

Kliimaministri käskkirja „Meetme „Alternatiivkütustuste taristu arendamine (elektri- ja vesiniku laadimistaristu loomine)“ tingimused Euroopa Ühendamise Rahastu toetuskirja ning riigi toetuse saamiseks ja vahendite eraldamiseks raskeveokite elektrilaadimistaristu jaoks“ eelnõu seletuskiri

Käskkirja kehtestatakse Vabariigi Valitsuse 29. juuni 2023. a määruse nr 71 „Kliimaministeeriumi põhimäärus“ § 9 punkti 26 ja § 10 lõike 1 alusel ning kooskõlas atmosfääriõhu kaitse seaduse § 161 lõikega 1 ja lõike 4 punktiga 2, riigi eelarvestrateegia 2024–2027 lisa 5 toodud meetmega „Alternatiivkütustuste taristu arendamine (elektri- ja vesiniku laadimistaristu loomine)“, riigi eelarvestrateegia 2024–2027 programmi „Transpordi ja liikuvuse programm aastateks 2024–2027“ programmi tegevusega 1.6 „Ohutu ja säästlik transpordisüsteem“ ning Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusega (EL) 2023/1804, 13. september 2023, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2014/94/EL (edaspidi alternatiivkütuste taristu määrus).

1. Sissejuhatus

Käesoleva eelnõu eesmärk on kaasa aidata alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruse nõuetekohasele ja mõjusale täitmisele Eestis, võimestades kütuseettevõtjaid elektriliste raskeveokite laadimistaristu loomisel läbi täiendava toetuse andmise.

Käskkirja eelnõu ja seletuskirja koostasid Kliimaministeeriumi liikuvuse arengu ja investeringute osakonna ekspert Ursula Sarnet (e-post: ursula.sarnet@kliimaministeerium.ee, telefon: 715 3404) ja peaspetsialist Anastasija Moskvitsjova (e-post: Anastasija.Moskvitsjova@kliimaministeerium.ee, telefon: 5885 1057) ning Transpordiameti välisrahastuse koordinaator Kaido Sipelgas (e-post: kaido.sipelgas@transpordiamet.ee, telefon: 5341 7569). Õigusekspertiisi tegi Kliimaministeeriumi õigusosakonna jurist Rene Lauk (tel: 626 2948, e-post: rene.lauk@kliimaministeerium.ee).

2. Käskkirja sisu

Käeolevalt tuuakse välja olulisemad selgitust vajavad eelnõu punktid käskkirja lisast 1, mis käsitleb toetuse andmise tingimusi.

Eelnõu 1. peatükis

sätestatakse eelnõu üldsätted.

Punktiga 1.1. sätestatakse, et toetust antakse kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise¹ tuludest.

Punktiga 1.2. sätestatakse, et toetust antakse üldsusele juurdepääsetavate elektriliste raskeveokite laadimistaristu² ehitamiseks. Siin on oluline, et juurdepääs ja tankimisvõimalused oleksid tagatud nii raskveokitele, kui ka sõiduautodele.

¹ <https://kliimaministeerium.ee/heitkogustega-kauplemine>

² Laadimistaristu ja laadimispark on sünonüümid käesoleva käskkirja mõistes.

Punktiga 1.3. sätestatakse, et toetust ja toetuskiri antakse eesmärgiga kaasa aidata alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määrase nõuetekohasele ja mõjusale täitmisele Eesti riigis, võimestades kütuseettevõtjaid elektriliste raskeveokite laadimistaristu loomisel läbi täiendava toetuse andmise. Käesolevalt antakse täiendav toetus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise tuludest kokku 5 miljonit eurot.

Punktiga 1.4. sätestatakse, et toetuskiri, millega riik nõustub laadimistaristu arendamise projekti elluviimisega, antakse punktis 2 nimetatud nõuetele vastavale taotlejale punktile 4 vastava projekti elluviimiseks.

See tähendab, et toetuskiri antakse ka nõuetele vastavatele taotlejatele, kes riigilt täiendavat toetust ei taotle.

Punktiga 1.5. sätestatakse, et toetus antakse punktis 2 nimetatud nõuetele vastavale taotlejale punktile 4 vastava projekti elluviimiseks punktis 8.8 nimetatud pingeridade alusel.

Toetuse eelarveks 5 miljonit eurot ning maksimaalselt 2 miljonit eurot nõuetele vastava taotleja taotlustele.

Punktis 1.6 tuuakse välja riigiabireeglitest lähtuvad tingimused, millal toetust grupierandi määrase alusel ei kohaldata. Siia hulka kuulub näiteks piirang, et toetust ei anta raskustes olevale ettevõtjale.

Eelnõu 2. peatükis

sätestatakse nõuded taotlejale.

Taotleja on transpordikütustega (sh elektrilaadimisteenuse pakkumisega) tegelev Eestis registreeritud juriidiline isik, kes vastab CEF 2 Transport - Alternative Fuels Infrastructure Facility – *General envelope* (CEF-T-2024-AFIFGEN)³ tingimustele.

Toetuse näol on tegemist riigiabiga ning seetõttu saame toetada vaid Eestis registreeritud ettevõtjaid. Sisuliselt tähendab see seda, et toetust saab taotleda ka rahvusvaheline kütuseettevõtja, kui ta on registreerinud oma tütarettevõtte Eestis. Ettevõtte peab sel juhul olema Eestis registreeritud enne toetuskirja ja sellega vajalike kaasnevate dokumentide esitamist Kliimaministeeriumile.

Eelnõu 3. peatükis

sätestatakse nõuded taotlusele.

Punktiga 3.1. sätestatakse, et taotleja esindusõigusliku isiku poolt digiallkirjastatud taotlus tuleb esitada Kliimaministeeriumile CEF taotlusvormil kas eesti keeles (Lisa 3) või inglise keeles (Lisa 4) Kliimaministeeriumile aadressil **e-raskeveokid@kliimaministeerium.ee** hiljemalt **28. augustil 2024. aastal kell 17:00**.

