

## Majandus- ja taristuministri määruse „Elektribusside transpordisektoris kasutuselevõtu toetamise tingimused ja kord“ eelnõu seletuskiri

### 1. SISSEJUHATUS

#### Sisukokkuvõte

Määrusega kehtestatakse toetuse andmise tingimused elektribusside- ja laadimistaristu soetamiseks. Eelnõuga (edaspidi *eelnõu*) kehtestatakse „Riigi eelarvestrateegia 2020–2023“ lisas 5 määratletud meetme „Kliimapoliitika eesmärkide täitmise nn pilootprojekti“ vahendite kasutamise tingimused ja kord. Eelnõu eesmärgiks on taastuvenergia osatähtsuse kasvatamine ning süsinikdioksiidi emissiooni vähendamine Eesti transpordisektoris elektribusside kasutuselevõtu abil ning elektribusside tarbimis- ja laadimisandmete kogumine, et aidata kaasa elektritranspordi arengule.

Toetust antakse kooskõlas riigi eelarvestrateegias sätestatud eesmärkidega, panustades süsinikdioksiidi emissiooni vähendamisse Eesti transpordisektoris elektribusside kasutuselevõtu abil. Samuti panustab toetusmeede Euroopa Parlamendi ja nõukogu puhaste sõidukite direktiivist (EL) 2019/1161, millega muudetakse direktiivi 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantesõidukite edendamise kohta (ELT L 188, 12.7.2019, lk 116—130) tulenevate eesmärkide täitmisesse. Toetust antakse tegevusteks, mis aitavad kaasa elektribusside kasutuselevõtuks ja laadimistaristu ehitamiseks, mis toetavad taastuvenergia transpordieesmärgi saavutamist ning loovad soodsad tingimused pärast 2020. a energia- ja kliimapoliitikas taastuvenergia osakaalu suurendamiseks. Toetuse tulemusena suureneb taastuvelektri kasutamise võimekus ühistranspordisektoris vähemalt 0,5 gigavatt-tundi aastas. Avalikel liinidel sõidab vähemal 8 elektribussi ning ehitatakse välja selle opereerimiseks vajalik laadimistaristu. Laadimistaristu koosneb kahest tavalaadimispunktist ning kahest kiirlaadimispunktist, erinevate laadijate kasutamine võimaldab teha mitmekesisemaid analüüse Eestisse sobivatest elektribusside laadimise tehnoloogiatest. Soovitavalt on tavalaadidajad võrku tagasi laadimise võimekusega, mille eest saab hindamisel punkte. Pärast busside soetamist kogutakse ja analüüsitakse nende kasutamise andmeid viie aasta jooksul. Meetme lõppedes tehakse kättesaadavaks analüüsi tulemused, milles võrreldakse elektribusside opereerimise kogemust diisel- ja gaasibussidega. Andmeanalüüsi ja kasutajakogemuse avalikustamine hõlbustavad võimalikku hilisemat üleminekut elektribusside kasutamisele.

Meetme tegevusi rahastatakse riigi lubatud heitkoguse ühikute enampakkumise müügituludest kehtiva riigi eelarvestrateegia ja riigieelarve alusel. Eelnõu kehtestamise aluseks on atmosfääriõhu kaitse seaduse (edaspidi *AÕKS*) § 161 lõige 3 ja § 182<sup>1</sup> lõige 5. Eelnõuga nähakse ette üldised tingimused, toetatavad tegevused, kulude abikõlblikkuse tingimused ja toetuse kasutamise kord meetme tegevuste läbiviimiseks ning oodatud tulemuste saavutamiseks, samuti toetuse tagasinõudmise alused ja kord.

Toetust antakse kooskõlas Vabariigi Valitsuse 20. oktoobri 2017. a poolt kinnitatud arengukavaga „Energiamajanduse arengukava aastani 2030“ ning Vabariigi Valitsuse 19. detsembri 2019. a kinnitatud dokumendiga „Eesti riiklik energia- ja kliimakava aastani 2030“.

Eelnõu ja seletuskirja koostas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi energeetikaosakonna taastuenergia projektijuht Kristo Kaasik (e-post: Kristo.Kaasik@mkm.ee, tel: 625 6465). Eelnõu juriidilise ekspertiisi tegi Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi õigusosakonna õigusnõunik Anne-Ly Normak (e-post: Anne-Ly.Normak@mkm.ee, tel: 7153403).

## **2. EELNÕU SISU JA VÕRDLEV ANALÜÜS**

### **2.1 Eelnõu taust**

Taastuenergia osatähtsuse suurendamine on Eestile sotsiaalmajanduslikult kasulik, sest nii saame vähendada sõltuvust importkütustest, muuta keskkonda puhtamaks ning luua kohalikke töökohti. Eriti oluline on see transpordisektoris, kus enamik kasutatavatest kütustest on imporditavad fossiilkütused. Tänapäevaks on edukalt käivitunud biometaani kasutamine Eesti transpordisektoris. Selleks, et transpordisektoris kasutatavaid kütuseid mitmekesistada, on kasulik uusi lahendusi kogemuste saamiseks esmalt väiksemas mahus katsetada. Käesoleva meetmega luuakse võimalus kasutajakogemuse saamiseks elektribusside ning nende kasutamiseks vajaliku taristu toimimiselt ühistranspordi sektoris. Avalikel liinivedudel mastaapsemalt elektribussidele üleminekuks on vajalik varasem kasutajakogemus, millele oleks võimalik edasiste liinihangete väljatöötamisel tugineda. Toetatava tegevuse puhul on oluline, et see panustaks määruse § 2 toodud eesmärkide saavutamisse, milleks on taastuenergia transpordieesmärgi saavutamine ehk süsinikdioksiidi emissiooni vähendamine Eesti transpordisektoris elektribusside kasutuselevõtu abil ning, elektribusside tarbimis- ja laadimisandmete kogumine, analüüsimine ja saadud teabe jagamine, et aidata kaasa elektritranspordi arengule. Eesmärkide saavutamiseks on vaja edendada tehnoloogia kasutuselevõttu tarbijagruppides, võimendades olemasolevaid tegevusi ja kutsudes ellu uusi lahendusi.

Meetme töötas välja Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (edaspidi *ministeerium*). Toetuse taotlusi menetleb, teeb toetavale projektile väljamakseid ja projekti üle järelevalvet Sihtasutus Keskkonnainvesteeringute Keskus (edaspidi *KIK*).

### **2.2 Meetme elluviijad**

AÕKS-i § 161 lõige 3 ja riigi eelarvestrateegia sätestavad majandus- ja taristuministri pädevuse lubatud heitkoguse ühikute enampakkumise müügituludest laekuvate vahendite kasutamise korraldamiseks kliimapolitika eesmärkide täitmise nn pilootprojektide kaudu. Ministeerium võib vajadusel volitada kompetentsi omavaid riiklikke sihtasutusi sõlmides selleks halduslepingu vastavalt AÕKS-i § 161 lõikele 7. Haldusleping sõlmitakse SA Keskkonnainvesteeringute Keskusega pärast kõnealuse määruse jõustumist.

#### **2.2.1 Meetme rakendaja volitamise kaalutlused**

AÕKS-i § 161 lõige 3 ja riigi eelarvestrateegia sätestavad majandus- ja taristuministri pädevuse lubatud heitkoguse ühikute enampakkumise müügituludest laekuvate vahendite kasutamise korraldamiseks kliimapolitika eesmärkide täitmise nn pilootprojektide abil. Elektribusside transpordisektoris kasutuselevõtu piloteerimise meetme rakendajaks määramisel on kaalutud nii majanduslikke aspekte kui ka rakendamise ülesande sisust ja selle täitmiseks vajalikest kompetentsidest lähtuvaid nõudmisi. Meetme rakendaja ülesandeks on esmajärjekorras teostada analüüs ning ettevalmistavad tegevused, mille alusel planeerida ning ellu viia meetme põhitegevused. Kasutades Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi analüüsi ning ekspertteadmisi, on tuvastatud käesoleva määruse raames läbiviidavate tegevuste eeldatav sisu.

