

## **Seletuskiri majandus- ja taristuministri käskkirja „Perioodi 2021–2027 Transpordiameti maanteetaristu arendamise investeeringute kava kinnitamine“ juurde**

Käskkirja kehtestatakse perioodi 2021–2027 Euroopa Liidu ühtekuuluvus- ja siseturvalisuspoliitika fondide rakendamise seaduse (edaspidi *ÜSS2021\_2027*) § 10 lõike 2 alusel, kooskõlas majandus- ja taristuministri 17. augusti 2022. a määrusega nr 64 „Transpordi infrastruktuuri arendamiseks toetuse andmise tingimused perioodil 2021–2027“ (edaspidi *TAT määrus*).

Investeeringute kava koostamisel võetakse arvesse Transpordiameti (registrikood 70001490) (edaspidi *TRAM*) 25. aprilli 2022 kirjaga nr. 1.1-6/22/5191-2 esitatud projektide investeeringute kirjeldusi.

Käskkirja ja seletuskirja koostas MKMi transpordi arengu ja investeeringute osakonna peaspetsialist Eva Killar (e-post: [eva.killar@mkm.ee](mailto:eva.killar@mkm.ee) telefon: 625 6485). Esialgse riigiabianalüüsi koostas MKMi strateegilise planeerimise osakonna välisvahendite õiguse nõunik Anneli Schmiedeberg (e-post: [anneli.schmiedeberg@mkm.ee](mailto:anneli.schmiedeberg@mkm.ee), telefon: 639 7618).

### **1. Sissejuhatus**

Käskkirjaga kinnitatakse perioodi 2021–2027 TRAMi maanteetaristu arendamise investeeringute kava (edaspidi *investeeringute kava*) Ühtekuuluvusfondi (edaspidi *ÜF*) ja Euroopa Regionaalfondi (ERF) toetusega.

Transpordi konkurentsivõime meetme number 21.3.1.1 eelarve on kokku 187 176 471,00 eurot, millest ÜF toetuse osakaal on 85% ja millele lisandub riiklik kaasfinantseering 15%. ÜF osas kinnitatakse investeeringute kava mahus **159 100 000 eurot**, millele lisandub riiklik kaasfinantseering summas 28 076 471 eurot. Käesoleva investeeringute kava transpordi konkurentsivõime meetme maanteeprojektide eelarve on aga kokku 190 793 970 eurot, millest ÜFi toetus on 159 100 000 eurot ja millele lisandub riiklik kaasfinantseering 28 076 471 eurot ning vajadusel täiendavalt toetuse saaja poolne omafinantseering.

Transpordi konkurentsivõime meetme number 21.2.3.6 eelarve on kokku 2 463 352 eurot, millest ERF toetuse osa kinnitatakse investeeringute kavas summas **1 799 971 eurot**, millele lisandub riiklik kaasfinantseering summas 663 381 eurot (riigi toetus moodustab seega 100%).

Investeeringute kavas esitatakse Vabariigi Valitsuse 12. mai 2022. a määruse nr 55 „Perioodi 2021–2027 Euroopa Liidu ühtekuuluvus- ja siseturvalisuspoliitika fondide rakenduskavade vahendite andmise ja kasutamise üldised tingimused“ (edaspidi *Ühendmäärus*) § 42 lõikes 4 toodud andmed.

Investeeringute kava alusel toetatakse alljärgnevaid maanteetaristu arendamise projekte:

<b>Transpordi konkurentsivõime meetme ÜF projektid (nr 21.3.1.1)</b>				
Nr.	Projekti/ investeeringuobjekti nimetus	ÜF toetus (85%)	Riiklik kaasfinantseering (15%)	Abikõlblik kogumaksumus
1.	Pärnu–Uulu 2+2 teelõigu ehitus	35 524 874	6 269 095	<b>41 793 970</b>
2.	Sauga–Pärnu 2+2 tee	10 200 000	1 800 000	<b>12 000 000</b>
3.	Tartu mnt Neanurme-Pikknurme 2+1 tee	10 200 000	1 800 000	<b>12 000 000</b>

4.	Libatse-Nurme 2+2 tee	89 250 000	15 750 000	<b>105 000 000</b>
5.	Paldiski mnt Harku eritasandiline ristmik	13 925 126	2 457 375	<b>16 382 501</b>
	<b>Kokku ÜF projektide maksumus</b>	<b>159 100 000</b>	<b>28 076 471</b>	<b>187 176 471</b>

