

Siseministri käskkirja „Perioodi 2014–2020 keskkonnanhüdaolukordadele reageerimiseks valmisoleku suurendamise investeeringute kava“ seletuskiri

I. Sissejuhatus

1.1. Sisukokkuvõte

Käskkirjaga kinnitatakse „Perioodi 2014–2020 keskkonnanhüdaolukordadele reageerimiseks valmisoleku suurendamise investeeringute kava“ (edaspidi *eelnõu* või *kava*) vastavalt lisadele. Käskkirja lisades 1 ja 2 on esitatud projektide loetelu, mis viiakse ellu „Ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskava 2014–2020“ (edaspidi *rakenduskava*) prioriteetse suuna „Roheline infrastruktuur ja hüdaolukordadeks valmisoleku suurendamine“ Euroopa Liidu vahendite kasutamise eesmärgi „Kliimamuutuste ja ulatuslike reostuste põhjustatud hüdaolukordadele reageerimise võimekuse kasv“ (edaspidi *hüdaolukordade meede*) eesmärkide saavutamiseks. Vabariigi valitsus kinnitas rakenduskava heaks 4. detsembri 2014. aasta otsusega. Euroopa Komisjon kinnitas rakenduskava 10. detsembril 2014. aastal. Lisas 1 esitatud projektid moodustavad kava põhinimekirja. Lisas 2 esitatud projektid moodustavad kava lisanimekirja. Kava lisanimekirja projektid viiakse ellu juhul, kui pärast kõikide kava põhinimekirja projektide elluviimist tekib projektide odavnemise tulemusena jääk või hüdaolukordade meetmele eraldatakse täiendavaid vahendeid. Käskkirja lisas 3 on esitatud kava projektides nimetatud investeeringuobjektide edasise kasutuse täiendavate püsikulude prognoositav vajadus ja nende katmise allikad aastate lõikes alates projekti abikõlblikkuse perioodi algusest kuni perioodi 2014–2020 struktuuritoetuse seaduse (edaspidi ka *STS2014_2020*) § 24 punktis 14 nimetatud kohustuse täitmiseni.

Käskkirja kehtestatakse Vabariigi Valitsuse 31. mai 2012. aasta määruse nr 39 „Siseministeeriumi põhimäärus“ § 23 lõike 2 punkti 2 alusel ning kooskõlas siseministri 23. aprilli 2015. aasta määruse nr 25 „Metsa- ja maastikupõlengute likvideerimise võimekuse ja merereostustõrjevõimekuse arendamine perioodil 2014–2020“ § 10 lõikega 2.

1.2. Eelnõu ettevalmistajad

Eelnõu ja seletuskirja on koostanud Siseministeeriumi välisvahendite osakonna nõunik Marko Meriloo (marko.meriloo@siseministeerium.ee). Eelnõu juriidilist kvaliteeti on kontrollinud Siseministeeriumi õigusosakonna õigusnõunik Monika Silvet (monika.silvet@siseministeerium.ee).

II. Kava koostamine

Vastavalt perioodi 2014–2020 struktuuritoetuse seaduse § 15 lõikele 1 võib rakendusasutus koostada üleriigilise või piirkondliku tähtsusega investeeringuprojektidele toetuse andmiseks investeeringute kava, mis koostatakse vastavalt sama paragrahvi lõike 2 alusel kehtestatud toetuse andmise tingimuste määrusele. Kõnesoleva kava koostamise toetuse andmise tingimuste määruseks on siseministri 23. aprilli 2015. a määrus nr 25 „Metsa- ja maastikupõlengute likvideerimise võimekuse ja merereostustõrjevõimekuse arendamine perioodil 2014–2020“ (edaspidi *TAT*). Kava on aluseks hüdaolukordade meetmest toetuse taotlemiseks ning selle koostamist reguleerib *TAT* 3. peatükk. Kavasse võib ettepaneku esitada Politsei- ja Piirivalveamet (edaspidi ka *PPA*) ja Päästeamet. Hüdaolukordade meetme

rakendusasutus – Siseministerium – määras ettepanekute esitamise tähtajaks 28. septembri 2015. aastal. Päästeamet esitas projektiettepanekud 18. septembril 2015. aastal ja Politsei- ja piirivalveameti projektiettepanekud registreeriti 28. septembril 2015. aastal. Rakendusasutus kontrollis esitatud ettepanekute vastavust TAT §-s 11 loetletud nõuetele ning tunnistas 21. oktoobril 2015. aastal ettepanekud nõuetele vastavaks.

22. oktoobril 2015. aastal esitas rakendusasutus ettepanekud TAT §-s 13 nimetatud projektide valikukomisjonile hindamiseks. Projektide valikukomisjon otsustas lugeda hindamise tulemuse positiivseks ja rahuldada Päästeameti ja Politsei- ja Piirivalveameti taotlused lisada Päästeameti ja Politsei- ja Piirivalveameti esitatud projektiettepanekud investeringute kavasse.

