

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

## **1. SISSEJUHATUS**

### **Sisukokkuvõte**

Eelnõukohase määrusega kehtestatakse toetuse andmise tingimused nullheitega sõidukite soetamiseks. Sõidukite toetuse eesmärk on vähendada Eesti transpordisektori CO<sub>2</sub> ja teiste saasteainete emissiooni ja parandada seeläbi keskkonnaseisundit ning edendada alternatiivsete kütuste kasutuselevõttu, et vähendada sõltuvust fossiilsetest kütustest. Samuti on toetuse andmise eesmärk motiveerida isikuid kasutusele võtma nullheitega sõidukeid fossiilkütust kasutavate sõidukite asemel. Toetust saavad taotleda Eestis registreeritud juriidilised isikud ning Eesti isikukoodi omavad füüsilised isikud. Toetust antakse nii täiselektriliste (sh vesiniku kütuse elemendiga) sõiduautode ja väikekaubikute ning elektriliste kastiga jalgrataste ostmiseks. Ühe täiselektrilise sõiduauto ja väikekaubiku ostutoetus juriidilisele isikule on 4000 eurot ja füüsilisele isikule 5000 eurot, elektrilise kastiratta ostutoetus on juriidilisele isikule kuni 50 % ostuhinnast, kuid mitte rohkem kui 1000 eurot ja füüsilisele isikule kuni 50% ostuhinnast, kuid mitte rohkem kui 1200 eurot. Kuna toetamise eesmärk on CO<sub>2</sub> heitkoguste vähendamine Eestis, tuleb toetuse abil soetatud M1 ja N1 kategooria sõidukiga sõita peamiselt Eesti territooriumil. Toetuse andmise mõjuna nähakse ka elektrisõidukite järelturu aktiveerumist, millest peaksid eelkõige kasu lõikama eratarbijatest elektrisõidukite soetamise sooviga inimesed. Toetust vahendab Sihtasutus Keskkonnainvesteeringute Keskus (KIK). Meetme eelarve on 9 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) kliimaosakonna nõunik Maris Arro (maris.arro@envir.ee; 626 2986), KIKi toetuste ja teenuste osakonna projektikoordinaator Lauri-Indrek Tummeleht (lauri-indrek.tummeleht@kik.ee; 627 4318). Eelnõu õigusekspertiisi tegid KIKi jurist Jaanika Vilde (jaanika.vilde@kik.ee; 627 4117) ja KeMi jurist Rene Lauk (rene.lauk@envir.ee; 626 2948).

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

**Paragrahvis 1** sätestatakse määruse reguleerimisalana toetuse andmise tingimused ja kord. Eesmärk on vähendada Eesti transpordisektoris CO<sub>2</sub> emissiooni, propageerida elektritransporti ja vähendada välisõhu saasteainete emissiooni.

Toetust antakse ettevõtjale 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 meetmest taotletava toetusega ületada 100 000 eurot. Meetmest 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 (RAR).

**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.

Lähtudes vähese tähtsusega abi andmise regulatsioonist (komisjoni määrus (EL) 1407/2013), sätestatakse KIKile kohustus säilitada abi andmisega seotud dokumente kümme aastat.

**Paragrahvi 3** kohaselt tuleb KIKi otsuse peale vaie esitada KIKile. Vaide lahendab KIK. Vaide lahendamise õigus on KIKil haldusmenetluse seaduse (HMS) § 73 lõike 2 alusel. Samuti on vaide lahendamise õigus ja kohustus antud KIKile halduslepinguga.

**Paragrahvi 4** kohaselt on toetatav tegevus täiselektrilise, sh vesiniku kütuse elemendiga M1 või N1 kategooria sõiduki ja L1e-A kategooria sõiduki müügilepingu alusel omandamine või liisingulepingu alusel kasutusse võtmine. See tähendab seda, et sõiduki valdus on taotlejale üle läinud. Ainult sõlmitud müügilepinguga, mille alusel alles oodatakse sõiduki kätte saamist, taotlema tulla ei saa. Toetatavaid sõidukeid tuleb kasutada peamiselt Eestis. M1 ja N1 kategooria sõidukites tuleb kasutada ainult taastuvenergiat. Tingimuste mittetäitmise korral nõutakse toetus tagasi. Määruse eelnõu väljatöötamisel arvestati, et CO<sub>2</sub> heitkoguste vähenemine tuleb saavutada Eesti transpordisektoris ehk arvestada saab ainult Eesti territooriumil tarbitud fossiilse kütuse kokkuhoidu.

**Paragrahvis 5** sätestatakse projekti elluviimise periood ehk ajavahemik, millal toetatav tegevus tuleb ellu viia. Praktikas tähendab see seda, et toetust saab tulla taotlema pärast eelnõukohase määruse jõustumist, sõidukitele, mille ostu- või liisinguleping on sõlmitud ja sõiduki valdus saadud pärast eelnõukohase määruse jõustumist, kuid mitte hiljem kui kahe kuu jooksul M1 ja N1 kategooria sõiduki registreerimisest Eesti Transpordiametis või L1e-A kategooria sõiduki valduse saamisest ehk sõiduki kättesaamisest. Sõiduki osas peab olema müügi- või liisinguleping sõlmitud ja sõiduk vastu võetud taotleja poolt. Sõiduki müügileping või liisinguleping ei tohi olla sõlmitud varem kui määruse jõustumise päev. Sõiduauto ja väikekaubiku ostu tõendatakse Eesti Transpordiameti esmase registreerimisega ning elektrilise kastiratta valduse saamist müügilepingu alusel tasumist tõendava dokumendiga.

Projekti elluviimise perioodi lõpuna sätestatakse 1. august 2033. aastal, võttes arvesse Vabariigi Valitsuse 4. novembri 2016. a määruse nr 121 „Kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise enampakkumisel saadud tulu kasutamise ja aruandluse üldtingimused“ § 3 lg 2, mis sätestab enampakkumisel saadud tulu kasutamise perioodi kestvuse. Kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise perioodi 2021–2030 enampakkumisel saadud tulu kasutamise periood lõpeb 30. novembril 2033. aastal, see tähendab, et väljamaksed peavad olema selleks kuupäevaks tehtud. Projekti elluviimise perioodi lõpuna sätestatud kuupäeva, 1. august 2033.a, seadmisel on võetud arvesse taotluse

menetlemise maksimaalne aeg 70 kalendripäeva (§11 lg 6), millele on liidetud väljamakse tegemise maksimaalne aeg 50 kalendripäeva (§15 lg 3).

