

Riigihalduse ministri määruse „Kohaliku omavalitsuse investeeringud jalgratta- või jalgteedesse“ seletuskiri

1. Sissejuhatus

Riigihalduse ministri määruse „Toetuse andmise ja kasutamise tingimused ja kord meetmes „Kohaliku omavalitsuse investeeringud jalgratta- või jalgteedesse“ eelnõu (edaspidi *eelnõu*) abil viiakse ellu Eesti taaste- ja vastupidavuskava komponent 5 „Säästlik transport“ investeeringu 4 „KOVide investeeringud jalgratta- ja/või jalgteedesse“ (edaspidi *meede*) eesmärgid ja saavutatakse tulemusi.

Määrus kehtestatakse [Vabariigi Valitsuse 25. novembri 2021. a määruse nr 108 „Taaste- ja vastupidavuskava elluviimise korraldus ja toetuse andmise üldtingimused“ \(edaspidi *taaste- ja vastupidavuskava määrus*\) § 4 lõike 2 punkti 3 ja § 8 lõike 1 alusel. Toetuse andmisel panustatakse riigieelarve seaduse § 20 lõike 4 kohaselt kinnitatud regionaalvaldkonna programmi \(edaspidi *regionaalpoliitika programm*\) tulemuste saavutamisse.](#)

Meetme tegevused panustavad taaste- ja vastupidavuskavas toodud reformi „Võtame kasutusele ohutu, keskkonnahoidliku, konkurentsivõimelise, vajaduspõhise ja jätkusuutliku transpordi- ja energiataristu“ raames 100% kliimaeesmärkide saavutamisse.

Strateegias „Eesti 2035“ on toodud välja kitsaskoht, et ühissõidukite kasutajate, jalgsi ja jalgrattaga liikujate osakaal on viimastel aastatel vähenenud (2018. aastal vähenenud vastavalt 20,7%; 15,1% ja 2,7%). Selle trendi murdmiseks on vajalik soodustada ühis- ja jagatud transpordi kasutamist ning tervislikku ja säästlikku liikumisviisi. „Transpordi ja liikuvuse arengukavas 2021–2035“ on seatud eesmärgiks kasvatada aastaks 2035 ühistranspordiga, jalgrattaga või jalgsi töökäijate osakaalu 38 protsendilt 45–55 protsendini.

„Transpordi ja liikuvuse arengukava 2021–2035“ põhifookus on transpordivahendite ja -süsteemi keskkonnajalajälje vähendamine ehk säästva transpordi arendamise poliitika, et aidata saavutada kliimaeesmärgid 2030. ja 2050. aastaks. Säästvuse seisukohalt on olulisimad ühistransport ja jalgrattaga ja jalgsi liikumine (kõndimine, jalgrattasõit, tõukeratta või rulaga sõit jne).

Liikuvuspoliitika keskseks eesmärgiks on vähendada inimeste sõltuvust isikliku sõiduauto kasutamisest. Oluline on, et sellesse panustataks ka kohalikul tasandil.

Üheks hoovaks, mis kohaliku omavalitsuse üksustel selleks on, on jalgrattaga ja jalgsi liikumist soodustavad tegevused, sh jalgratta- ja/või jalgteede rajamine teenuste, sh ühistranspordi, ja töökohtadega paremat ühendust tagavatele teelõikudele. Jalgratta- ja/või jalgteede arendamine väljaspool suuremaid linnapiirkondi aitab parandada ligipääsu teenustele ja töökohtadele, võimendab keskkonnasõbralikust raudteeühendusest, sh Rail Balticust, saadavat positiivset mõju ning kaitseb liikluses haavatavamaid sihtgrupe, tagades neile autoliiklusest eraldatud liikumisvõimaluse. Investeeringud aitavad suurendada liiklejate ohutust ning vähendada inimkahjudega liiklusõnnetuste arvu. Ohutu alternatiivi olemasolu autoliiklusele tõstab piirkondade üleüldist elukeskkonna kvaliteeti ning elanike rahulolu oma elukeskkonnaga. Seeläbi väheneb surve väljarändele maapiirkondadest. Meetme eesmärgiks on suurendada kohalike omavalitsuste motivatsiooni leida lahendus liiklusohutlikele teelõikudele, mis takistavad igapäevast jalgsi ja jalgrattaga liikumist ning tagada teenuste, sh ühistranspordi, ja töökohtade parem ligipääs jalgrattaga ja jalgsi liikujatele väljaspool suuremaid linnapiirkondi. Toetusmeetme elluviimise tulemusel väheneb transpordisektori keskkonnamõju, samuti suureneb toetatud piirkonnas inimeste aktiivne liikumine.

Määruse eelnõu ja seletuskirja koostas Rahandusministeeriumi regionaalarengu osakonna regionaalpoliitika talituse nõunik Natalja Zinovjeva (tel 6113043, natalja.zinovjeva@fin.ee). Eelnõu juriidilist kvaliteeti on kontrollinud Rahandusministeeriumi regionaalhalduspoliitika osakonna õigusnõunik Martin Kulp (tel 6113097, martin.kulp@fin.ee) ning personaali- ja õigusosakonna õigusloome valdkonna juht Virge Aasa (tel 6113549, virge.aasa@fin.ee). Eelnõu on keeleliselt toimetanud Rahandusministeeriumi õigusosakonna keeleteimetaja Sirje Lilover (tel 6113638, sirje.lilover@fin.ee).

2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb 9 peatükist ja 20 paragrahvist. Peatükid on järgmised:

1. Üldsätted;
2. Toetatavad tegevused, kulude hüvitamine ja toetuse määr;
3. Nõuded taotlejale, partnerile ja taotlusele;
4. Taotluste esitamine ja menetlemine;
5. Taotluse rahuldamise otsuse muutmise ja kehtetuks tunnistamine;
6. Toetuse saaja, partneri ja vahendusasutuse õigused ja kohustused;
7. Aruandlus;
8. Toetuse maksmise tingimused;
9. Finantskorrektsioonid ja vaided.

1. peatükk. Üldsätted

Eelnõu esimeses peatükis kirjeldatakse määruse reguleerimisala, toetuse andmise eesmärgi, tulemust ja indikaatoreid, nimetatakse meetme vahendusasutus ja ministeerium.

Eelnõu § 1 lõike 1 kohaselt kehtestatakse määrust Eesti taaste- ja vastupidavuskava komponendi 5 „Säästlik transport“ investeringu 4 „KOVide investeringud jalgratta- ja/või jalgteedesse“ eesmärkide elluviimiseks ja tulemuste saavutamiseks. Meetme rakendamisel on oluline silmas pidada, et toetus peab panustama 100% kliimaeesmärkidesse ning kaasa aitama reformi „Võtame kasutusele ohutu, keskkonnahoidliku, konkurentsivõimelise, vajaduspõhise ja jätkusuutliku transpordi- ja energiataristu“ õnnestumisele, soodustades jalgsi ja jalgrattaga igapäevast liikumist, pidurdades sellega autostumise kasvu tendentsi.

Eelnõu § 1 lõike 2 kohaselt reguleeritakse määrusega riigieelarve seaduse § 20 lõike 4 kohaselt kinnitatud regionaalvaldkonna programmi investeringuid teedesse [liiklusseaduse](#) § 2 punktide 15, 17, 18 või 25 tähenduses (edaspidi *jalgratta- või jalgteed*), mille tulemuste saavutamiseks toetust antakse.

Liiklusseaduse § 2 punkti 15 kohaselt on jalgratta- ja jalgteed jalgrattaga, kergliikuriga, pisimopeediga, robotliikuriga ja jalakäija liiklemiseks ettenähtud tee või teeosa, mis on tähistatud asjakohase liiklusemärgiga. Sõiduteega teede ristmikul on jalgratta- ja jalgteed sõidutee osa. Liiklusseaduse § 2 punkti 17 kohaselt on jalgrattateed jalgrattaga, kergliikuriga, pisimopeediga või kahe rattalise mopeediga liiklemiseks ettenähtud sõiduteest ehituslikult eraldatud või eraldi asuv teeosa või omaette tee, mis on tähistatud asjakohase liiklusemärgiga. Sõiduteega teede ristmikul on jalgrattateed sõidutee osa. Liiklusseaduse § 2 punkti 18 järgi on jalgteed jalakäija, robotliikuri ja kergliikuriga liiklemiseks ettenähtud omaette tee, mis võib olla tähistatud asjakohase liiklusemärgiga. Liiklusseaduse § 2 punkti 25 järgi on kõnnitee jalakäija, robotliikuri ja kergliikuriga liiklemiseks ettenähtud ja äärekiviga või muul viisil sõiduteest või jalgrattateest eraldatud teeosa, mis võib olla tähistatud asjakohaste liiklusemärkide või teekattemärgistega. Kokkuvõtvalt toetatakse käesoleva määruse alusel nii jalgratta- ja jalgteid

koos, kui ka eraldiseisvalt jalgrattateid ja jalgteid. Määruses kasutatakse termini sõnastus „jalgratta- või jalgteed“ tähendab jalgratta- ja/või jalgteed.

Toetust antakse Eesti taaste- ja vastupidavuskava alusel Taaste- ja vastupidavusrahastust.

Riigieelarve seaduse § 20 lõikele 4 tuginedes on kinnitatud tulemusvaldkonna alaeesmärgi saavutamise arengudokument - riigihalduse ministri 8. veebruari 2021. a käskkirjaga nr 32 „Regionaalpoliitika programm aastateks 2021–2024“. Riigieelarve seaduse § 19 lõike 1 kohaselt on see strateegiliseks arengudokumendiks, milles määratakse tulemusvaldkonna alaeesmärgi saavutamisele suunatud meetmed, mõõdikud, tegevused ja rahastamiskava, ning see on aluseks kõigi regionaaltoetuste andmisel.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2021/241, millega luuakse taaste- ja vastupidavusrahastu (ELT L 57, 18.02.2021, lk 17–75), artikli 4 punktist 2 tulenevalt on taaste- ja vastupidavusrahastu erieesmärgiks liikmesriikidele rahalise toetuse andmine, saavutamaks nende poolt esitatud taaste- ja vastupidavuskavas sätestatud reformide ja investeringute eesmärgid ja sihid.