III. Kava sisu

3.1. Päästeameti projektid

Projektide valikukomisjon hindas Päästeameti kava põhinimekirja projekti „Päästetehnika soetamine keskkonnaõnnetustele reageerimiseks“ hindele 19,57 ja lisanimekirja projekti „Päästesõidukite soetamine keskkonnaõnnetustele reageerimiseks“ hindele 19,43.

Riigi eelarvestrateegia 9. peatükis „Keskkond“ on olulisemate poliitikamuudatuste ja reformide hulgas nimetatud hädaolukordadele reageerimise võimekuse tõstmist ning dokumendi lisa 3 „Perioodi 2014–2020 EL vahendite kasutamisest“ kohaselt panustatakse Euroopa Liidu vahenditest muu hulgas kliimamuutuste ja ulatuslike reostuste põhjustatud hädaolukordadele reageerimise võimekuse kasvu.

„Siseturvalisuse arengukava 2015–2020“ kohaselt käsitletakse ühiskonna stabiilsust tagavaid põhimõtteid turvalisusest lähtudes ning määratakse kindlaks panustajad, kes oma praeguste ülesannete täitmisega saavad turvalisuse tagamisele kaasa aidata, ja nende roll. „Siseturvalisuse arengukava 2015–2020“ kohaselt tuleb arvestada kliimamuutuste tagajärjel ekstreemsete ilmastikunähtuste sagenemise riskiga, millest johtuvalt peab tõstma päästevõimekust, et olla valmis metsatulekahjude, üleujutuste, tormide ja muude sündmuste tagajärgede likvideerimiseks. Arengukavas on kirjeldatud poliitikainstrument 4 „Päästevõimekuse tagamine keskkonnaõnnetustele reageerimiseks“, mille kohaselt on metsatulekahjud ja äärmuslike ilmastikuolude tagajärjel tekkinud õnnetustele reageerimiseks suurendatud metsakustutusvõimekust ja valmisolekut päästetöö tegemiseks raskesti ligipääsetavates kohtades. Päästeamet soetab uut päästetehnikat, et suurendada metsatulekahjude kustutusvõimekust ja valmisolekut päästetöö tegemiseks raskesti ligipääsetavates kohtades.

„Siseturvalisuse arengukava 2015–2020“ kohaselt mõjutab tehnika ja tehnoloogia arengu surve ka siseturvalisuse valdkonda, sest praegused lahendused sõltuvad suurel määral kasutusel olevast tehnikast ja nende töökindlusest ning info- ja kommunikatsioonitehnoloogia süsteemidest ja nende toimepidavusest. Mitmete programmide eesmärkide tulemuslikuks elluviimiseks on vaja tagada olemasoleva tehnilise võimekuse säilitamine ja võimaluse korral optimeerimine. Täpsemad arenguvajadused on seotud muuhulgas tõhusa päästevõimekuse tagamisega (vaja on rohkem päästeautosid, laevasid, helikoptereid).

Päästeameti kava põhinimekirja projekti eesmärk on soetada Päästeametile kaasaegne multifunktsionaalne päästetehnika, mis läbi tõuseb keskkonnahädaolukordadele reageerimise võimekus likvideerida samaaegselt kuni 600 ha suuruseid ulatuslikke metsa- ja

maastikupõlenguid neljas piirkonnas ning seeläbi vähendada neist hädaolukordadest tulenevaid kasvuhoonegaaside heitkoguseid, välisõhu saastumist ning riske inimeste tervisele. Päästeameti kava lisanimekirja projekti eesmärk on soetada Päästeametile täiendavalt multifunktsionaalsed päästesõidukid, et tagada veelgi tõhusamalt keskkonnahädaolukordadele reageerimise võimekus likvideerida samaaegselt kuni 600 ha suuruseid ulatuslikke metsa- ja maastikupõlenguid neljas piirkonnas.

Rahvusvahelised uuringud¹ näitavad, et kliimasoojenemisega kaasnevad äärmuslikud ilmastikuolud ning muutused õhutemperatuurides, mille tagajärjel suureneb ka metsatulekahjude esinemise sagedus ja ulatus. Muutused õhutemperatuurides toovad kaasa kliima üldise soojenemise, lumikatte kadumise ning pikaajalised kuuma- ja põuaperioodid, mis kuivatavad veel kasvavad metsad, põõsastikud ning rohumaad, suurendades oluliselt tuleohtu. Tulekahju ohjeldamine on veepuuduse tõttu raskendatud ja põleng võib hävitada väga suuri maa-alasid, tekitades õhus edasi kanduvaid tahkeid osakesi ja kasvuhoonegaase, mis omakorda kiirendavad kliimasoojenemist.

