

## 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<sup>1</sup> lõike 5 alusel. Eelnõu eesmärk on taastuvenergia osatähtsuse kasvamine ning kasvuhoonegaaside heite vähendamine Eesti transpordisektoris elektrimootoriga busside (edaspidi *elektribuss*) kasutuselevõtu abil.

Toetusmeetme eesmärgiks on aidata vähendada kasvuhoonegaaside emissiooni elektribusside kasutuselevõtu abil ning täidetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist (EL) 2019/1161, millega muudetakse direktiivi 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantesõidukite 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 kohalike elanike ühistranspordile üleminekut, sest aitab kohaliku omavalitsuse üksusel (edaspidi *KOV*) investeerida ühistranspordi arengusse ning vähendab KOV-i jaoks kapitalikuluseid 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 kliimanetraalsuse 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 maantesõidukite direktiivi (Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2019/1161, millega muudetakse direktiivi 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantesõidukite 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 maantesõiduki 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. Täna on edukalt käivitunud biometaan kasutamine Eesti transpordisektoris. Selleks, et transpordisektoris kasutatavaid kütuseid mitmekesistada, on kasulik uusi lahendusi kogemuste saamiseks esmalt väiksemas mahus katsetada. Käesoleva pilootprojektiga luuakse võimalus kasutajakogemuse saamiseks elektrimootoriga busside 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 *õpilastranspordis*) 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.<sup>1</sup> Elektribussi energiasääst võrreldes diislbussiga 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.<sup>2</sup> M1 kategooria elektribussi energiasääst võrreldes samaväärse diiselmootoriga bussiga on 28,1 megavatt tundi aastas, kui läbisõit on 30 000 kilomeetrit.

Projekti töötab välja Regionaal- ja Põllumajandusministeerium (edaspidi *ministeerium*) ning KIK. Toetuse taotlusi menetleb, teeb toetavale 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

<sup>1</sup> Diisli heitemäär on 95,1 t(CO<sub>2</sub>e)/TJ . M3 kategooria diislbussi 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(CO<sub>2</sub>e)/a. 5 diislbussi KHG heide 217 t(CO<sub>2</sub>e)/a.

<sup>2</sup> Diisli heitemäär on 95,1 t(CO<sub>2</sub>e)/TJ . M1 kategooria diislbussi 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(CO<sub>2</sub>e)/a. 10 diislbussi KHG heide 118,1 t(CO<sub>2</sub>e)/a.

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 kõnealuse eelnõu jõustumist.

Eelnõu ja seletuskirja koostasid ministeeriumi ühistranspordi osakonna juhataja Andres Ruubas (55973205; e-post: [Andres.Ruubas@agri.ee](mailto:Andres.Ruubas@agri.ee)) ja ühistranspordiosakonna nõunik Kristella Kukk (56767894; e-post: [kristella.kukk@agri.ee](mailto:kristella.kukk@agri.ee)), Sihtasutus Keskkonnainvesteeringute Keskuse (edaspidi KIK) meetmekoordinaator Kristjan Kalda (5880 0265; e-post: [kristjan.kalda@kik.ee](mailto:kristjan.kalda@kik.ee)), KIK-i jurist Jaanika Vilde (5880 0207; e-post: [jaanika.vilde@kik.ee](mailto:jaanika.vilde@kik.ee)). Eelnõule on juriidilise ekspertiisi teinud ministeeriumi õigusosakonna peaspetsialist Romet Viikmäe (625 6176; e-post: [Romet.Viikmae@agri.ee](mailto:Romet.Viikmae@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 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 heitevabade taastuvenergiat efektiivselt kasutavate sõidukite vastu. Elektribusside toetusmeede aitab täita transpordieesmärki ning puhaste sõidukite direktiivist tulenevatesse eesmärkidesse. Taastuvenergia peab moodustama transpordisektori lõpptarbimises 2030. aastaks 14%<sup>3</sup>. Eurostati andmete põhjal oli Eestis 2022. aastal taastuvenergia osakaaluks transpordisektoris oli 8,48%<sup>4</sup>. Toetusega soetatud elektribussides on

---

<sup>3</sup> 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%B6B6%C3%B6versioon%20aprill%202023%20avalikule%20konsultatsioonile.pdf>

<sup>4</sup> [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](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)

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 16.veebruari 2023. a määruse nr. 6 „Hankelepingu esemeks oleva maantee sõiduki 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 ABIKÕLBLIK KUS NING TOETUSE MÄÄR JA SUURUS**

**Eelnõu § 4** sätestab toetatava tegevuse nõuded.

**Eelnõu § 4 lõige 1** sätestab toetatava tegevuse. Eelnõu kirjeldab, mis tüüpi projektile toetust antakse ning mis on selle oodatav tulemus. Paragrahvi kohaselt on toetatav tegevus, mis aitab täita määruse § 2 nimetatud eesmärke. Soetatakse elektribussid koos nende opereerimiseks vajamineva laadimisseadmega.