**Paragrahvis 6** sätestatakse toetuse suurused juriidiliste ja füüsiliste isikute lõikes. Juriidilisest isikust ettevõtjad eelnõukohase määruse kohaselt on äriühingud, füüsilisest isikust ettevõtjad, mittetulundusühingud ja sihtasutused. M1 ja N1 kategooria sõiduki puhul on juriidilise isiku toetus 4000 eurot ja füüsilise isiku toetus 5000 eurot. Täiendava jõuallikaga L1e-A kategooria sõiduki puhul on juriidilise isiku toetus kuni 50% ostuhinnast, kuid mitte rohkem kui 1000 eurot ühe L1e-A kategooria sõiduki kohta ja füüsiliste isiku toetus on samuti kuni 50% ostuhinnast, kuid mitte rohkem kui 1200 eurot. Toetuse suuruste määramisel on võetud arvesse nii toetatavate sõidukiliikide soetusmaksumust kui ka eraisikute toetuselt tulumaksu kinnipidamist. Sealjuures tuleb silmas pidada, et § 9 lõike 1 punkti 9 ja 10 järgi ei toetata selliste M1 ja N1 kategooria sõidukite ostmist, mille maksumus on M1 kategooria sõiduki puhul üle 60 000 euro ja N1 kategooria sõiduki puhul üle 80 000 euro (käibemaksuta). Üks ettevõtjast taotleja võib sealjuures taotleda toetust kuni 15 sõiduki (sõiduauto või väikekaubikut) ja kuni 15 elektrilise kastiga jalgratta ostmiseks. Piirangu eesmärk on õhutada arvuliselt rohkem ettevõtjaid elektrisõidukeid kasutusele võtma. Kui 15 sõiduki piirangut ei seataks, siis on võimalik, et ettevõtjad, kes on elektrisõidukite majanduslikus otstarbekuses veendunud või seda kogunud, võtavad suure osa toetusest ja jääb täitmata toetuse andmise üks eesmärkidest, nimelt elektrisõidukite kasutuselevõtu populariseerimine. Elektrilistele kastiratastele on seatud piirang selleks, et võimalikult paljud ettevõtted vähendaksid autostumise survet ja soodustaksid elektriliste kastirataste kasutamist nt posti- ja kullerteenuste pakkumisel linnades. Kui ettevõtjast taotleja soovib soetada kolm või rohkem M1 ja N1 kategooria sõidukit, seatakse tingimused ettevõtja müügitulule (§ 7 lg 6), kui ettevõtjast taotleja soovib soetada viis või rohkem M1 ja N1 kategooria sõidukit, seatakse tingimused ettevõtja majandusnäitajatele, sealhulgas laenuteenindamise võimele. Nõuded kehtestatakse vastavalt kolmandast ja viiendast sõidukist, et mitte liigselt piirata alustavate ettevõtete võimalusi toetuse taotlemiseks. Piirangud on seatud ühele ettevõtjale, mitte kontsernile või muul viisil seotud ettevõtetele. Piirangute eesmärk on veenduda suurema riigi poolse toetuse andmisel ettevõtja jätkusuutlikkuses ja seekaudu võimes kasutada sõidukeid vähemalt 4 aastat, mis tagab üldjuhul piisava läbisõidu sõiduki toetamise õigustamiseks.

Füüsiline isik võib taotleda toetust ühe elektrisõiduki (sõiduauto või väikekaubiku) soetamiseks ja ühe elektrilise kastiga jalgratta soetamiseks. Seda põhjusel, et toetuse andmise eesmärk on süsinikdioksiidi emissiooni vähendamine säästvate transpordivahendite ja liikumisviiside propageerimise toel.

Kulu on rahastatav kuni 4000/5000 euro ulatuses, kui see on abikõlblik. Abikõlblik on kulu, kui see on tekkinud nõuetele vastava sõiduki ostmisel ja sõiduki valduse saamisel pärast käesoleva määruse jõustumist. Nõuded elektrisõidukile on sätestatud §-s 9.

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. Tulumaksuäär on 20 protsenti. Tulumaksu peab kinni KIK enne toetuse väljamaksmist. KIK esitab asjakohased andmed Maksu- ja Tolliametile.

Toetuse saamiseks peab M1 või N1 kategooria sõiduk olema soetatud:

- Autode Müügi- ja Teenindustevõtete Eesti Liidu (AMTEL) poolt tunnustatud automüüjalt. AMTEL (asutatud 1993. a) on Euroopa Autotootjate Assotsiatsiooni (European Automobile Manufacturers Association - ACEA) ja Eesti Kaubandus-Tööstuskoja liige. AMTEL on Eesti Vabariigi põhiline koostöö- ja kõnepartner autoduse arengut ja korrastamist, maksustamist

ning autoturгу ja järeлteenindust puudutavates küsimustes. AMTEL on välja töötanud ja rakendanud kvaliteedimärgi „Tunnustatud automüüja“, mis loob ostjatele ning ka toetuse väljastajale turvalisuse, et müügiettevõtte ning toode ja teenus on kvaliteetsed ja järjepidevad. Olulisemad kriteeriumid kvalifitseerumiseks on finants- ja maksudistsipliini ning -reeglite järgimine ning korrektsus automüügi protsessis. Valdava osa Euroopa Liidus müüdavate ja mõõdetavate turuosa omavate automarkide ametlikest maaletoojatest või edasimüüjatest on AMTEL hinnanud kvaliteedimärgiga „Tunnustatud automüüja“. Tunnustatud automüüjate nimekirja leiab siit: <https://www.amtel.ee/tunnustatud-automuujad/>; või

- automüüjalt, kellega Transpordiamet on sõlminud liiklusseaduse § 191 lõike 1 alusel halduslepingu; või
- sõidukite valmistajalt, ametlikult esindajalt või valmistaja või ametliku esindaja poolt tunnustatud edasimüüjalt, kes on pärit Euroopa majanduspiirkonna riigist või Šveitsist.