Siseministeeriumi valitsemisalas oleva Päästeameti ülesanneteks päästeseaduse § 5 lg 1 p 1 ja 6 alusel on muu hulgas päästetöö tegemine maismaal ja siseveekogudel, kui teistes seadustes ei ole sätestatud teisiti, ning hädaolukorraks valmistumine ja selle lahendamise tagamine hädaolukorra seaduse alusel. Hädaolukorra seaduse § 2 lg 1 kohaselt on hädaolukord sündmus või sündmuste ahel, mis ohustab paljude inimeste elu või tervist või põhjustab suure varalise kahju või suure keskkonnakahju või tõsiseid ja ulatuslikke häireid elutähtsa teenuse toimepidevuses ning mille lahendamiseks on vajalik mitme asutuse või nende kaasatud isikute kiire kooskõlastatud tegevus.

Päästeressursside ja -võimekuse arendamine kliimamuutustega seotud hädaolukordadeks on oluline, sest ehkki üldiselt on metsa- ja maastikutulekahjude arv viimastel aastatel vähenenud, on suurenenud just kliimategurite tõttu puhkenud tulekahjude arv. Siseministeeriumi poolt 2013. aastal koostatud hädaolukordade riskianalüüside kokkuvõtte kohaselt saab statistika järgi keskmiselt 99% metsatulekahjudest alguse inimese otsesest või kaudselt tegevusest ning 1% metsatulekahjudest põhjustavad loodusnähtused. Metsatulekahjude üldarvu vähenemise tõttu on aga loodusnähtustest põhjustatud tulekahjude osakaal hakanud suurenema (näiteks 2011. aastal oli see 4%). Riskianalüüsi kokkuvõtte kohaselt on ulatuslik metsa- või maastikutulekahju riskiklass toimumise tõenäosusest ja tagajärgede raskusastme tõttu 4C ehk tegemist on kõrge riskiga. Seega on metsa- ja maastikutulekahju oluline risk, milleks tuleb valmistuda ning planeerida hädaolukorda ennetavaid ja tagajärgi leevendavaid meetmeid. Tagajärgi leevendava meetmena on nimetatud ka vajadust kaasata Päästeameti eritehnikat ning juhtimis- ja logistikaalast valmisolekut.

Ka Päästeameti poolt 2013. aastal koostatud “Hädaolukorra riskianalüüs, ulatuslik metsa- või maastikutulekahju” kohaselt on metsa- või maastikutulekahjude tagajärgede leevendamisel oluline riigi valmisolek. Metsatulekahjude kustutamisel on vastutavaks ametkonnaks Päästeamet, mistõttu peab Päästeametil olema tagatud eraldi valmisolek metsa- ja maastikutulekahjude kustutamiseks. Tehakse koostööd ka teiste ametkondade ja asutustega.

Vabariigi Valitsuse 4. detsembri 2014. a otsusega heaks kiidetud „Ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskava 2014–2020“ kohaselt panustatakse valmisoleku suurendamisse keskkonnahädaolukordade varase avastamise ning neile reageerimise kaudu, vähendades

¹ <http://www.iiasa.ac.at/web/home/about/news/20140908-REC-fires.html>
<http://climatenewsnetwork.net/climate-change-damages-europes-forests>
<http://www.nature.com>

seeläbi neist hädaolukordadest tulenevaid kasvuhoonegaaside heitkoguseid ning inimeste terviseriske. Kliimamuutustest tingitud sagenenud äärmuslikud ilmastikunähtused (tormid, üleujutused, põuad) ning metsa- ja maastikupõlengud põhjustatavad üha suuremat kahju keskkonnale ja isikute varale. Lähtudes asjaolust, et hädaolukordadest on kasvuhoonegaaside heitkogustele tekkele suurima mõjuga metsatulekahjud, kavandatakse heitkoguste vähendamiseks suurendada metsa- ja maastikupõlengutele reageerimise võimekust eelkõige päästetehnika abil, mis võimaldab keskkonda ja vara kaitsta.

Praegu on Päästeametis kasutuses olevast 96 põhiautost 15 sellised, mis on ehitatud 1997. aastal või varem, ja 65 paakautost on ainult 6 paakautot ehitatud 1995. aastal või hiljem. Kasutusel on 10 paakautot, mis on ehitatud varem kui 1975. aastal, st need on vanemad kui 40 aastat. Sellistele autodele on aga tagavaraosade hankimine aeganõudev ja kulukas. Senine kogemus näitab, et Päästeametis kasutuses olevate vanemat tüüpi päästeautode töökindlus väheneb ning remondikulud suurenevad igal aastal progresseeruvalt. Suuremate rikete kõrvaldamine on ajakulukas ning ühtlasi halvab operatiivset valmisolekut, mis omakorda võib tuua kaasa suuremat kahju keskkonnale ja isikute varale.

