

Taristuministri 26. augusti 2024. a käskkirja nr 336 „Meetme „Alternatiivkütustuste taristu arendamine (elektri- ja vesiniku laadimistaristu loomine)“ tingimused Euroopa Ühendamise Rahastu toetuskirja ning riigi toetuse saamiseks ja vahendite eraldamiseks raskeveokite elektrilaadimistaristu jaoks“ muutmise eelnõu seletuskiri

Käskkirja kehtestatakse Vabariigi Valitsuse 29. juuni 2023. a määruse nr 71 „Kliimaministeeriumi põhimäärus“ § 6 ja § 9 punkti 26 ja § 10 lõike 1 alusel ning koosõlas atmosfääriõhu kaitse seaduse § 161 lõikega 1 ja lõike 4 punktiga 2, riigi eelarvestrateegia 2024–2027 lisa 5 toodud meetmega „Alternatiivkütustuste taristu arendamine (elektri- ja vesiniku laadimistaristu loomine)“, riigi eelarvestrateegia 2024–2027 programmi „Transpordi ja liikuvuse programm aastateks 2024–2027“ programmi tegevusega 1.6 „Ohutu ja säästlik transpordisüsteem“ ning Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusega (EL) 2023/1804, 13. september 2023, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2014/94/EL (edaspidi alternatiivkütuste taristu määrus).

1. Sissejuhatus

Esmase käskkirja (edaspidi *elektriliste raskeveokite käskkirja*) versiooni eesmärk oli kaasa aidata alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu määruse nõuetekohasele ja mõjusale täitmisele Eestis, võimestades kütuseettevõtjaid elektriliste raskeveokite laadimistaristu loomisel läbi täiendava toetuse andmise. Toetusmeetme raames esitati kaks taotlust, ühe taotluse projekt sai mitterahuldava otsuse ja teine taotlus sai rahuldatud vaid osaliselt. Projektide mitterahuldamise otsused tuginesid asjaolule, et esitatud projektid jäid toetusmeetmes märgitud piirkondadest välja kuna esmase käskkirja piirkonnad olid määratud liiga kitsalt. Transpordiameti poolt läbi viidud vastavushindamise dokumendis oli välja toodud täiendava kaalutluse sisendina ameti seisukoht, et sisulise kvaliteedi poolest on mõlema taotlusega planeeritud projektid asjakohased ning eesmärgi täitvad. Samuti jõudsid Transpordiamet ja Kliimaministeerium ühise arusaamani, et varasemalt valitud piirkonnad laadimistaristu rajamiseks on liiga piiratud ning piirkondade laiendatud loetelu võimaldab taotlema tulla rohkematel ettevõtjatel. Eelmainitust tulenevalt tekkis vajadus muuta toetusmeetme käskkirja tingimusi ja korraldada uus taotlusvoor nii uute potentsiaalsete projektide esitamise võimaldamiseks kui ka varasemate projektide ümberhindamiseks ja rahastamiseks, juhul kui nad on saanud positiivse Alternative Fuels Infrastructure Facility (edaspidi *AFIF*) otsuse.

Käskkirja eelnõu ja seletuskirja koostasid Kliimaministeeriumi liikuvuse arengu ja investeringute osakonna peaspetsialist Anastasija Moskvitšjova (e-post: Anastasija.Moskvitsjova@kliimaministeerium.ee, telefon: 5885 1057) ja ekspert Ursula Sarnet (e-post: ursula.sarnet@kliimaministeerium.ee, telefon: 715 3404) ning Transpordiameti välisrahastuse koordinaator Kaido Sipelgas (e-post: kaido.sipelgas@transpordiamet.ee, telefon: 5341 7569). Õigusekspertiisi tegi Kliimaministeeriumi õigusosakonna jurist Marko Lelov (tel: 626 2918, e-post: marko.lelov@kliimaministeerium.ee).

2. Käskkirja sisu

Eelnõuga muudetakse **käskkirja lisa 1 punkti 3.1**, mis sätestab Kliimaministeeriumile hindamiseks taotluste esitamise tähtaega. **Punktis 3.1.1** on ette nähtud taotluste esitamise tähtaeg 1. märts 2025. a kell 17:00 AFIF taotlusvooru läbinud ja positiivse otsuse saanud projektidele. Eelmise AFIF vooru tulemused avalikustatakse oodatavalt 2025. jaanuari keskel ning sellel on konkreetne projektide elluviimise tähtaeg ja kulude abikõlblikkuse periood, mistõttu ettevõtetele on vaja positiivse EL rahastamisotsuse juhul võimalikult kiiresti tegevustega alustada ja sellest tulenevalt ka toetust taotleda. **Punktis 3.1.2** on ette nähtud taotluste esitamise tähtaeg 14. aprill 2025. a kell 17:00 ettevõtetele, kes pole veel AFIFi taotlusvooru raames EL rahastust taotlenud, aga soovivad seda teha juunis sulguva CEF AFIF voorus.

