

## **Taristuministri määruse „Elektriauto laadimispunktide rajamise toetamise tingimused ja kord“ eelnõu seletuskiri**

### **1. Sissejuhatus**

Määrus kehtestatakse atmosfääriõhu kaitse seaduse § 161 lõike 3 ja § 182<sup>1</sup> lõike 5 alusel.

Määrusega reguleeritakse elektriautode laadimistaristu rajamise toetuse andmist kortermajade piirkonda, millega antakse muude riiklike meetmetega koosmõjus tõuge elektriautode laialdasemaks kasutuselevõtuks Eestis.

Määrusega panustatakse arengustrateegia „Eesti 2035“ aluspõhimõtete hoidmisesse ja sihi „Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond“ ning selle tegevuskava teemakimbus „Ruum ja liikuvus“ kirjeldatud transpordiga seotud eesmärkide ja eelkõige mõõdikute „kasvuhoonegaaside heide transpordisektoris“ ja „elukeskonnaga rahul või pigem rahul olevate elanike osatähtsus“ saavutamisse.

Samuti panustatakse sellega riigieelarve tulemusvaldkonda „Kliima, energeetika ja elurikkus“, programmi „Transpordi ja liikuvuse programm“ ning selle tegevusse „Ohutu ja säästliku transpordisüsteemi arendamine“, mille tegevuse üks eesmärkidest on ellu viia keskkonnahoidlikku liikuvust soodustavaid tegevusi.

Niisamuti on „Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035“ põhifookus transpordivahendite ja -süsteemi keskkonnajalajälje vähendamine ehk säästva transpordi arendamise poliitika, et aidata saavutada kliimaeesmärke 2030. ja 2050. aastaks.

Kliimakindla majanduse seaduse väljatöötamisel on transpordisektorit puudutavas jõutud arusaamale, et ühistransport peab olema kvaliteetne ja minimaalse heitega, sõidu- ja kaubaveoautod keskkonnasäästlikumad ning ratta- ja jalgteede võrgustik soodustama erinevaid liikumisviise. Kiireid muutusi on hetketeadmise alusel võimalik saavutada säästlikumate kütuste ja sõidukite kasutuselevõtu soodustamise, **sealhulgas vastava laadimistaristu arendamise abil**, kuna käitumuslike muutuste saavutamine on keerulisem.

Kuna transpordisektori kasvuhoonegaaside heitest tuleb ligikaudu 95% maanteetranspordist, millest omakorda ligikaudu 65% tuleb sõiduautodest, 15% veoautodest, 14% väikekaubikutest ning 6% bussidest, siis kliimakindla majanduse seaduse eelnõus peaksid seatavad eesmärgid ning väljapakutavad meetmed enim panustama maanteetranspordi kui suurima kasvuhoonegaaside heitega alasektori heite vähendamisse. Lisaks tuleb arvestada, et suur osa sektori heitest ei tulene äritegevusest, mistõttu on heite vähendamiseks vaja arendada säästvate liikumisviiside kättesaadavust ja kvaliteeti ning tegeleda inimeste liikumisharjumuste muutmisega. (Kliimaministeerium, [2024](#))

**Määruse eelnõu ja seletuskirja on koostanud** Kliimaministeeriumi (edaspidi ka *KliM*) liikuvuse arengu ja investeringute osakonna peaspetsialist Ülle Rätsep ([ulle.ratsep@kliimaministeerium.ee](mailto:ulle.ratsep@kliimaministeerium.ee); 5344 8013) ja ekspert Ursula Sarnet ([ursula.sarnet@kliimaministeerium.ee](mailto:ursula.sarnet@kliimaministeerium.ee); 715 3404) ning Sihtasutus Keskkonnainvesteeringute Keskuse (edaspidi *KIK*) toetuste ja teenuste osakonna projektikoordinaator Lilian Olle ([lilian.olle@kik.ee](mailto:lilian.olle@kik.ee); 5880 0238). Eelnõu õigusekspertiisi on teinud KIKi jurist Jaanika Vilde

([jaanika.vilde@kik.ee](mailto:jaanika.vilde@kik.ee); 5880 0207), KliMi jurist Rene Lauk ([rene.lauk@kliimaministeerium.ee](mailto:rene.lauk@kliimaministeerium.ee); 626 2948) ja KliMi peaspetsialist Anastasiya Moskvitšjova ([anastasija.moskvitsjova@kliimaministeerium.ee](mailto:anastasija.moskvitsjova@kliimaministeerium.ee); 5885 1057). Eelnõu ja seletuskirja on keeletoimetanud Justiits- ja Digiministeeriumi toimetaja Moonika Kuusk ([moonika.kuusk@justdigi.ee](mailto:moonika.kuusk@justdigi.ee); 5886 1210).

## 2. Määruse sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb seitsmest peatükist ja kahekümnest paragrahvist. Peatükid jagunevad järgmiselt:

- 1) üldsätted;
- 2) toetatavad tegevused, kulude abikõlblikkus ja toetuse suurus;
- 3) nõuded taotlejale ja taotlusele;
- 4) taotluse esitamine ja menetlemine;
- 5) toetuse kasutamine ja maksmine;
- 6) taotluse rahuldamise otsuse muutmine ja toetuse tagasinõudmine;
- 7) vaide esitamine.

**Määruse 1. peatükis** sätestatakse üldsätted, sh määruse kohaldamisala ja üldpõhimõtted, toetuse andmise eesmärgid ja tulemused, meetme tegevuse elluviija ning terminid.

### Määruse § 1

Lõikes 2 sätestatakse kohustus esitada ja vastu võtta kõik toetusega seotud dokumendid Riigi Tugiteenuste Keskuse e-toetuse keskkonnas. Sealsamas ka kõik dokumendid säilitatakse.

