

Taristuministri määruse „Kliimaministri 17. augusti 2023. a määruse nr 43 „Toetuse andmise ja kasutamise tingimused Tallinna, Tartu ja Pärnu linna säästva liikuvuskeskkonna edendamiseks perioodil 2021–2027“ muutmise“ eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

Määrus kehtestatakse perioodi 2021–2027 Euroopa Liidu ühtekuuluvus- ja siseturvalisuspoliitika fondide rakendamise seaduse¹ (edaspidi *ÜSS2021_2027*) § 10 lõike 2 alusel.

Määrusega reguleeritakse transpordi tulemusvaldkonna „Transpordi konkurentsivõime ja liikuvuse programmi“² tegevuse „ohutu ja säästlik transpordisüsteem“ eesmärkide saavutamiseks toetuse andmise tingimusi kooskõlas *ÜSS2021_2027* § 1 lõike 1 punktis 1 nimetatud „Ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskavaga perioodiks 2021–2027“³ (edaspidi *rakenduskava*). Programmi tegevuse eesmärk on muu hulgas soodustada säästvat mitmeliigilist linnalist liikuvust suuremates linnades, nagu Tallinn, Tartu ja Pärnu ja linnapiirkondades. Programmi tegevuse eesmärki aitavad lisaks kavandatud määrusega rahastatavatele tegevustele saavutada ka Moderniseerimisfondi energiatõhusa ühistranspordi programmi 2021–2030 kaudu rahastatavad tegevused.

Kehtivat määrust täiendatakse muu hulgas uue taotlejaga – Rail Baltic Estonia (edaspidi ka *RBE*), et tagada Euroopa Liidu finantsperioodi 2021–2027 vahendite tõhusam kasutamine.

Rakenduskava järgi on linnapiirkondade arendamisel oluline roll riigi majandusarengus ning tegemist on esmatähtsa valdkonnaga, millele Euroopa Komisjon on juhtinud tähelepanu ning milleks on eraldatud vähemalt 8% Euroopa Regionaalarengu Fondi vahenditest.

Arvestades, et Tallinna ja Tartu kestliku linnaarengu projektide elluviimine on pärast 2025. aasta kohaliku omavalitsuse volikogude valimisi osaliselt aeglustunud või peatunud (mh Tallinna Liivalaia tänava trammitee ja jalgrattatee ning Tartu Laia tänava jalgrattatee projektid), tuleb võimaldada alternatiivsete projektide rakendamist, et tagada Euroopa Komisjoni seatud nõuete täitmine ettenähtud tähtajaks.

Lisaks tehakse määruses tehnilisi muudatusi, mis on seotud uue taotleja lisandumise, abikõlblikkuse perioodi täpsustamise ning nõuete sõnastuse selgitamisega.

Projektide valikukriteeriume ei muudeta, tagades seeläbi taotlejate võrdse kohtlemise kogu rakendusperioodi vältel.

Määrus jõustub üldises korras.

Määruse eelnõu ja seletuskirja koostas Kliimaministeeriumi (edaspidi *KliM*) liikuvuse arengu ja investeringute osakonna ekspert Ursula Sarnet (tel 715 3404, ursula.sarnet@kliimaministeerium.ee).

Eelnõu õiguseksperitiisi teostas KliM õigusosakonna õigusnõunik Rene Lauk (tel 626 2948, rene.lauk@kliimaministeerium.ee).

Eelnõu on keeletoimetanud Justiits- ja Digiministeeriumi õigusloome korralduse talituse toimetaja Aili Sandre (aili.sandre@justdigi.ee).

¹ RT I, 11.03.2022, 1.

² <https://www.mkm.ee/ministeerium-uudised-ja-kontakt/strateegiline-juhtimine/tegevuspohine-riigieelarve>.

³ <https://pilv.rtk.ee/s/6nBxRwrmjfwNgzL>.

2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb viieteistkümnest punktist.

Paragrahvi 1 lõikes 6 asendatakse sõna „asutusüksusena“ sõnaga „asustusüksusena“ kuna määruse kinnitamisel on ekslikult sisse jäänud Wordi automaatparandus („asutusüksus“), mis määruse kontekstis ei ole õige. Parandus on tehniline.

