkidel pilootprojektide toetamine, sh säästva liikuvuse pilootprojektide toetamise alameede“ tuginedes. Toetust antakse kooskõlas Vabariigi Valitsuse 19. detsembri 2019. a kinnitatud dokumendiga „Eesti riiklik energia- ja kliimakava aastani 2030“ eesmärkidega. Määrusega kehtestatakse alammeetme elluviimiseks avaliku teenindamise lepingu alusel korraldataval sõitjateveol valla- ja ning kohaliku omavalitsuse üksuse korraldataval õpilasveol kasutatava elektribussi ja elektribussi laadimispunkti soetamiseks antava toetuse andmise ning kasutamise tingimused ja kord.

Eelnõu § 2 sätestab toetuse andmise eesmärgi ja tulemuse.

Eelnõu § 2 lõige 1 kirjeldab meetmes kajastatud toetuse andmise eesmärki ja oodatavat tulemust, milleks on vähendada Eesti transpordisektoris energia kasutust ja kasvuhoonegaaside emissiooni elektribusside kasutuselevõtu abil ning heiteta ühistranspordile ülemineku ergutamine, kaasnevalt propageerida elektritransporti ja suurendada taastuvenergia osakaalu transpordis.

Eelnõu § 2 lõige 2 selgitab meetme tulemusnäitajate sisu. Fossiilset kütust kasutavad sõidukid vahetatakse välja või võetakse nende asemel kasutusele heitevaba taastuvenergiat efektiivselt kasutavad sõidukid. Elektribusside toetusmeede aitab täita transpordieesmärki ning panustab puhaste sõidukite direktiivist tulenevatesse eesmärkidesse. Taastuvenergia peab moodustama transpordisektori lõpptarbimises 2030. aastaks 14%[3]. Eurostati andmete põhjal oli Eestis 2022. aastal taastuvenergia osakaaluks transpordisektoris 8,48%[4]. Toetusega soetatud elektribussides on kohustus kasutada taastuvatest allikatest toodetud elektrit, seega meede aitab täita kliimaeesmärke.

Eelnõu § 2 lõige 3 sätestab, milliseid kriteeriume ja tingimusi toetuse andmine täita aitab. Eelnõu § 2 lõike 3 kohaselt toetatakse kohalike omavalitsuse üksusi keskkonnaministri

[3] Eesti riiklik energia- ja kliimakava aastani 2030 (REKK 2030), lk 11. https://www.mkm.ee/sites/default/files/documents/2023-04/REKK%202030%20ajakohastamise%20kavandi%20t%C3%B6%C3%B6versioon%20aprill%202023%20avalikule%20konsultatsioonile.pdf

[4] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Table_4-Share_of_energy_from_renewable_sources_in_transport,_2004-2022_(%25).png

16. veebruari 2023. a määruse nr. 6 „Hankelepingu esemeks oleva maanteesõiduki kohta riigihanke alusdokumentides kehtestatavad keskkonnahoidlikud kriteeriumid ja tingimused“ (edaspidi *keskkonnahoidlike sõidukite määrus*) järgimisel, olukorras, kui kohalik omavalitsus hangib busse või sõlmib avaliku teenindamise lepinguid reisijaveoteenuse osutamiseks. Vastavalt keskkonnahoidlike sõidukite määrusele on hankija kohustatud hankima heiteta sõidukeid, kui hangitakse M3-kategooria sõidukeid vähemalt 3 või rohkem ning M1- ja M2-kategooria sõidukeid vähemalt 4 või rohkem. Keskkonnahoidlike sõidukite määruse piirmäärad kehtivad iga hankija kohta.

Eelnõu § 3 nimetab toetuse andja, milleks on KIK.

AÕKS § 161 lg 7 näeb ette, et ministeerium võib sõlmida halduslepingu juriidilise isikuga lubatud heitkoguse ühikutega kauplemisest saadavate vahendite kasutamiseks. Halduslepinguga antakse KIK-ile üle toetuse andmise ülesanne ning kõigi selle ülesande täitmiseks vajalike toimingute sooritamise õigus. Ühtlasi on KIKi ülesandeks toetatavale meetmele teha väljamakseid ning järelevalvet, samuti rikkumiste korral toetus tagasi nõuda. KIKi otsuste peale esitatud vaided lahendab KIK haldusmenetluse seaduses sätestatud korras.

2. peatükk TOETUSE SAAMISEKS ESITATAVAD NÕUDED, KULUDE ABIKÕLBLIKKUS NING TOETUSE MÄÄR JA SUURUS

Eelnõu § 4 sätestab toetatava tegevuse nõuded.

Eelnõu § 4 lõige 1 sätestab toetatava tegevuse. Eelnõu säte kirjeldab, mis tüüpi projektile toetust antakse ning mis on selle oodatav tulemus. Toetatav on tegevus, mis aitab täita määruse § 2 nimetatud eesmärke. Soetatakse elektribussid koos nende opereerimiseks vajamineva laadimisseadmega. Lõikega 1 defineeritakse projekti mõiste järgmiselt: elektribussi ja selle opereerimiseks vajamineva akude laadimise seadme omandamine müügilepingu alusel või kasutusele võtmine liisingulepingu alusel, kui selle tulemusena jääb vara taotleja valdusesse.

Eelnõu § 4 lõige 2 kirjeldab, millistele tingimustele peab vastama soetatav elektribuss.

Eelnõu § 4 lõige 3 sätestab kohustuslikud ligipääsetavuse kriteeriumid M2 ja M3 kategooria elektribussidele. M1 kategooria elektribussile selliste kriteeriumite seadmine tähendaks keerulist tehnilist lahendust ning piiraks valikuvõimalusi ja tõstaks maksumust. Elektribussi hankimisel on toetuse saajal võimalik seada täpsustavaid ja täiendavaid tingimusi vastavalt muudest õigusaktidest tulenevatest kohustustest ning vajadustest.

