

**Keskkonnaministri määruse
„Täiselektriliste sõidukite ostutoetuse andmise tingimused ja kord“ eelnõu
SELETUSKIRI**

I. SISSEJUHATUS

Sisukokkuvõte

Eelnõukohase määrusega kehtestatakse toetuse andmise tingimused elektrisõidukite soetamiseks. Elektrisõidukite toetuse eesmärk on vähendada Eesti transpordisektori CO₂ ja teiste saasteainete emissiooni ja parandada seeläbi keskkonnaseisundit ning edendada alternatiivsete kütuste kasutuselevõttu, et vähendada sõltuvust fossiilsetest kütustest. Toetust saavad taotleda Eestis registreeritud juriidilised isikud ning Eesti isikukoodi omavad füüsilised isikud, ühe sõiduki ostutoetus on 5000 eurot ja läbisõidukohustus 80 000 km nelja aasta jooksul. Kuna toetamise eesmärk on CO₂ heitkoguste vähendamine Eestis, tuleb toetuse abil soetatud elektrisõidukiga sõita peamiselt Eesti territooriumil. Toetuse suunamisest eelkõige äriettevõtetele koosmõjus suhteliselt väikese läbisõidukohustusega eeldatakse elektrisõidukite järelturu aktiveerumist, millest peaksid eelkõige kasu lõikama eratarbijatest elektrisõidukite soetamise sooviga inimesed. Toetust vahendab SA Keskkonnainvesteeringute Keskus (KIK). Meetme eelarve on 1,2 miljonit eurot. Toetuse vahendid tulevad Euroopa Liidu heitkogustega kauplemise süsteemi kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikute enampakkumisest saadavast tulust.

Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu ja seletuskirja on koostanud Keskkonnaministeeriumi (KeM) energeetikanõunik Mart Raamat (mart.raamat@envir.ee; 626 2821), kliimaosakonna nõunik Kadri Sipp (kadri.sipp@envir.ee; 626 0756), SA Keskkonnainvesteeringute Keskus toetuste ja teenuste osakonna projektikoordinaator Aive Haavel (aive.haavel@kik.ee; 627 4318), Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi transpordi arengu ja investeeringute osakonna peaspetsialist Juku Paulus (juku.paulus@mkm.ee; 6397689). Eelnõu õigusekspertiisi tegid SA Keskkonnainvesteeringute Keskus jurist Jaanika Vilde (jaanika.vilde@kik.ee; 627 4117) ja Keskkonnaministeeriumi jurist Rene Lauk (rene.lauk@envir.ee; 626 2948).

II. EELNÕU SISU JA VÕRDLEV ANALÜÜS

Paragrahv 1 sätestatakse määruse reguleerimisalana toetuse andmise tingimuste ja korra kehtestamine eesmärgiga vähendada Eesti transpordisektoris CO₂ emissiooni, propageerida elektritransporti ja vähendada välisõhu saasteainete emissiooni.

Toetust antakse **äriühingule** vähese tähtsusega abina. Vähese tähtsusega abi andmist reguleerib Euroopa Komisjoni määrus (EL) nr 1407/2013 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?qid=1396249970822&uri=CELEX:32013R1407>).

Liikmesriigi poolt ühele ettevõtjale antava vähese tähtsusega abi kogusumma ei tohi mis tahes kolme eelarveaasta pikkuse ajavahemiku jooksul ületada 200 000 eurot. Maanteetranspordi valdkonnas rendi või tasu eest kaupu vedavate ettevõtjate puhul ei tohi taotlejale või kasusaajale jooksva majandusaasta ja kahe eelneva majandusaasta jooksul maanteevedudeks antud vähese tähtsusega abi koos meetme raames taotletava toetusega ületada 100 000 eurot. Meetme raames ei toetata rendi ja tasu eest kaupu vedavatele maanteetranspordiettevõtjatele maanteevedudeks ettenähtud veokite soetamist.

KIK kannab antava abi viivitamata pärast toetuse taotluse rahuldamist riigiabi ja vähese tähtsusega abi registrisse (RaRi).

Paragrahvi 2 kohaselt on meetme elluviija Keskkonnaministeerium (edaspidi KeM) ja toetuse jagaja Sihtasutus Keskkonnainvesteeringute Keskus (edaspidi KIK). KIK annab ja vajaduse korral nõuab tagasi toetust halduslepingu alusel Halduslepingu sõlmimiseks tuleb volitusnorm atmosfääriõhu kaitse seaduse (AÕKS) § 161 lõikest 7: lubatud heitkoguse ühikutega kauplemisest saadavate vahendite kasutamiseks võib vahendite kasutaja sõlmida halduslepingu riigi osalusega eraõigusliku juriidilise isikuga halduskoostöö seaduses sätestatud tingimustel ja korras, kohaldamata nimetatud seaduse § 6 lõiget 2. Halduslepinguga võib muu hulgas isikule üle anda toetuste andmise ülesande ning kõigi selle ülesande täitmiseks vajalike toimingute sooritamise õiguse.

Paragrahvi 3 kohaselt kehtestatakse kohustuslik kohtueelne vaidemenetlus. Vaide lahendab KIK. Vaide lahendamise õigus on KIKil tulenevalt HMSi § 73 lõikest 2. Samuti on vaide lahendamise õigus ja kohustus antud KIKile halduslepinguga.

Paragrahvi 4 kohaselt on toetatav tegevus täiselektrilise M1 või N1 kategooria sõiduki soetamine. Lisaks sõiduki soetamisel omafinantseeringu panustamise kohustusele tuleb arvestada tingimata ka läbisõidukohustusega. Sõidukiga tuleb läbida nelja aasta jooksul vähemalt 80 000 km ja seda peamiselt Eestis. Sellise läbisõidukohustuse suuruseni jõuti pärast sihtgruppidele saadud tagasisidet. Tingimuse mittetäitmise korral nõutakse toetus tagasi. Määruse eelnõu väljatöötamisel arvestati, et CO₂ heitkoguste vähenemine tuleb saavutada Eesti transpordisektoris ehk arvestada saab ainult Eesti territooriumil tarbitud fossiilse kütuse kokkuhoidu. Seega peavad toetuse abil soetatud sõidukid aastas Eestis läbi sõitma keskmiselt 16 000 kilomeetrit. Eelnõu kohaselt tuleb läbida sõidukiga keskmiselt 20 000 km aastas, sellest 80% on 16 000 km.

Paragrahvis 5 sätestatakse projekti abikõlblikkuse periood ehk ajavahemik millal toetatav tegevus tuleb ellu viia. Praktikas tähendab see seda, et elektrisõiduki ostu-müügileping ei või olla sõlmitud varem kui eelnõu kohase määruse jõustumise päeval ning hiljem kui konkreetse projekti taotluse rahuldamise otsuse kohasel projekti abikõlblikkuse perioodi lõpukuupäeval. Samuti peab sõiduki valdus toetuse saajale üle minema abikõlblikkuse perioodil. Abikõlblikkuse perioodi maksimaalne pikkus on üks aasta, see tähendab, et sõiduk tuleb kätte saada ühe aasta jooksul pärast taotluse rahuldamise otsuse kättesaamist, kui abikõlblikkuse periood algab otsuse tegemisest. Abikõlblikkuse perioodi määrab toetuse saaja ise taotluses, kuid see ei saa alata varem kui eelnõukohane määrus on jõustunud. Periood ei saa olla pikem kui üks aasta. **Abikõlblikkuse perioodil tuleb sõlmida sõiduki ostu-müügileping, tasuta sõiduki eest omaosalus või teha liisingu sissemakse ning sõiduk realselt kätte saada ja Maanteeametis registreerida toetuse saaja omandisse või valdusesse ning esitada maksetaotlus ja lõpparuanne.** Kui toetuse saaja ei jõua abikõlblikkuse perioodil kõiki eelnimetatud toiminguid sooritada, kaotab ta õiguse toetust saada. Põhjendatud juhul on KIKil õigus abikõlblikkuse perioodi pikendada. Lõpparuanne esitatakse E-toetuse süsteemis, täites eeltäidetud väljadega blanketi. Enne lõpparuande KIKi poolt heakskiitmist toetust välja ei maksta. Väljamakse võib KIK teha pärast abikõlblikkuse perioodi lõppu.