Paragrahvi 5 lõiget 3 täiendatakse pärast sõna „järgitakse“ tekstiosaga „,,tänavaruumi giidi“,“. Juhendmaterjalide hulka lisatakse selle avalikustamisel tänavaruumi giid, milles on eriti oluline järgida tänavadisaini liiklejate [hierarhiat](#). Praegu veel koostamisel olev tänavaruumi giid avaldatakse veebis sügisel 2026. Juhendmaterjal täiendab dokumente „Tallinna rattastrateegia 2018–2028“ või „Tartu jalgsi ja rattaga liikumise võrgustikud I–II osa“ (Artes Terrae, 2021) ning suunab taotlejaid tänava disainimisel autokesksuse asemel mõtlema inimkeskselt. Uus juhendmaterjal toetab ka „Uue Euroopa Bauhausi“ tingimuste paremat järgimist.

Paragrahvi 6 lõike 1 punkti 13 muudetakse ja viidatakse kogu teavitusmäärusele, mitte ainult selle §-le 2.

Paragrahvi 6 lõikesse 1 lisatakse punkt 13¹, millega lisatakse abikõlbulike kulude alla kunstiteose konkursi ja tellimisega seotud kulud kunstiteoste tellimise seaduse mõistes terminalide ehituse puhul. Antud punkt lisatakse, sest RBE-le laieneb kunstiteoste tellimise kohustus vastavalt kunstiteoste tellimise seaduse § 2 lõige 1 punktile 5.

Paragrahvi 7 lõikes 1 asendatakse sõna „oktoober“ sõnaga „detsember“. Arvestades suurte linnalise liikuvuse projektide ajamahukust ning sagenenud viivitusi ehitusturul ja tulenevalt enne 2026. aastat investeringu kavasse nimetatud projektide õigeaegse lõpetamisega seotud riskide maandamise vajadust on põhjendatud antud abikõlblikkuse perioodi pikendamine, kuid käesolevalt mitte kauemaks kui kuni 31. detsembrini 2029. Samuti tunnistab Euroopa Liidu õigus kulude abikõlblikkust kuni 31. detsembrini 2030, mis toetab ka enne 2026. aastat investeringu kavasse nimetatud projektide abikõlblikkuse perioodi pikendamist.

Paragrahvi 7 täiendatakse lõikega 1¹, mille kohaselt on alates 2026. aastast investeringu kavasse nimetatud uue projekti abikõlblikkuse periood taotluse rahuldamise otsuses sätestatud ajavahemik projekti tegevuste algusest kuni lõpuni ning see peab jääma ajavahemikku 1. jaanuar 2021 kuni 31. oktoober 2030.

Abikõlblikkuse perioodi on vaja pikendada kuni 31. oktoobrini 2030, et rakendada Euroopa Liidu ühtekuuluvuspoliitika õigusraamistiku muudatused ning viia riigisisene rakendussüsteem kooskõlla rakenduskava pikenenud abikõlblikkuse perioodiga. Muudatusega tagatakse, et toetuse andmise tingimused ei kujuneks kitsamaks, kui on Euroopa Liidu õigusest ja rakenduskava rakenduskorraldusest tulenevad võimalused.

Muudatus on vajalik ka rakenduskindluse tagamiseks. Arvestades suurte linnalise liikuvuse projektide ettevalmistamise, projekteerimise, hangete ja ehitustööde ajamahukust ning sagenenud viivitusi ehitusturul, ei pruugi pärast 2026. aastat investeringute kavadesse lisatavad projektid olla 2029. a lõpuks elluviidavad. Tähtaja pikendamine võimaldab valida toetatavateks projektideks sisu poolest kõige mõjusamad investeringud, mitte üksnes need, mida on võimalik lõpetada varasema tähtaja tõttu kiirendatud korras.

Samuti suurendab muudatus vahendite kasutamise efektiivsust. Perioodi lõpptähtaja pikendamine võimaldab vajaduse korral suunata rakendamise käigus vabanevaid vahendeid ümber uutele projektidele ning vähendab riski, et meetme eesmärkide saavutamiseks vajalikku Euroopa Liidu toetust ei õnnestu täielikult kasutusele võtta.