Toetuse andmine peab olema läbipaistev ja riskivaba, seetõttu on põhjendatud toetada selliste M1 ja N1 kategooria sõidukite ostu, mis on ostetud eelviidatud nn kontrollitud ettevõtjatelt. Sellise meetme abil on toetuse väljamaksjal ehk KIKil võimalik liigselt halduskoormust võtmata veenduda, et toetusest on soetatud nõuetele vastav sõiduk, millele tootja on taganud korrektse ja toimiva järeлteeninduse. Lisaks välistab kontrollitud müüja juurest ostmise võimalikke toetusega seotud pettusi ning ettevõtja kvaliteedikontroll tagab ostja jaoks selle, et müüja taust on kontrollitud ja ostetud sõidukile pakutakse nii garantiid kui teenindust.

Kui toetuse taotleja ei soovi M1 või N1 kategooria sõidukit soetada AMTELi tunnustatud automüüjate nimekirjas olevalt automüüjalt või automüüjalt, kellega Eesti Transpordiamet on sõlminud liiklusseaduse § 191 lõike 1 alusel halduslepingu, on lubatud auto soetada ka Euroopa majanduspiirkonna riigist või Šveitsist elektriauto valmistajalt, ametlikult esindajalt või valmistaja või ametliku esindaja poolt tunnustatud edasimüüjalt. Sel juhul tuleb toetuse taotlejal esitada KIKile dokumendid, mis kinnitavad automüüja vastavust kehtestatud nõuetele. KIKi kohustus on kontrollida esitatud dokumente. Samad nõuded kehtivad ka ettevõtjale, kellelt ostetakse sõiduk liisingulepingu alusel kasutusse võtmiseks.

Kuna L1e-A kategooria sõidukite müügiga tegelevatel ettevõtetel puudub analoogne tunnustussüsteem, siis selleks, et tagada, et toetust antakse ainult nõuetele vastavale elektrilisele kastiga jalgrattale, peab olema kastiga jalgratta müügileping sõlmitud vähemalt 3 aastat tegutsenud ettevõtjaga, kes on registreeritud Eestis, mõnes muus Euroopa Liidu liikmesriigis, muus Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigis või Maailma Kaubandusorganisatsiooni riigihanklepinguga ühinenud riigis.

M1 või N1 kategooria sõiduki liisinguleping peab olema sõlmitud Eesti krediidasutusega või -krediidiandjaga, välisriigi krediidasutuse filiaaliga, Eestis erandi alusel tegutseva krediidiandjaga või ülepiirilise pangateenuse pakkujaga, kes on kantud turuosaliste registrisse <https://www.fi.ee/et/pangandus-ja-krediit-0>. Liisinguleping tuleb sõlmida krediidasutusega krediidasutuste seaduse mõistes ehk krediidasutusega või sellega ühte kontserni kuuluva ettevõtjaga või välisriigi krediidasutuse filiaaliga. KIK kontrollib, et krediidasutusel on Finantsinspeksioonilt tegevusluba. Krediidiandja vahendajaid ehk kredidivahendajaid liisingulepingu partnerina ei aktsepteerita, kuna kredidivahendaja võib olla ka isik, kes vahendab krediiti, mida annab isik, kes ei tegutse oma majandus- või kutsetegevuses ja ei ole krediidiandjate- ja vahendajate seaduse tähenduses krediidiandja ning selliste isikute usaldusväärsuse kontrollimine ei ole meetme rakendamisel otstarbekusest lähtuvalt võimalik.

Toetuse saaja peab sõlmima liisingulepingu tingimusega, et esmase sissemakse suurus on vähemalt 4000 eurot. Sellise piirangu seadmine tagab toetuse andjale lisakindluse toetuse saaja finantsvõime olemasolu kohta. Sellele lisaks kannab KIK toetuse liisinguandjale.

Liisingulepingu võib lõpetada varem kui neli aastat, tingimusel, et liisinguvõtjast saab sama sõiduki omanik ning toetuse saaja kasutab sõidukit kokku neli aastat.

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

Liisingulepinguga kohustub liisinguandja omandama liisinguvõtja poolt määratud müüjalt teatud eseme (liisinguese) ja andma selle liisinguvõtja kasutusse, liisinguvõtja kohustub aga maksma liisinguese kasutamise eest tasu. Rendilepinguga kohustub üks isik (rendileandja) andma teisele isikule (rentnik) kasutamiseks rendilepingu eseme ning võimaldama talle rendilepingu esemest korrapärase majandamise reeglite järgi saadava vilja. Rentnik on kohustatud maksma selle eest tasu (renti). Üldjuhul kasutatakse Eestis sõidukite ostmise finantseerimiseks liisingulepinguid. Kui rendileping on sõlmitud tingimustel, mis täidavad lisaks määruse tingimustele ka liisingulepingu tingimused, siis võib tehingut finantseerida ka rendilepingu alusel või mõne muu taolise lepingu alusel.

**Paragrahvis 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>. Äriühing on äriregistrisse kantud äriühing, usaldusühing, osaühing, aktsiaselts ja tulundusühistu. KIK kontrollib, kas taotleja on registreeritud e-äriregistris. Kui taotlejat ei ole e-äriregistris, 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.

Toetust ei saa taotleda riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutused, avalikud-õiguslikud juriidilised isikud ja põhiseaduslikud institutsioonid. Kuna meetme eelarvelisest piiratud tingitult on otstarbekas suunata toetusmeede kitsamalt ainult erasektoris nullheitega sõidukite kasutusele võtmisele.

M1 ja N1 kategooria sõidukile ei saa toetust taotleda *Eesti Transpordiameti või AMTELi poolt kontrollitud automüüja* või Euroopa majanduspiirkonna riigi või Šveitsi sõidukite valmistaja, ametlik esindaja või valmistaja või ametliku esindaja poolt tunnustatud edasimüüja. Samuti ei saa M1 ja N1 kategooria sõidukile toetust taotleda tulla äriühing, kelle ettevõtte põhi- või kõrvaltegevus vastab Eesti majanduse tegevusalade klassifikaatori (EMTAK 2008) koodile 4511: Sõiduautode ja väikebusside (täismassiga alla 3,5 t) müük.