### Määruse § 2

Paragrahvis sätestatakse, et toetuse andmise eesmärk on Eesti transpordisektoris kasvuhoonegaaside emissiooni vähendamist toetavate elektrisõidukite laadimistaristu loomine. Laadimistaristu on kogu elektrisõiduki laadimiseks vajaminev infrastruktuur, sealhulgas laadija, laadimispunkt, dünaamiline koormusjaotussüsteem, varustav elektrisüsteem jne. Toetuse andmise tulemusel suurenevad elektrisõidukite laadimisvõimekus ning elektrisõidukite arv. Projekti väljund on rajatud laadimispunktide arv. Toetusest rahastatav projekt peab aitama vähendada kasvuhoonegaaside heitkogust ja mõõtmiseks kasutatakse KIKi kodulehel avaldatud dokumenti „Hinnanguline elektriautode laadimistaristu KHG ja taastuvenergia arvutuse vorm“. Antud vormis on KHG heite vähenemine tegevuse tulemusel arvutatav etteantud metoodika alusel, taotleja peab lisama vaid laadimispunktide tehnilised parameetrid ja prognoositava kasutusaja aastas.

Eeldatavasti rajatakse ühe miljoni euroga vähemalt 19 kiirlaadimispunkti või vähemalt 100 tavalaadimispunkti üle Eesti.

### Määruse § 3

Paragrahvis sätestatakse, et toetuse taotlusi menetleb, taotluse rahuldamise ja rahuldamata jätmise otsustab, makseid ning projekti üle järelevalvet teeb KIK. KIK toetuse andjana nõuab vajaduse korral atmosfääriõhu kaitse seaduse § 182<sup>1</sup> alusel toetuse tagasi määruse §-s 19 sätestatud tingimustel ja korras.

KIK tegutseb halduslepingu alusel.

Meetme töötab välja Kliimaministeerium.

#### Määruse § 4

Paragrahvis sätestatakse määruses kasutatavad terminid:

- 1) **abikõlblik kulu** on projekti elluviimiseks vajalik ja mõistlik kulu, mis on vajalik määruses sätestatud toetatavate tegevuste elluviimiseks;
- 2) **abikõlblikkuse periood** on ajavahemik, millal projekti tegevused algavad ja lõppevad ning projekti tegevuste elluviimiseks abikõlblikud kulud tekivad;
- 3) **avalik laadija** on elektrisõiduki aku laadija, mis asub kohaliku omavalitsuse üksuse kasutuses oleval maatükil mitte kaugemal kui 300 m toimiva korteriühistuga (edaspidi ka *KÜ*) kortermajast ja millele on avalik juurdepääs. Korteriühistu toimivust hinnatakse selle äriregistri kande kehtivuse alusel. Tsiviilseadustiku üldosa seaduse § 50 kohaselt on maatükk ehk kinnisasi maapinna piiritletud osa, mis on üldjuhul kantud kinnistusraamatusse. KOV saab toetust taotleda vaid avaliku laadija rajamiseks ning sealjuures peab tegemist olema kiirlaadijaga ehk laadijaga, mille võimsus on üle 40 kW;
- 4) **dünaamiline koormusjaotuse süsteem** on seadeldis või süsteem, mis võimaldab laadimispunkti dünaamilist koormuse juhtimist selleks, et olemasolevat elektrivõrku ei koormataks üle elektriautot laadides;
- 5) **laadija** on elektrisõiduki aku laadimise seade, mis asub korteriühistu kasutuses oleval maatükil, millele on juurdepääs korteriühistu loal, või avalik laadija;
- 7) **laadimispunkt** on laadija liides, millega on võimalik laadida korraga ühte elektrisõidukit;
- 8) **projekt** on käesoleva määruse nõuetele vastavate tegevuste kogum, mille kulude hüvitamist osaliselt toetatakse;
- 9) **taastuvenergia** ehk taastuvatest energiaallikatest toodetud energia on taastuvatest mittefossiilsetest allikatest pärit energia, nimelt tuuleenergia, päikeseenergia (päikese soojusenergia ja fotoelektriline päikeseenergia), geotermiline energia, osmootne energia, ümbritseva keskkonna energia, loodete, lainete ja muu ookeanienergia, hüdroenergia ning biomassist, prügilagaasist, reoveepuhasti gaasist ja biogaasist toodetud energia. Sellise energia allikas on vesi, tuul, ümbritsev keskkond, päike, lained, looded, maasoojus, prügilagaas, heitvee puhastamisel eralduv gaas, biolagunevad olmejäätmed, sõnnik, läga, reoveesetted, toiduvalmistamisel kasutatud õli või rasva jäägid ja puidujäätmed. Taastuvus tähendab seda, et näiteks päikese, vee, tuule jmt abil on võimalik järjepidevalt toota energiat, ilma et need ühel hetkel otsa saaksid. Taastuvenergia defineeritakse määruses läbi [taastuvenergia direktiivi](#) vastava mõiste.

**Määruse 2. peatükis** sätestatakse toetatavad tegevused, kulude abikõlblikkus ja toetuse suurus.

#### Määruse § 5

Paragrahvis 5 sätestatakse, et määruse §-s 2 nimetatud eesmärgi täitmiseks ja tulemuse saavutamiseks antakse toetust, et rajada laadimispunkt ning omandada selle toimimiseks vajalik võimsus. Ühe taotluse raames toetatakse nelja kuni kahekümne laadimispunkti rajamist vajaduse korral erinevates asukohtades. Alla nelja laadimispunkti rajamist ei toetata sellepärast, et väheste laadimispunktide rajamise kulud on elektrisüsteemile üldjuhul talutavad ja seetõttu piisavalt soodsad, et riigi toetust ei vajata. Toetust ei soovita suunata üksikute korteriomanike vajaduste rahuldamiseks. Toetatakse alates neljast laadimispunktist, mida võiks pidada kompleksseks lahenduseks märkimisväärsle hulgale korteriühistu liikmetest. Alla nelja laadimispunkti ehitamine ei oma tõenäoliselt mõju elektriautode kasutuselevõtu suurenemisele, kuna on pigem suunatud olemasolevate sõidukite vajaduste rahuldamisele. Piirang kuni 20 laadimispunktile on kehtestatud eesmärgiga tagada nende jaotumine erinevatesse piirkondadesse ning vältida ülearu ühte asukohta koondumist.