Eelnõu § 4 lõige 4 sätestab, et iga taotleja saab esitada ühe taotluse ning ühe taotluse raames on võimalik toetust saada kuni nelja elektribussi ostuks. Erand kehtib mitut maakonda teenindavatele ühistranspordikeskustele (edaspidi *ÜTK*). Seletuskirja koostamise ajal olid nendeks Kagu ja Põhja-Eesti Ühistranspordikeskused. Koosmõjus eelnõu § 4 lõikega 6 oleks ühe taotluse esitamise võimalus põhjendamatult piirav. Kuna elektribusside suurused ja läbisõidud on erinevad, siis taastuvenergia kogust ning kasvuhoonegaaside kokkuhoidu ei saa täpselt prognoosida. Taotlejate huvi toetuse vastu sõltub fossiilkütuste hinnast, elektribusside maksumusest, tehnilisest toest, sobivusest liinidele arvestades aku mahtuvust. Tegu on pilootprojektidele antava toetusega. KIK on toetanud Tallinna Linnatranspordi ASi M3 kategooria elektribusside ostu, mis oli ka pilootprojekt.

Eelnõu § 4 lõike 5 kohaselt tuleb elektribusse kasutada Euroopa Parlamendi ja Nõukogu Määruse (EÜ) nr 1370/2007 kohaseks avalikuks liiniveoks või õpilasveoks vähemalt viis aastat peale projekti makse tegemisest. Toetust ei anta Tallinna ja Tartu linnas elektribusside

kasutamiseks. Samas võivad toetusega soetatud elektribussi poolt teenindatavad bussiliinid Tartu ja Tallinna linna läbida, tingimusel, et bussiliin kulgeb peamiselt (üle 50% pikkusest) väljaspool neid linnu.

Eelnõu § 4 lõikes 6 sätestatakse, et avalikuks liiniveoks mõeldud elektribussi soetamiseks antakse toetust iga maakonna kohta ühele taotlejale. Selleks, et toetus jaguneks üle Eesti ühtlasemalt on seatud piirang, mille kohaselt võetakse vastu üks taotlus maakonnast avaliku liiniveo teenindamiseks elektribussi soetamiseks. Taotluse esitamine kindlast maakonnast tähendab seda, et taotleja registriaadress on selles maakonnas või taotleja peamine tegutsemiskoht on selles maakonnas. Samast maakonnast esitatud järgmine taotlus jäetakse läbi vaatamata ja sellekohane teave saadetakse taotlejale e-toetuse vahendusel. Kui esimesena esitatud taotlus, taotleja või partner ei vasta kehtestatud nõuetele ehk varem samast maakonnast esitatud taotlust ei rahuldata, siis avaneb võimalus esitada samast maakonnast teine taotlus. Õpilasveoks soetatava elektribussi toetuse taotluste arvu ei ole maakonna lõikes piiratud.

Eelnõu § 5 sätestab taotlejale ja partnerile esitatavad nõuded.

Eelnõu § 5 lõike 1 kohaselt võib käesolevas määruses nimetatud toetuse taotlejaks olla kohaliku omavalitsuse üksus või piirkondlik ÜTK ühistranspordiseaduse § 15 tähenduses. ÜTKd on Viljandimaa Ühistranspordikeskus, Tartumaa Ühistranspordikeskus, Pärnumaa Ühistranspordikeskus, Järvamaa Ühistranspordi Keskus, Põhja-Eesti Ühistranspordikeskus (Harju-, Rapla-, Lääne- ja Lääne-Virumaa), Jõgevamaa Ühistranspordikeskus, Kagu Ühistranspordikeskus (Põlva- ja Võrumaa), Valgamaa Ühistranspordikeskus ja Ida-Viru Ühistranspordikeskus.

Eelnõu § 5 lõige 2 välistab taotlejana isikud, kelle peamine teeninduspiirkond (üle 50% liinikilomeetritest) on Tallinn või Tartu linn. Tallinna Linnatranspordi AS on saanud toetuse 15 elektribussi ostmiseks. Meetme eesmärk on pilootprojekte rakendada väiksemates omavalitsustes, kui seda on Tallinn ja Tartu linn. Meetme eesmärk on suunata vahendid regionaalpoliitilistel eesmärkidel kohalikele omavalitsustele, kus on madalam finants- ja investeerimisvõimekus ning väiksem rahvaarv. Meede toetab ka kahaneva elanike arvuga piirkondi, kus käib kohalikel omavalitsustel senise infrastruktuuri ja avaliku teenindamise lepingute majandamine tihti üle jõu.

Eelnõu § 5 lõike 3 kohaselt on taotlejal võimalik kaasata projekti partneri, kes peab vastama määruse paragrahvi 5 lõigetes 1 ja 2 sätestatud nõuetele.

Eelnõu § 5 lõike 4 kohaselt peavad partneril tekkima meetme elluviimisel abikõlblikud kulud. Näiteks võib partner saada elektribussi omanikuks ja aitab katta soetuse kulusid. Juhul, kui partner on saanud toetust, vastutab ta koos toetuse saajaga busside ja laadimisseadme sihipärase kasutamise eest viie aasta jooksul meetme lõppemisest.

Eelnõu § 5 lõige 5 kohustab partnerit vastutama meetme elluviimise ning tulemuse säilimise ja sihipärase kasutamise eest solidaarselt toetuse saajaga.

Eelnõu § 5 lõige 6 sätestab taotlejale ja partnerile esitatavad nõuded.

Eelnõu § 5 lõike 6 punkt 1 sätestab, et KIK teostab maksuvõla päringu, kontrolli eesmärk on veenduda, et taotlejal ja partneril puudub Maksu- ja Tolliameti võlapäringust nähtuvalt avalikult kuvatav maksuvõlg või on see ajatatud.

Eelnõu § 5 lõike 6 punkti 2 kohaselt ei tohi taotleja ning partneri majandustegevus olla lõppenud ega peatunud.

Eelnõu § 5 lõike 6 punkt 3 sätestab, et KIK kontrollib ega taotleja ja partneri suhtes ei oleks algatatud likvideerimis või pankrotimenetlust.

Eelnõu § 5 lõike 6 punkti 4 kohaselt kontrollib KIK struktuuritoetuste registrist, et taotleja ja partner ei oleks sama kulu hüvitamiseks varem toetust saanud.