Piirangu põhjus seisneb toetusmeetme eesmärki „nullheitega sõidukite kasutamise propageerimine“ panustamises. Autode müügiga tegelevad ettevõtjad ei vaja riigi toetust selleks, et veenduda elektrisõidukite või vesinikusõidukite kasutusmugavuses ja otstarbekuses. Küll aga on võimalik kõnesolevatel ettevõtjatel taotleda toetust kastiratta ostmiseks.

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

Sama kulu hüvitamiseks ei tohi taotleja olla varem toetust saanud. Seda kontrollitakse e-toetuse keskkonnas.

Ettevõtjast taotleja/toetuse saaja võib ühe taotluse esitamisega taotleda toetust mitme sõiduki ostmiseks. Samas võib ettevõtjast taotleja/toetuse saaja esitada ka mitu taotlust ühes taotlusvoorus elektrisõiduki ostmiseks toetuse saamiseks. Olenemata ettevõtja esitatud taotluste

arvust, ei anta ühele ettevõtjale toetust rohkem kui 15 M1 või N1 kategooria sõiduki soetamiseks ega rohkem kui 15 L1e-A kategooria sõiduki soetamiseks.

Kui taotleja suhtes on mõni rakendusüksus või toetuse vahendaja teinud varem toetuse tagasinõude, peab olema toetus tagasi makstud. Seda kontrollib KIK e-toetuse keskkonnas.

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

Kui ettevõtjast taotleja soovib toetust kolme või enama M1 või N1 kategooria sõiduki ostmiseks, peab taotleja kolme viimase majandusaasta keskmine müügitulu põhi- või kõrvaltegevuses olema vähemalt 75 000 eurot keskmiselt ühe aasta kohta. Kui taotleja on tegutsenud vähem kui kolm majandusaastat, peab tema müügitulu põhi- või kõrvaltegevuses olema kogu tegutsemisaja jooksul vähemalt 150 000 eurot. Lisaks on viie ja enama M1 või N1 kategooria sõiduki ostu toetamise tingimus, et viimase kahe aasta kinnitatud majandusaasta aruande kohaselt peab võlteeninduse kattekordaja (EBITDA / laenude intressi- ja põhiosamaksed) olema vähemalt 1,25 ja pikaajalise võlteeninduse kattekordaja ei tohi olla suurem kui 10,0. Võlteeninduse kattekordaja peab olema vähemalt 1,25, selleks, et ettevõtte jooksva aasta laenuteenindus oleks tagatud ning pikaajaline võlteeninduse kattekordaja peab olema vähemalt 10,0, tähendab seda, et ettevõtte poolt teenitud EBITDA katab netovõla ära 10 aastaga. Ettevõtte võlteeninduse võime on oluline selleks, et ettevõtte varasemad kohustused ning sõidukite soetamisest tulenev kohustuste kasv ei seaks ettevõtte jätkusuutlikkust ohtu. See aitab tagada projekti vara säilimise ja kasutamise projekti eesmärkidel ehk toetusraha sihipärase kasutuse. 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 meetmest taotletava toetusega ületada 100 000 eurot.

Euroopa Komisjoni määruse (EL) nr 1407/2013 järgi ei loeta maanteevedude teenuseks integreeritud teenuseid (kus transport moodustab teenusest vaid ühe osa), nagu kolimisteenused, posti- või kulleriteenused või jäätmete kogumine ja käitlemine.

KIK kannab toetuse kohe pärast taotluse rahuldamise otsuse tegemist RARi. Kui vähese tähtsusega abi määr on täis, siis toetust anda ei saa ja taotlust ei rahuldata. 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 ettevõtjast 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.

Ettevõtja võib esitada 15 auto ja 15 kastiratta ostmiseks mitu taotlust, näiteks taotledes toetust esimeses taotluses 10 auto ostmiseks ja teisega 5 autot. Ei kehtestata piirangut esitatavate taotluste arvule, vaid toetatavate sõidukite arvule. Füüsilisest isikust taotleja saab käesoleva määruse alusel esitada taotluse ühe M1 või N1 kategooria sõiduki ja ühe L1e-A kategooria sõiduki ostmiseks, seega saab esitada maksimaalselt 2 taotlust – ühe auto ostmisel ja teise kastiratta ostmisel.

Taotlusele tuleb lisada elektrisõiduki omandamist tõendav müügileping Transpordiameti või AMTELi poolt kontrollitud automüüjalt või Euroopa majanduspiirkonna riigist või Šveitsist elektriauto valmistajalt, ametlikult esindajalt või valmistaja või ametliku esindaja poolt tunnustatud edasimüüjalt. Liisingu kasutamise puhul esitatakse liisinguandja ja automüüja vahel sõlmitud müügileping. Kui taotletakse elektrilise kastiga jalgratta ostmise toetust tuleb taotluse juurde lisada selle omandamist tõendav müügileping või arve.

Samuti tuleb taotlusele lisada maksekorraldus, millest nähtub sõiduki eest tasumine või liisingu sissemakse. Sõiduauto või väikekaubiku ostutoetuse taotlemisel tuleb lisada sõiduki Eesti Transpordiametis registreerimise tunnistuse koopia, millest nähtub, et taotleja on sõiduki omanik või vastutav kasutaja. Elektrilise kastiga jalgratta puhul lisatakse rattapass või muu taoline dokument, millest nähtub jalgratta ostu kuupäev, mudeli number ja raaminumber. Lisaks peab taotleja kinnitama, et sõidukit kasutatakse vähemalt neli aastat toetuse maksmisest ja peamiselt Eestis.

Taotlusele lisatakse kinnitus, et sama sõiduki soetamiseks ei taotleta mõnda muud toetust. Kui toetuse saaja taotleb sama kulu katteks samal ajal mõnest muust riiklikust allikast toetust, tuleb sellest KIKi selgelt informeerida. Sama kulu katteks mitmest allikast toetuse andmine ja vastuvõtmine on keelatud.

Meetme raames ei toetata rendi ja tasu eest kaupu vedavatele maanteetranspordiettevõtjatele maanteevedudeks ettenähtud elektrisõidukite soetamist ning sellised kulud loetakse mitteabikõlblikeks. Ettevõtjale 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 soetatavatele elektrisõidukitele.