Punktiga 3.2. sätestatakse, et taotluses tuleb välja tuua grupierandi määrase artiklis 6 lõikes 2 toodud andmed, st ettevõtja nimi ja suurus; projekti kirjeldus (sh selle algus- ja lõppkuupäev), projekti toimumise koht ja kulude loetelu ning abi liik (toetus, laen garantii jne). Samuti sätestatakse punktis taotleja kohustus lisada vähemalt järgmised dokumendid, mis kinnitatakse ka käskkirja lisadena:

³ https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/docs/2021-2027/cef/wp-call/2024/call-fiche_cef-t-2024-afifgen_en.pdf

- CEF taotluse vormi B osa (inglise keeles: CEF Application Form. Technical Description (Part B)) inglise keelne mustand;
- täidetud alternatiivkütuste taristu CEF taotluste asukohtade tabel (Lisa 2).

Alapunktis 3.2.1. toodud tingimus tuleneb grupierandi määruse artiklist 6, mille kohaselt võib abi anda vaid juhul, kui abil on ergutav mõju ning **ergutav mõju** on juhul, kui taotleja on esitanud abitaotluse **enne projekti või tegevustega seotud tööde alustamist**.

Eelnõu 4. peatükis

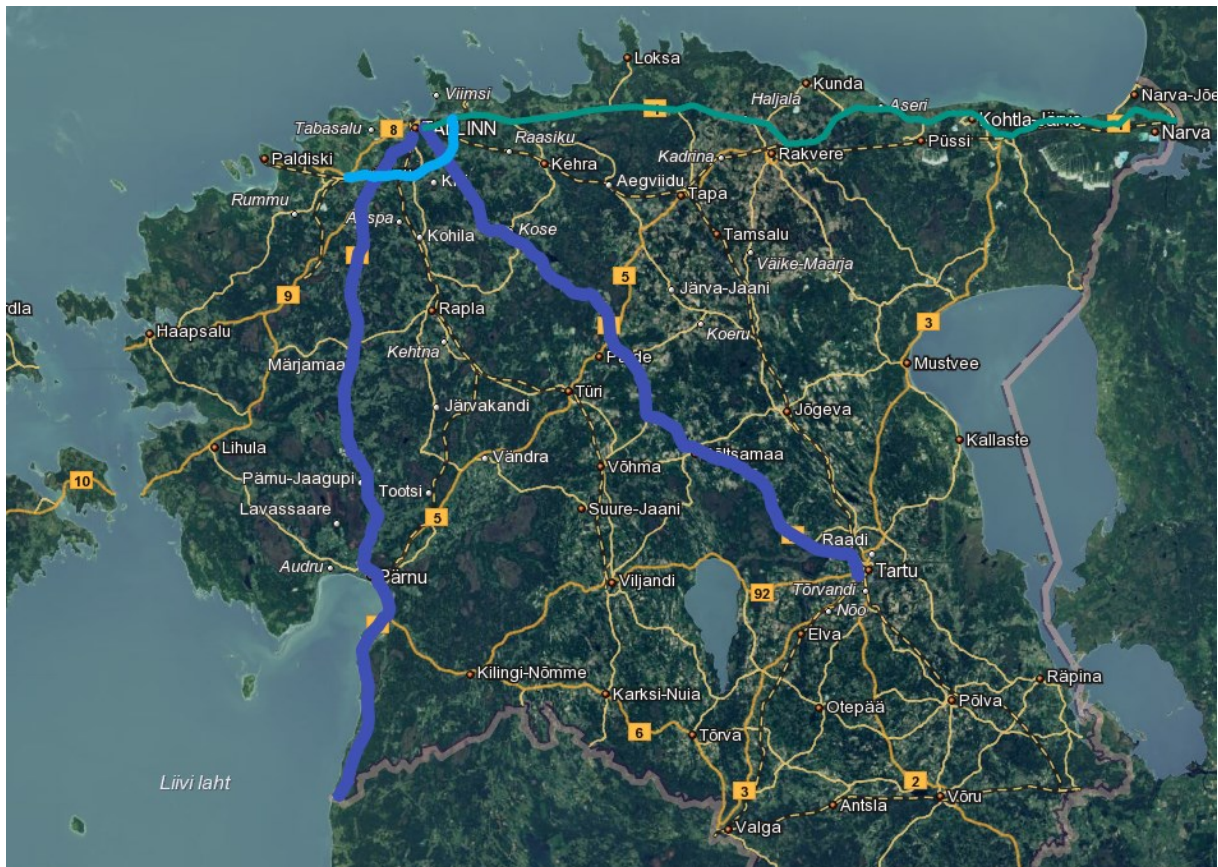
sätestatakse nõuded projektile. Toetust ning toetuskirja saab taotleda elektriliste raskeveokite laadimisparagi ehituseks:

- mis asub kuni 3 km kaugusel punktis 5 nimetatud asukoha lähimast mahasõidukohast TEN-T teelt;
- mille laadimise väljundvõimsus on TEN-T põhivõrgu teedel vähemalt 3600 kW ja TEN-T üldvõrgu maanteel 11 vähemalt 3000 kW, maanteel 1 aga 1500 kW;
- mille elektriliste raskeveokite laadimiskohad võimaldavad vähemalt 800V laadimist;
- milles on piisav ruum, et korraldada olemasoleval alal või luua uued laadimis- ja parkimiskohad korraga vähemalt samale arvule raskeveokitele, kui on loodavate laadimispunktide arv, vastavalt veokite parkimiskoha suuruse standardile EVS843;
- mis on kergelt juurdepääsetav tee mõlema sõidusuuna jaoks ning asjakohaselt viidatud.

Eelnõu 5. peatükis

määrab käskkiri ära asukohad, millistesse rajatavaid elektriliste raskeveokite laadimispunkte ollakse valmis toetama. Valik on tehtud lähtudes vajadusest saavutada Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusega (EL) 2023/1804 antud vahemaanõudeid. Iga punkti 5 alapunktina toodud asukohta või asukohtade kompleksi vaadeldakse ühe tervikuna, nii on punktis 5.2.2. km 82 Mäo piirkond ja km 113-118 Adavere-Põltsamaa piirkond vaadeldud kui üks asukoht, kus mitme alternatiivse taotluse olemasolul tehakse projektide hindamine vastavalt käskkirja peatükile 8. Asukohta alaks arvestatakse vastava TEN-T tee vastavil kilomeetritel olevast mahasõidust 3 km kauguseni.