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

**Eelnõu § 4 lõige 3** selgitab, et iga taotleja saab esitada ühe taotluse ning ühe taotluse raames on võimalik toetust saada kuni nelja elektribussi ostuks. Kuna elektribusside suurused ja läbisõidud on erinevad, siis taastuenergia 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, aga paraku alustasid 15 busi liinivedu 2024. aasta juuni kuus ning ei ole veel võimalik selle projekti kogemust kasutada.

**Eelnõu § 4 lõike 4** kohaselt tuleb elektribusse kasutada avalikuks liiniveoks või peamiselt õpilastranspordiks vähemalt viis aastat peale projekti makse tegemisest. Toetust ei anta elektribusside kasutamiseks peamiselt Tallinna ja Tartu linnas. Samas võivad elektribussi poolt teenindatavad bussiliinid Tartu ja Tallinna linna läbida, kui bussiliin kulgeb peamiselt (üle 50% pikkusest) väljaspool neid linnu. Samuti võib õpilastranspordiks soetatud elektribussi kasutada vähesel määral teiste KOV-i kohustuste täitmiseks.

**Eelnõu § 4 lõikes 5** sätestatakse, et avalikuks liiniveoks mõeldud elektribussi soetamiseks antakse toetust iga maakonna kohta ühele taotlejale. Taotluse esitamine kindlast maakonnast tähendab seda, et taotleja registriaadress on selles maakonnas või taotleja peamine tegutsemiskoht on selles maakonnas. Kui 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. Samast maakonnast esitatud järgmine taotlus jäetakse läbi vaatamata ja sellekohane teave saadetakse taotlejale e-toetuse vahendusel. 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 ühistranspordikeskus ühistranspordiseaduse § 15 tähenduses.

**Eelnõu § 5 lõige 2** välistab taotlejana isikud, kelle peamine teeninduspiirkond (üle 50% liinikilomeetritest) on Tallinn või 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 lõige 3** võimaldab taotlejal kaasata projekti partneri, kes peab vastama määruse paragrahvis 5 lõigetes 1 ja 2 sätestatud nõuetele.

**Eelnõu § 5 lõike 4** kohaselt partneril peavad tekkima meetme elluviimisel kulud. Näiteks võib partner saada elektribussi omanikuks ja aitab katta soetuse kulusid. Sel juhul, kui partner on saanud toetust, vastutab ta koos toetuse saajaga busside ja laadimisseadme sihipärase kasutamise eest viie aasta jooksul meetme lõppemisest. Meetme lõppemiseks loetakse meetmele makse tegemist.

**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 punkt 2** selgitab, et taotleja ning partneri majandustegevus ei tohi olla lõppenud ega peatunud.

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

**Eelnõu § 5 lõike 6 punkt 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 majanduslase, 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<sup>1</sup> 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<sup>1</sup> 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, kes aitavad kaasa projekti omafinantseeringusse või mitteabikõlblike kulude katmisesse. Nõuded tulenevad kohaliku omavalitsuse üksuse finantsjuhtimise seaduse (KOFS) § 34<sup>1</sup> lõigetest 1-3. Juhul kui seaduses nimetatud nõudeid ei ole täidetud, on KIK-il õigus KOFS § 34<sup>1</sup> lõikest 4 jätta taotluse rahuldamata, välja arvatud käesoleva paragrahvi 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, et liisingulepingu alusel tehtavad liisingumaksed võib teostada ka pärast abikõlblikkuse perioodi lõppu. Toetuse saaja taotluse alusel ja mõjuva põhjuse olemasolul on võimalik abikõlblikkuse perioodi pikendada, kuid mitte kauemaks kui 31. detsember 2028. a, tingimusel, et projekti elluviimisel saavutatav tulemus ei vähene. Abikõlblikkuse perioodi pikendamise põhjendatust hindab KIK toetuse saaja taotluse alusel.