Kiirlaadijate soetamist toetatakse alates kahest laadimispunktist. Kiirlaadijate osas kehtestatakse erand seoses nende kalli hinnaga ja suure elektritarbega. Laadijate arvu ei ole sätestatud. Sätestatud on ainult laadimispunktide arv.

Laadimispunktis tuleb kasutada taastuenergiat, kuna CO<sub>2</sub> direktiiv sätestab selgelt, et lubatud heitkoguse ühikute enampakkumisel müügist saadud tulu võib kasutada investeerimiseks sellistesse transpordiliikidesse ja ülemineku kiirendamine sellistele transpordiliikidele, mis aitavad märkimisväärselt kaasa sektori süsinikuheite vähendamisele – aga seda nõuet ei täideta, kui kasutatakse taastumatutest energiaallikatest toodetud, näiteks põlevkivist toodetud, elektrienergiat. Selleks on laadimispunktide rajamiseks kaks peamist moodust:

1. **Laadimistaristule rajatakse eraldi liitumispunkt elektrivõrguga.** Sellisel juhul laetakse sõidukeid üksnes elektrivõrgust tarbitud elektriga. Elektrivõrgust tarbitud elektri päritolu tõendamiseks kasutatakse päritolutunnistusi, mis tõendavad, et tarbitud elekter on toodetud taastuvetest energiaallikatest. Päritolutunnistuste süsteemi eest vastutab Eestis Elering AS, veebileht: <https://elering.ee/elektri-paritolutunnistused>.
2. **Laadimistaristu ühendatakse olemasolevasse liitumispunkti, milles võib lisaks laadimistaristule olla tarbimine, tootmine ja salvestamine.**
  - **Elektri päritolu saab tõendada päritolutunnistustega.** Sellisel juhult tuleb päritolutunnistustega tõendada vähemalt laadimistaristu kaudu tarbitud elektri kogus. Päritolutunnistustega tõendamine toimub kuu/aasta kaupa.
  - **Laadimistaristuga on läbi otseliini ühendatud salvestus ja taastuenergia tootmine.** Sellisel juhul arvestatakse kuupõhiselt, et taastuenergia toomisüksusega toodetud elektriga kaetakse laadimistaristu nõudlus, kuid üksnes selle taastuenergia koguse ulatuses, millele ei ole väljastatud päritolutunnistusi.
  - **Elektri päritolu saab tõendada KÜ siseselt toodetud elektrienergiaga.** Kui KÜ siseselt toodetud taastuenergiale ei väljastata päritolutunnistusi, siis sellisel juhul tohib laadimistaristus tarbitud elektri tasaarveldada 1 tunni lõikes. Näiteks kui KÜ katusel olev päikesepaneel tootis vahemikus 12.00–13.00 10 kWh elektrit ja laadimistaristu kaudu tarbiti sel vahemikul 15 kWh elektrit, siis 10 kWh mahus elektrit tohib kasutada päritolu tõendamiseks. Alternatiiv: kui KÜ siseselt toodetud taastuenergiale ei väljastata päritolutunnistusi, siis sellisel juhul tohib laadimistaristus tarbitud elektri tasaarveldada 1 kuu lõikes. Mõlemal juhul tuleks tagada, et taastuvelektrile ei ole antud päritolutunnistusi.
  - Kui riigisisesse õigusesse võetakse üle direktiivi (EL) 2024/1711 artikkel 15a, siis saab elektrienergia päritolu tõendada ka jagatud elektriga.

KOV saab toetust taotleda üksnes avaliku kiirlaadija rajamiseks, et soodustada avalikku kasutust võimaldava laadimistaristu arengut. See aitab kaasa elektriautode kasutuselevõtule avalikus ruumis, kiirendades ja parandades laadimisvõimaluste kättesaadavust ka nende elanike jaoks, kelle korteriühistul puudub võimalus laadija paigaldamiseks. Avalik laadija on määruse § 4 punkti 3 kohaselt elektrisõiduki aku laadija, mis asub kohaliku omavalitsuse üksuse kasutuses oleval maatükil mitte kaugemal kui 300 meetrit toimiva korteriühistuga kortermajast ja millele on avalik juurdepääs. Kiirlaadija on määruse § 7 lõike 1 punkti 5 tähenduses laadija, mille võimsus on üle 40 kW.

Korteriühistu poolt rajatava laadimistaristu puhul on dünaamilise koormusjaotussüsteemi kasutamine kohustuslik, kuna see võimaldab olemasoleva elektrivõrgu tõhusat ja ohutut kasutamist. Dünaamiline koormusjaotuse süsteem tähendab seadeldist või süsteemi, mis juhib laadimiskoormust reaalselt vastavalt hoone üldisele elektritarbimisele. Ilma sellise lahendusega võib elektriautode samaaegne laadimine põhjustada võrgu ülekoormust, mis võib omakorda

tuua kaasa elektrikatkestusi või vajaduse teha kulukaid võrguvõimsuse suurendamisi. Seega on dūnaamiline koormusjaotus oluline, et tagada taristu töökindlus, energiasääst ja madalamad investeerimiskulud. Sõltuvalt sellest, kuhu KOV rajab oma laadimispunktid, võib dūnaamiline koormusjaotussüsteem olla abikõlblik ka KOV projektide puhul, kuid selle rajamine ei ole alati toetuse kasutamise kaasnep kohustus.

#### Määruse § 6

Paragrahvis sätestatakse, et projekti abikõlblikkuse periood algab ja lõpeb taotluse rahuldamise otsuses märgitud kuupäeval. Projekti abikõlblikkuse periood võib olla kuni 24 kuud, kuid mitte hilisem kui 30.11.2032. Samas võib mõjuval põhjusel 24-kuulist abikõlblikkuse perioodi ületada, kui projektiga saavutatav tulemus ei vähene ning projekt lõpeb enne 30. novembrit 2032. Projekti tulemusel peab elektrisõidukite laadimisvõimekus suurenema. Kui objekt on kaetud ehitus- või kasutusloaga, siis KIKile ehitus- ega kasutusteatiseid esitada ei tule.