Eelnõu § 5 lõike 6 punkti 5 alusel ei või taotleja ja partner või nende esindaja olla isik, keda on karistatud majandusalase, ametialase, varavastase või avaliku usalduse vastase süüteo eest ja tema karistusandmed ei ole karistusregistrist karistusregistri seaduse kohaselt kustutatud. Riigi Tugiteenuste Keskuse e-toetuse keskkonnas tehakse kontrollimiseks automaatne päring karistusregistrisse. Samuti kontrollitakse taotleja ja partneri ning nende esindajate karistatust KarS § 260^1 kohaselt, millega tagatakse liikmesriigi kohustus, mis tuleneb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist 2009/52/EÜ, millega sätestatakse ebaseaduslikult riigis viibivate kolmandate riikide kodanike tööandjatele kohaldatavate karistuste ja meetmete miinimumnõuded (ELTL L 168, 30/06/2009, lk 24–32) artikli 7 lõike 1 punktist a, mille kohaselt ei tohi anda toetust viie aasta jooksul ebaseadusliku töötamise avastamisest. Sätet kohaldatakse, kui taotlejat või partnerit on karistatud karistusseadustiku § 260^1 alusel ja vastav karistus on kehtivana karistusregistris. Sellise taotleja taotlust ei rahuldata.

Eelnõu § 5 lõige 7 sätestab kohaliku omavalitsuse üksusele või temast sõltuvale üksusele nõuded, mis aitavad kaasa projekti omafinantseeringusse või mitteabikõlblike kulude katmisesse. Nõuded tulenevad kohaliku omavalitsuse üksuse finantsjuhtimise seaduse (KOFS) § 34^1 lõigetest 1-3. Juhul kui seaduses nimetatud nõudeid ei ole täidetud, on KIK-il õigus tulenevalt KOFS § 34^1 lõikest 4 jätta taotlus rahuldamata, välja arvatud KOFS § 34^1 lõikes 5 nimetatud juhul.

Eelnõu § 6 kohaselt määrab toetuse andmiseks ettenähtud eelarvevahendid tulu kasutamise eest vastutav minister käskkirjaga.

Eelnõu § 7 sätestab projekti abikõlblikkuse perioodi.

Eelnõu § 7 lõige 1 sätestab, et projekti abikõlblikkuse periood on ajavahemik, millal toetatav tegevus tuleb ellu viia. Projekti abikõlblikkuse periood algab taotluse esitamise päeval ja see märgitakse taotluse rahuldamise otsuses. Projekti abikõlblikkuse perioodi lõpp ei või olla hilisem kui 31. detsember 2028. a. Selleks kuupäevaks peavad elektribussid kasutusel olema, kulud tehtud ning tasutud. Kui toetuse saaja ei jõua abikõlblikkuse perioodil kõiki eelnimetatud toiminguid sooritada, kaotab ta õiguse toetust saada.

Eelnõu § 7 lõige 2 selgitab, millisel perioodil tekkinud kulud loetakse abikõlblikeks kuludeks.

Eelnõu § 7 lõige 3 sätestab erandi lõikele 2, mille kohaselt liisingulepingu alusel tehtavad liisingumakseid võib teostada ka pärast abikõlblikkuse perioodi lõppu.

Eelnõu § 7 lõige 4 selgitab, milliste tingimuste täitmisel on abikõlblik kulu tekkinud.

Eelnõu § 8 määratleb toetuse suuruse ning määra.

Eelnõu § 8 lõige 1 sätestab, et toetuse suuruseks on kuni üks miljon eurot projekti kohta.

Elektribusside arv ja toetuse summa ühe taotleja kohta on piiratud, et anda toetuse saamiseks võimalus paljudele kohaliku omavalitsuse üksustele ja piirkondlikele ÜTK-dele. Meetme kogueelarve on 4 miljonit eurot.

M3 kategooria elektribussi käibemaksuta maksumus oli 2024. aastal ligi 600 tuhat eurot koos laadimisseadmega. Samaväärse diiselmootoriga bussi maksumus on 200 tuhat eurot. M1

kategooria elektribussi maksumused algavad 55 tuhande eurost, samaväärse diiselmootoriga bussi maksumus on 40 tuhat eurot. M2 kategooria busside maksumused jäävad nende kahe kategooria vahele. Kuna käärid elektribusside ja diiselmootoriga busside maksumuste vahel eri kategooriates on suured, siis on toetusmäärad erinevad.

Eelnõu § 8 lõige 2 sätestab, et laadimispunkti (elektribussi akude laadimise seade) soetamiskulu on abikõlblik kuni 10% ulatuses elektribussi maksumusest.

Eelnõu § 8 lõikega 3 kehtestatakse toetuse maksimaalne määr projekti abikõlblikest kuludest. Kuna tegu ei ole riigiabiga, siis toetuse määra puhul ei pea arvestama riigiabi reeglitest tulenevate piirangutega. Toetus ei ole riigiabi, kuna toetust antakse avaliku teenuse osutamiseks. Avaliku liiniveo hangete korraldamisel antakse toetuse abil soetatud bussid edukale pakkujale kasutamiseks ning selle võrra saab olla teenuse hind KOVile soodsam. Toetus ei ole riigiabi, kuivõrd toetuse andmise tingimusena seatakse kohustus järgida Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse (EÜ) 1370/2007 nõudeid, mille artikkel 9 sätestab, et määruse kohased toetused on ühisturuga kokkusobivad ning vabastatud toimimislepinguga sätestatud riigiabi eelneva teatamise kohustusest.

Eelnõu § 8 lõike 3 punkt 1 sätestab, et M1 kategooria elektribussi toetuse määr on kuni 50% abikõlblikest kuludest. Diiselbussi ja elektribussi soetuse hinnavahe on ligi kolmandik elektribussi kahjuks. Lisaks aitab toetus vähendada kõhklusi elektribusside kasutatavuse osas ning ergutab uut lahendust kasutusele võtma.

Eelnõu § 8 lõike 3 punktiga 2 sätestatakse, et M2 ja M3 kategooria puhul on toetuse määr kuni 70% abikõlblikest kuludest. Busside soetuse hinnavahet on lõike 1 juures selgitatud. M2 ja M3 kategooria busside kõrgemat toetuse määra õigustab elektribusside hooldus- ja remondibaaside puudumine, mis peab sõidukite turule jõudmise järel tekkima. Elektribussi hooldus- ja käidukulu on eeldatavalt väiksemad võrreldes tavapäraste sisepõlemismootoritega bussidega, aga risk remondi perioodi pikenemiseks on olemas, kui Eestis kohapeal puuduvad teadmised ja vahendid. Elektribussi remondi/hoolduse aeg võib kujuneda pikemaks kui alternatiivse sisepõlemismootoriga bussi puhul ning asendusbussi kasutus võib kulusid suurendada.