Paragrahvis 6 sätestatakse toetuse summa 5000 eurot ühe elektrisõiduki kohta. Sealjuures tuleb silmas pidada, et vastavalt § 9 lõige 1 punktile 7 ei toetata selliste sõidukite ostmist, mille maksumus on üle 50 000 euro (käibemaksuta). Üks äriühingust taotleja võib sealjuures taotleda toetust kuni 15 sõiduki ostmiseks. Piirangu eesmärk on õhutada arvuliselt rohkem

äriühinguid elektrisõidukeid kasutusele võtma. Kui 15 sõiduki piirangut ei seataks, siis on võimalik, et ettevõtjad, kes on elektrisõidukite majanduslikus otstarbekuses veendunud või seda kogenud, võtavad suure osa toetusest ja jääb täitmata toetuse andmise üks eesmärkidest, nimelt elektrisõidukite kasutuselevõtu populariseerimine. Piirangu suurus 15 sõidukit on määratud nimetatud eesmärki silmas pidades ja lähtuvalt sõidukite arvust (223 tk), mille ostmist meetme eelarvele tuginedes on võimalik toetada. Piirangu seadmisel saab toetust taotleda vähemalt 14 äriühingut. Kui äriühingust taotleja soovib soetada rohkem kui kaks sõidukit, seatakse tingimused äriühingu müügitulule (§ 7 lg 2). Nõue kehtestatakse alates kolmandast sõidukist, et mitte liigselt piirata alustavate ettevõtete võimalusi toetuse taotlemiseks. Piirang on seatud ühe äriühingu lõikes, mitte kontserni või muul viisil seotud ettevõtete lõikes.

Füüsilisest isikust taotleja puhul ei toetata rohkem kui ühe elektrisõiduki soetamist. Seda põhjusel, et toetuse andmise eesmärk on süsinikdioksiidi emissiooni vähendamine ning elektritranspordi propageerimine. Eesmärgi saavutamiseks tuleb sõita ühe sõidukiga võimalikult palju kilomeetreid. Elektrisõiduki omanikule ei ole otstarbekas riigi raha eest elektrisõiduki eeliseid tutvustada.

Kulu on rahastatav 5000 euro ulatuses, kui see on abikõlblik. Abikõlblik on kulu siis, kui see on tekkinud eelnõukohase määruse nõuetele vastava elektrisõiduki soetamisest toetuse saaja poolt. Nõuded elektrisõidukile on sätestatud §-s 9. Sõiduk peab sealjuures olema soetatud abikõlblikkuse perioodil.

Toetus loetakse tulumaksu seaduse § 12 lõike 1 punkti 7 järgi isiku tuluks, mistõttu maksustatakse tulumaksuga füüsilistele isikutele makstav toetus tulumaksu seaduse § 19 lõike 2 kohaselt. Tulumaksumäär on 20 protsenti. Tulumaksu peab kinni KIK enne toetuse väljamaksmist. KIK esitab asjakohased andmed Maksu- ja Tolliametile. Elektrisõiduk tuleb soetada AMTELi poolt tunnustatud automüüjalt.

AMTEL on Autode Müügi- ja Teenindustevõtete Eesti Liit ning on Euroopa Autotootjate Assotsiatsiooni ACEA (European Automobile Manufacturers Association) ja Eesti Kaubandus-Tööstuskoja liige. AMTELi liikmelisus tagab ostjatele suurema turvalisuse. AMTELi liikmeks saamine ei ole piiratud ega keeruline. Kõikide automarkide ametlikud maaletoojad on AMTELi poolt tunnustatud automüüjad. Tunnustatud automüüjate nimekiri on leitav siit: <https://www.amtel.ee/tunnustatud-automuujad/>. Toetuse andmine peab olema läbipaistev ja riskivaba, seetõttu on põhjendatud toetada ainult selliste sõidukite ostu, mis on ostetud sõidukitootjate ametlike maaletoojate juurest. Sellise meetme abil on toetuse väljamaksjal ehk KIKil võimalik liigselt halduskoormust võtmata veenduda, et toetusest on soetatud nõuetele vastav elektrisõiduk.

Liisinguleping tuleb sõlmida krediidasutusega krediidasutuste seaduse mõistes ehk krediidasutusega või sellega ühte kontserni kuuluva äriühinguga või välisriigi krediidasutuse filiaaliga. KIK kontrollib, et krediidasutusel oleks Finantsinspeksioonilt tegevusluba.

Toetuse saaja peab sõlmima liisingulepingu tingimusega, et esmase sissemakse suurus on vähemalt 5000 eurot. Sellise piirangu seadmine tagab toetuse andjale lisakindluse toetuse saaja finantsvõime olemasolu kohta.

Kui isik ostab sõiduki välja liisingut kasutamata, siis liisinguga seotud nõuded ei kohaldu.

Paragrahv 7 sätestatakse taotlejale esitatavad nõuded. Taotleja peab olema Eestis registreeritud äriühing, mittetulundusühing, sihtasutus, füüsilisest isikust ettevõtja vmt, kes on ettevõtjana registreeritud e-äriregistris <https://www.rik.ee/et/e-ariregister>. KIK kontrollib, kas taotleja on registreeritud e-äriregistris. Kui taotleja ei ole leitav e-äriregistrist, siis tema taotlust

ei rahuldata. Taotleja võib olla ka füüsiline isik, kellel on Eesti isikukood. Ilma Eesti isikukoodita ei ole võimalik E-toetuse keskkonnas toetust taotleda. Eesti isikukoodi olemasolu annab toetuse andjale aluse eeldada sõiduki kasutamist peamiselt Eestis.

KIK esitab EMTA avalikku registrisse (<https://apps.emta.ee/saqu/public/taxdebt?lang=et>) võlapäringu. Taotlejal ei tohi olla maksuvõlga taotluse esitamise hetkest kuni taotluse rahuldamiseni, kuna selles vahemikus kontrollib KIK maksuvõla puudumist.

Sama kulu hüvitamiseks ei tohi taotleja olla varem toetust saanud. Seda kontrollitakse toetuste kesksüsteemist.