#### Määruse § 7

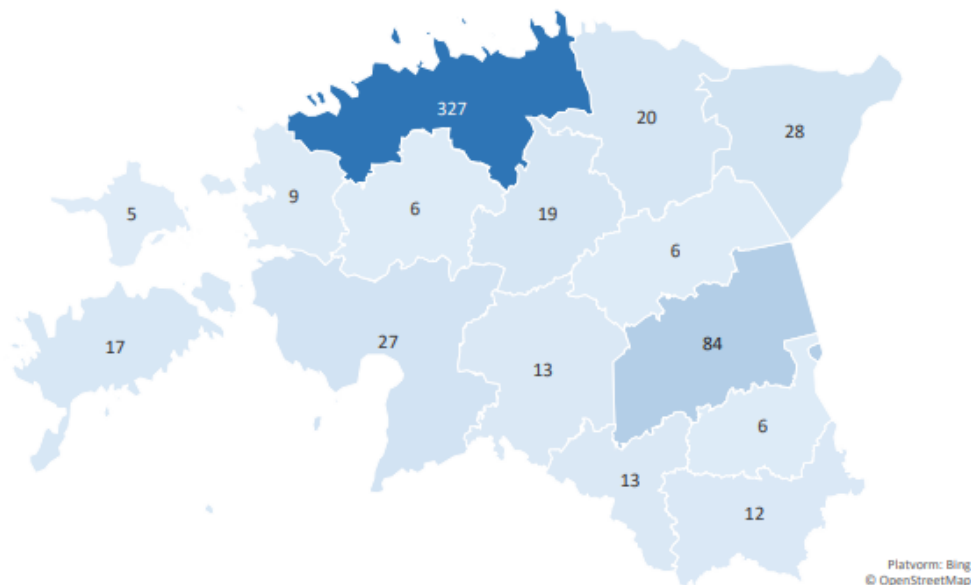
Paragrahvis sätestatakse toetuse suurus ehk summa ning abikõlblikud kulud tegevuste lõikes. Toetust antakse standardiseeritud ühikuhinna alusel. Ühikuhinna väljatöötamise metoodikat on kirjeldatud seletuskirja lisas. Toetuse osakaal on 60% metoodikas toodud standardiseeritud ühikuhinnast. Kui toetuse saajal ei ole õigust käibemaksu riigilt tagasi saada, siis lisatakse toetusele käibemaksu summa. Toetust ei maksta välja enne, kui elektri kasutamise leping on teenuseosutajaga sõlmitud ehk laadimispunkt on kasutusvalmis.

**Määruse 3. peatükis** sätestatakse taotlejale ja taotlusele esitatavad nõuded.

#### Määruse § 8

Paragrahvis sätestatakse, et taotlejad saavad olla kas korteriühistud või kohaliku omavalitsuse üksused üle Eesti, välja arvatud Tallinna ja Tartu linn Eesti haldusjaotuse tähenduses ning Tallinna linnapiirkond, mille koosseisu kuuluvad asustusüksused on nimetatud määruses. Linnapiirkondade määratlemisel lähtutakse Statistikaameti „Linnalise, väikelinnalise ja maalise asustuspriirkonna tüübi ja klastrite määramise metoodikast“.

Tartu ja Tallinna linna ja selle linnapiirkonna kinnistutele toetust ei anta, lähtudes Konkurentsiameti veebruaris 2025 koostatud dokumendis „Ülevaade kergsõidukite avaliku laadimistaristu turust Eestis“ toodud soovitudest. Vastavalt 2024. aasta 31. mai seisuga tuvastas Konkurentsiamet Eestis 592 avalikul kinnistul asuvat elektriautode laadimisjaama, millest kõige rohkem asus Harjumaal (327) ja Tartu maakonnas (84) (vt Joonis 1).



Joonis 1. Avalikel kinnistutel asuvate elektriautode laadimisjaamade jagunemine Eestis  
Allikas: Konkurentsiamet, 2025

Lisaks toob Konkurentsiamet oma uuringus välja, et ettevõtjate arv varieerub maakondade lõikes märkimisväärselt. Tallinnas ja Tartus tegutseb kaheksa turuosalist – see number hõlmab kõiki 2024. aasta 31. mail tegutsevad ettevõtjaid Eestis. Uuringu leheküljelt 86 leiame soovitus: laadimistaristu äärealadele rajamise toetamine. Laadimistaristu rajamine äärealadele ei pruugi olla ettevõtjatele lühiajaliselt kasumlik, kuid see aitab luua laiemat konkurentsi ja toetab tarbijate liikumisvabadust üle Eesti. Riik ja omavalitsused võiksid kavandada meetmeid või toetusi, mis suurendaksid ärimudelite tasuvust ka madalama nõudlusega piirkondades ning soodustaksid konkurentsi selliselt, et ka hajaasustusega piirkondades tegutseks mitu teenuseosutajat (vt peatükk 3.2 ja 4.4). Samadel põhjustel ei toetata laadimistaristu rajamist Tallinna linnapiirkonna asustusüksustes.

Korteriühistu võib taotleda toetust juhul, kui hallatava kortermaja, mille jaoks rajatakse projekti käigus laadimispunktid, teenindamiseks on minimaalselt kümme parkimiskohta. Juhul, kui parkimiskohad ei asu KÜ hallatava kortermaja kinnistul, siis tuleb taotlusele lisada maaomanikuga sõlmitud maa kasutusõiguse kokkulepe, millest nähtub, et korteriühistu liikmetel on õigus parkimiskohti kasutada.