Toetatakse ainult elektri jõul liikuva sõiduki soetamist. Sõiduk peab olema M1 või N1 kategooria sõiduk või täiendava jõuallikaga L1e-A kategooria kastiga jalgratas. Elektriline jõuallikas võib kasutada vesiniku kütuseelementi energia saamiseks.

Sõiduk peab olema ostmise hetkel uus, see tähendab ka seda, et toetuse abil ei ole lubatud soetada M1 või N1 kategooria näidissõidukit, mis on olnud automüüja kasutuses ja seega ei ole uhiuus. M1 või N1 sõiduk loetakse uueks, kui selle esmane registreerimine liikluses kasutamiseks toimub Eesti Transpordiametis mitte rohkem kui kaks kuud enne taotluse esitamist. Esmasel registreerimisel registreeritakse sõiduk taotleja nimele, kelle kasutusse (liisinguleping) või omandisse sõiduk ostetakse. KIK kontrollib Eesti Transpordiameti liiklusregistris registreerimise tunnistuselt, kas taotleja on sõiduki omanik või vastutav kasutaja. Kasutatud sõiduki soetamiseks toetust ei anta. Meetmest ei soovita toetada juba soetatud/kasutuses elektrisõiduki uuesti või teise isiku poolt kasutuselevõttu.

L1e-A kategooria sõiduk peab olema täiendava elektrilise jõuallikaga jalgratas, mille elektrimootor vastab EN 15194 standardile. **Jalgratas** on vähemalt kahe rattaline sõiduk, mis liigub sellega sõitva inimese lihasjõul pedaalide või käsiväntade-hoobade abil, ja eelnimetatud tingimustele vastav sõiduk, mis on varustatud kuni 0,25-kilovattise püsi-nimivõimsusega elektrimootoriga, mille väljundvõimsus väheneb sõiduki kiiruse kasvades ning mille toide lakkab, kui sõitja lõpetab väntamise või enne, kui sõiduki kiirus saavutab 25 kilomeetrit tunnis. Jalgrattaks ei loeta ratastooli, mis on ette nähtud liikumiseks piiratud liikumisvõimega isikule. Tingimata peab olema jalgratta raami osana tootja poolt ehitatud kast või alus, mis on mõeldud vähemalt 40 kg kaupade või inimeste veoks. Kastiga jalgratas ei ole laiem kui 900 mm ja on varustatud läbisõidumõõdikuga. Elektriline kastiga jalgratas peab olema uuena ostetud ja kätte saadud vastavate sõidukite müügiga tegelevalt ettevõtjalt mitte rohkem kui kaks kuud enne taotluse esitamist. Nimetatud ettevõtja peab olema tegutsenud vähemalt 3 aastat Eestis, mõnes muus Euroopa Liidu liikmesriigis, muus Euroopa Majanduspiirkonna lepinguriigis või Maailma Kaubandusorganisatsiooni riigihankelepinguga ühinenud riigis.

M1 või N1 kategooria sõiduki maksimumkiirus on suurem kui 60 km/h. Meetme eesmärk on CO<sub>2</sub> heitkoguste vähendamine, mistõttu toetatakse sõiduautosid ja väikekaubikuid, millega on reaalne planeerida suurt läbitavate kilomeetrite hulka.

M1 või N1 kategooria sõiduk tuleb osta automüüjalt, keda on kontrollinud Transpordiamet või AMTEL. Kui toetuse saaja ei soovi autot soetada Transpordiameti või AMTELi kontrollitud automüüjate nimekirjas olevalt automüüjalt, on lubatud auto soetada ka Euroopa majanduspiirkonna riigist või Šveitsist elektriauto valmistajalt, ametlikult esindajalt või valmistaja või ametliku esindaja poolt tunnustatud edasimüüjalt. Sel juhul tuleb toetuse saajal esitada KIKile dokumendid, mis kinnitavad automüüja vastavust kehtestatud nõuetele.

M1 või N1 sõiduki müügilepingust peab nähtuma vähemalt kaheaastane garantii või samaväärne läbisõidukilomeetrites väljendatud garantii.

M1 kategooria sõiduki maksumus ilma käibemaksuta ei tohi olla suurem kui 60 000 eurot ja N1 kategooria sõiduki maksumus ilma käibemaksuta ei tohi olla suurem kui 80 000 eurot. Maksumuse piirangud ei kehti vesiniku kütuse elemendiga M1 ja N1 kategooria sõidukitele ja L1e-A kategooria sõidukile.

Võrreldes möödunud ostutoetuse määrusega on vähendatud M1 ja N1 kategooria sõiduki toetussummat proportsionaalselt toetuse saaja kohustuste vähendamisega, näiteks ei ole kohustust läbida minimaalne kilometraaž ja sõiduk kindlustada, ei nõuta GPS seadme paigaldamist, registerpandi seadmist jne. L1e-A kategooria sõiduki puhul on toetuse suurus kuni 50%, kuid mitte rohkem kui 1000/1200 eurot. L1e-A kategooria sõidukile protsendi piirangu seadmise eesmärk on toetada ka odavamate kastirataste soetamist, mida eelistaksid näiteks madalama sissetulekuga suurpered. Kui toetuse osa 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 säästvaid transpordiviise kasutusele võtma, et nad seeläbi panustaksid Eesti transpordisektorist pärineva heite vähendamisse ja õhukvaliteedi parandamisse. Kallimad elektrisõidukid kahtlemata panustavad samaväärselt Eesti keskkonnahoidu, kuid põhjendatud ei ole nende ostmise toetamine riigi poolt.

**Paragrahv 10** reguleerib taotluse esitamise käiku. Taotlus tuleb esitada e-toetuse keskkonna kaudu ja selle peab allkirjastama taotleja või ettevõtjast taotleja esindusõiguslik isik digitaalselt. Kui ettevõtjal ei ole esindajat, kes saaks taotlust digitaalselt allkirjastada, siis toetust taotleda ei saa. Taotleja peab olema Eestis registreeritud ettevõtja. 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 rahalise mahu ja jaotuse eri kategooria sõidukite ning füüsiliste ja juriidiliste isikute vahel kinnitab keskkonnaminister ja teeb KIKile teatavaks enne taotlusvooru väljakuulutamist. Keskkonnaministril on õigus taotlusvooru eelarvet vastavalt vajadusele ja võimalusele muuta. Taotlusvooru eelarve jäägist ja ammendumisest teatatakse KIKi kodulehel. 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.