Äriühingust taotleja/toetuse saaja võib ühe taotluse esitamisega taotleda toetust mitme sõiduki ostmiseks. Samas võib äriühingust taotleja/toetuse saaja esitada ka mitu taotlust ühes taotlusvoorus elektrisõiduki ostmiseks toetuse saamiseks. Enne uue taotluse esitamist peab olema eelmisest toetusest sõiduk(id) soetatud ja Maanteeameti liiklusregistris registreeritud. Olenemata äriühingu esitatud taotluste arvust ja sellest, mitmes taotlusvoorus äriühing taotluse esitas, siis käesolevast meetmest ei anta ühele äriühingule toetust rohkem kui 15 sõiduki soetamiseks.

Kui taotleja suhtes on mõni rakendusüksus või toetuse vahendaja teinud varem toetuse tagasinõude, peab selle kohaselt olema toetus tagasi makstud. Seda kontrollib KIK toetuste kesksüsteemist.

KIK kontrollib äriregistrit, et taotleja majandustegevus ei oleks lõppenud ega peatunud, taotleja suhtes ei oleks algatatud likvideerimis- ega pankrotimenetlust ning taotleja omakapital vastaks äriseadustikus sätestatud nõuetele.

Kui äriühingust taotleja soovib toetust kolme või enama elektrisõiduki ostmiseks, peab taotleja kolme viimase majandusaasta keskmine müügitulu põhi- või kõrvaltegevuses olema vähemalt 75 000 eurot keskmiselt ühe aasta kohta või kui taotleja on tegutsenud vähem kui kolm majandusaastat, peab tema müügitulu põhi- või kõrvaltegevuses olema kogu tegutsemisaja jooksul vähemalt 150 000 eurot. Nõude täitmine peab nähtuma äriregistris avaldatud majandusaasta aruandest. Toetuse saaja võib soovi korral esitada KIKile ise majandusaasta aruande, kui see ei ole äriregistris veel avaldatud.

Vähese tähtsusega abi andmisel/saamisel ei tohi toetuse suurus koos sama majandusaasta ja taotluse esitamise aastale vahetult eelnenud kahe majandusaasta jooksul antud vähese tähtsusega abiga ületada 200 000 eurot. Maanteetranspordi valdkonnas rendi või tasu eest kaupade vedavate ettevõtjate puhul ei tohi taotlejale või kasusaajale sama majandusaasta ja kahe eelneva majandusaasta jooksul maanteevedudeks antud vähese tähtsusega abi koos meetme raames taotletava toetusega ületada 100 000 eurot.

Kui vähese tähtsusega abi määr on täis, siis toetust anda ei saa ja taotlust ei rahuldata. KIK kannab toetuse kohe pärast taotluse rahuldamise otsuse tegemist RARi. Taotleja võib oodata näiteks järgmise aastani, kui siis avaneb uus abi andmise võimalus, ja tulla siis uuesti taotlema. Kui toetuse saaja vähese tähtsusega abi määr on täis, aga mingil põhjusel toetust ikka antakse, siis on antav toetus ebaseaduslik riigiabi ja see nõutakse tagasi. Tagasinõutavale summale lisandub intress. Ebaseadusliku riigiabi korral nõutakse toetus tagasi koos intressiga toetuse väljamaksmisest arvates vastavalt Euroopa Komisjoni määruse (EÜ) nr 794/2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (ELT L 140, 30.04.2004, lk 1–134; eestikeelne eriväljaanne: peatükk 8, köide 4, lk 3–136), artiklile 9, sama määruse artikli 10 alusel liikmesriikidele teatavaks tehtud intressimäärade ja artiklis 11 nimetatud intressi kohaldamise meetodile.

Taotleja või äriühingust taotleja esindajaks 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. E-toetuse keskkonnas tehakse kontrollimiseks automaatne päring karistusregistrisse.

Paragrahvis 8 sätestatakse taotlusele esitatavad nõuded ja dokumentide loetelu, mis tuleb taotlusele lisada.

Taotlus esitatakse E-toetuse keskkonnas ja täita tuleb kõik etteantud lahtrid. Kui taotlusvormis esitatakse ebaõigeid andmeid, jätab KIK taotluse rahuldamata. Kui andmed on puudulikud, siis KIK juhendab taotlejat andmeid täpsustama.

Taotleja märgib taotlusvormis tegevuse elluviimise eeldatava ajakava. Seda tehes tuleb silmas pidada, et abikõlblikkuse perioodil tuleb sõlmida sõiduki ostu-müügileping, tasuta sõiduki eest omaosalus või teha (vähemalt) liisingu sissemakse ning sõiduk reaalselt kätte saada ja Maanteeametis registreerida toetuse saaja omandisse või valdusesse ning esitada maksetaotlus ja lõpparuanne.

Taotlusvormis tuleb taotlejal kinnitada omavahendite olemasolu elektrisõiduki ostmiseks või liisingulepingu sõlmimise eelkokkuleppe olemasolu.

Taotlusele tuleb lisada elektrisõiduki müügipakkumine AMTELi poolt tunnustatud automüüjalt. Müügipakkumine peab olema pakkujale siduv, see tähendab, et selle peab olema allkirjastanud vähemalt automüügiettevõtja töötaja. Samas ei võta see toetuse saajalt õigust ka pärast taotluse rahuldamist oma soove muuta ja sellekohast nõusolekut KIKilt taotleda.

Taotlusele tuleb lisada koopia elektrisõiduki EÜ tüübikinnitustunnistusest. Maanteeametis sõiduki registreerimiseks tuleb samuti esitada tüübivastavuse tunnistus, <https://www.mnt.ee/et/soiduk/tuubikinnitus>. Tunnistuse nõudega tagatakse sõiduki vastavus ohutus- ja keskkonnakaitse nõuetele.

Taotlusele lisatakse koopia avalikult kättesaadavast sõidukikirjeldusest, milles on ära toodud sõiduki arvestuslik energiakulu ja maksimumkiirus. Arvestuslik energiakulu on toetuse andjatele oluline statistiliste andmete kogumiseks. Maksimumkiiruse märkimine on oluline, kuna toetusest rahastatakse ainult selliseid sõidukeid, mille maksimumkiirus on suurem kui 60 km/h. Piisab ka lingitavast viitest näiteks tootja või ametliku maaletooja kodulehele.

Taotlusele lisatakse kinnitus, et taotleja saab sõiduki omanikuks või valdajaks (nt vastutav kasutaja) liisingu korral, mis annab kindluse, et taotleja hakkab reaalselt sõidukit kasutama. See on oluline, sest sõidukiga tuleb läbida nelja aasta jooksul vähemalt 80 000 km ja taotleja peab taotlema tulles selgelt hindama oma läbisõiduvajadust.

Taotlusele lisatakse kinnitus, et sama sõiduki soetamiseks ei ole taotlemisel mõni muu toetus. Kui toetuse saaja taotleb sama kulu katteks samaaegselt mõnest muust riiklikust allikast toetust, tuleb sellest KIKi selgelt informeerida. Sama kulu katteks mitmest allikast toetuse andmine ja vastuvõtmine on keelatud.

Taotlusele tuleb lisada ka liisingupakkumus, kui soetust planeeritakse rahastada liisingu abil. Pakkumuse põhjal hinnatakse liisinguandja ja liisingutingimuste vastavust eelnõukohase määruse nõuetele.