Abikõlblike alade kaart:



Kaardil olevad maantee-jooned:

Tumesinine (põhivõrk, T2 ja T4) – laadimisjaama väljundvõimsus 3600 kW;

Helesinine (üldvõrk, T11 Tallinna ringtee) – laadimisjaama väljundvõimsus 3000 kW;

Roheline (üldvõrk, T1) – laadimisjaama väljundvõimsus 1500 kW.

Eelnõu 6. peatükis

sätestatakse abikõlblikud ja abikõlbmatud kulud.

Punktiga 6.1. sätestatakse, et abikõlblikud kulud on:

- elektrilaadimisjaamade/-punktide ja nendega seotud elektriinfrastruktuuri (sealhulgas kaablid, elektrilajaamad ja kohapealsed energiajuhtimisseadmed, akusalvestus) rajamisega seotud kulud;
- kohapealse taastuvenergia allikatest elektri tootmiseseadmete ostmise ja paigaldamise kulu;
- elektrivõrguühenduse (sealhulgas elektriliitumistasu, alternatiivsed lahendused) loomise kulu;
- kohapealsete elektrisalvestusseadmete soetamise ja paigaldamise kulu.

Punktiga 6.2. sätestatakse, et kui toetust küsitakse elektriliste raskeveokite laadimistaristu jaoks vajalikuks elektriliitumisteks, siis peab taotleja tagama, et ta kasutab ainult taastuvenergiaelektrit. Ühtlasi peab taotleja seda suutma tõendada või esitama kinnituskirja.

Punktiga 6.3. sätestatakse, et abikõlbmatud on kulud, millega seotud tegevused (sh lepingu sõlmimine) on tehtud enne CEFist saadud rahastamisotsust ning enne Kliimaministeeriumi ja taotleja vahel sõlmitud sihtfinantseerimise lepingu jõustumist. Nimetatud punkt on otseselt seotud riigiabiireeglitega.

Eelnõu 7. peatükis

sätestatakse taotluste menetlemise tingimused.

Punktiga 7.1. sätestatakse, et taotluse menetlemine koosneb:

- taotluse vastuvõtmisest;
- taotleja ja taotluse käesoleva käskkirja tingimustele vastavuse kontrollimisest;
- taotluse hindamisest;
- taotluse rahuldamise või rahuldamata jätmise otsuse tegemisest.

Taotleja esitab taotluse Kliimaministeeriumi aadressile e-raskeveokid@kliimaministeerium.ee, millelt liigub taotlus nii Kliimaministeeriumi kui ka Transpordiameti seotud ametnikele.

Taotleja ja taotluse käesoleva käskkirja tingimustele vastavuse kontrollimist ja hindamist teostab Transpordiamet ning esitab hindamisetulemused koos eelistusnimekirjaga Kliimaministeeriumile. Taotluse rahuldamise või rahuldamata jätmise otsuse teeb Kliimaministeerium.

Eelnõu 8. peatükis

sätestatakse taotluse vastuvõtmine vastavaks tunnistamise ja hindamise tingimused.

Punktiga 8.1. sätestatakse, et Kliimaministeerium võtab vastu kõik punktis 3.1 nimetatud tähtjaks nimetatud aadressile saabunud taotlused ning edastab need Transpordiametile kontrollimiseks ja hindamiseks. Kliimaministeeriumi aadressi e-raskeveokid@kliimaministeerium.ee jaotuskava kohaselt liiguvad kirjad otse Transpordiameti seotud ametnikele. Tähtpäevast hiljem saabunud taotlused jätab Kliimaministeerium läbivaatamata.

Punktiga 8.2. sätestatakse, et taotluse vastuvõtmisest või läbivaatamata jätmisest teavitab Kliimaministeerium taotlejat taotluse laekumisel e-maili teel samal aadressil, kust taotlus saadeti.

Punktiga 8.3. sätestatakse, et Transpordiamet kontrollib saabunud taotluste vastavust käesoleva käskkirja punktide 3 ja 4 ning taotleja vastavust käskkirja punktide 2.

Punktiga 8.4. sätestatakse, et tingimustele vastavad taotlused tunnistab Transpordiamet vastavaks ning teostab hindamise. Tingimustele mittevastavate taotluste kohta teeb Transpordiamet ministeeriumile ettepaneku teha taotluse mitterahuldamise otsus.

Punktiga 8.5. sätestatakse, et kui tingimustele vastavate elektriliste raskeveokite laadimisparkide loomise projektide kogueelarve ületab meetme kogueelarvet hindab Transpordiamet projekte järgmiste kriteeriumite alusel:

8.5.1. toetusvajadus käesolevast meetmest - 80% lõpphindest;

8.5.2. raskeveokijuhtidele vajalike muude teenuste (sanitaarruumid, toit jne) olemasolu või loomine laadimispargi vahetus läheduses - 20% lõpphindest.

Punktiga 8.6. sätestatakse, et hindamise tulemusel koostab Transpordiamet pingeread, kus suurema punktisumma saanud taotlus asub kõrgemal, iga punktis 5 nimetatud maantee kohta eraldi.

Punktiga 8.7. sätestatakse, et Transpordiamet edastab pingeread Kliimaministeeriumile 10 tööpäeva jooksul punktis 8.1 nimetatud tähtpäevast alates.

Punktiga 8.8. sätestatakse, et Kliimaministeerium rahuldab taotlused pingeridade alusel alustades kõrgeima punktisumma saanud taotlusest kuni eelarvevahendite ammendumiseni järgmises järjekorras:

1. maantee 4 (Tallinn–Pärnu–Ikla) projektid;
2. maantee 2 (Tallinn–Tartu) kuni km 179,4 projektid;
3. maantee 1 (Tallinn–Narva) projektid;
4. maantee 11 (Tallinna ringtee) projektid.

Punktiga 8.9. sätestatakse, et kui samasse punktis 5 nimetatud piirkonda on esitatud mitu projekti, rahuldatakse ainult kõrgeima punktisumma saanud taotlus. Teisi taotlusi ei rahuldata olenemata nende kohast pingereas.

Punktiga 8.10. sätestatakse, et kui eelarve täitumise tõttu ei ole võimalik projekti täies mahus rahastada, võib Kliimaministeerium teha taotlejale ettepaneku taotlust muuta ja vähendada eelarve mahtu. Nimetatud muudatus ei mõjuta projekti kohta pingereas.