Tulenevalt ehitusseadustiku §-st 65<sup>1</sup> tuleb laadimistaristu paigaldada juhul, kui parkimiskohti on kavandatud rohkem kui kümme. Rohkem kui kümne parkimiskohaga elamu püstitamisel tuleb kõik parkimiskohad varustada juhtmetaristuga. Sellega on tagatud, et parkimiskohtade omanikud saavad vajaduse korral hõlpsalt paigaldada elektriauto laadimispunkti.

Rakendamist reguleerib ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seadus, mille kohaselt elektriauto laadimistaristut ei pea paigaldamata hoonetes, mille püstitamiseks või oluliseks rekonstrueerimiseks on ehitusloa taotlus esitatud enne 2021. aasta 10. märtsi. Lähtudes seadusandja tehtud valikutest toetatakse määruse alusel samuti üle kümne parkimiskohaga kortermaju, kuid vaid selliseid, mille ehitusloa taotlus või ehitusteatis püstitamiseks või oluliseks rekonstrueerimiseks, sealhulgas parkla või elektrisüsteemi, on

esitatud enne 2021. aasta 10. märtsi. Kui maja on ehitatud või renoveeritud hiljem (arvestades ehitusloa taotluse või teatise esitamisest), siis kehtis seadusest tulenev kohustus rajada vastavad parkimiskohad ja selliseid korteriühistuid meetmest ei toetata.

#### Määruse § 9

Paragrahvis sätestatakse nõuded taotlusele ja taotlusele lisatavate dokumentide loetelu, sealhulgas taotleja andmete, projekti nime, eesmärgi ja tulemuste esitamise kohta. Lisaks tuleb taotluses esitada laadimispunktide arv ja laadimisvõimekus, rahastamiskava ning kogueelarve koos kululiikide ja rahastamisallikatega. Kui taotleja tegutseb volituse alusel, tuleb lisada volikiri ning taotleja peab kinnitama, et projekti kuludeks ei ole taotletud toetust muudest allikatest.

**Määruse 4. peatükis** sätestatakse taotluse esitamine ja menetlemine, sh taotlusvoor, taotluse ja taotleja nõuetele vastavuse kontroll, taotluse rahuldamine, taotluse rahuldamata jätmine, taotluse osaline ja kõrvaltingimusega rahuldamine.

#### Määruse § 10

Paragrahvis sätestatakse taotluse esitamise ning taotlusvooru korraldamise kord. Taotluste esitamiseks korraldatakse taotlusvoor. Taotlusi võetakse vastu taotlusvooru avamisest kuni taotlusvooru rahalise mahu ammendumiseni või kuni 30. novembrini 2031. Projekt peab samas lõppema hiljemalt 30. novembril 2032 (abikõlblikkuse perioodi lõpptähtaeg), st sellisel juhul jääb projekti rakendamiseks 12, mitte 24 kuud.

Nõuetele vastav, esindusõigusliku isiku digitaalse allkirjaga taotlus esitatakse e-toetuse keskkonnas. Taotlusvooru rahalise mahu kinnitab taristuminister käskkirjaga. KIK sulgeb taotlusvooru selle eelarve ammendumisel või taristuministri kirja alusel. Taotlusvooru rahalise mahu jäägist, ammendumisest ning taotlusvooru sulgemisest teatatakse KIKi veebilehel.

#### Määruse § 11

Paragrahvis sätestatakse taotluste menetlemise kord.

#### Määruse § 12

Paragrahvis sätestatakse, et taotleja ja taotluse nõuetele vastavust kontrollib KIK ning taotleja tunnistatakse nõuetele vastavaks, kui ta vastab §-s 8 sätestatud nõuetele. Taotlus tunnistatakse vastavaks, kui see on esitatud käesolevas määruses sätestatud korras.

#### Määruse § 13

Paragrahvis sätestatakse taotluse rahuldamise alused ja taotluse rahuldamise otsuse minimaalsed sisunõuded. Taotluse rahuldamise otsus on haldusakt ja peab vastama haldusmenetluse seaduses sätestatud nõuetele.

#### Määruse § 14

Paragrahvis sätestatakse taotluse rahuldamata jätmise alused. Taotluse rahuldamata jätmise otsus on haldusakt ja peab vastama haldusmenetluse seaduses sätestatud nõuetele. Otsust on võimalik vaidlustada, esitades vaide KIKile.

#### Määruse § 15

Paragrahvis sätestatakse taotluse osaline ja kõrvaltingimusega rahuldamine. Taotluse osaline rahuldamine on lubatud põhjendatud juhul ja tingimusel, et projekti eesmärk on saavutatav ka

osalise toetusega. Taotluse osalisel rahuldamisel võib taotleja nõusolekul vähendada toetuse summat ning muuta toetatavaid tegevusi.

Taotluse rahuldamise otsuse võib haldusmenetluse seaduse § 53 tähenduses teha ka kõrvaltingimusega, kui on tõenäoline, et lõpliku otsuse tegemiseks vajalik eeldus saabub või täidetakse hiljemalt kõrvaltingimuses märgitud tähtaja jooksul ja kõrvaltingimuse seadmine on mõistlik. Sellisel juhul tekib toetuse saajal õigus toetusega seotud maksetele alles pärast tingimuse täitmist.

**Määruse 5. peatükis** sätestatakse toetuse kasutamine ja maksmine, sh toetuse kasutamisega seotud aruannete esitamine, toetuse maksmise kord, toetuse saaja õigused ja kohustused.

#### Määruse § 16

Paragrahvis sätestatakse toetuse kasutamisega seotud aruannete esitamine. Toetuse saaja esitab KIKile projekti elluviimise kohta lõpparuande ja järelaruande taotluse rahuldamise otsuses märgitud tähtaegadel e-toetuse keskkonna kaudu.

Järelaruanne esitatakse üheaastase perioodi kohta, mis algab lõppmakse tegemisest ja kestab üks aasta. Järelaruanne esitatakse pärast selle perioodi lõppu 30 tööpäeva jooksul. Järelaruande vorm on leitav KIKi kodulehelt. Järelaruandes esitatakse andmed järelaruande perioodil registreeritud laadimistundide koguarvu ja laaditud elektrienergia (kWh) mahu kohta ning toetuse abil rajatud laadimispunktides taastuvenergia kasutamise tõendid. Toetuse abil rajatud laadijates tohib kasutada ainult taastuvenergiat, vastasel korral ei aita toetus kaasa meetme eesmärgi täitmisele.