Suurem osa elektribusside kasutajakogemuse saamist soodustavatest meetmetest puudutavad spetsiifiliselt turupõhiste toetusmeetmete rakendamist ja väljatöötamist, rahastusmeetmete tõhusust ja teenuste turgu käsitlevaid analüüse. Lisaks on vajalik, et meetme rakendaja oleks võimeline töösse kaasama rahvusvahelist ekspertiisi ja kogemust.

Eeltoodud ülesannetest tulenevalt on kaalutud nii SA Keskkonnainvesteeringute Keskuse kui ka SA KredExi sobivust meetme rakendajana. Analüüsi nelja erinevat aspekti ning analüüsi tulemus on näidatud alloleval matriksil. Hinnang erinevate aspektide kohta on näidatud skaalal ühest kolmeni, kus üks on „pigem nõrk“ ning kolm „pigem tugev“.

	SA Keskkonnainvesteeringute Keskus	SA KredEx
Laiapõhjaliste analüüside teostamise kogemus	3	3
Toetusmeetmete rakendamise kogemus	3	2
Rahvusvaheliste hankemenetluste, ekspertide kaasamise ja suuremahuliste projektide läbiviimise kogemus	2	2
Eelnev kogemus sarnaste projektide läbiviimisel	3	2
<b>Kokku</b>	<b>11</b>	<b>9</b>

Meetme rakendajaks määramisel kaaluti nii majanduslikke aspekte kui ka rakendamise ülesande sisu ja selle täitmiseks vajalikest kompetentsidest lähtuvaid nõudmisi. Mõlemal asutusel on rahvusvaheliste hankemenetluste, ekspertide kaasamise ja suuremahuliste projektide läbiviimise kogemus.

SA Keskkonnainvesteeringute Keskus on analüüside läbiviimisel olnud tihti rahastaja rollis, kuid on teostanud ka ise näiteks oma rahastusmeetmete rakendamise tõhusust ja energiateenuste turgu käsitlevaid analüüse. KIK toetab meetme „Alternatiivsete kütuste kasutuselevõtu suurendamine transpordis“ tegevuse „Biometaani tootmise ja transpordisektoris tarbimise toetamine“ elluviimiseks gaasibusside kasutuselevõttu ja biometaani tanklate rajamist (toetuse suurus 9 miljonit eurot). KIK on mitmel Euroopa Liidu struktuurivahendite kasutamise perioodil olnud energeetikateemaliste meetmete rakendusüksus ja on andnud samalaadseid toetusi keskkonnaprogrammist. Lisaks on KIK-il rahvusvaheliste hankemenetluste, ekspertide kaasamise ja suuremahuliste projektide läbiviimise kogemus (7 linna tänavavalgustus 15 miljonit eurot, Raadi rehvid 2,3 miljonit eurot) ning kvoodimüügituludest laekuvate vahendite kasutamise kogemuse (toetus taastuvenergiaallikate laialdasemaks kasutamiseks energia tootmiseks, lasteaiahoonetes energiatõhususe ja taastuvenergia kasutuse edendamiseks, täiselektriliste sõidukite ostutoetus).

KredEx on näiteks osalenud ja läbi viinud analüüse, mis käsitlevad ehitiste energiatõhususega seotud erinevaid aspekte (nt finantseerimine ja tehnilised aspektid) ning on osalenud ja osaleb Euroopa Liidu finantseeritavates projektides, mis aitavad parandada ehitusturul tegutsevate turuosaliste oskusi ning kompetentsust. KredEx on samuti pikaajaliste kogemustega struktuurivahendite rakendaja. Lisaks on Kredex osalenud veel ka mitmete kvoodimüügituludest laekuvate vahendite kasutamisel (elektriautode toetus).

Meetme rakendajaks määramisel tugineti eelnevale analüüsile ning ka rakendamiseks vajalike tegevuste läbiviimiseks eelnevate sarnaste toetusmeetmete või projektide kogemusele. Eelnevalt välja toodud põhjenduste tulemusel on meetme rakendajaks otsustatud määrata SA Keskkonnainvesteeringute Keskus.

## 1. peatükk Üldsätted

Eelnõu 1. peatükis kirjeldatakse määruse reguleerimisala ja toetuse andmise eesmärgi, tulemust, nimetatakse meetme elluviijad.

**Eelnõu § 1** kohaselt on määrus kehtestatud riigi eelarvestrateegias määratud meetmele „Kliimapolitiika eesmärkide täitmise nn pilootprojektideks“ (edaspidi *meede*) tuginedes. Toetust antakse kooskõlas Vabariigi Valitsuse 19. detsembri 2019. a kinnitatud dokumendiga „Eesti riiklik energia-ja kliimakava aastani 2030“ eesmärkidega.

**Eelnõu § 2** kirjeldab meetmes kajastatud toetuse andmise eesmärki ja oodatavat tulemust, eesmärgiga vähendada Eesti transpordisektoris CO<sub>2</sub> emissiooni, propageerida elektritransporti ja vähendada välisõhu saasteainete emissiooni. Elektribusside toetusmeede panustab transpordieesmärki ning puhaste sõidukite direktiivist tulenevatesse eesmärkidesse. Taastuvenergia peab moodustama transpordisektori lõpptarbimises 2030. aastaks 14%, 2018. aasta seisuga moodustab see 3,29%. Toetuse oodatavaks tulemuseks on taastuvelektri kasutamine transpordisektoris vähemalt 0,5 GWh aastas ning CO<sub>2</sub> emissiooni vähenemine mahus vähemalt 0,28 kt CO<sub>2</sub> aastas.

8 bussi, aastase läbisõiduga vähemalt 320 000 kilomeetrit (ehk 40 000 kilomeetrit bussi kohta). Bussi kütusekulu on 32 liitrit 100 kilomeetri kohta, mis oli 2018. aastal Eestis keskmine diiselbussi kütuse kulu. 1 liitri diiselkütuse kasutamisel tekitab buss 2,7 kg CO<sub>2</sub> ning 1 km läbimisel tekib 0,872 kg CO<sub>2</sub>. Eeldades, et need bussid asendatakse elektribussidega, mis tarbivad päritolutunnistusega elektrit ehk mille emissioon on 0, siis saame vastava aastase CO<sub>2</sub> kokkuhoiu 0,38 ktCO<sub>2</sub>/a.  $8 \times 0,872 \times 40,000 = 0,279$  kt CO<sub>2</sub>. Kui keskmine elektrikulu kWh/km kohta on 1,7 (turuosaliste andmetel), siis saame aastaseks kuluks 544,0136 kWh ehk 0,54 GWh.

**Eelnõu § 3** näeb ette alused riigiabi andmiseks.

Riigiabi valdkonnas kehtivad otsekohalduvad ELi õigusaktid, mille tõlgendused põhinevad Euroopa Kohtu ning Euroopa Komisjoni praktikal.

