

**Keskkonnaministri määruse „Keskkonnaministri 11.12.2012 määruse nr 69
„Täiselektriliste sõidukite ostutoetuse andmise tingimused ja kord“ muutmise“ eelnõu
seletuskiri**

1. Sissejuhatus

Määruse muudatuse eelnõu (edaspidi eelnõu) täpsustab toetuse andmise tingimusi riigi eelarvestrateegia meetmes „Täiselektriliste sõidukite ostutoetuse andmise tingimused ja kord“. Seoses meetme teise taotlusvooru väiksema eelarvega (400 000 eurot) on eelnõukohaste muudatuste eesmärk tagada, et toetus jõuaks võimalikult laiale kasutajate ringile, et tagada ühe meetme eesmärgi – elektrisõidukite kasutamise propageerimine – täitmine. Seetõttu sätestatakse, et taotleja ei tohi olla nimetatud meetme varasemast taotlusvoorst toetust saanud, ning piiratakse ühe ettevõtja kohta maksimaalset sõidukite arvu, mille ostuks toetust antakse (15 sõiduki asemel 10 sõidukit). Toetuse määr (5000 eurot) püsib teises taotlusvoorus sama, mis meetme esimeses voorus ning selle muutmist kaalutakse edasiste vähese heitega sõidukite kasutuselevõtmise edendamise toetusmeetmete kujundamisel.

Eelnõus sätestatakse, et toetust tuleb kasutada sihtotstarbeliselt taotluses märgitud eesmärgil (toetatakse sõiduki soetamist ettevõtte põhi- või kõrvaltegevuse jaoks). Sõiduki planeeritavast kasutamisest sõltub toetuse andja jaoks sõiduki sihipärase kasutamise riski hinnang.

Taotluste menetlusprotsessi lihtsustamiseks ja efektiivsemaks muutmiseks kärbitakse taotlusprotsessis esitatavate dokumentide nimekirja ning laiendatakse toetuse saanud isikute võimalusi taastuenergia tarbimise tõendamiseks.

Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu ja seletuskirja on koostanud Keskkonnaministeeriumi (KeM) kliimaosakonna nõunik Kadri Sipp (kadri.sipp@envir.ee; 626 0756) ja SA Keskkonnainvesteeringute Keskus toetuste ja teenuste osakonna projektikoordinaator Aive Haavel (aive.haavel@kik.ee; 627 4318). Eelnõu õigusekspertiisi tegid SA Keskkonnainvesteeringute Keskus jurist Jaanika Vilde (jaanika.vilde@kik.ee; 627 4117) ja Keskkonnaministeeriumi õigussosakonna jurist Rene Lauk (rene.lauk@envir.ee; 626 2948).

2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu eesmärgiks on täpsustada toetuse andmise tingimusi ja korda meetmes „Täiselektriliste sõidukite ostutoetuse andmise tingimused ja kord“.

Eelnõu koosneb 13 punktist.

Paragrahvi 6 lõiked 2 ja 3 muudetakse

Arvestades meetme teise vooru väiksemat eelarvet ning eesmärki propageerida elektrisõidukite kasutuselevõttu, vähendatakse kehtiva määruse § 6 lõike 2 muutmisega ühe ettevõtja kohta maksimaalselt toetatavate sõidukite arvu 15 sõidukilt 10-le. Samuti täpsustatakse lõike 2 sõnatust, lisades, et sõiduki soetamist toetatakse ettevõtte põhi- või kõrvaltegevuse jaoks. Taotleja selgitab taotlusvormis, millise tegevuse jaoks ta planeerib elektrisõidukit kasutada. Kui kestvusnõude kehtivuse ajal ettevõtte vajadused muutuvad, siis tuleb auto muuks otstarbeks kasutamisest teavitada KIKi. Lisaks sätestatakse, et ühe kaubamärgi all tegutsemiseks autode toetuse abil soetamiseks on samuti seatud piirang kuni 10 auto ulatuses. Kaubamärk on tähis, millega on võimalik eristada ühe isiku pakutavat teenust teise isiku identsest või samasse valdkonda kuuluvast teenusest. Kui toetust on juba saanud teatud kaubamärgi all sõidukite kasutamiseks, siis pärast määruse muudatuse jõustumist sama kaubamärgi all sõiduki

kasutamiseks enam toetust ei anta. KIK kontrollib pisteliselt autode kasutamist ning kui ilmneb asjaolu, mille esinemise korral poleks taotlust rahuldatud, siis nõutakse väljamakstud toetus tagasi määruse § 17 lõike 3 punkti 1 alusel.