#### Määruse § 17

Paragrahvis sätestatakse toetuse maksmise kord. Peamine eeldus on, et toetus makstakse toetuse saajale pärast projekti elluviimist ja lõpparuande esitamist maksetaotluse alusel 30 päeva jooksul maksetaotluse esitamisest. Toetust makstakse ainult abikõlblike kulude katteks määruse §-s 7 sätestatud toetuse summade kohaselt. Maksetaotluse esitab toetuse saaja esindusõiguslik isik ja see tuleb esitada KIKile e-toetuse keskkonna vahendusel ning sellele lisatakse:

- 1) laadimispunkti kasutusteatis või viide, kust avalikust andmekogust see on leitav;
- 2) laadija ja laadimispunkti vastuvõtmist tõendavad dokumendid ja foto rajatud laadijast;
- 3) leping elektrimüüjaga või võrguteenuse osutajaga.

Kui toetuse saajal toodab ise taastuvelektrit tootmine, näiteks päikesepaneelide abil, mis katab laadija elektrivajaduse, siis tuleb seda tõendada ja sel juhul ei nõuta elektrimüüja või võrguteenuse osutajaga sõlmitud lepingu esitamist.

#### Määruse § 18

Paragrahvis sätestatakse toetuse saaja õigused ja kohustused. Toetuse saaja peamine õigus on saada KIKilt informatsiooni ja nõuandeid, mis on seotud õigusaktides sätestatud nõuete ja toetuse saaja kohustustega. Toetuse saaja peab:

- 1) tagama projekti tegevuste elluviimise taotluses ja taotluse rahuldamise otsuses ning käesolevas määruses toodud tingimuste ja rahastamiskava kohaselt;
- 2) tagama, et laadimispunktid on kasutuses taotluses kirjeldatud viisil vähemalt viis aastat projekti lõppmakse tegemise hetkest arvates;
- 3) viivitamata vastama KIKi küsimustele toetuse saaja, toetuse kasutamise, soetatud vara ja selle kasutamise kohta;
- 4) säilitama ja võimaldama KIKi või Kliimaministeeriumi nimetatud isikul enne projekti elluviimist, selle elluviimise ajal ning viie aasta jooksul pärast projektile lõppmakse tegemist



tutvuda toetuse saaja valduses olevate dokumentidega, sealhulgas toetuse saaja raamatupidamis- ja finantsdokumentidega, mis on KIKi või Kliimaministeeriumi hinnangul tähtsad, et hinnata toetuse nõuetekohast kasutamist;

5) andma KIKi või Kliimaministeeriumi nimetatud audiitori, kontrollija või järelevalveametniku kasutusse andmed ja dokumendid kümne tööpäeva jooksul arvates sellekohase nõude saamisest;

6) teavitama viivitamata KIKi projekti elluviimise ajal kõigist asjaoludest, mis võivad mõjutada projekti toetuse abil soetatud vara säilimist ja kasutamist või toetuse saaja võimet täita taotluses ja määruses nimetatud eesmäärke või toetuse saaja kohustusi;

7) kasutama toetuse abil rajatud laadimispunktides ainult taastuvenergiat ja esitama seda tõendavad, päritolutunnistuste elektroonilises registris toetuse saaja kasuks kustutatud päritolutunnistused, toetuse saaja elektritarbimise lepingu ja tarbimisandmed või toetuse saaja taastuvenergia tootmisseadme tootmise ja tarbimise andmed KIKile koos järelaruandega või KIKi nõudmisel;

8) esitama projekti lõpp- ja järelaruanded vastavalt §-le 16;

9) teavitama avalikkust rahastamisallikast, tagades toetuse eest soetatud laadija juures info, et projekti on toetanud Eesti riik Euroopa Liidu heitkogustega kauplemise süsteemi enampakkumistuludest ja KIKi juhiste kohaselt.

**Määruse 6. peatükis** sätestatakse taotluse rahuldamise otsuse muutmine ja toetuse tagasinõudmine atmosfääriõhu kaitse seaduse § 182<sup>1</sup> lõike 5 alusel.

#### **Määruse § 19**

Paragrahvi kohaselt võib taotluse rahuldamise otsust muuta toetuse saaja avalduse alusel või KIKi algatusel, kui sellega ei kaasne projekti tulemuste saavutamata jäämine ja selleks on olemas põhjendused.

Lõikes 2 on sätestatud taotluse rahuldamise otsuse kehtetuks tunnistamise alused, mille kohaselt näiteks võib KIK tunnistada taotluse rahuldamise otsus kehtetuks juhul, kui toetuse saaja ei vii projekti ellu taotluse juurde esitatud rahastamiskava kohaselt. Samas, kui toetuse saaja ei täida määrusest ja taotluse rahuldamise otsusest tulenevaid kohustusi, on KIKil õigus toetus osaliselt või täielikult tagasi nõuda atmosfääriõhu kaitse seaduse § 182<sup>1</sup> kohaselt. Kui toetust on makstud mitteabikõlblike kulude katteks, siis nõutakse see tagasi.

Tagasinõutava toetuse suurus oleneb rikkumise raskusest. Kui laadimispunktid ei ole kasutuses taotluses kirjeldatud viisil vähemalt viis aastat projekti lõppmakse tegemise hetkest arvates, siis nõuab KIK toetuse tagasi, arvestades laadijate sihipärase kasutuse ajalist proportsiooni. KIK peab toetust tagasi nõudes tegema kaalutusotsuse ja põhjendama tagasinõutava toetuse suurust. Toetuse tagasinõudmise korral tunnistatakse vastavas ulatuses ka taotluse rahuldamise otsus kehtetuks, mistõttu ei saa toetuse saaja tagasinõutavat summat oma projektis kasutada.