**Elektribusside soetamiseks** antakse abi Euroopa Komisjoni määruse (EL) nr 651/2014 (üldise grupierandi määrus, GBER) artikli 36 alusel, lähtudes selle artikli 36 lõike 5 punktist b, mille kohaselt tuleb investeeringu kulud kindlaks määrata, viidates sarnasele, kuid vähem keskkonnasõbralikule investeeringule, mida oleks olnud võimalik teha ilma abita. Seega on lubatud toetada elektribussi koos varustusega soetamiskulu ulatuses, mille võrra elektribussi maksumus ületab nõ tavalise bussi maksumust. Selline lähenemine on kooskõlas Euroopa

Komisjoni riigiabi otsusega SA.48190 (2017/N),<sup>1</sup> milles komisjon otsustas, et elektribusside toetamine on lubatav keskkonnaabina. Käesoleva määruse kohaldamisel loetakse selliseks võrdlusbussiks diislbussi, mille maksumuseks loetakse 200 000 eurot turu-uuringu kohaselt. Turu-uuring teostati KIKi poolt vastavat teenust pakkuvate ettevõtjate ja ühistranspordi valdkonnas tegutsevate isikute suulise küsitluse meetodil vahemikus aprill kuni juuni 2020 ning interneti otsingute põhisel.

**Elektribussidele laadimistaristu** rajamiseks ei saa mh nähtuvalt viidatud Euroopa Komisjoni otsusest ja ka teadaolevast muust rakenduspraktikast anda keskkonnaabi. Viidatud otsuses andis Euroopa Komisjon loa laadimistaristu toetamiseks vahetult Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõik 3 punkti c alusel. Määruse koostamisel on lähtutud eeldusest, et laadimistaristule võib anda ka üldise grupierandi määruse artiklis 56 ette nähtud abi, kui kõik sellekohased tingimused on täidetud. Seda hinnatakse taotlusepõhiselt. Kui laadimistaristu ei vasta artikli 56 tingimustele, siis selleks toetust ei anta ja toetuse saaja peab selle kulu ise kandma. Teise võimalusena võib siiski anda laadimistaristu rajamiseks määruse kohaselt vähese tähtsusega abi, mille piirmäär on 200 000 kolme aasta jooksul ühe ettevõtja kohta vastavalt Euroopa Komisjoni määrusele (EL) nr 1407/2013, lähtudes selles sätestatud tingimustest ja piirmääradest.

Muude abikõlblike kulude (nt omanikujärelevalve, andmeanalüüsi, elektriliitumise kulud) katmiseks antakse abi samuti vähese tähtsusega abina.

Lisaks asjaomase riigiabi andmist lubavatele nimetatud ELi määruse eritingimustele tuleb järgida ka nende määruste üldtingimusi. Võimaliku riigiabi tagasinõudmise korral on aluseks nõukogu määrus (EÜ) nr 659/1999 ning Euroopa Komisjoni määruse (EÜ) nr 794/2004.

**Eelnõu § 4** nimetab meetme elluviijad. Meetme elluviijaks on ministeerium ja KIK. Ühtlasi on KIKi ülesandeks toetatavale projektile teha väljamakseid ning järelevalvet. AÕKS näeb ette, et ministeerium võib sõlmida koostöökokkuleppeid juriidilise isikuga, milles sätestatakse eraldi käesoleva määruse alusel toetatavad tegevused, täpsustatakse abikõlblikud kulud, sätestatakse toetuse taotluste menetlemine ja toetuse andmine. Ühtlasi märgitakse eelnõu § 4 punktis, et KIKil säilib kohustus säilitada toetuse andmisega seotud dokumente kümme aastat alates käesoleva määruse alusel tehtavast taotluse rahuldamise otsusest. KIKi otsuste peale esitatud vaided lahendab KIK haldusmenetluse seaduses sätestatud korras.

**Eelnõu § 5** käsitleb eelnõus kasutatavaid termineid.

Punkti 1 kohaselt on elektribussi termin defineeritud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2014/94/EL. Defineeritud on M3 kategooria I klassi sõiduk, millel lisaks juhiistmele on rohkem kui 22 istekohta ja mille täismass on üle viie tonni ning mis sõidab üksnes elektri jõul või kasutab üksnes heiteta jõuseadet. Ühtlasi panustab M3 kategooria I klassi sõiduk ka puhaste sõidukite direktiivi normidesse.

Punkti 2 kohaselt on tavalaadimispunkt elektribussi laadijatüüp, mille abil saab elektribussi akusid elektrivõrgust laadida. Tavalaadija võib võimaldada lisaks võrgust elektri võtmisele ka elektri võrku tagasi andmist bussi akudest.

Punkti 3 kohaselt on kiirlaadimispunkt avalikes laadimisjaamades võimsusega vähemalt 150 kilovatti, mis on mõeldud lühemaks või pikemaks ajaks pargitud busside kiirlaadimiseks. Kasutada võib nii pantograaf või muud tüüpi laadijat. Pantograaf laadimise puhul paigaldatakse seade elektribussi katusele ning laadimine toimub õhuliini kaudu kokkupuutel elektribussi

---

<sup>1</sup> Komisjoni otsus, juhtum SA.48190 (2017/N) – Support scheme for the acquisition of electric buses for urban public transport, ELT C 158, 4.5.2018, lk 1.

katusel olevate kontaktidega. Tegemist on laadimisseadmega, mis üldjuhul paigaldatakse bussiparkidesse või veoliinide lõppu selle laadimisomaduste tõttu.

Punkti 4 kohaselt on EL taastuenergia direktiivi 2009/28/EÜ kohaselt taastuenergia, energia, mis on toodetud taastuvatest energiaallikatest ehk taastuvatest mittefossiilsetest allikatest pärit energia. Taastuenergia allikad on: vesi, tuul, päike, laine, tõus-mõõn, maasoojus, prügilagaas, heitvee puhastamisel eralduv gaas, biogaas ja biomass.

Punkti 5 kohaselt on avalik liinivedu avaliku teenindamise lepingu alusel korraldatav sõitjatevedu valla-, linna- või maakonnaliinil.

Punkti 6 kohaselt on projekt käesoleva määruse nõuetele vastavate tegevuste kogum, mille kulud hüvitatakse osaliselt toetuse arvelt.

Punkti 7 kohaselt on abikõlblikkuse periood ajavahemik, millal projekti tegevused algavad ja lõppevad ning mille jooksul elluviimiseks abikõlblikud kulud tekivad. Projekti abikõlblikkuse perioodiks on ajavahemik 2. augustist 2021. a kuni 31. detsembrini 2023. a. Andmeanalüüsi esitamise kohustus kestab viis aastat pärast busside soetamist ja taristu valmimist ning lõppmakse tegemist.

Punkti 8 kohaselt on abikõlblik kulu projekti elluviimiseks vajalik ja mõistlik kulu, mis on tekkinud abikõlblikkuse perioodil. Andmeanalüüsi kulud makstakse välja taotluse juurde esitatud eelarve alusel abikõlblikkuse perioodil. Vastavalt § 21 lõikele 4 võib maksta andmeanalüüsi kulud põhjendatud eelarve alusel toetuse saajale välja koos projekti lõppmaksega.

Punktid 9 ja 10 annavad selgituse, mida tähendab andmeanalüüsi vahe- ja lõpparuanne. Projekti abikõlblikkuse perioodi jooksul esitatakse iga aasta lõpu seisuga projekti vahearuanne ning projekti lõppedes projekti lõpparuanne. Pärast projekti lõppmakset on toetuse saaja kohustatud esitama kord aastas andmeanalüüsi vahearuanne ja seda 5 aastase perioodi jooksul. Kui 5 aastane periood on läbi, siis tuleb esitada ka andmeanalüüsi lõpparuanne, mis võtab kogu perioodi tulemused ja järeldused kokku.