<b>Transpordi konkurentsivõime meetme ERF projekt (nr 21.2.3.6)</b>				
Nr.	Projekti/ investeringuobjekti nimetus	ERF toetus (73,07%)	Riiklik kaasfinantseering (26,93%)	Abikõlblik kogumaksumus
1.	Teeilmajaamade seiresüsteemi uuendamine	1 799 971	663 381	<b>2 463 352</b>
	<b>Kokku ERF projektide maksumus</b>	<b>1 799 971</b>	<b>663 381</b>	<b>2 463 352</b>

Investeeringute kava koostatakse ning ÜF toetust antakse kooskõlas *ÜSS2021\_2027* § 1 lõike 1 punktis 1 nimetatud „Ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskavaga perioodiks 2021–2027“ (edaspidi *rakenduskava*) poliitika eesmärgi nr 3 „Ühendatum Eesti“ prioriteetse suuna 5 „Ühendatum Eesti“ erieesmärgi nr 1 „kliimamuutuste suhtes vastupanuvõimelise, intelligentse, turvalise, kestliku ja mitmeliigilise üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T<sup>1</sup>) arendamine“ meetme nr 21.3.1.1 „Transpordi konkurentsivõime (maanteetranspordi taristu)“ sekkumisega sekkumisega „TEN-T maanteede ehitus ja rekonstrueerimine“ (edaspidi *maanteede tegevused*).

ERF toetust antakse kooskõlas rakenduskava poliitika eesmärgiga nr 2 „Rohelisem Eesti“ prioriteedi 3 erieesmärgi nr 4 „kliimamuutustega kohanemise ja katastroofiriski ennetamise ning vastupanuvõime edendamine, võttes arvesse ökosüsteemipõhiseid lähenemisviise“ meetme nr 21.2.3.6 „maanteetransporditaristu arendamine ja korrashoid“ sekkumisega „teeilmajaamade seiresüsteemi uuendamine“ (edaspidi *teeilmajaamade tegevused*).

Investeeringute kavas nimetatud investeeringuprojektid aitavad muuhulgas saavutada Eesti 2035<sup>2</sup> sihi „Eestis on kõigi vajadusi arvestav, turvaline ja kvaliteetne elukeskkond“ ning selle tegevuskava teemakimbus „Ruum ja liikuvus“ kirjeldatud transpordiga seotud eesmärgid ja mõõdikuid „**vähendada transpordi kasvuhoonegaaside heitkoguseid ning kasvatada ühissõiduki, jalgrattaga või jala tööl käivate inimeste osakaalu**“. Maanteede tegevuste osas panustatakse sellesse eelkõige tänu sekkumisele ühissõidukitele loodavate paremate tingimuste, mis saavutatakse tänu lühemate ning sujuvamate teekondade. Sekkumisega väheneb teepikkus ning liiklus muutub sujuvamaks, sellega panustatakse Eesti 2035 mõõdikusse kasvuhoonegaaside heitkogus transpordisektoris. Maanteede tegevustega panustatakse ka mõõdikusse "ligipääsetavuse näitajasse" eelkõige selles osas, mis puudutab kergliiklusteid, bussipeatusi, tunnelid ja sildu. Teeilmajaamade tegevuste osas on kaudne panus ka Eesti 2035 mõõdikusse „**kasvuhoonegaaside heitkogus transpordisektoris**“. Tänu paranenud seiresüsteemile on teeilmaolud paremini seiratud ning seetõttu saavad juhid valida ka sobivama sõidustiili, mis vähendab kasvuhoonegaaside heitkoguseid. Panus mõõdikusse "ligipääsetavuse näitaja" teeilmajaamade tegevuste puhul puudub.

<sup>1</sup> <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

<sup>2</sup> [www.eesti2035.ee](http://www.eesti2035.ee)

Sekkumised on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusega (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 (ET L 231/159, 30.06.2021, lk 159–706), artiklis 9 toodud horisontaalseid põhimõtteid. Investeeringute kava koostamisel tuginetakse DNSH põhimõtete hindamisel rakenduskava koostamise käigus koostatud DNSH analüüsile<sup>3</sup> ning rakenduskava KSH aruandes<sup>4</sup> toodud soovitudele.