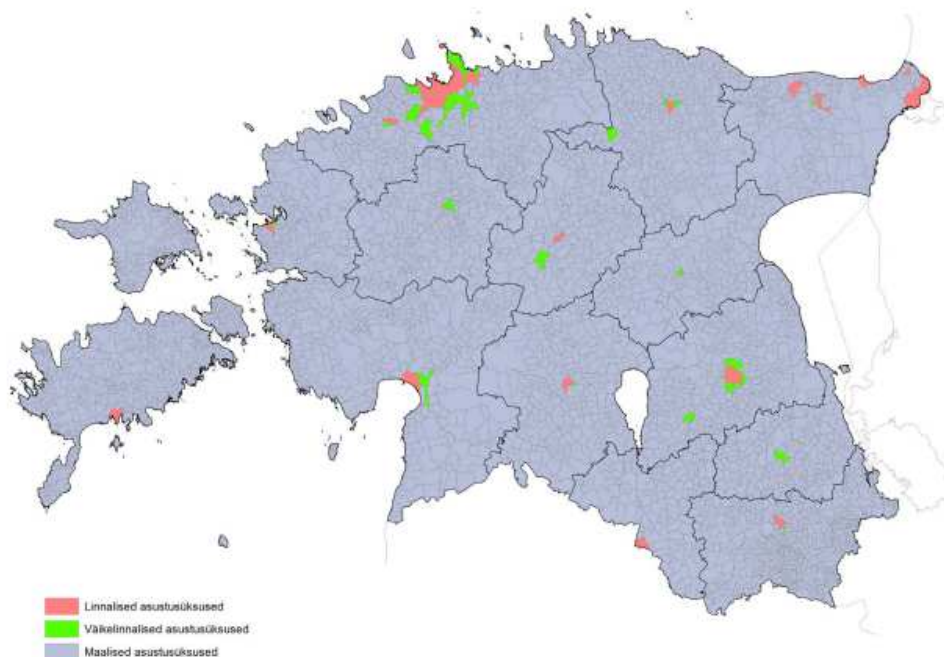
Taaste- ja vastupidavusrahastu „NextGenerationEU“ on 750 miljardi eurose eelarvega ajutine taasterahastu, mis aitab leevendada koroonaviiruse pandeemia põhjustatud vahetut majanduslikku ja sotsiaalset kahju. Eesmärgiks on, et COVID-19 kriisist taastunud Euroopa on varasemast keskkonnahoidlikum, digitaalsem ja vastupanuvõimelisem ning suudab paremini vastata praegustele ja tulevastele väljakutsetele. [Taaste- ja vastupidavusrahastu](https://ec.europa.eu/info/strategy/recovery-plan-europe_et#taasterahastu-nextgenerationeu) on taasterahastu „NextGenerationEU“ keskne element, mille maht koos laenude ja toetustega on 672,5 miljardit eurot, millest toetatakse ELi riikide reforme ja investeringuid. Eesmärk on leevendada koroonaviiruse pandeemia majanduslikku ja sotsiaalset mõju ning muuta Euroopa majandused ja ühiskonnad kestlikumaks ja vastupanuvõimelisemaks ning valmistada neid rohe- ja digipöördega kaasnevateks probleemideks ja võimalusteks paremini ette. https://ec.europa.eu/info/strategy/recovery-plan-europe_et#taasterahastu-nextgenerationeu.

Eestile aastatel 2021–2026 rahastust antava välisabi esimese osa suuruseks on 759 715 tuhat eurot ning teine osa (ligi 30%) selgub 30. juuniks 2022. a. Toetuse suurus arvutatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2021/241 lisas I kirjeldatud metoodika alusel.

Taaste- ja vastupidavuskava määruse § 8 kohaselt võivad valdkonna eest vastutavad ministrid nõukogu rakendusotsusega kinnitatud taastekavas sisalduvate reformide ja investeringute elluviimiseks ja nendega seotud tulemuste saavutamiseks kehtestada toetuse andmise tingimused määrusega, kui toetust antakse edasi avatud taotlusvoorude kaudu.

Eelnõu § 1 lõigetes 3-6 on toodud meetme sihtpiirkond, milleks on kogu Eesti territoorium väljaspool kolme suuremat linnapiirkonda (Tallinna, Tartu ja Pärnu linnapiirkonnad). Kolmele suuremale linnapiirkonnale (Tallinn, Tartu, Pärnu) on olemas eraldiseisev toetusmeede Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumil. Seega jalgratta- või jalgteede arendamise toetamisega on kaetud kogu Eesti. Linnapiirkondade määratlemisel lähtutakse Statistikaameti Linnalise, väikelinnalise ja maalise asustuspiirkonna tüübi ja klastrite määramise metoodikast“ linnalise ja väikelinnalise asustuspiirkondade määratluse järgi: http://metaweb.stat.ee/get_classifier_file.htm?id=4601553&siteLanguage=ee.

Joonis 1. Linnalised, väikelinnalised ja maalised asustusüksused



Eelnõu § 1 lõike 4 kohaselt ei ole määruse alusel antav toetus riigiabi Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses. Toetuse taotlejateks on omavalitsused, kes täidavad jalgratta- ja/ või jalgteede ehitamisel ja korrashoidmisel oma seadusjärgset ülesannet. [Kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse](#) § 6 lõike 1 järgi on omavalitsusüksuse ülesanne korraldada muu hulgas ka valla või linna teede ehitamist ja korrashoidu. Ehitatavate jalgratta- või jalgteede otsesteks kasusaajateks on füüsilised isikud (omavalitsusüksuse elanikud).

Eelnõu §-s 2 on toodud toetuse andmise eesmärk, tulemus ja indikaatorid.

Toetuse andmise suureks eesmärgiks on panustada koos teiste taaste- ja vastupidavuskava säästliku transpordi komponendi investeeringutega ohutu, keskkonnahoidliku, konkurentsivõimelise, vajaduspõhise ning jätkusuutliku transpordi- ja energiataristu kasutuselevõtu reformi õnnestumisele, pidurdades sellega Eestis praegust autostumise kasvu. Meetme investeeringud panustavad rohepöördesse (100% kliima ja 100% keskkond). Meetme raames rajatakse teid ainult jalgsi ja jalgrattaga liiklejatele, ühtegi autotee ehitust meede ei hõlma. Meede panustab strateegias „Eesti 2035“, Eesti riikliku energia- ja kliimakava aastani 2030 kasvuhoonegaaside heite vähendamisse (vähendada aastaks 2030 võrreldes 2005. aastaga kasvuhoonegaaside heidet 13%) ning koostamisel oleva transpordi ja liikuvuse arengukavas 2021–2035 seatud säästva liikuvuse eesmärkide täitmisesse.

Strateegias „Eesti 2035“ on toodud kitsaskoht, et ühissõidukite kasutajate, jalgsi ja jalgrattaga liikujate osakaal viimastel aastatel vähenenud (2018. aastal vastavalt 20,7%; 15,1% ja 2,7%). Selle trendi murdmiseks on vaja soodustada nii ühistranspordi kasutamist kui ka inimeste jalgsi ja jalgrattaga liikumist. Selleks, et tagada eesmärgi täitmist parimal võimalikul moel ja säästlike liikumisviiside kasutajate arvu reaalset suurendada, peab toetuse andmisel keskenduma nende teenuste, sh ühistranspordi, ja töökohtade juurdepääsuteede parandamisele, kus kasutajaid on rohkem.

Eeltoodust tulenevalt on toetuse andmise konkreetseks eesmärgiks suurendada jalgrattaga ja jalgsi liikujate osakaalu, aidates kohalikul omavalitsusel leida lahendus teelõikudele, mis takistavad igapäevast jalgrattaga ja jalgsi liikumist ning tagada teenustele, sh ühistranspordile,

ja töökohtadele parem ligipääsetavus jalgrattaga ja jalgsi liikujatele väljaspool kolme suuremat (Tallinna, Tartu ja Pärnu) linnapiirkonda.

Teenuste ja töökohtade ligipääsetavuse paranemise eeldatavaks kaasnevaks efektiks on ka kõigi ühiskonnaliikmete liikumisvõimaluste ja elukeskkonnaga üldine rahulolu kasv.

Meetme rakendamise tulemusena peab taaste- ja vastupidavuskavas toodud indikaatorite järgi suurenema jalgratta- või jalgteede kasutajate arv ning aasta 2025 lõpuks olema rajatud vähemalt 24 kilomeetrit jalgratta- ja/või jalgteid.

Tee potentsiaalete kasutajate arvu hinnatakse järgmiselt: elanike arv 500 meetri kaugusel jalgratta- või jalgteede igast punktist + päevakeskmine teenuste kasutajate või tööl käijate arv 500 meetri kaugusel jalgratta- või jalgteede igast punktist. Kasutajate arvu väljaselgitamisel on abiks nii teenuste põhine informatsioon (näiteks õpilaste ja personaali arv koolis) kui ka olemasolev statistika:

https://estat.stat.ee/StatistikaKaart/VKR?app_id=STAT2&user_id=at&LANG=1&resetlegend=1&bbox=147500,6270750,957500,6739250&thm=SUGUV5VANUSRG22019_TOTAL%23TOTAL&thmp=2&thma=80&thmj=2.

Statistikaameti TT230, 2020. a tööl käis jalgsi 15,4% hõivatutest ja jalgratta, mopeedi või mootorrattaga 3,1%; Eesti COSI 2018/19 uuringu järgi keskmiselt 38,5% õpilastest läks kooli jalgsi/rattaga, koolist koju liikudes keskmiselt 50,5%; $(38,5+50,5)/2= 44,5\%$. Eeltoodust tulenevalt oleks täiskasvanud inimestest kasusajaid vaja korrutada koefitsiendiga 0,185 ja lastest kasutajate puhul 0,445. Hindamisel arvestatakse üldjuhul eeltoodud koefitsiente ühele näitajale taandatud kujul, see tähendab võetakse kasutusele ühise protsendi. Vajadusel võetake arvesse ka täiskasvanute ja laste proportsioone elanikkonnas. 2020. a rahvastikus oli 21,19% lapsi ja 78,81% täiskasvanuid.

Jalgratta- või jalgteede kilomeetrite arvu indikaatori seadmisel võeti aluseks perioodil 2014–2019 rakendatud sarnase jalgratta- või jalgteede toetuskeemi kogemust.

Jalgratta- või jalgteede 2014. aasta toetuskeemi raames toetati aastatel 2014–2019 39 projekti summas 10,1 mln eurot, mille raames rajati ligi 75 km jalgratta- ja jalgteid. 1 jooksva kilomeetri (edaspidi jkm) jalgratta- ja jalgteede rajamise keskmine maksumus on ligikaudu 233 780 eurot ühe jooksva kilomeetri kohta (sisaldab käibemaksu). 1 jkm maksumus ilma käibemaksuta on 187 000 eurot.

Konkreetse projekti 1 jkm lõppmaksumust mõjutab lisaks:

- 1) kas projekti sees on projekteerimine ja omanikujärelevalve;
- 2) kas rajatav jalgratta- või jalgteede ületab mõnda keerulisemat ülekäiku (nt jõgi, sild);
- 3) kas projekti osaks on jalgratta- või jalgteede valgustus, rattaparkimine (sh rattakuurid), istepingid, prügikastid, väikevormid.

Perioodi 2014–2019 meetme jalgratta- ja jalgteede projektide elluviimine (projekteerimine ja ehitustöö) toimus perioodil 2015–2020. RRFi meetme "KOVide investeringud jalgratta- või jalgteedesse" kõik toetusotsused peavad olema tehtud 2023. aasta lõpuks. See tähendab, et 1 jkm hinna sisse tuleb arvestada perioodi 2020–2023 võimalikke hinnamuutusi. 2023. aastal otsustatud projektide elluviimine (ehitustöö) toimub perioodil 2024–2025. Seetõttu konkreetse aasta väljaehitatud kilomeetrite arvu puhul tuleb arvestada ka vastaval aastal eeldatavate hinnamuutustega (s.t. perioodil 2024–2025 toimuvate hinnamuutustega).

Baasaasta hind (EUR, ilma KM-ta)	THI (tarbijahin naindeks)	Korrigeeritud hind (EUR, ilma KM-ta)	Investeerin gu aasta	Rajatava te km arv	Investeeringu maksumus (EUR, ilma KM-ta)
187 000	1,40%	189 618	2021.a		
189 618	2,20%	193 790	2022.a		
193 790	2,10%	197 859	2023.a		
197 859	1,90%	201 619	2024.a	5	1 008 093
201 619	2,00%	205 651	2025.a	19,41109	3 991 908
KOKKU				24,41109	5 000 000

* THI andmete allikas: Rahandusministeeriumi pikaajaline prognoos kuni 2070

2. peatükk. Toetatavad tegevused, kulude hüvitamine ja toetuse määr

Eelnõu teises peatükis sätestatakse toetatavad tegevused, kulude hüvitamine toetusest, projekti abikõlblikkuse periood ning toetuse piirsumma ja osakaal.

