

Taristuministri määruse „Taristuministri 31. juuli 2025. a määruse nr 46 „Elektriauto laadimispunktide rajamise toetamise tingimused ja kord“ muutmise“ eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

Taristuministri 31. juuli 2025. a määruse nr 46 „Elektriauto laadimispunktide rajamise toetamise tingimused ja kord“ muutmise määrus kehtestatakse atmosfääriõhu kaitse seaduse § 161 lõike 3 ja § 182¹ lõike 5 alusel.

Muutmise määrusega laiendatakse elektriautode laadimistaristu rajamise toetuse andmist kortermajade piirkonda nn Tallinna linnapiirkonnas ja nähakse ette, et ühe kohaliku omavalitsuse üksusele antava toetuse abil ei saa paigaldada rohkem kui 20 laadijat. Samuti suurendatakse kohaliku omavalitsuse üksuse rajatava laadimispunkti maksimaalset lubatavat kaugust kortermajadest kuni ühe kilomeetrini. Toetusega antakse koostööd muude riiklike meetmetega 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 „Elukeskkonnaga 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 praeguste teadmiste järgi võimalik saavutada säästlikumate kütuste ja autode kasutuselevõtu soodustamise, sealhulgas vastava laadimistaristu arendamise abil, kuna käitumuslike muutuste saavutamine on keerulisem¹.

2. Eelnõu koostajad

Määruse eelnõu ja seletuskirja on koostanud Kliimaministeeriumi liikuvuse arengu ja investeringute osakonna peaspetsialist Kaisa Bahmatsev (kaisa.bahmatsev@kliimaministeerium.ee, 5691 6858), peaspetsialist Martin Lein (martin.lein@kliimaministeerium.ee, 605 1224) ning sihtasutuse Keskkonnainvesteeringute Keskus toetuste ja teenuste osakonna projektikoordinaator Lilian Olle (lilian.olle@kik.ee, 5880 0238). Eelnõu õigusekspertiisi on teinud sihtasutuse Keskkonnainvesteeringute Keskus jurist Jaanika Vilde (jaanika.vilde@kik.ee, 5880 0207). Eelnõu ja seletuskirja on keeleteimetanud Justiits- ja Digiministeeriumi õigusloome korralduse talituse toimetaja Inge Mehide (inge.mehide@justdigi.ee).

¹ [Kliimaministeerium](https://kliimaministeerium.ee), 2025.

3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb kolmest punktist, millega muudetakse taristuministri 31. juuli 2025. a määrust nr 46 „Elektriauto laadimispunktide rajamise toetamise tingimused ja kord“. Muudatuse eesmärk on parandada meetme rakendatavust, suurendada toetuse regionaalset kättesaadavust ning kiirendada avaliku laadimistaristu rajamist piirkondades, kus turupõhine arendus on olnud aeglasem. Eesmärk ei ole toetuse põhimõtteline ümberkujundamine, vaid kehtivate tingimuste täpsustamine ja selgem sõnastamine, rakendamise lihtsustamine ning meetme efektiivsem rakendamine.

Punktiga 1 muudetakse § 4 punkti 3, millega suurendatakse kohaliku omavalitsuse paigaldatavate kiirlaadijate lubatud kaugust korterelamutest 300 meetrilt kuni ühe kilomeetrini. Muudatuse eesmärk on suurendada paindlikkust laadimistaristu asukoha valikul ning võimaldada avalikke laadijaid paigaldada asukohtadesse, mis on kasutusloogika ja tehniliste võimaluste seisukohast kõige sobivamad. Suurem paindlikkus võimaldab paremini arvestada olemasoleva elektrivõrguga, vähendades liitumiskulusid ja kiirendades projektide elluviimist. Muudatust tehes on arvestatud, et kohaliku omavalitsuse kasutuses olevad sobivad maatükid ei paikne alati korterelamute vahetus läheduses, mistõttu on põhjendatud lubada senisest suuremat vahemaad, säilitades samas nõude, et tegemist peab olema avaliku juurdepääsuga laadijaga. See võimaldab kavandada laadimistaristut terviklikumalt, võttes arvesse nii ruumilist planeerimist kui ka olemasolevat taristut.