Päästeamet tegi ettepaneku soetada kava põhinimekirja projekti raames kuni 87 multifunktsionaalset varustusega komplekteeritud päästesõidukit. Soetus hõlmab erinevat tüüpi varustusega komplekteeritud kaasaaegset päästetehnikat:

- põhiautod (49 tükki, riigihange viiakse läbi 43 põhiautole, optsiooniga 6), mis on vajalikud metsa- ja maastikutulekahjudel ning muudel keskkonnaõnnetustel päästetöö tegemiseks;
- paakautod (26 tükki), mis on vajalikud metsa- ja maastikutulekahjudel ning muudel keskkonnaõnnetustel vee vedamiseks ja pumpamiseks piirkondades, kus puudub vesivarustust tagav taristu või tulekustutuse voolikliinide moodustamine oleks ebaotstarbekas ning liiga palju ressursi nõudev;
- konteiner- ehk kastivahetussüsteemiga autod (8 tükki), mis on vajalikud erinevate taarasüsteemide transportimiseks, et tagada juhtimis- ja logistiline võimekus;
- erivarustusega komplekteeritud maastikusõidukid (nt ATV, UTV või samaväärne) (4 tükki, riigihange viiakse läbi 3 maastikusõidukile, optsiooniga 1), mis on vajalikud esmase kustutuse ja logistilise funktsiooni täitmiseks raskel maastikul;
- lisaks päästesõidukitele planeeritakse soetada paakkonteinerid (14 tükki), mida on võimalik kasutada soetatavatel konteinerautodel.

Hangete läbiviimiseks tehakse turuanalüüs ning koostatakse päästesõidukite ja -varustuse tehnilised kirjeldused. Hangete tulemusena sõlmitakse hankelepingud, mis on aluseks soetuste tarnetele. Projekti raames soetatud multifunktsionaalsed päästesõidukid ja -varustus tarnitakse vastavalt hankelepingutele ning on plaanis kasutusele võtta jooksvalt 2016.–2018. a.

Lisaks tegi Päästeamet ettepaneku soetada kava lisanimekirja projekti raames 26 multifunktsionaalset varustusega komplekteeritud põhiautot, mis on vajalikud metsa- ja maastikutulekahjudele, muudele keskkonnaõnnetustele ja hädaolukordadele reageerimiseks ning päästetöö tegemiseks. Põhiautode tehniliste kirjelduste koostamine ja hangete läbiviimine jääks ajavahemikku 2018–2019. Hangete läbiviimiseks tuleks teha samuti turuanalüüs ning koostatakse soetuste tehnilised kirjeldused. Hangete tulemusena sõlmitakse hankelepingud, mis on aluseks soetuste tarnetele. Soetuste kasutusele võtmine jääks ajavahemikku 2019–2023. Kava lisanimekirja projekti raames soetatud multifunktsionaalsete päästesõidukite kasutusele võtt oleks jooksvalt ajavahemikus 2019–2023.

Kokku soetatakse kava põhinimekirja projekti toel vähemalt 83 uut multifunktsionaalset päästesõidukit, luuakse lisavõimekus 600 ha kustutamiseks, millega on tagatud kogu

Päästeameti võimekus samaaegselt lokaliseerida ja likvideerida neljas piirkonnas kuni 600 ha suurune metsa- ja maastikutulekahju. Riigihanke optsiooni realiseerimiseks peetakse läbirääkimisi Siseministeeriumiga.

Uute päästeautode soetamisega viiakse Päästeameti tehniline valmisolek uuele tasemele ning sellega seoses paraneb hädaolukordadele reageerimine. Uute autode jaotuskava koostamise ja olemasolevate päästeautode ümberjagamise põhimõte on see, et uued päästeautod suunatakse kõrgeima töökoormusega komandodesse arvestusega, et oleks tagatud keskkonnaõnnetustele reageerimise võimekus.

Soetatava päästetehnika multifunktsionaalsus võimaldab neid kasutada lisaks metsa- ja maastikupõlengutele ka muude keskkonnaõnnetuste ning hädaolukordade korral päästetöö tegemiseks, kinnitatud hädaolukordade riskianalüüsides nimetatud meetmetest lähtuvalt. Projekti tulemusel soetatav päästetehnika aitab vähendada hädaolukordadest tingitud reostuskoormust keskkonnale ning riske inimeste tervisele.

Viimase kümne aastaga on oluliselt korrastatud ja standardiseeritud Päästeameti ja vabatahtlike päästjate võrgustiku mudelit ning nende pakutavaid teenuseid. Siinjuures tulebki päästevõrgustiku planeerimisel arvestada piirkondlikke ohutegureid. Üldistatult saab öelda, et kutselised päästekomandod paiknevad võrgustikuna õigetes ja vajalikes kohtades ning sündmuste likvideerimise tõhusus sõltub suuresti kaasaegse tehnika ja varustuse tasemest. Tulevikus on oluline kaasajastada päästevõrgustiku mudelit, võttes arvesse ühiskonna muutusi, sh uute riskide tekkimist ja elanikkonna ümberpaiknemist.