Eelnõu §-s 4 kirjeldatakse millisele projektile toetust antakse. Selleks on projekt, mille tegevus panustab toetuse andmise eesmärgi ja tulemuse saavutamisse, mille raames luuakse juurdepääs teenustele ja/või töökohtadele ning mille raames rajatakse uus jalgratta- või jalgtee või ehitatakse olemasolevast jalgrajast nõuetele vastav jalgtee või jalgratta- ja jalgtee või ehitatakse olemasolevast jalgrattarajast nõuetele vastav jalgrattatee või jalgratta- ja jalgtee hinnangulise kasutatavusega üle 50 inimese ööpäevas.

Meetmes rajatakse üldjuhul uusi teid ning vaid põhjendatud juhtudel lubatakse olemasolevate jalgratta- või jalgteede rekonstrueerimist, nt olemasoleva kõnnitee laius ei vasta standardile (liiga kitsas), mistõttu ei ole võimalik ohutult ja üksteist segamata samaaegselt liikuda jalakäijatel ja jalgratturitel. Määruse sõnastuse lihtsustamiseks nimetatakse definitsiooni järgi mõlemaid lahendusi uuteks jalgratta- või jalgteedeks.

Oluline on juhtida tähelepanu asjaolule, et meetme raames ei toetata jalgteede ümberehitamist jalgrattateedeks ja vastupidi jalgrattateede ehitamist jalgteedeks, asendades jalakäijatele mõeldud teed jalgratturitele mõeldud teega ja vastupidi. See tähendab, et ühte kasutajagrupi säästvat liikumist ei tohi asendada teisega, vaid tuleb luua uusi või täiendavaid säästvaid liikumistingimusi sihtrühmale, kellel hetkel liikumisvõimalused on jalgratta- või jalgtee taristu puudumisega piiratud. Ei toetata meetmest ka projekte, mille sisu on ainuüksi olemasoleva jalgratta- või jalgtee renoveerimine, näiteks asfaltkatte parandamine.

Üle 50 inimese hinnangulise kasutatavusega jalgratta- või jalgtee rahastamise tingimus tuleneb vajadusest saavutada meetme eesmärki pidurdada Eesti autostumise kasv. Antud eesmärgi saavutamine on võimalik ainult juhul, kui rajatakse jalgratta- ja/või jalgteid piirkondadesse, kus on neile teatud hulk reaalseid igapäevaseid kasutajaid. 50 inimese kasutatavus ei ole meetmes vastavus-, vaid hindamiskriteerium. Kuivõrd tegemist on uute rajatavate teedega, mille tegelikku igapäevast kasutatavust täpselt mõõta pole võimalik, antakse teede kasutatavusele

hinnang lähtuvalt kavandatava jalgratta- või jalgteel 500 meetri kaugusel (igast jalgratta- või jalgteel punktist) elavate elanike ning teenuste ja/või töökohtade kasutajate arvust.

Rahandusministeeriumi regionaalarengu osakonna regionaalpoliitika talitus konsulteeris Transpordiameti liikuvuse kavandamise osakonnaga teemal, mis kaugusel jalgratta- ja/või jalgrattateest elavaid inimesi ja asuvate teenuste kasutajaid saab lugeda konkreetse teelõigu kasutajateks. Transpordiameti kinnitusel saab üle maailma tehtud uuringutele tuginedes öelda, et jalgratta- või jalgteel konkreetse teelõigu reaalselt igapäevaselt kasutavad need inimesed, kes elavad / asuvad sellest teest kuni 500 meetri kaugusel. 500 meetri kaugus on maksimum ning suurem osa jalgrattateel kasutajatest tulevad 200–300 meetri kauguselt. Seda kinnitab näiteks *University of British Columbia* ja *University of Colorado* uurijate teostatud analüüs „*Proximity to four bikeway types and neighborhood-level cycling mode share of male and female commuters*”¹. Täpsem metoodika kavandatava jalgratta- või jalgteel kasutajate lugemise kohta esitatakse hindamismetoodikas.

Eelnõu §-s 5 sätestatakse milliseid kulusid ja millistel tingimustel hüvitatakse toetusest ja milliseid kulusid toetusest ei hüvitata.

Paragrahvi 5 lõike 1 järgi on toetusest võimalik hüvitada kulud, mis tekkivad määruse §-s 4 nimetatud jalgratta- või jalgteel rajamisel taotleja omandis või valduses olevale maale, välja arvatud maareformi seaduse § 31 lõikes 2 sätestatud maale.

Maareformi seaduse § 31 lõikes 2 käsitletakse maad, mida ei tagastata, erastata ega anta munitsipaalomandisse või mis ei ole jäetud riigi omandisse käesoleva paragrahvi 1. lõike² alusel, on samuti riigi omandis.

Toetusest hüvitatavateks kuludeks on ehitamise, sealhulgas haljastuse rajamise kulud, omanikujärelevalve läbiviimise kulud, välgutuse rajamise, sealhulgas keskkonnasäästlike valgustite ja elektriliitumise kulud, rattaparklate, jalgratta- või jalgteel ääres asuva iseteenindusliku ja tasuta jalgrataste, lapsevankrite või rulaatorite remondipunkti rajamise kulud, turvapiirete, pinkide, prügikastide, väikevormide ostu ja paigaldamise kulud, jalgratturite ja jalakäijate loendurite ostu või rendi ning paigaldamise kulud, samuti jalgratta- või jalgteel kõigile kasutajagruppidele ligipääsetavuse tagamisega seotud kulud.

Remondipunkt on iseteeninduslik ja tasuta remontimise võimalus jalgratastele, lapsevankritele ja rulaatoritele jalgratta- või jalgteel ääres, kus saab pumbata rehve, kohendada sõiduvahendi sadulat ning sättida ratas sõidukorda.

Paragrahvi 5 lõike 2 järgi tuleb jalgratta- või jalgteel projekteerida ja ehitada kooskõlas ehitusseadustikuga ning järgida ehitusseadustiku § 11 lõike 4 ja § 99 lõike 4 alusel kehtestatud nõudeid. Nendeks on:

- ehitusseadustiku § 11 lõike 4 alusel 3. juunil 2018. a kehtestatud määrus nr 28 „Puudega inimeste erivajadustest tulenevad nõuded ehitisele“ ning ehitusseadustiku § 99 lõike 4 alusel kehtestatud;
- ehitusseadustiku § 99 lõike 4 alusel 5. augustil 2015. a kehtestatud määrus nr 106 „Tee projekteerimise normid“.

Eeldatakse, et tiheasustusel paiknev jalgratta- või jalgteel vastab nõuetele, kui lisaks õigusaktidele on järgitud linnatänavate puhul linnatänavate standardit (EVS 843:2016 - Eesti

¹ <https://www.jtlu.org/index.php/jtlu/article/view/943/912>

² (1) Riigi omandisse jäetakse:

1) riigi omandisse jäävate hoonete ja rajatiste alune ning neid teenindav maa;

Standardimis- ja Akrediteerimiskeskus, Linnatänavate Standard EVS 843:2021). Juhul, kui vallas või linnal on kehtestatud oma projekteerimise ja ehituskord, siis peab järgima ka selles kehtestatud nõudeid. Võimalusel tuleb arvestada ka olemasolevaid häid praktikaid ja juhendmaterjale nii Eestist kui mujalt, nt:

- suuremate linnade rattastrateegiaid:
 - o [Tallinna Rattastrateegia 2018-2028 > Linnaplaneerimise koduleht > Tallinn](#);
 - o [Tartu jalgrattaliikluse strateegiline tegevuskava_Final_22042019.pdf](#);
- Jalgrattaliikluse planeerimise ja edendamise käsiraamat: <http://bef.ee/wp-content/uploads/2014/04/K%C3%A4siraamat.pdf>;
- Jalakäijate- ja jalgrattateede projekteerimine: https://www.mnt.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/Juhendid/projekteerimine/2014-11_jalakajate_ja_jalgrattateede_projekteerimine.pdf;
- Eesti Pimedate Liidu projekteerimisjuhend „[Ehitatud keskkonna ligipääsetavus nägemispuudega inimestele](#)“ (vt kindlasti ka <https://pimedateliit.ee/joonised/>);
- jne.

Paragrahvi 5 lõike 3 järgi hüvitatakse toetusest projekti ettevalmistuskuludena ehitusliku projekteerimise kulud; ehitusprojekti ekspertiisi tegemise kulud, sealhulgas liiklusohutuse auditi kulud; ehitusgeoloogiliste ja -geodeetiliste uurimistööde tegemise kulud; keskkonnamõjude hindamise kulud; prioriteetse lahenduse ja ehitusobjekti valiku eeluuringu kulud.

Paragrahvi 5 lõikes 4 sätestatakse, et toetusest hüvitatakse vaid projekti abikõlblikkuse perioodil tehtud kulusid. Antud nõue ei rakendu tagasiulatuvalt hüvitatavatele, see on ettevalmistuskuludele. Enne vahendusametuse toetuse andmise otsust kannab taotleja projektiga seonduvad ettevalmistuskulud omal vastutusel.

Paragrahvi 5 lõikes 5 on välja toodud kulud, mida toetusest ei hüvitata. Sama paragrahvi lõikega 6 on täpsustatud, et erinevalt teistest lõikes 5 toodud kuludest, on toetusest mitteabikõlblikku käibemaksu võimalik lugeda omafinantseeringu osaks. Käibemaksu arvamisel omafinantseeringu osaks tuleb arvestada taaste- ja vastupidavuskava määruse § 3 punktis nimetatud piiranguid.

Taaste- ja vastupidavuskava määruse § 2 lõike 5 järgi taastekava raames antavast toetusest ei hüvitata käibemaksu, välja arvatud juhul, kui on võimalik tõendada, et käibemaksuga maksustamine toimub liikmesriigi väliselt ja seeläbi tekib riigile kulu. Projekti käibemaks võib olla toetuse saaja omafinantseeringu osaks, kui see ei ületa projektiga ettenähtud tegevus(t)e omafinantseeringu osakaalu ja on tõendatav, et vastavalt käibemaksu reguleerivatele õigusaktidele ei ole tasutud käibemaksu sisendkäibemaksuna õigust maha arvata või käibemaksu tagasi taotleda ning käibemaksu ei hüvitata ka muul moel. Paragrahvi 6 lõikes 5 toodud muudele kuludele ei rakendu käibemaksule kehtiv eritingimus ning neid kulusid ei saa lugeda omafinantseeringu osaks.

Omafinantseering on toetuse ja partneri kantav osa toetatava tegevuse kuludest taaste- ja vastupidavuskava määruse § 3 punkti 7 tähenduses.

Taaste- ja vastupidavuskava määruse § 3 punkti 7 järgi on omafinantseering toetuse saaja, lõppsaaja ja partneri kantav osa toetatava tegevuse kuludest, mida toetusest ei hüvitata ja mille osaks võib olla kogu projekti käibemaks, mis ei ületa tegevuse omafinantseeringu osakaalu ning mille puhul on tõendatav, et vastavalt käibemaksu reguleerivatele õigusaktidele ei ole tasutud käibemaksu sisendkäibemaksuna õigust maha arvata või käibemaksu tagasi taotleda ja käibemaksu ei hüvitata ka muul moel.

