

## JUHEND

### Hankelepingu esemeks oleva maanteeõiduki kohta riigihanke alusdokumentides kehtestatavad keskkonnanahoidlikud kriteeriumid ja tingimused

#### SISUKOKKUVÕTE

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 20.06.2019 direktiiv (EL) 2019/1161 (keskkonnanahoidlike maanteeõidukite direktiiv) sätestab miinimumnõuded avaliku sektori ja võrgustiku sektori hankijatele maanteeõidukite ja seonduvate teenuste hankimisel keskkonnanahoidlikkuse hindamiseks ja arvestamiseks ning keskkonnanahoidlike maanteeõidukite määra, mille riik peab sätestatud vahemikus saavutama (vt allpool keskkonnanahoidlikkuse tingimused).

Perioode on selleks kaks – 02.08.2021 kuni 31.12.2025 ja 01.01.2026 kuni 31.12.2030. Mõlemal perioodil peab riik tagama avaliku sektorite hangetes maanteeõidukite keskkonnanahoidlikkuse hindamise nende hankimisel ning kergsõidukite, busside ja veokite hankimisel või teenuse hankimisel keskkonnanahoidlikkuse osatähtsuse. Eesti võtab direktiivi üle keskkonnaministri määrusega, mis kehtestatakse riigihangete seaduse (RHS) § 77 lg 7<sup>1</sup> alusel.

#### MÄÄRUSE RAKENDAMISE JUHEND RHS § 77 LG 6 KOHALDAMISEKS – KESKKONNANAHOIDLIKE MAANTEESÕIDUKITE HANKIMINE

##### Mida peab arvestama maanteeõidukite ostmisel?

RHS § 77 lg 6 kohaselt peavad riigihanke alusdokumendid (RHAD) sisaldama tingimusi, mis arvestavad maanteeõiduki kogu kasutusega hõlmavate energia- ja keskkonnamõjudega, kui hankelepingu esemeks on maanteeõiduk. RHS ei täpsusta, kuidas hankija energia- ja keskkonnamõjusid arvestama peab. Täpsemalt sätestab need kohustused – n-ö minimaalsed hankeeesmärgid – **Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 20.06.2019 direktiiv (EL) 2019/1161 (keskkonnanahoidlike maanteeõidukite direktiiv)**.

Menetlemisel on keskkonnaministri määrus, mis võtab direktiivi üle täpsemalt ja detailsemalt. Kuni keskkonnaministri vastavat määrust veel ei ole, saavad hankijad RHS § 77 lg 6 sisustamisel ja RHAD-i nõuete lisamisel lähtuda keskkonnanahoidlike maanteeõidukite direktiivist.

Direktiiv nõuab, et **miinimumprotsent (%)** kõigist perioodil 02.08.2021 kuni 31.12.2025 Eesti hankijate hangitud maanteeõidukitest oleksid keskkonnanahoidlikud. **Eestis on see miinimumprotsent kergsõidukite puhul 23,1%, veokite puhul 7% ja busside puhul 31%. Mõlemal perioodil peab pool soetatavatest keskkonnanahoidlikest bussidest olema nullheitega, st elektribuss või vesinikbuss.** Selleks, et Eesti täidaks EL kehtestatud minimaalse hanke-eesmärgi, tuleb hankijatel igas maanteeõidukeid puudutavas riigihankes hankida vähemalt vastava miinimumprotsendi ulatuses maanteeõidukid keskkonnanahoidlikult.

Küll võimaldab direktiiv teatud paindlikkust ehk mitte rakendada kriteeriumi teatud valdkondade maanteeõidukitele. Selle tulemusena **rakendab Eesti kõiki direktiivis võimaldatud erandeid, eelkõige eriotstarbelistele maanteeõidukitele, nagu militaarsõidukid, kiirreageerimissõidukid, tsiviilkaitsega seotud maanteeõidukid, jpt (toodud allpool).**

Samuti võimaldatakse seda, et väiksemamahuliste riigihangete puhul rakendatakse kohustuslikke sihtmäärasid riigihangetele alates teatud maanteeõidukite arvust – **üle 3 bussi hankimisel või võrreldava mahuga teenuse hankimisel, kergsõidukite puhul üle 4 maanteeõiduki või võrreldava mahuga teenuse hankimisel ja veokite puhul üle 5 veoki hankimisel või võrreldava teenuse hankimisel.**

Rakendatakse ka leevendust, kui hangitakse **M3-kategooria maanteesõidukeid**. Sellisel juhul on **hankijal õigus põhjendatud juhul selgitada, miks 50% ulatuses nullheitega maanteesõidukite või samaväärse teenuse hankimine on raskendatud ja ebamõistlik** ning rakendada vaid üldisi keskkonnahoidlikkuse kriteeriume kasutatava kütuse või heite piirnormide järgi. **M3-kategooria sõidukite hankimisel võib hankija seega, kui see on objektiivsetel põhjustel õigustatud ja peetakse põhjendamatuks raskendatuks või ebamõistlikuks rakendada 50% ulatuses heiteta raskesõidukite hankimise osakaalu keskkonnahoidlike maanteesõidukite sihtarvu kogutasemest, esitada RHAD-is sellekohase põhjendatud analüüsi.**

Hankijal on seega õigus põhjendatud juhtudel kajastada RHAD-is asjakohast analüüsi ja kaalutlusi, kui peetakse põhjendamatuks või ebamõistlikuks hanke alusdokumentides rakendada M3-kategooria sõidukite hankimisel 50% ulatuses nullheitega sõidukite või samaväärse teenuse hankimisele 50% ulatuses heiteta raskesõidukite hankimise osakaalu keskkonnahoidlike maanteesõidukite sihtarvu kogutasemest. Sättega luuakse erandlik **paindlikkus**, et võimaldada väga põhjendatud ja analüüsitud juhtudel M3-kategooria sõiduki hankijal selgitada, miks 50% ulatuses nullheitega sõidukite või samaväärse teenuse hankimine on raskendatud ja ebamõistlik, ning rakendada vaid üldisi keskkonnahoidlikkuse kriteeriume kasutatava kütuse või heite piirnormide järgi.