Maanteede ja teilmajaamade tegevused panustavad transpordi ja liikuvuse arengukava aastateks 2021–2035<sup>5</sup> eesmärki: "Vähendada liikluses hukkunute ja raskelt vigastatute arvu poole võrra ehk saavutada olukord, kus hukkunute arv kolme aasta keskmisena ei ületaks 30."

## 2. Käskkirja sisu

Käskkirja lisas olevasse investeeringute kavasse valitud projektide lävendiks on asjaolu, et projekt vastab TAT määruse §-s 9 sätestatud kvalifitseerimistingimustele ning (vari-)seirekomisjonis kinnitatud vastavus- ja valikukriteeriumidele.

Käesoleva käskkirjaga kinnitatakse investeeringute kava nimekiri, milles on esitatud Ühendmääruse § 42 lõikes 4 toodud andmed.

## 3. Esmane riigiabianalüüs

### 3.1 Riigiabi üldised tingimused

Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELTL) artikli 107 lõikes 1 on sätestatud, et „*Kui aluslepingutes ei ole sätestatud teisiti, on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressursidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikide vahelist kaubandust.*“

Riigiabi reeglid kohalduvad vaid juhul, kui abi saajaks on ettevõtja.

### 3.2. TRAM toetuse saajana

Transpordiameti näol on tegemist riigiasutusega. 03.detsembril 2020.a kinnitatud transpordiameti põhimääruse<sup>6</sup> § 4 alusel on ameti ülesanneteks:

- 1) tingimuste loomine ohutuks ja säästlikuks liiklemiseks ning inimeste ja sõidukite liikuvuse kavandamine;
- 2) tingimuste loomine ohutu ja jätkusuutliku lennundustegevuse tagamiseks Eesti õhuruumis liiklejatele;
- 3) liikluskasvatuse korraldamine;
- 4) liikluse ja ühistranspordi korraldamine;
- 5) õigusaktidest tulenevate andmekogude pidamine;

<sup>3</sup> <https://pilv.rtk.ee/s/d8r9aX3kARtwH5z>

<sup>4</sup> <https://pilv.rtk.ee/s/59Dy6cNkke5Fgfb>

<sup>5</sup> Leitav: <https://www.mkm.ee/transport-ja-liikuvus/transpordi-tulevik>

<sup>6</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/109122020001>

- 6) osalemine oma tegevusvaldkonnaga seotud poliitika väljatöötamisel ning rahvusvaheliste projektide ettevalmistamisel ja läbiviimisel;
- 7) riigi esindamine rahvusvahelises suhtluses ameti tegevusvaldkonna piires;
- 8) Eesti teede ajaloo, tehnika ja tehnoloogia ning liikluse arengut kajastava materjali kogumine, uurimine, säilitamine, korrastamine ja avalikkusele tutvustamine teaduslikel, hariduslikel ja kultuurilistel eesmärkidel;
- 9) muud õigusakti alusel ametile antud ülesanded.

Maanteede osas on põhimääruse § 10 lõike 5 kohaselt TRAMi kohustuseks:

- 1) riigiteede projekteerimine, ehitamine, omanikujärelevalve korraldamine ning korrashoiu tagamine;
- 2) riigiteede ehitamiseks vajalike maade omandamine;
- 3) taristuga seotud kasutusõiguste andmine;
- 4) sujuva liikluskorralduse ja liiklusvoo tagamine riigiteedel ning liiklusolude teabe edastamine;
- 5) elutähtsa teenuse toimivuse tagamine riigiteedel.

Riigiabi seisukohalt on oluline märkida, et TRAM-l on vastavalt oma põhimäärusele kohustus luua tingimused ohutuks ja säästlikuks liiklemiseks ning riigiteede näol on tegemist avalikuks kasutamiseks mõeldud taristuga ning nende kasutamise eest ei küsita teemaksu ega muud tasu.

**Seega ei ole toetuse saaja käesoleva projekti raames ettevõtja.** Riigiabi reeglid kohalduvad aga vaid juhul, kui abi saajaks on ettevõtja.

TRAM viib ellu projektid, mis puudutavad avalikult kasutatavat taristut ning seetõttu ei ole antud sekkumiste puhul tegemist riigiabiga, kuna ükski konkreetne ettevõtja nendest lahendustest otseselt kasu ei saa, sest maanteetaristu on mõeldud tasuta avalikuks kasutamiseks. Uuendatud teilmajaamade seiresüsteemi kasutab TRAM avalikuks huviks, et hinnata maksimaalselt täpselt teeilmaolusid ning kohandada teehoole ja tagata ohutus vastavalt seiresüsteemidest saadud infole.