Eesti tingimustes on võimalikud alternatiivid metsa- ja maastikutulekahjudele reageerimiseks ning nende kustutamiseks järgmised:

- põhiauto – tagab selle, et päästeüksus suudab kiiresti õnnetusele reageerida, seda hinnata ja selle lokaliseerida;
- paakauto – tagab vajadusel kustutustööde käigus vee transpordi, et kõik teised tehnikaliigid saaksid täita oma kustutusfunktsiooni;
- konteinerauto ja paakkonteiner – tagab vajaduse korral kustutustööde käigus varustuse ja/või vee transpordi, et kõik teised tehnikaliigid ja kaasatud isikud saaksid täita oma kustutusfunktsiooni;
- maastikusõidukid (nt ATV, UTV või samaväärne) – tagab vajaduse korral esmase kustutuse (sh selleks vajaliku inimressursi), täites logistilist funktsiooni;
- tulekustutusauto – otseselt kustutustöödeks ette nähtud vahend, millega ei ole võimalik meeskonda transportida;
- õhusõidukid – luure- ja kustutusfunktsioon.

Maastiku- ja metsatulekahjudele reageerimiseks ja nende kustutamiseks on vaja peamiselt inimressursi ja vett. Kõige olulisemaks võib seega pidada põhiautot, millega tagatakse sündmuskohale esmased inim- ja veeressursid. Paakauto ja konteinerauto võimekus on tagada sündmuskohale vesi. Täiendav inimressurss transporditakse sündmuskohale maastikusõidukite abil. Tulekustutusautode puhul on tegemist peamiselt limiteeritud funktsiooniga (transpordivad ainult vett), mistõttu selle arendamine hetkel ei ole prioriteetne. Õhusõidukid on tulekustutamise seisukohast tõhusad vahendid, kuid Eesti kontekstis kustutustöödeks vajaminevat ressursi arvesse võttes on nende eksploatatsioonikulud teiste alternatiividega võrreldes, sealhulgas projekti raames planeeritud soetustega, ülemäära kõrged.

3.2. PPA projektid

Projektide valikukomisjon hindas PPA kava põhinimekirja projekti „Reostustõrjevõimekusega patrull-laeva ja seirelennuki soetamine“ hindele 19,86 ja lisanimekirja projekti „Lisavarustuse soetamine“ hindele 19,71. Projektide eesmärk on tagada riigi merereostustõrje ja -seire võimekuse jätkusuutlikkus ja kvaliteedi tõus.

Riigi eelarvestrateegia 2016-2019 p 2.14 esitatud eesmärgiks on vastutustundliku suhtumise kujundamine loodusesse ning Eesti inimestele puhta ja looduslikult mitmekesise elukeskkonna säilitamine. Mõõdikuks on reostusõnnetusele reageerimise suutlikkus merel 24 tunni jooksul, sihttase 2016-2019 on 2,4km².

PPA põhinimekirja projekt on koosõlas Siseturvalisuse arengukava 2015–2020 programmi „Tõhusa päästevõimekuse tagamine“ meetme 4 „Päästevõimekuse tagamine keskkonnaõnnetustele reageerimiseks“ eesmärgiga – Eesti reostustõrjevõimekust on suurendatud asutuseülese pikaajalise planeerimise abil ja koostöös naaberriikidega, reostustõrjevõimekuse planeerimisel on arvestatud riskipõhist lähenemist. Selle eesmärgi saavutamiseks on planeeritud olulised tegevused (p-d 2.1.-2.4):

1. 2015. aastal kuulutab Siseministerium välja uue multifunktsionaalse laeva hanke;
2. hiljemalt 2018. aasta lõpuks võtab Politsei- ja Piirivalveamet uue multifunktsionaalse laeva kasutusse;
3. 2015. aastal kuulutab Siseministerium välja uue seirelennuki hanke;
4. hiljemalt 2018. aasta lõpuks võtab Politsei- ja Piirivalveamet uue seirelennuki kasutusse.

Projekt on koosõlas MERPOL meetme 6.1 eesmärgiga - Avaliku sektori võimekuse suurendamine merekeskkonna kaitset planeerida, keskkonna-reostusi ära hoida ja nende tagajärgi leevendada. Eesmärgi saavutamiseks on planeeritud järgmised tegevused:

- Reostustõrje seirelendude suurendamine;
- Reostustõrjelaevastiku soetamine vastavalt laevastiku vajaduse kavale.

Riigi merereostustõrje võimekuse tagamiseks on PPA-l kaks laeva – PVL-101 Kindral Kurvits ja PVL-202 Kati. Politsei- ja Piirivalveameti käsutuses olev PVL-202 Kati on ehitatud 1966. aastal ning kuna tema kasulik eluiga on lõppenud, on vaja see nõutaval tasemel reostustõrjevõimekuse säilitamiseks välja vahetada. PVL-202 Kati on planeeritud 2017. aastal vanuse tõttu maha kanda. Kui PVL-202 Kati asemele ei hangita uut laeva, väheneb PPA võimekus puhastada naftareostusest seniselt mereala 1,2km²-lt 0,6km²-le 24 h jooksul. Riigi tasemel toob reostustõrjelaeva PVL-202 Kati mahakandmine kaasa reostustõrje reageerimisevõimekuse vähenemise 25 % ulatuses (2,4 ruutkilomeetrit 1,8 ruutkilomeetrit 24 tunni jooksul).

