

Keskkonnaministri 1. veebruari 2023. a määruse nr 3 „Nullheitega sõidukite ostutoetuse andmise tingimused ja kord“ muutmise määruse seletuskiri

I. SISSEJUHATUS

Sisukokkuvõte

Määrusega muudetakse nullheitega sõidukite toetamise võimalusi eraisikutele kasutatud elektrisõidukitele toetuse laiendamise näol, tõstetakse toetuse summat juhul, kui taotleja on loobunud oma olemasoleva sise põlemismootoriga auto kasutamisest ja viinud selle lammutusse, muudetakse toetuse andmise ja kasutamise tingimusi täpsemaks ning loobutakse kastirataste toetamisest.

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 soodustab eri liikumisviise. Kiireid muutusi on hetke teadmise alusel võimalik saavutada säästlikumate kütuste ja sõidukite kasutuselevõttuga, kuna käitumuslike muutuste saavutamine on keerulisem. Kergliikluse arenguks on riik selgelt sõnastanud tegevusena, mida tuleb rakendada, täiendavate ratta- ja jalgteede arendamine.

Kuna transpordisektori kasvuhoonegaaside heide tuleb ligikaudu 95% maanteetranspordist, millest omakorda ligikaudu 65% tuleb sõiduautodest, 15% veoautodest, 14% väikekaubikutest ning 6% bussidest, siis kliimakindla majanduse seaduse eelnõus seatavad eesmärgid ning väljapakutavad meetmed peaksid 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.

Määruse alusel toetuse andmise võimaluse laiendamisel lisaks uutele elektrisõidukitele ka kasutatutele tekitatakse võimalus elektrisõiduki omandamiseks märksa laiemale sihtgrupile, mis eeldatavalt toob kaasa uusi elektrisõiduki kasutajaid fossiilkütusega sõitvate sõidukite kasutajate asemel.

Kastirataste toetamine lõpetatakse põhjusel, et toetuse mõju transpordisektori heite vähenemisse on marginaalne, sealhulgas võrreldes toetuse andmisega kaasneva halduskoormusega. Lisaks on kastirattad olulises osas kasutuses piirkondades, kus on juba tagatud hea ühistranspordiühendus ja vastavalt suurem keskkonnasääst. Kastiga rataste toetuse taotlusi on meetme perioodil esitatud märkimisväärselt vähem, kui elektrisõidukitele. See joonistub välja positiivsete toetamise otsuste statistikast: kastiga jalgratta toetust on saanud 119 eraisikut, samas kui elektriauto toetust 691 eraisikut. Lisavõimaluste loomine kastiratta riigi poolse toetuse näol ei ole seetõttu piisavalt põhjendatud ega proportsionaalne.

Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu ja seletuskirja on koostanud Kliimaministeeriumi (KliM) liikuvuse arengu ja investeringute osakonna peaspetsialist Ülle Rätsep (ulle.ratsep@kliimaministeerium.ee; 5344 8013), Sihtasutuse Keskkonnainvesteeringute Keskus (KIK) toetuste ja teenuste osakonna projektikoordinaator Lilian Olle (lilian.olle@kik.ee; 5880 0238). Eelnõu õigusekspertiisi tegid KIKi jurist Jaanika Vilde (jaanika.vilde@kik.ee; 5880 0207), KliMi jurist Rene Lauk (rene.lauk@kliimaministeerium.ee; 626 2948) ja KliMi peaspetsialist Anastasija Moskvitšjova (anastasija.moskvitsjova@kliimaministeerium.ee; 5885 1057).

II. EELNÕU SISU JA VÕRDLEV ANALÜÜS

Eelnõu koosneb kahest paragrahvist. Paragrahv 1 reguleerib keskkonnaministri 1. veebruari 2023. a määruse nr 3 „Nullheitega sõidukite ostutoetuse andmise tingimused ja kord“ (edaspidi määrus) tehtavaid muudatusi ja § 2 reguleerib muudatuste jõustumist.