Taaste- ja vastupidavusrahastu toetusest ei hüvitata käibemaksu, välja arvatud juhul, kui on võimalik tõendada, et käibemaksuga maksustamine toimub liikmesriigi väliselt ja seeläbi tekib riigile kulu. Omafinantseeringu mõiste juures nähakse ette eritingimus, mille kohaselt võib kogu toetatava projekti käibemaks olla toetuse saaja omafinantseeringu osaks, kui see ei ületa projektiga ettenähtud tegevus(t)e omafinantseeringu osakaalu ja on tõendatav, et vastavalt käibemaksu reguleerivatele õigusaktidele ei ole tasutud käibemaksu sisendkäibemaksuna õigust maha arvata või käibemaksu tagasi taotleda ning käibemaksu ei hüvitata ka muul moel. Kui üldjuhul on välistoetuste puhul tagastamatu käibemaks abikõlblik, siis taaste- ja vastupidavusrahastu puhul on fondi rahaliste vahendite saaja Eesti riik, kes on muuhulgas ka käibemaksu koguja, mistõttu ei käsitleta taastekava reformide ja investeringute käibemaksu toetusest hüvitatavana.

Eelnõu § 6 lõikega 1 kehtestatakse projekti abikõlblikkuse periood, arvestades taaste- ja vastupidavuskava määruse § 2 lõikes 1 ja § 8 lõike 1 punktis 5 sätestatud, et toetuse abikõlblikkuse periood on toetuse andmise tingimustes või taotluse rahuldamise otsuses kindlaks määratud periood, mille kestel tehakse toetatav tegevus, tekivad kulud ja saavutatakse tulemused ning mis jääb ajavahemikku 1. veebruarist 2020. a 31. maini 2026. a ning et projekti abikõlblikkuse perioodi sisse peab jääma projekti elluviimisperiood.

Eeltoodust tulenevalt on projekti abikõlblikkuse perioodiks sätestatud periood, mille kestel tehakse projekti tegevusi, tekivad projekti kulud ja mille maksimaalne kestus on 24 kuud. 24 kuu sisse ei arvata sisse enne taotluse esitamist teostatud ettevalmistuskulude perioodi. Nii peavad § 5 lõike 3 järgi tagantjärele hüvitatavad projekti ettevalmistuskulud tehtud mitte varem kui 1. veebruar 2020. a ning § 6 lõike 6 järgi lõpeb projekti abikõlblikkuse periood hiljemalt 30. juunil 2025. a, kõik väljamaksed projektidele peavad olema tehtud hiljemalt 31. detsembril 2025. a. Selliselt saab tagada, et 2025. aasta lõpuks on kõik projektid ellu viidud ning nende tulemusel on vähemalt 24 kilomeetrit jalgratta- või jalgteed õigeaegselt ehitatud.

Eelnõu § 6 lõike 2 järgi algab projekti abikõlblikkuse periood taotluse esitamise tähtpäevast.

Eelnõu § 6 lõikes 3 sätestatakse võimalus abikõlblikkuse perioodi pikendamiseks kuni 6 kuu võrra juhul, kui projekti rakendamisel juhtusid avariid või muud erakorralised olukorrad, mistõttu vajab projekt rakendamiseks täiendavat aega.

Paragrahvi 6 lõikes 5 sätestatakse nõue, et taotlusvoorus rahastatud projektide ettevalmistustööd peavad olema tehtud ja jalgratta- või jalgteede ehitusega peab olema alustatud hiljemalt 1. aprillil 2023. a. Loetakse, et jalgratta- või jalgteede ehitusega on alustatud, kui on vähemalt läbi viidud ehituse esimene töökoosolek, mille tõendamiseks esitatakse vahendusasutusele läbi viidud koosoleku protokoll või seaduses sätestatud muud dokumentatsiooni.

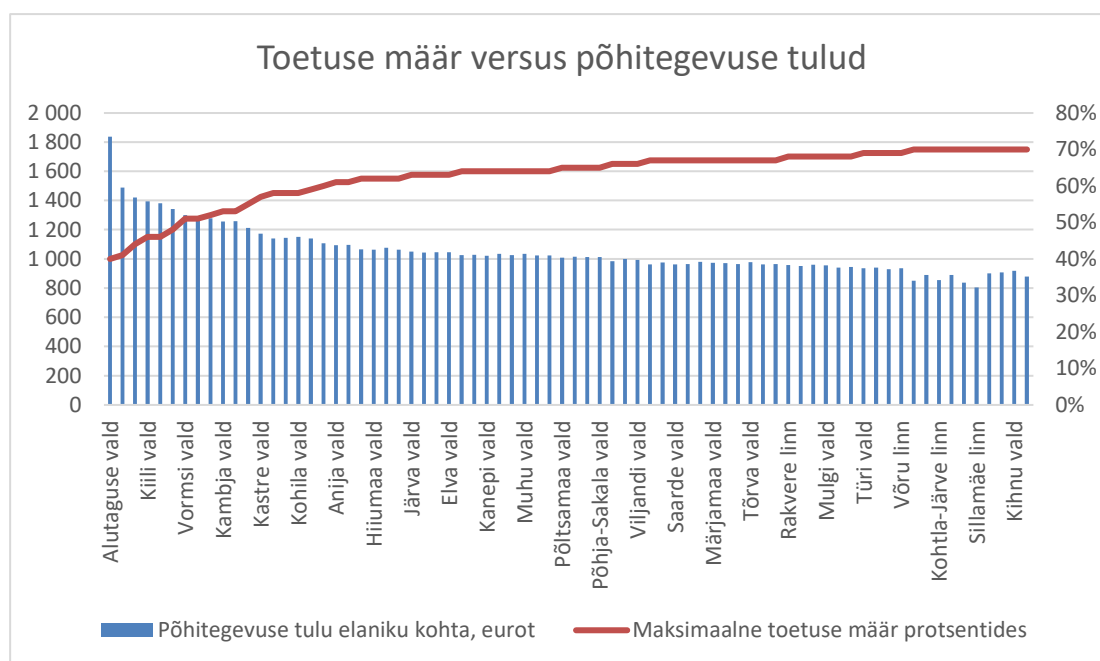
Antud nõude sätestamine tuleneb vajadusest tagada meetme tulemusindikaatori, milleks on vähemalt 24 kilomeetri jalgratta- või jalgteede ehitamine hiljemalt 2025. aasta lõpuks, õigeaegne saavutamine. Nende projektide kohta, kes ei jõua sätestatud ajaks ehitusega alustada, teeb vahendusasutus taotluse rahuldamise otsuse kehtetuks tunnistamise otsuse. Vabanenud vahendite ulatuses kuulutab vahendusasutus välja uue taotlusvooru, tagades meetme vahendite õigeaegse ja sihipärase kasutamise. 1. aprill 2023. a on meetme rakendamises selline ajahetk, mil uue taotlusvooru läbiviimine ja uute väljavalitud projektide elluviimine (väljalangenud projektide asemel) on veel ajaliselt võimalik, samas on taotluse rahuldamise otsuse saanud projektidel positiivse otsuse saamise hetkest projekti ettevalmistustööde tegemiseks ja projektidega alustamiseks peaaegu aasta aega.

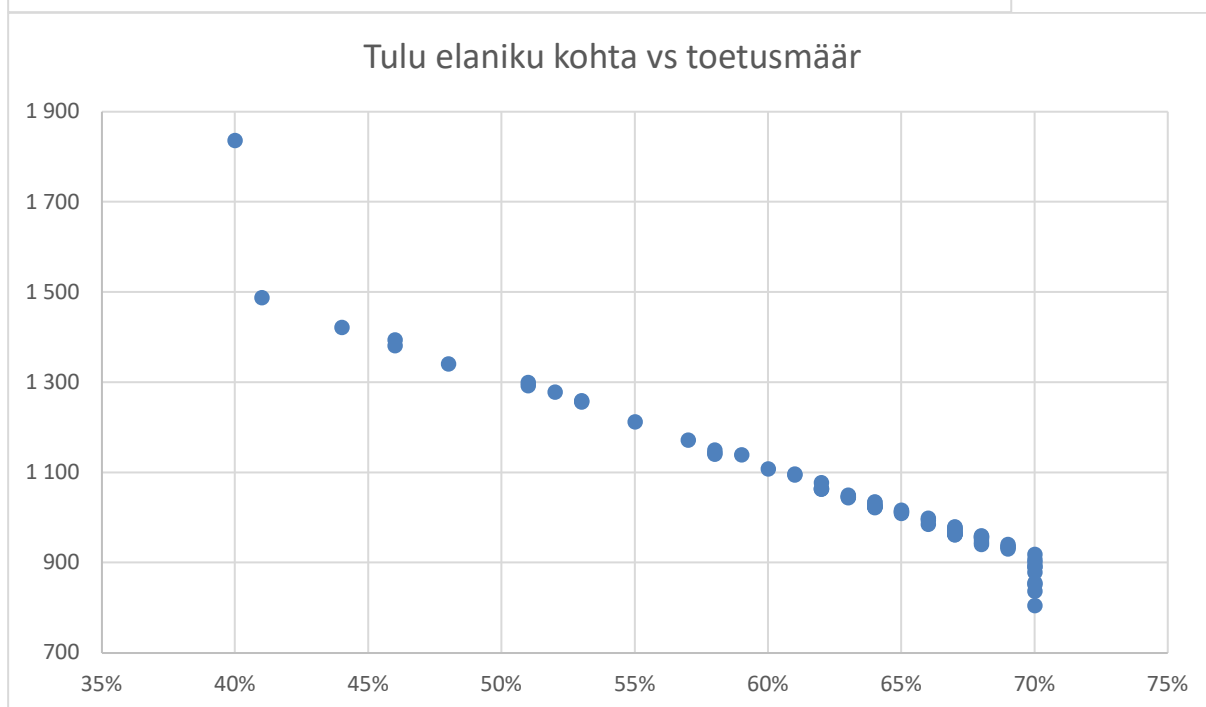
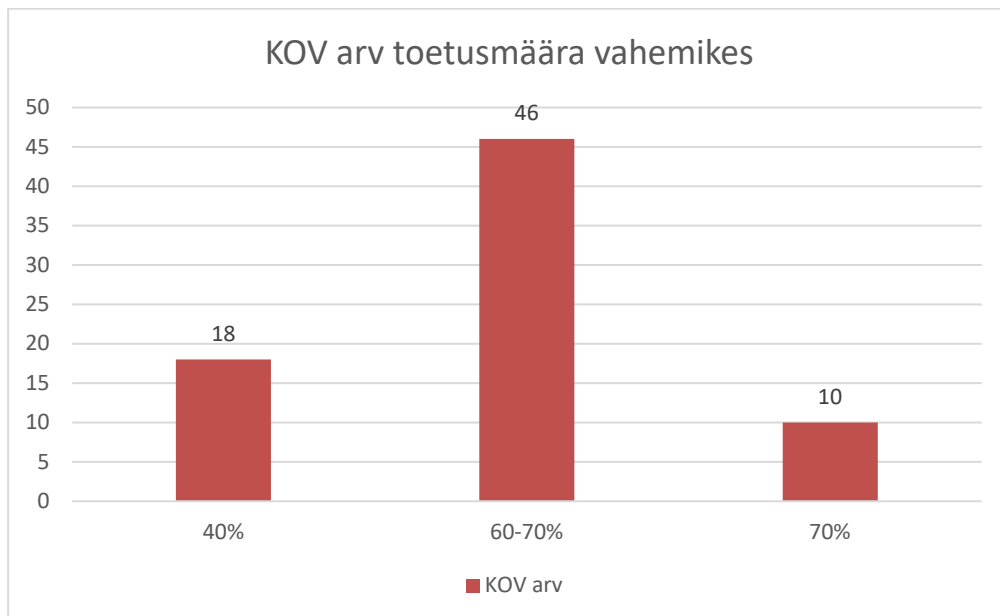
Eelnõu § 7 lõikes 1 sätestatakse projekti maksimaalseks toetuse summaks 500 000 eurot ning jalgratta- või jalgteede ühe rajatava kilomeetri maksimaalseks maksumuseks kuni 200 000 eurot. Viimasega tagatakse, et meetme taotlusvooru tulemusel ehitatakse vähemalt 24 kilomeetrit jalgratta- või jalgteid (5 000 000 eurot jagatuna 24 kilomeetriga).