Võib esineda juhtumeid, kus nt riigihanke korral minimaalsest hankeeesmärgist omakorda 50% maanteesõidukite hankimine nullheitega ei ole majanduslikult või muudel põhjustel põhjendatud. Selleks tuleb esitada kalkuleeritud selgitused, sest põhinõue on hankida M-3 kategooria sõidukite keskkonnahoidlikust mahust vähemalt pool ehk 50% nullheitega.

Kuidas täpsemalt nõudeid RHAD-i kirjutada, vaata allpool.

#### **Mis on sellise kohustuse eesmärk?**

Eesmärk on vähendada transpordisektorist pärinevate **kasvuhoonegaaside ja õhusaasteainete heidet ning toetada keskkonnahoidlike maanteesõidukite turustamist ja kasutuselevõttu üle riigi**. Õhukvaliteedi parandamiseks linnades on äärmiselt oluline uuendada sõidukiparki keskkonnahoidlike sõidukitega. Lisaks tuleb ringmajanduse põhimõtete kohaselt toodete kasutusiga pikendada. Seepärast tuleb keskkonnahoidlike riigihangete eesmärkide täitmisel võtta arvesse nii keskkonnahoidlike maanteesõidukeid kui ka keskkonnahoidlike maanteesõidukite või heiteta maanteesõidukite nõuetele vastavaks moderniseeritud sõidukeid.

#### **Millised hankijad on kohustatud määrust järgima?**

**Avaliku sektori hankijad ja võrgustiku sektori hankijaid.** Kohustus kohaldub lisaks maanteesõidukite ostmisele ka siis, kui maanteesõidukeid **liisitakse või renditakse**. Samuti tuleb sellest lähtuda, kui hankelepingu esemeks on **avaliku teenindamise leping**.

**Määruse täitmisest vabastatakse mitme strateegiliselt olulise valdkonna maanteesõidukid.** Need on näiteks:

- **relvajõudude** poolt kasutamiseks kavandatud ja konstrueeritud või kohandatud sõidukid;
- **tsiviilkaitstes, tuletõrjes ja korrakaitsejõududes** kasutamiseks kavandatud ja konstrueeritud või kohandatud maanteesõidukid;
- veetavate reisijate või kauba kaitseks ettenähtud kuulikindla soomusega sõidukid (**soomussõiduk**);
- M-kategooria sõidukid, mis on ette nähtud haigete või vigastatud inimeste veoks ja millel on selleks vajalik erivarustus (**kiirabiauto**).

Täpsem vabastatud sõidukite nimekiri on toodud allpool vastava punkti juures.

#### **Kas määrus kohaldub lihthangetes?**

Alates 01.06.2022 jõustunud RHS redaktsiooniga laiendati RHS§ 125 lg-ga 5 § 77 kohaldumist **ka lihthangetele**.

### Mis on maanteesõiduk?

Maanteesõidukiks keskkonnahoidlike maanteesõidukite direktiivi mõistes on M- ja N-kategooria maanteesõidukid.

**M-kategooria maanteesõidukid** on peamiselt reisijate ja nende pagasi veoks kavandatud ja konstrueeritud mootorsõidukid, mis jagunevad:

- M<sub>1</sub>-kategooria: mootorsõidukid, milles on lisaks juhiistmele kuni kaheksa istekohta ja milles ei ole ruumi seisukohtadele olenemata sellest, kas istekohtade arv piirdub juhiistmega (sõiduauto);
- M<sub>2</sub>-kategooria: mootorsõidukid, milles on lisaks juhiistmele rohkem kui kaheksa istekohta ning mille täismass on kuni 5 tonni olenemata sellest, kas nendes mootorsõidukites on ruumi seisukohtade jaoks (buss);
- M<sub>3</sub>-kategooria I klassi ja A klassi maanteesõidukite puhul.
  - I klassi M<sub>3</sub> kategooria maanteesõiduk: mahtuvus on üle 22 reisija lisaks juhile ning ehitatud seisukohtadega reisijatele, et võimaldada reisijate sagedast liikumist.
  - A klassi M<sub>3</sub> kategooria maanteesõiduk: mahtuvus ei ületa 22 reisijat lisaks juhile, mis on ehitatud seisukohtadega reisijatele ning milles on istmed ja seisukohtade ruum.

**N-kategooria maanteesõidukid** on peamiselt kaupade veoks kavandatud ja konstrueeritud mootorsõidukid, mis jagunevad järgmistesse kategooriatesse:

- N<sub>1</sub>-kategooria: mootorsõidukid täismassiga kuni 3,5 tonni (kaubik);
- N<sub>2</sub>-kategooria: mootorsõidukid täismassiga üle 3,5 tonni, kuid mitte üle 12 tonni (veoauto);
- N<sub>3</sub>-kategooria: mootorsõidukid täismassiga üle 12 tonni (veoauto).