Eelnõu § 9 määratleb abikõlblikud ja mitteabikõlblikud kulud.

Abikõlblikud on kulud, mis aitavad täita eelnõu §-is 2 sätestatud eesmärke.

Eelnõu § 9 lõike 1 punkt 1 sätestab, et abikõlblik kulu on elektribussi soetamiskulu liiniveoks või õpilasveoks. Abikõlblik on uue elektribussi soetamiskulu, sest nii on võimalik tagada võimalikult pikk ja muretu kasutusperiood garantiiga ning riigihangetes saada võrreldavad pakkumused. Uueks loetakse elektribuss, mis on võõrandatud enne kuue kuu möödumist esmasest kasutusele võtmisest või millega on sõidetud alla 6000 kilomeetri. Määratlus pärineb käibemaksuseaduse § 2 lõike 7 punktist 3. Toodud tingimustele peab sõiduk vastama hankelepingu sõlmimise hetkel.

Eelnõu § 9 lõike 1 punkti 2 kohaselt on abikõlblik kulu ka laadimispunkti soetamise kulu. Eelnõu § 8 lõikega 2 sätestatakse, et laadimisseadme (elektribussi akude laadimise seade) soetamiseks antakse toetust maksimaalselt summas, mis vastab 10 protsendile elektribussi käibemaksuta maksumusest. Seega laadimisseadme soetamiskulu on abikõlblik kuni 10% ulatuses elektribussi maksumusest. Ühe elektribussi kohta on abikõlblik ühe laadimisseadme soetuse kulu. Laadimisseadme projekteerimis- ja püstituskulud, liitumistasu elektri jaotusvõrguga liitumiseks ning omanikujärelevalve teenus on mitteabikõlblikud kulud ja toetust nende kulude eest küsida ei saa. Laadimisseadme püstitamisega kulud (va seadmed) on abikõlbmatud, sest püstitamise ja elektriliitumise kulud võivad osutuda ebaproportsionaalselt

suureks võrreldes väiksemate elektribusside soetuskuluga. Laadimisseadet saab kasutada ka teiste elektrisõidukite laadimiseks.

Toetuse saaja peab silmas pidama, et toetusega ostetud laadimisseadmeid ei või kasutada laadimisteenuse pakkumiseks, kuna sel juhul võib tegu olla riigiabiga). Määruse alusel antav toetus ei ole riigiabi.

Eelnõu § 9 lõikega 2 sätestatakse mitteabikõlblikud kulud. Liisingulepingu sõlmimisel peab bussi omandiõigus minema liisingulepingu lõppedes üle toetuse saajale, vastasel korral ei ole sellise lepingu alusel tehtavad kulud abikõlblikud.

3. peatükk TOETUSE TAOTLEMINE

Eelnõu § 10 sätestab taotlusvooru kestuse ning vooru avamisest teavituse korra.

Eelnõu § 10 lõikega 1 määratletakse, millal ja kui kaua toimub toetuste taotluste esitamine. Toetuste taotlemine toimub taotlusvoorus alates selle avamisest kuni eelarvevahendite ammendumiseni või 2026. aasta 31 detsembrini. Meetme eelarve on 4 miljonit eurot.

Eelnõu § 10 lõikes 2 sätestatakse, et KIK teavitab taotlusvooru avamise tähtpäevast ning eelarvevahendite mahust oma kodulehel vähemalt seitse kalendripäeva enne taotlusvooru algust.

Eelnõu § 10 lõike 3 kohaselt teavitab KIK eelarvevahendite jäägist, eelarve ammendumisest ja taotluste vastuvõtmise lõpetamisest oma kodulehel. Kuna tegu ei ole konkureeriva taotlusvooruga, siis on oluline jooksvalt avaldada ajakohast infot vooru eelarvest, et taotlejatel oleks ülevaade eelarve võimaluste hetkeseisust.

Eelnõu § 11 kohaselt tuleb taotlus esitada KIK-ile Riigi Tugiteenuste Keskuse e-toetuse keskkonnas taotlusvormil digitaalselt allkirjastatult. E-toetuse keskkonnas toimub taotluse ja projektiga seotud andmete ja dokumentide edastamine. E-toetus on struktuuritoetuse register, mis on avaliku teabe seadusega kooskõlas asutatud andmekogu. Struktuuritoetuse registri pidamise põhimäärus ja kasutamise kord on kehtestatud Vabariigi Valitsuse määrusega.

Eelnõu § 12 sätestab taotlusele esitatavad nõuded.

Taotlejal tuleb Riigi Tugiteenuste Keskuse e-toetuse keskkonnas täita taotlusvorm. Taotlusvormil tuleb täita korrektselt kõik lahtrid. Taotlusvormil esitatud andmed peavad olema täielikud ja õiged. Kui taotluses esitatakse ebaõigeid andmeid, jätab KIK taotluse rahuldamata. E-toetuse keskkonnas esitatud andmete puudulikkuse korral saadetakse taotlejale e-toetuse keskkonnas päring, koos suunistega taotluse täiendamiseks. Ühtlasi peab taotleja kinnitama, et ta on taotlusvormi korrektselt täitnud, andmed on õiged ja täielikud ning planeeritud tegevused on kooskõlas käesoleva määruse, Euroopa Liidu ja riigisiseste õigusaktidega.

Eelnõu § 13 sätestatakse, millised andmeid, kinnitusi ja dokumente peab taotleja taotlusele lisama.

Eelnõu § 13 lõikes 1 on sätestatud kohustuslike andmete, kinnituste ja dokumentide loetelu, mida taotlus peab sisaldama. Taotlusele võib lisada täiendavaid andmeid, kinnitusi ja dokumente, mida ei ole loetelus käsitletud, kuid mis võivad omada tähtsust taotluse menetlemises.

Dokumentide loetelu on koostatud selliselt, et oleks võimalik hinnata taotleja, partneri ning taotluse vastavust eelnõus seatud nõuetele.