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

**Eelnõu § 8** määratleb toetuse suuruse ning osakaalu.

**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 võimalus paljudele kohaliku omavalitsuse üksustele ja piirkondlikele ühistranspordikeskustele toetuse saamiseks. Projekti eelarve maht on 5 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 euro juurest, 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** selgitab, et laadimispunkti (elektribussi akude laadimise seade) soetamiskulu on abikõlblik kuni 10% ulatuses elektribussi maksumusest.

**Eelnõu § 8 lõige 3** kirjeldab milline on toetuse maksimaalne osakaal 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.

**Eelnõu § 8 lõige 3 punkt 1** sätestab, et M1 kategooria elektribussi toetuse määr on kuni 50% abikõlblikest kuludest.

**Eelnõu § 8 lõige 3 punkt 2** selgitab, et M2 ja M3 kategooria puhul on toetuse määr kuni 70% abikõlblikest kuludest. M2 ja M3 kategooria busside kõrgemat toetuse määra õigustab ka 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.

**Eelnõu § 9** määratleb, millised kulud on abikõlblikud ja millised kulud ei ole abikõlblikud.

Abikõlblikud kulud peavad aitama täita eelnõu §-is 2 sätestatud eesmärgid.

**Eelnõu § 9 lõike 1 punkt 1** sätestab, et abikõlblik kulu on elektribussi soetamiskulu liiniveoks või õpilastranspordiks. Abikõlblik on uue elektribussi soetamiskulu, sest nii on võimalik tagada võimalikult pikk ja muretu kasutusperiood garantiiga ning hangetes 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 punkt 2** selgitab, et laadimisseadme (elektribussi akude laadimise seade) 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 püstitamise 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 lõike 2 punktid 1–10** käsitlevad kulusid, mida ei loeta abikõlblikeks kuludeks. 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 avamise teavituse korra.

**Eelnõu § 10 lõige 1** selgitab, millal ja kui kaua toimub toetuste taotluste esitamine. Toetuste taotlemine toimub taotlusvoorus alates selle avamisest kuni eelarvevahendite ammendumiseni või 2026. aasta 31 detsembrini. Projekti eelarve maht on viis 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 lõige 3** selgitab, et KIK teavitab eelarvevahendite mahu jäägist, ammendumisest ja taotluste vastuvõtmise lõpetamisest oma kodulehel. Kuna tegu ei ole konkureeriva taotlusvooriga, siis on oluline avaldada ajakohast infot vooru eelarvest, et taotlejatel oleks ülevaade võimalustest eelarvest osas saada.

**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. Struktuurtoetuse registri pidamise põhimäärus ja kasutamise kord on kehtestatud Vabariigi Valitsuse määrusega.

**Eelnõu § 12** sätestab taotlusele esitatavad nõuded. Toetuse saajal tuleb Riigi Tugiteenuste Keskuse e-toetuse keskkonnas täita taotlusvorm. Taotlusvormil tuleb täita korrektselt kõik lahtrid. Taotlusvormil esitatud andmed peavad olema täielikud ja õiged, kui taotlusvormis 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 vähemalt taotlusele lisama.

**Eelnõu § 13 lõige 1 punktid 1-7** loetlevad andmete, kinnituste ja dokumentide loetelu. 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 kasvuhoonegaaside kokkuhoiu ja energiasäästu arvutus võrreldes diiselbussiga, mis on kasutusel juba käigus oleval, samal avalikul liiniveol või õpilastranspordil. 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 nii nimetatud jooksva taotlusvooriga, 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. Taotluse menetlemine koosneb taotluse vastuvõtmisest ja läbivaatamisest, esitatud andmete kontrollist,



taotluse vastavuse hindamisest ning taotluse rahuldamise või rahuldamata jätmise otsuse tegemisest.

**Eelnõu § 14 lõige 2** selgitab, milliste taotluse tingimuste täitmist KIK kontrollib. Tingimused on sätestatud lõike 2 punktides 1-4.

**Eelnõu § 14 lõikes 3** sätestatakse taotluse menetlemise tähtaeg. Taotluse menetlemiseks on ette nähtud kuni 80 kalendripäeva alates 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 rahldatakse. Taotlus rahldatakse, kui see on esitatud määruses kehtestatud korras.