### Kas nõuded kohalduvad ainult maanteesõidukite ostmisel?

Ei, RHS § 77 lg 6 kohaldub lisaks maanteesõidukite ostmisele ka siis, kui maanteesõidukeid **liisitakse** või **renditakse**. Samuti tuleb RHS § 77 lg-st 6 lähtuda, kui hankelepingu esemeks on **avaliku teenindamise leping**. Avaliku teenindamise leping on EL määruse nr 1370/2007 kohaselt siduv õigusakt, mis kinnitab kokkulepet pädeva asutuse ja avaliku teenuse osutaja vahel, mille kohaselt avaliku teenuse osutajale tehakse ülesandeks avaliku teenindamise kohustusest tulenevate reisijateveoteenuste haldamine ja osutamine.

Lisaks kohalduvad nõuded, kui hankelepingu esemeks on järgmised teenused:

CPV kood	Kirjeldus
60112000-6	Maantee ühistransporditeenused
60130000-8	Eriotstarbelised maanteetranspordi reisijateveoteenused
60140000-1	Sõiduplaaniväline reisijatevedu
90511000-2	Jäätmekogumisteenused
60160000-7	Maismaa postivedu
60161000-4	Pakiveoteenused
64121100-1	Posti laialikandeteenused
64121200-2	Pakkide laialikandeteenused

### Vabastused, millal ei pea nõudeid kohaldama

Määrus ei rakendu järgmiste valdkondade maanteesõidukite hankimisel:

- **põllu- ja metsamajanduses kasutatavad maanteesõidukid** vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 167/2013 (14) esitatud määratlusele, sh:
  - traktorid (T- ja C-kategooria sõidukid);
  - haagised (R-kategooria sõidukid);
  - vahetatavad pukseeritavad seadeldised (S-kategooria sõidukid);

- **kahe-, kolme- ja neljarattalised mootorrattad jmt maanteesõidukid** vastavalt määruse nr 168/2013 määratlusele (L-kategooria sõidukid), sh:
  - mootoriga jalgrattad;
  - kahe- ja kolmerattalised mopeedid;
  - kahe- ja kolmerattalised mootorrattad;
  - külghaagisega mootorrattad;
  - kerged ja rasked neljarattalised teeliiklussõidukid;
  - kerged ja rasked neljarattalised liikurid;
- **roomikmasinad;**
- **iseliikuvad sõidukid**, mis on kavandatud ja konstrueeritud konkreetse töö tegemiseks ja mis oma konstruktsiooniliste omaduste tõttu ei sobi reisijate vedamiseks ega kaupade transportimiseks ning mis ei ole mootorsõiduki šassiile paigaldatud masinad;
- **M<sub>3</sub>-kategooria maanteesõidukid, mis ei ole I ega A klassi sõidukid;**
- üksnes **relvajõududes** kasutamiseks kavandatud ja konstrueeritud või kohandatud maanteesõidukid;
- peamiselt **ehitusplatsidel** või **karjäärides, sadamates** või **lennujaamades** kasutamiseks kavandatud ja konstrueeritud maanteesõidukid;
- **tsiviilkaitstes, tuletõrjes** ja **korrakaitsejõududes** kasutamiseks kavandatud ja konstrueeritud või kohandatud maanteesõidukid;
- veetavate reisijate või kauba kaitseks ettenähtud kuulikindla soomusega sõiduk (**soomussõiduk**);
- M-kategooria maanteesõiduk, mis on ette nähtud haigete või vigastatud inimeste veoks ja millel on selleks vajalik erivarustus (**kiirabiauto**);
- M-kategooria maanteesõiduk, mis on ette nähtud surnute transportimiseks ja millel on vastav erivarustus (**matuseauto**);
- M<sub>1</sub>-kategooria maanteesõiduk, mis on konstrueeritud või ümber ehitatud nii, et seda saab maanteesõidul kasutada üks või mitu ratastoolis istuvat isikut (**ratastooliga juurdepääsetav sõiduk**);
- N<sub>3</sub>-kategooria maanteesõiduk, mis ei ole kohandatud kaubaveoks, vaid on varustatud kraanaga, mille tõstemoment on vähemalt 400 kNm (**liikurkraana**).

#### **Millistele nõuetele peab keskkonnahoidlik maanteesõiduk vastama?**

RHS § 77 lg 6 kohaselt peab RHAD sisaldama tingimusi, mis arvestavad maanteesõiduki kogu kasutusega hõlmavate energia- ja keskkonnamõjudega. Teisisõnu, maanteesõiduk peab olema keskkonnahoidlik. Keskkonnahoidlik maanteesõiduk on:

1. M<sub>1</sub>-, M<sub>2</sub>- või N<sub>1</sub>-kategooria maanteesõiduk (kergsõiduk), mille
  - maksimaalne summutist väljuv CO<sub>2</sub>-heide on **vähem kui 50 g/km** ja
  - tegelikus liikluses tekkivad õhusaasteainete heited on protsendina heite piirnormist **vähemad kui 80%**. Heite piirnorm on sätestatud EL määruses nr 715/2007 Lisas I:

