

Seletuskiri

Majandus- ja taristuministri määruse „Biometaani transpordisektoris tarbimise toetamise tingimused“ eelnõu juurde

1. Sissejuhatus

Käesoleva määruse eelnõu (edaspidi *eelnõu*) abil viiakse ellu „Ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskava 2014-2020“ (edaspidi *rakenduskava*) prioriteetse suuna „Energiatõhusus“ meetme „Alternatiivsete kütuste kasutuselevõtu suurendamine transpordis“ (edaspidi *meede*) tegevust „Biometaani tootmise ja transpordisektoris tarbimise toetamine“.

Toetust antakse kooskõlas Vabariigi Valitsuse 29. oktoober 2010. a korraldusega nr 444 kinnitatud „Taastuvenergia tegevuskava aastani 2020“ eesmärkidega, panustades eesmärki, et aastaks 2020 moodustavad transpordikütuste tarbimises taastuvatest energiaallikates toodetud kütused 10% saavutada transpordikütuste tarbimises aastaks 2020 10% osakaal taastuvatest energiaallikates toodetud kütuseid (*taastuvenergia transpordieesmärk*).

Toetust antakse biometaani tarbimise ja tarnimise käivitamiseks, et toetada taastuvenergia transpordieesmärgi saavutamist läbi taastuvatest energiaallikatest toodetud kütustele nõudluse tekitamise, käivitada seeläbi biometaani tootmine, ning aidata kaasa sektori arengule.

Tegevuse tulemusena tekitavad avalike liinivedude tellijad kindla hinnasihiga biometaani järele nõudluse, tellides avalikke liinivedusid gaasibussidega, millel on kohustus tarbida biometaani (varuvariandiga tarbida surumaagaasi).

Meetme tegevusi rahastatakse Ühtekuuluvusfondi (ÜF) vahenditest. Eelnõu alusel on tegevused jaotatud tankimistaristu toetamiseks (eelarve kolm miljonit eurot) ning avalike liinivedude toetamiseks (eelarve kuus miljonit eurot).

Eelnõu kehtestamise aluseks on perioodi 2014–2020 struktuuritoetuse seadus.

Rakenduskava väljundindikaator on „Meetme tulemusel toodetud ning transpordis kasutusse võetud biometaani aastane kogus“. Vastav sihttase 2020. aastal on 4000 tonni öliekvivalenti.

Eelnõuga nähakse ette rakenduskava elluviimiseks vajalik ülesannete jaotus, toetuse andmise tingimused ja määrusespetsiifilised toetuse andmise menetlusnormid ning toetuse taotleja ja toetuse saaja kohustused ning rakendusüksuse ja -asutuse õigused ja kohustused.

Tankimistaristu rahastamiseks korraldatakse taotlusvoor(ud) ning avalike liinivedude toetamise taotlusi menetletakse jooksva taotlemise käigus. Toetuse andmist on kavandatud ellu viia üle-eestilisena.

Eelnõu ja seletuskirja koostasid Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (edaspidi MKM) energeetika osakonna peaspetsialist Anastassia Aljošina (e-post: anastassia.aljosina@mkm.ee) ning sama osakonna ekspert Siim Meeliste (e-post: siim.meeliste@mkm.ee). Eelnõu juriidilise ekspertiisi teostasid MKM välisvahendite osakonna struktuurifondide talituse peaspetsialist Anneli Schmiedeberg (e-post: anneli.schmiedeberg@mkm.ee) ning MKM õigusosakonna õigusnõunik Katrin Andre (e-post: katrin.andre@mkm.ee).

2. Eelnõu taust, sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu taust

Eelnõu koostamisel lähtuti kahest peamisest aluseeldusest: 1) tarbitava kütuse vahetamisel imporditavast vedelkütusest biometaanile ei muutu avalik liiniveoteenus hankeperioodi jooksul kallimaks ning 2) veolepingute täitmise raames tarbitava kütuse mahud on piisavad, et tekitada turul ühe ja enama biometaani tootmisüksuse jagu pikaajalist nõudlust. Nagu eelpool mainitud, siis koosneb eelnõu kahe põhimõtteliselt erineva tegevuse toetamisest, mis samal ajal täidavad sama eesmärki. Nendeks tegevusteks on tankimistaristu rajamise toetamine ning avalike liinivedude toetamine. Praegustel tingimustel prognoositakse umbes 200 biometaanil sõitva bussi liinidele jõudmist ning investeringutoetust saab vähemalt 10 tanklaprojekti.

Eesti Arengufondis läbi viidud täiendavate sektori analüüside tulemusena on selgunud, et biometaani tootmise ja turule toomise väärtusahelas ei anna investeringutoetus soovitud mõju. Samuti on turuhinna puudumise olukorras raskendatud investorite ligipääs laenurahale, kuna ei ole kindlustatud laenu teenindamiseks vajalikud rahavood. Erinevaid toetuskeeme ning sektori vajadust analüüsid ja kaardistades jõuti järeldusele, et optimaalseim variant on biometaanile tarbijaskonna tekitamine läbi avaliku sektori hangete biometaani kasutamiseks ning selle võimendamine läbi tankimistaristu toetamise. Selleks antakse toetust otse avalike liinivedude tellijatele biometaani ostukohustust sisaldavate hangetega seonduvate võimalike lisakulude ning riskide kompenseerimiseks ning biometaani tankimise võimalust pakkuvate tanklate rajajatele.

Liinivedude toetamisel toetatakse liinivedude tellijat, kes tekitab turule püsiva pikaajalise nõudluse biometaani järele, mille tulemusena on vedajal (kes on kohustatud biometaani tarbima) kohustus sõlmida potentsiaalse tootjaga mahukas pikaajaline leping biometaani ostuks. Hinnasiht, mida käesolevas dokumendis kirjeldatakse, on biometaani turuhind ilma toetusteta.

Avalike liinivedude hangetel sätestatakse potentsiaalsetele pakkujatele (vedajatele) tingimused, millele nende pakkumine vastama peab (nt busside vanus, mõõtmed, lisavarustuse olemasolu jmt) ning kõigil ettevõtjatel, kes kvalifitseeruvad pakkujaks, on õigus ühtsetel alustel oma pakkumine teha. Veoteenuse osutamisega seotud kulud hüvitatakse vedajale sõlmitud lepingu alusel, kus arveldusühikuks on liinikilomeetri (lkm) hind. Lkm ja selle hind tähistab lepingu raames kõigi busside poolt kokku läbitavat kilometraaži, mis etteantud plaani alusel määratud liinide teenindamiseks kulub. Tavaliselt on liinikilomeeter indekseeritud Maanteeameti avaldatava valemi alusel, mis võtab arvesse muu hulgas tööjõukulude ja kütuse hinna kasvamist.

Lkm hinda mõjutavad erinevad komponendid, kuid eelnevatele analüüsidele tuginedes võib arvestada, et kütusekulud, kapitalikulud ning hoolduskulud moodustavad liinikilomeetri hinnast ligikaudu kolmandiku. Kapitalikulud on vedajate puhul erinevad, sõltuvalt sellest kas vedaja võib kasutada mõnest eelnevast hankest pärit busse (bussi eluiga ligikaudu 10 aastat) või on kohustatud soetama täiesti uued bussid, kas vedaja peab busside ostu finantseerima laenu abil või saab katta kulutustest mingi osa oma vahenditest, millised on kulud kütusele ja millised on hoolduslepingu tingimused.

Lkm eest tasumine ning sellest tulenevalt kulude tekkimine ning nende alusel eelnõus ettenähtud toetuse maksmine toimub realselt läbitud lkm-ide arvestuses. See tähendab, et toetuse maksmine toimub tagantjärgi ning see kindlustab vedaja ning tellija kõrge motivatsiooni biometaani kui kütuse kasutamiseks.