Määruse § 1 lõigete 3–6 muudatustega sätestatakse vähese tähtsusega abi andmise uued suuremad piirmäärad seoses vastavate Euroopa Liidu määruste muudatustega. Ettevõtjatele antav toetus on vähese tähtsusega abi (edaspidi *VTA*).

Alates 1.01.2024 kehtib *VTA* andmisel [Euroopa Komisjoni määrus \(EL\) 2023/2831](#), mis asendab [määrust \(EL\) nr 1407/2013](#). Nn horisontaalse *VTA* ülemmäär tõusis 300 000 euroni ettevõtja kohta kolme aasta jooksul. Kui eelmise *VTA* määruse puhul kehtis *VTA* ülemmäär kolme majandusaasta (jooksev ja kaks eelmist) kohta, siis alates 1.01.2024 kehtib ülemmäär kolme aasta kohta ehk ülemmäära arvestatakse jooksvalt (abi andmise kuupäevast kolm aastat tagasi). Uues määruses on kaotatud eraldi ülemmäär transpordi *VTA* kohta.

Endiselt kehtivad Euroopa Komisjoni määrused põllumajandusliku *VTA* ja kalandusliku *VTA* kohta, kuid 25.10.2023 tõusid nende abide ülemmäärad, vastavalt põllumajandusliku *VTA* ülemmäär 25 000 euroni ja kalandusliku *VTA* ülemmäär 40 000 euroni.

Kumuleerimisreegel: ühele ettevõtjale antava *VTA* ülemmäär, kui *VTA*-d antakse määruse (EL) 2023/2831, määruse (EL) nr 1408/2013 ja määruse (EL) nr 717/2014 alusel, on 300 000 eurot. See tähendab, et nende määruste alusel antava *VTA* kumuleerimisel kehtib reegel, et horisontaalse, kalandusliku ja põllumajandusliku *VTA* puhul on ülemmääraks horisontaalse *VTA* ülemmäär. Näiteks, kui ettevõtja on saanud määruse (EL) 2023/2831 alusel *VTA*-d 300 000 eurot, ei saa talle enam anda põllumajanduslikku ega kalanduslikku *VTA*-d.

Määruse § 4 lõikes 2 sätestatakse mis on määruse mõistes toetatav nullheitega sõiduk. Nullheitega sõiduk on täiselektriline, sealhulgas vesiniku kütuseelemendiga, M1 või N1 kategooria sõiduk. Lõpetatakse kastirattaste ostu toetamine. Kuigi kastirattad pakuvad head keskkonnasõbralikku alternatiivi liikumiseks, on just elektriautode ostutoetusel oluliselt suurem mõju transpordisektori heite vähenemisse. Lisaks on kastirattad peamiselt kasutuses piirkondades, kus on juba tagatud hea ühistranspordiühendus, mistõttu ei ole lisavõimaluste loomine riigi toetuse näol piisavalt põhjendatud.

Määruse § 4 lõike 3, 3. peatüki pealkirja, § 6 lõike 3 punktis 1, § 7 lõike 6 punkti 7 ja lõike 7, § 11 lõike 3, § 14 lõike 3, § 16 lõigete 1, 2, 4, 6, 9 ja 13 ning § 17 lõike 3 punktide 6 ja 7 muudatusega ühtlustatakse määruses kasutatavat terminoloogiat. Kuna määruse § 4 lõige 2

määratleb, mis on nullheitmega sõiduk ja annab sellele määratlusele edasise lühinimetuse „auto“, siis tulenevalt sellest ühtlustatakse läbivalt määruse sõnastust ja asendatakse sõnad „nullheitmega sõiduk“ sõnaga „auto“.

Määruse § 5 lõikes 1 sätestatakse pikem taotluse esitamise periood auto ostmisest taotluse esitamiseni. Taotlus tuleb KIKile esitada senise kahe kuu asemel kuue kuu jooksul.