### **3.3. Järeldus riigiabi olemasolu kohta**

TRAM ei konkureeri oma taristu ja osutatavate teenustega teiste samalaadsete taristutega. TRAM on riigiasutus, mille põhimäärusest tulenev kohustus on maanteetaristu ehitamine ning ohutuse tagamine.

**Eelnevast lähtuvalt ei ole TRAM toetuse saajana riigiabi saaja, kuivõrd toetuste andmine on seotud avaliku võimu tegevuste elluviimiseks vajalike taristute ehitamisega, mitte ettevõtja majandustegevuse toetamisega.**

### **3.4. Kaudne kasusaaja**

Euroopa Komisjon selgitab riigiabi mõiste teatises, et meetmega võidakse anda nii otsene eelis abisaavale ettevõtjale kui ka kaudne eelis teistele ettevõtjatele, näiteks ettevõtjatele, kes tegutsevad järgmistel tegevustasemetel. Eelise vahetu saaja võib seejuures olla nii ettevõtja kui ka isik (füüsiline või juriidiline isik), kes ei osale ise üheski majandustegevuses. Selliseid kaudseid eeliseid tuleb eristada üksnes teisestest majanduslikest mõjudest, mis kaasnevad peaaegu kõikide riigiabi meetmetega (nt väljundi suurendamise mõjud). Seetõttu tuleb

ettenähtavaid mõjusid uurida *ex ante*. Kaudne eelis loetakse olemasolevaks siis, kui meede on kujundatud nii, et teised mõjud suunatakse tuvastatavatele ettevõtjatele.

Näiteks võib selline olukord maanteede ehitamisel tekkida siis, kui maantee ehitusel ehitatakse maantee vahetus läheduses olevale ettevõtjale (või ettevõtjate grupile) eraldi nn maanteelt mahasõit, mis soodustab siis nende ettevõtjate olukorda konkurentidega, kes peavad sellise tee ise ehitama.

Seetõttu tuleb toetuse taotluse esitamise faasis iga konkreetne projektlahendus vastavalt TAT § 12 lõikele 3 rakendusüksuse (Riigi Tugiteenuste Keskus ehk RTK) poolt analüüsida ning veenduda, et lahendusega ei anta eelist mõnele ettevõtjale (näiteks mahasõitude loomise jms näol). Investeeringuettepaneku faasis vaadatakse taotlused küll üle, aga kuna selles faasis puudub tihti veel konkreetne projektlahendus, siis pole ka võimalik selles faasis riigiabi küsimust täies mahus hinnata.

#### **4. Käskkirja vastavus Euroopa Liidu ja siseriiklikule õigusele**

Käesoleva käskkirja aluseks on ÜSS2021\_2027 ja selle alusel antud õigusaktid, mis omakorda on kooskõlas vastavate ELi õigusaktidega.

Käesolev käskkiri on muuhulgas kooskõlas järgmiste (EL) määrustega:

- Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) 2021/1060, 24. juuni 2021, 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);
- Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) 2021/1058, 24. juuni 2021, mis käsitleb Euroopa Regionaalarengu Fondi ja Ühtekuuluvusfondi.

Euroopa Liidu määrused on Eestile otsekohalduvad, mistõttu nii ühendmääruses, TAT määruses, kui ka käesolevas käskkirjas nimetatud ülesannete täitjal tuleb juhendada neist, arvestades TAT määruses ja selle alusel antavatest Vabariigi Valitsuse määrustes sätestatud.

#### **5. Käskkirja mõju**

Käskkiri on vajalik rakenduskava elluviimisel, reguleerides toetuse kasutamise poolt TRAMi maanteede tegevuste osas ühenduste prioriteedis ning teilmajaamade tegevuste osas kliimamuutustega kohanemise prioriteedis. Läbi rakenduskava tulemuste saavutamise aitab käskkiri kaasa eelkõige Eesti keskkonnaseisundi, majandusarengu ja regionaalarengu edendamisele. Käskkiri ei mõjuta riigi julgeolekut ega välissuhtlemist.