## **2. peatükk Toetuse andmise alused**

**Eelnõu § 6** nimetab nõuded projektile. Eelnõu kirjeldab, mis tüüpi projektile toetust antakse ning mis on selle oodatav tulemus. Paragrahvi kohaselt on toetatav tegevus, mis panustab määruse § 2 nimetatud eesmärkide saavutamisse. Soetatakse vähemalt kaheksa madalapõrandalist täiselektrilist bussi (M3 kategooria, I klassi sõiduk, millel lisaks juhiistmele on rohkem kui 22 istekohta ja mille täismass on üle 5 tonni) koos nende opereerimiseks vajamineva elektri laadimistaristuga. Laadimistaristu peab sisaldama vähemalt kaks tavalaadimispunkti, ning kaks kiiralaadimispunkti võimsusega vähemalt 150 kilovatti. Elektribussid peavad aastas läbima keskmiselt vähemalt 40 000 kilomeetrit. Näiteks kaheksa elektribussi soetuse korral peab nende aastane läbisõit olema kokku vähemalt 320 000 kilomeetrit. Kui mõni elektribuss sõidab alla 40 000 kilomeetri, siis teised peavad sama võrra rohkem läbi sõitma. Toetuse saaja kogub andmeid ja teostab andmeanalüüsi vastavalt määruse lisas 1 toodud juhendile. Analüüsis tuleb võrrelda elektribusside näitajaid diisel- ja gaasibusside näitajatega. Andmeanalüüsi vahearuanne esitatakse viis aastat pärast busside soetamist iga-aastaselt 31. detsembri seisuga, hiljemalt järgmise aasta 15. jaanuariks. Andmeanalüüsi ülesehitus ning sisuline kirjeldus tuleb esitada taotlusega koos.

**Eelnõu § 7** sätestab projekti abikõlblikkuse perioodi. Projekti abikõlblikkuse periood on ajavahemik, millal toetatav tegevus tuleb ellu viia. Projekti abikõlblikkuse periood algab 2. augustil 2021. a ja lõpeb 31. detsembril 2023. a, mis tähendab, et selleks kuupäevaks peab toetuse saajal olema vähemalt 8 elektribussi liinidel sõitmas ning laadimistaristu valmis, andmeanalüüsi esitamise kohustus kehtib ka pärast abikõlblikkuse perioodi lõppu. Kui toetuse saaja ei jõua abikõlblikkuse perioodil kõiki eelnimetatud toiminguid sooritada, kaotab ta õiguse toetust saada. Toetuse saaja taotluse alusel ja mõjuva põhjuse olemasolul on võimalik abikõlblikkuse perioodi kuni kuue kuu võrra pikendada, tingimusel, et projekti elluviimisel saavutatav tulemus ei vähene. Projekt tulemuseks on taotluses näidatud elektribusside ja laadimistaristu kasutamine avalikul liiniveol vähemalt 5 aasta jooksul pärast projekti lõppu ning selle alusel teostatud andmeanalüüs. Abikõlblikkuse pikendamise põhjendatust hindab KIK toetuse saaja taotluse alusel. Liinivedu peab toimuma minimaalselt viiel järjestikkusel aastal. Kui avaliku teenindamise leping kehtib vähem, esitatakse pädeva asutuse kinnitus uue lepingu sõlmimise kohta nõutud perioodiks. Määruses sätestatud abikõlblikkuse perioodi algus lähtub Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist (EL) 2019/1161, 20. juuni 2019, millega muudetakse direktiivi 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteesõidukite edendamise kohta (ELT L 188, 12.7.2019, lk 116-130), varem soetatud bussid ei panustaks puhaste sõidukite direktiivi eesmärkide täitmisel.

Andmeanalüüs teostatakse ning andmeanalüüsi vahe- ja lõpparuanne esitatakse ka väljaspool abikõlblikkuse perioodi, mistõttu andmeanalüüsi koostamise kulu on abikõlblik hoolimata sellest, et seda tehakse ja tegemisega kaasnevad kulud tekivad ka väljaspool abikõlblikkuse perioodi. Andmeanalüüsi kulu makstakse välja abikõlblikkuse perioodil koos lõppmaksega, toetuse saaja poolt esitatud põhjendatud eelarve või kuludokumentide alusel.

**Eelnõu § 8** määratleb toetuse suuruse ning osakaalu. Toetuse suuruseks on kuni 4 miljonit eurot ja toetuse maksimaalne osakaal projekti abikõlblikest kuludest on 50 protsenti. Üldise grupierandi määruse artikkel 36 punktid 6 ja 8 sätestavad toetuse osakaalud abikõlblikest kuludest. Eesti on ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti a alusel abikõlblik piirkond kuni 31.12.2021 vastavalt Euroopa Komisjoni otsusele SA.58439. Seega on võimalik abi osakaaluks määrata kuni 50% abikõlblikest summast. Kui laadimistaristu investeringuks küsitakse toetust grupierandi määruse artikli 56 alusel, siis toetuse summa ei tohi ületada abikõlblike kulude ja investeringu tegevuskasumi vahet. Taotluse lisana tuleb esitada asjakohased tegevuskasumi prognoosid. Tegevuskasum tuleb leida vastavalt üldise grupierandi määruse artikli 2 lõikele 39.

**Eelnõu § 9** määratleb, millised kulud on abikõlblikud ja millised kulud ei ole abikõlblikud. Abikõlblikud kulud peavad panustama eelnõu § 2 eesmärkide täitmisel. Abikõlblikud kulud on minimaalselt 8 elektribussi soetamiskulu liiniveoks, laadimistaristu seadmete ostu, projekteerimis- ja ehituskulu soetatud elektribusside laadimiseks, liitumistasu elektri jaotusvõrguga liitumiseks, omanikujärelevalve teenus.

Elektribussi maksumus on abikõlblik ulatuses, mis ületab mittekeskkonnasõbraliku bussi maksumust. Käesoleva määruse kohaldamisel loetakse selliseks võrdlusbussiks diislbussi, mille maksumuseks loetakse 200 000 eurot turu-uuringu kohaselt.

Abikõlblike kulude alla ei lähe kulutused, mis on seotud liisingulepingu sõlmimisega, kindlustusega, jooksvate palgakuludega, õigusabiga, koolitusega, amortisatsioonikuluga, projektiga mitteseonduvad kuludega ning käibemaks ulatuses, mida toetuse saajal on õigus riigilt tagasi saada. Liisingulepingu sõlmimisel peab bussi omandiõigus minema liisingulepingu

lõppedes üle toetuse saajale, vastasel korral ei ole sellise lepingu alusel tehtavad kulud abikõlblikud.

Kui laadimistaristut ei soovita soetada ja kasutada üldise grupierandi määrus artikkel 56 tingimustel või toetust selleks vähese tähtsusega abina ei saa anda (näiteks lubatud abi määr on täis), tuleb laadimistaristu kulud toetuse saajal endal kanda. Sel juhul on laadimistaristu maksumuse osas tegemist mitteabikõlblike, kuid projektis vajalike kuludega. Mitteabikõlblike kulude tegemist KIK ei kontrolli. Kuid projekti ei rahastata, kui selle raames ei planeerita teha kõiki tegevusi, sh nõutud laadimistaristu väljaehitamist.

### **3. peatükk Taotlejale ja taotlusele esitatavad nõuded**

**Eelnõu § 10** sätestab taotlejale esitatavad nõuded. Lõike 1 kohaselt võib käesolevas määruses nimetatud toetuse saajaks olla avaliku teenindamise lepingu alusel teostatavat bussiliinivedu korraldav pädev asutus vastavalt ühistranspordiseaduse §-le 19 või vedaja ÜTS § 20 alusel. Vedaja, kellega on sõlmitud avaliku teenindamise leping ÜTS § 20 mõistes peab tõendama, et leping kehtib 2. augustil 2021. a ning veel vähemalt viie aastase perioodi jooksul. Lepingu alusel kasutatavate busside arv ei ole toetuse taotlemiseks oluline. Kui avaliku teenindamise leping kehtib vähem kui 5 aastat, tuleb esitada ÜTS § 19 mõistes pädeva asutuse kinnitus, et taotlejaga sõlmitakse uus leping, mis kehtib kuupäevast 2. august 2021. a veel vähemalt viis aastat. Kui ei ole tõendatud taotleja kohustus teostada sõitjate avalikku teenindust pärast 2. augustit 2021 veel vähemalt 5 aastat, siis selline taotleja toetust saama ei kvalifitseeru ja tema esitatud taotlus jäetakse rahuldamata. Nõue on seatud selleks, et tagada toetusega soetatud busside eesmärgipärane kasutus.