**Euro 5 kohased heitkoguste piirväärtused**

Kategooria	Klass	Tuletatud mass (RM) (kg)	Piirväärtused													
			Süsinikmonooksüidi mass (CO)		Kogu süsivesinike mass (THC)		Mittermetaansete süsivesinike mass (NMHC)		Lämmastikoksiidide mass (NO <sub>x</sub> )		Kogu süsivesinike ja lämmastikoksiidide mass kokku (THC + NO <sub>x</sub> )		Tahkete osakeste mass (PM)		Tahkete osakeste arv <sup>(1)</sup> (P)	
			L <sub>1</sub> (mg/km)	L <sub>2</sub> (mg/km)	L <sub>1</sub> (mg/km)	L <sub>2</sub> (mg/km)	L <sub>1</sub> (mg/km)	L <sub>2</sub> (mg/km)	L <sub>4</sub> (mg/km)	L <sub>5</sub> (mg/km)	L <sub>2</sub> + L <sub>4</sub> (mg/km)	L <sub>3</sub> (mg/km)	L <sub>6</sub> (#/km)			
			Otto-mootor	Diiselmootor	Otto-mootor	Diiselmootor	Otto-mootor	Diiselmootor	Otto-mootor	Diiselmootor	Otto-mootor	Diiselmootor	Otto-mootor <sup>(2)</sup>	Diiselmootor	Otto-mootor	Diiselmootor
M	—	Kõik	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0	5,0		
N <sub>1</sub>	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0	5,0		
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5,0	5,0		
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0	5,0		
N <sub>2</sub>			2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0	5,0		

<sup>(1)</sup> Arvuline norm määratakse kindlaks võimalikult kiiresti ja hiljemalt Euro 6 staadiumi jõustumisel.  
<sup>(2)</sup> Ottomootorite tahkete osakeste massi norme kohaldatakse ainult otsesissepritsega sõidukite suhtes.

**Euro 6 kohased heitkoguste piirväärtused**

Kategooria	Klass	Tuletatud mass (RM) (kg)	Piirväärtused													
			Süsinik-monooksüidi mass (CO)		Kõigi süsivesinike mass (THC)		Mittermetaansete süsivesinike mass (NMHC)		Lämmastik-oksiidide mass (NO <sub>x</sub> )		Kõigi süsivesinike ja lämmastikoksiidide mass kokku (THC + NO <sub>x</sub> )		Tahkete osakeste mass (PM)		Osakeste arv <sup>(1)</sup> (P)	
			L <sub>1</sub> (mg/km)	L <sub>2</sub> (mg/km)	L <sub>1</sub> (mg/km)	L <sub>2</sub> (mg/km)	L <sub>1</sub> (mg/km)	L <sub>2</sub> (mg/km)	L <sub>4</sub> (mg/km)	L <sub>5</sub> (mg/km)	L <sub>2</sub> + L <sub>4</sub> (mg/km)	L <sub>3</sub> (mg/km)	L <sub>6</sub> (#/km)			
			Otto-mootor	Diiselmootor	Otto-mootor	Diiselmootor	Otto-mootor	Diiselmootor	Otto-mootor	Diiselmootor	Otto-mootor	Diiselmootor	Otto-mootor <sup>(2)</sup>	Diiselmootor	Otto-mootor	Diiselmootor
M	—	Kõik	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	5,0	5,0		
N <sub>1</sub>	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	5,0	5,0		
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	5,0	5,0		
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	5,0	5,0		
N <sub>2</sub>			2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	5,0	5,0		

<sup>(1)</sup> Arvuline norm määratakse kindlaks praeguses etapis.  
<sup>(2)</sup> Ottomootorite tahkete osakeste massi norme kohaldatakse ainult otsesissepritsega sõidukite suhtes.

- M<sub>3</sub>-, N<sub>2</sub>- või N<sub>3</sub>-kategooria maanteeõiduk (veokid ja bussid), mis **kasutab alternatiivkütuseid**. Kui maanteeõiduk kasutab vedelaid biokütuseid, sünteetilisi kütuseid või parafiinkütuseid, ei tohi kõnealuseid kütuseid segada traditsiooniliste fossiilkütustega.
- Heiteta raskesõiduk**, s.t veok või buss, millel ei ole sise põlemismootorit või mille sise põlemismootor tekitab 1 kWh kohta heidet vähem kui 1 g CO<sub>2</sub>.

Alternatiivkütused on määratletud direktiivi 2014/94/EL art 2 p-des 1 ja 2. Alternatiivkütuseks on:

- elekter;
- vesinik;
- biokütused (transpordis kasutatav vedel- ja gaaskütus, mis on toodetud biomassist);
- sünteetilised ja parafiinkütused;
- maagaas, sh biometaan, gaasilises olekus (surumaagaas) ja veeldatud olekus (veeldatud maagaas);
- veeldatud naftagaas.

Alternatiivkütust kasutavaks loetakse ka **maanteeõidukit, mis on varustatud jõuseadmega, millel on vähemalt üks energiamuunduriga mitteperifeerne elektriseade koos elektrilise laetava energiasalvestussüsteemiga, mida saab väljastpoolt laadida** (elektrisõiduk).

Alternatiivkütus ei ole biokütus, mis on toodetud maakasutuse kaudse muutuse suure riskiga lähtematerjalist, mille kasvatamise ala on märkimisväärselt laienenud suure süsinikuvaruga maale (direktiiv 2018/2001 art 26).

Sõidukid, mis **pärast moderniseerimist** vastavad määruse § 3 kohasele keskkonnahoidliku maanteeõiduki määratlusele või § 4 kohasele heiteta raskesõiduki määratlusele, võib lugeda minimaalsete hankeesmärkide täitmise eesmärgil vastavalt keskkonnahoidlikeks sõidukiteks või heiteta raskesõidukiteks.