Paragrahvi 6 lõike 3 punkti 2 muudatusega täiendatakse määrust võimalusega, et elektrisõiduki müügileping võib olla sõlmitud automüüjaga, kellega Maanteeamet on sõlminud liiklusseaduse § 191 lõike 1 alusel halduslepingu (edaspidi *Maanteeameti kontrollitud automüüjaga*). Selle võrra laiendatakse toetuse saaja võimalusi, säilitades sealjuures menetleja optimaalse menetluskulu. Maanteeameti nimekirja kontrollitud automüüjatest on aadressil <https://www.mnt.ee/et/soiduk/tunnustatud-ettevotted/tunnustatud-margiesindused>.

Paragrahvi 6 lõike 3 punkti 3 muudetakse, et oleks selge, et krediidiandjaks sobib ka Eestis erandi alusel tegutsev krediidiandja. Uus sõnastus vastab Finantsinspektsiooni turuosaliste registri sõnastusele, registris tehakse ka vastav kontroll. Ka praegu on lubatud sõlmida liisinguleping krediidiandjate ja -vahendajate seaduse § 2 lõike 8 alusel tegutseva ettevõtjaga ehk Eestis erandi alusel tegutseva krediidiandjaga. Krediidiasutuste ja krediidiandjate ringi piiratakse, et tagada avaliku raha kasutamise üle optimaalne kontroll. Liisingu võtmise korral teeb KIK toetuse väljamakse liisinguandja kontole, kus see tuleb lugeda liisingu võtja makseks auto eest. Lisaks peab liisingu võtja ehk toetuse saaja olema tasunud liisinguandjale esmase sissemakse 5000 euro ulatuses. Esmase sissemakse on toetuse saaja omafinantseering ja see tasutakse enne toetuse väljamaksmist. Määruse § 6 lõike 3 punkti 4 kohaselt on kulu abikõlblik vaid juhul, kui esmane sissemakse on tasutud.

Paragrahvi 7 lõiget 2 täiendatakse punktidega 9 ja 10

Paragrahvi 7 lõikesse 2 lisatakse punktid 9 ja 10, millega täiendatakse taotlejale esitatavaid nõudeid. Taotlejal ei tohi olla taotluse esitamise hetkel kehtivat taotluse rahuldamise otsust samast meetmest. Kui taotleja taotlus on varem samast meetmest rahuldatud ja toetuse saaja ei ole toetusest loobunud, siis sel juhul ei ole sellisel taotlejal õigust toetust taotleda. Isegi kui ettevõtjast taotleja on eelnevalt saanud taotluse rahuldamise otsuse ühe sõiduki soetamise toetuseks, siis ei ole ettevõtjal rohkem õigus toetust saada. Kui toetuse saaja on loobunud toetusest ja taotluse rahuldamise otsus on kehtetuks tunnistatud enne uue taotluse esitamist, on isikul õigus toetust taotleda. Esitada uus taotlus ja siis alles loobuda eelmisest taotluse rahuldamise otsusest ei ole lubatud. Määrav on taotluse esitamise päev, samal päeval ei tohi olla samal taotlejal kehtivat otsust. Taotluse rahuldamise otsus kehtib selle tegemisest kuni neli aastat või 80 000 km läbimiseni.

Meetme läbiv eesmärk on propageerida elektrisõidukite kasutuselevõttu. Toetust antakse ühele ettevõtjale maksimaalselt 10 sõiduki soetamiseks. Ettevõtja, kes sai eelmises voorus toetust, ei ole õigustatud uuest voorust toetust saama, sest meetme üheks eesmärgiks on elektriautode kasutamise leviku suurendamine, mistõttu ei ole põhjendatud propageerida toetuse abil elektriauto kasutamist ettevõtja jaoks, kes juba kasutab elektriauto. Piirang on vajalik meetme piiratud eelarve ja suure taotlejate huvi tõttu.

Toetust ei ole õigustatud saama ettevõtja, kelle omanike ringi kuulub ükskõik kui kaudselt selline ettevõtja või füüsiline isik, kes on juba toetust saanud või kelle ettevõtte on juba toetust saanud. Kasusaajaks loetakse ka isik, kes võtab teise isiku poolt toetusest soetatud auto enda kasutusse, nt oma kaubamärgi alla. Seega kui toetuse saaja annab toetusest soetatud auto teisele isikule kasutada, peab ta veenduma, et tegemist ei ole meetmest toetust saanud isikuga. Vastasel korral nõuab KIK toetuse tagasi. Riigile (osaliselt) kuuluva ettevõtja puhul ei loeta kasusaajaks riiki.