Eelnõu § 13 lõike 2 kohaselt tuleb toetuse saajal või tema partneril teha elektribussi kasutamise kohta kasvuhoonegaaside kokkuhoiu ja energiasäästu arvutus võrreldes diiselbussiga, mis on kasutusel juba käigus oleval, samal avalikul liiniveol või õpilasveol. Kohustuse täitmist toetab KIK-i väljatöötatud ja tema enda veebilehel avaldatud juhend.

4. peatükk TAOTLUSE MENETLEMINE

Eelnõu § 14 sätestab taotluse menetluse korra ja tingimused.

Eelnõu § 14 lõige 1 sätestab, et taotlusvooru puhul on tegemist niinimetatud jooksva taotlusvooruga, kus KIK menetleb taotlusi nende laekumise järjekorras, kuni taotluse rahuldamise või mitterahuldamise otsuse tegemiseni, või kui taotlusvooru eelarve võimaldab esitatud taotlused rahuldada, siis toimub nende taotluste menetlus paralleelselt. Sätestatakse, et taotluse menetlemine koosneb taotluse vastuvõtmisest ja läbivaatamisest, esitatud andmete kontrollist, taotluse hindamisest ning taotluse rahuldamise või rahuldamata jätmise otsuse tegemisest.

Eelnõu § 14 lõikega 2 loetletakse, mida KIK menetluse käigus kontrollib.

Eelnõu § 14 lõikes 3 sätestatakse taotluse menetlemise tähtaeg. Taotluse menetlemiseks on ette nähtud kuni 60 kalendripäeva nõuetekohase taotluse saamisest alates. KIK võib vajadusel nõuda taotlejalt selgitusi ja lisainformatsiooni, andes puuduse kõrvaldamiseks taotlejale mõistliku tähtaja, mille võrra taotluse menetlemise tähtaeg pikeneb.

Eelnõu § 14 lõige 4 sätestab taotlejale teavitamiskohustuse, mille kohaselt peab taotleja teavitama KIK-i viivitamata taotluses esitatud andmete muutumisest või muudest asjaoludest, mis võivad mõjutada taotluse kohta otsuse tegemist.

Eelnõu § 15 sätestab taotluse rahuldamise nõuded, mille alusel teeb KIK taotluse rahuldamise otsuse.

Eelnõu § 15 lõige 1 selgitab, milliste tingimuste täitmisel taotlus rahuldatakse. Taotlus rahuldatakse, kui on täidetud kõik selles määruses taotlejale, partnerile ja taotlusele esitatud nõuded ning taotlusvooru eelarve võimaldab taotluse rahuldada..

Eelnõu § 15 lõikes 2 loetletakse andmed, mis märgitakse taotluse rahuldamise otsusesse. Taotluse rahuldamise otsuses sätestab KIK projektipõhiselt ja taotluses kirjeldatut arvestades täpsed nõuded projekti edukaks elluviimiseks ja järeltegevusteks.

Eelnõu § 15 lõige 3 sätestab, et KIK võib teha taotluse osalise rahuldamise otsuse ja vähendada taotletud toetuse summat ning muuta toetatavaid tegevusi taotleja nõusolekul tingimusel, et saavutatakse toetuse eesmärgid. Taotluse võib osaliselt rahuldada juhul, kui projekti eesmärk on võimalik saavutada ka osalise toetusega. Taotluse võib osaliselt rahuldada vaid tingimusel, et taotleja on nõus KIK-i ettepanekuga vähendada taotletud toetuse summat või muuta projekti kavandatud tegevusi. Kui taotleja ei ole KIK-i ettepanekuga nõus, teeb KIK taotluse rahuldamata jätmise otsuse.

Eelnõu § 15 lõikes 4 sätestatakse, et taotluse rahuldamise otsuse võib teha haldusmenetluse seaduse § 53 lõike 1 punktis 3 sätestatud lisatingimusega. Sellise otsuse võib teha näiteks olukorras, kus avaliku teenindamise leping ei ole taotlejal taotluse esitamise hetkeks sõlmitud. Sellisel juhul makstakse toetus välja pärast nimetatud lepingu sõlmimist ehk lisatingimuse täitmist.

Eelnõu § 15 lõige 5 sätestab, et KIK toimetab taotluse rahuldamata jätmise otsuse e-toetuse keskkonna vahendusel toetuse taotlejale kätte viivitamata pärast otsuse tegemist.

Eelnõu § 16 sätestab taotluste rahuldamata jätmise otsuse tingimused.

Eelnõu § 16 lõikes 1 sätestatakse tingimused, mille esinemisel jäetakse taotlus rahuldamata.

Eelnõu § 16 lõige 2 sätestab, et KIK toimetab taotluse rahuldamata jätmise otsuse toetuse taotlejale kätte viivitamata pärast otsuse tegemist e-toetuse keskkonna vahendusel.

5. peatükk TOETUSE KASUTAMINE JA MAKSMINE

Eelnõu § 17 sätestab kavandatava riigihanke alustamise tähtaja. Projektiga seotud riigihanked tuleb välja kuulutada üheksa kuu jooksul projekti abikõlblikkuse perioodi algusest arvates. Seda eelkõige põhjusel, et projekti eelarvet efektiivselt kasutada.

Eelnõu § 18 sätestab toetuse kasutamisega seotud aruannete esitamise tingimused ja korra.

Eelnõu § 18 lõige 1 sätestab vahearuande esitamise tähtaja. Lõike 1 kohaselt tekib toetuse saajal kohustus esitada KIK-ile projekti elluviimise kohta vahearuanded 31. detsembri seisuga hiljemalt 15. jaanuaril.

Eelnõu § 18 lõige 2 sätestab, milliseid andmeid kajastatakse projekti vahearuannetes.

Eelnõu § 18 lõige 3 sätestab lõpparuande esitamise tähtaja. Toetuse saaja esitab projekti elluviimise kohta lõpparuande e-keskkonna kaudu 30 kalendripäeva jooksul pärast projekti tegevuste lõppu, kuid mitte hiljem kui 2028. aasta 31. detsembril. Lõpparuanne peab kajastama määruse § 19 lõikes 8 välja toodud informatsiooni.