Punktiga 8.11. sätestatakse, et Transpordiamet ja Kliimaministeerium käsitlevad taotlusi konfidentsiaalselt ning tunnistavad need läbivaatamisel ja hindamisel ametkondlikuks kasutamiseks taotleja poolt vastava märke lisamisel taotluse kaaskirjale.

Eelnõu 9. peatükis

sätestatakse toetuse määr ja abikõlblikkuse periood.

Punktiga 9.1. sätestatakse, et toetuse määr projekti kogumaksumusest keskmise suurusega ettevõtja puhul on kuni 45% ning suurettevõtja puhul kuni 25% abikõlblikust kulust, kuid mitte rohkem kui 2 miljonit eurot taotleja kohta.

Toetuse maksimaalne (kuni 25% või 45%) määr tuleneb riigiabi reeglitest vastavalt grupierandi määrusele⁴. Toetuse põhisumma on 20% projekti abikõlblikust maksumusest, ning + 20 protsendipunkti võrra keskmise suurusega ettevõtjate puhul **või** + 30 protsendipunkti võrra väikeettevõtjate puhul. Suurettevõtjal ei suurendata toetuse määra ning tema saab 20% põhisumma + 5% piirkond = 25%. Keskmise suurusega ettevõtja saab 20% põhisumma + 20% keskmise suuruse eest + 5% piirkond = 45%.

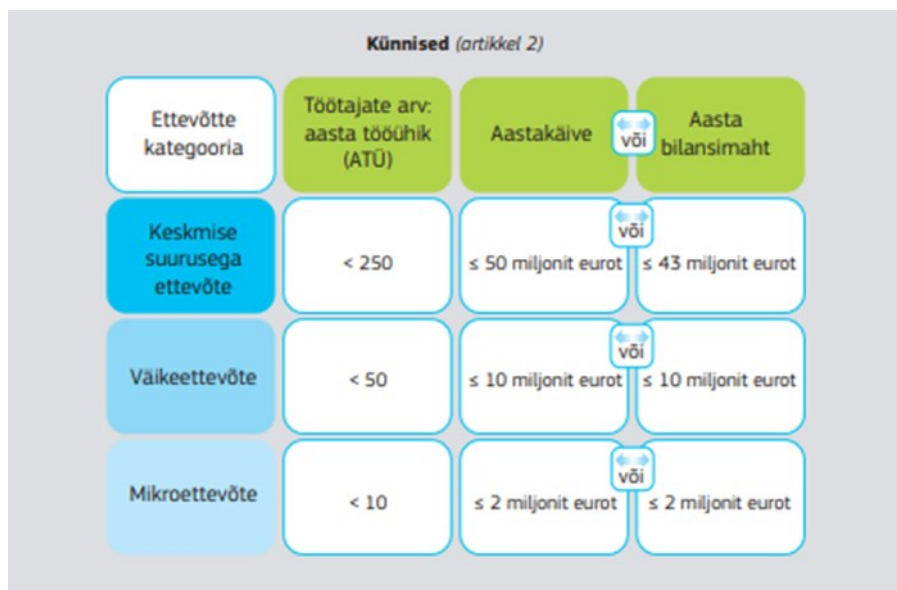
Abi osakaalu ja abikõlblike kulude arvutamisel ei võeta arvesse abikõlblikelt kuludelt arvestatud käibemaksu, mis kuulub hüvitamisele kohaldatava riikliku maksuõiguse alusel.

Väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjate kriteeriumid on sätestatud grupierandi määruse lisas I. Mikro-, väikeste ja keskmise suurusega (VKE) ettevõtjate kategooriasse kuuluvad ettevõtjad, millel on vähem kui 250 töötajat ja mille aastakäive ei ületa 50 miljonit eurot ja/või

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:02014R0651-20230701>

aastabilansi kogumaht ei ületa 43 miljonit eurot. Juhul, kui ettevõtja ületab VKE kategooria kriteeriume, siis loetakse, et tegemist on suurettevõtjaga.

Joonis: Keskmise suurusega ettevõtja klassifikatsioon



Punktiga 9.2. sätestatakse, et projekti abikõlblikkuse periood algab mitte varem kui sihtfinantseerimise lepingu sõlmimise hetkest ja lõpeb CEFi projekti lõpptähtajaga.

Lepingu sõlmimisel ja toetuse eraldamisel tuleb järgida riigiabi reegleid vastavalt üldise grupierandi määruse artiklile 36a. Projekti abikõlblikkuse perioodi algus on otseselt seotud riigiabi reeglitega ning alapunktiga 6.3, kus sätestatakse, **abikõlbmatud** on kulud, millega seotud tegevused (sh lepingu sõlmimine) on tehtud **enne** CEFist saadud rahastamisotsust ning enne Kliimaministeeriumi ja taotleja vahel sõlmitud sihtfinantseerimise lepingu jõustumist.

Eelnõu 10. peatükis

sätestatakse toetuse väljamaksmise tingimused.

Punktiga 10.1. sätestatakse, et toetuse väljamaksmine toimub pärast investeeringuobjektile kasutusloa saamist.

Punktiga 10.2. sätestatakse, et toetust makstakse abikõlbliku kulu hüvitamiseks käesolevas käskkirjas ja taotluse rahuldamise otsuses sätestatud tingimustel.

Punktiga 10.3. sätestatakse, et toetust makstakse tegelike kulude alusel. See tähendab, et taotleja peab ministeeriumile kontrollimiseks koos maksetaotlusega esitama ka kogu dokumentatsiooni ja arved ning tasumist tõendavad dokumendid.

Punktiga 10.4. sätestatakse, et toetuse saaja esitab makse saamise taotluse ja nõutud dokumendid ja tõendid kliimaministeeriumile punktis 3.1 toodud e-posti aadressile.

Punktiga 10.5. sätestatakse, et maksetaotlusele lisatakse järgmised dokumendid:

1. Projekti aruanne mis kajastab vähemalt:
 - asukohaplaani;
 - projektijooniseid;

- seletuskirja;
 - projekti avalikustamise nõuete täitmist tõendavad materjalid.
2. lepingud;
 3. arved või muud raamatupidamisdokumendid;
 4. raamatupidamises projektiga seotud abikõlblike ja abikõlbmatute kulude eristamist tõendav dokument;
 5. garantii, kindlustuse või täitmistagatise dokument, kui neid nõutakse lepingutes.