Meetme raames ei toetata rendi ja tasu eest kaupu vedavatele maanteetranspordiettevõtjatele maanteevedudeks ettenähtud elektrisõidukite soetamist ning sellised kulud loetakse mitteabikõlblikeks. Juriidilisele isikule antav toetus on vähese tähtsusega abi ning seda ei ole lubatud anda maanteevedudeks. Samas on taotlejal õigus taotleda toetust juhul, kui toetusega soetatavat sõidukit ei kasutata maanteevedudeks. Et vältida võimalust, kus maanteetranspordiettevõtja taotleb sõiduki ostu toetust selleks, et tegeleda maanteevedudega, mis selle toetuse kontekstis ei ole abikõlblik kulu, tuleb maanteetranspordiettevõtjast taotlejal esitada kinnitus, et ta ei kasuta toetuse abil soetatud elektrisõidukit maanteevedudeks.

Paragrahvis 9 sätestatakse nõuded toetuse abil soetatavale elektrisõidukile.

Toetatakse ainult elektri jõul liikuva sõiduki soetamist. Sõiduki kategooria peab olema M1 või N1.

Elektrisõiduk peab olema ostmise hetkel uus, see tähendab ka seda, et toetuse abil ei ole lubatud soetada näidissõidukit, mis on olnud automüüja kasutuses ja seega ei ole uhiuus. Sõiduki soetamine näidissõidukiks on seevastu lubatav, kuid sealjuures ei tohi unustada, et sõidukiga tuleb läbida nelja aasta jooksul 80 000 km. Sõiduk loetakse uueks, kui selle esmane registreerimine liikluses kasutamiseks toimub Eesti Maanteeametis ja pärast toetuse taotluse rahuldamist.

Elektrisõiduki maksimumkiirus on suurem kui 60 km/h. Meetme eesmärk on CO₂ heitkoguste vähendamine, mistõttu toetatakse sõidukeid, millega on reaalne planeerida suurt läbitavate kilomeetrite hulka.

Elektrisõiduk tuleb osta AMTELi poolt tunnustatud automüüjalt. Kasutatud sõiduki soetamiseks toetust ei anta. Ametlikult automüüjalt ostukohustuse seadmine annab toetuse andjale kindluse, et transpordisektoris võetakse kasutusele uus elektrisõiduk, mis asendab fossiilsel kütusel liikuvat sõidukit. Meetmest ei soovita toetada juba soetatud/kasutuses elektrisõiduki uuesti või teise isiku poolt kasutuselevõttu. Samuti tagab automüüja AMTELi liikmelisus toetuse andjale kindluse, et sõidukile on tagatud garantii ja hooldus, mis on oluline läbisõidukohustuse täitmiseks. Meetme eesmärk ei ole soodustada automüügiturgu, kuid kuna AMTELi liikmeks saamine ei ole raske, siis ka kuidagi ei takistata uute automüüjate tekkimist. AMTELi liikmelisusele kestvusaega ei ole seatud.

Elektrisõiduki ostu-müügilepingust peab nähtuma vähemalt kaheaastane garantii või samaväärne läbisõidukilomeetrites väljendatud garantii.

Koos taotlusega esitatakse elektrisõiduki tüübikinnitustunnistus.

Elektrisõiduki maksumus ilma käibemaksuta ei tohi olla suurem kui 50 000 eurot. Kui sõiduk maksab 50 000 eurot, siis on toetuse osa 10%. Kui toetuse protsent oleks veel väiksem, siis ei ole enam tõenäoline, et toetusega ostuotsust mõjutatakse ja toetuse andmine sel juhul ei olegi vajalik. Toetuse andmise eesmärk on ergutada isikuid elektrisõidukeid kasutusele võtma, et nad seeläbi panustaksid Eesti keskkonnahoidu. Kallimad elektrisõidukid kahtlemata panustavad samaväärselt Eesti keskkonnahoidu, kuid põhjendatud ei ole nende ostmise toetamine riigi poolt.

KIK kontrollib nii taotlemise faasis kui ka enne väljamakse tegemist elektrisõiduki vastavust kõigile eelnõukohase määruse tingimustele. Toetus määratakse ja makstakse välja ainult juhul, kui kõik tingimused on täidetud.

Paragrahv 10 reguleerib taotluse esitamise käiku. Taotlus tuleb esitada E-toetuse keskkonna kaudu ja selle peab allkirjastama taotleja või äriühingust taotleja esindusõiguslik isik digitaalselt. Kui äriühingul ei ole esindajat, kes saaks taotlust digitaalselt allkirjastada, siis toetust taotleda ei saa. Taotleja peab olema Eestis registreeritud äriühing. Kogu suhtlus taotlejaga toimub E-toetuse keskkonnas ja E-toetuse kaudu edastatud dokumendid loetakse kättetoimetatuks. Nõusoleku selleks ja e-posti aadressi annab taotleja taotlemise käigus.

Taotlusvooru eelarve kinnitab keskkonnaminister ja teeb KIKile teatavaks enne taotlusvooru väljakuulutamist. Keskkonnaministril on õigus taotlusvooru eelarvet vastavalt vajadusele ja võimalusele muuta. Taotlusi võetakse vastu kuni taotlusvooru eelarve ammendumiseni.

Taotlejal on kohustus informeerida KIKi, kui taotluses esitatud andmed muutuvad. Taotlejal on õigus saada KIKilt igakülgset abi ja juhendamist taotluse esitamisel ja projekti elluviimisel. KIK abistab taotlejaid nii telefonitsi kui ka elektrooniliste vahendite abil, samuti võib taotleja soovi korral abi saada KIKi esindustest üle Eesti.

Eelnõukohases määruses (§ 10 lg 8) sätestatakse KIKile õigus nõuda taotlejalt täiendavate dokumentide esitamist, et KIK saaks veenduda taotluse nõuetele vastavuses. KIKil ei ole enne võimalik taotlust rahuldada, kui esitatud dokumentide pinnalt või avalikest andmebaasidest nähtuvalt vastavad taotleja ja taotlus kõikidele eelnõukohase määruse nõuetele.

Paragrahvis 11 sätestatakse taotluste menetlemise protsess.

Menetlus algab taotluse registreerimisega ehk vastuvõtmisega. Sellele järgneb taotluse ja taotleja eelnõukohasele määrusele vastavuse kontrollimine kui menetlustoiming, millele järgneb haldusotsuse – taotluse rahuldamise või taotluse rahuldamata jätmise otsuse – tegemine.

Taotlus võetakse menetlusse selle laekumisel ja taotlejale broneeritakse sellest hetkest toetus. Taotlusi võetakse vastu kuni eelarve ammendumiseni. Taotluse rahuldamise otsuse tegemine ei sõltu sellest, millal taotlus laekus, vaid sellest, kas taotluses on esitatud kõik vajalik korrektselt või tuleb taotlejal hakata taotluses puudusi kõrvaldama.

Pärast taotlusvoorust eelarve ammendumist esitatud taotluse tagastab taotlejale menetleja seda läbi vaatamata E-toetuse süsteemi kaudu. Selle kohta eraldi haldusotsust ei tehta.

Taotluse menetlemise aeg on maksimaalselt 70 päeva. Menetlusaeg võib pikeneda kuni 10 tööpäeva (§ 12 lg 4) puuduste kõrvaldamiseks antava aja võrra.

Paragrahv 12 reguleerib taotluse hindamist ehk taotleja ja taotluse nõuetele vastavuse tuvastamise käiku ja tingimusi.