Rakenduskava eesmärkide täitmist rahastatakse meetme 21.3.1.1 eelarvest (maanteede tegevused) ning meetme 21.2.3.6 eelarvest (teilmajaamade tegevused) investeeringute kavade rahastamisskeemiga ja kooskõlas Vabariigi Valitsuse 09.jaanuari 2020. a korraldusega nr 5 kinnitatud „Riigiteede teehoiukava 2020–2030“ ÜFist kokku ca 159 miljoni euro ulatuses, millele lisandub riiklik kaasfinantseering ca 28,08 miljonit eurot ning vajadusel ka omafinantseering. ERFi toetus moodustab kokku ca 1,8 miljonit eurot, millele lisandub riiklik kaasfinantseering ca 663 tuhat eurot

Kulud, mida toetusest ei kaeta, tuleb TRAMil endal katta (vajadusel tuleb lisavahendid taotleda riigieelarvest, kuid mis ei taga veel lisavahendite saamist).

## **6. Kooskõlastamine**

Käskkirja eelnõu kooskõlastati ametkondlikult e-kirja teel septembris 2022.a Korraldusasutusega (Riigi Tugiteenuste Keskus, RTK) ning Rahandusministeeriumi. Kooskõlastustabel on leitav seletuskirja lisan.

**Lisa: Kooskõlastustabel, Projektide kvalifitseerimis-, vastavus- ja valikukriteeriumidele vastavuse kontroll-leht (Excelis)**

## Seletuskirja lisa:

### Kooskõlastustabel

	<b>Märkuse või ettepaneku esitaja, märkus</b>	<b>Kommentaar</b>
	<b>Korraldusasutus</b>	
1.	Lisada tuleks ka viide rakenduskava DNSH analüüsi järeldustele ja KSH aruannete soovitude järgimisele maanteede arendamisel.	<b>Arvestatud</b> Seletuskirja tekst on täiendatud
	<b>Rahandusministeerium</b>	
1.	ÜF toetus 159 mln vastab meetmete nimekirjas meetmele 21.3.1.1. Inv tabelis ja seletuskirjas olev RKF summa ei vasta meetmete nimekirjale. Seal on ette nähtud 15% RKF-i kokku summas 28 076 471. Eelnõus on 31 693 970. Erinevus tuleb sisse punktist 5 ehk „Paldiski mnt Harku eritasandiline ristmik“.	<b>Arvestatud</b> Summad on muudetud ning lisatud seletuskirja täiendav selgitus võimaliku täiendava omafinantseeringu vajaduse kohta.
2.	INV tabelis ÜF osa viimasel real on tulbas „ÜF toetuse suurim osakaal abikõlblike kulude eelarvest (%)“ kirjas 65%. Arvutuses on viga.	<b>Arvestatud</b> Arvutus on parandatud
3.	ERFist rahastatud „Teeilmajaamade seiresüsteemi uuendamine“ real on meetmete nimekirjas ette nähtud toetuse EL osa summaks 1 878 972,65. Käskkirjas aga 1 799 971.	<b>Ei ole arvestatud</b> Teeilmajaamade projektile on vaja vähem vahendeid, kui algselt planeeritud. Seetõttu on ka summa investeringute kavas väiksem.
4.	Inv kava alusel ehitatavate teelõikude kogupikkus on 43,2 km, rakenduskava sihttase on 41 km. See erinevus on aktsepteeritav.	<b>Teadmiseks võetud</b> Teede pikkused on praeguseks momendiks paremini teada, kui meetmete planeerimisel, seetõttu on ka teede pikkus mõnevõrra suurem, kui esialgu planeeritud.
5.	Iga maanteelõigu juurde on märgitud „Projekt panustab rakenduskava tulemusnäitajatesse: täiustatud maanteetaristust tulenev ajasääst ja hukkunute arvu vähenemine.“ Näitaja passi panime kirja, et proportsionaalsuse põhimõttest lähtudes kasutame ajasäästu näitajat vaid Libatse-Nurme lõigul. Kas kavatseme seda nüüd ka mujal mõõta? Selgem oleks, kui jätaks selle näitaja vaid nende lõikude juurde, kus seda päriselt ka hakatakse mõõtma.	<b>Arvestatud</b> Mõõdame ajasäästu vaid Libatse-Nurme projektis. Dokumentidesse on vastavad muudatused sisse viidud.