### Millised tingimused RHAD-is sätestada?

Hankija peab maanteesõidukite riigihangete puhul arvesse võtma hangitava maanteesõiduki või teenuse kogu kasutusiga hõlmavat energia- ja keskkonnamõju, sealhulgas energiatarbimist ning CO<sub>2</sub> ja saasteainete heidet, et edendada ja stimuleerida keskkonnahoidlike ja energiatõhusate maanteesõidukite turgu ning suurendada transpordisektori panust Eesti keskkonna-, kliima- ja energiapoliitikasse.

Keskkonnahoidlike maanteesõidukitega seotud tingimused on kohustuslikud osas, mis puudutab minimaalset hulka keskkonnahoidlike maanteesõidukeid. See tähendab, et hankija peab vähemalt **23,1% kergsõidukeid, 7% veokeid ja 31% busse** hankima keskkonnahoidlike tingimusi arvestades. **M-3 ehk busside puhul peab keskkonnahoidlikest sõidukitest ehk 31% pool, 50%, olema nullheitega.**

Maanteesõidukite hankimise puhul pole enamasti tegemist eritellimisel valmivate sõidukitega. Hankijale pakutakse juba turul olemasolevaid maanteesõidukeid, mille tehnilised näitajad on läbi katsetatud ja dokumenteeritud. Keskkonnahoidlikud tingimused tuleks lisada **tehnilisse kirjeldusse** koos sõidukile esitatavate teiste nõuetega. Lisaks tuleks hankijal sätestada **vastavustingimus** keskkonnahoidlikele tingimustele vastavuse osas esitatavate tõendite kohta. Registris tuleb vastavustingimusele lisada keskkonnahoidliku tingimuse tunnus.

Hankijal on õigus lisada **täiendavalt keskkonnahoidlike valikkriteeriumeid või keskkonnahoidlike tingimusi** ise sõnastada, nt seada eelistusi, võttes arvesse maanteesõiduki kogu kasutusiga hõlmavat energia- ja keskkonnamõju, sealhulgas maanteesõiduki kütusetarvet ja kütuse liiki ning nende keskkonnahoidlikkust. Lisaks saab hankija hindamiskriteeriumite sätestamise kaudu anda pakumustele väärtuspunkte, kui pakkuja pakub minimaalsest nõudest keskkonnahoidlikumat lahendust keskkonnahoidlike maanteesõidukeid pakutakse rohkem minimaalsest nõudest või näiteks keskkonnakestlikumate kütuste pakkumise järgi. Näiteks kui pakutakse maagaasil töötavat lahendust, saaks lisapunkte anda biogaasil või biometaanil töötavatele maanteesõidukitele, vesinikku ja elektrit kasutavatele maanteesõidukitele, st taastuvatel allikatel põhinevatel kütustel liikuvatele maanteesõidukitele ja nullheitega maanteesõidukitele.

### Millise perioodi kohta kohustuslikud määrad kehtivad?

Keskkonnahoidlike maanteesõidukite ja teenuste hankimisel peab hankija juhinduma määruse lisas toodud keskkonnahoidlikele maanteesõidukitele sätestatud heite piirmääradest ja lähtumaperioodi **sihtarvudest, mille raames riigihange läbi viiakse**. Riigihanke läbiviimine võib langeda mitmesse perioodi ning sellisel juhul lähtub hankija nendest sihtarvudest, mis kehtivad riigihanke **menetluse alustamise hetkel**.

### Kuidas täpsemalt RHAD-s sätestada keskkonnahoidlike tingimusi ja sihtmäärasid vastavalt määruse §-le 6?

Väiksemamahuliste riigihangete puhul rakendatakse kohustuslikke sihtmäärasid riigihangetele alates teatud maanteesõidukite arvust:

1. **üle 3 bussi** hankimisel või võrreldava mahuga teenuse hankimisel;
2. **kergsõidukite puhul üle 4 maanteesõiduki** või võrreldava mahuga teenuse hankimisel ja;
3. **veokite puhul üle 5 veoki** hankimisel või võrreldava teenuse hankimisel.

### Kui hangitakse rohkem kui neli (4) M<sub>1</sub>-, M<sub>2</sub>-, või N<sub>1</sub>-kategoria maanteesõidukit (kergsõidukid)

Keskkonnahoidlik kriteerium tehnilises kirjelduses: Vähemalt 23,1% hankelepingu esemeks olevatest sõidukitest peavad olema keskkonnahoidlikud. Keskkonnahoidlikuks loetakse maanteesõidukeid, mis vastavad mõlemale tingimusele:

- maanteesõidukil peab olema maksimaalne summutist väljuv CO<sub>2</sub>-heide väiksem kui 50 g/km;

- maanteesõidukil peavad olema tegelikus liikluses tekkivad õhusaasteainete<sup>1</sup> heited protsendina heite piirnormist<sup>2</sup> väiksemad kui 80%;
- sõidukid, mis pärast moderniseerimist vastavad määruse § 3 kohasele keskkonnahoidliku maanteesõiduki määratlusele või § 4 kohasele heiteta raskesõiduki määratlusele, võib lugeda minimaalsete hankeesmärkide täitmise eesmärgil vastavalt keskkonnahoidlikeks sõidukiteks või heiteta raskesõidukiteks.

### **Kui hangitakse rohkem kui kolm (3) M<sub>3</sub>-kategooria maanteesõidukit (bussid)**

Keskkonnahoidlik kriteerium tehnilises kirjelduses:

Vähemalt 31% hankelepingu esemeks olevatest maanteesõidukitest peavad olema keskkonnahoidlikud.