Biometaani sisaldava liiniveo hanke kulud, mis seonduvad kütuse kasutamisest tulenevate erisustega on täielikult abikõlblikud ehk võetakse toetuse arvestamisel täielikult arvesse esimese aasta jooksul alates esimese kuupmeetri biometaani tarbimisest sõidukis. Selleks, et sõlmitud avaliku liiniveo leping käivitaks biometaani tootmisprojektid on vajalik, et avaliku liiniveo lepingud sisaldaks teatud tingimusi, mis tagaksid erinevate osapoolte huvide tasakaalustatud esindatuse ning toetuse andmise eesmärgi täitumise.

Tankimistaristu toetamine on oluline võimaldamaks biometaani jõudmist lõpptarbijateni. Rajatav tankimistaristu peab olema avaliku, mittediskrimineeriva juurdepääsuga (bussidele või erasõidukitele) ning samuti on valikukriteeriumites oluliseks näitajaks sobiv geograafiline paigutus ning mõju surugaasi ja biometaani tankimisvõimaluse regionaal kaetuse parandamisele. Kriteeriumi hindamisele kaasaaitamiseks on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium koostöös Arengufondiga analüüsinud erinevate parameetrite alusel võimalikke tanklakohti (parameetrid nagu liiklussagedus, paiknemine maagaasitorustiku suhtes) ning sellele analüüsile on toetuste jagamisel võimalik ka toetuda. St toetust ei antaks näiteks täpselt samas asukohas asuvatele tanklatele, arvestatakse tanklate asukohti kogu Eesti lõikes ning ka fakti, et tõenäoliselt vajavad Tallinnast ja Tartust väljaspool olevad tanklad rohkem toetust. Biometaani tankimisvõimaluse rajamist olemasolevate tanklate juurde peetakse kõige optimaalsemaks ning seetõttu on eraldi nähtud ette toetus kõigile komponentidele, mis on vajalikud olemasolevas tanklas biometaani tankimise võimaluse tekitamiseks.

Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb kuuest peatükist ja 27-st paragrahvist. Peatükid jagunevad järgmiselt:

- 1) üldsätted
- 2) toetatavad tegevused, kulude abikõlblikkus ja toetuse osakaal
- 3) toetuse taotlemine ning nõuded taotlejale ja taotlusele
- 4) taotluse menetlemine
- 5) aruannete esitamine ja toetuse maksmise tingimused
- 6) toetuse saaja ja rakendusüksuse õigused ja kohustused ning finantskorrektsioonid

1. peatükk: Üldsätted

Eelnõu 1. peatükis kirjeldatakse määruse kohaldamisala ja toetuse andmise eesmärgid, tulemus, nimetatakse rakendusasutus ja -üksus ning vaide esitamise kord.

Eelnõu § 1 kohaselt on määrus kehtestatud „Ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskava 2014-2020“ prioriteetse suuna „Energiatõhusus“ meetme „Alternatiivsete kütuste kasutuselevõtu suurendamine transpordis“ (edaspidi meede) tegevuse „Biometaani tootmise ja transpordisektoris tarbimise toetamine“ elluviimiseks. Toetust antakse kooskõlas Vabariigi Valitsuse 29. oktoober 2010 korraldusega nr 444 kinnitatud „Taastuenergia tegevuskava aastani 2020“ eesmärkidega, panustades taastuenergia transpordieesmärgi saavutamisse.

Samuti tuuakse välja, et tankimistaristule antav toetus on riigiabi üldise grupierandi määruse artikli 56 mõistes ning seega kohaldatakse nimetatud määruses ja konkurentsiseaduse §-s 34² sätestatud. Üldise grupierandi määruse artikkel 56 on antud juhul sobilik riigiabi andmiseks kuna see kohaldub kohaliku taristu rajamiseks abile, millega aidatakse kohalikul tasandil kaasa ettevõtlus- ja tarbimiskeskonna parandamisele. Biometaani tankimisvõimekuse arendamise puhul on tegemist väga lokaalse iseloomuga tegevusega ning puudub oht siseturu reeglitega vastuollu minemiseks. Tegevuskasum arvatakse abikõlblikest kuludest maha eelnevalt asjakohaste prognooside alusel.

Avalikele liinivedudele antav toetus ei ole riigiabi, kuna tegemist pole erasektorile suunatud abiga, vaid toetatakse avalikku sektorit keskkonnasõbralike ning riigi strateegilisi eesmäärke

toetavate teenuste tellimisel. Vastavalt konkurentsiseaduse § 30 lõikele 1 loetakse riigiabiks Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud abi. Käesoleva määruse raames avalike liinivedude tellimise toetamiseks antav abi ei kahjusta konkurentsi, ei soodusta teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, mis võivad kahjustada liikmesriikide vahelist kaubandust. Vastavalt konkurentsiseaduse § 30 lõikele 2 ja Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõikes 3 punktis c sätestatule võib pidada siseturuga kokkusobivaks abi teatud majandustegevuse soodustamiseks, kui niisugune abi ei mõjuta ebasoovitavalt kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.

Eelnõu § 2 määrab toetuse andmise eesmärgi ja tulemuse. Toetust antakse biometaani tarbimise ja tarnimise käivitamiseks, et toetada taastuvenergia transpordieesmärgi saavutamist läbi taastuvatest energiaallikatest toodetud kütustele nõudluse tekitamise, käivitada seeläbi biometaani tootmine, ning aidata kaasa sektori arengule. Biometaani kasutuselevõtmisega ära hoitud kasvuhoonegaaside emissiooni hulka arvestab rakendusamet ühtsete arvestuspõhimõtete alusel.

Eesmärgiks seatud 4000 tonni öliekvivalenti on energeetiliselt väärtuses võrdne umbes 8,5-10 miljoni kuupmeetri gaasiga. Taastuvenergia transpordieesmärgi täitmisesse panustamine sõltub sellest, kui suur osa toodetud biometaanist on võimalik arvestada eesmärgi täitmisel kahekordselt. Konservatiivselt kalkuleerides võiks selle meetme raames käivitunud biometaani tootmine ja tarbimine moodustada 1-2% transpordikütuste kogutarbimisest¹ aastaks 2020.

Eelnõu § 3 nimetab meetme rakendusametuse ja rakendusüksuse.

Määruse rakendamisel täidab rakendusüksuse ülesandeid Sihtasutus Keskkonnainvesteeringute Keskus (KIK) (edaspidi *rakendusüksus*) ja rakendusametuse ülesandeid MKM vastavalt Vabariigi Valitsuse poolt kinnitatud „Perioodi 2014-2020 struktuuritoetuse meetmete nimekirjale“. KIK on valitud rakendusüksuseks, kuna omab kogemusi energeetika ning keskkonnaprojektide valdkonnas toetuste menetlemisel, nendega on tehtud aktiivselt koostööd määruse eelnõu väljatöötamise faasis ning samuti omab KIK konkreetselt biogaasi- ja biometaanijaamadega seotud küsimuste lahendamisel.

Eelnõu § 4 sätestab vaide esitamise õiguse ning vaideorgani. Rakendusüksuse toimingute või otsuste vaidlustamisel tuleb enne halduskohtusse kaebuse esitamist esitada vaide rakendusüksusele. Vaideid lahendatakse tuginedes haldusmenetluse ja struktuuritoetuse seadusele.