KIKil ei ole enne võimalik taotlust rahuldada, kui esitatud dokumentide pinnalt või avalikest andmebaasidest nähtub, et taotleja ja taotlus vastavad kõikidele käesoleva määruse nõuetele.

**Paragrahvis 11** sätestatakse taotluste menetlemise protsess.

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

Taotlus võetakse menetluse selle laekumisel ja taotlejale broneeritakse sellest hetkest toetus. Taotlusi võetakse vastu kuni eelarve ammendumiseni. Taotleja peab KIKi nõudmisel taotluse menetlemise käigus sõiduki ette näitama taotlejale sobivas KIKi esinduse asukohas kuni kümne tööpäeva jooksul nõude esitamise hetkest.

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 taotlusvooru eelarve ammendumist esitatud taotluse tagastab taotlejale menetleja seda läbi vaatamata e-toetuse süsteemi kaudu. Selle kohta eraldi haldusotsust ei tehta. Pärast taotlusvooru eelarve ammendumist taotluse esitanud taotlejale võib KIK taotluste laekumise järjekorras teha kirjaliku ettepaneku taotluse menetlemise peatamiseks, kuni meetmesse vabaneb või eraldatakse vahendeid juurde. Taotleja kinnitab oma nõustumist kirjalikult.

Taotluse menetlemise aeg on maksimaalselt 70 päeva. Menetlusaeg võib pikeneda kuni 10 tööpäeva (§ 11 lg 2) puuduste kõrvaldamiseks antava aja võrra. Kui taotlusest 10 tööpäeva jooksul puudust ei kõrvaldata, siis teeb KIK taotluse rahuldamata jätmise otsuse.

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

Kui taotleja ja taotluse vastavus kõikidele 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 muuhulgas sõiduki mark või mudel, registreerimismärgi ja -tunnistuse number või raaminumber. M1 ja N1 kategooria sõiduki registreerimise toimingu või sellest keeldumise otsuse ning nendega seonduvad registritoimingud teeb Eesti Transpordiamet. Registreerimisel väljastatakse mootorsõidukile registreerimismärk ja -tunnistus. Lisaks on taotluse rahuldamise otsuses muuhulgas märgitud toetuse andmise ja kasutamisega seotud teabe ja aruannete esitamise tähtsajad ja kord, ning taastuvenergia tarbimist tõendavate dokumentide esitamise aeg.

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 või sõiduk ei vasta kasvõi ühele eelnõukohases määruses esitatud ja kohalduvale nõudele, sh §-des 7-9 kehtestatud nõuetele, toetust ei taotleta toetatavale tegevusele, toetust taotletakse rohkem kui on ettenähtud § 6 lõikes 1 ühe sõiduki kohta, KIKil tekib kahtlus toetuse eesmärgipärase kasutamise kohta ja muudel juhtudel, kui taotluses väljendub teave, mis on vastuolus 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, teeb KIK taotlejat täiendavalt ära kuulamata taotluse rahuldamata jätmise 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 samas küsimuses toetuse saajat enne taotluse rahuldamata jätmise otsuse tegemist veelkord ära kuulama.

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 välja toetuse saajale. Kui toetuse saaja kasutab sõiduki soetamiseks liisingut, tehakse väljamakse liisinguandjale. Toetus makstakse välja 50 päeva jooksul taotluse rahuldamise otsusest arvates.

Taotleja esitab koos taotlusega toetust saada ka taotluse toetus enda kontole või liisinguandjale välja maksta. Seega saab KIK teha taotluse rahuldamise otsuse ja väljamakse toimingu täiendavat taotleja/toetuse saaja avaldust väljamakse saamiseks palumata. Vastav korraldus vähendab halduskoormust.

### **Paragrahv 16** sätestatakse toetuse saaja kohustused.

Toetuse saaja peab olema sõiduki omanik või vastutav kasutaja vähemalt neli aastat toetuse maksmisest. Toetuse saaja tagab M1 ja N1 kategooria sõiduki registreerituse Eesti Transpordiameti liiklusregistris vähemalt neli aastat toetuse maksmisest.

Liisingu kasutamisel peab M1 ja N1 kategooria sõiduk olema toetuse saaja kasutuses vähemalt neli aastat toetuse maksmisest.

Kui toetuse saaja võõrandab sõiduki või annab M1 või N1 kategooria sõiduki soetamiseks sõlmitud liisingulepingust tulenevad vastutava kasutaja õigused ja kohustused üle enne nelja aasta möödumist toetuse maksmisest, maksab toetuse saaja toetuse tagasi vastavalt kasutatud aja proportsioonile. See tähendab, et kui toetuse saaja soovib näiteks M1 kategooria sõidukit müüa kaks aastat peale toetuse maksmist, siis toetuse saaja maksab KIKile tagasi 2000 eurot, kui aga kolm aastat peale toetuse maksmist, siis toetuse saaja on kohustatud maksuma tagasi 1000 eurot. Kusjuures tagasinõutud toetus tuleb tagasi maksta 60 päeva jooksul (§17 lg 4). Liisinguleping võib lõppeda varem tingimusel, et liisinguvõtjast saab sama sõiduki omanik ning toetuse saaja kasutab sõidukit kokku neli aastat (§ 6 lg 4).

Eesti registreeringu nõue tagab Eesti transpordisektori keskkonnamõju vähendamise eesmärki, sest võib eeldada, et Eesti Transpordiametis registreeritud auto peamine kasutuskoht on Eesti territoorium. Nõue on eelnõukohases määruses selgelt väljendatud, sest see piirab toetusest soetatud sõidukite püsivat kasutamist mõnes teises riigis.