Keskkonnahoidlikuks loetakse maanteesõidukeid, mis vastavad ühele neist tingimustest:

- maanteesõidukid, mis kasutavad alternatiivkütust. Alternatiivkütused on: elekter; vesinik; biokütused (transpordis kasutatav vedel- ja gaaskütus, mis on toodetud biomassist), sünteetilised ja parafiinkütused; maagaas, sh biometaan, gaasilises olekus (surumaagaas) ja veeldatud olekus (veeldatud maagaas); veeldatud naftagaas. Alternatiivkütust kasutavaks loetakse ka maanteesõidukit, mis on varustatud jõuseadmega, millel on vähemalt üks energiamuunduriga mitteperifeerne elektriseade koos elektrilise laetava energiasalvestussüsteemiga, mida saab väljastpoolt laadida (elektrisõiduk);
- maanteesõidukid, millel ei ole sise põlemismootorit või mille sise põlemismootor tekitab 1 kWh kohta heidet vähem kui 1 g CO<sub>2</sub> (heiteta raskesõiduk);
- sõidukid, mis pärast moderniseerimist vastavad määruse § 3 kohasele keskkonnahoidliku maanteesõiduki määratlusele või § 4 kohasele heiteta raskesõiduki määratlusele, võib lugeda minimaalsete hankeesmärkide täitmisel vastavalt keskkonnahoidlikeks sõidukiteks või heiteta raskesõidukiteks.

Kui hangitakse [M<sub>3</sub>-kategooria](#) maanteesõidukeid, siis on hankijal õigus põhjendatud juhul esitada analüüs ja selgitada, [miks 50% ulatuses nullheitega](#) maanteesõidukite või samaväärse teenuse hankimine [on raskendatud ja ebamõistlik](#) ning rakendada vaid üldisi keskkonnahoidlikkuse kriteeriume kasutatava kütuse või heite piirnormide järgi.

### **Kui hangitakse rohkem kui viis (5) N<sub>2</sub>- või N<sub>3</sub>-kategooria maanteesõidukit (veokid)**

Keskkonnahoidlik kriteerium tehnilises kirjelduses:

Vähemalt 7% hankelepingu esemeks olevatest maanteesõidukitest peavad olema keskkonnahoidlikud.

Keskkonnahoidlikuks loetakse maanteesõidukeid, mis vastavad ühele neist tingimustest:

- maanteesõidukid, mis kasutavad alternatiivkütust. Alternatiivkütused on: elekter; vesinik; biokütused (transpordis kasutatav vedel- ja gaaskütus, mis on toodetud biomassist), sünteetilised ja parafiinkütused; maagaas, sh biometaan, gaasilises olekus (surumaagaas) ja veeldatud olekus (veeldatud maagaas); veeldatud naftagaas. Alternatiivkütust kasutavaks loetakse ka maanteesõidukit, mis on varustatud jõuseadmega, millel on vähemalt üks energiamuunduriga mitteperifeerne elektriseade koos elektrilise laetava energiasalvestussüsteemiga, mida saab väljastpoolt laadida (elektrisõiduk);
- maanteesõidukid, millel ei ole sise põlemismootorit või mille sise põlemismootor tekitab 1 kWh kohta heidet vähem kui 1 g CO<sub>2</sub> (heiteta raskesõiduk);
- sõidukid, mis pärast moderniseerimist vastavad määruse § 3 kohasele keskkonnahoidliku maanteesõiduki määratlusele või § 4 kohasele heiteta raskesõiduki määratlusele, võib lugeda

<sup>1</sup> Deklareeritud suurimad tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste (RDE) väärtused tahkete osakeste arv (PN) (#/km) ja lämmastikoksiidide (NO<sub>x</sub>) (mg/km) kohta, nagu on esitatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2018/858, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetiste tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ.

<sup>2</sup> Kohaldatav heite piirnorm, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisas või sellele järgnevas õigusaktis.

minimaalsete hankeeesmärkide täitmise eesmärgil vastavalt keskkonnahoidlikeks sõidukiteks või heiteta raskesõidukiteks.

### **Tõendite või kinnituste küsimine?**

Määruse kohaselt tuleb nõuded keskkonnahoidlike kriteeriumite kohta sätestada RHAD-is, kuid määrus ei täpsusta, millisel viisil võib hankija RHAD-is tõendite esitamise nõude seada. Hankijal tuleb riigihanke alusdokumentide ettevalmistamisel otsustada, kas ta sätestab pakkujatele kohutuse esitada pakkumuse koosseisus tõendid keskkonnahoidlikele kriteeriumitele vastavuse kohta või nõuab ta pakkujatelt vaid kinnitust selle kohta, et tema pakutavad sõidukid vastavad tehnilises kirjelduses sätestatud nõuetele.

Keskkonnasõbralikud tingimused tuleks lisada **Tehnilisse Kirjeldusse**. Ehkki sõidukid ei pruugi olla veel toodetud, on pakkujal siiski võimalik esitada tõendeid Tehnilise Kirjelduse nõuetele vastavuse tõendamiseks juba pakkumuse esitamise hetkel. Maanteeõidukid ei ole tavaliselt eritellimus – hankijale pakutakse ikka juba turul olemasolevaid sõidukeid, mille tehnilised näitajad on läbi katsetatud ja dokumenteeritud. Osas, milles hankija nõuab tõendeid juba pakkumuse koosseisus, tuleb RHAD-s **sätestada ka vastavustingimus**.