Eelnõu § 18 lõigetes 4 ja 6 on sätestatud, millist teavet peavad aruanded sisaldama. Lõigetes 4 ja 6 toodud loetelud on KIK-ile aluseks aruande vormide koostamisel. Järelaruandes tuleb esitada aastase perioodi tegelik kasvuhoonegaaside kokkuhoid võrreldes diiselmootoriga bussiga. Aruanded esitatakse KIK-ile e-toetuse keskkonna kaudu määruses ja taotluse rahuldamise otsuses märgitud tähtaegadel. Aruannete esitamine on vajalik selleks, et KIK-il oleks informatsioon projekti edenemise ning tulemuste saavutamise kohta.

Eelnõu § 18 lõikes 5 sätestatakse, kus keskkonnas ja mis ajaks tuleb KIK-ile esitada järelaruanne. Lisaks projekti elluviimise vahe- ja lõpparuannetele esitab toetuse saaja järelaruande ühe aastase perioodi kohta, mis algab makse tegemisest.

Eelnõu § 18 lõike 7 kohaselt koostab KIK vahe-, lõpp- ja järelaruande juhendi ja avaldab need oma veebilehel. Kirjaliku juhisena annab see toetuse saajale parema ülevaate ja seab raamid elluviidava projekti raames esitatavast informatsioonile, mida toetuse andja vajab projekti tulemuste kaardistamisel.

Eelnõu § 19 sätestab toetuse maksmise korra.

Eelnõu § 19 lõige 1 sätestab, et toetus makstakse välja abikõlblikkuse perioodil tekkinud ja tasutud kulu eest.

Eelnõu § 19 lõike 2 kohaselt võib toetuse välja maksta pärast määruse § 15 lõikes 4 sätestatud lisatingimuse täitmist. Taotluse rahuldamise otsuse võib teha lisatingimusega. Kui taotlus rahuldatakse lisatingimusega, ei maksta toetust välja enne, kui lisatingimus on täidetud.

Eelnõu § 19 lõige 3 sätestab, et toetus makstakse välja maksetaotluse alusel 30 kalendripäeva jooksul maksetaotluse esitamisest arvates.

Eelnõu § 19 lõige 4 sätestab, et KIK võib teha makse otse tarnijale ehk arve väljastajale, kui toetuse saaja on maksetaotluses nii soovi avaldanud ja on saanud arve väljastajalt kinnituse, et ta on sellest teadlik.

Eelnõu § 19 lõikes 5 on täpsustatud, et KIK-i õigus teha makse otse arve väljastajale ei tähenda toetuse saaja kohustuste üleminekut KIK-ile ega seda, et toetuse saaja on toetuse väljamaksmisnõude loovutanud arve väljastajale.

Eelnõu § 19 lõige 6 selgitab, et kui vara soetamiseks kasutatakse liisingut, siis maksab KIK toetuse liisingu andjale tingimusel, et toetuse saaja on tasunud sissemaksuna vähemalt 5% liisitava vara maksumusest (liisingulepingu maksumusest). KIK maksab toetuse oste liisinguandjale, et vähendada osapoolte halduskoormust maksete tegemisel ja kulu tasumise tõendamisel. Liisingumakseid võib toetuse saaja või partner tasuda liisinguandjale ka pärast abikõlblikkuse perioodi lõppu. Kulu tasumise nõue loetakse toetuse saaja poolt täidetuks, kui KIK on makse teinud.

Eelnõu § 19 lõige 7 sätestab, et maksetaotlus tuleb esitada rahastamiskavas toodud tähtpäeval.

Eelnõu § 19 lõikega 8 sätestatakse, et maksetaotlus esitatakse KIK-ile e-toetuse keskkonna vahendusel. Lisaks kehtestatakse selle lõikega loetelu maksetaotlusele lisatavatest dokumentidest.

Eelnõu § 20 sätestab toetuse saaja kohustused.

Eelnõu § 20 lõige 1 sätestab, et toetuse saaja tagab projekti tegevuste elluviimise taotluses ja taotluse rahuldamise otsuses ning määruses toodud tingimuste ja rahastamiskava kohaselt.

Eelnõu § 20 lõige 2 kehtestab toetuse saaja kohustuse tagada, et elektribussid on kasutuses avalikus liiniveos või õpilasveol vähemalt viis aastat peale projektile makse tegemisest. Õpilasvedudeks soetatud elektribusse võib kasutada ka muudeks vedudeks, kuid kindlasti mitte majandustegevuses, kuna sel juhul võib tegu olla riigiabiga. Vastasel juhul nõutakse toetus proportsionaalselt rikkumisele tagasi. Määruse alusel antav toetus ei ole riigiabi.

Eelnõu § 20 lõikes 3 on kirjeldatud toetuse saaja kohustust võimaldada KIK-i ja tulu kasutamise eest vastutava ministeeriumi nimetatud isikutel tutvuda toetuse kasutamisega seotud dokumentidega. Samas lõikes on sätestatud ajaperioodid, millal nimetatud tegevuse teostamist võimaldama peab.

Eelnõu § 20 lõikes 4 on kohustatud toetuse saajat säilitama projekti teostamisega seonduvat dokumentatsiooni vähemalt viis aastat peale makse tegemist KIK-i poolt.

Eelnõu § 20 lõikes 5 on sätestatud, et toetuse saaja peab andma KIK-i või ministeeriumi nimetatud audiitori, kontrollija või järelevalveametniku kasutusse andmed ja dokumendid kümne tööpäeva jooksul, arvates sellekohase nõude saamisest.

Eelnõu § 20 lõikes 6 sätestatakse toetuse saaja kohustus teavitada KIK-i viivitamata taotluses esitatud või toetatava tegevusega seotud andmete muutumisest või tegevuse elluviimist mõjutavast asjaolust.

Eelnõu § 20 lõige 7 sätestab olulise põhimõtte, milleks on toetuse kasutamisega seotud kulude ja neid kajastavate kulu- ja maksedokumentide eristamine muudest kulu- ja maksedokumentidest.