**Eelnõu § 15 lõikes 2** punktides 1-9 loetletakse andmed, mis märgitakse taotluse rahuldamise otsusesse. Taotluse rahuldamise otsuses sätestab KIK projektipõhiselt ja taotluses kirjeldatud 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** selgitatakse, 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 toetuse taotlejale kätte viivitamata pärast otsuse tegemist e-toetuse keskkonna vahendusel.

**Eelnõu § 16** sätestab taotluste rahuldamata jätmise otsuse tingimused.

**Eelnõu § 16 lõikes 1 punktides 1-5** sätestatakse tingimused, mille esinemisel jäetakse taotlus rahuldamata.

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

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

## **5. Peatükk TOETUSE KASUTAMINE JA MAKSMINE**

**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 esitab KIK-ile projekti elluviimise kohta vahearuanded 31. detsembri seisuga hiljemalt 15. jaanuaril.

**Eelnõu § 18 lõige 2** selgitab, 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. Lisaks projekti elluviimise vahe- ja lõpparuannetele esitab toetuse saaja järelaruande ühe aastase perioodi kohta, mis algab makse tegemisest.

**Eelnõu § 18 lõiked 4 ja 6** 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 määruuses 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** selgitatakse, kus keskkonnas ja mis ajaks tuleb KIK-ile esitada järelaruanne.

**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 informatsioonist, mida toetuse andja vajab projekti tulemuste kaardistamisel?

**Eelnõu § 19** sätestab toetuse maksmise korra.

**Eelnõu § 19 lõige 1** sätestab, et toetus makstakse välja tasutud kuludokumentide alusel abikõlblikkuse perioodil.

**Eelnõu § 19 lõike 2** kohaselt võib toetuse välja maksta pärast 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** selgitab, 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 osa 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 maksetaotlusi tuleb esitada vastavalt taotluse rahuldamise otsuses kokku lepitud rahastamiskavale.

**Eelnõu § 19 lõikes 8** on välja toodud, et maksetaotlus esitatakse e-toetuse keskkonna vahendusel KIK-ile ja see sisaldab endas §-is 19 lõikes 8 punktides 1-7 nimetatud dokumente.

**Eelnõu § 20** sätestab toetuse saaja õigused ja 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** selgitab, et toetuse saaja tagab, et elektribussid on kasutuses avalikus liiniveos või peamiselt õpilastranspordis vähemalt viis aastat projektile makse tegemisest. Õpilastranspordiks soetatud elektribusse võib kasutada ka muudeks vedudeks, näiteks ekskursioonidel käimiseks, kuid kindlasti mitte majandustegevuses, kuna sel juhul võib tegu olla riigiabiaga. Määruse alusel antav toetus ei ole riigiabi. Vastasel juhul nõutakse toetus proportsionaalselt rikkumisele tagasi.

**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 5 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** selgitatakse toetuse saaja kohustust 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 maksudokumentide eristamine muudest kulu- ja maksedokumentidest.

**Eelnõu § 20 lõige 8** selgitab, et toetuse abil soetatud bussides tuleb kasutada ainult taastuvenergiat, mille kinnituseks esitab toetuse saaja KIK-ile taastuvenergia kustutatud

päritolutunnistustest<sup>5</sup> koopiaid või muud tõendid järelaruandega või viie aastase perioodi jooksul KIKi nõudmisel. Energiamaajanduse korralduse seaduse § 32<sup>10</sup> 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 tootmiseadet, 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 biometaanit või biodiisli). Toetuse saaja on kohustatud esitama ning uuendama vahearuandeid iga aastaseks vastavalt taotluse rahuldamise otsuses kokku lepitule.

**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 bussi ostmist omavahenditest või laenu abil, müüa toetuse abil soetatud elektribuss või laadimiseadmed 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 sisaldada lauset "Meedet toetas Eesti riik kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise tulust".

## 6. Peatükk TOETUSE TAGASINÕUDMINE

**Eelnõu § 20** sätestab taotluse rahuldamise otsuse muutmise ja toetuse tagasinõudmise tingimused.

**Eelnõu § 20 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 -maksamise täpsustatud tingimuste ja korra kehtestamiseks on AÕKS § 182<sup>1</sup> lõikes 5.

---

<sup>5</sup> <https://elering.ee/elektri-paritolutunnistused>

**Eelnõu § 20 lõige 2** selgitab, et taotluse rahuldamise otsuse võib täielikult või osaliselt kehtetuks tunnistada või projektile eraldatud toetuse osaliselt või täielikult tagasi nõuda AÕKS § 182<sup>1</sup> alusel.