Eelnõu § 5 nimetab eelnõus kasutatud terminid ning nende selgitused. Toetatavate tegevuste eesmärgiks on biometaani jõudmine sõidukitesse ning seega on biometaan kütus, mis on puhastatud biogaasist ning mis peab vastama maagaasi parameetritele nende näitajate osas, mis on sõiduki tootja poolt kehtestatud sõidukis tarbitavale kütusele. Biometaani puhul ei ole määruse eelnõu koostamise hetkel tegemist Euroopa Liidu tasemel standardiseeritud kütusega. Tanklate puhul on oluline, et need oleks avalikud, mittediskrimineeriva ligipääsuga. Lisaks kirjeldatakse eelnõus kaht erinevat tüüpi tanklat. Lahustankla (nn *off grid* tankla) on tankla, mis pole ühendatud maagaasivõrguga ning on mõeldud biometaani ning surugaasi tarnimiseks piirkondadesse, kus puudub maagaasitorustik. Lahustanklas tankimisvõimaluse tagamise lahutamatuks osadeks on lisaks fikseeritud taristule ka näiteks gaasi transportiv sõiduk, transpordimoodulid või mõni muu tankla mobiilne osa ilma milleta ei saa tanklas tankimisvõimalust tagada. Võrgutankla puhul on tegemist tanklaga, mis on ühendatud maagaasivõrguga. Selliselt toimivaid tanklaid on Eestis eelnõu koostamise hetkel kokku viis: Tallinnas, Tartus, Pärnus ja Narvas. Vedaja ja avaliku liiniveo mõisteid kasutatakse

¹ Kasutades taastuvenergia direktiivi arvestusmeetodeid.

ühistranspordiseaduse tähenduses. Liinikilomeeter kui ühik on kasutuse avalikes liiniveolepingutes ning selle alusel esitab vedaja tellijale arveid. Need arved on ka kuludokumendid, mille alusel makstakse eelnõus avalike liinivedude tellijatele toetust, indekseerides toetus liinikilomeetri abil.

2. peatükk: Toetatavad tegevused, kulude abikõlblikkus ja toetuse osakaal

Peatükk sätestab määruse raames toetatavad tegevused, abikõlblike kulude liigid, projekti abikõlblikkuse perioodi määramise ning toetuse summa ja osakaalu ning nendega seotud tingimused.

Eelnõu § 6 nimetab määruse raames toetatavad tegevused.

Nagu eespool mainitud, siis määruse raames toetatakse projekte, millega 1) rajatakse võimekus biometaani tarnimiseks ja tankimisvõimaluse pakkumiseks või 2) võetakse avaliku liiniveo korraldamisel kasutusele biometaani tarbivad gaasibussid.

Võimekus biometaani tarnida ja tankimisvõimalust pakkuda hõlmab nii lahus- kui ka võrgutanklaid. Tarnimise mõistet on kasutatud hõlmamaks toetatavate tegevuste hulka ka lahustanklate mobiilseid osi. Tarnimisvõimekuse all ei ole mõeldud näiteks biometaani maagaasitorustikku sisestamiseks vajalike seadmete ostu. Eeldatud on, et üks projekt käsitleb ühe tankla arendust ja et toetusel on ergutav mõju, kuna biometaani tootmise ja tarbimise puudumisel on tegemist riskantse projektiga. Tankimisvõimaluse rajamist olemasolevate tanklate juurde peetakse oluliseks, kuna see võimaldab klientidele pakkuda täielikumat teenust ning võimaldab kasutada juba olemasolevat infrastruktuuri. Toetust ei ole võimalik anda tanklatele, millele puudub avalik juurdepääs.

Avalike liinivedude korraldamisel eeldatakse, et pärast rahastusotsuse saamist korraldab liinivedude korraldaja vedaja leidmiseks hanke, mis garanteerib projektis olevas mahus gaasibusside liinidele jõudmise ning sõlmib edukaks pakkujaks tunnistatud vedajaga lepingu, mis vastab eelnõus sätestatud tingimustele. Alternatiivina on võimalik toetada ka projekte, mis taotleavad toetust juba sõlmitud lepingutes muudatuste või täienduste finantseerimiseks, mis tagavad samaväärse olukorra vedaja ning tellija vahel ning panustavad toetuse andmise väljundnäitajasse.

Eelnõu § 7 määratleb määruse abikõlblikud kulud ja seonduvad tingimused.

Abikõlblikud on taotluse rahuldamise otsusega kinnitatud tegevuste elluviimiseks vajalikud kulud, mis vastavad Vabariigi Valitsuse 1. septembri 2014. a määruse nr 143 "Perioodi 2014–2020 struktuuritoetusest hüvitatavate kulude abikõlblikuks lugemise, toetuse maksmise ning finantskorrektsioonide tegemise tingimused ja kord" (edaspidi ühendmäärus) §-s 2 ning eelnõus sätestatud tingimustele. Abikõlblikkuse periood lõpeb hiljemalt 14. veebruaril, kuna avalike liinivedude toetamisel võib tekkida olukord, kus viimased kuupmeetrid biometaani, mis lähevad väljundnäitaja arvestamisel arvesse tarbitakse 31. detsembril 2020. a. Nende kuupmeetrite abil teostatud vedude kohta tekivad kuludokumendid aastal 2021.

Tankimis- ja tarnimisvõimekuse rajamiseks vajalikud abikõlblikud kulud on nimetatud § 7 **lõikes 3**. Tulenevalt riigiabi reeglitest on võimalik toetada taristu osasid, mis on seotud ainult surugaasi/biometaani tankimise võimekuse rajamisega. Igas toetust saavas tanklas peab olema võimalus tankida biometaani (eeldusel, et seda toodetakse). Igas tanklas peab olema seega tankur, millest on tarbijal võimalik biometaani osta, kuid lähtuvalt gaaside asendatavusest peab tanklas olema võimalus tankida selle puudumisel ka surugaasi. Lisaks ostusummale on abikõlblik ka liisingumaksud, eeldusel, et seade on liisinguperioodi lõppedes taotleja omanduses (kapitalirent).

Vastavalt lõikele 3 on abikõlblikud seadmed, mis on vajalikud tanklas gaasi tankimiseks. Samuti on lahustanklate puhul abikõlblik sõiduk, millega toimetatakse kohale sobivasse olekusse viidud gaas. Siin on mõeldud nii sõidukit, mis transpordib veeldatud maagaasi kui ka sõidukit, mis transpordib konteinerites survestatud maagaasi. Abikõlblikud on ka transpordimahutid.

Tankla ühendamisel maagaasivõrguga peetakse optimaalseks ühendust põhi- või jaotusvõrguga juhul, kui tankla asub kuni 300 meetri kaugusel maagaasivõrgust.

Avalike liinivedude puhul on abikõlblik kulu toetus, mida maksab avaliku liiniveo tellija vedajale veeteenuse osutamise eest (nn ühistranspordi dotatsioon). Arvestades gaasiliste kütustega ühistranspordi käivitamise iseloomu võib tekkida olukord, kus vedajad ei pruugi tegeleda ise kütuse hankimisega ning on kohustatud kasutama tellija määratud taristut. Seega ei kajastu kogu avaliku liiniveo hüvitamise kulu vedaja esitatud arvel, vaid sinna lisandub eraldi kütuse eest makstav tasu. Juhul kui vedaja ei tasu ise kütusekulude eest ja need ei sisaldu tellijale esitatavas arves, on abikõlblikud ka sama lepingu ja ajaperioodi jooksul avaliku liiniveo lepingu teenindamise raames tarbitud kütuse kulu.

Eelnõu § 8 sätestab abikõlblikkuse perioodi mõiste. Projekti abikõlblikkuse periood on ajavahemik, millal projekti tegevused algavad ja lõppevad ning projekti teostamiseks vajalikud kulud tekivad. Projekti tegevuste abikõlblikkuse periood lõpeb taotluses märgitud ja taotluse rahuldamise otsuses sätestatud tähtajal. Tankimistaristu toetamise puhul peab tankla valmima 36 kuu jooksul. Mõjuva põhjuse olemasolul võib rakendusüksus 36-kuulist tähtaega pikendada 6 kuu võrra, seega maksimaalne abikõlblikkuse periood tanklaprojektide puhul on 42 kuud, kuid seejuures peavad kõik tegevused olema lõpetatud 14. veebruariks 2021. a. Avalike liinivedude toetamise puhul algab 12-kuuline abikõlblikkuse periood hetkel, kui alustatakse vedudel biometaaniga tarbimist ning tekivad esimesed biometaaniga tarbimisega seotud kuludokumendid.