Punktiga 10.6. sätestatakse, et Kliimaministeerium kontrollib väljamakse taotlust ja lisatud dokumente. Kui taotluses või lisatud dokumentides avastatakse puuduseid antakse taotlejale kuni 10 tööpäevane tähtaeg puuduste kõrvaldamiseks.

Punktis 11 sätestatakse grupierandi määrusest tulenev abi andja kohustus säilitada abi andmisega seotud dokumente kümme aastat alates viimasest taotluse rahuldamise otsuse tegemisest.

Olemasolevad võimsused vs saavutatav väljundvõimsus

Kui laadimispunktis on täna näiteks peamiselt sõiduautodele mõeldud laadimistaristu olemas, mille väljundvõimsus kokku on 700 kW, tuleb siiski 3600 kilovatti laadimisvõimsust lisaks luua ehk 2030. lõpuks olema see 3600 kW kättesaadav raskeveokitele läbi pistikute või/ja parkimiskohtade (nõue tuleneb regulatsiooni (EL) 2023/1804 artikkel 4 punkt 1 alapunktidest c ja d), st see 3600 kW peab olema reserveeritud raskeveokitele. Samas saab sõiduauto ka veoauto laadimiskoha peal vajadusel voolu võtta (analoogiliselt vedelkütusega – mõnda sõiduauto saab ka veokitele mõeldud tankurist tankida). Kui selleks ajaks on olemas ja paigaldatud ka megavatt-laadijad, siis võib see tähendada suhteliselt väikest ruumivajadust, mis erinevalt pistikutest on siin oluliselt kriitilisem nõue.

Sihtfinantseerimisleping

Sihtfinantseerimisleping sõlmitakse Kliimaministeeriumi ja elektrilaadimistaristu arendaja vahel pärast seda, kui elektrilaadimistaristu arendaja on CEFist saanud rahastamisotsuse. Lepingu sõlmimisel ja toetuse eraldamisel tuleb järgida riigiabi reegleid vastavalt „Komisjoni määruse (EL) nr 651/2014, 17. juuni 2014, ELi aluslepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamise kohta, millega teatavat liiki abi tunnistatakse siseturuga kokkusobivaks“ artiklile 36a.

Sihtfinantseerimislepingus (vorm SK lisa 1) lepitakse muuhulgas kokku, et projektiga seotud veebilehel ja tööde teostamise objektil tuleb esitada CEF projekti nimetus, kirjeldus, viide rahastusallikatele sõnastuses **„Kaasrahasanud Euroopa Liit ning Eesti riik kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise tulust“ ning CEF EL-sümboolika.**

Projektide elluviimist ja toetusega seotud kulusid on kavas kontrollida sihtfinantseerimise lepingu täitmisel esitatava abikõlblike kulude aruande abil, kus toetuse saaja tõendab kuludokumentide koopiatega nende kulude vastavust käskkirja tingimustele.

Lepingusse lisatakse ka punkt, et kui toetust küsitakse elektriliste rakseveokite laadimistaristu jaoks vajalikuks elektriliitumisteks, siis peab taotleja tagama, et kasutatakse ainult taastuvenergiaelektrit. Kvoodikauplemise vahenditest ei ole võimalik rahastada fossiilsetest allikatest toodetud elektri kasutamist.

3. Käskkirja vastavus Euroopa Liidu ja siseriiklikule õigusele

Käskkirja koostamise vajadus tuleneb Euroopa Liidu alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määrusest. Määrus on otsekohalduv, kuid selle rakendamiseks on vaja viia riigisisene õigus sellega kooskõlla, sh määrata identifitseerimistunnuste registreerimise organisatsioon riigi tasandil. Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määrust hakati kohaldama 13. aprillil 2024. aastal.

4. Käskkirja mõju

Mõjude hindamisel lähtuti mõjude hindamise metoodika dokumendist⁵, mis oli koostatud Justiitsministeeriumi ja Riigikantselei koostöös.

4.1. Demograafiline mõju

Alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruse eesmärk on tagada tiheda ja laialt levinud alternatiivkütuste taristu võrgustiku kättesaadavus ja kasutatavus kogu Euroopa Liidus. Kõik alternatiivkütustega sõidukite kasutajad peavad saama hõlpsalt Euroopa Liidus liikuda, kuna seda võimaldab põhitaristu, nagu maanteed, sadamad ja lennujaamad.

Tänapäeval ei vasta üldsusele juurdepääsetav alternatiivkütuste taristu kasutajate vajadustele täies mahus. Kasutajate jaoks on tihti mureks, et enne alternatiivkütuse lõppemist ei pruugi olla võimalik sobivat tankimis- või laadimispunkti leida. Euroopa Komisjoni poolt läbi viidud analüüsis märkis 80% osalejatest, et neil sageli esineb probleeme alternatiivkütuste taristu leidmisega. Eriti aktuaalne on eelmainitud probleem Eesti puhul. Vastavalt Scania poolt edastatud informatsioonile, eksisteerib tänapäeval Eestis 2 akuga sõitvat raskeveokit, mis laadivad ettevõtte laos. Raskeveokitele ette nähtud laadimispunktid on riigis puudu, mistõttu Scania raskeveokite läbitav teekond ja reisimine riigi sees on piiratud. Konsultatsioonil laadimistaristu esindajatega oli mainitud, et elektrilisi raskeveokeid omavad ettevõtted teistest Euroopa Liidu riikidest soovivad vedada kaupa Eestisse, kuid seda takistab puudulik laadimistaristu.

Kõik eelpool välja toodud probleemistikud teevad alternatiivkütusega sõidukiga reisimise keeruliseks. Negatiivsed kasutajakogemused sunnivad ettevõtteid loobuma alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite ostust ning seeläbi tekitavad takistusi alternatiivkütustele üleminekul ja Euroopa Liidu poolt seatud eesmärgi kliimaneutraalsuse saavutamiseks täitmisel. Lisaks võib selline turu killustatus kahjustada konkurentsi, tuua kaasa suuremaid kulusid erinevatele turuosalistele ja raskendada uuenduslike teenuste arendamist. Antud probleem mõjutab lõpuks tarbijaid ja taristuteenuste pakkujaid.