Tõendada saab nt läbi maanteeõiduki tüübikinnituse nõudmise, millele on lisatud selgitus ja arvutus, et kriteeriumid on täidetud. Vastavustingimuste täitmise kohta peavad pakkujad esitama tõendid juba pakkumuse koosseisus. Põhimõtteliselt võib hankija leppida ka kinnitusega, s.t pakkuja kinnitab, et pakub vähemalt nõutud miinimumprotsendi keskkonnahoidlike sõidukeid. Tegelik kontroll toimuks sellisel juhul alles lepingu täitmise faasis.

Millised tõendid kinnitavad keskkonnahoidlike maanteeõiduki nõudele vastavust:

- **Tüübikinnitus;**
- **Maanteeõiduki valmistajapoolne dokumentatsioon** maanteeõiduki tehniliste andmetega, mille kaudu on võimalik tuvastada summutist väljuv CO<sub>2</sub>-heide, tegelikus liikluses tekkivad õhusaasteainete heited või alternatiivkütuste kasutamine.

Tegelikus liikluses tekkivate õhusaasteainete heite puhul Hankija peab sätestama pakkumuses, et pakkuja toob välja, kuidas on tagatud 80% nõude täitmine nende eriheidete suhtes, vastavalt pakkuja nõutud dokumentidele ja seatud tingimustele. Keskne hankija arvestab küsimuses eeltoodud piirmäärasid iga teenindatava asutuse kohta eraldi nii nagu tavapäraselt näiteks hangete summeerimise puhul.

Kui ametisõidukite liisimiseks sõlmitakse riigihanke tulemusena raamleping, mille alusel sõlmitavate hankelepingute (tellitavate sõidukite) arv ei ole teada (määratud on maksimaalne arv), siis piisab, kui sätestada määrusega nõutav tingimus tehnilises kirjelduses või raamlepingus (kuid mitte vastavuses) ning määrata, et tingimuse kontroll toimuks lepingu täitmise faasis.

### **Hankijal võimalik keskkonnahoidlikumaid pakkujaid eelistada pakkumuste hindamise etapis**

Hankijal ei ole keelatud hankida keskkonnahoidlike maanteeõidukeid suuremas mahus, kui miinimumprotsent ette näeb. Hankija võib seada RHAD raames ka täpsemaid kriteeriume, kui seda sätestab direktiiv, nt seada eelistingimusi teatud keskkonnahoidlike kütuste liikidele (nt soodustada taastuvate kütuste ja nullheitel kütustega maanteeõidukite hankimist).

Hankijal on õigus lisada **täiendavalt valikkriteeriumeid või tingimusi ise sõnastada**, nt seada eelistusi, võttes arvesse maanteeõiduki kogu kasutusiga hõlmavat energia- ja keskkonnamõju, sealhulgas **maanteeõiduki kütusetarvet ja kütuse liiki ning nende keskkonnahoidlikkust**. Ka saab hankija saab hindamiskriteeriumide kaudu anda **pakkumustele väärtuspunkte**, kui keskkonnahoidlike maanteeõidukeid pakutakse rohkem minimaalsest nõudest või näiteks keskkonnakestlikumate kütuste pakkumise järgi. Näiteks kui pakutakse maagaasil töötavat lahendust, saaks eeliskriteeriumid seada biogaasil või biometaanil töötavatele maanteeõidukitele, vesinikku ja elektrit kasutavatele maanteeõidukitele, st taastuvatel allikatel põhinevatel kütustel liikuvatele maanteeõidukitele ja nullheitel maanteeõidukitele.



### Keskkonnahoidlike hangete kajastamine riigihangete registris

Keskkonnahoidlikele maanteesõidukitele sätestatud heite piirmääradest selle perioodi sihtarvudest lähtumise teave **tuleb kajastada riigihangete registris**. Keskkonnahoidlikkuse kriteeriumid ja tingimused peavad kajastuma RHADis ning olema riigihangete registrist ka välja võetavad.

Hankijal on kohustus nõuda arvepidamist maanteesõidukite või teenuste keskkonnahoidlikkuse kohta **CPV-koodi ja maanteesõiduki kategooria täpsusega**. See on hiljem vajalik ka riiklikuks aruandluseks.

Hankija märgib hanget alustades registrisse, kas hange kuulub vastava direktiivi/määruse kohaldamisalasse. Hankelepingu sõlmimise teate esitamisel märgib hankija lepingu andmetesse puhaste sõidukite arvud kategooriate kaupa, nt nii:

**Puhtad sõidukid**

Hange kuulub direktiivi 2009/33/EÜ reguleerimisalasse (puhtad sõidukid):  Jah  Ei

Puhaste sõidukite direktiivi lepingu tüüp: \*  Sõiduki ost, liising või rent  Reisijate maanteetranspordi teenused  Muu teenusleping

Sõiduki kategooria: \*  Kergeveok (M1, M2, N1)

Sõidukid:

Heiteta sõidukid:

Keskkonnasõbralikud sõidukid:

Buss (M3)

Veoauto (N2, N3)

M1

M2

N1

N2

N3

### Hanke näide

**Ülesandepüstitus:** Keskkonnaministri 16.02.2023 määruse nr 6 „Hankelepingu esemeks oleva maanteesõiduki kohta riigihanke alusdokumentides kehtestatud keskkonnahoidlikud kriteeriumid ja tingimused“ lisa tabeli 2 kohaselt on keskkonnahoidlike kergsõidukite osakaalu hankimise sihtmäärad lepingutega hõlmatud kergsõidukite koguarvust kuni 31. detsembrini 2025 23,1%. Määruse § 6 lg 5 p-2 kohaselt rakendatakse kohustuslikke sihtmäärasid M1 kategooria sõidukitel hangetele alates sõidukite arvust 4. Kas juhul, kui sõidukite arv hankimisel on üle 4, rakenduvad kohustuslikud sihtmäärad igale üksikule sõidukile või alates 5ndast sõidukist? Kas neid arvutusi tehakse ühe hanke kaupa või tuleb arvesse võtta ühe asutuse mingi perioodi (aasta?) jooksul erinevate riigihangete kaudu tehtud soetuste koguarv? Nt kui hankija viib ühes kalendriaastas läbi kolm sõidukite hanget, kus ostab vastavalt 2, 3 ja 5 M2 sõidukit, siis kas tingimusi peab kohaldama a) tervikuna alates teisest hankest; b) teise hanke kolmandast sõidukist; või c) kolmandast hankest?