Perioodil 2014–2019 rakendatud jalgratta- või jalgteede toetuskeemis oli maksimaalseks toetusesummaks 400 000 eurot projekti kohta, summa sisaldas käibemaksu. Arvestades teede hindade vahepealset kallinemist ja asjaolu, et käesoleva määruse alusel antavast toetusest käibemaksu hüvitamine ei ole abikõlblik, on põhjust sätestada maksimaalseks toetusesummaks senisest suurem summa. Perioodil 2014–2019 rakendatud jalgratta- või jalgteede toetuskeemi 39 projekti keskmiseks taotletud toetuse summaks oli ligi 287 479 eurot ning minimaalseks taotletud toetussummaks 44 062 eurot.

Eelnõu § 7 lõikes 2 sätestatakse projekti minimaalseks toetuse summaks 50 000 eurot, mis on arvestades hindade vahepealset kallinemist mõnevõrra suurem eelmises toetuskeemis sätestatust.

Eelnõu § 7 lõike 3 kohaselt sõltub toetuse osakaal konkreetsele omavalitsusele tema põhitegevuse (maksutulud, tulud loodusressursside kasutamisest ja tasandusfondi eraldised) tuludest ja kohaliku omavalitsuse elanike arvust ning on vastavalt eelnõu lisale 70–40% toetatava projekti tegevuse kuludest. Omavalitsuste arv toetusmäära vähemikes ning omavalitsuse tulu elaniku kohta illustreerivad järgmised joonised (74 KOVi, ei kajasta välistatud KOVe, s.t Tallinna, Maardu, Keila, Tartu linnasid ja Viimsi valda).





Toetuse osakaalu diferentseerimise olenevalt omavalitsuse põhitegevuse tuludest ja elanike arvust rakendati ka varasemates toetusskeemides, näiteks CO2 vahenditest kaasrahastatud toetusskeemides „Kohaliku omavalitsuse hoonete energiatõhusaks muutmine“, „Lasteaiahoonete energiatõhususe ja taastuenergia kasutuse edendamise toetusmeede“ ja „Kohaliku omavalitsuse hoolekandeesutuste hoonetes energiatõhususe ja taastuenergia kasutuse edendamise toetus“. Ühtlasi on plaan rakendada sarnast toetuse diferentseerimist ka struktuurivahendite 2021–2027 perioodi regionaalarengumeetmetes.

Eelnõu § 7 lõike 4 järgi sõltub omafinantseeringu määr konkreetsele omavalitsusele vastavalt eelnõu eelmises lõikes sätestatud toetuse diferentseerimisele konkreetse omavalitsuse põhitegevuse tuludest ja elanike arvust ning on vastavalt eelnõu lisale 30–60% toetatava projekti tegevuse kuludest.

Perioodil 2014–2019 rakendatud jalgratta- või jalgteede toetusskeemi 39 projekti maksimaalseks omafinantseeringu määraks kujunes 51,37%, keskmiseks 23,06%. Arvestades

asjaolu, et varasemas toetuskeemis oli minimaalselt kohustuslikuks omafinantseeringu määraks omavalitsusele 15%, näitavad omavalitsuste reaalselt valmisolekut panustada jalgratta- või jalgteede arendamisse suurema omaosalusega.

Eelnõu § 7 lõike 5 järgi peab omafinantseering tagama projekti tulemusliku elluviimise. See tähendab seda, et lisaks toetusele projekti panustatav omafinantseering peab tagama kavandatava jalgratta- või jalgteelõigu terviklikku väljaarendamist vastavalt projektis kavandatud eesmärkidele ja tulemusele.

Eelnõu § 7 lõike 6 järgi ei arvestata omafinantseeringuna Euroopa liidu asutustelt või fondidelt saadud tagastamatut abi, välja arvatud riigieelarves omavalitsustele suunatud abiskeemide toetusvahendeid, kui nimetatud toetusvahendid on mõeldud majanduslike mõjude leevendamiseks üleriigilise viiruspuhangu või muu erakorralise sündmuse tõttu.

See tähendab, et üldjuhul oodatakse meetmes omavalitsuse enda eelarveliste vahendite panustamist projekti omafinantseeringu katmiseks. Erandina võimaldatakse kasutada omafinantseeringu katmiseks COVID-19 puhangutega sarnaste olukordade leevendamiseks mõeldud toetuskeemide vahendite kasutamist.

Eelnõu § 7 lõike 7 järgi sätestatakse toetuse maksimaalne summa ja projekti minimaalse omafinantseeringu määr toetuse taotluse rahuldamise otsuses.

3. peatükk. Nõuded taotlejale, partnerile ja taotlusele

Eelnõu kolmandas peatükis sätestatakse nõuded taotlejale ja partnerile ning nõuded taotlusele.

Eelnõu §-s 8 sätestatakse nõuded taotlejale ja partnerile.

Eelnõu § 8 lõike 1 järgi saavad meetmes taotlejaks olla üksnes kohaliku omavalitsuse üksused. [Kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse](#) § 6 lõike 1 järgi on omavalitsusüksuse ülesandeks muu hulgas ka valla või linna teede ehitamine ja korrashoid. Seetõttu on ka meetmes jalgratta- või jalgteede rajamise projektide toetuse taotlejateks seadusejärgsed otsesed vastutajad, kelleks on kohaliku omavalitsuse üksused.

Eelnõu § 8 lõike 2 järgi võib projekti partneritena kaasata taaste- ja vastupidavusrahastu määruse § 3 punktis 3 nimetatud juriidilise isiku, riigiasutuse, kohaliku omavalitsuse asutuse, kes osaleb toetatavas tegevuses ja kellel tekivad selle käigus kulud. Kokkuvõtvalt võib projekti partnerina olla projekti seisukohast loogiline juriidiline isik olenemata, kas tegemist on avaliku või erasektori organisatsiooniga, et vältida täiendavate kunstlike juriidiliste isikute või kokkulepete loomist.

Eelnõu § 8 lõike 3 punkti 1 järgi peab taotleja ja partner vastama [taaste- ja vastupidavuskava määruse](#) §-s 5 sätestatud tingimustele. Nendeks on:

(1) Toetuse taotleja ja toetuse saaja peab vastama järgmistele nõuetele:

1) temal või tema seaduslikul esindajal ei ole karistusseadustiku § 209, 209¹, 210, 260¹, 372, 373, 379 või 384 alusel määratud kehtivat karistust;

2) tema toetatava tegevusega seotud majandustegevus ei ole lõppenud ega peatunud, kui toetuse saaja tegeleb majandustegevusega;

3) tema maksuvõlg riigile koos intressiga ei ole suurem kui 100 eurot või see on ajatatud;

4) ta ei ole pankrotis ega sundlõpetamisel ja tema suhtes ei ole tehtud lõpetamise otsust;

5) ta ei ole raskustes ettevõtja, kui nii on nõutud riigiabi reeglite kohaselt;

6) tal on omafinantseering tagatud ettenähtud ulatuses ja nõutud korras;

7) tal on toetuse andmise tingimustes sätestatud projekti elluviimiseks ja haldamiseks vajalik kvalifikatsioon või kogemus ning õiguslik, organisatsiooniline või tehniline eeldus; 8) tal on projektile antud tagasimaksmisele kuuluv toetus, sealhulgas muudest Euroopa Liidu programmide ja instrumentidest samale projektile antud toetus, tagasi makstud, kui nõude täitmise tähtpäev on saabunud.

(2) Toetuse saaja on toetuse kasutamisel kohustatud järgima riigihangete seadust, kui ta on hankija riigihangete seaduse tähenduses. Kui toetuse saaja ei ole hankija riigihangete seaduse tähenduses ja teenuse, asja või ehitustöö eeldatav maksumus on ilma käibemaksuta võrdne 20 000 euroga või sellest suurem, peab ostumenetluse läbiviimisel järgima toetuse andmise tingimustes ja riigihangete seaduse §-s 3 sätestatud riigihanke korraldamise üldpõhimõtteid ning taotluse rahuldamise otsuses sätestatud täpsustatud nõudeid.

(3) Lõike 1 punktides 1–6 toodud nõudeid ei kohaldata juhul, kui toetuse saajaks on riigiasutus, kohaliku omavalitsuse üksus või avalik-õiguslik juriidiline isik.

Eelnõu § 8 lõike 3 punkti 2 järgi peab taotleja ja partner olema rajatava jalgratta- või jalgteel aluse maa omanik või valdaja või üks omanikest või valdajatest. Antud nõue tagab, et rajatav jalgratta- või jalgteel on taotleja ja partneri kontrolli all.

Eelnõu § 8 lõike 3 punkti 3 kohaselt juhul, kui projekti taotleja või partner on varem saanud riiklikest või Euroopa Liidu vahenditest toetust, mis on kuulunud tagasimaksmisele, peavad tagasimaksed olema tehtud tähtajaliselt ja nõutud summas.

Eelnõu § 8 lõike 3 punkti 4 järgi peab taotleja kinnitama nõutavate vahendite olemasolu toetuse omafinantseerimiseks vastavalt eelnõu §-s 7 sätestatud piirmääradele ja tingimustele. Kokkuvõtvalt peab taotlejal ja/või partneril olema projekti omafinantseeringu ja projektivälise mitteabikõlblike kulude tasumise suutlikkus.

Eelnõu § 8 lõike 3 punkti 5 järgi peavad taotleja ja kohaliku omavalitsuse üksusest partner täitma [riigieelarve seaduse](#) § 50 lõigetes 4–5 ja [kohaliku omavalitsuse üksuse finantsjuhtimise seaduse](#) § 34¹ lõigetes 1–3 sätestatud nõudeid ning neil peab olema kehtiv [kohaliku omavalitsuse korralduse seaduse](#)le vastav arengukava.

Eelnõu § 8 lõike 4 punkti 1 järgi on äriühingul, MTÜ-l ja SA-l õigus projektis partnerina osaleda, kui nende toetatava tegevusega seotud majandustegevus ei ole lõppenud.

Eelnõu § 8 lõike 4 punkti 2 järgi peab partneri majandusaasta aruanne, mille esitamise tähtpäev on saabunud, olema äriregistrile esitatud. Punkti 3 järgi ei tohi partneri maksu- ja maksevõlg olla koos intressiga suurem kui 100 eurot või maksevõlg peab olema ajatatud.

Eelnõu §-s 9 sätestatakse nõuded taotlusele.

Eelnõu § 9 lõike 1 kohaselt esitab taotleja seaduslik esindaja taotluse e-toetuse kaudu digitaalselt allkirjastatuna. Vahendusasutus, kelleks on Riigi Tugiteenuste Keskus avab taotlemise võimaluse e-toetuses hiljemalt taotlusvooru avamise ajaks.

Eelnõu § 9 lõike 2 kohaselt on igal taotlejal õigus vaid ühe taotluse esitamiseks. Kuna määruse alusel avanema taotlusvooru eelarvemaht on vaid 5 miljonit eurot ning potentsiaalseid taotlejaid on mitukümmend omavalitsusüksust, ei ole põhjust tekitada põhjendamatult suurt konkurssi, millega kaasneks suur halduskoormus nii omavalitsustele kui ka vahendusasutusele, teades eelnevalt ette, et rahastada saab lõppkokkuvõttes vaid ligi 15–25 projektitaotlust.