Eelnõu § 9 toob välja toetuse osakaalud ja piirsummad. Tankimistaristu ja avalike liinivedude puhul on toetuse osakaal ning miinimum- ja maksimummäärad erinevad.

Eelnõu § 9 lõige 1 sätestab, et tankimistaristu puhul on toetusmäär kuni 35% abikõlblikest kuludest ja kuni 350 000 eurot projekti kohta. Samuti ei tohi toetuse summa ületada abikõlblike kulude ja investeringu tegevuskasumi vahet. Tegevuskasum tuleb abikõlblikest kuludest maha arvata eelnevalt asjakohaste prognooside kaudu: see tähendab, et abikõlblik on ainult see osa investeringust, mida ei kata tegevuskasum. 350 000 eurot projekti kohta tuleneb arvestusest, kus optimaalse tankimislahenduse hind jääb alla ühe miljoni euro (abikõlblikud kulud) ning piirab taotlejate võimalust taotleda toetust väga ebatõhusalt koostatud projektidele **Eelnõu § 9 lõige 2** sätestab, et avalike liinivedude puhul on toetuse osakaal kuni 30% abikõlblikest kuludest ja kuni 4 000 000 eurot projekti kohta.

Arvestuslikult katab esimesest tarbitud biometaaniga kuupmeetrist alates 12 kuu jooksul biometaaniga läbitud liinikilomeetrite 30% toetamine vedude tellijale kütusevahetusega seonduvad riskid, kuid samal ajal ei ole toetus ette nähtud võimaliku erinevate kütuste hinnavahe kompenseerimiseks. Toetusmäära arvutamiseks kasutatud arvestusmudel on koostatud vedaja vaatepunktist kolme olulisema dünaamilise bussis tarbitavast kütusest sõltuva kulukomponendi alusel: 1) kütuse hind; 2) bussi kapitalikulu; 3) hoolduskulud. Kui see võtta lahti komponentideks, siis on arvestatud 0,15 €/lkm hoolduskulude katteks (gaasibussi hooldusbaas tuleb rajada nullist kuna on erinev diiselbussi omast), 0,05 €/lkm täiendavad amortisatsioonikulud (gaasibussi mõnevõrra kõrgem maksumus ning jääkväärtus 0) ning 0,1 €/lkm kütuse hinna- ning tarnerisk ja kaudsed kulud, mida on keeruline kvantifitseerida, kuid mis on kahtlemata olemas (nt gaasi kui kütuse kasutuselevõttust tulenev liinide logistika

ümberplaneerimine, tellija ja vedaja poolne täiendkoolitus hankega seotud töötajatele, tankimistaristu rajamise ja planeerimisega seotud kaudsed kulud, uute bussitarnijate kasutamisega seotud kaudsed kulud). Lisanduvate kulutuste iseloom on ühekordne ning mitte püsiv, seetõttu on toetus võimalik anda ühekordsena struktuurse muutuse esilekutsumiseks ning sellega seotud täiendavate kulutuste katmiseks.

Paragrahvi 9 lõigetes 1 ja 2 toodud piirmäärad on kehtestatud selleks, et olukorras, kus toetuse eelarveline maht on piiratud, ei koonduks kogu rahastus väga piiratud ringi taotlejate kätte. **Eelnõu § 9 lõikes 2** toodud minimaalne toetuse summa projekti kohta avalike liinivedude toetamisel on kehtestatud selleks, et tagada projektide piisav suurus (st nõudluse teke) biometaanitootmise tekkimiseks. Arvestuslikult peaks 400 000 eurot avalike liinivedude projekti kohta tagama optimaalse kompromissi liinivedude toetamise projektide tarbimise ja majanduslikult teostatavate biometaanitootmise jaama aastase toodangu vahel.

Eelnõu § 9 lõiked 3 puudutab tankimistaristu toetamist ning nende projektide puhul tulu ning tegevuskasumi arvestamist. Kuna biometaanitootmist ja gaasi tarbimist on Eestis veel väga väike, siis on optimaalne arvestada kindlamääralist puhastulu protsenti ning halduskoormuse vähendamiseks ka tegevuskasum abikõlblikest kuludest eelnevalt maha arvata prognooside kaudu (§ 9 lõige 1). Juhul kui projekti kogukulud ületavad 1 000 000 eurot, kehtivad erinevad reeglid ettevõtjatele, kes pole väike või keskmise suurusega ettevõtjad üldise grupierandi määruse I lisa mõistes.

Eelnõu § 9 lõige 4 sätestab, et omafinantseeringu määr peab katma projekti abikõlblikest kuludest selle osa, mida toetusest ei hüvitata. Projektile antava toetuse osakaal abikõlblikest kuludest ja piirsumma sätestatakse taotluse rahuldamise otsuses.

3. peatükk: Toetuse taotlemine ning nõuded taotlejale ja taotlusele

Eelnõu 3. peatükis kirjeldatakse, kuidas toimub toetuse taotlemine ja millistele nõuetele peavad vastama taotleja, arengukava ja taotlus. Samuti on käesolevas peatükis ära toodud taotleja kohustused.

Eelnõu § 10 sätestab, kuidas toimub toetuse taotlemine.

Eelnõu § 10 lõike 1 kohaselt avatakse tankimistaristu toetamiseks üks või mitu taotlusvooru kestusega 45 päeva. Kogu tankimistaristu toetamise eelarve käesoleva määruse raames on 3 000 000 eurot ning iga individuaalse taotlusvooru eelarve kinnitab rakendusasutuse juht. Taotluste vastuvõtmine lõpetatakse või peatatakse, kui ettenähtud eelarve ammendub.

Eelnõu § 10 lõike 2 kohaselt antakse avalikele liinivedudele toetust jooksvalt avatud taotlemisena. Tegevuseks ette nähtud eelarve on 6 000 000 eurot ning taotluste vastuvõtmine lõpetatakse või peatatakse, kui esitatud taotluste rahaline maht saab võrdseks või ületab tegevusele ettenähtud eelarvet.

Mõlemal juhul annab rakendusüksus taotluste vastuvõtmise alustamisest, peatamisest ja lõpetamisest teada üleriigilise levikuga päevalehes ja oma veebilehel. Taotlus esitatakse rakendusüksusele struktuuritoetuse registri vahendusel taotleja esindusõigusliku isiku poolt digitaalselt allkirjastatuna. Juhul kui register ei tööta, saab taotleja esitada taotluse rakendusüksusele elektronposti teel digitaalselt allkirjastatult aadressile info@kik.ee. Kui taotlus esitatakse struktuuritoetuse registri vahendusel, siis lähtutakse taotluse esitamisel registri andmeväljadest. Juhul kui register ei tööta, esitab taotleja taotluse rakendusüksuse poolt kinnitatud ja rakendusüksuse veebilehel avalikustatud taotlusvormil.

Eelnõu §-s 11 sätestatakse taotlejatele esitatavad nõuded ja kohustused.

Tankimistaristu rajamiseks võivad toetust taotleda kõik juriidilised isikud, kes vastavad taotlejatele kehtestatud tingimustele. Avalike liinivedude rahastamiseks toetuse taotlejateks võivad olla eelnõu § 11 lõikes 2 nimetatud avalike liinivedude korraldajad ühistranspordiseaduse tähenduses, kelleks bussiliikluse puhul saavad olla Maanteeamet, maavalitsus, valla- ja linnavalitsus või piirkondlik ühistranspordikeskus. Taotlejad peavad vastama Vabariigi Valitsuse 21. august 2014 määruse nr 133 „Perioodi 2014-2020 struktuuritoetuse taotlemise ja taotluste menetlemise nõuded ja tingimused toetuse andmise tingimuste määramise kehtestamiseks“ (edaspidi *taotluste menetlemise määrus*) §-s 2 sätestatud nõuetele. Neil peab olema omafinantseeringu ja mitteabikõlblike kulude tasumise suutlikkus vastavalt taotluste menetlemise määruse § 3 lõikele 1. Vastavalt taotluse menetlemise määruse § 3 lõikele 2 peab omafinantseering olema täies mahus tagatud, mille kinnituseks peavad projekti rahastamises osalevad isikud taotlemisel esitama kirjaliku kinnituse oma valmisoleku kohta projekti rahastamiseks.