Eelnõu § 20 lõige 8 selgitab, et toetuse abil soetatud elektribussides tuleb kasutada ainult taastuvenergiat, mille kinnituseks esitab toetuse saaja KIK-ile taastuvenergia kustutatud päritolutunnistustest[5] koopiad või muud tõendid järelaruandega või viie aastase perioodi jooksul KIKi nõudmisel. Energiamajanduse korralduse seaduse § 32^{10} lg 1 kohast registrit „Eleringi Taastuvenergia Infosüsteem" haldab süsteemihaldur Elering AS. Kui toetuse saaja elektritarbimise pakett näeb ette taastuvenergia kasutamist, võib toetuse saaja taastuvenergia tarbimise tõendamiseks esitada koopia või väljavõtte elektritarbimise lepingust ja tarbimisandmete info, mis katab sõiduki(te) energiakulu. Kui toetuse saaja omab taastuvenergia tootmisseadet, võib esitada tootmise ja tarbimise andmed, mis katavad sõiduki(te) energiakulu. Juhul kui elektribussis kasutatakse gaasi või vedelkütust kasutavad kliimaseadet, siis tuleb kasutada samuti taastuvat kütust (nt biometaani või biodiislit). Toetuse saaja on kohustatud esitama ning uuendama vahearuandeid iga-aastaselt vastavalt taotluse rahuldamise otsuses sätestatule.

Eelnõu § 20 lõige 9 sätestab, et toetuse saaja üheks kohustuseks on esitada aruandeid vastavalt määruse §-ile 18.

Eelnõu § 20 lõike 10 mõte on keelata toetuse saajal kasutada liisingut viisil, mis vähendab tegelikkuses sissemakset/omafinantseeringut. Võlgnevust liisingule ei tohi kunstlikult kasvatada toetuse ja kohustusliku sissemakse arvelt. Toetuse saaja peab tegema liisinguandjale kohustusliku sissemakse, milleks on 5% sõiduki (soetatud vara) maksumusest, seejärel maksab KIK määratud toetuse summa liisinguandjale ning ülejäänud osa bussi maksumusest tuleb toetuse saajal liisinguandjale tasuda liisingumaksetena. Kokkulepped makstud osa vähendamiseks on keelatud ja seeläbi on lubamatu liisinguandja tagasimakse toetuse saajale.

Eelnõu § 20 lõige 11 keelab pärast elektribussi ostmist omavahenditest või laenu abil, müüa toetuse abil soetatud elektribuss või laadimisseadmed ja selle juurde kuuluvad osad liisingufirmale ja siis endale tagasi liisida. Keelu põhjus seisneb selles, et sel juhul on KIK-i jaoks liiga keeruline ja kulukas kontrollida antud abi tegelikku väärtust. Kaheldav on üldse abi andmise vajalikkus.

Eelnõu § 20 lõikega 12 seatakse toetuse saajale kohustus avalikkust teavitada, et meedet on toetanud Eesti riik Euroopa Liidu heitkogustega kauplemise süsteemi enampakkumistuludest. Teavitamise vormi ei ole ette antud. Sobib näiteks elektribussile kleebise lisamine toetuse infoga. Teavitus võib näiteks koosneda lausest "Meedet toetas Eesti riik kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise tulust".

6. peatükk TOETUSE TAGASINÕUDMINE

Eelnõu § 21 sätestab taotluse rahuldamise otsuse muutmise ja toetuse tagasinõudmise tingimused.

[5] https://elering.ee/elektri-paritolutunnistused

Eelnõu § 21 lõige 1 sätestab, et taotluse rahuldamise otsust võib KIK muuta nii toetuse saaja põhjendatud avalduse alusel kui ka enda algatusel, selleks põhjendatud vajaduse ilmnedes. Näiteks võib toetuse saaja taotluse alusel ja mõjuva põhjuse olemasolul, kuid tingimusel, et toetuse andmise oodatav tulemus ei vähene, KIK pikendada abikõlblikkuse perioodi ületamata seejuures § 6 lõikes 1 sätestatud tähtpäeva, milleks on 31.12.2028. Volitusnorm ministrile toetuse tagasinõudmise ja -maksmise täpsustatud tingimuste ja korra kehtestamiseks on AÕKS § 182^1 lõikes 5.

Eelnõu § 21 lõige 2 kehtestab, et taotluse rahuldamise otsuse võib täielikult või osaliselt kehtetuks tunnistada või projektile eraldatud toetuse osaliselt või täielikult tagasi nõuda AÕKS § 182^1 alusel.

Eelnõu § 21 lõikes 3 sätestatakse, et toetuse tagasinõudmise korral tunnistatakse vastavas ulatuses taotluse rahuldamise otsus kehtetuks. Toetuse kogu ulatuses tagasinõudmise korral taotluse rahuldamise otsus tühistatakse.

Eelnõu § 21 lõige 4 sätestab, et tagasinõutud toetus tuleb tagasi maksta 60 kalendripäeva jooksul. Tähtajaks tagastamata summale kohaldatakse viivist 0,1 protsenti iga toetuse tagasimaksmisega viivitatud kalendripäeva eest, kuid kogusummas mitte rohkem kui tagasinõutav toetuse summa vastavalt atmosfääriõhu kaitse seadusele § 182^1 lõikele 4.

Näiteks, kui toetuse saaja on riigihankes seadnud ebaproportsionaalse kvalifitseerimistingimuse ja sellise tingimuse tõttu võis olla pakkujaid, kes ei saanud pakkuma tulla, siis nõutakse lähtudes selle tingimuse piiravast mõjust toetust protsendi alusel tagasi. Näiteks, kui nõutakse et pakkumuste esitamise ajal peab pakkujal olema töökoda Tallinnas (või Eestis), siis selline tingimus piirab välispakkujaid, kes hanke võitmise korral looksid hooldustingimused. Tagasinõue tuleks 10% hankelepingu maksumusest, kui esitati ikkagi mitu pakkumust, kuid sealjuures kaalutletakse ka juhtumipõhiseid asjaolusid. Hooldusvõimaluse olemasolu saab nõuda hankelepingu sõlmimise või täitmise ajaks, kuid ka sel juhul ei peaks ettevõtjatele ette kirjutama kuidas seda korraldada.

Näiteks, elektribussi alla viie aastase kasutuse korral arvutatakse tagastatav toetuse summa konkreetse bussi kasutusaega arvestades, kilomeetreid ei arvestata.

3. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Toetuse näol ei ole tegemist riigiabiga, kuna toetust antakse kohaliku omavalitsuse üksusele või piirkondlikule ÜTK-le ehk avaliku sektori asutusele avaliku teenuse osutamiseks.