Määruse § 6 lõikes 1 ja lisatavates lõigetes 1¹ ja 1² sätestatakse toetuse uued suurused:

- 4000 eurot juriidilisele isikule ühe uue auto kohta. Auto on uus, kui see vastab § 9 lõike 1 punktis 4 toodud nõuetele.
- 5128 eurot füüsilisele isikule ühe uue auto kohta. Auto on uus, kui see vastab § 9 lõike 1 punktis 4 toodud nõuetele. Füüsilisele isikule makstavalt toetustelt peab KIK kinni tulumaksu.
- füüsilisele isikule kuni 25% ostuhinnast, kuid mitte rohkem kui 5128 eurot, ühe kasutatud auto kohta. Kasutatud auto peab vastama § 9 lõike 1 punktis 5 toodud nõuetele. Kasutatud autole saab toetust ainult füüsiline isik ja tingimusel, et ta soetab selle auto liisingulepingu alusel tunnustatud automüüja käest. 25% ostuhinnast arvestatakse sõiduki maksumusest koos käibemaksuga, sest toetus on mõeldud vaid eraisikutele, kel on kohustus tasuda riigile käibemaks.
- sisepõlemismootoriga ühe kasutatud M1 või N1 kategooria sõiduki lammutamise eesmärgil liiklusregistrist kustutamisel (edaspidi *lammutatav auto*) makstakse juriidilisele isikule, kes oli lammutatava auto viimane omanik, auto ostmisel toetust lisaks 1500 eurot ühe auto jaoks. Lammutatav auto peab vastama § 9 lõikes 3 toodud nõuetele.
- ühe lammutatava auto liiklusregistrist kustutamisel makstakse füüsilisele isikule, kes oli lammutatava auto viimane omanik, auto ostmisel lisaks 1923 eurot ühe auto jaoks. Lammutatav auto peab vastama § 9 lõikes 3 toodud nõuetele. Füüsilisele isikule makstavalt toetustelt peab KIK kinni tulumaksu.

Lammutatava auto liiklusregistrist kustutamise eest makstakse taotlejale lisatoetust. Lammutatava auto lisatoetust saab taotleda samaaegselt uue või kasutatud auto ostmise toetuse taotlemisega (vt lisatav § 8 lõige 3¹). Lisanduva toetuse saamiseks tuleb KIKile esitada taotleja ja lammutatava auto andmed (registreerimistunnistus), et tuvastada:

- kas taotleja oli selle sõiduki viimane omanik; ja
- kas sõiduk on liiklusregistrist kustutatud; ja
- kas sõiduk kustutati liiklusregistrist mitte rohkem kui kuus kuud enne auto ostmise toetuse taotluse esitamist, aga mitte enne 2025. aasta 1. jaanuari (vt ka § 9 lõige 3); ja
- kas sõiduk läbis tehnonõuetele vastavuse kontrolli mitte rohkem kui 15 kuud enne liiklusregistrist kustutamist (vt ka § 9 lõige 3).

Ühe liiklusregistrist kustutatud lammutatava auto kohta saab lisatoetust ühele autole.

Samuti muudetakse kulu abikõlblikkuse ehk hüvitamisele kuuluvuse tingimusi. Kasutatud auto soetamist toetatakse ainult juhul, kui see on soetatud liisingulepingu alusel. Seda põhjusel, et liisinguandjast saab auto omanik ja liisinguandja tagab sel juhul toetuse abil soetatud sõiduki vastavuse turuhinnale. Kasutatud auto ostmisel liisingu esmase sissemakse kohustust ei ole, uue sõiduki ostmisel liisingulepingu alusel on esmase sissemakse suuruseks jätkuvalt 4000 eurot. Liisingulepingu pikkus peab olema vähemalt 2 aastat, seni kehtis 4-aastane kohustus.

Määruse § 6 lõiget 3 täiendatakse punktiga 1¹, milles sätestatakse kasutatud auto ostmisel tekkinud kulu abikõlblikkuse tingimus. Kuna määrus on plaanitud jõustuma 1. jaanuaril 2025, siis on ka kasutatud auto ostmise kulu abikõlblik alates muudatuse jõustumisest.

Määruse § 6 lõiget 3 täiendatakse punktiga 3¹, milles sätestatakse, et kulu on abikõlblik, kui kasutatud auto ostetakse liisingulepingu alusel.