Lõige 2 võimaldab taotlejal kaasata projekti partneri. Partneril peavad tekkima projekti elluviimisel kulud. Näiteks võib partner rajada laadimistaristu ja seda nii toetuse abil kui ilma toetuseta. Toetust laadimistaristu rajamiseks saab vaid juhul, kui toetust on võimalik maksta üldise grupierandi määruse artikkel 56 alusel või vähese tähtsusega abina. Sel juhul, kui partner on saanud toetust, vastutab ta koos toetuse saajaga busside ja taristu sihipärase kasutamise eest viie aasta jooksul projekti lõppemisest.

Lõige 3 sätestab taotlejale ja partnerile esitatavad nõuded. KIK teostab maksuvõla päringu Maksu- ja Tolliameti avalikus registris (<https://apps.emta.ee/saqu/public/taxdebt?lang=et>), kontrolli eesmärk on veenduda, et taotlejal ja partneril puudub Maksu- ja Tolliameti võlapäringust nähtuvalt avalikult kuvatav maksuvõlg või on see ajatatud. KIK kontrollib äriregistrist, et taotleja ja partneri majandustegevus ei oleks lõppenud ega peatunud, taotleja ja partneri suhtes ei oleks algatatud likvideerimis- ega pankrotimenetlust ning taotleja ja partneri omakapital vastaks äriseadustikus sätestatud nõuetele. KIK kontrollib struktuuritoetuste registrist, et taotleja ja partner ei oleks sama kulu hüvitamiseks varem toetust saanud. Taotleja ja partner või nende esindaja ei või olla isik, keda on karistatud majanduslase, ametialase, varavastase või avaliku usalduse vastase süüteo eest ja tema karistusandmed ei ole karistusregistrist karistusregistri seaduse kohaselt kustutatud. Riigi Tugiteenuste Keskuse E-toetuse keskkonnas tehakse kontrollimiseks automaatne päring karistusregistrisse. Samuti kontrollitakse taotleja ja partneri ning nende esindajate karistatust KarS § 260<sup>1</sup> kohaselt, millega tagatakse liikmesriigi kohustus, mis tuleneb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist 2009/52/EÜ, millega sätestatakse ebaseaduslikult riigis viibivate kolmandate riikide kodanike töandjatele kohaldatavate karistuste ja meetmete miinimumnõuded (ELTL L 168, 30/06/2009, lk 24–32) artikli 7 lõike 1 punktist a, mille kohaselt ei tohi anda toetust viie aasta jooksul



ebaseadusliku töötamise avastamisest. Sätet kohaldatakse, kui taotlejat või partnerit on karistatud karistusseadustiku § 260<sup>1</sup> alusel ja vastav karistus on kehtivana karistusregistris. Sellise taotleja taotlust ei rahuldata.

**Eelnõu § 11** sätestab taotlusele esitatavad nõuded. Toetuse saajal tuleb Riigi Tugiteenuste Keskuse E-toetuse keskkonnas täita taotlusvorm. E-toetus on struktuuritoetuse register, mis on avaliku teabe seadusega kooskõlas asutatud andmekogu. Registri põhimäärus ja kasutamise kord on kehtestatud Vabariigi Valitsuse määrusega. Taotlusvormil tuleb täita korrektselt kõik lahtrid, mis hõlmavad endas infot taotleja, projekti tegevuste, ajakava, eelarve, väljundnäitajate kohta. Taotlusvormil esitatud andmed peavad olema täielikud ja õiged, kui taotlusvormis esitatakse ebaõigeid andmeid, jätab KIK taotluse rahuldamata. Andmete puudulikkuse korral saadetakse taotlejale E-toetuse keskkonnas päring, koos suunistega taotluse täiendamiseks. Ühtlasi peab taotleja kinnitama, et ta on taotlusvormi korrektselt täitnud, andmed on õiged ja täielikud ning planeeritud tegevused on kooskõlas käesoleva määruse, Euroopa Liidu ja riigisiseste õigusaktidega. Lõikes 4 kirjeldatakse, millised dokumente peab taotleja taotlusele lisama (hinnapakumised, kehtiv avaliku teenindamise leping, mis kehtib vähemalt viis aastat alates 2. augustist 2021. a, kogueelarve kululiikide lõikes eristades abikõlblikud ja mitteabikõlblikud kulud, elektribussidega teenindatavate liinide ning rajatava laadimistaristu kirjeldus, fossiilse süsinikdioksiidi kokkuhoiu arvutus võrreldes diisel- ja gaasibussidega, ülevaade projekti kõigist rahastamisallikatest, omafinantseeringu tagamise kirjalik kinnitus, partneri nõusolek projekti osalemise kohta, vajadusel volikiri kui taotleja esindaja tegutseb volituse alusel, elektribusside kasutamise andmete kogumise ja andmeanalüüsi kirjeldus vastavalt määruse lisas 1 esitatud lähteülesandele ning kinnitus, et projekti kuludeks ei ole taotletud toetust muudest riigieelarvelistest, Euroopa Liidu või välisabi vahenditest). Kui toetust soovitakse taristu soetamiseks üldise grupierandi määruse artikkel 56 alusel, siis tuleb esitada asjakohased tegevuskasumi prognoosid ning toetuse summa arvutus.

**Eelnõu § 12** sätestab taotlusvooru tingimused, vooru kestvuse ning taotluse esitamise tingimused. Informatsioon taotlusvooru avamise kohta avaldatakse hiljemalt 7 kalendripäeva enne taotluste vastuvõtmise algust ühes üleriigilises päevalehes ja KIKi veebilehel. Taotleja esitab taotluse E-toetuse keskkonnas ning taotlusvoor kestab vähemalt 90 kalendripäeva. Taotleja peab esitama taotlusvooru tähtajal § 11 nõuetele vastava taotluse.

**Eelnõu § 13** sätestab taotluse menetlemise tegevused ning järjekorra. Taotluse menetlemine koosneb taotluse vastuvõtmisest ja läbivaatamisest, esitatud andmete kontrollist, taotluse hindamisest ning taotluse rahuldamise või rahuldamata jätmise otsuse tegemisest. KIK võib vajadusel nõuda taotlejalt selgitusi ja lisainformatsiooni, andes puuduse kõrvaldamiseks taotlejale kuni 10-tööpäevalise tähtaja, mille võrra taotluse menetlemise tähtaeg pikeneb. Taotleja, partneri ja taotluse nõuetele vastavuse korral esitab KIK taotlused hindamiskomisjonile hindamiseks 15 kalendripäeva jooksul peale taotlusvooru sulgemist.

**Eelnõu § 14** sätestab taotleja, partneri ja taotluse nõuetele vastavuse kontrolli ja taotluse nõuetele vastavuse ja mittevastavuse tingimused. Taotleja ja partner tunnistatakse nõuetele vastavaks, kui ta vastab §-s 10 sätestatud nõuetele ning taotlus §-s 11 nimetatud nõuetele ja projekti tegevus planeeritakse lõpetada hiljemalt 31.12.2023. Taotlus ei vasta nõuetele kui toetust ei taotleta toetatavale tegevusele, on esitatud ebaõigeid või mittetäielikke andmeid, määratud tähtaja jooksul ei ole taotlusest kõrvaldatud puudusi või taotlus ei vasta mõnele teisele määruses esitatud nõudele. Kui taotleja, partner ja taotlus vastavad nõuetele, siis suunatakse taotlus hindamisele. Kui taotleja, partner või taotlus ei vasta nõuetele, siis tehakse § 18 alusel taotluse rahuldamata jätmise otsus.