Paragrahvi 7 lõikest 2 jäetakse välja punkt 4

Muudatus on seotud eelnõukohase määrusega § 7 lõikesse 2 punkti 9 lisamisega, millest tulenevalt ei tohi olla taotlejal esitamise hetkel kehtivat taotluse rahuldamise otsust samast meetmest.

Paragrahvi 8 lõike 3 punkti 1 muudetakse

Muudatusega täiendatakse taotleja võimaluste loetelu, et taotleja võib taotlusele lisada elektrisõiduki ostu-müügilepingu, mis on sõlmitud Maanteeameti poolt kontrollitud automüüjaga.

Paragrahvi 8 lõikest 3 jäetakse välja punkt 2

Muudatuse tulemusena ei pea taotleja lisama taotlusele koopiat elektrisõiduki EÜ tüübikinnitustunnistusest, kuna see ei anna taotlemisel lisaväärtust. Tüübikinnituse olemasolus veendub toetuse andja, kui sõiduk on liiklusregistris. Kohustus, et toetuse abil soetatud elektrisõidukil peab olema ELi tüübikinnitus, tuleb kehtiva määruse § 9 lõike 1 punktist 6. Vastasel korral ei ole sõiduki soetamise kulu abikõlblik ja seda ei hüvitata osaliselt toetusest.

Paragrahvi 8 lõike 3 punkti 4 muudetakse

Muudatusega täiendatakse punkti 4 sõnastust. Taotleja peab lisama taotlusele kinnituse, et ta kasutab seda pärast kasutusse saamist taotluses kirjeldatud eesmärgil. Sõiduki planeeritavast kasutamisest sõltub toetuse andja jaoks sõiduki sihipärase kasutamise riski hinnang, millest omakorda sõltub see, kui sageli kontrollib sõiduki kasutamist KIK.

Paragrahvi 8 lõikest 3 jäetakse välja punkt 6

Muudatuse tulemusena ei pea taotleja lisama taotlusele liisingu korral liisingupakkumist, millest nähtub liisingu andja, liisingu tingimused ja esmase sissemakse suurus. See ei anna taotlemisel lisaväärtust, liisingud lepatakse täpselt kokku alles pärast otsuse saamist ja auto tellimist.

Paragrahvi 9 lõike 1 punkti 4 muudetakse

Muudatusega täiendatakse, et elektrisõiduk võib olla soetatud Maanteeameti poolt kontrollitud automüüjalt.

Paragrahvi 11 lõiget 4 täiendatakse

Muudatusega sätestatakse, et pärast taotlusvooru eelarve ammendumist taotluse esitanud taotlejale võib KIK teha kirjaliku ettepaneku peatada taotluse menetlemine koos võimalusega menetlus taastada, kui meetmesse vabaneb või eraldatakse raha juurde. Taotleja kinnitab oma nõustumist kirjalikult. Vastamata jätmist tõlgendab KIK ettepanekust loobumisena ja teeb pakkumise järgmisele taotlejale. Muudatuse eesmärk on võimaldada toetuse andjal jätta taotleja nõusolekul taotlusvooru eelarvet ületavaid taotlusi ootele ning projektide katkestamisel või tagasinõuete esinemise korral vabanevad vahendeid pakkuda taotlejale, kes on taotlusvoorst välja jäänud.

Kui taotluse rahastamise võimalus avaneb ja taotleja taotluse menetlus uuendatakse, teeb KIK taotlejale ettepaneku taotluse rahuldamiseks kirja teel E-toetuse keskkonna vahendusel. Kui taotleja ei avalda soovi taotlust tagasi võtta ning taotlus vastab rahastamise tingimustele, siis taotlus rahuldatakse. Kui meetmesse raha juurde ei leita mõistliku aja jooksul, siis tagastatakse taotlejale taotlus seda sisuliselt läbi vaatamata § 11 lõike 4 alusel.

Paragrahvi 13 lõike 3 punkti 10 sõnastust muudetakse

Muudatuse järgi märgitakse taotluse rahuldamise otsuses taastuvenergia tarbimist tõendavate dokumentide esitamise aeg. Sõnastuse muutmine võimaldab toetuse saajal kasutada lisaks elektrienergia päritolutunnistustele ka teisi võimalusi, et tõendada taastuvenergia kasutamist.

Need võimalused on sätestatud kehtiva määruse § 16 uuesti sõnastatud lõikes 6 (elektritarbimise pakett, taastuenergia tootmiseseadme omamise korral tootmise ja tarbimise andmed).