Määruse § 6 lõike 3 punktid 4, 6 ja 7 tunnistatakse kehtetuks tulenevalt kastiratta toetuse kaotamisest.

Määruse § 6 lõiget 3 punkti 5 muudetakse selliselt, et soetatud auto kohustuslik kasutamise periood on senise 4 aasta asemel 2 aastat, et vähendada sihipärase kasutamise kontrollimise halduskoormust. Keskkonnasõbralik on kahtlemata kasutada soetatud sõidukit võimalikult pika aja jooksul. Eelnõu jõustumisest kehtib kahe aastane auto kasutamise kohustus universaalselt kõikidele määruse alusel toetust saanud isikutele.

Määruse § 6 lõiget 4 muudetakse tulenevalt lõike 3 punkti 5 muudatusest ja edaspidi võib jätkuvalt liisingulepingu lõpetada enne kohustusliku kasutusperioodi lõppemist kui toetuse saajast saab liisingus olnud auto omanik ja ta jätkab auto kasutamist nõutud kaheaastase perioodi jooksul. Toetuse abil soetatud auto kohustuslikku kasutamise perioodi vähendatakse neljalt aastalt kahele, et vähendada meetme halduskoormust ja aktiveerida elektrisõidukite turgu.

Määruse § 7 lõikes 1 sätestatakse, et taotleja peab olema Eesti resident, kuna see aitab paremini tagada nõuet, et toetuse abil ostetud autot kasutatakse peamiselt Eestis. Füüsiline isik on resident, kui tema elukoht on Eestis või kui ta viibib Eestis 12 järjestikuse kalendrikuu jooksul vähemalt 183 päeval.

Määruse § 7 lõikes 4 täpsustatakse Eesti majanduse tegevusalade klassifikaatori (EMTAK 2008) sõnastuse kohaselt määruse sõnastust. Kitsendatakse ettevõtjate loetelu, kes ei saa toetust taotleda ehk kelle põhi- või lisategevusala vastab Eesti majanduse tegevusalade klassifikaatori (EMTAK 2008) koodile 45111: sõiduautode ja väikebusside (täismassiga alla 3,5 t) müük.

Määruse § 7 lõikes 5 täpsustatakse Eesti majanduse tegevusalade klassifikaatori (EMTAK 2008) sõnastuse kohaselt määruse sõnastust. Lisatakse erisus ettevõtjatele, kelle põhitegevusala vastab EMTAK 2008 koodile 45191: muude mootorsõidukite müük, kellel tekib õigus toetuse abil elektrisõiduk soetada näiteks oma töötajatele. Jätkuvalt toetatakse sõiduautode ja väikebusside (täismassiga alla 3,5 t) rentimise ja kasutusrentimisega seotud ettevõtjate tegevust.

Määruse § 7 lõike 11 lisamisega sätestatakse, et lisatoetust lammutatava auto loovutamisel ja uue elektrisõiduki soetamisel makstakse lammutatava auto viimasele ettevõtjast või eraisikust omanikule, kui see soetab endale uue elektrisõiduki 6 kuu jooksul lammutatava auto registrist kustutamisest.

Määruse § 7 lõike 12 lisamisega sätestatakse, et taotleja ei tohi osta kasutatud sõidukit endaga seotud isikult tulumaksuseaduse § 8 tähenduses. Isikud on omavahel seotud, kui neil on ühine majanduslik huvi või kui ühel isikul on teise üle valitsev mõju. Igal juhul käsitatakse seotud isikutena järgmisi isikuid: abikaasad, registreeritud elukaaslased, elukaaslased või otse- või külgoones sugulased; tööandja ja tema töötaja, töötaja abikaasa, registreeritud elukaaslane, elukaaslane või otsejoones sugulane; isik on juriidilise isiku juhtimis- või kontrollorgani liige,

juhtimis- või kontrollorgani liikme abikaasa, registreeritud elukaaslane või otsejoones sugulane.