Eelnõukohane määrus ei sisalda tehnilisi norme direktiivi 2015/1535/EÜ tähenduses.

Määruse alusel antava toetusega aidatakse täita Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2019/1161, millega muudetakse direktiivi 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteesõidukite edendamise kohta (ELT L 188, 12.7.2019, lk 116–130) eesmärke.

Toetust ei anta ettevõtjale, kes on võtnud tööle Eestis seadusliku aluseta viibiva isiku. Nõudega tagatakse liikmesriigi kohustust, mis tuleneb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist 2009/52/EÜ, mille kohaselt ei tohi anda toetust viie aasta jooksul ebaseadusliku töötamise avastamisest (art 7 lg 1 p a).

4. Määruse mõjud

Eelnõu mõjusid on hinnatud „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ § 46 lg 1 alusel.

4.1 Mõju halduskoormusele

Määrusega ei kaasne ettevõtjatele ega kodanikele ühtegi uut kohustust riigi ees, seega standardkulu mudeli mõistes halduskoormust ei lisandu. Toetuse saamisega kaasneb toetuse saajal kohustus toetuse kasutamisest aru anda KIK-ile projekti elluviimise kohta kord aastas ning kohustus esitada üks aasta pärast projekti makse tegemist KIK-ile järelaruanne.

4.2 Mõju regionaalarengule, elu- ja looduskeskkonnale ning majandusele

Toetuse eesmärk on vähendada transpordi saastekoormust, saada vahetu kasutajakogemus uute keskkonnasõbralike transpordivahendite kasutamisest, suurendada taastuvenergia kasutamist transpordis elektribusside ja selle opereerimiseks vajalike laadimisseadmete kasutuselevõtmisega.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/857 (jõupingutuste jagamise määrus), millega muudeti (EL) 2018/842 ehk nn jagatud kohustuse määrust, kohaselt tuleb Eestil vähendada kasvuhoonegaaside heidet transpordi, väikeenergeetika, põllumajanduse, jäätmemajanduse ning tööstuslike protsesside sektorites aastaks 2030 kokku vähemalt 24% võrreldes 2005. aastaga. 2023. aastal moodustas transpordisektor 19% KHG-de summaarsest heitkogusest. Elektribusside oluliselt väiksem energiatarbimine võrreldes sisepõlemismootoriga sõidukitega omab positiivset mõju kasvuhoonegaaside ja muude õhusaasteainete heitkoguste vähenemisele.

Toetuse otseseks eesmärgiks on aidata kaasa elektritranspordi arengule Eesti transpordisektoris. Rahastamise tulemusel soetatakse eri suurusega ning maksumusega elektribussid. Elektribusside arvu prognoosida ei saa. Meetme eelarve on 4 miljonit eurot ning selle eest on võimalik osta vähemalt 5 elektribussi (maksimaalne toetus ühe projekti kohta on 1 miljonit eurot ning ühe projekt raames võimalik soetada üks kuni neli bussi). Jooksev taotlusvoor on avatud kuni 2026. aasta lõpuni või kuni eelarve ammendumiseni, mis loob eeldused kogu eelarve ära kasutamiseks eesmärgipäraselt. Elektribussid peavad olema sihipärases avalikus kasutuses vähemalt 5 aastat pärast projekti lõppu. Väheneb õhusaaste, sest lisaks kasvuhoonegaaside vähenemisele langeb ka peenosakeste saaste. Samuti väheneb mürasaaste, kuna elektribussid töötavad vaiksemalt võrreldes sisepõlemismootoriga bussidega. Uuringud on välja toonud ka bussijuhtidele mugavama töökeskkonna elektribussides, kus müra ja vibratsiooni on vähem.

Kokkuvõttes saavutatakse elektribusside kasutuselevõtmise tulemusel suurem positiivne mõju keskkonnale ja määruse eesmärkide täitmine. Määruse jõustudes on võimalik ettenähtud toetust välja maksta kuni 2028. aasta lõpuni.

Riigihangetes saavad osaleda erinevad ettevõtjad. Meetme toetuse osa on 4 miljonit eurot, millele toetuse saaja lisab veel 30-50% omafinantseeringut ja see raha suunatakse läbi riigihangete lähiaastatel majandusse. Samuti mõjutab majandus- ja ettevõtluskeskkonda positiivselt busside soetamisele järgnev hoolduse tellimine ning laadimisseadme korrashoiu tellimine.

Kaasnevaks mõjuks saab lugeda ühistranspordi kulukuse vähenemist kohaliku omavalitsuse jaoks.

4.3 Muud mõjud

Määrusega ei kaasne sotsiaalseid mõjusid ning mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele.

5. Määruse rakendamisega seotud tegevused, vajalikud kulud ja määruse rakendamise eeldatavad tulud.

Ministeerium sõlmib halduslepingu riigi sihtasutusega KIK, kelle ülesanne on korraldada meetme elluviimine, mis hõlmab endas ettevalmistavaid tegevusi, planeerimist, meetme läbiviimist ja järelevalvet. Määruse rakendamisega kaasnevad riigieelarvele kulud kuni 4 miljoni euro ulatuses. Eelarve meetme läbiviimiseks kaetakse kvoodimüügi tuludest riigi eelarvestrateegia ja meetme „Kliima-energiapoliitika eesmärkidel pilootprojektide toetamine“ alusel. Määruse rakendamisega ei kaasne täiendavaid riigieelarvelisi tulusid.

6. Määruse jõustumine

Määrus jõustub üldises korras.

7. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu esitati eelnõude infosüsteemi EIS kaudu kooskõlastamiseks Kliimaministeeriumile ja Rahandusministeeriumile ja arvamuse avaldamiseks ÜTK-dele, Eesti Valdade ja Linnade Liidule, Keskkonnainvesteeringute Keskusele, Autoettevõtete Liidule ja Transpordiametile.

Kliimaministeerium ja Rahandusministeerium kooskõlastasid eelnõu märkustega. Arvamuse esitas MTÜ Saarte Energiaagentuur. Eelnõu kohta tehtud märkuste ja ettepanekutega arvestamise ning mittearvestamise tabel on esitatud seletuskirja lisas.

(allkirjastatud digitaalselt)
Marko Gorban
Kantsler