Muudatus aitab kaasa ka linnapiirkondade säästva arengu eesmärkideks Euroopa Regionaalarengu Fondist eraldatava 8% toetuse saavutamisele. Kui pärast 2026. aastat lisatavatele projektidele ei võimaldata pikemat abikõlblikkuse perioodi, võib tekkida olukord, kus investeringukavas olemasolevaid vahendeid ei ole võimalik realistliku ajagraafikuga uutesse projektidesse suunata. See omakorda suurendab riski, et linnapiirkondade arendamiseks ette nähtud vahendite kasutamise eesmärgid jäävad saavutamata.

Proportsionaalsus ja kooskõla EL-i õigusest tuleneva tegeliku abikõlblikkuse perioodiga: olukorras, kus Euroopa Liidu õigus tunnistab kulude abikõlblikkust kuni 31. detsembrini 2030 ning toetuse maksmise lõpptähtaeg pikeneb 31. märtsini 2031, puudub sisuline põhjendus piirata pärast 2026. aastat lisatavate projektide abikõlblikkuse perioodi varasema tähtajaga (31. detsember 2029). Selline piirang vähendaks põhjendamatu meetme paindlikkust ning võiks takistada rakenduskava eesmärkide saavutamist.

Investeeringute kavades seni kinnitatud projektide (enne 2026) rakendamise tähtaeg jääb 31. detsember 2029, et maandada varasemate projektide õigeaegse lõpetamisega seotud riske.

Paragrahvi 10 täiendatakse lõikega 2¹, mille järgi teavitab rakendusamet määruse § 16 lõikes 1 sätestatu korral eelnõustamisega alustamisest vähemalt kolm kuud enne investeeringute kava koostamiseks investeeringu kirjelduse esitamise orienteerivat tähtaega. Eelnõustamise tähtaega lühendatakse eelkõige seetõttu, et perioodi lõpuni on vähem aega. Oluline on siinkohal tähelepanu juhtida ka sellele, et kuni kolme kuu möödumisel tuleb tähtajaks esitada juba eelnõustamise läbinud projektid, mistõttu tuleb eelnõustamise materjalid rakendusametusele esitada vähemalt üks kuu enne investeeringu kirjelduse esitamise tähtaega, et rakendusametusele oleks võimalik need läbi vaadata ja taotlejale tagasiside anda. Tagasiside antakse transpordi ja liikuvuse asekantsleri kirjaga. Jätkatakse ka senist praktikat, mille kohaselt ei hinnata projekti, mida eelnõustamisele ei esitatud.

Paragrahvi 10 täiendatakse lõikega 5¹. Lõike 5¹ järgi vormistab rakendusamet § 16 lõikes 1 sätestatu korral eelnõustamise kohta liikuvuse asekantsleri kirjaga vastuskirja koos ettepanekutega, mida eelnõustamisel osalenu peab arvesse võtma projekti edasisel rakendamisel. Antud lõige lisatakse, et lisada selge vorm ettepanekutele, mida eelnõustamisel osalenu peab arvestama projekti edasisel rakendamisel määruse § 16 lõikes 1 sätestatud olukorra esinemisel.

Paragrahvi 10 täiendatakse lõikega 5². Kui eelnõustamisele esitatakse (§ 16 lõike 1 korral) juba rakendamisel olev ehitusprojekt koos paragrahvi 10 lõikes 4 nimetatud asjakohaste materjalidega, mida ei ole vaja täiendada, võib rakendusamet lõike 5² kohaselt esitada § 12 alusel kvalifitseerunud projekti kohe valikukomisjonile hindamiseks. Antud lõige lisatakse, et kiirendada projekti valikukomisjonile hindamiseks esitamise protsessi määruse § 16 lõikes 1 kirjeldatud olukorra esinemisel, kui materjalide täiendamine pole vajalik.

Paragrahvi 11 lõiget 1 täiendatakse pärast sõna „vormil“ tekstiosaga „Euroopa Liidu raudteevõrgustikuga ühilduva 1435 mm riigi raudteefrastruktuuri omav või selle ehitust korraldav riigi äriühing“. Siin on taotlejana mõeldud RBE-d. RBE puhul on määruse kontekstis abikõlblikud Tallinnas Ülemiste ja Pärnus rahvusvahelise reisiterminaliga seotud välitööd (jalgratta või jalgteede ehitus, pargi ja reisi parklate rajamine, linnakujunduselemendid, väikevormid jmt), mis on otseselt seotud määruse säästva liikuvuse ja kvaliteetse ruumi eesmärkidega.