**Lahendus:** Õige vastus on see, et arvestust hakatakse pidama pärast II hanget, ehk kui hangitakse üle 4 ehk siis nt 2+3=5 maanteesõidukit, siis sellisel juhul tuleb hakata pidama arvestust sõidukite keskkonnahoidlikkuse määra üle. Keskkonnahoidlikkuse määr kehtib selle perioodi kohta tervikuna,

millesse hange jääb, st praegu nt tuleks lähtuda nendest sihtmääradest, mis kehtivad kuni 2025. a lõpuni. Hanked summeeritakse üle perioodi. Keskkonnahoidlikkust hinnatakse perioodi peale tervikuna. Keskkonnahoidlikkust hakatakse mõõtma, kui hankeperioodi jooksul ületatakse määruse § 6 lg 5 toodud arv. Kergsõidukite puhul seega toodud näite korral, 2 sõiduki puhul ei pea seda arvestama. Kui hangitakse 2 ja siis 3, on ületatud 4 sõidukit ehk tuleb hakata seirama keskkonnahoidlikkust. Kui hankija piirdub perioodi jooksul vaid 5 sõidukiga, peaks 23,1% saavutamiseks olema üks sõiduk keskkonnahoidlik. Kui hankija jätkab ja hangib veel 3 sõidukit, siis kogu perioodi peale kokku on 8 sõidukit ja kogu perioodi peale peaks olema 2 neist keskkonnahoidlikud. Sealjuures ei ole oluline, mis järjekorras keskkonnahoidlikke sõidukeid hangitakse. Võib hankida korraga ka 5 mittekkeskkonnahoidlikku ja järgmises hankes kõik 3 keskkonnahoidlikult. Sama kehtib busside ja veokite suhtes. Busside puhul tuleb silmas pidada, et keskkonnahoidlike sõidukite % pool ehk  $\frac{1}{2}$  peab olema hangitud nullheitega – elekter või vesinik. Kui see osutub teatud asjaoludel või tehnilistel põhjustel keeruliseks või võimatuks, saab seda selgitada määruse § 6 lg 6 alusel.

**Keskkonnanhoidlike maanteesõidukite heite piirmäärad ja hankimise sihtmäärad lepingutega hõlmatud sõidukite koguarvust**

*Tabel 1. Keskkonnanhoidlike kergsõidukite tekitatud heite piirmäärad*

Sõidukikategooriad	Kuni 31. detsembrini 2025		Alates 1. jaanuarist 2026	
	CO <sub>2</sub> g/km	Tegelikus liikluses tekkivad õhusaasteainete heited <sup>1</sup> protsendina heite piirnormidest <sup>2</sup>	CO <sub>2</sub> g/km	Tegelikus liikluses tekkivad õhusaasteainete heited protsendina heite piirnormidest
M1	50	80%	0	ei kohaldata
M2	50	80%	0	ei kohaldata
N1	50	80%	0	ei kohaldata

*Tabel 2. Keskkonnanhoidlike kergsõidukite osakaalu hankimise sihtmäärad lepingutega hõlmatud kergsõidukite koguarvust*

Alates 2. augustist 2021 kuni 31. detsembrini 2025	Alates 1. jaanuarist 2026 kuni 31. detsembrini 2030
23,1%	23,1%

*Tabel 3. Keskkonnanhoidlike raskesõidukite osakaalu hankimise sihtmäärad lepingutega hõlmatud raskesõidukite koguarvust*

Veokid (N <sub>2</sub> - ja N <sub>3</sub> -kategooria sõidukid)		Bussid (M <sub>3</sub> -kategooria sõidukid) <sup>3</sup>	
Alates 2. augustist 2021 kuni 31. detsembrini 2025	Alates 1. jaanuarist 2026 kuni 31. detsembrini 2030	Alates 2. augustist 2021 kuni 31. detsembrini 2025	Alates 1. jaanuarist 2026 kuni 31. detsembrini 2030
7%	9%	31%	43%

<sup>1</sup> Deklareeritud suurimad tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste (RDE) väärtused tahkete osakeste arv (PN) (#/km) ja lämmastikoksiidide (NOx) (mg/km) kohta, nagu on esitatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis (EL) 2018/858, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetiste tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ.

<sup>2</sup> Kohaldatav heite piimorm, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisas või sellele järgnevas õigusaktis.

<sup>3</sup> Pool keskkonnanhoidlike busside miinimumsihtosakaalust tuleb täita direktiivis (EL) 2019/1161 määratletud heiteta busside riigihangete abil. See nõue langetatakse esimeseks võrdlusperioodiks veerandile miinimumsihtosakaalust, kui üle 80 % bussidest, mis on hõlmatud liikmesriigis sel ajavahemikul sõlmitud kõigi artiklis 3 osutatud lepingutega, on kahekorruselised bussid.