Määruse § 8 lõike 2 punkti 5 kehtetuks tunnistamisega korrigeeritakse määruse sõnastust, et lõpetada kastiga rataste toetamine.

Määruse § 8 lõike 3 muudatustega korrigeeritakse sätte sõnastust, et lõpetada kastiga rataste toetamine.

Määruse § 8 täiendatakse lõikega 3¹, mille kohaselt sätestatakse, et lammutatava auto lisatoetust saab taotleda ainult samaaegselt uue või kasutatud auto ostmise toetuse taotlemisega.

Määruse § 8 lõike 4 muudatustega korrigeeritakse sätete sõnastust, et lõpetada kastiga rataste toetamine. Samuti uuendatakse loetelu dokumentidest, mis tuleb taotlusele lisada.

Lõike 4 punktis 7 täpsustatakse, et taotleja peab kinnitama, et tema ise ega temaga seotud isik ei ole sama auto ostmiseks taotlenud ega saanud varem toetust. Auto ise võib olla varem saanud toetust. Autot ei tohi soetada endaga seotud isikult.

Senise määruse alusel juba varem toetust saanud auto pärast kohustusliku kasutusperioodi lõppu kasutatud autonoomne müümine ning sellele toetusmeetme kohaldamine võimaldab laiemal isikute sihtgrupil asendada oma sise põlemismootoriga sõiduk nullheitega sõidukiga. See toetab elektriautode ringlust ja aitab kaasa määruse § 1 lõikes 2 sätestatud eesmärkide täitmisele. Arvestades, et vahepealsel ajal on märkimisväärselt arenenud ka laadimistaristu, laienenud on uute elektriautode valik ja isikud on teinud investeeringuid kodustesse laadimisvõimalustesse, siis eelduslikult valib ka algselt uue auto ostnud isik oma järgmiseks autoks elektriauto.

Määruse § 9 muudetakse tervikuna ja selles sätestatakse nõuded nullheitega sõidukile ja lammutatavale sõidukile.

Eristatakse mõisted uus auto, kasutatud auto ja lammutatav auto. Eristamise eesmärk on kõikidele neile nn auto liikidele anda erinevate reeglite alusel toetust.

Uus auto peab olema esmaselt registreeritud taotleja nimele või liisinguandja nimele, kellega taotleja on sõlminud liisingulepingu mille kohaselt taotleja on sõiduki vastutav kasutaja.

Kasutatud auto võib olla kuni 5 aastat vana auto arvestades esmasest registreerimisest. Esmase registreerimise asukohariik ei ole piiritletud.

Lammutatav auto määruse mõistes ei ole romusõiduk, vaid liikluses osalev või hiljuti osalenud sise põlemismootoriga kasutatud M1 või N1 kategooria sõiduk. Toetuse taotlus tuleb esitada KIKile 6 kuu jooksul pärast lammutatava auto registrist kustutamist. Selle aja jooksul tuleb osta või liisingusse võtta elektrisõiduk, millele soovitakse toetust taotleda.

Lammutatava auto ülevaatus läbimise ajale on samuti seatud piirang lähtudes eesmärgist, et liiklusest kaoksid eelkõige vanemad ja reostavamad sõidukid. Soodustust pole võimalik kasutada sõidukite eest, millel pole pikka aega olnud õigust liikluses osaleda, sest nad ei ole läbinud ülevaatus, st soodustust ei saa kasutuskõlbmatu auto eest. Soodustuse saamiseks tuleb lammutusse viia ja registrist kustutada sõiduk, millel on kehtiv ülevaatus või mis ei läbinud

ülevaatust, kuid mis viimati läbis ülevaatuse mitte rohkem kui 15 kuud tagasi. KIK kontrollib liiklusregistrist viimase läbitud ülevaatuse aega ja sõiduki registrist kustutamise aega.

Ühe lammutatava auto eest saab ühe lisanduva soodustuse. Taotleja peab olema lammutatava auto omanik liiklusregistrist kustutamise hetkel.