PPA lennusalga kasutuses on 2015. aastal ainult üks kaugseiretehnikaga varustatud lennuk L-410 ES-PLW, mille väljalennuvalmidus on olnud perioodil 2011–2014 u 75% kogujast. Keskmiselt 90 päeval aastast ei ole sellega olnud võimalik reostusseirelende teha. Hangitav seirelennuk võimaldab tõsta tehnilise ajalise väljalennuvalmiduse 100% lähedale.

Praegu kasutuses olev kaugseiretehnikaga varustatud lennuk on toodetud 1981. aastal. Lennuvahendite optimaalne kasutusperiood on 30 aastat, mis on 2015. aasta seisuga juba ületatud. Sellega kaasneb järjest enam ootamatuid tehnilisi rikkeid ning ilmnunud rikete kõrvaldamise aeg pikeneb, kuna vajalike varuosade tarneajad järjest pikenevad (seda tüüpi lennukeid on kasutuses järjest vähem ja varuosi enam lattu ootele ei toodeta). Uus hangitav kaugsensoorse seiretehnikaga varustatud lennuk on asenduseks kasutuses olevale seiretehnikata lennukile L-410 ES-PLY, mis on planeeritud maha kanda pärast seda, kui uus lennuk on kasutusele võetud.

Merereostustõrje võimekusega patrull-laeva ja seirelennuki soetamine aitab hoida senist võimekuse taset ja seda kvalitatiivselt ka tõsta. Soetatav reostustõrjevõimekusega patrull-laev projekteeritakse, ehitatakse ja seadistatakse asjakohaste rahvusvaheliste konventsioonide nõuete kohaselt vastava kategooria laevadele kehtestatud nõuete ja reeglite alusel. Uue reostustõrjevõimekusega patrull-laeva hankimisega säilitab PPA oma praeguse merereostustõrje võimekuse. Reostuse leviku takistamiseks on kriitilise tähtsusega selle kiire lokaliseerimine merealal ja selle tarbeks on kavandatud laev planeeritud oluliselt suurema reageerimiskiirusega (ca 25 sõlme), see on kaks korda rohkem kui väljavahetataval laeval, mistõttu lüheneb proportsionaalselt hädaolukordadele ja sündmustele reageerimise aeg. Uue laeva avariiliste remontide ilmnemise tõenäosus on oluliselt väiksem kui olemasoleva puhul, mis on üle 50 aasta vana laev (tavapärase laeva planeeritud eluiga on maksimaalselt 30 aastat).

Kavandatava tegevuse kaudsed eesmärgid on vähendada ennetus- ja seiretegevuse kaudu tahtlikku reostuse tekitamist merel, minimaliseerida tahtmatu reostuse tekkeid ning avastada kiiremini merereostusi, merereostuse avastamise korral reageerida kiiremini ning olla valmis selle kiiremaks ja tõhusamaks likvideerimiseks, et minimeerida võimalikke keskkonnakahjusid ja tagada piirkonna jätkusuutlik areng.

Olemasolevate veesõidukite reostuse avastamise võimekus on seadmete puudumise tõttu puudulik ja piiratud visuaalsele vaatlusele (v.a veesõidukid, mis omavad soojuskaamerat), mistõttu öösel või halva nähtavuse korral ei ole võimalik tuvastada reostuse olemasolu. Samuti ei ole võimalik jälgida veealuste objektide seisukorda, et ennetada reostuse teket. Reostuse avastamise võimekuse kvaliteedi parendamiseks teeb PPA ettepaneku soetada kava lisanimekirja projekti raames vajalik lisavarustus nii reostustõrjelavale kui reostuse seirelennukile.

Lennuki reostusseire sensorite ja sidevahendite valikul on arvestatud muu hulgas dokumendi „HELCOM Manual on Co-operation in Response to Marine Pollution“ soovitusetega ning uurimustööga „Airbone Oil Pollution Observation: Comparision of SLAR and SAR Capabilities together with Other Instruments“ (SYKE, Soome Piirivalve, S&T Airborne Systems).

Laeva tehnilise kirjelduse ja laeva hankelepinguprojekti koostamisel võeti aluseks varasemad kogemused, naaberriikide (Soome, Rootsi) sarnaste projektide näited ning viimati 2012. aastal valminud multifunktsionaalse reostustõrjelaeva projekti käigus saadud kogemused. Kaasatud olid põhiliselt PPA laevastiku erialaspetsialistid, lisaks küsiti kahe asutusevälise eksperdi hinnangut.