Eeldatakse, et toetuse saaja kasutab sõidukit peamiselt ise. Juriidilistest isikutest toetuse saajal on lubatud soetatud sõiduki rendile andmine, autojagamine, sõidujagamine, taksona kasutamine jmt tegevus. Loetletud tegevused tagavad toetusega soetatud autode pideva kasutamise ja seeläbi aitavad vähendada Eesti transpordisektori kasvuhoonegaaside heidet. Samas füüsilisest isikust toetuse saaja ei või anda kohustuste kestvuse perioodil toetuse abil soetatud sõidukit kasutamiseks ettevõtjast toetuse saajale ega mõnele teisele äriühingule. Toetuse andmise eesmärk on toetada riigi poolt konkreetset füüsilist isikut (toetuse saajat) sõiduki soetamisel, mille kasutamiseks on isikul vajadus. Toetuse andmise eesmärgiga on vastuolus toetuse kasutamine kellegi teise hüvanguks kui toetuse taotleja/saaja, seega ei ole õigustatud toetuse andmine füüsilisele isikule, kes tegelikult sõidukit ise ei vaja ja sõitmiseks ei kasuta. Kui füüsilisest isikust toetuse saaja soovib sõiduki kasutada anda ettevõtjast toetuse saajale või mõnele teisele juriidilisele isikule, siis on see lubatud tingimusel, et toetus makstakse tagasi vastavalt toetuse kasutamise proportsioonile nelja aastast kohustuslikust kasutusajast. See tingimus tagab, et eraisikutele ette nähtud toetusraha ei võetaks tegelikkuses kasutusse ettevõtjate poolt. Samuti on eraisiku poolt riigi toetuse abil soetatud sõiduki juriidilisele isikule kasutada andmine kaudne ja lubamatu riigiabi. Lubatud on soetatud sõiduki rendile andmine

teisele füüsilisele isikule, autojagamine, sõidujagamine jmt tegevus, mis ei hõlma sõiduki kasutada andmist juriidilisele isikule või kasutamist juriidilise isiku ärihuvides. Füüsiline isik ei või oma sõidukit kasutada FIE-na kuna see on samuti osalemine ettevõtluses ja kaudse riigiabi saamine. Füüsiline isik võib FIE-na toetust taotleda ja sel juhul on sõiduki kasutamine eraisikuna lubatud (järgides kohalduvaid maksustamise reegleid).

Toetuse saaja on kohustatud vastama KIKi esitatavatele küsimustele viivitamata kogu kohustuste kehtivuse perioodil, s.t nelja aasta jooksul toetuse väljamaksmisest. Sel juhul teeb KIK taotluse rahuldamise otsuse kehtetuks tunnistamise otsuse ja nõuab toetuse tagasi.

Toetuse saaja peab võimaldama KIKil sõidukit kontrollimise eesmärgil üle vaadata. Toetuse saaja esitab KIKile kord aastas teabe läbisõidu kohta ning võimaldab KIKil ja KIKi nimetatud isikul tutvuda sõidukiga kahe päeva jooksul vastava soovi saamisest. Põhjustatud juhul võib KIK tähtaega pikendada. Kontrollimise asukoht lepitakse toetuse saajaga kokku, arvestades toetuse saaja ja KIKi esinduste asukohta. Kontrollimine võib toimuda ka virtuaalselt.

Toetuse saajal on toetuse saamisega seotud dokumentide säilitamise kohustus 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 saab KIK nõustada, kuidas seda on lubatud teha.

Toetuse saajal ei ole kohustust sõidukit kindlustada. Elektrisõiduki hävimise, varguse või röövimise korral nõutakse toetus tagasi, arvestades auto ajalise kasutuse proportsiooni. See tähendab, et toetus nõutakse tagasi, arvestades, et autot tuleb kasutada nelja aasta jooksul ja seda, kui palju sellest kohustusest on veel protsentuaalselt täitmata – sama protsenti kohaldataksegi tagasinõutava summa leidmiseks väljamakstud toetusest. 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.

Toetuse saajal on toetuse andmise eesmärgi silmas pidades kohustus kasutada elektrisõiduki laadimiseks ainult taastuvatest energiaallikatest toodetud elektrienergiat. Selle tõendamiseks peab taotleja auto energiakulu ulatuses soetama päritolutunnistusi. Elektrituruseaduse § 58<sup>1</sup> 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. Sealjuures ei ole keelatud kasutada avalikke laadimispunkte kus pole võimalik laadida taastuvelektriga. Päritolutunnistuste koopiaid tuleb esitada KIKile e-

toetuse keskkonna kaudu vähemalt üks kord aastas. Kui toetuse saaja ei ole seda teinud, tuleb KIK seda meelde ja koopiad tuleb esitada viivitamata meeldetuletuse saamisest. Taastuenergia kasutamist võib tõendada ka toetuse saaja elektritarbimise lepingu ja tarbimisandmete info või toetuse saaja taastuenergia tootmiseseadme tootmise ja tarbimise andmete esitamisega.

**Paragrahv 17** sätestatakse toetuse tagasinõudmise ja taotluse rahuldamise otsuse muutmise tingimused ja kord.

Taotluse rahuldamise otsust ei muudeta, kuid 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 AÕKS §-st 182<sup>1</sup>. 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 sätestatud järgmised juhud, mille korral tehakse tagasinõue:

ilmneb asjaolu, mille korral taotlust ei oleks rahuldatud. Kui ilmneb selline asjaolu, et toetust ei oleks saanud konkreetsele toetuse saajale või konkreetse 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 sõiduk 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.

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;

sõiduki kasutamine Eestis lõpetatakse enne nelja aasta möödumist toetuse väljamaksmisest arvates. Kui toetuse saaja lõpetab auto kasutamise Eestis sõitmiseks enne nelja aasta möödumist toetuse saamisest, nõutakse toetus proportsionaalselt kasutuses olnud ajaga tagasi.

toetuse saaja võõrandab elektrisõiduki või annab elektrisõiduki soetamiseks sõlmitud liisingulepingust tulenevad vastutava kasutaja õigused ja kohustused üle enne nelja aasta möödumist toetuse väljamaksmisest arvates. Enne sõiduki võõrandamist või liisingulepingu üleandmist tuleb toetuse saajal oma soovist KIKi teavitada. KIK kontrollib tingimuste täitmist ja teeb tagasinõude otsuse vastavalt kasutatud aja proportsioonile.

toetuse saaja ei taga, et elektrisõiduk on Eesti Transpordiameti 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 aja.