Samuti sätestatakse, et lammutatav auto on sõiduk, mis kustutati liiklusregistrist mitte rohkem kui kuus kuud enne auto ostmise toetuse taotluse esitamist, aga mitte enne 2025. aasta 1. jaanuarit. Eesmärk on tagada see, et lammutamise toetust saaksid ainult määruse jõustumisest alates liiklusregistrist kustutatud sõidukid.

Uuel autol peab olema vähemalt kaheaastane müügigarantii VÕS § 230 mõttes või sellega samaväärne garantii, mis peab nähtuma müügilepingust või liisingulepingust ja mille on andnud auto müüja või tootja. Tingimusega tagatakse toetusest rahastatavate autode kestvust. Müügigarantii on müüja, varasema müüja või tootja lubadus müüdüd asi garantiis ettenähtud tingimustel tasuta või tasu eest asendada või parandada või seda hooldada, et tagada selle vastavus garantiis ettenähtud tingimustele, või maksta tagasi asja eest tasutud ostuhind. Müügigarantiiga antakse ostjale seaduses sätestatust soodsam seisund.

Määruse § 10 lõiget 5 muudetakse, et lõpetada kastiga rataste toetamine.

Määruse § 13 lõike 2 punkti 2 sõnastust muudetakse, et lõpetada kastiga rataste toetamine. Samuti täiendatakse sätet selliselt, et punktis loetletud andmed tuleb esitada ka lammutatava auto kohta.

Määruse § 16 lõike 4 ja lõike 5 ning § 17 lõike 3 punktide 6–8 sõnastust korrigeeritakse seoses lühema kohustusliku soetatud sõiduki kasutamise ajaga. Sõidukit tuleb kasutada senise 4 aasta asemel 2 aastat. Kaheaastane kohustus kehtib kõikidele toetuse saajatele alates eelnõu jõustumisest. Paragrahvi 16 lõiget 15 täiendatakse selguse huvides eraldi lausega, et välja ostetud auto võib võtta liisingusse sama toetuse saaja, kes on ka auto omanik, poolt. Seni rakendati sätet samuti nõnda, kuid muudatusega luuakse suurem selgus taotlejate ja toetuse saajate jaoks määruse sõnastuse osas.

Eelnõu §-s 2 sätestatakse määruse jõustumisaeg. Määruse plaanitud jõustumisajaks on 2025. aasta 1. jaanuarit.

III. EELNÕU VASTAVUS EUROOPA LIIDU ÕIGUSELE

Eelnõu on kooskõlas Euroopa Liidu õigusega.

Ettevõtjale antav toetus on Euroopa Komisjoni määruse (EL) nr 2023/2831, milles käsitletakse Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamist vähese tähtsusega abi suhtes (ELT L, 2023/2831, 15.12.2023), tähenduses vähese tähtsusega abi.

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).

IV. MÄÄRUSE MÕJU

Määruse üldine mõju

Toetuse eesmärk on vähendada transpordi saastekoormust ja suurendada taastuvenergia kasutamist transpordis sõidukite (autode ja väikekaubikute) 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. Nullheitega sõidukite kasutamise toetamine panustab transpordisektori heitkoguste vähendamisse, mis on nii kehtivate kui muutmisel olevate kliimaeesmärkide kontekstis väga oluline. 2020. aastal oli Eesti transpordisektori kasvuhoonegaaside heitkogus 2 232,54 kt CO₂ ekv, mis moodustas Eesti koguheitest ligikaudu 17%. Maanteetransport on transpordisektori kõige suurema osakaaluga heiteallikas, millest tulenes 97,4% sektori 2020. aasta heitkogustest. 2019. aastal oli Euroopa Liidu keskmise uue sõiduauto heitkogus 123 grammi CO₂ kilomeetri kohta, Eestis oli samal aastal keskmine sõiduauto heitkogus 130,1 grammi CO₂ kilomeetri kohta. Domineerivad bensiiniautod, kuid aja jooksul on oluliselt suurenenud diiselautode osakaal.

