

## **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**

Käskkiri 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**

Kliimaministeeriumi tellimisel valmis märtsis 2025.a Energex OÜ poolt „Elektromobiilsusele üleminekuks vajaliku laadimistaristu investeringute, kulude ja tasuvuse analüüs“. Analüüsi tulemus ütleb üheselt, et Euroopa Liidu poolt elektrirasveokite laadimistaristule seatud nõuete täitmine lähiaastatel täies mahus ei ole otstarbekas, kuna elektrirasveokite arv on väga madal ning seetõttu on investeringu suurus erasektori jaoks liiga suur selleks, et investering ennast mõistliku aja jooksul ära tasuks. Eestis on täna ainult kolm elektrilist rasveokit ning täna ei ole ühtegi rasveokitele ette nähtud laadimisparki. Ilmselgelt eksisteerib turutõrge – erasektor ei soovi niivõrd suuri investeringuid teha, kuna puudub nõudlus. Seetõttu oleks mõistlik rakendada lahendust, kus laadimispark rajatakse küll Euroopa Liidu alternatiivkütuste taristu arendamise määruses 2023/1804 (edaspidi *alternatiivkütuste taristu määrus*) nõutud võimsusele ent üleminek rasveokite laadimispunktidele toimuks järk-järgult.

Kuna alternatiivkütuste taristu määrus seab liikmesriikidele konkreetsed nõuded rasveokite laadimistaristu arendamiseks, siis koostöö erasektoriga on eriti oluline et eelpool kirjeldatud turutõrge vähendada ning Euroopa Liidu määruse nõuete täitmisega toime tulla.

Eelnevast tulenevalt muudame toetusmeetme käskkirja, võimaldades laadimispargi järkjärgulist arendamist selliselt, et algselt oleks võimalik suuremat osa laadimispunktidest kasutada kergsõidukitele ning eraldada vaid väiksem osa laadimispunktidest rasveokitele ning et laadimisparki oleks võimalik nõudluse kasvades rasveokite tarbeks ümberkujundada.

Elektriliste rasveokite toetusmeetme kolmanda muutmiskäsu eesmärk on seega võimaldada toetust taotlema tulla olemasoleva CEFi positiivse otsusega perspektiivsetel projektidel ning samuti ettevõtetel, kes ei tulnud varasemalt toetust taotlema majandusliku otstarbekuse puudumise tõttu, sest nõuded olid seatud selliselt, et arendada võis üksnes elektrirasveokitele mõeldud laadimistaristut. Muudatus võimaldab paindlikkust laadimispargi arendamisel ning laadimispargi kasutamist esimeses järgus eelkõige kergsõidukitel ning ka rasveokite poolt

kuni nõudlus raskeveokite laadimispunktide järgi kasvab. **Samas on oluline märkida, et laadimispargi koguvõimsus peab vastama AFIR toodud nõuetele ning toetust makstakse vaid raskeveokite jaoks loodud laadimistaristu eest** arvestusega, et kergsõidukitele ette nähtud laadimispunktid tuleb järk-järgult asendada raskeveokitele mõeldud laadimispunktidega ja seda mitte hiljem kui 31.12.2030.

Käskkirja eelnõu ja seletuskirja koostas Kliimaministeeriumi liikuvuse arengu ja investeringute osakonna peaspetsialist Anastasija Moskvitsjova (e-post: [Anastasija.Moskvitsjova@kliimaministeerium.ee](mailto:Anastasija.Moskvitsjova@kliimaministeerium.ee), telefon: 5885 1057) ning Transpordiameti välisrahastuse koordinaator Kaido Sipelgas (e-post: [kaido.sipelgas@transpordiamet.ee](mailto:kaido.sipelgas@transpordiamet.ee), telefon: 5341 7569) ja liiklusohutlike kohtade ekspert Janno Vilberg (e-post: [janno.vilberg@transpordiamet.ee](mailto:janno.vilberg@transpordiamet.ee), telefon: 5144 925). Õigusekspertiisi tegi Kliimaministeeriumi õigusosakonna jurist Rene Lauk (e-post: [rene.lauk@kliimaministeerium.ee](mailto:rene.lauk@kliimaministeerium.ee), telefon: 626 2948).