Meetme raames pole välistatud mitme omavalitsuse peale ühiste projektide esitamine. Selle juures on oluline järgida põhimõtet, et üks omavalitsusüksus saab meetmest taotleda toetust

vaid ühele jalgratta- või jalgteele. Üks jalgratta- või jalgtee ei tähenda ühe teelõigu eraldiseisvat lahustükki, vaid võib olla ühe projekti osaks ühe jalgratta- või jalgtee kõik loogilised lahustükid, mis aitavad jalgratta- või jalgteede võrgustiku kõige loogilisemat kujunemist, arvestades toetusmeetme eesmärki ja oodatavat tulemust.

Tervikühenduste loomist silmas pidades on oluline, et kvaliteetne taristu saadaks liikujat kogu teekonna lõikes. Seejuures ei tähenda siin mitte ainult ühe omavalitsusüksuse vaates olulisi ühendusi, vaid lähtuda tuleks inimeste liikumisvajadusest piirkonnas tervikuna, mis sageli on omavalitsusüksuse piiriülese iseloomuga. See, kuidas kavandatava jalgratta- või jalgtee lahustükid moodustavad terviku ja miks on selline tervikühenduse prioriteetne ja vajalik, peab olema taotluses taotleja poolt põhjendatud.

Eelnõu § 9 lõikes 3 on toodud minimaalsed nõuded informatsioonile, mida tuleb esitada taotluses.

Osa nõudeid vajavad täiendavat selgitamist.

Punkti 13 kohaselt tuleb taotlusega koos esitada tõendid, et kulu on eelarvestatud säästlikult, otstarbekalt ja kulutõhusalt. Käesolevas meetmes makstakse toetus toetuse saajale välja pärast seda kui vahendusasutus veendub taotluse rahuldamise otsuses kokku lepitud tingimuste, sh indikaatorite saavutamises.

Kuna sel juhul ei kontrollita projekti elluviimisega seotud kuludokumente ega teostata hilisemat hangete kontrolli, siis eelarvekavandis projekti säästlikkuse, otstarbekuse ja kulutõhususe tõendamine ja kontroll toimub taotluse menetlemisega koos.

Kulu säästliku, otstarbeka ja kulutõhusa eelarvestamist saab tõendada läbi kolme võrreldava hinnapakumise, hanketulemuse materjalide vms esitamise kaudu, kust selguks eelarve kujunemine.

Punkti 15 järgi peab taotlus sisaldama kinnitust, et projekti elluviimine ei tekita Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse (EL) 2020/852, millega kehtestatakse kestlike investeeringute hõlbustamise raamistik ja muudetakse määrust (EL) 2019/2088 (ELT L 198, 22.06.2020, lk 13-43), artiklis 17 nimetatud olulist kahju.

Kuna meede panustab 100% kliimaeesmärkide saavutamisse, kaasneb sellega kohustus toetada ainult selliseid reforme ja investeeringuid, millega järgitakse Euroopa liidu kliima- ja keskkonnaalaseid standardeid ja prioriteete ning millega ei tekitata keskkonnale olulist kahju. Täpsemalt saab lugeda eelmainitud määrusest (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020R0852&from=ET>) ning Taaste- ja vastupidavuskava ([EE-Taastekava-051021.pdf](https://ee-Taastekava-051021.pdf) (rff.ee)) peatükist „Taastekava „Do no significant harm“ analüüs“ (meetme kohta käiv analüüs on lk 464).

Punkti 16 järgi peab taotlus sisaldama kinnitust, et taotleja tagab toodete, keskkonna, programmide ja teenuste disainimise viisil, mis muudab nad suurimal võimalikul määral kõigile inimestele kasutatavaks ilma vajaduseta neid kohandada või kasutada eridisaini, mis hõlmab nelja peamise erivajaduse (liikumise-, kuulmise-, nägemise- ja intellektipuue), elukaareülese (laps, täiskasvanu lapsevankriga ja eakas) ja ajalise iseloomuga erivajadusega (püsiv ja ajutine) ning liikuvuse ja juurdepääsetavuse põhimõtete arvestamist.

Oluline on tagada võrdne lähenemine kõigile kasutajatele olenemata vanusest, puue olemasolust jms, et ka näiteks ratastoolis liiklejale iseseisvalt oleks võimalik kavandatava jalgratta- või jalgteed kasutada. Sisu poolest sama definitsioon on kasutuses Puuetega inimeste õiguste konventsiooni ja fakultatiivprotokollis (RT II, 04.04.2012, 6):

<https://www.riigiteataja.ee/akt/204042012006>. Universaalse disaini põhimõtete arvostamine tähendab, et investeeringu tulemusena valmiv objekt peab ilma ümberkorraldusteta olema kasutatav kõikidele kasutajagruppidele. Täpsemat teavet ja vajadusel konsultatsiooni universaalse disaini küsimuste osas saab võrdõiguslikkuse kompetentsikeskusest: <http://kompetentsikeskus.vollinik.ee/>.

Eelnõu § 9 lõigete 4 ja 5 järgi projektiga seotud maa omandi ja valduse nõuded peavad olema täidetud enne taotluste esitamise tähtpäeva. Samuti selgitatakse millisel viisil maa omandi ja valduse küsimused peavad olema lahendatud.

Perioodil 2014–2019 rakendatud jalgratta- või jalgteede toetuskeemi kogemus näitas, et need projektid, mille maaomandi või valduse teemad on enne taotluse esitamist lahendamata, jäävad tihtipeale venima, võttes teistelt potentsiaalsetelt taotlejatelt võimaluse oma projekti ellu viia. Arvestades asjaolu, et antud määruse alusel antakse toetust taaste- ja vastupidavuskava vahenditest, mille tulemused peavad olema tingimata õigeaegselt saavutatud, ei saa võtta riski, et osa projekte jäävad venima ning osa rahast jääb õigeks ajaks kasutamata. Sellest tulenevalt on määrusega kehtestatud nõue, et maa omandi ja valduse nõuded peavad olema täidetud enne taotluse esitamist.

Selleks, et rajada jalgratta- või jalgteede füüsilise isiku või eraõigusliku juriidilise isiku kinnistule peab taotleja või partneri kasuks olema seotud isiklik servituut, kinnistu koormatud reaalkoormatise või olema sõlmitud notariaalne kasutusleping tähtajatult või kuni rajatise amortiseerumiseni enne meetmesse toetuse taotluse esitamist. Jalgratta- või jalgteede rajamiseks riigi omandis olevale maale peab riigivara valitseja või volitatud asutus taotleja või partneri taotluse alusel olema oma otsusega andnud selleks vajaliku suurusega maaüksuse kasutusse ning vastavalt riigivara seaduses toodule olema sõlminud notariaalse kasutuslepingu tähtajatult või kuni rajatise amortiseerumiseni enne meetmesse toetuse taotluse esitamist. Mõlemal juhul peab maa omaniku ja taotleja või partneri vahel sõlmitud leping sisaldama ka kokkulepet jalgratta- või jalgteede edasise hoolduse kohta.

Notariaalset eellepingut ei aktsepteerita meetme raames nõude täitmiseks piisava dokumendina, kuna võlaõiguslik eelleping ei taga otseselt veel kumbagi, ei valdust, ega omandit, vaid on suunatud hoopis tuleviku kohustuse täitmisele ja ei anna kontrolli maa üle. Kui tõmmata paralleele kinnisasjadega, siis notariaalne broneerimisleping on siin analoog, millega võetakse kohustus tehinguga lõpuni minna, aga ise lõpptulemust see ei garanteeri. Seetõttu notariaalseid eellepinguid aktsepteerida meetmes pole võimalik.

Meetme seisukohast on oluline fakt, et maa, kuhu jalgratta- või jalgteed rajada soovitakse, on taotleja kontrolli all ja on olemas kindlus, et taotleja tohib sinna maale jalgratta- või jalgteed rajada. Kuna sundvaldus mahub sisult valduse alla ning jõustunud haldusotsusega seatav sundvaldus on õigusjõuline kontrolli andev dokument, siis sundvaldus loetakse meetme raames sobivaks lahenduseks juhul, kui sellega seatakse avaliku tee rajamiseks sobivaid tingimusi. Kui seatakse tingimuseks tagada jalgratta- ja / või jalgteede kui avaliku hüve rajamise eesmärgil siis peaks tingimustega sobima.

Eelnõu § 9 lõikest 6 tulenevalt peavad meetme toetusega rajatud kõik jalgratta- või jalgteed olema ligipääsetavad ja kasutatavad kõigile kasutajarühmadele parimal võimalikul viisil vastavalt universaalsed disaini põhimõtetele.

4. peatükk. Taotluste esitamine ja menetlemine

Eelnõu neljandas peatükis kirjeldatakse taotluste esitamist, menetlemist ja hindamist, sealhulgas hindamiskriteeriume ja -metoodikat. Peatükk määratleb ühtlasi taotluse rahuldamise või rahuldamata jätmise tingimuste ja korra.

Eelnõu §-s 10 on sätestatud, kuidas toimub taotluse esitamine ja menetlemine.

Taotlusi toetuse saamiseks esitatakse taotlusvoorus e-toetuse keskkonna kaudu. Taotluste vastuvõtmise alustamisest ning taotlusvooru tähtajast teavitab vahendusasutus omavalitsusüksusi e-posti kaudu ja vahendusasutuse veebilehel. Taotlusvooru eelarve, milleks on 5 miljonit eurot Taaste- ja vastupidavusrahastust (*Next Generation EU*), toetusvahendite indikatiivse, Eurostati territoriaalse statistika arvepidamise NUTS III tasandi (edaspidi NUTS 3) regionaalse jaotuse kinnitab riigihalduse minister käskkirjaga.

NUTS 3 regionaalne jaotus tähendab jaotust NUTS 3 viie regiooni vahel, kuhu kuuluvad järgmised maakonnad:

Põhja-Eesti: Harjumaa;

Kesk-Eesti: Järvamaa, Lääne-Virumaa, Raplamaa;

Kirde-Eesti: Ida-Virumaa;

Lääne-Eesti: Hiiumaa, Läänemaa, Saaremaa, Pärnumaa;

Lõuna-Eesti: Jõgevamaa, Põlvamaa, Tartumaa, Valgamaa, Viljandimaa, Võrumaa.

Taotluse menetlemine koosneb taotluse ja taotleja vastavuse kontrollist, hindamisest ja taotluse rahuldamise, osalise rahuldamise, kõrvaltingimustega rahuldamise või rahuldamata jätmise otsuse tegemisest. Taotluse menetlemise tähtaeg on kuni 52 tööpäeva taotluste esitamise tähtpäevast alates.

Eelnõu §-s 11 on määratud taotluste hindamine, hindamiskriteeriumid ja -metoodika.

Vahendusasutus, kelleks on Riigi Tugiteenuste Keskus, moodustab hindamiskomisjoni, mille koosseis kooskõlastatakse eelnevalt Rahandusministeeriumiga ja avalikustatakse vahendusasutuse veebilehel www.rtk.ee. Hindamiskomisjoni teenindab vahendusasutus.

Hindamisele esitatakse vaid toetuse andmise tingimuste määruses toodud nõuetele vastavaid taotlusi, mida hinnatakse hindamismetoodika alusel. Hindamismetoodika koostamisel lähtub vahendusasutus määruse §-s 11 sätestatud hindamiskriteeriumitest, boonuspunktide andmise alustest ja arvutuspõhimõtetest ning kinnitab kooskõlastatult Rahandusministeeriumiga.