**Eelnõu § 15** sätestab hindamiskomisjoni moodustamise tingimused. Projekti hindamiseks moodustab KIK hindamiskomisjoni, kuhu kuulub vähemalt kolm ministeeriumi eksperti ja üks KIK-i ekspert. KIK võib ministeeriumi nõusolekul kaasata täiendavalt eksperte. KIK esitab hindamiskomisjoni koosseisu ministeeriumile kooskõlastamiseks hiljemalt 14 päeva enne taotlusvooru sulgemist.

Hindamiskomisjoni koosolekuid võib läbi viia elektrooniliselt. Kõik hindamiskomisjoni liikmed allkirjastavad erapooletuse ja sõltumatuse deklaratsiooni. Hindamiskomisjoni tööd korraldab KIK, vajadusel kutsudes kokku koosolekud. Hindamiskomisjoni eksperte ei avalikustata, et neid ei oleks võimalik taotlejatel mõjutada. Eksperte ei avalikustata ka tagantjärele, et tagada võimalus samade ekspertide kasutamiseks järgmistes sarnase spetsiifikaga toetuskeemides. Hindamiskomisjoni loetakse otsustusvõimeliseks, kui koosolekul osalevad kõik hindamiskomisjoni liikmed.

**Eelnõu § 16** sätestab taotluste hindamiskriteeriumid ja -metoodika. Taotlusi hinnatakse lähtudes kuuest valikukriteeriumist, milleks on aastas kokkuhoitud fossiilse CO<sub>2</sub> hulk tonnides, elektribusside arv, busside läbitud liinikilomeetrite arv aastas, andmete kogumise analüüsi kirjeldus, projekti elluviimise raames soetatava laadimispunktide arv ning elektri võrku tagasi andmise võimekus. Taotlusi hinnatakse hindamiskriteeriumite lõikes. Hindamiskomisjon kasutab hindamiskriteeriumina punktisüsteemi ning vastavalt antud punktidele moodustub koondhinne, mille alusel tekib taotluste pingerida. Hinnatakse lisas 2 kinnitatud hindamismetoodika alusel. Suurima koondhindega taotlus on paremusjärjestuse alusel esimesel kohal. Esmalt rahuldatakse esimesel kohal olev taotlus.

Kui pingereas kõrgeima koha saanud projekti taotlus rahuldatakse ja eelarvesse jääb veel vaba raha, siis on võimalik rahuldada ka järgmistel positsioonidel olevaid taotlusi, kui taotleja on nõus kogu projekti ellu viima. See tähendab suuremat omafinantseeringu vajadust.

**Eelnõu § 17** sätestab taotluse rahuldamise nõuded, mille alusel teeb KIK taotluse rahuldamise otsuse. Taotlused rahuldatakse pingerea alusel. Rahuldamise otsuse põhipunktid on sätestatud eelnõus. Taotlus rahuldatakse, kui see on esitatud määruses kehtestatud korras, vastab §-s 11 kehtestatud nõuetele, toetust taotletakse §-s 9 nimetatud abikõlblike kulude, §-s 7 nimetatud perioodil ning §-s 2 nimetatud eesmärkidel ja §-s 6 nimetatud tingimustel. KIK kannab toetuse pärast taotluse rahuldamise otsuse tegemist riigiabi ja vähese tähtsusega abi registrisse. KIK toimetab taotluse rahuldamata jätmise otsuse toetuse taotlejale kätte viivitamata pärast otsuse tegemist E-toetuse keskkonna vahendusel.

Kui pingereas kõrgeima koha saanud projekti taotlus rahuldatakse ja eelarvesse jääb veel vaba raha, siis on võimalik rahuldada ka järgmisel positsioonil olev taotlus, kui taotleja on nõus kogu projekti ellu viima.

**Eelnõu § 18** sätestab taotluste rahuldamata jätmise otsuse tingimused. Taotlus jäetakse rahuldamata, kui taotleja või taotlus ei vasta esitatud nõuetele; toetust ei taotleta toetatavale tegevusele; tegevust ei planeerita ellu viia abikõlblikkuse perioodil; KIK-il tekib kahtlus toetuse eesmärgipärase kasutamise kohta ja muudel juhtudel, kui taotluses väljendub teave, mis on vastuolus eelnõukohases määruses sätestatud toetuse andmise tingimustega. Taotlus jäetakse rahuldamata kui toetuste rahastamise eelarve ammendub. Taotlus jäetakse rahuldamata ka juhul, kui eelarve ei võimalda pingereas teiseks jäänud taotlust rahuldada täies ulatuses ning taotleja ei ole nõus § 17 lõike 4 kohase KIK-i ettepanekuga omafinantseeringut suurendada või ei ole vastanud ettepanekule tähtaegselt. Kui taotleja ei vasta nõuetele või taotluses on puudusi, annab KIK puuduse kõrvaldamiseks tähtaja. Kui selle aja jooksul puudust ei kõrvaldata või täiendavat aega ei paluta, teeb KIK taotlejat täiendavalt ära kuulamata taotluse mitterahuldamise otsuse. Puuduse kõrvaldamiseks antud teave ja võimalus esitada selle kohta

oma seisukohad või uus teave loetakse toetuse saaja ärakuulamiseks haldusmenetluse seaduse mõttes. Seetõttu ei pea KIK täiendavalt samas küsimuses toetuse saajat ära kuulama enne taotluse rahuldamata jätmise otsuse tegemist.

**Eelnõu § 19** sätestab projekti hangete läbiviimise tingimused. Projektiga seotud hankeid ei tohi välja kuulutada enne 02.08.2021, tagamaks projekti panustamise puhaste sõidukite direktiivi eesmärkide täitmisesse. Nimelt hindab direktiivi aruandlusperiood eesmärkide täitmist alates 01.08.2021. Lisaks on välja toodud tingimused, et toetuse saaja kohustub esitama hanke dokumentide eelnõud KIK-ile enne hanke väljakuulutamist ülevaatamiseks, kui hanke eeldatav maksumus ületab 100 000 eurot. Toetuse saaja peab alustama hangetega 6 kuu jooksul alates abikõlblikkuse perioodi algusest. Riigihangete registris hanke läbi viimine on kohustuslik, kui hanke eeldatav maksumus on 30 000 eurot. Alla 30 000 eurose hanke korral tuleb küsida kirjalikult vähemalt 3 võrreldavat hinnapakkumist. Kõik piirmäärad on kehtestatud käibemaksuta maksumust silmas pidades nagu riigihangete seaduses. Taotluse koosseisus esitatud hinnapakkumised on turu-uuringu eesmärgil võetud, mille alusel saab teada eeldatavad kulud projekti eelarves ning tegu ei ole siduvate kohustuste võtmisega.

**Eelnõu § 20** sätestab toetuse kasutamise seotud aruannete esitamise tingimused ja korra. Toetuse saaja esitab projekti elluviimise kohta vahearuandeid ja lõpparuande toetuse taotluse rahuldamise otsuses märgitud tähtaegadel. Lõpparuanne peab kajastama määruse § 20 lõikes 9 välja toodud informatsiooni. Lisaks projekti elluviimise vahe- ja lõpparuannetele esitab toetuse saaja igal aastal andmeanalüüsi vahearuande, mille ülesehitus ning sisu on taotluse protsessis hindamiskomisjoni poolt hinnatud ning mille sisu ja vorm panustab määruse § 2 nimetatud eesmärki. Aruanded esitatakse KIK-ile E-toetuse keskkonna kaudu taotluse rahuldamise otsuses märgitud tähtaegadel. Andmeanalüüsi esitab toetuse saaja KIK-ile iga-aastaselt 31. detsembri seisuga hiljemalt aruandlusperioodile järgneva aasta 15. jaanuaril. Projekti kestuse ajal esitatakse andmeanalüüs koos vahearuandega E-toetuse keskkonnas, pärast abikõlblikkuse perioodi lõppu esitatakse aruanne KIK-ile e-posti teel või E-toetuse keskkonnas. Andmeanalüüsi vahearuanded esitatakse 5 aasta jooksul pärast elektribusside soetamist. KIK võib põhjendatud juhul aruande esitamise tähtaega pikendada. Andmeanalüüsi lõpparuanne esitatakse 5 aastase perioodi möödumisel ning selles võetakse kokku kogu perioodi tulemused ning tehakse järeldused.