## 2. Käskkirja sisu

Eelnõuga **muudetakse käskkirja lisa 1 punkti 3.1** ning sätestatakse taotluste esitamise tähtaeg 30.04.2025 kell 17:00. Tähtaeg on mõeldud nii positiivse CEFi otsusega taotluste esitamiseks kui ka tulevast CEFi taotlusvoorst toetuse taotlemiseks.

Eelnõuga **täiendatakse käskkirja lisa 1 punkti 3 alapunktiga 3.3**, mille kohaselt taotleja on kohustatud läbima üks-ühele konsultatsiooni Kliimaministeeriumi ja Transpordiameti esindajatega, mille käigus selgitatakse toetuse andmise tingimusi, juhitakse tähelepanu kavandatava projekti võimalikele tehnilistele ja sisulistele puudustele ning tehakse taotlejale ettepanekuid nende kõrvaldamiseks. Käesoleva täienduse eesmärk on kaasa aidata taotluse korrapärasele vormistamisele ja projekti läbimõtlemisele.

Eelnõuga **täiendatakse käskkirja lisa 1 punkti 10.2 alapunktiga 10.2.1** ning nähakse ette ka laadimispargi järk-järgulise arendamise toetamist, kus laadimispargi kasutamine on alguses mõeldud nii kergsõidukitele kui ka raskeveokitele eeldusel, et kogu laadimispargi võimsus vastab vähemalt alternatiivkütuste taristu määruuses ettenähtud raskeveokite laadimispargi võimsuse nõuetele. Sellisel juhul aga makstakse toetust selle alusel kui palju on valmis ehitatud just raskeveokitele ettenähtud laadimispunkte ning nende jaoks tehtud kulude alusel. Antud lahendus peab ette nägema kergsõidukite laadimispunktide asendamist raskeveokite punktidega vähemalt alternatiivkütuste taristu määruuses ettenähtud väljundvõimsuse ulatuse tulevikus ja seda mitte hiljem kui 31.12.2030, jättes taotlejale võimaluse samas asukohas pakkuda ka sõiduautode laadimist.

Eelnõuga **täiendatakse käskkirja lisa 1 punkti 10 alapunktiga 10.7**, mille kohaselt Kliimaministeerium jätab endale õiguse asjakohasel juhul teha kõrvaltingimustega otsus.

## 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. 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 dokumendist<sup>1</sup>, mis oli koostatud Justiitsministeeriumi ja Riigikantselei koostöös ning Justiits- ja Digiministeeriumi poolt välja töötatud mõjude määratlemise kontrollküsimustikust<sup>2</sup>.

##### **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 kliimaneutraalsuse 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**

---

<sup>1</sup> [Mõjude hindamise metoodika 2021](#). Justiitsministeerium ja Riigikantselei.

<sup>2</sup> [Mõjude määratlemise kontrollküsimustik](#). Justiits- ja Digiministeerium, 14.06.2022.

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

Mõju ettevõtetele – meede toetab laadimistaristu loojaid finantsvajaku ületamisel turutõrke olukorras ning võimaldab neil turule tuua elektriliste raskeveokite laadimisteenus. Tänapäeval on Eestis vaid 3 elektrilist raskeveokit ja ei ole ühtegi neile ettenähtud laadimispunkti. Euroopa Liidu alternatiivkütuste taristu määrus 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 kaugel tulevik. Avalikul konsultatsioonil erasektori 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. Alternatiivkütuste taristu määruse eesmärk on hõlbustada turujõudude tööd ja aidata selle algatusega kaasa Euroopa majanduskasvule. Suhtlesime Scania esindajaga ning tema ütles, et paljud kaubavedudega tegelevad ettevõtted teistest Euroopa Liidu 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 kemikaalst, 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 diisliheiteist 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 jahutustehnoloogiasid, võib raskeveokite elektrifitseerimine leevendada mitmesuguseid keskkonna- ja rahvatervisega seotud riske, aidata parandada õhukvaliteeti ja vähendada müra.