Hindamiskomisjon hindab vastavaks tunnistatud taotlusi järgmiste hindamiskriteeriumide lõikes:

- 1) projekti mõju säästlike liikumisviiside igapäevase kasutamise soodustamisele;
- 2) investeeringu ühe kilomeetri maksumuse suhe potentsiaalsete kasutajate arvuga 500 meetri kaugusel igast jalgratta- või jalgteepunktist;
- 3) projekti mõju liiklusohutuse suurendamisele;
- 4) kavandatava jalgratta- või jalgteeprioriteetsus planeeringutes;
- 5) valmiva jalgratta- või jalgteepädevuse edaspidine korrashoid;
- 6) projekti ettevalmistuse tase.

(6) Boonuspunkte antakse järgmistel juhtudel:

- 1) juurdepääsu parandamine Rail Balticu kavandatavatele peatustele;
- 2) mõju ühistranspordi kättesaadavuse ja koostoimivuse paranemisele jalgrattaga ja jalgsi liiklejatele;
- 3) enne 2017. aasta 15. oktoobrit kehtinud haldusüksuste keskuste ühendamine tänaste valla- ja linnakeskustega.

Hindamise teostamiseks esitab vahendusasutus hindamiskomisjoni liikmetele koos taotluse dokumentatsiooniga transpordivaldkonna ekspertide taotlusepõhise hinnangu määruses toodud esimese ja kolmanda hindamiskriteeriumi lõikes. Iga hindamiskriteeriumi hinne kujuneb hindamiskomisjoni liikmete antud hinnanguväärtuste keskmisest. Taotluse koondhinne moodustub järgmiselt: hindamiskomisjoni liikmete antud hinnanguväärtuste keskmised korrutatakse läbi hindamiskriteeriumide kaaludega, liidetakse omavahel ning saadud summale lisatakse juurde boonuspunktid. Kui hindamiskomisjoni liikmete ühe kriteeriumi hinne erineb kahe punkti võrra, vaadatakse kriteeriumi hindeid ja põhjendusi hindamiskomisjoni liikmete poolt ühiselt üle ja vajadusel korrigeeritakse.

Hinnang taotlusele loetakse negatiivseks, kui kasvõi ühe kolmest esimesest hindamiskriteeriumist hindamiskomisjoni liikmete hinnanguväärtuste keskmine on võrdne või väiksem kui üks või, kui neljandast kuni kuuenda hindamiskriteeriumide peale kokku hindamiskomisjoni liikmete hinnanguväärtuste keskmine on võrdne või väiksem kui üks. Muudel juhtudel loetakse hinnang taotlusele positiivseks.

Positiivse hinnangu saanud taotlused järjestatakse taotluse koondhinde alusel NUTS 3 piirkonna pingeritta. Juhul, kui mitme projekti tulemuste koondsumma on võrdne, eelistatakse projekte, mis said esimeses hindamiskriteeriumis kõrgema hinde.

NUTS 3 piirkonnale toetuseks eraldatud vahendite lõppemisel või NUTS 3 piirkonna pingereas tekkinud jäägi eest ei ole võimalik järgmist või mõnda järgmistest positiivsetest projektidest rahastada, võimaldatakse rahastamata jäänud pingereas olevatel projektidel osaleda üleriigilises taotlemises. Selleks moodustatakse NUTS 3 piirkondade ülene üleriigiline pingerida, uut taotluste esitamist ja hindamist ei toimu.

Eelnõu §-s 12 on kirjeldatud taotluse rahuldamise või rahuldamata jätmise tingimusi ja korda. Paragrahvis kirjeldatakse ka minimaalset informatsiooni, mis peab sisalduma taotluse rahuldamise, osalise rahuldamise ja kõrvaltingimustega rahuldamise otsuses. Ühtlasi on sätestatud, et taotluse osalise rahuldamise, kõrvaltingimustega rahuldamise ja rahuldamata jätmise otsus peab sisaldama otsuse tegemise õiguslikke ja faktilisi aluseid, taotluse osalise rahuldamise, kõrvaltingimustega rahuldamise ja rahuldamata jätmise otsuse põhjendust, otsuse vaidlustamise korda.

Rahastamisele kuuluvad NUTS 3 piirkonna pingereas olevad taotlused kuni NUTS 3 piirkonna eelarvevahendite lõppemiseni.

- Igas NUTS 3 piirkonna pingereas on vahendusasutusel õigus osaliselt rahastamise mahu sisse jääva taotluse esitajaga pidada läbirääkimisi taotletava summa ja taotluses sisalduvate tegevuste vähendamise või taotleja omafinantseeringu suurendamise üle, arvestades pingerea aluseks olevaid hindamiskriteeriume ja boonuspunkte.
- Kui NUTS 3 piirkonna pingerea rahastamise mahtu arvestades ei laeku piisavalt taotlusi või NUTS 3 piirkonna pingereas osaliselt rahastamise mahu sisse jääva taotluse esitaja loobub projekti elluviimisest, kasutatakse toetuse jääk üleriigilises pingereas olevate taotluste rahuldamiseks.
- Kui pärast NUTS 3 piirkondade pingeridade lõikes taotluste rahuldamise otsuste tegemist tekib üleriigilise toetuse jääk, teavitatakse taotlejat toetuse saamise võimalusest alates suurima punktiarvuga rahastamiseta jäänud projektist üleriigilises pingereas.
- Kui üleriigilises pingereas rahastamisele kuuluva taotluse summa ületab raha jääki, on vahendusasutusel õigus pidada taotlejaga läbirääkimisi taotletava summa ja taotluses sisalduvate tegevuste vähendamise või taotleja omafinantseeringu suurendamise üle, arvestades pingerea aluseks olevaid hindamiskriteeriume ja boonuspunkte.

5. peatükk. Taotluse rahuldamise otsuse muutmise ja kehtetuks tunnistamine

Eelnõu viiendas peatükis sätestatakse taotluse rahuldamise otsuse muutmise ja kehtetuks tunnistamise tingimused.

Eelnõu §-s 13 sätestatakse taotluse rahuldamise otsuse muutmisega seotud asjaolud. Nii peab toetuse saaja vahendusasutuselt taotlema taotluse rahuldamise otsuse muutmist juhul kui kavandatakse taotluses sisalduva projekti elluviimise tähtaja pikendamist või kokkulepitud tingimuste muutmist. Taotluse rahuldamise otsuse muutmise otsustab vahendusasutus 20 tööpäeva jooksul pärast vastavasisulise avalduse saamist.

Vahendusasutus jätab toetuse saaja poolt taotluse rahuldamise otsuse muutmiseks esitatud taotluse rahuldamata, kui muudatused ei ole kooskõlas määruses esitatud nõuetega või on vastuolus mõne muu õigusaktiga; kui soovitatav muudatus seab kahtluse alla määruse § 2 lõike 4 punktis 1 nimetatud indikaatori, milleks on rajatud jalgratta- või jalgteede pikkus kilomeetrites, taotluse rahuldamise otsuses toodud sihttaseme saavutamise, välja arvatud kui muudatus on tingitud projekteerimishanke tulemusest; kui soovitatav muudatus seab kahtluse alla projekti tegevuste lõpetamise abikõlblikkuse perioodil; kui otsuse muutmise korral ei oleks projekti elluviimist võimalik lõpetada 31. juuniks 2025. aastal; kui taotlusega muudetakse § 11 lõigetes 5 ja 6 nimetatud hindamiskriteeriume puudutavat ning uuel kujul muutub taotlus eelnimetatud hindamiskriteeriumides nõrgemaks või kui muudatused ei ole põhjendatud.

Eelnõu §-s 14 kehtestatakse taotluse rahuldamise otsuse kehtetuks tunnistamise korda.

Selle lõike 1 järgi lähtutakse taotluse rahuldamise otsuse kehtetuks tunnistamisel taaste- ja vastupidavuskava määruse § 11 lõigetes 1, 3 ja 5 ning lõigetes 2 ja 3 sätestatust.

Lõiked 2 ja 3 täpsustavad esimeses lõikes toodut. Lisaks taaste- ja vastupidavuskava määruses toodud juhtudele tunnistab vahendusasutus taotluse rahuldamise otsuse osaliselt või täielikult kehtetuks kui taotluse rahuldamise otsuses kokku lepitud tingimused, sh jalgratta- või jalgteede pikkus kilomeetrites, on osaliselt või täielikult saavutamata. Taotluse rahuldamise otsuse tunnistab vahendusasutus kehtetuks ka juhul, kui projekti ettevalmistustööd ei ole tehtud ega jalgratta- või jalgteede ehitusega alustatud hiljemalt 1. aprillil 2023. a. Loetakse, et jalgratta- või jalgteede ehitusega on alustatud, kui on vähemalt läbi viidud ehituse esimene töökoosolek, mille tõendamiseks esitatakse vahendusasutusele läbi viidud koosoleku protokoll või seaduses sätestatud muud dokumentatsiooni. Täpsem selgitus on eelnõu § 6 lõike 5 juures.

6. peatükk. Toetuse saaja, partneri ja vahendusasutuse õigused ja kohustused

Eelnõu kuues peatükk määratleb toetuse saaja, projekti partneri ja vahendusasutuse õigused ja kohustused.

Eraldi tuleb selgitada toetuse saaja kohustuse tagada indikaatori sihttaseme saavutamist. Kuivõrd taaste- ja vastupidavuskava meetme finantsvahendid kantakse Euroopa Komisjonile poolt liikmesriigile üle kavas kokku lepitud verstaapide ja indikaatorite saavutamise järgselt, on iga konkreetse projekti indikaatori (eelkõige kokku lepitud kilomeetrite arvu) saavutamine kogu meetme õnnestumise seisukohalt äärmiselt oluline.

Eelnõu § 15 lõike 2 punktiga 21 sätestatakse toetuse saaja kohustuseks juhul, kui riigihanke eeldatav maksumus ilma käibemaksuta on võrdne riigihanke rahvusvahelise piirmääraga või ületab seda, seadma riigihanke alusdokumentides tingimuseks, et pakkuja esitab hankelepingu

täitmisel iga oma alltöövõtja nime ja registrikoodi ning alltöövõtulepingu nimetuse, kuupäeva, numbri ja summa.

Sätte aluseks on Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2021/241 artikli 22 lõike 2 punkti d(ii) nõuded koguda auditeerimiseks ja kontrollimiseks ning taaste- ja vastupidavuskava kohaste reformide ja investeerimisprojektide rakendamise meetmetega seotud vahendite kasutamise kohta võrreldava teabe esitamiseks järgmisi andmeid: töövõtja ja alltöövõtja nimi, kui lõplik vahendite saaja on avaliku sektori hankija. Samuti tuleneb sellest sättest kohustus tagada nendele andmetele juurdepääs. Seeläbi on ilma täiendava halduskoormuseta läbi Riigihangete registri ja Äriregistri võimalik täita Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2015/849 nõudeid töövõtja tegelikult kasu saava omaniku (saavate omanike) kohta finantssüsteemi rahapesu või terrorismi rahastamise eesmärgil kasutamise tõkestamiseks.

Kuna toetust antakse saavutatavate tulemuste alusel, siis vahendusasutus riigihangete sisu ega vormi osas kontrolli ei teosta.

7. peatükk. Aruandlus

Eelnõu seitsmendas peatükis kirjeldatakse toetuse kasutamise seotud aruannete esitamise tingimusi ja korda.

Toetuse kasutamisega seotud aruannete esitamine toimub vastavalt taaste- ja vastupidavuskava määruses kehtestatud. Konkreetse projekti aruannete esitamise kord, sh tähtajad ja olulisem informatsioon, mida toetuse saaja esitab vahendusasutusele, sätestatakse taotluse rahuldamise otsuses.