Paragrahvi 11 täiendatakse lõikega 4¹, mille kohaselt määruse § 16 lõikes 1 sätestatu korral esitatakse kutses vähemalt maksimaalne eelarve ja sekkumise nimetus ning lõike 4 punktis 2

nimetatud teave. Siinkohal ei esitata infot taotlejate kaupa, kuna vabanev eelarve ei ole piisav, et igale taotlejale kinnitada konkreetsest sekkumisest oma eelarvet.

Paragrahvi 11 lõike 5 sõnastust muudetakse nii, et investeeringu kirjeldusega koos peab esitama nii eskiislahenduse kui ka eskiislahendusele tugineva teabe keskkonnanalüüside tegemise kohta. Muudatus tehakse, et investeeringu kirjeldusega koos nähtuks, milliste keskkonnanalüüside tegemine võib olla vajalik.

Paragrahvi 29 lõikes 7 korrigeeritakse § 19 lõikeks 4, kuna lõige 3 on ekslik ega viita korrektsele lõikele. Tegemist on tehnilise parandusega.

Paragrahvi 33 lõigete 1 ja 2 sõnastus viiakse kooskõlla teiste TAT määruste samasisuliste sätete sõnastustega. Ebatäpsusele juhtis tähelepanu Riigi Tugiteenuste Keskus.

Paragrahvis 34 muudetakse rakendussätteid: senine numbrita lõik loetakse lõikeks 1 ning lisatakse lõige 2 tagasiulatuvate rakendussätetega, mis on seotud eelnõustamise menetluse algusega 2026. aastal enne määruse asjakohaste muudatuste jõustumist (kutse eelnõustamisele ning investeeringute kava koostamiseks investeeringute kirjelduste esitamiseks saadeti taotlejatele välja liikuvuse asekanstleri 10. juuli 2026. a kirjaga nr 4-6/59/24), et menetlusprotsess ei peatuks ning uued projektid jõutaks ellu viia abikõlblikkuse perioodi jooksul.

Ühtlasi jälgib Kliimaministeerium, et iga toetatav projekt panustab TAT määruses sätestatud rakenduskava väljundnäitajatesse, st projekt peab panustama kas sihtotstarbelise jalgrattataristu (km), uute või ajakohastatud mitmeliigiliste ühenduste (tk) või uute trammi- ja metrooliinide sihttasemete (km) saavutamisse. Lisaks peab jalgrattaliikluse prioriteedis iga projekt panustama väljundnäitajasse „toetatavad integreeritud territoriaalse arengu strateegiad“ ehk tegevused peavad lähtuma kohalikust strateegiast.

3. Eelnõu vastavus ELi õigusele

Eelnõu aluseks on perioodi 2021–2027 Euroopa Liidu ühtekuuluvus- ja siseturvalisuspoliitika fondide rakendamise seadus ja selle alusel antud õigusaktid, mis omakorda on kooskõlas asjakohaste ELi õigusaktidega.

Eelnõu on kooskõlas järgmiste Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. juuni 2021. a määrustega:

- (EL) 2021/1060, millega kehtestatakse ühissätted Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfond+, Ühtekuuluvusfondi, Õiglase Ülemineku Fondi ja Euroopa Merendus-, Kalandus- ja Vesiviljelusfondi kohta ning nende ja Varjupaiga-, Rände- ja Integratsioonifondi, Sisejulgeolekufondi ning piirihalduse ja viisapoliitika rahastu suhtes kohaldatavad finantsreeglid (ühissätete määrus);
- (EL) 2021/1058, mis käsitleb Euroopa Regionaalarengu Fondi ja Ühtekuuluvusfondi.

Euroopa Liidu määrused on Eestile otsekohalduvad, mistõttu eelnõus nimetatud ülesannete täitjal tuleb juhinduda neist, arvestades eelnõus ja selle alusel antavates Vabariigi Valitsuse määrustes sätestatud. Eelnõus on ühissätete määruse sättele viidatud, kui ülesande sisu on ühissätete määrusega reguleeritud, mis teeb hõlpsamaks asjakohase õigusnormi leidmise.