Toetuse saaja peab tagasinõutud toetuse tagasi maksma 90 päeva jooksul. Tähtjaks tagastamata summale kohaldatakse atmosfääriõhu kaitse seaduse alusel § 182<sup>1</sup> lõikes 4 sätestatud viivist. Toetuse tagasinõudmise otsus kuulub sundtäitmisele.

**Määruse 7. peatükis** sätestatakse vaide esitamine.

#### **Määruse § 20**

Paragrahvis sätestatakse, et määruse alusel antud otsuse või tehtud toimingu vaidlustamisel võib toetuse taotleja või toetuse saaja enne halduskohtule kaebuse esitamist läbida vaidemenetluse, kui isikul on haldusmenetluse seaduse kohaselt vaide esitamise õigus. Vaie esitatakse KIKile ja vaide lahendab KIK.

Täpsemalt sätestatakse vaide esitamise kord taotluse rahuldamise otsuses.

### 3. Määruse terminoloogia

Määruses kasutatakse üldkeeles arusaadavaid mõisteid ja §-s 4 sisustatud termineid.

### 4. Määruse vastavus ELi õigusele

Direktiivi (EL) 2003/87/EÜ artikkel 10 (3) kohaselt on liikmesriikidel õigus otsustada selle üle, kuidas kasutada lubatud heitkoguse ühikute enampakkumisel müügist saadud tulu. Seejuures loetleb direktiivi artikkel 10 (3) eesmärgid, millest üks või mitu peavad olema täidetud. Artikli 10 (3) (f) kohaselt võivad seejuures liikmesriigid kasutada kõnealust tulu näiteks investeringuteks sellistesse transpordiliikidesse ja ülemineku kiirendamiseks sellistele transpordiliikidele, mis aitavad märkimisväärselt kaasa sektori süsinikuheite vähendamisele. Vastav direktiiv on riigisisesele õigusele üle võetud atmosfääriõhu kaitse seaduse (AÕKS) ja selle alusel kehtestatud määrustega. Lisapiiranguid viidatud regulatsioonidest vahendite kasutamisele ei tulene.

### 5. Riigiabi

Konkurentsiameti veebruaris 2025 koostatud analüüsis „[Ülevaade kergsõidukite avaliku laadimistaristu turust Eestis](#)“ selgitatakse, et hajaasustusega piirkondades on vähe investeringuid ja laadimisvõimaluste kasvu ning arvestades analüüsi raames selgunud asjaolusid, soovib Konkurentsiamet turuolukorra parandamiseks riigil ja KOVidel toetada näiteks laadimistaristute rajamist äärealadele ning kavandaksid meetmeid, mis suurendaksid tasuvust ka madalama nõudlusega piirkondades. Arvestades analüüsis toodud soovitusi ja asjaolusid, on välja töötatud toetusskeem, mille raames eraldatakse KOVile ja KÜle laadijate rajamiseks toetust, et soodustada laadijate rajamist väljapoole Tallinna ja Tartu linna. Väljapool Tallinna ja Tartu linna kuulub korteritest 6,3% äriühingutele Registrite ja Infosüsteemide Keskuse andmetel.

ELTL artikli 107 lõike 1 kohaselt on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatavate kaupade tootmist, ühisturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust.

Konkurentsi moonutamise ja liikmesriikide vahelise kaubanduse mõjutamise tingimuste hindamisel peab tuvastama üksnes seda, kas abi võib kahjustada liikmesriikide vahelist kaubandust ja moonutada konkurentsi. Kehtib eeldus, et riigi poolne rahaline eelis liberaliseeritud sektoris moonutab konkurentsi.<sup>[1]</sup> Kuivõrd laadimistaristu turg on konkurentstile avatud, siis antud tõlgendusreeglitest lähtuvalt tuleb asuda seisukohale, et toetus KOVile või KÜle avaliku laadimistaristu rajamiseks mõjutab konkurentsi. Kuigi, pigem võib eeldada, et KÜd ei soovi rajada avalikke laadimispunkte ning kui mõni KÜ, kelle liikmete hulgas on ka äriühing sooviks, siis eelpoolviidatud Konkurentsiameti ülevaade viitab, et turuolukorda tuleks parandada. KÜle antav toetus mitte avaliku laadimistaristu rajamiseks laadimistaristu turgu mõjutada ei saa.

Avaliku sektori toetus ettevõtjatele kujutab endast riigiabi vaid ulatuses, kus see *kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust*. Sellega seoses ei ole vaja aga tõendada, et abil on tegelik oluline mõju liikmesriikidevahelisele kaubandusele, vaid üksnes seda, kas riigiabi võib kaubandust kahjustada.<sup>[2]</sup>

---

<sup>[1]</sup> Komisjoni teatis riigiabi mõiste kohta ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses (2016/C 262/01) (riigiabi mõiste teatis), p 187.

<sup>[2]</sup> Riigiabi mõiste teatis, p 190.

Korteriühistu (KÜ) moodustatakse vaid konkreetse elamu korrashoiuks, mistõttu KÜ poolt oma korteriomandite eseme osaks olevate ehitiste ja maatüki osade ühine majandamine ja korteriühistu liikmete ühiste huvide esindamine on selgelt ja ainult kohaliku iseloomuga ning piiratud geograafilise ulatusega ning korteriühistul puudub igasugune mõju liikmesriikide turgudele, kuna tegevus on piiratud vaid ühe konkreetse ehitisega, mistõttu KÜ kinnistule rajatav laadija, millele on juurdepääs vaid KÜ loal, ei saa kahjustada kaubandust, sh ei meelitaks investeeringuid või teiste liikmesriikide kliente. Kui KÜ rajab avalikult kasutava laadija, siis selle toetamine ei mõjuta samuti liikmesriikide vahelist kaubandust, kuna laadijaid rajatakse peamiselt piirkonna elanike ja läbisõitvate turistide teenindamiseks ning on niivõrd piirkondliku mõjuga ja ebausutav on, et antud toetuse abil rajatud laadijad meelitaks kohale teiste riikide kodanikke, mistõttu ei saa see mõjutada kaubandust liikmesriikide vahel.