**Eelnõu § 21** sätestab toetuse maksmise korra, kus on välja toodud, et toetus makstakse välja tasutud kuludokumentide alusel abikõlblikkuse perioodil, maksetaotlusi tuleb esitada vastavalt taotluse rahuldamise otsuses kokku lepitud aastasele rahastamiskavale. KIK võib teha makse otse tarnijale või töövõtjale ehk arve väljastajale, kui toetuse saaja on maksetaotluses nii soovi avaldanud ja on saanud arve väljastajalt kinnituse, et ta on sellest teadlik. KIK-i õigus teha makse otse arve väljastajale ei tähenda toetuse saaja kohustuste üleminekut KIK-ile ega seda, et toetuse saaja on toetuse väljamaksmisnõude loovutanud arve väljastajale. Kui vara soetamiseks kasutatakse liisingut, siis maksab KIK toetuse osa liisingu andjale tingimusel, et toetuse saaja on tasunud sissemaksuna vähemalt 5% liisitava vara maksumusest. Kulu tasumise nõue loetakse toetuse saaja poolt täidetuks, kui KIK on makse teinud. Toetus makstakse välja maksetaotluse alusel 30 päeva jooksul maksetaotluse esitamisest. Maksetaotlus esitatakse E-toetuse keskkonna vahendusel KIK-ile ja see sisaldab endas § 21 lõikes 3 nõutud dokumente. Kui maksetaotluse menetlemise ajal tuvastab KIK projekti elluviimisel rikkumise, siis maksetaotluse menetlus peatatakse kuniks rikkumise osas on menetlus lõpuni viidud. Pärast seda jätkub maksetaotluse menetlemine, kui projekti toetust ei ole tühistatud. Maksetaotluse menetlemise peatamisest, mis on menetlustoiming, antakse toetuse saajale teada kirjaga E-toetuse vahendusel (HMS § 41).

Andmeanalüüsi kulud makstakse kuludokumentide või põhjendatud eelarve alusel koos projekti lõppmaksega. Seega esitab toetuse saaja viimase väljamaksetaotluse koosseisus andmeanalüüsi eelarve ja taotluse selle alusel toetuse väljamaksmiseks.

**Eelnõu § 22** sätestab toetuse saaja õigused.

Eelkõige on toetuse saajal õigus saada oma projektile toetust, kui selle elluviimine vastab kõikidele nõuetele, kuid see õigus tuleb välja määrusest kogumis.

KIKis tegeleb iga toetuse saajaga temale määratud projektikoordinaator, kelle nimi ja kontaktid teatatakse toetuse saajale koos taotluse rahuldamise otsusega. Toetuse saajal on õigus oma projektikoordinaatorilt saada projekti elluviimisel igakülget nõustamist. Projektikoordinaatorile on tagatud KIKi poolt juriidiline, finantsanalüütiline ja administratiivne tugi oma toetuse saajate abistamiseks.

**Eelnõu § 23** sätestab toetuse saaja kohustused. Toetuse saaja tagab projekti tegevuste elluviimise taotluses ja taotluse rahuldamise otsuses ning määruses toodud tingimuste ja rahastamiskava kohaselt ning kinnitab, et elektribussid on kasutuses avalikus liiniveos vähemalt viis aastat. Vastasel juhul nõutakse toetus proportsionaalselt rikkumisele tagasi. Toetuse abil soetatud bussides tuleb kasutada ainult taastuvenergiat, mille kinnituseks esitab toetuse saaja KIK-ile taastuvenergia kustutatud päritolutunnistustest koopiad koos andmeanalüüsiga vähemalt üks kord aastas. Kui toetuse saaja elektritarbimise pakett näeb ette taastuvenergia kasutamist, võib toetuse saaja taastuvenergia tarbimise tõendamiseks esitada koopia või väljavõtte elektritarbimise lepingust ja tarbimisandmete info, mis katab sõiduki(te) energiakulu. Kui toetuse saaja omab taastuvenergia tootmiseadet, võib esitada tootmise ja tarbimise andmed, mis katavad sõiduki(te) energiakulu. Toetuse saaja on kohustatud esitama ning uuendama vahearuandeid ja andmeanalüüsi iga aastaselt vastavalt taotluse rahuldamise otsuses kokku lepitud. Taotleja on kohustatud põhjendatud nõudmise korral esitama taotleja ning taotluse kohta lisainformatsiooni ning võimaldama kontrollida taotluse ja taotleja vastavust määruses sätestatud nõuetele. Lisaks peab toetuse saaja säilitama projekti teostamisega seonduvat dokumentatsiooni vähemalt 10 aastat peale elektribusside teenindamise alustamist avalikel liinidel. Toetuse saaja peab andma KIK-i või ministeeriumi nimetatud audiitori, kontrollija või järelevalveametniku kasutusse andmed ja dokumendid kümne tööpäeva jooksul, arvates sellekohase nõude saamisest.

Lõiked 9 ja 10 täpsustavad liisinguga seotud kohustusi. Lõige 10 keelab pärast bussi ostmist omavahenditest või laenu abil, müüa toetuse abil soetatud elektribuss või taristu liisingufirmale ja siis endale tagasi liisida. Keelu põhjus seisneb selles, et sel juhul on KIK-i jaoks liiga keeruline ja kulukas kontrollida antud abi tegelikku väärtust. Kaheldav on üldse abi andmise vajalikkus.

**Eelnõu § 24** sätestab taotluse rahuldamise otsuse muutmise ja toetuse tagasinõudmise tingimused. Projekt tuleb viia ellu rahastamiskava kohaselt. Kui toetuse saaja ei täida käesolevast määrusest ja taotluse rahuldamise otsusest tulenevaid kohustusi, sealhulgas ei vii projekti ellu rahastamiskava kohaselt, on KIK-il õigus toetus osaliselt või täielikult tagasi nõuda vastavalt atmosfääriõhu kaitse seadusele § 182<sup>1</sup>. Elektribussidega tuleb läbida keskmiselt vähemalt 40 000 kilomeetrit aastas ja iga buss peab olema kasutuses avalikus liiniveos vähemalt viis aastat alates lõppmakse tegemisest. Vastasel korral nõutakse toetus proportsionaalselt tagasi. Ühtlasi on KIK-il õigus taotluse rahuldamise otsuses märgitud summa 10% ulatuses tagasi nõuda juhul, kui toetuse saaja ei esita projekti ja andmeanalüüsi vahe- ning lõpparuandeid, taotluse rahuldamise otsuses toodud tähtaegadel. Toetuse tagasinõudmise korral tunnistatakse vastavas ulatuses taotluse rahuldamise otsus kehtetuks. Toetuse kogu ulatuses

tagasinõudmise korral taotluse rahuldamise otsus tühistatakse. Tagasinõutud toetus tuleb tagasi maksta 60 päeva jooksul. Tähtajaks tagastamata summale kohaldatakse viivist 0,1 protsenti iga toetuse tagasimaksmisega viivitatud kalendripäeva eest, kuid kogusummas mitte rohkem kui tagasinõutav toetuse summa vastavalt atmosfääriõhu kaitse seadusele § 182<sup>1</sup> lõikele 4.