Kohaliku omavalitsuse üksused peavad täitma lisaks finantsjuhtimise seaduse § 34¹ lõikes 1 nimetatud nõuded ja kinnitama, et kohaliku omavalitsuse üksusel või tema arvestusüksusel on vahendid panustamiseks investeringuprojekti omafinantseeringusse või mitteabikõlblike kulude katmiseks sama seaduse § 34¹ lõigete 2 ja 3 kohaselt. Lisaks on taotleja kohustatud täitma teisi määruses toodud kohustusi.

Eelnõu § 12 sätestab nõuded taotlusele. Taotlused peavad vastama taotluste menetlemise määruse § 4 lõikes 1 sätestatule. Lisaks peab taotlus vastama tingimustele, mis kindlustavad, et toetust antakse eesmärgipärasteks tegevusteks ning projekt on tulemuslik.

Lisaks kinnitustele, mis on nimetatud taotluse menetlemise määruse §-s 4 lõikes 2, peab taotlus sisaldama käesolevas paragrahvis kirjeldatud andmeid ja dokumente, mis näitavad projekti realiseeritavust ning kirjeldavad kuidas seda finantseeritakse.

Kuna tankimistaristu toetus ning avalike liinivedude toetus on põhimõtteliselt erinevad, siis sätestab eelnõu ka mõned erisused esitatavate dokumentide osas. Seega peab tankimistaristule toetuse taotlemisel taotlus sisaldama **eelnõu § 12 lõike 3** kohaseid dokumente ja andmeid.

Eelnõu § 12 lõike 4 kohaselt peab avalike liinivedude puhul toetuse taotlemisel taotlus sisaldama avaliku liiniveo või muu asjakohase lepingu projekti, mis peab sisaldama teatud tingimusi. „Muu asjakohane leping“ on siinkohal võimalus, mis on suunatud tellijatele, kes on avaliku liiniveo lepingud juba sõlminud, kuid soovivad olemasolevat lepingut muuta või täiendada, võttes kasutusele biometaanibussid. Mõlemal juhul peavad vastama lepingu projekt ja pärast rahastusotsuse saamist sõlmitud leping minimaalselt käesolevas lõikes toodud tingimustele. Võimalus on loodud sellisteks juhtudeks, kui tellija soovib sõlmida vedajaga hankelepingu lisa, millega asendatakse olemasolevad bussid biometaanibussidega. Selliste lepingute muutmise puhul on nõutud, et tellija ja vedaja lähtuvad riigihangete seadusest. Avaliku liiniveo korraldaja, kes korraldab vedaja leidmiseks riigihanke peab olema juba sõlmitud lepingu hanketingimustes ja lepingus ette näinud, et lepingu perioodi kestel võivad nõuded vedude teostamisel kasutatava kütuse osas muutuda. Kui lepingu sõlmija tahab hiljem muuta avaliku teenindamise lepingut, siis on see lubatud vaid riigihangete seaduse § 69 alusel. Eelpoolmainitud nõude täitmisel võivad tekkida erisused juhul, kui ühistransport on määratud üldhuviteenuseks ning vedajaks on näiteks kohaliku omavalitsusele kuuluv ettevõtja (st traditsioonilises mõttes riigihanget vedaja leidmiseks pole korraldatud ning lepingu muutmise ei tähenda, et pakkujate ring oleks võinud olla suurem).

Selleks, et sõlmitud avaliku liiniveo leping käivitaks biometaanitootmisprojekte on vajalik, et avaliku liiniveo lepingud sisaldaks tingimusi, mis on konstrueeritud arvestades järgmisi väärtusahela osade peamiseid huvisid:

Omavalitsusüksus või riik peab tagama liiniveo toimimise vedaja, reisijate huvisid ning enda eelarvelisi võimalusi arvestades. Eriti oluline on see olukorras, kus ühistransporditeenuse osutaja on elutähtsa teenuse osutaja.

Biometaaniprojekti arendajale peab olema tagatud võimalus ettemääratud hinnavahekes ja aja jooksul müüa biometaanit, et investeerimisotsuse tegemise aluseks oleks võimalik prognoosida teatud aja jooksul positiivseid rahavooge.

Nii vedajale, omavalitsusüksusele kui ka riigile peab olema tagatud võimalus ettemääratud hinna piiri ületava biometaanipakkumise puhul või tarneraskuste tekkimisel alternatiivse kütuse kasutamiseks.

Selgitused käesolevas lõikes olevate punktide juurde on järgmised:

Punkt 1: Vedaja on kohustatud avaliku liiniveo teostamisel kasutama gaasibusse.

Tagatud peab olema, et hangitakse gaasibusse, mis võimaldavad biometaanitarbimist. Väärtusahela analüüsist võib järeldada, et nii gaasibusside kasutamisel kui ka biometaanitootmisel väheneb nii biometaanitühikuhind kui ka gaasibussi kasutuselevõtuga seotud kõrvalkulud, kui suurenevad kasutatava gaasi kogused. Seega on eeldatud ja oodatav, et uute hankelepingute puhul võetakse kasutusele ainult gaasibussid. Seejuures on oluline ära märkida, et kõikidele liinidele ei pruugi gaasibussid teatud kohalikest eripäradest tulenevalt siiski sobida.

Punkt 2: vedaja on kohustatud avaliku liiniveo teostamiseks kasutatavates gaasibussides kogu lepinguperioodi, mis ei tohi olla lühem kui seitse aastat, kasutama kütusena biometaanit, kui biometaanimüügihind jääb alla kokkulepitud taset, mis peab olema lepingus kajastatud vastavalt punktile 3;

Eelnõu koostamise hetkel on biometaan eeldatavasti kallim maagaasist, kuid odavam traditsioonilistest vedelkütustest. Selleks, et säiliks biometaanit kasutuselevõtuga kaasnev majanduslik kasu ja motivatsioon kasutada maagaasi asemel biometaanit, peaks jääma biometaanit hind vedaja jaoks hankeperioodi jooksul diiselkütuse ning maagaasi hinna vahele. Selleks määratakse avaliku liiniveo lepingus biometaanit ülemine hind, mille ületamisel ei ole vedaja kohustatud biometaanit ostma (välhitakse olukorda kus biometaanit ainupakkuja kehtestab diiselkütusest kallima hinna) ning saab tarbida odavamalt maagaasi.

MKM-is läbi viidud analüüsid ning konsultatsioonid potentsiaalsete tootjatega näitavad, et lepingus nimetatud biometaanimüügihind² võiks olla aastal 2015 sõlmitud lepingu korral 0,92 eurot kilogrammi kohta. Tõenäoliselt see hind kallineb umbes 0,02 senti võrra igal aastal tulenevalt tarbijahinnaindeksi kasvust ning on seega näiteks aastal 2016 sõlmitud lepingu korral 0,94 eurot kilogrammi kohta, aastal 2017 sõlmitud lepingu korral 0,96 eurot kilogrammi kohta, aastal 2018 sõlmitud lepingu korral 0,98 eurot kilogrammi kohta ning aastal 2019 sõlmitud lepingu korral 1 euro kilogrammi kohta. Vedude tellijale on jätetud siinkohal teatud vabadus tulenevalt oma eelarvelistest võimalustest ning motivatsioonist biometaanit kasutusele võtta määrata lepingus piirhind.

² See hind ei sisalda käibemaksu ja sisaldab tootmishinda ning ülekandetasusid. Mõeldud on terviklikku müügihinda, mida tulevane vedaja peaks hakkama biometaanit tankimise eest maksma.

