TRANSPORDIAMET

Eva Killar
Kliimaministeerium
info@kliimaministeerium.ee
Suur-Ameerika 1
15006, Tallinn, Harju maakond

Teie 02.11.2026 nr 4-19/26/4196

Meie 20.11.2026 nr 1.1-6/26/19485-2

Ettepanekud Euroopa Liidu rahastusperioodi 2028-2034 ettevalmistamiseks Transpordiametilt – CEF

Austatud pr Eva Killar

Transpordiamet on perioodil 2021-27 saanud toetuse 5 CEF projektis, jäänud toetuseta 7 juhul ning 1 taotlus on hetkel menetluses.
Meie kogemuselt teeme järgnevad arendusettepanekud:

1) Kaaluda **taotlusprotsessi** põhimõttelist muutmist, muutes selle **reeglina 2- astmeliseks.** Praegu esitatakse taotlemisel massiivne kogus informatsiooni ning teksti. Lihtsustatult võib selle esitatava materjali jagada 2 ossa. Põhjendused, mis asja pakutakte ja miks on see konkreetne toetust otsiv asi taotluskutse eesmärkidele vastav ning teiseks tõendusmaterjal projekti ettevalmistatuse kohta (uuringud, analüüsid jne). Peamise väärtuse hindajatele otsuse tegemiseks, et kuidas reastada taotlusi, annab esimene osa. Peamise mahu annab tõendamine. Kui esmalt esitaks vaid kinnitus, et vajalik tõendusmaterjal on olemas ning tegelik tõendusmaterjal esitataks kontrollimiseks ainult neil projektidel, mis on saanud hindajate töö tulemusena nimekirja esiossa, II voorus, vähendaks see olulisel määral nii taotlejate ja hindajate-kontrollijate töömahtu esimeses sammus.
   CEF taotleja on enamasti avaliku sektori valitseva mõju all olev organisatsioon,
   Täna nt. viimases MilMob voorus oli ületaotlemine ligi 7-kordne ja täna esitatakse-kontrollitakse-hinnatakse kõiki neid taotlusi kogu ulatuses, mis paratamatult tähendab olulisel määral tühitööd. Seniste trendide pealt on tõenäoline, et konkurents jätkab tihenemist, seega protsessi muutmata kasvab järjest ka tühitöö määr.
2) Võimaldada CEF Infra projektides avaliku sektori asutustele **kaudsete ja personalikulude katmine *flat rate* alusel**. Praeguses praktikas on suurte infrastruktuuri projektide (ehitused) puhul kasutatav otseste personalikulude arvestuse metoodika, mis tekitab ebamõistlikku halduskoormust määrani, kus nende taotlemisest täielikult loobutakse, või esitatakse vaid sümboolne osa tegelikest kuludest, tõendamaks et projekti juhtimine toimub. See toob kaasa taotlejate poolse täiendava sisemise, „nähtamatu“

finantseerimise projektide elluviimiseks. Lihtsustatud *flat rate* näiteks 1% või muu analoogilise asjakohase summana, vajadusel koos summalise ülempiiriga võimaldaks elluviijatel oluliselt paindlikumalt lahendada projektidega seotud ülesandeid oma eelarvete raamistukus ning annaks ka selgema pildi projektide tegelikest tervikkuludest.

3) Uuendada **F&T portaali kasutajasõbralikkust:**
    a. Taotluste juurde kuuluvad **lisadokumendid**. Taotlemisosas on täna taotleja vaatest mittearusaadavad piirangud taotluste lisadeks olevate failide esitamisel. Ainult kitsas hulk faililiike (peamiselt *.pdf), kitsalt piiratud failide hulk ühe teema kohta. See viib lahenduseni, kus kümned erinevad dokumendid liidetakse üheks raskesti loetavaks ühendatud pdfiks. Lisaks esitame osa lisasid taotluse tekstis failide asemel hoopis viidetena taotleja pilvekeskkondadesse, mitte ei lae neid üles F&T portaali. Vajaduseks tänapäevase pilvevõimekuse tekitamine taotluskeskkonnaga integreeritult.
    b. Lihtsustada F&T portaali **kommunikatsioonimoodulit**. Praegu on F&T portaalis toimuva suhtluse korral väljakutsuv leida üles õige pöördumine ja soovitud täiendusvajadus – portaali saadetud teavitus ei sisalda pöördumise sisu, ametlik kiri ei ole seotud selle lisaks oleva sisulise pöördumisega jne.
    c. Portaali terviklikku kasutajakogemust oleks võimalik parandada tehes sellele UX/UI audit ning kasutades saadud tulemusi parenduste tegemisel.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Kaido Sipelgas
välisrahastuse koordinaator

Kaido Sipelgas
53417569, Kaido.Sipelgas@transpordiamet.ee