Näiteks, kui hankijast toetuse saaja on riigihankes seadnud ebaproportsionaalse kvalifitseerimistingimuse ja sellise tingimuse tõttu võis olla pakkujaid, kes ei saanud pakkuma tulla, siis nõutakse lähtudes selle tingimuse piiravast mõjust toetust protsendi alusel tagasi. Näiteks, kui nõutakse et pakkumuste esitamise ajal peab pakkujal olema töökoda Tallinnas (või Eestis), siis selline tingimus piirab välispakkujaid, kes hanke võitmise korral looksid hooldustingimused. Tagasinõue tuleks 10% hankelepingu maksumusest, kui esitati ikkagi mitu pakkumust, kuid sealjuures kaalutletakse ka juhtumipõhiseid asjaolusid. Hooldusvõimaluse olemasolu saab nõuda hankelepingu sõlmimise ajaks, kuid ka sel juhul ei peaks ettevõtjatele ette kirjutama kuidas seda korraldada. Näiteks, bussi alla viie aastase kasutuse korral arvutatakse tagastatav toetuse summa konkreetse bussi kasutusaega arvestades, kilomeetreid ei arvestata.

Bussi kasutamisel 5 aasta jooksul alla 200 000 km arvutatakse tagastatav toetuse summa toetuse abil soetatud busside keskmise läbisõidu põhjal. See tähendab, et kui mõni buss sõitis vähem kui nõutud 200 000 km, siis on võimalik tema tagastatavat toetuse summat vähendada, kui mõni teine buss sõitis rohkem kui 200 000 km. Kui keskmiselt sõidavad kõik bussid kokku viie aasta jooksul üle 200 000 km, siis loetakse nõue täidetuks ja toetust tagasi ei nõuta.

### **3. EELNÕU VASTAVUS EUROOPA LIIDU ÕIGUSELE**

Eelnõus ei ole vastuolusid Euroopa Liidu õigusaktidega. Euroopa komisjoni teavitatakse riigiabist Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2015/1535 kohaselt, millega nähakse ette tehnilistest eeskirjadest ning infoühiskonna teenuste eeskirjadest teatamise kord (ELT L 241, 17.9.2015, lk 1–15).

## **4. MÄÄRUSE MÕJU**

### **4.1 Määruse üldine mõju**

Toetuse eesmärk on vähendada transpordi saastekoormust, saada vahetu kasutajakogemus uute keskkonnasõbralike transpordivahendite kasutamisest, suurendada taastuvenergia kasutamist transpordis elektribusside ja selle opereerimiseks vajaliku taristu 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. Transport andis 2018. aastal ligi 40% nimetatud sektorite koguheitest, olles sellega suurim heite põhjustaja. Elektribusside oluliselt väiksem energiatarbimine võrreldes sisepõlemismootoriga sõidukitega omab positiivset mõju CO<sub>2</sub> ja õhusaasteainete heitkoguste vähenemisele.

### **4.2 Mõju halduskoormusele**

Määrusega ei kaasne ettevõtjatele ega kodanikele ühtegi uut kohustust riigi ees, seega standardkulu mudeli mõistes halduskoormust ei lisandu. Toetuse saamisega kaasneb toetuse saajal kohustus toetuse kasutamisest aru anda KIK-ile projekti elluviimise kohta kord aastas

ning kohustus esitada viis aastat pärast projekti abikõlblikkuse perioodi lõppu KIK-ile kogutud andmed ja analüüs (vastavalt määruse lisa 1 metoodikale). KIK edastab andmeanalüüsi aruanded ministriumile, mille halduskoormusele ei ole ette näha olulist tõusu.

#### **4.3 Mõju elu- ja looduskeskkonnale ning majandusele.**

Toetuse otseseks eesmärgiks on aidata kaasa elektritranspordi arengule Eesti transpordisektoris. Rahastamise tulemusel soetatakse vähemalt kaheksa elektribussi koos vajaliku laadimistaristuga, mis koosneb vähemalt kahest tavalaadimispunktist (võib olla võrku tagasi andmise võimekusega) ning kahest kiirlaadimispunktist. Toetusprotsent tegevuste toetamisel on projekti abikõlblikest kuludest maksimaalselt 50 %, mis ei ületa 4 000 000 eurot. Elektribussid peavad olema kasutuses avalikus liiniveos vähemalt 5 aastat pärast projekti lõppu. Toetuse oodatavaks tulemuseks on täiendava taastuvelektri kasutamine transpordisektoris vähemalt 0,5 GWh aastas ning CO<sub>2</sub> emissiooni vähenemine mahus vähemalt 0,28 kt CO<sub>2</sub> e/a. Täpsem arvutuskäik on leitav seletuskirjast eelnõu § 2 seletusest. Väheneb õhusaaste linnas, sest lisaks kasvuhoonegaaside vähenemisele langeb ka peenosakeste saaste. Samuti väheneb linnas mürasaaste, kuna elektribussid töötavad vaiksemalt võrreldes sise põlemismootoriga bussidega. Uuringud on välja toonud ka bussijuhtidele mugavama töökeskkonna elektribussides, kus müra ja vibratsiooni on vähem.

Kokkuvõttes saavutatakse elektribusside (sh laadimistaristu) kasutuselevõtmise tulemusel suurem positiivne mõju keskkonnale ja määruse eesmärkide täitmine. Määruse jõustudes on võimalik ettenähtud toetusi välja maksta kuni 2023. aasta lõpuni.

Meetme raames soetatakse hanke korras vähemalt kaheksa elektribussi ja rajatakse laadimistaristu. Hangetes saavad osaleda erinevad ettevõtjad. Meetme toetuse osa on 4 miljonit eurot, millele toetuse saaja lisab veel umbes 70% omafinantseeringut ja see raha suunatakse läbi hangete lähiaastatel majandusse. Samuti mõjutab majandus- ja ettevõtluskeskkonda positiivselt busside soetamisele järgnev hoolduse tellimine ning laadimistaristu korrashoiu tellimine.

Kaasnevaks mõjuks saab lugeda ühistranspordi kulukuse vähenemine kohaliku omavalitsuse jaoks.

#### **5. MÄÄRUSE RAKENDAMISEGA SEOTUD TEGEVUSED, VAJALIKUD KULUD JA RAKENDAMISE EELDATAVAD TULUD**

Peale määruse rakendamist sõlmib ministrium halduslepingu riigi sihtasutusega Keskkonnainvesteeringute Keskus, kelle ülesanne on korraldada pilootprojekti elluviimine, mis hõlmab endas ettevalmistavaid tegevusi, planeerimist, projekti läbiviimist ja järelevalvet. Määruse rakendamisega kaasnevad riigieelarvele kulud kuni 4 miljoni euro ulatuses. Eelarve pilootprojekti läbiviimiseks kaetakse kvoodimüügi tuludest riigi eelarvestrateegia ja meetme „Kliimapoliitika eesmärkide täitmine nn pilootprojektideks“ alusel. Määruse rakendamisega ei kaasne täiendavaid riigieelarvelisi tulusid.

#### **6. MÄÄRUSE JÕUSTUMINE**

Määrus jõustub üldises korras.

## **7. EELNÕU KOOSKÕLASTAMINE, HUVIRÜHMADE KAASAMINE JA AVALIK KONSULTATSIOON**

Eelnõu esitati kooskõlastamiseks Keskkonnaministeeriumile, Rahandusministeeriumile ja huvitatud osapooltele eelnõude infosüsteemi EIS kaudu. Esitatud märkused ja vastused neile on esitatud seletuskirjale lisatud tabelis.