Punkt 3: biometaaani hinna piirmäär ehk müügihind, alla mille on vedaja kohustatud biometaaani tarbima. Biometaaani hinna piirmäär peab olema lepingus kirjeldatud ja seotud tarbijahinnaindeksiga või mõne muu samaväärse indekseerimismeetodiga ning seda korrigeeritakse üks kord aastas vedaja või tellija algatusel. Esimesel lepinguaastal määra ei muudeta;

Kuna üldise elukalliduse ning tarbijahinnaindeksiga seotult võivad kasvada ka biometaaani tootmiskulud, peab olema tellijal või vedajal võimalus kohandada biometaaani hinda muutuvatele oludele biometaaani tarnimise ja tarbimise võimaluse säilitamiseks. Et vältida klausli pahatahtlikku kasutamist, peaks olema võimalik biometaaani hinda muuta ainult tarbijahinnaindeksi või mõne muu samaväärse indekseerimismeetodiga. Tegemist on ka praegu eksisteerivate avalike liiniveolepingute loomuliku osaga.

Punkt 4: juhul kui biometaaani tarnija on avaliku teenindamise lepingu sõlmimiseks pädevale isikule kirjalikult teatanud võimekusest tarnida vedajale käesoleva lõike punktis 2 kirjeldatud hinnaga biometaaani ning vedaja pole sõlminud biometaaani kasutamiseks lepingut, peab olema lepingus ette nähtud sanktsioonina vedajale makstava toetuse vähendamine vähemalt 0,10 eurot liinikilomeetri kohta lepingu objektiks olevatel liinikilomeetritel alates 28 päeva möödumisest eelpoolnimetatud teate kättesaamise hetkest kuni avaliku liiniveo teostamiseks kasutatavates gaasibussides biometaaani kasutamise alustamiseni nende liinikilomeetrite ulatuses, kus oli võimekus biometaaani tarbida, kuid seda ei tehtud.

Olukorras, kus maagaas on odavam kui biometaan, võib vedajal puududa motivatsioon biometaaani kasutamiseks ning tellijal biometaaani kasutamise nõudmiseks. Selleks on vajalik ette näha viis, millega biometaaani projekti arendaja ja avaliku liiniveo tellija fikseerivad biometaaani tarnimise võimalikkuse ning kehtestada piisava määraga sanktsioonid, mis motiveeriks vedajat biometaaani müüjaga lepingut sõlmima. Tellijat peaks motiveerima lisaks veel 12-kuuline abikõlblikkuse periood, alates esimese biometaaani kuupmeetri tarbimisest.

Juhul kui taotleja on projektile või projekti osadele tegevustele taotlenud toetust samal ajal mitmest meetmest või muudest riigieelarvelistest, Euroopa Liidu või välisabi vahenditest, peab taotleja esitama sellekohase teabe taotluse lisana.

4. peatükk: Taotluse menetlemine

Peatükis kirjeldatakse taotluse menetlemise ning taotleja ja taotluse nõuetele vastavaks tunnistamise tingimusi, projekti valikukriteeriumeid ja valiku korda. Peatükk sätestab ka tingimused ja korra taotluse rahuldamiseks, rahuldamata jätmiseks ning taotluse rahuldamise otsuse muutmiseks ja kehtetuks tunnistamiseks.

Eelnõu § 13 määratleb ära taotluse menetlemisega seotud protseduurid.

Taotluse menetlemine koosneb selle registreerimisest, taotluse ja taotleja nõuetele vastavuse kontrollist, vajadusel lisadokumentide või täienduste nõudmisest, nõuetele vastavate taotluse hindamisest, hinnangu andmisest riigiabi reeglitega kokkusobivuse osas ning taotluse rahuldamise või rahuldamata jätmise otsuse tegemisest.

Rakendusüksus võib taotluse menetlemise käigus nõuda taotlejalt selgitusi ja lisadokumente taotluses esitatud andmete kohta, taotluse täiendamist või muutmist, kui ta leiab, et taotlus ei ole piisavalt selge või selles esinevad puudused, näidates ühtlasi, millised asjaolud vajavad täiendavat selgitamist, täiendamist või lisainformatsiooni ning andes andmete esitamiseks tähtaja kuni 10 tööpäeva. Seejuures tuleb ära näidata, millised puudused tuleb kõrvaldada.

Taotlusvoorus esitatud taotluste, st tankimistaristule toetuse taotlemise puhul, on taotluste menetlemise tähtaeg kuni 35 päeva alates taotlusvooru sulgemisest. Jooksva taotlemise puhul

ehk avalike liinivedude toetuse taotlemise puhul saab taotleja rakendusüksuselt vastuse 35 tööpäeva jooksul taotluse esitamise päevast.

Taotlus jäetakse vastu võtmata ja tagastatakse, kui taotlus ei ole esitatud tähtaegselt, kusjuures vastavalt struktuuritoetuse seaduse § 21 lõikele 3 tähtaega ei ennistata. Sellisel juhul edastab rakendusüksus taotlejale e-teeninduse kaudu taotluse vastu võtmata jätmise otsuse viie tööpäeva jooksul alates taotluse esitamisest rakendusüksusele.

Eelnõu § 14 sätestab, millistel tingimustel on võimalik taotleja ja taotlus nõuetele vastavaks tunnistada, samuti asjaolud, mille esinemisel ei tunnistata taotlust nõuetele vastavaks. Vastavaks tunnistamise menetluse läbimise kohustus tuleneb taotluste menetlemise määruse §-st 8 lõikest 1, mille kohaselt on üheks taotluse rahuldamise otsuse tegemise tingimuseks taotleja ja taotluse vastamine toetuse andmise tingimuste määramises nimetatud nõuetele. Kuna eelnõus kehtestatakse §-s 11 ja 12 täiendavalt nõudeid taotlusele ja taotlejale, siis tõendab vastavaks tunnistamine ka taotleja suutlikkust projekti ellu viia.

Eelnõu § 15 põhjal on rakendusüksusel kohustus moodustada taotluse hindamiseks valikukomisjon, mille koosseisu kuuluvad vähemalt üks rakendusasutuse taastuvenergeetika valdkonna ekspert, rakendusüksuse ekspert, Eesti Arengufondi ekspert, Tallinna Tehnikaülikooli ekspert ja huvirühmade esindaja. Valikukomisjoni liikmetele nähakse ette asendusliikmed. Valikukomisjoni koosseis kooskõlastatakse eelnevalt rakendusasutusega. Valikukomisjoni liikmed ja eksperdid peavad vastama struktuuritoetuste seaduse § 21 lõikes 4 toodud nõuetele. Valikukomisjon on otsustusvõimeline, kui koosolekul osaleb kaks kolmandikku valikukomisjoni liikmetest.

Projektide valikukriteeriumid sätestatakse eraldi tankimistaristut puudutavate taotluste ning avalikke liinivedusid puudutavate tegevuste jaoks.

Eelnõu § 16 sätestab valikukriteeriumid ja hindamismetoodika tankimistaristut puudutavate taotluste jaoks.

Eelnõu § 16 lõikes 1 sätestatud kriteeriumid on vastavuses ning katavad korraldusasutuse poolt kinnitatud üldised valikukriteeriumid: projekti mõju meetme eesmärkide saavutamisele, projekti põhjendatus ja projekti kuluefektiivsus. Meetme eesmärkide saavutamisele avalduvat mõju hinnatakse läbi biometaanitarnimise ja tarbimise võimekuse, kus väljundnäitajate saavutamisse rohkem panustavad projektid saavad paremad punktid. Samal ajal hinnatakse ka kuluefektiivsust kuna väljundnäitajaid võrreldakse toetuse andmise summaga ning hinnatakse ka projektide jätkusuutlikkust ning kestlikkust: pikemaajalised projektid saavad kõrgemad punktid. Projekti põhjendatust ning sekkumisloogika arusaadavust nõuavad taotlusele esitatavad nõuded ja lisadokumendid ning tagavad lisaks vajalike lubade ja kooskõlastuste olemasolu ning erinevate tarbimisega seotud prognooside argumenteerituse hindamine.