Avaliku sektori toetus on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 alusel riigiabi üksnes siis, kui see „kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist“, ja ainult niivõrd, kuivõrd see „kahjustab liikmesriikide vahelist kaubandust“. Kuivõrd antud juhul on tegu riigipoolse abiga investeerimaks kohaliku laadimistaristu rajamisse, siis võib asuda seisukohale, et nimetatud toetus KOVile või KÜle on kohaliku mõjuga, ning see ei kahjusta liikmesriikide vahelist kaubandust ega moonutada konkurentsi.

## **6. Määruse mõju**

### **Määruse üldine mõju**

Toetus on suunatud elektriautode laadimistaristu arendamisele, et parandada laadimisvõimaluste kättesaadavust ning soodustada seeläbi elektriautode laialdasemat kasutuselevõttu. Laadimistaristu arendamine on oluline eeldus, et toetada elektrisõidukite kasutamise kasvu, aidates kaasa nii keskkonnamärgide täitmisele kui ka säästlikumatele ja jätkusuutlikumatele liikumisviisidele üleminekule.

Elektriautode laadimistaristu toetamise meede on osa Euroopa Liidu ja Eesti kliimamärgide täitmisest, mille siht on vähendada kasvuhoonegaaside heidet ja suurendada taastuvenergia kasutamist transpordisektoris. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/842 kohaselt peab Eesti vähendama transpordisektori heitkoguseid vähemalt 13% võrreldes 2005. aastaga. Elektriautode ja vastava taristu arendamine aitab saavutada 2040. aastaks oluliselt madalamaid heitkoguseid. Kuna 2020. aastal moodustas transpordisektor ligikaudu 17% Eesti koguheitest ning maanteetransport põhjustas 97,4% sektori emissioonist, on elektrisõidukite laialdasemal kasutamisel oluline osa, et liikuda kliimaneutraalsuse suunas.

Määrus panustab riigi pikaajalise arengustrateegia „Eesti 2035“ sihtidesse ja aluspõhimõtetesse, edendades horisontaalselt keskkonnahoiu ja tasakaalustatud regionaalse arengu põhimõtteid.

Määruse edukal rakendamisel on oodata, et elektriautode laadimistaristu rajamine kortermajade piirkonda annab koos muude riiklike meetmetega tugele elektriautode laialdasemaks kasutuselevõtuks. Prognoosida võib, et 2030. aastaks on elektriautode osakaal Eestis märgatavalt suurenenud ning Eestisse sisse toodavad sõidukid on keskmiselt väiksema süsinikuheitega. 2040. aastaks on suurem osa sõidukeid nullheitega.

Meetme prognoositav minimaalne mõju kasvuhoonegaaside heite vähendamisele on 3407 tonni (CO<sub>2</sub>) aastas ja minimaalne täiendav taastuvenergia kasutuselevõtt transpordisektoris on 4517 MWh aastas.

### **Mõju halduskoormusele**

Määrusega ei kaasne ettevõtjatele ega kodanikele ühtegi uut kohustust riigi ees. Toetuse saamisega kaasneb kohustus toetuse kasutamisest aru anda.

### **Mõju majandusele ja ettevõtluskeskkonnale**

Laadimistaristu laienemine aitab kaasa tasakaalustatumale arengule, parandades elektriautode kasutusvõimalusi ka väljaspool suuremaid keskusi.

Elektriautode laialdasem kasutuselevõtt hoogustab kodumaise taastuvelektri tootmist. Elanike ja leibkondade üldine majanduslik olukord eeldatavasti paraneb, sest tänu säästlikumatele ja efektiivsematele transpordilahendustele kasvab kokkuhoid auto- ja kütusekuludelt. Hetketeadmise järgi on elektriauto ülalpidamiskulud *ca* 20% madalamad kui sisepõlemismootoriga auto puhul.

Laadimistaristu rajamine loob otseseid ja kaudseid töökohti nii ehituse, elektritööde kui ka hooldusteenuste sektoris. Laadimisvõimaluste suurenemine annab kindlustunde elektrisõidukite soetamiseks, mis omakorda kasvatab nõudlust uute ja kasutatud elektriautode turul. Pikemas perspektiivis aitab laadimistaristu areng kaasa elektrisõidukite laialdasemale kasutuselevõtule, mis vähendab sõltuvust imporditud fossiilkütustest ning toetab kodumaise taastuenergia tootmist ja tarbimist transpordisektoris.

## **7. Määruse rakendamiseks vajalikud kulutused ja määruse rakendamise eeldatavad tulud**

Käesolevat määrust rahastatakse CO<sub>2</sub> eelarvest 1 000 000 euroga. Toetust makstakse ühikuhindade alusel ehk keskmise hinna alusel. Toetuse summa kehtestamisel on arvestatud, et toetuse määr on 60%. Toetuse saajate omafinantseering moodustab vähemalt 40% projektide abikõlblikust kogumaksumusest.

Rakendamisega seotud kulude katmiseks (nt toetuse andmise tingimuste ettevalmistamiseks, teavitamiseks, kontrollideks, seireks, hindamiseks, väljamaksete tegemiseks jm) on sama meetme eelarvest ette nähtud 9,97%.

Kulud, mida toetusest ei kaeta, tuleb toetuse saajal endal katta.

## **8. Määruse jõustumine**

Määrus jõustub üldises korras.

## **9. Määruse eelnõu kooskõlastamine**

Määruse eelnõu kooskõlastatakse eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu Rahandusministeeriumi, Sotsiaalministeeriumi, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi, Keskkonnainvesteeringute Keskuse (KIK), Eesti Linnade ja Valdade Liidu, Eesti Korteriühistute Liidu ning laadimistaristu arendajatega.

**Seletuskirja lisa:** Ühikuhinnad (metoodika)