4.2. Mõju majandusele

Meede aitab kaasa alternatiivkütuste laiemale kasutamisele, vähendades potentsiaalselt kütuseaktsiisi laekumist. Samal ajal väldib meede võimalikke trahve alternatiivkütuste taristu määruse tähtaegse täitmatajätmise eest ning vähendab Eesti väliskaubanduse puudujääki, asendades importkütuse kohaliku roheenergiaga.

Mõju ettevõtetele – meede toetab laadimistaristu loojaid finantsvajaku ületamisel turutõrke olukorras ning võimaldab neil turule tuua elektriliste raskeveokite laadimisteenus. Tänapäeval

⁵ [Mõjude hindamise metoodika 2021](#). Justiitsministeerium ja Riigikantselei.

on Eestis vaid 2 elektrilist raskeveokit ja ei ole ühtegi neile ettenähtud laadimispunkti. Euroopa Liidu määrus alternatiivkütuste laadimistaristu arendamise kohta paneb kohustusi liikmesriigile, mitte erasektorile. Laadimistaristu omamine ja opereerimine ei ole riigi huvides ning erasektor ei ole hetkel huvitatud raskeveokite laadimistaristut arendama, kuna puudub nõudlus ja tegemist on väga suure investeeringuga. See tähendab omakorda, et tehtavad investeeringud on suured ning elektrilised raskeveokid hakkavad Eestisse hästi vaikselt jõudma, mistõttu kasu teenimine on päris kauge tulevik. Avalikul konsultatsioonil erasektori esindajatega jõuti järelduseni, et erasektor on valmis riiki Euroopa Liidu eesmärkide täitmisel aitama, kuid ilma toetusmeetmeta ei kaalu nad raskeveokitele ette nähtud laadimistaristu arendamist. Raskeveokite laadimistaristu arendamisel tuleb arvesse võtta selle infrastruktuuri ja elektrisüsteemi koostoimet ning Euroopa Liidu poliitikat. Raskeveokite laadimispunktide loomist ja käitamist tuleb arendada konkurentsivõimelise turuna, millel on avatud juurdepääs kõigile osalistele, kes on huvitatud laadimistaristu kasutuselevõtust või käitamisest. Euroopa Liidu määruse alternatiivkütuste kasutuselevõtu kohta eesmärk on hõlbustada turujõudude tööd ja aidata selle algatusega kaasa Euroopa majanduskasvule.

Suhtlesime Scania esindajaga ning tema ütles, et paljud kaubavedudega tegelevad ettevõtted teistest EL riikidest on huvitatud oma elektriliste raskeveokitega Eestisse tulla, kuid praegu seda teha ei saa kuna puudub võimalus laadida.

4.3. Mõju elu- ja looduskeskkonnale

Raskeveokid toodavad transpordisektoris suure osa saastest. See on suuresti tingitud sellest, et raskeveokid kasutavad suurema tõenäosusega rohkem saastavaid diiselmootoreid, nende kütusesäästlikkus on madal ja nendega sõidetakse teiste sõidukitega võrreldes rohkem kilomeetreid. Need omadused koos võimendavad nende negatiivset mõju kliimale, majandusele ja tervisele. Diislikütuse saaste koosneb ligi 40 mürgisest kemikaalst, mis võivad põhjustada kõrget vererõhku, verehüübeid, kopsuhaigusi, allergiaid, astmat, insulti, südameinfarkti ja raseduse tüsistusi. Lapsed on eriti haavatavad kahjulike tervisemõjude, näiteks ägenevate allergiate suhtes, sest nad hingavad 50 protsenti rohkem õhku ühe kilogrammi kehakaalu kohta kui täiskasvanud. Osa sellest diisliheitest tekib siis, kui juhid jätavad oma raskeveokid sisselülitatud mootoriga tühikäigule, kuni ootavad kauba pealevõtmist või kui nad puhkavad raskeveokitele ettenähtud turvaparklates. Kuigi juhid saavad tühikäigul töötades tekkivaid heitkoguseid vähendada, kasutades lisajõuseadmeid või kütte- ja jahutustehnoloogiaid, võib raskeveokite elektrifitseerimine leevendada mitmesuguseid keskkonna- ja rahvatervisega seotud riske, aidata parandada õhukvaliteeti ja vähendada müra.

5. Kooskõlastamine

Eelnõu sisu tutvustati kõigile Eestis tegutsevatele kütuseettevõtjatele (avalik konsultatsioon GBER artikkel 36a lg10 mõistes) 3. juulil 2024. a. ning kohtumise tulemusena on täiendatud nii eelnõud kui ka seletuskirja teksti.

LISA: Sihtfinantseerimislepingu näidis põhi (sõnastus võib muutuda lepingu sõlmimise käigus)

LEPING nr ...

/kuupäev vastavalt digiallkirjastamise kuupäevale/

Kliimaministeerium (edaspidi tellija), mida esindab kantsler Keit Kasemets, kes tegutseb põhimääruse alusel,
ja

..... (edaspidi täitja), mida esindab juhatuse liige/ esimees põhikirja alusel, keda nimetatakse edaspidi pool või koos pooled, leppisid kokku alljärgnevas (edaspidi leping):

1. Finantseerimise summa ja sihtostarve

1.1. Lähtudes kliimaministri2024. a käskkirjast nr „Meetme „Alternatiivkütustuste taristu arendamine (elektri- ja vesiniku laadimistaristu loomine)“ tingimused Euroopa Ühendamise Rahastu toetuskirja ning riigi toetuse saamiseks ja vahendite eraldamiseks raskeveokite elektrilaadimistaristu jaoks“ (edaspidi ministri käskkiri) toetada täiendavalt CEF toetusele elektriliste raskeveokite laadimispunktide rajamist.

1.2. Eraldatav sihtotstarbeline toetus on riigiabi, mille puhul peab järgima Euroopa Komisjoni 17. juuni 2014. a määrust (EL) nr 651/2014 ELi aluslepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamise kohta, millega teatavat liiki abi tunnistatakse siseturuga kokkusobivaks (ELT L 187, 26.06.2014) artikli 36a tähenduses ning sellele kohaldatakse nimetatud määruses ja konkurentsiseaduse §-s 34² sätestatud.