Kui taotleja ja taotluse vastavus kõikidele eelnõukohases määruses sätestatud nõuetele on taotleja esitatud dokumentidest ja avalikest registritest tuvastatav, saab KIK taotluse rahuldada. Kui KIK avastab taotluses puudusi, saab toetuse taotleja võimaluse puudused taotlusest kõrvaldada. Puudus tuleb kõrvaldada 10 tööpäeva jooksul. Vastasel korral jäetakse taotlus rahuldamata.

Paragrahvis 13 sätestatakse taotluse rahuldamise tingimused ja kord. Taotluse rahuldamise või rahuldamata jätmise otsuse teeb KIK kuni 70 kalendripäeva jooksul taotluse esitamisest, kui taotluses ei ole puudusi. Menetlusaeg võib pikeneda puuduste kõrvaldamiseks antava aja võrra.

Taotluse rahuldamise otsuse põhipunktid on sätestatud eelnõukohases määruses. KIK võib taotluse rahuldamise otsuses sätestada projekti edukaks elluviimiseks vajalikke lisatingimusi ja kõrvalkohustusi. Sealjuures on KIKil õigus anda haldusmenetluse seaduse mõistes kõrvaltingimusega haldusakt.

Taotluse rahuldamise otsuses sätestatakse toetuse andmise ja kasutamisega seotud teabe ja aruannete esitamise tähtsused ja kord, sealhulgas GPS-seadme paigaldamiseks juhised (juhul kui taotleja on nõustunud GPS-seadme paigaldamisega) või kilometraažist raporteerimise kord, päritolutunnistuse koopia edastamise tähtaeg.

Üks võimalik taotluse rahuldamise otsuses märgitav toetuse väljastamise eritingimus on taotleja kohustus seada soetatavale elektrisõidukile KIKi kasuks registerpant. Registerpandi nõudmine on mõningatel juhtudel vajalik, et vältida olukorda, kus toetusega soetatud elektrisõiduk võõrandatakse KIKi teavitamata ning toetuse saamisega kaasnevaid kohustusi nõuetekohaselt üle andmata ja elektriautol tekib uus heauskne omanik.

Pärast taotluse rahuldamist saab taotlejast toetuse saaja. Toetuse saajale edastatakse otsus viivitamata pärast selle tegemist E-toetuse keskkonna vahendusel.

Paragrahvis 14 reguleeritakse taotluse rahuldamata jätmise otsuse tegemise tingimusi ja korda. Taotlus jäetakse rahuldamata, kui taotleja või taotlus ei vasta esitatud nõuetele; toetust ei taotleta toetatavale tegevusele; tegevust ei planeerita ellu viia abikõlblikkuse perioodil; toetust taotletakse rohkem kui 5000 eurot ühe sõiduki kohta; KIKil tekib kahtlus toetuse eesmärgipärase kasutamise kohta ja muudel juhtudel, kui taotluses väljendub teave, mis on vastuolus eelnõukohases määruses sätestatud toetuse andmise tingimustega.

Kui taotleja ei vasta nõuetele või taotluses on puudusi, annab KIK puuduse kõrvaldamiseks teavet ja aja. Kui selle aja jooksul puudust ei kõrvaldata või täiendavat aega ei paluta, teeb KIK

taotlejat täiendavalt ära kuulamata taotluse rahuldamise otsuse. Puuduse kõrvaldamiseks antud teave ja võimalus esitada selle kohta oma seisukohad või uus teave loetakse toetuse saaja ära kuulamiseks haldusmenetluse seaduse mõttes. Seetõttu ei pea KIK täiendavalt samas küsimuses toetuse saajat ära kuulama enne taotluse rahuldamata jätmise otsuse tegemist. Sätestatakse taotluse rahuldamata jätmise otsuse kohustuslikud elemendid ning taotluse rahuldamata jätmise otsuse kättetoimetamise viis E-toetuse keskkonna vahendusel.

Paragrahvis 15 sätestatakse toetuse maksmise kord.

Toetus makstakse toetuse saajale välja siis, kui ta on elektrisõiduki nn välja ostnud ehk tasunud müüjale ostu-müügilepingu alusel elektrisõiduki kogumaksumuse. Tasumist tõendav dokument tuleb esitada KIKile E-toetuse süsteemi kaudu. Kui toetuse saaja kasutab sõiduki soetamiseks liisingut, tehakse väljamakse liisinguandjale. Enne väljamakset peab toetuse saaja olema liisinguandjale tasunud minimaalselt 5000 euro suuruse sissemakse ja selle tasumist tõendava dokumendi KIKile esitanud.

Maksetaotlus esitatakse E-toetuse keskkonnas ja abikõlblikkuse perioodil.

Sätestatakse dokumentide loetelu, mis tuleb maksetaotlusega koos esitada. Maksetaotlusega koos tuleb esitada lõpparuanne.

Üldjuhul makstakse toetus välja 30 päeva jooksul maksetaotluse ja lõpparuande esitamisest.

Kui maksetaotluses esineb puudus, teavitab KIK sellest toetuse saajat, kes peab puuduse kõrvaldama. Kui puudust ei kõrvaldata tähtjaks, võib KIK esmalt peatada maksetaotluse menetlemise ja anda täiendava tähtaja puuduse kõrvaldamiseks ning kui puudusi ei kõrvaldata mõistliku aja jooksul, tunnistada taotluse rahuldamise otsuse kehtetuks, millega toetuse saaja kaotab õiguse toetust saada.

Kui maksetaotluse menetlemise käigus selgub, et soetatud elektrisõiduk ei vasta kõikidele nõuetele, toetust välja ei maksta.

Paragrahvis 16 sätestatakse toetuse saaja kohustused.

Toetuse saaja kohustub abikõlblikkuse perioodil sõlmima auto ostu-müügilepingu, tasuma sõiduki eest omaosaluse või tegema (vähemalt) liisingu sissemakse, registreerima auto Maanteeametis enda omandisse või valdusesse liisingu korral, saama auto reaalselt enda valdusesse ning esitada KIKile maksetaotluse ja lõpparuande.

Elektrisõidukiga tuleb läbida vähemalt 80 000 km ja seda nelja aasta jooksul toetuse väljamaksmisest arvestades. 80 000 km võib läbida vähem kui nelja aasta jooksul. Sellest kilometraazist tuleb sõita vähemalt 80% Eestis.

Sõiduk tuleb toetuse väljamakse saamiseks registreerida Eesti Maanteeametis ja elektrisõiduk peab olema Eesti Maanteeameti registris arvel vähemalt neli aastat toetuse saamisest. Vastasel korral nõuab KIK toetuse tagasi. Eesti registreeringu nõue tagab Eesti transpordisektori keskkonnamõju vähendamise eesmärki, sest võib eeldada, et Eesti Maanteeametis registreeritud auto peamine kasutuskoht on Eesti territoorium. Nõue on eelnõukohases määruses selgelt väljendatud, sest see piirab toetusest soetatud elektriautode püsivat kasutamist mõnes teises riigis.

Lubatud on soetatud sõiduki rendile andmine, autojagamine, sõidujagamine, taksona kasutamine jmt tegevus.

Toetuse saaja on kohustatud vastama KIKi esitatavatele küsimustele kogu kohustuste kehtivuse perioodil, st nelja aasta jooksul toetuse väljamaksmisest või kuni läbisõidunõude täitmiseni.