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

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 HMS § 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.

Määruses teabe kompleksse esitamise eesmärgil on sätestatud atmosfääriõhu kaitse seadusest tulenevad õigused ja kohustused. Toetuse tagasinõudmise otsus on sundtäidetav AÕKS § 182<sup>1</sup> lõike 3 kohaselt ja täitemenetluse seadustiku § 2 lõike 1 punkti 21 tähenduses. See tähendab, et kui toetust 60 päeva jooksul otsuse avaldamisest e-toetuse keskkonnas tagasi ei maksta, annab KIK otsuse kohtutäiturile sundtäitmiseks.

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

Eelnõus ei ole vastuolusid Euroopa Liidu õigusaktidega.

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

Toetust ei anta ettevõtjale, kes on võtnud tööle Eestis seadusliku aluseta viibiva isiku. Nõudega tagatakse liikmesriigi kohustust, mis tuleneb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist 2009/52/EÜ, mille kohaselt ei tohi anda toetust viie aasta jooksul ebaseadusliku töötamise avastamisest (art 7 lg 1 p a).

### **4. MÄÄRUSE MÕJU**

Määruse üldine mõju.

Toetuse eesmärk on vähendada transpordi saastekoormust ja suurendada taastuvenergia kasutamist transpordis sõidukite (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. Nullheitega sõidukite kasutamise toetamine panustab transpordisektori heitkoguste vähendamisse, mis on nii kehtivate kui muutmisel olevate kliimaeesmärkide kontekstis väga oluline. 2020. aastal oli Eesti transpordisektori kasvuhoonegaaside heitkogus 2 232,54 kt CO<sub>2</sub> ekv, mis moodustas Eesti koguheitest ligikaudu 17%. Maanteetransport on transpordisektori kõige suurema osakaaluga heiteallikas, millest tulenes 97,4% sektori 2020. aasta heitkogustest. 2019. aastal oli Euroopa Liidu keskmise uue sõiduauto heitkogus 123 grammi CO<sub>2</sub> kilomeetri kohta, Eestis oli samal aastal keskmine sõiduauto heitkogus 130,1 grammi CO<sub>2</sub> kilomeetri kohta. Domineerivad bensiiniautod, kuid aja jooksul on oluliselt suurenenud diiselautode osakaal.

Elektrisõidukite oluliselt väiksem energiatarbimine võrreldes sise põlemismootoriga sõidukitega omab positiivset mõju CO<sub>2</sub> ja õhusaasteainete (eelkõige peenosakeste PM<sub>2,5</sub> 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.

Toetusprotsent sõidukite ostuhinnast on keskmiselt 8. Seega saavutab meede oma vajaliku mõju väga suure erasektori panusega. Nullheitega sõiduki kasutuselevõtmisega ja sellevõrra fossiilse kütuse tarbimata jätmisega panustavad riigi transpordisektori näitajatesse ettevõtjad ja isikud kelle jaoks on eeldatavalt selline investeering tasuv ja jõukohane. Elektrisõidukite kõrgem hind kuid sealjuures kütuseks kasutatava elektri väiksem rahaline kulu võrreldes fossiilkütustega, peaks elektrisõidukeid kasutama kutsuma suurema läbisõidu vajadusega isikuid.

Sihtrühm: Eestis registreeritud juriidilised isikud ning Eesti isikukoodi omavad füüsilised isikud.

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.

Mõju majandusele ja ettevõtluskeskkonnale.

Rahastamise tulemusel soetatakse eeldatavalt vähemalt 1888 elektrisõidukit. Toetusprotsent on auto maksumusest maksimaalselt ca 8 protsenti, ülejäänud osa tuleb toetuse saajal maksta omavahenditest või kasutada liisingut. Toetuse andmine avaldab mõju 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.

Toetuse abil soetatava ca 1888 M1 ja N1 kategooria sõiduki ja 458 L1e-A kategooria sõiduki eeldatav otsene mõju CO<sub>2</sub> emissiooni vähenemisse on nelja aasta jooksul ca 35 tuhat tonni, arvestades bensiini- ja diislikütuse kogust, mis jääb orienteerivalt 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 nullheitega sõidukite kasutuselevõtmise tulemusel suurem positiivne mõju keskkonnale ja määruse eesmärkide täitmine. Määruse jõustudes on võimalik sõidukite soetamiseks ettenähtud toetusi välja maksta kuni 2033. aasta 1.augustini, mis tagab eesmärgi saavutamise CO<sub>2</sub> emissiooni vähendamise ning taastuvenergia osakaalu suurendamisega transpordisektoris.

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

Määruse rakendamisega kaasnevad riigieelarvele kulud 9 miljoni euro ulatuses. Selle sees on KIKi meetme rakendamise tasu ca 2 protsenti vahendatavalt summalt. Arvestuslikult planeeritakse meetmest toetada vähemalt 2346 sõiduki soetamist. Ettevõtjatele kaasnevad kulud on minimaalsed, koosnedes toetuse taotluse esitamiseks tehtavatest personalikuludest.

## **6. MÄÄRUSE JÕUSTUMINE**

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

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

Eelnõu esitatakse kooskõlastamiseks ministeeriumitele eelnõude infosüsteemi EIS kaudu ning arvamuse avaldamiseks järgmistele asutustele ja huvirühmadele: Eesti Kaubandus-Tööstuskoda, Tehnilise Järelevalve ja Tarbijakaitse Amet, Andmekaitse Inspektsioon, Transpordiamet, Autode Müügi- ja Teenindusettevõtete Eesti Liit, Eesti Autoettevõtete Liit, Liisingühingute Liit, Eesti Taastuvenergia Koda, Eesti Vesinikutehnoloogiate Ühing, Eesti Väike- ja Keskmiste Ettevõtjate Assotsiatsioon, Elmo Rent AS, Eleport OÜ, Elering AS, Tesla Rent AS, ALD Automotive Estonia AS, Auto 100 AS, Citybee Eesti OÜ, Hagen Bikes OÜ, Rattastudio OÜ, VOK BIKES FLEET OÜ, City Bike Tallinn, Tartu Linnatransport.

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