1.3. Elektriliste raskeveokite laadimispunkti (asukoht) rajab(täitja).

1.4. Kliimaministeerium (KliM) rahastab(täitjat) sihtotstarbeliselt kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise tulust summas (summa sõnades) eurot (edaspidi toetus). Toetuse määr abikõlblikest kuludest on %.

1.5. Punktis 1.3 toodud summa ja toetuse määr on lõplik ning seda ei suurendata.

2. Üldsätted

2.1. Toetust on lubatud kasutada ministri käskkirjas sätestatud kulude katmiseks kooskõlas grupierandi määruse artiklile 36a.

2.2. Toetust ei ole lubatud kasutada halduskulude katmiseks.

2.3. Toetus makstakse välja ühes osas pärast elektriliste raskeveokite laadimispunktile kasutusloa saamist.

3. Poolte kohustused

3.1. Täitja kohustub:

3.1.1 kasutama talle eraldatud sihtotstarbelist toetust heaperemehelikult, kooskõlas õigusaktidega ja vastavalt käesolevale lepingule;

3.1.2 kooskõlastama enne kohustuste võtmist KliMiga nimekirja kuludest, mille eest tasumiseks kavandatakse kasutada ülalnimetatud toetust ning toetuse kasutamise ajakava;

3.1.3 pidama toetuse kasutamise kohta arvestust vastavalt raamatupidamise seadusele;

3.1.4 säilitama tegevustega seotud dokumente õigusaktides sätestatud tähtaja jooksul;

3.1.5 esitama KliMile saadud toetuse kasutamise kohta kuluaruande tehtud kulude kohta hiljemalt 20 päeva pärast elektriliste raskeveokite laadimispunktile kasutusloa saamist. Koos kuluaruandega esitatakse aruanne ka tegevuste sisulise täitmise kohta;

3.1.6 tegevuste sisulise täitmise aruandes peab esitama:

3.1.6.1 ülevaate teostatud töödest;

3.1.6.2 ülevaate soetatud seadmetest;

3.1.6.3 ülevaate tasutud elektriliitumistasudest;

3.1.7 koos sisuaruandega esitama toetuse arvel kulutuste tegemist tõendavate algdokumentide koopiad;

3.1.8 esitama KliMile väljamaksetaotluse;

3.1.9 KliMi kirjalikul nõudel kandma neljateistkümne (14) päeva jooksul mitte-sihtotstarbeliselt kasutatud või kasutamata jäänud toetuse osa Rahandusministeeriumi arveldusarvele SEB pank – EE891010220034796011 (SWIFT: EEUHEE2X) või Swedbank – EE932200221023778606 (SWIFT: HABAE2X) viitenumber 2800049395;

3.1.10 nimetama KliMi lepingu esemes kirjeldatud tegevuse toetajana kõigis asjakohastes olukordades ja projektiga seotud veebilehel ja tööde teostamise objektil esitama CEF projekti nimetuse, kirjelduse, viite rahastusallikatele sõnastuses: „Kaasrahastanud Euroopa Liit ning Eesti riik kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise tulust“ ning CEF EL-sümboolika.

3.2. KliM kohustub:

3.2.1 vaatama läbi punkti 3.1.5 kohaselt esitatud aruanded 10 tööpäeva jooksul;

3.2.2 kandma punktis 1.3 nimetatud summa üle esimesel võimalusel pärast punktis 2.2 nimetatud väljamaksetaotluse esitamist.

3.2.3 kooskõlastama nimekirja kuludest, mille eest tasumiseks kavandatakse kasutada ülalnimetatud toetust või teavitama mitte kooskõlastamisest esimesel võimalusel, kuid mitte hiljem kui 2 tööpäeva jooksul.

4. Informeerimise ja andmete esitamise kohustus

4.1.(täitja) on kohustatud viivitamatult teatama KliM-le:

4.1.1 igast finantseerimisega seotud kohtulikust menetlusest või selle võimalikkusest;

4.1.2 oma kavandatavast likvideerimisest ja/või ümberkujundamisest;

4.1.3 kõikidest asjaoludest, mis takistavad lepingu täitmist või võivad muuta tegevuste teostamise võimatuks;

4.1.4 lepingu täitmisel esinevatest muudest probleemidest.

4.2. Pool teatab teisele poolele lepingu rikkumisest, kirjeldades rikkumist piisavalt täpselt kolmekümne (30) päeva jooksul arvates päevast, millal sai teada või pidi teada saada lepingu rikkumisest. Lepingu rikkumisest ei pea teatama, kui lepingu rikkumine seisneb lepingus sätestatud tähtajaks mõne dokumendi üleandmata jätmises.

4.3. Õigusaktides kehtestatud korras on(täitja) kohustatud andma kolmandatele isikutele informatsiooni tegevuste käigu ja sisu kohta ning vajadusel esitama asjakohaseid dokumente.

5. Järelevalve

5.1. Kliimaministeeriumil, Rahandusministeeriumil ja Riigikontrollil on õigus kontrollida(täitja) esitatud aruannete õigsust, toetuse saamise aluseks olevate asjaolude paikapidavust ning toetuse kasutamise sihipärasust ja mõjusust.

5.2. KliMil on õigus tutvuda enne tegevuse teostamist, tegevuse elluviimise ajal ning pärast tegevuse lõppemist kõigi(täitja) projektiga seotud dokumentidega, sealhulgas kõigi asjakohaste raamatupidamis- ja finantsdokumentidega, millel on KliM hinnangul tähtsust toetuse sihtotstarbelise ja tõhusa kasutamise hindamisel või toetuse saamise tingimuseks olevate asjaolude paikapidavuse ja toetuse kasutamise sihipärasuse kontrollimisel.

5.3. Vajadusel on KliMil õigus nõuda tegevuste ja kulutuste kohta täiendavat informatsiooni, täiendavaid aruandeid, seletuskirju ja raamatupidamise algdokumentide koopiaid ning teha päringuid asjakohastes registritesse.

6. Tagasimaksmise kohustus

6.1. Toetuse mittesihtotstarbelise kasutamise või lepingutingimuste rikkumise korral on KliMil õigus leping ühepoolsetl lõpetada ja nõuda toetuse tagastamist.