Enne lõpliku tehnilise spetsifikatsiooni vormistamist tellis PPA tehnilise spetsifikatsiooni ülevaatuse väljaspool asutust tegutsevalt erialaspetsialistilt. Tehnilise kirjelduse vaatas üle mehaanika eriala kõrgharidusega insener ja erialaspetsialist Virgo Vinkel, kellel on nii reaalse meresõidu, laevaehituse järelevalve kui ka laevaehituse konsultandi kogemused. Põhikontseptsiooni kohta ei olnud tal täiendusi lisada, samas tegi ta mõned tähelepanekud võimalike parimate tehniliste lahenduste kohta, need viidi kooskõlastatult tehnilisse kirjeldusse sisse.

Laeva hankedokumentide lepinguprojekti kohta tellis PPA ettevalmistatud hankelepinguprojekti ülevaatamise firmalt Consolate Del Mare merendusjuristilt Indra Kauniselt, kelle ettepanekud, mis puudutasid konkreetset merendusvaldkonna lepinguid, võeti arvesse ning viidi hankelepinguprojekti sisse. Lennuki osas küsis PPA ekspertarvamust

hankedokumentidele Soome Piirivalve Lennusalgast. Arvamuse andis kapten Lauri Pakkala 4. novembril 2015. a.

IV. Käskkirja lisa 3

Käskkirja lisa 3 on esitatud projektides nimetatud investeeringuobjekti edasise kasutuse täiendavate püsikulude prognoos ja nende katmise allikad aastate kaupa alates projekti abikõlblikkuse perioodi algusest kuni STS2014_2020 § 24 punktis 14 nimetatud kohustuse täitmiseni. Esitatud on Päästeameti kava põhi- ja lisanimekirja projektide prognoos ja PPA kava põhinimekirja projektide prognoos. PPA kava lisanimekirja projektis nimetatud investeeringuobjektide edasise kasutuse täiendavad püsikulud on marginaalsed ja kaetakse Politsei- ja Piirivalveameti laevastikule ja lennusalgale eraldatud eelarvest.

PPA ja Päästeamet planeerivad kõik investeeringute kavaga kaasnevad kulud vastavate aastate riigi eelarvestrateegias ja riigieelarves. Seejuures tuleb arvestada, et riigieelarvest täiendavate vahendite mittaesitamise korral tuleb kulu katta Siseministeeriumi valitsemisala olemasolevast eelarvest. Rakendusamet andis PPA-le 7. detsembril 2015. aastal ja Päästeametile 11. detsembril 2015. aastal teada, et kava raames tehtud soetuste edasised püsikulud peavad mahtuma Siseministeeriumi valitsemisala eelarvebaasi piiridesse.

Uus lennuk võimaldab teha rohkem patrull-lende, mille maht suureneb aastaks 2030 25%. PPA kavandab aastaks 2019 uue lennuki kasutuse kasvu järk-järgult kuni 700 h/aastas (kogumaht 800 tundi, 100 tundi jääb veel vana lennuki mahuks). Uue lennuki kütusekulu lennutunni kohta on ca 25-30% kõrgem kui praegusel lennukil, kuid samas uus lennuk suudab ühe lennutunni kohta katta ca 25-30% suurema mereala. Investeeringud sisaldavad lisaks plaanilistele hooldustele ka varuosade lao tekitamist. Uus lennuk on varustatud kaasaegse tehnikaga ning selle eksploatatsioon on kallim võrreldes praeguse lennukiga L-410. Senise lennuki käitamine on olnud märkimisväärselt odav tänu koos lennukitega Saksamaalt saadud varuosadele ja asjaolule, et lennuk on suhteliselt vanamoodne ja lihtne.

Lisaks on arvestatud lennuki meeskonna suurenemisega kahe inimese võrra (vajalik kahe operaator-vaatleja juurde palkamine). 2017. aasta kuluarvestus sisaldab uue lennuki ühekordseid kasutuselevõtukulusid.

L-410-ga lendumise jätkamisel oleks teenuste osutamine rohkem häiritud, kuna L-410 varuosade saadavus järjest väheneb (lennuki tüüp on vana ja tootja poolne tugi puudulik). Lisaks nõuab vananev lennuk rohkem hooldust metalli väsimise tõttu.

Multifunktsionaalse reostustõrjelaeva puhul on arvestatud personali suurenemisega 6 inimese võrra (2x10 meeskonnaliiget uuel laeval ja 2x7 meeskonnaliiget vanal laeval, mis kantakse maha). Uue laeva maksimaalne kiirus on vähemalt 25 sõlme, vanal PVL-202 on 12 sõlme, see võimaldab kiiremini jõuda sündmuskohtadesse. Lisaks planeeritakse uut multifunktsionaalset reostustõrjelaeva kasutada poole rohkem, täitmaks riigile ja PPA-le pandud ülesandeid. Seda võimaldab ka uue laeva suurem autonoomsus.