Kui toetuse saaja võõrandab elektrisõiduki või annab elektrisõiduki soetamiseks sõlmitud liisingulepingust tulenevad vastutava kasutaja õigused ja kohustused üle enne nelja aasta möödumist toetuse saamisest arvates, välja arvatud juhul, kui elektrisõiduki läbisõit enne nelja aasta möödumist sõiduki soetamisest arvates on vähemalt 80 000 kilomeetrit peamiselt Eestis, ning elektrisõiduki uus omanik või liisingulepingu ülevõtja ei nõustu toetusega kaasnevaid

kohustusi üle võtma või ei vasta käesolevas määruises taotlejale esitatud tingimustele, tuleb toetus tagasi maksta. Sel juhul teeb KIK taotluse rahuldamise otsuse kehtetuks tunnistamise otsuse ja nõuab toetuse tagasi.

Kui toetuse saaja ei soovi lasta oma elektrisõidukile paigaldada Eestis läbitavate kilomeetrite arvestamiseks GPS-seadet, tuleb toetuse saajal kord aastas edastada KIKile läbitud kilomeetrite summa ning lisaks peab toetuse saaja valmis olema kahe päeva jooksul kontrollimiseks auto ette näitama KIKi töötajale selleks kokkulepitud asukohas. KIKi kontorid asuvad Tallinnas, Paides, Jõgeval, Viljandis, Haapsalus, Pärnus, Kärdlas, Valgas, Tartus, Räpinas, Võrus, Jõhvis <https://kik.ee/et/kontaktid>. See kontrollimeede tagab ülevaate toetusega soetatud sõidukite viibimiskohast.

Toetuse saajal on võimalus hoida oma valduses olevas elektrisõidukil GPS-seadet. Kui toetuse saaja on nõus GPS-seadme paigaldamisega, paigaldatakse see sõidukile viivitamata pärast toetuse saamist KIKi poolt teavitatud teeninduspunktis. GPS-seadme hangib KIK ja selle maksumuse tasub KIK. Seda tuleb kasutada neli aastat või kuni sõidukiga on läbitud 80 000 km peamiselt Eestis. GPS-seadmest tuleb KIKile teave ainult läbitud kilomeetrite kohta ja väljaspool Eestit läbitud kilomeetrite kohta. Kus täpselt ja millal auto liigub, selle jälgimise teenust KIK ei hangi, seda keegi jälgida ei tohi. Andmete töötlemisel täidetakse isikuandmete kaitse seaduses, selle rakendusaktides ja Euroopa Liidu isikuandmete kaitse üldmääruises (EL 2016/679) sätestatud nõudeid.

GPS-seadme paigaldamise eesmärk on koguda andmeid Eestis läbitud kilomeetrite kohta, et hinnata toetuse abil saavutatavat CO₂ heitkoguste vähendamist, mis tekib elektrijõul sõitmisest fossiilse kütuse kasutamise asemel. Kui toetuse saaja võõrandab sõiduki enne nelja aasta möödumist või enne läbisõidunõude täitmist, peab toetuse saaja tagama, et sõiduki uus omanik on nõus toetuse saajaga samadel tingimustel taluma sõidukil GPS-seadet. Vastasel korral võib KIK nõuda toetuse tagasi GPS-seadme maksumuse ulatuses.

Toetuse saajal on toetuse saamisega seotud dokumentide säilitamise kohustus kuni neli aastat toetuse väljamaksmisest. Samuti on toetuse saajal kohustus alluda KIKi järelevalvele sama perioodi vältel. Selleks tuleb muu hulgas väljastada KIKile tema nõudmisel asjakohased dokumendid kolme tööpäeva jooksul. Samuti on toetuse saajal kohustus informeerida KIKi kõikvõimalikest takistustest ja olukordadest, mis takistavad toetuse saajal kohustusi täita. Teavitamiskohustus täidab eelkõige probleemidele kiire lahenduse leidmise eesmärgi, et olukord ei kujuneks rikkumiseks, mida tuleb tagasinõudega sanktsioneerida. Näiteks kui toetuse saaja pole saatnud KIKile koopiaid omandatud elektri päritolutunnistustest, tuleb seda KIKi nõudmisel viivitamata teha. KIKi tuleb informeerida kohtumenetlusest, tegevuse peatamisest, majandusraskustest, likvideerimisest, ümberkujundamisest jms. Samuti tuleb KIKi viivitamata teavitada, kui on soov auto kasutajat või omanikku vahetada, siis KIK saab nõustada, kuidas seda on lubatud teha.

Toetuse saaja kohustub elektrisõiduki kindlustama juba valduse toetuse saajale ülemineku ajaks. Elektrisõiduki hävimise, varguse või röövimise korral nõutakse toetus tagasi, arvestades kindlustushüvitise suurust ja auto ajalise kasutuse proportsiooni. St toetus nõutakse tagasi arvestusega, et auto kasutamise kohustus on neli aastat ja kui palju sellest kohustusest veel täitmata on protsentuaalselt ja sama protsenti kohaldatakse tagasinõutava summa leidmiseks väljamakstud toetusest. Sealjuures kindlustushüvitist ei ületata. Sõiduki hävimise, röövimise või varguse korral on toetuse saajal alati õigus asendada toetusest soetatud vara samaväärse varaga. Sealjuures pole oluline, kas selleks kasutatakse muu hulgas ka kindlustushüvitist või mitte. Vähemalt samaväärse või parema sõidukiga asendamise korral toetust tagasi ei nõuta, samuti ei pikene esialgne nelja-aastane kasutusaeg.

Kui toetuse saaja läbib elektrisõidukiga peamiselt Eestis 80 000 km, vabaneb ta kohustusest kasutada sõidukit neli aastat.

Paragrahvis 17 sätestatakse elektri päritolutunnistuste kasutamise kohustus.

Elektrituruseaduse § 58¹ kohaselt on päritolutunnistus elektrooniline dokument, mille põhivõrguettevõtja annab tootjale tootja taotluse alusel ja mis tõendab, et elektrienergia on toodetud taastuvast energiaallikast või tõhusa koostootmise režiimil.

Toetuse saajal on toetuse andmise eesmärki silmas pidades kohustus kasutada elektrisõiduki laadimiseks ainult taastuvatest energiaallikatest toodetud elektrienergiat. Selle tõendamiseks peab taotleja vastavalt auto energiakulu ulatuses soetama päritolutunnistusi.

Päritolutunnistuste koopiad tuleb esitada KIKile E-toetuse keskkonna kaudu vähemalt ühe korra aastas. Kui toetuse saaja ei ole seda teinud, siis KIK tuletab meelde ja seda tuleb teha viivitamata meeldetuletuse saamisest. Päritolutunnistusi tuleb soetada esimese 80 000 kilomeetri läbimiseks kasutatud energiakulu ulatuses.

Paragrahvis 18 sätestatakse toetuse tagasinõudmise ja taotluse rahuldamise otsuse muutmise tingimused ja kord.

Taotluse rahuldamise otsuse muutmise võib algatada nii KIK kui ka toetuse saaja. Toetuse saaja esitab muutmise avalduse koos põhjendustega kirjalikult E-toetuse keskkonna vahendusel KIKile. Kui taotluse rahuldamise otsuse muutmise algatab KIK, saadetakse teave planeeritava muutmise otsuse kohta toetuse saajale tutvumiseks. Taotluse rahuldamise otsust võib muuta ainult juhul, kui sellega ei kaasne projekti tulemuse saavutamata jäämine. Projekti tulemus on Eesti transpordisektoris vähenev CO₂ emissioon. Seega projekti ei saa muuta nõnda, et auto jääb soetamata või autoga ei sõideta nõutud kilometraaži Eestis.