Paragrahvi 16 lõigete 16 ja 17 sõnastust muudetakse

Muudatusega laiendatakse võimalusi taastuenergia tarbimise tõendamiseks. Kui toetuse saaja elektritarbimise pakett näeb ette taastuenergia kasutamist, võib toetuse saaja taastuenergia tarbimise tõendamiseks esitada koopia või väljavõtte elektritarbimise lepingust ja tarbimisandmete info, mis katab elektrisõiduki(te) energiakulu. Kui toetuse saajal on taastuenergia tootmiseseade, võib esitada tootmise ja tarbimise andmed, mis katavad elektrisõiduki(te) energiakulu.

Paragrahvi 16 lisatakse lõige 18

Lõikes 18 sätestatakse, et toetuse saaja kohustub kasutama elektrisõidukit taotluses kirjeldatud tegevuste jaoks. Sõiduki planeeritavast kasutamisest sõltub toetuse andja jaoks sõiduki sihipärase kasutamise riski hinnang. Sõiduki kasutusvaldkonna muutumisel tuleb sellest teavitada KIKi.

Paragrahvi 16 lisatakse lõige 19

Lõikes 19 sätestatakse, et toetuse saaja ei saa loobuda oma õigusest saada toetust teise isiku kasuks ehk toetuse saaja avaldust toetuse saaja vahetamiseks enne auto ostmist ei rahuldata. Vastasel korral rikutaks taotlejate võrdse kohtlemise põhimõtet, mis kõnesolevas meetmes väljendub eelkõige selles, et taotlusi menetletakse ja rahuldatakse nende laekumise järjekorras.

Paragrahvi 16 lisatakse lõige 20

Lõikes 20 sätestatakse, et toetuse saajal ei ole õigust anda toetuse abil soetatud elektrisõidukit rendile või allrendile teisele kõnesolevast meetmest toetust saanud isikule. Piirang on seatud põhjusel, et tagada toetuse jõudmine võimalikult laiale kasutajate ringile. Kuna kõikide soovijate kui tahes mitme elektrisõiduki ostu ei ole võimalik toetada, siis piiratakse sõiduki rendile andmise õigust teisele toetuse saajale, et taotlust planeerides oleks juba selge, et lubatud ei ole ka kaudselt riigipoolse toetuse abil soetatud sõidukite koondumine piiratud hulga isikute või nendega seotud ettevõtjate kätte. Kui toetuse saaja annab auto kasutusõiguse teisele toetuse saajale, siis tuleb tal toetus tagasi maksta. Piiranguga garanteeritakse ka §-s 6 sätestatud maksimaalset toetatavate elektrisõidukite kogust ettevõtja kohta.

3. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu ei ole vastuolus Euroopa Liidu õigusaktidega.

Ettevõtjale antav toetus on komisjoni määruse (EL) nr 1407/2013, milles käsitletakse Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamist vähese tähtsusega abi suhtes (ELT L 352, 24.12.2013, lk 1–8), artikli 3 tähenduses vähese tähtsusega abi.

Toetust ei anta ettevõtjale, kes on võtnud tööle Eestis seadusliku aluseta viibiva isiku. Nõudega tagatakse liikmesriigi kohustus, 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).

4. Määruse mõju

Määruse muudatuste rakendamisest eeldatavasti ei tulene mõõdetavat mõju majandusele ega elu- ja looduskeskkonnale. Muudatusega täpsustatakse toetuse saamise tingimusi, kuid sisuliselt neid ei muudeta, mistõttu määruse mõju ei tohiks muutuda.

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

Toetuseks kasutatavad summad laekuvad ELi kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikute müügist ja need kajastatakse riigieelarves. Toetuse maht esimeses voorus oli 1,2 miljonit eurot ning on teises voorus 400 000 eurot (sh KIKi meetme rakendamise tasu vahendatavalt summalt ning GPS-seireteenuse tasu vastavalt sõlmitud hankelepingule). Teise taotlusvooru eelarvele lisanduvad esimest voorust kasutamata jäänud vahendid.

6. Määruse jõustumine

Määrus jõustub üldises korras ehk kolmandal päeval pärast Riigi Teatajas avaldamist.

7. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu koos seletuskirjaga esitati eelnõude infosüsteemi EIS kaudu kooskõlastamiseks Rahandusministeeriumile, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile ning arvamuse avaldamiseks Eesti Liisingühingute Liidule. Ministeeriumid kooskõlastasid eelnõu märkusteta. Maanteeamet kooskõlastas eelnõu ettepanekutega. Ettepanekute arvestamise tabel on lisatud eelnõule. Eelnõu ja seletuskiri on kooskõlastatud Keskkonnainvesteeringute Keskusega.