6.2. KliMil on õigus leping ühepoolset lõpetada ning nõuda toetuse või osa sellest tagastamist, kui(tellija):

6.2.1 on esitanud käesoleva lepingu sõlmimisel või täitmisel valeandmeid;

6.2.2 ei ole hoidnud korras tegevustega seotud dokumente ning KliMil ei ole võimalik veenduda, et toetust on kasutatud vastavalt käesolevas lepingus kokkulepitule;

6.2.3 on sõlminud tööde teostamiseks lepingud, korraldanud tööd või teostanud tööde üle järelevalvet viisil, mis ei ole taganud toetuse säästlikku ja kontrollitavat kasutamist;

6.2.4 ei ole järginud õigusaktidega tegevuse teostamisele kehtestatud protseduure;

6.2.5 ei ole esitanud tegevuste kohta aruandeid käesolevas lepingus sätestatud korras.

6.3.(täitja) kohustub tagastama toetuse kuu aja jooksul pärast KliMilt vastavasisulise kirjaliku nõudmise saamist lepingu punktis 3.1.9 nimetatud arveldusarvele. Tagasi ei pea maksma sihtotstarbeliselt kulutatud summasid, kui need on dokumentaalselt tõestatud ning KliM aktsepteerib kuludokumente. Kui toetust tähtpäevaks ei tagastata, maksab toetuse saaja tagasimaksmisele kuuluva toetuse summa jäägilt viivist 0,2% päevas.

7. Vastutus

7.1. Pooled täidavad oma kohustusi nõuetekohaselt, mõistlikult, heas usus, hoolsalt ning arvestades häid tavasid ja praktikat.

7.2. Pooled vastutavad oma kohustuste süülise mittetäitmise korral, kui täitmisest keeldumise õigus ei tulene lepingust või seadusest.

7.3. Kohustuse rikkumine on vabandatu, kui pool rikkus kohustust vääramatu jõu tõttu. Vääramatu jõud on asjaolu, mida rikkunud pool ei saanud mõjutada ja mõistlikkuse põhimõttest lähtudes ei saanud temalt oodata, et ta lepingu sõlmimisel selle asjaoluga arvestaks või seda väldiks või takistava asjaolu või selle tagajärje ületaks.

7.4. Pooled ei vastuta kohustuste täitmata jätmise eest, kui lepingu mittekohase täitmise põhjustab teine pool oma lepingust tulenevate kohustuste täitmata jätmisega.

7.5. KliM ei vastuta kaudsete kahjude eest, mis(täitjal) on tekkinud (nt saamata jäänud tulu, valuuta(kursi) muutusest tulenev võimalik kahju).

8.(täitja) kinnitus

8.1.(täitja) kinnitab, et ta on:

8.1.1 tutvunud põhjalikult käesoleva lepinguga;

8.1.2 esitanud kõik toetuse saamiseks olulised ja tõesed andmed;

8.1.3 käesolevas lepingus on väljendatud kõik tegevuste rahastamist puudutavad kokkulepped.

8.2. Lepingu allkirjastamisega kinnitab(täitja), et ta on järginud kõiki reegleid, mis tema suhtes on lepingus esitatud kohustuste võtmiseks ette nähtud, korraldab nõutavad toimingud ja tööd, mis on vajalikud lepingus nimetatud tegevuste läbiviimiseks ning saanud vajalikud load ja kooskõlastused, et nii temal kui ka tema esindajal on kõik vajalikud põhimääruse või põhikirja ja muude õigusaktidega antud volitused lepingu allakirjutamiseks ning et lepingu sõlmimine ja täitmine ei riku ega ületa tema volitusi ega tegevusi reguleerivate õigusaktide või muude dokumentide mistahes sätteid.

8.3.(täitja) on teadlik, et käesolev leping on avalik avaliku teabe seaduse kehtestatud korras.

9. Poolte esindajad

9.1. KliMi esindajateks on lepinguga seotud küsimustes, tööde üleandmisel ja vastuvõtmisel on liikuvuse arengu ja investeringute osakonna peaspetsialist Anastasija Moskvitsjova, tel: +372 5885 1057, e-post: Anastasija.Moskvitsjova@kliimaministeerium.ee või liikuvuse arengu ja investeringute osakonna ekspert Ursula Sarnet, tel: +372 715 3404, e-post: Ursula.Sarnet@kliimaministeerium.ee.

9.2.(täitja) esindaja lepinguga seotud küsimustes ning tööde üleandmisel ja vastuvõtmisel on(täitja nimi) tel: +372, e-post:

10. Lepingu muutmine

10.1. Lepingu muudatused, sealhulgas täiendused ja parandused vormistatakse kirjalikult ning jõustuvad allakirjutamise hetkest, kui pooled ei lepi kokku teisiti. Kirjalikult kokkulepitust erinevat poolte käitumist ega esindusõiguseta isikute tahteavaldusi ei loeta lepingu muutmiseks. Käesolevat lepingut puudutavad suulised kokkulepped ei ole pooltele siduvad.

10.2. Lepingu muutmist sooviv pool esitab sellekohase kirjaliku ettepaneku teisele poolele, kes teatab oma nõustumisest või mittenõustumisest kahe nädala jooksul. Kui teine pool ei ole kahe nädala jooksul reageerinud, loetakse ettepanek tagasilükatuks.

11. Muud sätted

11.1. Lepingu pooled lähtuvad vaidluste lahendamisel heast tahtest, eeldades järgmist:

11.1.1 lepingu pooled peavad silmas ühist eesmärki ning lepingu täitmise käigus ei ole kummalgi poolel soovi teise poole kahjustamiseks;

11.1.2 kõik lepingut puudutavad vaidlusküsimused, mida ei ole võimalik lahendada poolte kokkuleppel, lahendatakse vastavalt Eesti Vabariigi õigusaktidele.

11.2. Leping on allkirjastatud digitaalselt ja jõustub allakirjutamise hetkest, kui viimane pooltest on digitaalselt allkirjastanud lepingu.

11.3. Leping kehtib poolte kõikide kohustuste täitmiseni, kuid mitte kauem kui 36 kuud alates projekti algusest.

Poolte rekvisiidid

Tellijä

Täitja