8. peatükk. Toetuse maksmise tingimused

Eelnõu kaheksandas peatükis sätestatakse toetuse maksmise tingimusi.

Toetuse väljamaksmine toimub meetmes tulemuspõhiselt. See tähendab, et taotluse rahuldamise otsuses tuuakse välja toetuse saaja ja vahendusasutuse vahel kokku lepitud tingimused, sh projektiga elluviidavad tegevused ja saavutatav indikaator (eelkõige rajatavate jalgratta- ja / või jalgteede kilomeetrite arv), ning tingimuste täitmise, eelkõige indikaatori, milleks on ehitatud kilomeetrite arvu ehitamine, järgne väljamakse. Vahendusasutus teeb toetuse väljamakse üldjuhul 20 tööpäeva jooksul pärast toetuse saajalt vahearuande tulemuse saavutamise ja maksetaotluse taotluse saamist. Kui maksetaotluse menetlemisel avastatakse ebatäpsusi, teavitatakse sellest viivitamata toetuse saajat ja puuduste kõrvaldamiseks määratakse kuni kümne päevane tähtaeg.

Kui osa taotluse rahuldamise otsuses nimetatud tingimustest ei ole objektiivsete ja toetuse saajast sõltumata asjaolude tõttu täidetud, võib vahendusasutus jätta toetuse osaliselt välja maksmata. Kui osa taotluse rahuldamise otsuses nimetatud tingimustest ei ole täidetud muudel asjaoludel või taotluse rahuldamise otsuses nimetatud tingimustest ei ole täidetud ühtki, jäetakse toetus välja maksmata.

9. peatükk. Finantskorrektsioonid ja vaided

Eelnõu üheksandas peatükis sätestatakse toetuse tagasinõudmise ja tagasimaksmise tingimusi ning vaiete esitamise korda.

Eelnõu §-s 19 järgi toimub toetuse tagasinõudmine ja tagasimaksmine vastavalt taaste- ja vastupidavuskava määruse §-s 11 toodule, arvestades käesoleva määruse §-s 14 sätestatud taotluse rahuldamise otsuse kehtetuks tunnistamise asjaolud.

Eelnõu §-s 20 sätestatakse vaide esitamise ja menetlemise kord. Selle järgi võib vahendusametuse toimingut või otsuse peale esitada vaide [haldusmenetluse seaduses](#) sätestatud korras. Vaide lahendab vahendusametuse.

3. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu aluseks on:

- Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2021/241, millega luuakse taaste- ja vastupidavusraha (ELT L 57, 18.02.2021, lk 17–75);
- 17.06.2021 Vabariigi Valitsuse istungil kinnitatud Eesti taastekava;
- nõukogu 29. oktoobri 2021. a rakendusotsus nr 12532/12 RRP rakendamise kohta;
- Euroopa Komisjoni poolt avaldatud rahastamislepingu ja tegevuskorra vorm.

Seega on eelnõu kooskõlas ELi õigusega.

4. Määruse mõjud

Eelnõu mõjutab otseselt Eesti taaste- ja vastupidavuskava komponent 5 „Säästlik transport“ investeringu 4 „Kohalike omavalitsuste investeringud jalgratta- või jalgteedesse“ eesmärkide ja tulemuste saavutamist.

Rahandusministeeriumi ja Eesti Panga koostatud taastekava makromõjude peatüki kohaselt annab rahastu Eesti majanduskasvule (ja mitmetele teistele majandusnäitajatele) ajutise kasvukiirenduse, mille mõju taandub pärast toetuste rakendamist sõltuvalt majandusnäitajast lühema või pikema viitajaga. Vt täpsemalt taaste- ja vastupidavuskava peatükist 4.1 Üldine makromajanduslik väljavaade.

Meetme mõju läbivatele teemadele

1. Keskkond ja kliima

Määruse alusel rakendatav toetusmeede panustab otseselt kliima- ja keskkonnaeesmärkide saavutamisele eelkõige läbi säästvate liikumisviiside kasutajate arvu suurendamise ja autostumise kasvu pidurdamise.

Meetme raames toetatakse jalgratta- või jalgteede ehitamist juurdepääsuna teenustele ja töökohtadele, sealhulgas aidates ühendada raudtee- ja bussipeatustest viivaid jalgratta- ja/või jalgteid omavalitsuse jalgratta- ja /või jalgteede ülejäänud võrgustikuga. Läbi selle aitab meede suurendada ka ühistranspordist saadavat positiivset mõju.

Kooskõla *Do no significant harm* printsiibiga ehk negatiivse tervikmõju vältimise põhimõtte järgimine rahastatavate projektide osas on tagatud läbi Eestis kehtivate valdkonnaga seotud õigusaktide järgimise (nt keskkonnamõjude hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadus, planeerimisseadus). Põhimõtte mittejärgimise või osalise järgimise riske maandab ka rahastatavate investeringute olemus – rahastatakse investeringuid säästva transpordi (sh jalgrattaga ja/või jalgsi liikumise) arendamiseks.

2. Võrdsed võimalused

Meetme toetusega rajatavad jalgratta- ja /või jalgteed peavad olema kooskõlas universaalsaini põhimõtetega ning olema ilma ümberkorraldusteta kättesaadavad ja kasutatavad kõikidele kasutajagruppidele olenemata erivajadusest (liikumispuue, kuulmispuue, nägemispuue, intellektipuue), elukaareülese (laps, täiskasvanu lapsevankriga, eakas) ning ajalise iseloomuga erivajaduse (püsiv, ajutine) liikuvuse ja juurdepääsetavuse põhimõtetega arvestatavad.

3. Infoühiskond

Meetme mõju digieesmärkide saavutamisele on neutraalne.

4. Regionaalareng

Määrusega reguleeritakse riigieelarve seaduse § 20 lõike 4 kohaselt kinnitatud regionaalvaldkonna programmi investeeringuid jalgratta- või jalgteedesse, mille tulemuste saavutamiseks toetust antakse. Toetus on otseselt suunatud väljaspoole Eesti kolme suuremat linnapiirkonda (Tallinna, Tartu ja Pärnu), edendades sellega piirkondlikku tasakaalustatumat ja ühtlasemat arengut. Toetuse eraldamisel tuginetakse kohalike omavalitsuste arengukavadele. Määruse koostamisse on kaasatud ka kohalikke ja piirkondlikke organisatsioone.

Määruse alusel antava toetuse eelarve on vaid 5 miljonit eurot, kuid selle mõju tuleb vaadelda koos teiste sarnaste investeeringutega:

- Majandus- ja kommunikatsiooniministeriumil on ettevalmistamisel struktuurifondide rakenduskava PO2 meetmest rahastatav säästva liikuvuse meede, mis on suunatud jalgrattaga liikujate arvu suurendamisele Eesti kolmes suuremas (Tallinna, Tartu ja Pärnu) linnapiirkonnades;
- Rahandusministeriumil on ettevalmistamisel struktuurifondide rakenduskava raames PO3 toetus, mis sarnaselt käesoleva määruse alusel antava RRFi toetusega suunatud jalgratta- ja jalgteede investeeringutele väljaspool Tallinna, Tartu ja Pärnu linnapiirkondi ning selle eesmärgiks on samuti leida lahendus liiklusohlikele teelõikudele, mis takistavad igapäevast jalgsi ja jalgrattaga liikumist ning tagada teenuste, sh ühistranspordi, ja töökohtade parem ligipääsetavus jalgrattaga ja jalgsi liikujatele. RRFi ja PO3 toetused on üksteist täiendavad ning kahe fondi toetusmaht võimaldab omavalitsustel välja arendada terviklikumaid jalgratta- ja jalgteede võrgustikke, topelt finantseerimine on välistatud projekti tasandil;
- teehoiukava raames rakendab Transpordiamet säästlikumaid liikumisviise soodustava riigiteede taristuna jalgratta- ja/või jalgteid rahastavat meedet³, mille eelarve on 2 miljonit eurot aastas ning mis samuti panustab jalgratta- või jalgteede terviklikumate võrgustike loomisele.

5. Riigivalitsemine

Meetme toetusega kaasrahastatavate projektide valiku teostamisel on üheks hindamiskriteeriumiks „kavandatava jalgratta- või jalgteede prioriteetsus planeeringutes“, mille raames hinnatakse kas ja millise tähtsusega kajastub kavandatav jalgratta- või jalgteede valdade

³ [Säästlikumaid liikumisviise soodustava riigiteede taristu objektide valikumethodika](#)

ja linnade üld- ja detailplaneeringutes, maakonnaplaneeringutes. Meede aitab üle vaadata ja korrastada kohalike jalgratta- või jalgteede võrgustike arendamise plaane ja vajadusi.

5. Määruse rakendamisega seotud tegevused, vajalikud kulud ja määruse rakendamise eeldatavad tulud

Määruse rakendamisel on põhiroll Riigi Tugiteenuste Keskusel (taotluste vastuvõtt, hindamine ja hilisema kontrolli korraldamine, otsuste tegemine, toetuse väljamaksmine ja tagasinõudmine, vaiete lahendamine).

Toetust antakse Taaste- ja Vastupidavusrahasust, millele lisandub kohalike omavalitsuste projektipõhine omafinantseering.

Toetuse andmise administreerimisega, sealhulgas määruse rakendamisega seotud kulud kaetakse riigieelarvest.

Määruse rakendamisega ei kaasne täiendavaid riigieelarvelisi tulusid.

6. Määruse jõustumine

Määrus jõustub üldises korras, see tähendab kolmandal päeval pärast selle Riigi Teatajas avaldamist.

7. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon.

Määruse eelnõu väljatöötamisse on olnud kaasatud Riigi Tugiteenuste Keskus. Eelnõu esitati eelnõude infosüsteemi EIS kaudu kooskõlastamiseks Majandus- ja kommunikatsiooniministeriumile, Keskkonnaministeriumile, Sotsiaalministeriumile, Transpordiametile ja Eesti Linnade ja Valdade Liidule ning arvamuse avaldamiseks Riigi Tugiteenuste Keskusele. Paralleelselt EISi kooskõlastamisega esitati eelnõu tutvumiseks ka Euroopa Komisjonile.

Eesti Linnade ja Valdade Liit kooskõlastas eelnõu märkustega, Keskkonnaministerium kooskõlastas eelnõu märkusteta, ülejäänud kooskõlastajad kooskõlastasid eelnõu vaikimisi. Eelnõu kooskõlastuskäik on EISist kättesaadav järgmiselt lingilt: <https://eelvoud.valitsus.ee/main#SrdhoKqk>. Sotsiaalministerium, Transpordiamet, Võru ja Pärnu Linnavalitsused, Jõgeva, Jõelähtme, Valga ja Mustvee Vallavalitsused ning Riigi Tugiteenuste Keskus esitasid oma ettepanekud meetme eelnõu ja seletuskirja koostaja e-postile natalja.znovjeva@fin.ee. Euroopa Komisjoni EE-RRP meeskond esitas oma mitteformaalse tehnilise arvamuse koos täpsustava küsimusega Rahandusministeriumi riigieelarve osakonna välisvahendite talituse nõuniku e-postile triin.tomingas@fin.ee.

Eeltoodud ettepanekute tulemusena tehti määruhes mitmeid olulisi ja redaktsioonilisi muudatusi. Tabel ametliku kooskõlastusringi märkustega arvestamise kohta on seletuskirjale lisatud ja see saadetakse kõigile märkuste esitajatele teadmiseks.

Enne taotlusvooru välja kuulutamist korraldab vahendusasutus kõigile taotlejatele suunatud infopäevad, kuhu kaasatakse Rahandusministeriumi regionaalarengu osakonna regionaalpoliitika talitus.