Elektrisõidukite oluliselt väiksem energiatarbimine võrreldes sise põlemismootoriga sõidukitega omab positiivset mõju CO₂ ja õhusaasteainete (eelkõige peenosakeste PM_{2,5} ja lämmastikoksiidide) heitkoguste vähenemisele. Elektrisõidukite kasutuselevõtmise toetamine on positiivse mõjuga meetmena välja toodud ka 2019. aastal kinnitatud teatavate õhusaasteainete heitkoguste vähendamise riiklikus programmis aastateks 2020–2030.

Nullheitega sõiduki kasutuselevõtmisega ja sellevõrra fossiilse kütuse tarbimata jätmisega panustavad riigi transpordisektori näitajatesse ettevõtjad ja isikud kelle jaoks on eeldatavalt selline investering tasuv ja jõukohane. Elektrisõidukite kõrgem hind kuid sealjuures kütuseks kasutatava elektri väiksem rahaline kulu võrreldes fossiilkütustega, peaks elektrisõidukeid kasutama kutsuma suurema läbisõidu vajadusega isikuid. Vastavalt Soome Kliimamuutuste Paneeli kalkulaatorile <https://www.ilmastopaneeli.fi/autokalkulaatori/> on elektriauto täna keskkonناسäästlikum valik kui tavaline sise põlemismootoriga auto (kuni 70%) ning teenib end tagasi (tänapäevaste hindade juures) 5–8 aasta jooksul.

Kliimaseaduse väljatöötamisel seatakse transpordisektoris kolm põhimõttelist eesmärki:

1. suuremates linnades viiakse ühistransport aastaks 2040 üle nullheitele, sh suuremate linnade taksod nullheitele aastaks 2035;
2. siseriiklik parvlaevandus ja riigile kuuluvad veesõidukid va sõjalaevad viiakse nullheitele aastaks 2040;
3. avaliku sektori administratiivne masinapark on 2035 aastaks kasvuhoonegaaside heite vaba.

Heite vähendamise eesmärk 2022. aastaga võrreldes:

2030. aastaks -24%

2035. aastaks -37%

2040. aastaks -55%

Sihtrühm: Eestis registreeritud juriidilised isikud ning Eesti isikukoodi omavad füüsilised isikud.

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

Toetuse otsene eesmärk on suurendada Eestis kasutuses olevate ja taastuvatest energiaallikatest toodetud elektrienergiaga sõitvate sõidukite osakaalu ning aidata kaasa laiemalt keskkonnateadlike valikute tegemisele nii eraisikute poolt kui ka ärisektoris.

Rahastamise tulemusel soetatakse eeldatavalt vähemalt 1930 elektrisõidukit. Toetus on uue auto maksumusest ca 8 protsenti ja kasutatud sõiduki puhul kuni 25%. Ülejäänud osa tuleb toetuse saajal maksta omavahenditest või kasutada liisingut. Toetuse andmine avaldab mõju laadimistaristu arengule. Toetust antakse taotluste laekumise tempos, seega kogu tellimust ei paisata turule korraga. Arvestuslikult tasub keskmise elektrisõiduki ost kasutajale ära võrreldes fossiilset kütust kasutava autoga umbes 100 000 km läbimisel, mistõttu võib kaasnevaks mõjuks lugeda ka toetust saavate ettevõtjate ja eraisikute transpordikulude vähenemise.

Kasutatud elektriautode eeliseks on soodsam soetamishind, mis muudab need kättesaadavamaks laiemale tarbijaskonnale. Nende laiem levik võimaldaks suuremal hulgal inimestel minna üle keskkonnasõbralikumale transpordile aidates vähendada transpordi heitgaase, õhusaastet ja müra, eriti linnapiirkondades. Teiseks, elektriautode akud on kallid ja nende tootmine on ressursimahukas, seega kasutatud elektriautode soetamine toetab ringmajandust, kus olemasolevaid ressursse kasutatakse uuesti, vähendades uute tootmise vajadust, vähendades tootmisprotsessi keskkonnamõju ja energiakulu. Kasutatud elektriautode turu kasv võib pikendada akude eluiga, kuna need jäävad kasutusse pikemaks ajaks. Nende laiem kasutuselevõtt loob uusi töökohti, näiteks akude paranduse ja taaskasutuse valdkondades. Samuti suureneb nõudlus laadimistaristu ja hooldusteenuste järele. Täiendavalt toob elektrisõidukite üldine populaarsuse kasv kaasa laiemad investeeringud laadimisinfrastruktuuri ja seotud teenustesse, mis loob uusi ärivõimalusi.