Kui toetuse saaja rikub oma kohustusi, tuleb KIKil toetus tagasi nõuda. Toetus nõutakse rikkumise ulatusest lähtudes tagasi kas osaliselt või täies ulatuses. Alus toetuse tagasinõudmiseks tuleb AÕKSi §-st 182¹. Nimetatud normi kohaselt nõutakse toetus tagasi juhul, kui pärast toetuse väljamaksmist selgub, et toetuse saaja on teadlikult esitanud valeandmeid, ei ole täitnud toetuse väljamaksmise aluseks olevaid nõudeid, ei ole kasutanud toetust sihipäraselt, ei täida toetuse saaja kohustusi.

Eelnõukohases määruses on täpsustatud, millistel juhtudel tehakse tagasinõue:

- ilmneb asjaolu, mille korral taotlust ei oleks rahuldatud. Kui ilmneb selline asjaolu, et toetust ei oleks saanud konkreetsele toetuse saajale või sõiduki ostmiseks määrata, siis nõutakse üldjuhul kogu toetus tagasi. Kui asjaolu eksisteeris toetuse andmise otsuse tegemise ajal, siis nõutakse alati kogu toetus tagasi;
- toetuse saaja on jätnud osaliselt või täielikult täitmata kohustuse või nõude ja see on mõjutanud kulu abikõlblikkust. Toetus nõutakse täies ulatuses tagasi, kui elektrisõiduk ei vasta kehtestatud nõuetele;
- toetuse saaja ei täida taotluse rahuldamise otsuses või õigusaktides sätestatud või ei kasuta toetust ettenähtud tingimustel. Kui toetuse saaja ei täida eelnõukohasest määrusest tulenevaid kohustusi, nõutakse toetus vastavalt rikkumise ulatusele tagasi;
- ilmneb, et projekti eesmärkide saavutamine ei ole võimalik või projekti tegevuste tähtaegu ei ole järgitud. Näiteks autot ei ole ostetud või saadud kätte abikõlblikkuse perioodil ja see selgub pärast toetuse väljamaksmist;
- toetuse saaja avaldust taotluse rahuldamise otsuse muutmise kohta ei rahuldata ja toetuse saajal ei ole toetuse kasutamist ettenähtud tingimustel võimalik jätkata;
- toetuse saaja esitab avalduse toetusest loobumise kohta. Kui toetuse saaja ei soovi mingil põhjusel pärast toetuse taotluse rahuldamist projekti ellu viia, esitab ta E-toetuse süsteemi kaudu avalduse toetusest loobumise kohta. Seejärel teeb KIK taotluse rahuldamise otsuse kehtetuks tunnistamise otsuse ja kui toetus on välja makstud, siis nõuab toetuse tagasi. Kui toetust välja makstud ei ole, tunnistatakse otsus lihtsalt kehtetuks;

- elektrisõiduki kasutamine Eestis lõpetatakse enne nelja aasta möödumist toetuse väljamaksmisest arvates (ja elektrisõiduk ei ole läbinud 80 000 km peamiselt Eestis). Kui toetuse saaja lõpetab auto kasutamise Eestis sõitmiseks enne nelja aasta möödumist toetuse saamisest, nõutakse toetus proportsionaalselt tagasi. Sealjuures arvestatakse proportsiooni määramisel ka läbisõidukohutuse täitmist. Sõiduki kasutamise võib lõpetada enne nelja aasta täitumist, kui sõidukiga on läbitud 80 000 km peamiselt Eestis, sel juhul toetust tagasi ei nõuta;
- toetuse saaja võõrandab elektrisõiduki või annab elektrisõiduki soetamiseks sõlmitud liisingulepingust tulenevad vastutava kasutaja õigused ja kohustused üle enne nelja aasta möödumist toetuse väljamaksmisest arvates, välja arvatud juhul, kui elektrisõiduki läbisõit on vähemalt 80 000 kilomeetrit peamiselt Eestis või elektrisõiduki uus omanik või liisingulepingu ülevõtja nõustub toetusega kaasnevad kohustused üle võtma ning sealjuures vastab käesolevas määruses taotlejale esitatud tingimustele. Enne sõiduki võõrandamist või liisingulepingu üleandmist tuleb toetuse saajal oma soovist KIKi teavitada. KIK väljastab täitmiseks avalduse blanketi. KIK kontrollib tingimuste täitmist ja uue valdaja nõuetele vastavust ning teavitab toetuse saajat muudatuse lubatavusest või mittelubatavusest ja teeb 20 tööpäeva jooksul vastava otsuse;
- toetuse saaja ei taga, et elektrisõiduk on Maanteeameti liiklusregistris registreeritud nelja aasta jooksul toetuse väljamaksmisest, välja arvatud juhul, kui registrist kustutamise tingivad õigusaktis sätestatud nõuded. Sel juhul eeldatakse, et sõiduki peamine kasutuskoht ei ole Eesti ja toetus nõutakse tagasi proportsionaalselt, arvestades nelja-aastasest kohustuse kehtivuse perioodist maha liiklusregistris arvel oldud aeg.

Tagasinõude protsent määratakse rikkumise raskuse järgi. See tähendab, et KIK hindab eelkõige rikkumise mõju meetme eesmärgi saavutamisele.

Kui toetuse saaja ei sõida elektrisõidukiga nelja aasta jooksul vähemalt 80 000 km, nõutakse vastavas proportsioonis toetus tagasi. KIKil on võimalik läbisõidukohutuse aega põhjendatud juhul pikendada.

Eelnimetatud juhtudel muudetakse vastavalt ka taotluse rahuldamise otsust või tunnistatakse otsus kehtetuks. Enne toetuse tagasinõudmist kuulatakse toetuse saaja ära ehk antakse toetuse saajale võimalus tagasinõudeotsusele vastu vaielda. Formaalselt saadetakse taotluse rahuldamise otsuse muutmise või kehtetuks tunnistamise otsuse eelnõu toetuse saajale arvamuse ja vastuväidete esitamiseks HMSi § 40 kohaselt. Esitatavate väidete tõendamiseks tuleb lisada dokumendid.

Toetuse tagasinõudmise otsuse võib teha kümne aasta jooksul toetuse andmise otsuse tegemise päevast arvates.

Kui toetuse saaja ei ole tagastanud toetuse summat tähtajaks, on ta kohustatud maksuma tähtpäevaks tasumata summalt viivist 0,1 protsenti iga toetuse tagasimaksmisega viivitatud kalendripäeva eest, kuid kogusummas mitte rohkem kui tagasinõutav toetuse summa. Toetuse tagasimaksmisel laekunud maksetest loetakse kõigepealt tasutuks viivis, seejärel tagastamisele kuuluv toetus.

Toetuse tagasinõudmise otsus on sundtäidetav AÕKSi § 182¹ lõike 3 kohaselt ja täitemenetluse seadustiku § 2 lõike 1 punkti 21 tähenduses. See tähendab, et kui toetust 60 päeva jooksul otsuse avaldamisest E-toetuse süsteemis tagasi ei maksta, annab KIK otsuse kohtutäiturile sundtäitmiseks.