Eelnõuga **täiendatakse käskkirja lisa 1 punkti 3.2 alapunktiga 3.2.4**, mis sisaldab nõuet, et taotleja peab kinnitama Kliimaministeeriumile oma projektide jaoks valitud asukohtade sobivuse kohta. Eelmainitud täienduse eesmärk on panna taotlejale vastutust, mille kohaselt enne taotluse esitamist peab tema veenduma, et projektide elluviimiseks valitud asukohad on sobilikud raskeveokite laadimistaristu ja juurdekuuluva ehitamiseks. See aitab vältida eelmise taotlusvooru raames tekkinud olukorda, kus taotlustes esitati ka kinnistuid, mille osas ei olnud eelnevalt läbitud tegelikku sobivuse analüüsi ei planeeringu ega omandamisprotsessi osas ning vähendada riski, et positiivse otsuse saanud projektid ei saa hiljem teostatuks.

Eelnõuga **muudetakse käskkirja lisa 1 punkti 4.1** ja sätestatakse, et toetust ning toetuskirja saab taotleda elektriliste raskeveokite laadimispargi ehituseks, mis asub kuni 3 kilomeetri kaugusel lähimast mahasõidukohast punktis 5 nimetatud piirkonnast.

Eelnõuga muudetakse **käskkirja lisa 1 punktis 5** sätestatud laadimispunktide rajamiseks sobilike piirkondade nimekiri. Muudatuse eesmärk on laiendada piirkondade ulatust, et tekitada soodsamad tingimused taotleja jaoks, tagades samal ajal tulevase toetatava raskeveokite laadimisvõrgustiku piisava hajutatuse alternatiivkütuste taristu määrase eesmärkide optimaalseks saavutamiseks. Taotleja saab valida projektide elluviimiseks kõige sobilikumad asukohad, kus on elektriliitumise ja ehitamise rahaline kulu on mõistlik.

Eelnõuga muudetakse **käskkirja lisa 1 punkti 8.7** pikendades Transpordiameti taotluste hindamise ja pingeridade esitamise tähtaega ja täpsustades, et antud tähtaeg algab Kliimaministeeriumi poolt ametile taotluste esitamise hetkest.

Eelnõuga muudetakse **käskkirja lisa 1 punkti 8.8** täpsustades pingeridade koostamise aluseid ja maanteede prioriteetsust.

3. Käskkirja vastavus Euroopa Liidu ja siseriiklikule õigusele

Eelnõu on kooskõlas atmosfääriõhu kaitse seadusega ning Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusega (EL) 2023/1804, 13. september 2023, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2014/94/EL (edaspidi *alternatiivkütuste taristu määrus*). Euroopa Liidu määrused on Eestile otsekohalduvad, mistõttu ka käesolevas käskkirjas nimetatud ülesannete täitjatel tuleb juhendada neist.

4. Käskkirja mõju

Mõjude hindamisel lähtuti mõjude hindamise metoodika dokumendist¹, mis oli koostatud Justiitsministeeriumi ja Riigikantselei koostöös.

4.1. Demograafiline mõju

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

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

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

4.2. Mõju majandusele

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

Mõju ettevõtetele – meede toetab laadimistaristu loojaid finantsvajaku ületamisel turutörke olukorras ning võimaldab neil turule tuua elektriliste raskeveokite laadimisteenus. Tänapäeval on Eestis vaid 2 elektrilist raskeveokit ja ei ole ühtegi neile ettenähtud laadimispunkti. Euroopa Liidu määrus alternatiivkütuste laadimistaristu arendamise kohta paneb kohustusi liikmesriigile, mitte erasektorile. Laadimistaristu omamine ja opereerimine ei ole riigi huvides ning erasektor ei ole hetkel huvitatud raskeveokite laadimistaristut arendama, kuna puudub nõudlus ja tegemist on väga suure investeeringuga. See tähendab omakorda, et tehtavad investeeringud on suured ning elektrilised raskeveokid hakkavad Eestisse hästi vaikselt jõudma, mistõttu kasu teenimine on päris kauge tulevik. Avalikul konsultatsioonil erasektori

¹ [Mõjude hindamise metoodika 2021](#). Justiitsministeerium ja Riigikantselei.

esindajatega jõuti järelduseni, et erasektor on valmis riiki Euroopa Liidu eesmärkide täitmisel aitama, kuid ilma toetusmeetmeta ei kaalu nad raskeveokitele ette nähtud laadimistaristu arendamist. Raskeveokite laadimistaristu arendamisel tuleb arvesse võtta selle infrastruktuuri ja elektrisüsteemi koostoimet ning Euroopa Liidu poliitikat. Raskeveokite laadimispunktide loomist ja käitamist tuleb arendada konkurentsivõimelise turuna, millel on avatud juurdepääs kõigile osalistele, kes on huvitatud laadimistaristu kasutuselevõtust või käitamisest. Euroopa Liidu määruse alternatiivkütuste kasutuselevõtu kohta eesmärk on hõlbustada turujõudude tööd ja aidata selle algatusega kaasa Euroopa majanduskasvule.

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

4.3. Mõju elu- ja looduskeskkonnale

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

5. Kooskõlastamine

Eelnõu saadeti tutvumiseks kõigile Eestis tegutsevatele kütuse- ja energiaettevõtjatele 17.detsembril 2024.