**Eelnõu § 20 lõikes 3** sätestatakse, et toetuse tagasinõudmise korral tunnistatakse vastavas ulatuses taotluse rahuldamise otsus kehtetuks. Toetuse kogu ulatuses tagasinõudmise korral taotluse rahuldamise otsus tühistatakse.

**Eelnõu § 20 lõige 4** selgitab, et tagasinõutud toetus tuleb tagasi maksta 60 kalendripäeva jooksul. Tähtjaks 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<sup>1</sup> 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, bussi 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 ühistranspordikeskusele 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 maanteeõidukite edendamise kohta (ELT L 188, 12.7.2019, lk 116–130) eesmärgi.

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**

#### **4.1 Määruse üldine mõju**

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) 2018/842 ehk nn jagatud kohustuse määruse kohaselt tuleb Eestil vähendada kasvuhoonegaaside heidet transpordi, väikeenergeetika, põllumajanduse, jäätmemajanduse ning tööstuslike protsesside sektorites aastaks 2030 kokku vähemalt 13% võrreldes 2005. aastaga. Transport andis 2018. aastal ligi 40% nimetatud sektorite koguheitest, olles sellega suurim heite põhjustaja. Elektribusside oluliselt väiksem energiatarbimine võrreldes sisepõlemismootoriga sõidukitega omab positiivset mõju kasvuhoonegaaside ja muude õhusaasteainete heitkoguste vähenemisele.

#### **4.2 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.

#### **4.3 Mõju regionaalarengule**

Määrusega antakse toetust avalikuks liiniveoks mõeldud elektribussi soetamiseks iga maakonna kohta ühele taotlejale. Lisaks on määрусesse seatud tingimus, mis välistab taotlejana isikud, kelle peamine teeninduspiirkond (üle 50% liinikilomeetritest) on Tallinn või Tartu linn. Piirangute eesmärgiks on rakendada pilootprojekte väiksemates omavalitsustes. Regionaalpoliitilistel eesmärkidel on suunata vahendid 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.

#### **4.4 Mõju elu- ja looduskeskkonnale ning majandusele.**

Toetuse otseseks eesmärgiks on aidata kaasa elektritranspordi arengule Eesti transpordisektoris. Rahastamise tulemusel soetatakse elektribussid eri suurusega ning maksumusega. Elektribusside arvu prognoosida ei saa. Meetme eelarve on 5 miljonit eurot ning selle eest on võimalik osta vähemalt 20 elektribussi (maksimaalne toetus ühe projekti kohta on 1 miljonit eurot ning ühe projekt raames võimalik soetada 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 sihipäraselt avalikus kasutuses vähemalt 5 aastat pärast projekti lõppu. Väheneb õhusaaste, sest lisaks kasvuhoonegaaside vähenemisele langeb ka peenosakeste saaste. Samuti väheneb müraaaste, 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 toetusi välja maksta kuni 2028. aasta lõpuni.

Hangetes saavad osaleda erinevad ettevõtjad. Meetme toetuse osa on 5 miljonit eurot, millele toetuse saaja lisab veel 30-50% omafinantseeringut ja see raha suunatakse läbi hangete lähiaastatel majandusse. Samuti mõjutab majandus- ja ettevõtluskeskkonda positiivselt busside soetamisele järgnev hoolduse tellimine ning laadimisseadme korrashoiu tellimine.

Kaasnevaks mõjuks saab lugeda ühistranspordi kulukuse vähenemine kohaliku omavalitsuse jaoks.

## **5. Määruse rakendamisega seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevused, eeldatavad kulud ja tulud**

Ministeerium sõlmib halduslepingu riigi sihtasutusega KIK, kelle ülesanne on korraldada meetme elluviimine, mis hõlmab endas ettevalmistavaid tegevusi, planeerimist, meetme läbiviimist ja järelvalvet. Määruse rakendamisega kaasnevad riigieelarvele kulud kuni 5 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 koostöölastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon**

Eelnõu esitatakse eelnõude infosüsteemi EIS kaudu koostöölastamiseks Kliimaministeeriumile ja Rahandusministeeriumile.

Eelnõu esitatakse arvamuse avaldamiseks ühistranspordikeskustele, Valdade ja Linnade Liidule, Keskkonnainvesteeringute Keskusele ja Autoettevõtete Liidule.