III. EELNÕU VASTAVUS EUROOPA LIIDU ÕIGUSELE

Toetus on vähese tähtsusega abi. Eelnõus ei ole vastuolusid Euroopa Liidu õigusaktidega.

IV. MÄÄRUSE MÕJU

Määruse üldine mõju.

Toetuse eesmärk on vähendada transpordi saastekoormust ja suurendada taastuvenergia kasutamist transpordis elektrisõidukite (autode ja väikekaubikute) kasutuselevõtmisega.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/842 ehk nn jagatud kohustuse määruse kohaselt tuleb Eestil vähendada kasvuhoonegaaside heidet transpordi, väikeenergeetika, põllumajanduse, jäätmemajanduse ning tööstuslike protsesside sektorites aastaks 2030 kokku vähemalt 13% võrreldes 2005. aastaga. Transport andis 2017. aastal ligi 40% nimetatud sektorite koguheitest, olles sellega suurim heite põhjustaja. Sektorisiselt on ülekaalukalt suurim panustaja maanteetransport 96%ga heitest, millest omakorda 65% moodustab sõiduautode heide. Aastal 2017 oli uute registreeritud sõiduautode keskmine CO₂-heide Eestis ELi kõrgeim (132,8 g CO₂/km) ning ületas ainsana Euroopa Liidu sihttasut 130 g CO₂/km. Domineerivad bensiiniautod, kuid aja jooksul on oluliselt suurenenud diiselaute osakaal. Elektrisõidukite oluliselt väiksem energiatarbimine võrreldes sisepõlemismootoriga sõidukitega omab positiivset mõju CO₂ ja õhusaasteainete (eelkõige peenosakeste PM_{2,5} ja lämmastikoksiidide) heitkoguste vähenemisele. Elektrisõidukite kasutuselevõtmise toetamine on positiivse mõjuga meetmena välja toodud ka 2019. aastal kinnitatud teatavate õhusaasteainete heitkoguste vähendamise riiklikus programmis aastateks 2020–2030.

Sihtrühm: Eestis registreeritud juriidilised isikud, kelle äritegevuses on tarvilik rohke autosõit, ning Eesti isikukoodi omavad füüsilised isikud, kes sõidavad isikliku autoga vähemalt 20 000 km aastas.

Mõju halduskoormusele.

Määrusega ei kaasne ettevõtjatele ega kodanikele ühtegi uut kohustust riigi ees, seega standardkulu mudeli mõistes halduskoormust ei lisandu. Toetuse saamisega kaasneb kohustus toetuse kasutamisest aru anda, kuid see on lahendatud toetuse saaja vaatest võimalikult vähe koormavalt GPS-seadmega, mis paigaldatakse toetuse abil soetatud elektrisõidukile. GPS-seade edastab rakendusüksusele teavet läbitud kilometraaži kohta ning selle kohta, kui palju sõiduk on kilomeetreid läbinud väljaspool Eesti territooriumi. GPS-seadme eest tasub KIK.

Mõju majandusele ja ettevõtluskeskkonnale.

Rahastamise tulemusel soetatakse eeldatavalt vähemalt 223 elektrisõidukit. Toetusprotsent on auto maksumusest maksimaalselt ca 10 protsenti, ülejäänud osa tuleb toetuse saajal maksta omavahenditest või kasutada liisingut. Toetuse andmine aktiveerib Eesti elektrisõidukite müügiturgu ning avaldab mõju ka laadimistaristu arengule. Toetust antakse taotluste laekumise tempos, seega kogu tellimust ei paisata turule korraga. Arvestuslikult tasub keskmise elektrisõiduki ost kasutajale ära võrreldes fossiilset kütust kasutava autoga umbes 100 000 km läbimisel. Mistõttu võib kaasnevaks mõjuks lugeda ka toetust saavate ettevõtjate ja eraisikute transpordikulude vähenemise.

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

Võimalikult suure mõju saavutamiseks on ostutoetus suunatud suure transpordivajadusega äriühingutele ning füüsilistele isikutele. Toetuse saamise tingimuseks on, et sõidukiga läbitakse nelja aasta jooksul toetuse väljamaksmisest 80 000 kilomeetrit. See tähendab, et keskmiselt läbitakse aastas 20 000 km. Sellest vähemalt 80% ehk 16 000 km tuleb läbida Eestis, et tagada kütuste kokkuhoid Eesti transpordisektoris ning vähendada õhusaastet Eesti territooriumil.

Toetuse abil soetatava 223 elektriauto eeldatav otsene mõju CO₂ emissiooni vähenemisse on nelja aasta jooksul ca 3500 tonni, arvestades bensiini- ja diiselmootori kogust, mis jääb orienteeruvalt tarbimata. Ühtlasi omandavad toetuse abil soetatud elektrisõidukite omanikud kohustuslikult ka taastuvenergia sertifikaate samas ulatuses sõiduks kulutatud energiale. Taastuvenergia sertifikaadid tõestavad energiasüsteemi bilansis kasutusel oleva taastuvenergia kasutamist eri valdkondades.

Kokkuvõttes saavutatakse rohkemate elektriautode kasutuselevõtmise tulemusel suurem positiivne mõju keskkonnale ja määruse eesmärkide täitmine. Määruse jõustudes on võimalik elektrisõidukite soetamiseks ettenähtud toetusi välja maksta kuni 2020. aasta lõpuni, mis tagab eesmärgi saavutamise CO₂ emissiooni vähendamise ning taastuvenergia osakaalu suurendamisega transpordisektoris.

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

Määruse rakendamisega kaasnevad riigieelarvele kulud 1,2 miljoni euro ulatuses (600 000 esimene taotlusvoor). Selle sees on KIKi meetme rakendamise tasu 3 protsenti vahendatavalt summalt. Samuti soetab KIK meetme mõju seiramiseks autodele GPS-jälgimisseadmed ligikaudse kogumaksumusega maksimaalselt 9000 eurot, millele lisandub infosüsteemi kasutamise tasu nelja aasta kohta eeldatavalt 33 000 eurot. Need kulud kantakse samuti meetme eelarvest. Seadmed hangib RHSis sätestatud korras KIK. Arvestuslikult planeeritakse meetmest toetada vähemalt 223 elektrisõiduki soetamist. Ettevõtjatele kaasnevad kulud on minimaalsed, koosnedes toetuse taotluse esitamiseks tehtavatest personalikuludest.

VI. MÄÄRUSE JÕUSTUMINE

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

VII. EELNÕU KOOSKÕLASTAMINE, HUVIRÜHMAD KAASAMINE JA AVALIK KONSULTATSIOON

Eelnõu esitatakse kooskõlastamiseks ministeeriumitele eelnõude infosüsteemi EIS kaudu ning arvamuse avaldamiseks järgmistele asutustele ja huvirühmadele: Eesti Kaubandus-Tööstuskoda, Tarbijakaitseamet, Andmekaitse Inspeksioon, Autode Müügi- ja Teenindustevõtete Eesti Liit, Taksoliit, Eesti Liisingühingute Liit, Autoettevõtete Liit, Maanteeamet, Tallinna Taksojuhtide Liit, Kuressaare Taksojuhtide Ühing K-Takso, Narva Linna Taksojuhtide Liit, Eesti Turvaettevõtete Liit, Eesti Elektritööstuse Liit, Elering AS, Eesti Kindlustusseltside Liit, Eesti Taastuvenergia Koda.

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