4. Määruse mõju

Määrus mõjutab ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskava 2021–2027 poliitikaeesmärgi 2 „Rohelisem Eesti“ erieesmärgi „Säästva mitmeliigilise linnalise liikumiskeskonna

edendamine osana üleminekust CO₂-neutraalsele majandusele“ eesmärkide ja tulemuste saavutamist.

Mõju rakenduskava elluviimisele ja eesmärkide saavutamisele.

Määruse muudatus, eelkõige Rail Baltic Estonia (RBE) lisamine taotlejate hulka, suurendab paindlikkust projektivalikus. See on vajalik rakenduskava sihipäraseks ja tähtaegseks elluviimiseks olukorras, kus osa kestliku linnaarengu projektidest on suuremates linnapiirkondades aeglustunud või peatunud. Muudatus aitab vähendada vahendite kasutamata jäämise riski ning toetab Euroopa Komisjoni seatud nõuete täitmist ettenähtud tähtajaks.

Mõju majandusele ja regionaalarengule.

Määruse rakendamine aitab kujundada linnapiirkondade sidusamat ja kestlikumat liikumiskeskonda, parandades ligipääsetavust ning soodustades majandustegevust. Positiivne mõju avaldub eelkõige suuremate linnapiirkondade konkurentsivõime tugevnemises ning regionaalse tasakaalu edendamises.

Mõju keskkonnale ja kliimaeesmärkide täitmisele.

Toetatavad investeeringud aitavad vähendada transpordist põhjustatud kasvuhoonegaaside heitmeid ja õhusaastet ning toetavad üleminekut CO₂-neutraalsele majandusele, eeskätt säästvate ja mitmeliigiliste liikumisviiside arendamise kaudu.

Mõju halduskoormusele ja rakendusasutustele.

Määruse rakendamine ei too kaasa olulist lisakoormust, kuid eeldab rakendusasutuselt ja -üksuselt (Kliimaministeerium ja Riigi Tugiteenuste Keskus) mõningaid korralduslikke täpsustusi, kuna lisandub uus taotleja ning kohandatakse menetlusprotsesse. Rakendamise seotud kulud (sh tingimuste väljatöötamine, investeeringute kava koostamine, teavitamine, kontroll, seire, hindamine ja väljamaksed) kaetakse tehnilise abi vahenditest.

Mõju õiguskeskkonnale ja õiguskindlusele.

Projektide valikukriteeriume ei muudeta, seega tagatakse taotlejate võrdne kohtlemine kogu rakendusperioodi vältel ning säilib õigusselgus toetuse andmise tingimustes.

Mõju riigi julgeolekule ja välissuhtlusele.

Määrusel puudub otsene mõju riigi julgeolekule ja välissuhtlusele.

5. Määruse rakendamiseks vajalikud kulutused ja määruse rakendamise eeldatavad tulud

TAT määruse rakendamiseks kulub perioodil 2021–2027 Euroopa Regionaalarengu Fondi vahendeid **ca 82,8 miljonit eurot**, toetuse eeldatav määr on 70%. Toetusesaajate omafinantseering moodustab vähemalt 30% projektide abikõlblikust kogumaksumusest.

Määruse muudatuse orienteeriv eelarve on ligikaudu **16,16 miljonit eurot**, mis on tingitud eelkõige Tallinnas Liivalaia tn trammitee ja rattatee ning Narva mnt rattatee ehitusest loobumisest.

Kulud, mida toetusest ei kaeta, tuleb toetuse saajal endal katta.

6. Määruse jõustumine

Määrus jõustub üldises korras.

7. Määruse eelnõu koostamine

Määruse eelnõu on koostatud ametkondlikult Rahandusministeeriumi ja Riigi Tugiteenuste Keskusega enne selle eelnõude infosüsteemi (EIS) saatmist ning määruse eelnõu ja seletuskirja teksti on sellevõrra täiendatud. Määruse eelnõu koostatakse EISi kaudu Rahandusministeeriumi, Riigi Tugiteenuste Keskuse, perioodi 2021–2027 seirekomisjoni ja Euroopa Komisjoniga.