Punktiga 2 muudetakse § 5 lõiget 4, sätestades, et kohaliku omavalitsuse üksus võib esitada taotluse kuni 20 avaliku kiirlaadija omandamiseks, et laadimispunkte projekteerida ja ehitada. Muudatusega piiratakse kohaliku omavalitsuse üksuse õigust esitada taotlus rohkem kui 20 laadija soetamiseks, kuid ei piirata kohaliku omavalitsuse üksuse õigust esitada mitu taotlust. Kohaliku omavalitsuse üksuse õigust saada toetust kiirlaadija soetamiseks ei laiendata vähem võimsate laadijate soetamisele, et tagada meetme mõju. Kohaliku omavalitsuse üksus saab taotleda toetust, et paigaldada määruse § 4 punkti 3 kohane avalik laadija, mis ühtlasi peab olema § 4 punkti 5 kohane kiirlaadija. Kohaliku omavalitsuse üksus saab lisaks taotleda toetust, et rajada määruse § 4 punkti 4 kohane dünaamilise koormusjaotuse süsteem, mida on tarvis rajatava laadimispunkti opereerimiseks. Kohaliku omavalitsuse üksusel on võimalik toetust saada maksimaalselt 20 kiirlaadija soetamiseks, kuid arvestades, et § 5 lõike 2 kohaselt saab ühe taotluse raames toetust maksimaalselt 20 laadimispunkti rajamiseks, siis juhul kui soovitakse rajada ühe kiirlaadija jaoks kaks laadimispunkti, tuleb maksimaalse toetuse saamiseks esitada kaks taotlust. Sellise regulatsiooni eesmärk on kiirendada taotluste esitamist kohalike omavalitsuste poolt ja hajutada riski, et võimekamad üksused meetme eelarve rutem ära kasutavad. Toetust makstakse pärast projekti tulemuse saavutamist.

Muudatuse eesmärk on tagada toetuse tasakaalustatum ja õiglasem jaotumine kohalike omavalitsuste vahel. Meetme mõju on laiem ja tulemuslikum juhul, kui toetust saavad võimalikult paljud piirkonnad. Kehtestades laadijate arvule ülempiiri, antakse kohalikele omavalitsustele taotluste esitamisel suurem paindlikkus ning välditakse toetuse ebaproportsionaalses mahus ühe taotleja kätte koondumist. Muudatus suunab omavalitsusi tegema kiiremaid, läbimõeldumaid ja prioriteetsemaid investeerimisotsuseid ning jagama laadimistaristu rajamise vajaduse korral mitmeks etapiks.

Punktiga 3 muudetakse § 8 lõiget 2, millega jäetakse toetuse sihtpiirkonnast edaspidi välja üksnes Tallinna ja Tartu linn, loobudes senisest piirangust Tallinna linnapiirkonna suhtes. Muudatuse eesmärk on laiendada toetuse kättesaadavust piirkondades, kus avalik

laadimistaristu ei ole turumehhanismide toel piisavalt arenenud, ning ühtlasi lihtsustada ja suurendada regulatsiooni õigusselgust selle rakendamisel.

Kehtiv regulatsioon, mis välistas toetuse andmise kogu Tallinna linnapiirkonnas, on praktikas osutunud taotlejate jaoks keerukaks ning liiga üldistavaks. Konkurentsiameti 2025. aasta ülevaatest selgub, et kuigi konkurents ja investeerimisaktiivsus on suur Tallinnas ja Tartus, on avaliku laadimistaristu areng Tallinna mõjupiirkonda kuuluvates omavalitsustes ebaühtlane ning turuosaliste arv mitmes piirkonnas jätkuvalt väike. Seetõttu ei kajasta senine territoriaalne välistus alati nende piirkondade tegelikku taristu- ja konkurentsiolukorda.

Muudatus ei muuda põhimõtet, mille kohaselt meetmest ei toetata arenenud turuga Tallinna ja Tartu linna, vaid lihtsustab territoriaalset välistust, võimaldades toetust suunata omavalitsustesse, kus see aitab leevendada turutõrget ja toetab avaliku laadimistaristu tasakaalustatud arengut üle Eesti ning samuti aitab leevendada nn pendelrändest tingitud keskkonnakoormust.

4. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

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

5. Määruse mõju

Määruse üldine mõju

Määruse muutmise tulemusena laiendatakse meetmest toetuse saajate ringi ja leevendatakse kohalikule omavalitsusele kehtivaid toetuse taotlemise tingimusi. Toetuse saajate ringi avardamine toob eeldatavasti kaasa laadimistaristu kiirema rajamise.

Mõju halduskoormusele

Eelnõuga ei kaasne ettevõtjatele ega kodanikele riigi ees ühtegi uut kohustust.

Mõju majandusele ja ettevõtluskeskkonnale

Eelnõuga tehtavad muudatused ei avalda mõju majandusele ega ettevõtluskeskkonnale.

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

Eelnõuga ei kaasne lisakulusid ega -tulusid, sealhulgas ei suurene halduskulu.

7. Määruse jõustumine

Määrus jõustub üldises korras.

8. Eelnõu koostöölastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu esitatakse koostöölastamiseks Rahandusministeeriumile eelnõude infosüsteemi EIS kaudu ning arvamuse avaldamiseks Eesti Linnade ja Valdade Liidule, Eesti Korterühistute Liidule ja SA-le Keskkonnainvesteeringute Keskus ning elektrilaadimistaristu arendajatele.