§ 16 lõige 2: projekti eelarves ettenähtud toetuse suurus eurodes saavutatava biometaanitarnimise võimekuse (m³ aastas) kohta. Tanklad saavutavad võimekuse tarnida teatud arv kuupmeetrid biometaanitarnimise ning seda on võimalik võrrelda ühele projektile antava toetuse suurusega. Parema hinde saavad projektid, kus toetuse suurus biometaanitarnimise võimekuse tekitamise kohta on väiksem, see võimaldab hinnata projektide kuluefektiivsust. Kui tankimistaristut kasutamist prognoositakse kõrgeks ning selle tulemusel arvatud ning mahaarvatud tegevuskasum vähendab märkimisväärselt toetuse suurust, saab selle eest kõrgemad hindepunktid. Projektide hindamiseks järjestatakse projektid maksimaalse võimaliku toetussumma ja tanklas pakutava CNG/biometaanitarnimise prognoosi alusel ning moodustatakse kolm võrdset gruppi: järjestuse alusel esimene kolmandik kõige väiksema

toetussummaga projektidest saavad kolm punkti, sellele järgnevad kolmandik projektidest kaks punkti ning viimane kolmandik projektidest ühe punkti.

§ 16 lõige 3: projekti mõju biometaanil tankimistaristu regionaalse kaetuse ning peamistel pendelrände suundadel biometaanil kättesaadavuse parandamisele. Käesolevas valikukriteeriumis on võimalik punkte saada projektidel, mis asuvad väljaspool omavalitsuse piire, kus on juba surugaasitanklad. Selles kriteeriumis ei saa punkte projektid, mis asuvad Tallinna linnas, Tartu linnas, Pärnu linnas ja Narva linnas. Ülejäänud kohalike omavalitsuste piirides asuvatel projektidel on võimalik saada punkte eelnõus kirjeldatud tingimustel.

§ 16 lõige 4: projekti elluviimiseks vajalike lubade ja kooskõlastuste olemasolu. Siinkohal mõjutab hindepunkte kas vajalikud load ning kooskõlastused on olemas või alles taotlemisel: olemasolevate lubade ja kooskõlastuste korral saab kõrgemad hindepunktid.

§ 16 lõige 5: projekti mõju kohalikul tasandil kaasa ettevõtlus- ja tarbimiskeskonna parandamisele. Valikukomisjonil on õigus taotluses esitatud teabe alusel anda projektile kuni kolm punkti kui on tuvastatud projekti elluviimisega kaasnevad sünergiad kaasnevates valdkondades ja/või oluline mõju kohalikul tasandil ettevõtlus- ja tarbimiskeskonna parandamisele. Nimetatud sünergiad ja positiivne mõju võib avalduda näiteks (kuid pole piiratud) koos avaliku liiniveo hankega, mis käsitleb biometaanil sõitvaid busse, mõne kohaliku ettevõttega sõlmitud kokkuleppena biometaanil tarnimiseks, kohaliku biometaanil tootjaga sõlmitud biometaanil tarnimise kokkuleppes või mõnel muul juhul.

Eelnõu § 17 sätestab valikukriteeriumid ja hindamismetoodika avalikke liinivedusid puudutavate taotluste jaoks.

Eelnõu § 17 lõikes 1 sätestatud kriteeriumid on vastavuses ning katavad korraldusasutuse poolt kinnitatud üldised valikukriteeriumid: projekti mõju meetme eesmärkide saavutamisele, projekti põhjendatus ja projekti kuluefektiivsus.

§ 17 lõikes 2 sätestatud kriteeriumid projekti hindamiseks biometaanil võimekuse kohta .

§ 17 lõige 3 sätestab valikukriteeriumid projekti kohta, kus vedaja on kohustatud avaliku liiniveo teostamiseks kasutatavates gaasibussides biometaanil kasutama vähemalt üheksa,kaheksa või vähem kui seitsme aasta jooksul.

§ 17 lõige 4 sätestab valikukriteeriumid, mis on võimalik projektile anda kui on tuvastatud, et projekti elluviimisega kaasneb sünergia seotud valdkondades ning tarbimisprognoosi hinnatakse hästi argumenteeritult.

Eelnõu § 18 sätestab taotluse rahuldamise või rahuldamata jätmise tingimused ja korra.

Eelnõu § 18 lõike 1 ja 2 kohaselt koondhinde moodustamiseks kõigi valikukriteeriumite hindepunktid liidetakse. Vajadusel antakse taotlejale puuduste kõrvaldamiseks või hindamiseks vajaliku lisainformatsiooni esitamiseks aega kuni 10 tööpäeva.

Eelnõu § 18 lõige 3 sätestab, et tanklate toetamise puhul moodustatakse paremusjärjestus taotlustest, mis on saanud koondhindeks vähemalt 7 ning toetuse taotlused rahuldatakse vastavalt paremusjärjestusele kuni taotlusvoorus eraldatud vahendite lõppemiseni.

Eelnõu § 18 lõige 4 sätestab, et avalike liinivedude puhul rahuldatakse jooksvalt kõik toetuse taotlused, mis on ületanud lävendi vähemalt 2 punkti iga valikukriteeriumi puhul kuni eraldatud vahendite lõppemiseni.

Vastavalt käesoleva paragrahvi lõigetele 1-4 teeb rakendusüksus taotluse rahuldamise otsuse. Taotluse rahuldamata jätmise otsuse tegemisel arvestatakse ka taotluste menetlemise määruse § 8 lõikes 2 toodud juhiseid ning otsus vormistatakse lähtudes taotluste menetlemise määruse § 8 lõikest 4. Kõik taotlused, mis ei vasta eelnõus kehtestatud nõuetele, ei ületa ettenähtud lävendit või mis ei mahu eelarve sisse, jätab rakendusüksus rahuldamata. Võimalusel ja vajadusel tehakse vastavalt taotluste menetlemise määruse § 9 lõikes 1 ja eelnõu §-s 19 sätestatud taotluse osalise rahuldamise otsus.

Eelnõu § 19 sätestab taotluse osalise ja kõrvaltingimustega rahuldamise korra.

Taotluse tingimusliku rahuldamise otsuse põhjal ei teki otsuse saajal õigust toetuse maksetele. Õigus toetusega seotud maksetele tekib toetuse saajal pärast rakendusüksuse poolt kõrvaltingimuse saabumise kohta vastava kinnituse vormistamist toetuse rahuldamise otsuse juurde.

Eelnõu § 20 sätestab taotluse rahuldamise otsuse muutmise ja kehtetuks tunnistamine korra.

Taotluse rahuldamise otsust võib muuta rakendusüksuse algatusel või toetuse saaja sellekohase avalduse alusel taotluste menetlemise määruse §-s 10 ja käesolevas määruses sätestatud tingimustel ja korras.

Eelnõu § 21 sätestab projektide elluviimise raames läbiviidavate hangete kontrolli korra. Hangete kontroll kehtib mõlema tegevuse elluviimisel korraldatavate hangete puhul, mis ületavad eelnõus määratud piirmäärasid. Hankeid ei kooskõlastata rakendusüksusega, vaid need esitatakse teadmiseks ning rakendusüksusel on võimalik taotlejat nõustada.

5. peatükk: Aruande esitamine ja toetuse maksmise tingimused

Eelnõu 5. peatükis kirjeldatakse, kuidas toimub toetuse kasutamise seotud aruande esitamine ning millised on toetuse maksmise tingimused.

Eelnõu § 22 sätestab toetuse kasutamise seotud aruande esitamise korra ning aruandes nõutava informatsiooni. Selleks, et oleks võimalik hinnata toetuse sihipärast kasutamist, peab toetuse saaja esitama projekti eesmärkide saavutamise aruande projekti abikõlblikkuse perioodile järgneval viiel kalendriaastal üks kord aastas 1. märtsiks.