Toetuse abil soetatava ca 1709 M1 ja N1 kategooria sõiduki, 239 kastiga ratta ning lammutusse viidud autode eeldatav otsene mõju CO₂ emissiooni vähenemisse on nelja aasta jooksul ca 26 tuhat tonni, arvestades bensiini- ja diislikütuse kogust, mis jääb orienteerivalt tarbimata. Ühtlasi omandavad toetuse abil soetatud elektrisõidukite omanikud kohustuslikult ka taastuenergia sertifikaate samas ulatuses sõiduks kulutatud energiale. Taastuenergia sertifikaadid tõestavad energiasüsteemi bilansis kasutusel oleva taastuenergia kasutamist eri valdkondades.

V. MÄÄRUSE RAKENDAMISEGA SEOTUD TEGEVUSED, VAJALIKUD KULUD JA RAKENDAMISE EELDATAVAD TULUD

Kogu toetusmeetme rakendamisega kaasnevad riigieelarvele kulud 9 miljoni euro ulatuses. Selle sees on KIKi meetme rakendamise tasu ca 4,6 protsenti vahendatavalt summalt. Rakendamise tasu kujunes varasemalt prognoositud kulude (195 000) ning lisanduvate kulude (208 500) summana, mis sai jagatud toetuse eelarvega (8 695 000) ja läbi korrutatud 100-ga. Taotlusvooru eelarve kehtestatakse taristuministri käskkirjaga. Arvestuslikult planeeritakse

meetmest kokku toetada vähemalt 1930 sõiduki soetamist. Ettevõtjatele kaasnevad kulud on minimaalsed, koosnedes toetuse taotluse esitamiseks tehtavatest personalikuludest.

2024. aasta 2. detsembri seisuga on toetusmeetme kasutatud vahendid ja jääk järgmised:

Eelarve kasutamine seisuga 2.12.2024*	Sõidukeid	Kasutatud raha	Jääk
Nullheitega auto ostutoetus eraisikutele	751	3 743 590	131 410
Nullheitega autode ostutoetus ettevõtetele	650	2 590 050	1 284 950
Kastiga jalgratta ostutoetus eraisikutele	121	147 452	227 548
Kastiga jalgrataste ostutoetus ettevõtetele	112	110 227	264 773

*Arvesse on võetud toetust saanud taotlused + esitatud, hindamisel

Jooksvat meetme eelarve kasutamist on võimalik jälgida Keskkonnainvesteeringute Keskuse veebilehelt aadressil: <https://kik.ee/et/toetatavad-tegevused/nullheitega-soidukite-ostutoetus>.

VI. MÄÄRUSE JÕUSTUMINE

Määrus jõustub 2025. aasta 1. jaanuaril.

VII. EELNÕU KOOSKÕLASTAMINE, HUVIRÜHMAD KAASAMINE JA AVALIK KONSULTATSIOON

Eelnõu esitatakse kooskõlastamiseks Rahandusministeeriumile ja Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile eelnõude infosüsteemi EIS kaudu ning arvamuse avaldamiseks järgmistele asutustele ja huvirühmadele: Eesti Kaubandus-Tööstuskoda, Autode Müügi- ja Teenindustevõtete Eesti Liit, Eesti Autoettevõtete Liit, Liisingühingute Liit, Eesti Taastuvenergia Koda, Eesti Vesinikutehnoloogiate Ühing ja Eesti Väike- ja Keskmiste Ettevõtjate Assotsiatsioon.

Kuna eelnõukohane määrus sisaldab tehnilisi norme direktiivi 2015/1535/EÜ tähenduses, esitatakse määrus kooskõlastamiseks Euroopa Komisjonile ja teistele liikmesriikidele.