Eelnõu § 23 määrab toetuse maksmise tingimused. Toetus makstakse välja vastavalt taotluse rahuldamise otsuses nimetatud toetuse osakaalule abikõlblikest kuludest ja mitte rohkem, kui määratud toetuse piirsumma. Toetust makstakse tegelike kulude alusel ning koos rakendusüksuse kehtestatud vormil esitatud maksetaotlusega peab toetuse saaja vastavalt vajadusele esitama käesoleva paragrahvi lõikes 4 loetletud dokumendid.

Eelnõu § 23 lõige 3 sätestab ka ettemaksu taotlemise võimaluse ühendmääruses kehtestatud tingimustel. Rakendusüksusele edastatud ettemaksu taotlusele peab olema lisatud ettemaksu vajaduse põhjendus.

6. peatükk: Toetuse saaja ja rakendusüksuse õigused ja kohustused ning finantskorrektsioonid

Eelnõu 6. peatükis kirjeldatakse toetuse saaja kohustusi ja õigusi ning rakendusüksuse õigusi ja kohustusi.

Eelnõu § 24 sätestab toetuse saaja õigused. Toetuse saajal on õigus saada rakendusüksuselt informatsiooni ja nõuandeid, mis on seotud õigusaktides sätestatud nõuete ja toetuse saaja kohustuste täitmisega. See tähendab, et toetuse saaja on igal juhul oodatud rakendusüksusega erinevates küsimustes konsulteerima. Lisaks nähakse toetuse saajale võimalus anda oma seisukohad juhtudel, kui see on ette nähtud struktuuritoetuse seadusega.

Eelnõu § 25 määrab toetuse saaja kohustused. Toetuse saaja kohustuseks on tagada struktuuritoetuse seaduse §-s 24, selle alusel antud õigusaktides, toetuse taotluse rahuldamise otsuses ja eelnõus sätestatud kohustuste täitmine, projekti juhtimine ja selle edukas ning sihipärane elluviimine toetuse taotluse rahuldamise otsuses fikseeritud tähtaegade ja tingimuste kohaselt.

Eelnõu § 25 lõige 2 sätestab täiendavad kohustused tankimisvõimaluse rajamiseks toetust saanud toetuse taotlejale. Lõike 2 punkt 1 sätestab, et juhul kui turul on kättesaadav biometaan, siis peab tankimistaristu rajamiseks toetust saanud ettevõtja seda enda tanklas müügiks pakkuma. Punkt 2 aga sätestab võimaluse, et juhul kui tankimistaristu mingil põhjusel ei soovi seda teha, siis peab ta võimaldama ühtsetel ja õiglastel alustel taristule ligipääsu biometaan müügiks pakkuda soovivatele turuosalistele. Kuna meetme eesmärk tankimistaristu toetamisel on parandada oluliselt võimalusi biometaan tankida, siis on täiendavalt selliste kohustuste kirjeldamine vajalik. Sarnaselt tavakütuse tanklatele ei ole ka siin uudne lähenemine, kus tankla operaator ning kütust müügiks pakkuja võivad olla erinevad juriidilised isikud.

Eelnõu § 26 kirjeldab rakendusüksuse õiguseid ja kohustusi. Rakendusüksuse kohustused tulenevad struktuuritoetuse seadusest ning eelnõust. Rakendusüksus on haldusorgan – talle antakse pädevus teha haldusmenetluse seaduse tähenduses üksikotsuseid. Haldusorgan peab järgima ülesannete täitmisel kohalduvaid õigusnorme ja õiguse üldpõhimõtteid. Rakendusüksusel on õigus kontrollida toetuse kasutamist, erinevat dokumentatsiooni ning teisi vajalikke andmeid.

Eelnõu § 27 sätestab finantskorrektsioonide tegemise vastavalt struktuuritoetuse seaduse 11. jaole. Finantskorrektsiooni otsus tehakse ja toetus nõutakse tagasi vastavalt perioodi 2014-2020 struktuuritoetuse seaduse §-s 45 lõikes 1 ja 2 ning ühendmääruse §-des 21-23 sätestatule.

3. Eelnõu vastavus EL õigusele

Käesolev eelnõu on kooskõlas järgmiste EL-i määrustega:

- Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 1303/2013, millega kehtestatakse ühissätted ühisesse strateegilisse raamistikku kuuluvate fondide – Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfondi, Ühtekuuluvusfondi, Maaelu Arengu Euroopa Põllumajandusfondi ja Euroopa Merendus- ja Kalandusfondi – kohta, nähakse ette üldsätted Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfondi, Ühtekuuluvusfondi ja Euroopa Merendus- ja Kalandusfondi kohta ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EÜ) nr 1083/2006;
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 1300/2013, mis käsitleb Ühtekuuluvusfondi ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EÜ) nr 1084/2006.
- Euroopa Komisjoni määrus (EL) nr 651/2014 ELi aluslepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamise kohta, millega teatavat liiki abi tunnistatakse siseturuga kokkusobivaks.

4. Määruse mõjud

Kirjeldatud on määruse mõju läbivate teemadele vastavalt VV korralduse lisale „Perioodi 2014-2020 struktuuritoetuse meetmete nimekiri“.

Keskkonnahoid ja kliima

Kuna surumaagaas ja biometaan asendavad vedelkütuseid, siis paraneb oluliselt keskkond kuna väheneb transpordisektorist õhku paisatavate saasteainete hulk. Eriti oluline on see ühistranspordi üleminekul diislilt biometaanile, kus paraneb oluliselt linnakeskkond.

Regionaalareng

Määruse raames toetatavad tegevused mõjuvad hästi regionaalsele arengule, kuna biometaani tootmine toimub eelkõige maapiirkondades. Samuti mõjub tankimistaristu rajamine üldiselt tarbijaskonnale hästi, kuna võimaldab kasutusele võtta vedelkütustest odavamad biometaani ja maagaasi. Toetuse mõjul on võimalik rajada tankimistaristu sinna, kuhu see tarbijate vähesuse tõttu turupõhimõttel ei tekiks, kuid kus on vajadus soodsamate ning paindlike transpordiviiside järgi.

Olulised mõjud kodanikuühiskonna arengule, võrdsete võimaluste tagamisele, ühtsele riigivalitsemisele või infoühiskonna edendamisele puuduvad.

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

Määruse rakendamisega seoses on rakendusasutus ja –üksus juba alustanud ning jätkavad tööd teavitustegevustega. Vajalikud kulud kaetakse tehnilisest abist või rakendusasutuse ja –üksuse eelarvest. Määruse rakendamisega tulusid ei kaasne.

6. Määruse jõustumine

Määrus jõustub üldises korras.

7. Eelnõu kooskõlastamine

Eelnõu kooskõlastati Rahandusministeeriumiga, Maaeluministeeriumiga ja Keskkonnaministeeriumiga. Kooskõlastamisel esitatud märkustega on enamjaolt arvestatud ja mitteametlikult põhjendatud. Samuti on saadud kirjad Eesti Biogaasi Assotsiatsioonilt ja Eesti Arengufondilt, kellega on määruse teemal eraldi arutletud nii kahepoolselt kui ka näiteks Riigikogu majanduskomisjonis. Täpsem tagasiside on kättesaadav märkustega arvestamise tabelis. Määruse eelnõud tutvustati eraldi huvirühmadele Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumis 9. septembril toimunud kohtumisel. Samuti on mitteametlikult konsulteeritud määruse osas korduvalt potentsiaalsete taotlejate, Tallinna Tehnikaülikooli, Eesti Maaülikooli, Eesti Arengufondi ning välisekspertidega. Keskkonnainvesteeringute Keskusega koostöös on korraldatud mitmeid seminare erinevate määrusega seotud aspektide lahkamiseks ning eelnõu tutvustamiseks.

Kristen Michal
Majandus- ja taristuminister

Merike Saks
kantsler