PPA soetuste aastaseks inflatsiooniks on arvestatud 2,6%.

Päästeameti puhul ei ole täna päris täpselt teada, millal uued päästesõidukid saavad ning seega ei ole võimalik täpselt näidata, millal kantakse vanad sõidukid maha. Teada on, et päästesõidukite koguarv ei muutu, st nii palju kui tuleb juurde uusi autosid, nii palju läheb neid ka mahakandmisele/võõrandamisele. Mahakandmise/võõrandamise protsessi alustatakse, kui uus auto on arvele võetud, mis tähendab, et formaalselt on vana auto alles seni kaua, kui kestab mahakandmine/võõrandamine. Hinnanguliselt peaks ühe auto mahakandmise/võõrandamise protsess kestma umbes paar kuud. Keeruline on ka vananeva

tehnikate kulude prognoosimine, kuna see vajab pidevalt erakorralist remonti ning iga-aastaselt suuremat kulu. Senise arvestuse kohaselt püsikulutused suurenevad sõidukite vanusest tingituna keskmiselt 7 % aastas. Olemasoleva päästetehnika arvutustes on kasutatud püsikulu suurenemist keskmiselt 1% võrra, mis annab päästetehnika koguarvu suhtes reaalsema tulemuse. Suurel määral sõltuvad kulutused sõidukite kasutamise intensiivsusest, mis on seoses komandovõrgustiku muutustega aasta-aastalt kasvanud. Lisaks tuleb arvestada, et päästesõidukid töötavad kõrgendatud riski keskkonnas, mis toob kaasa suurema tõenäosuse rikete tekkimiseks. Sellest suurenevad omakorda ka kulutused erakorralisteks remontideks. Alati ei tähenda see suurt liiklusõnnetust, vaid piisab väikesest valeliigutusest olukorras, kui sõiduki mingi sõlm ei ole enam töökorras. Selliseid kulutusi prognoosida on keeruline. Näiteks Scania Rosenbauerite renoveerimisse (raamivahetused) on investeeritud kolm aastat (14 sõidukit) ning perspektiivis on vaja renoveerida veel 10 sõidukit (ühe sõiduki renoveerimise maksumus on 37 500 eurot). Uute põhiautode saabumisega selline vajadus edaspidi kaob. EMPL MAN põhiautodega on probleemid hakanud kuhjuma just viimasel aastal ja nende remondikulud on suured. Uute autode saabumisega vahetatakse need sõidukid välja. Lisaks tabelis toodud arvutustele on Päästeametis kasutusel olevatel põhiautodel liisingujääk 1,6 miljonit eurot aastas. Kuna nende autode äraandmise aeg ei ole täpselt teada, siis ei ole liisingujääki tabelis kasutatud, mistõttu võib olemasoleva päästetehnika kulu olla veelgi suurem.

V. Käskkirja rakendamise seotud kulud ja eeldatavad tulud

Kava põhinimekirja projektide kogumaksumus on 56 465 882 eurot, millest riiklik kaasfinantseering on kuni 15 protsenti ehk 8 469 882 eurot. Omafinantseeringu planeerimist kava koostamisel ette ei nähta. Kava koostamiseks esitatud projektid peavad mahtuma Vabariigi Valitsuse 23. juuni 2015. aasta korralduses nr 295,,,„Perioodi 2014–2020 struktuuritoetuse meetmete nimekirja” kinnitamine“ nimetatud kava tegevuste toetuse ja riikliku kaasfinantseeringu mahu piiresse. Erandiks on kava lisanimekirja projektid, mida rahastatakse juhul, kui põhinimekirja projektide elluviimisel tekib jääk, mida suunata lisanimekirja projektidesse. Kava koostamise ajal lisanimekirja projektidele raha ei eraldata ning omafinantseeringut nende rahastamiseks ei planeerita. Riikliku kaasfinantseeringu planeerib riigieelarvesse Siseministerium.

Juhul, kui toetuse saaja planeerib saada riigieelarvest lisaraha abikõlblike kulude katteks, käsitatakse seda omafinantseeringuna, mis peab katma abikõlblikest kuludest osa, mida toetus ja riiklik kaasfinantseering ei kata. Toetus on ühekordne, et tagada merendus- ja lennundusvaldkonna ning päästevaldkonna teenuste ja tegevuste jätkusuutlikkus ning katkematus.

Kava rakendamisega ei kaasne tulusid. See tähendab, et nimetatud soetuste puhul ei ole tegemist tavapärase erasektori investeerimisprojektidega, kus investeringul on otsene tulu tekitamise eesmärk. Pääste- ja reostustõrjesõidukite soetamise eesmärk ei ole teenida tulu, mistõttu neid ei rendita välja ega pakuta muid tasulisi teenuseid tulu teenimise eesmärgil. Sõidukite soetamine aitab Päästeametil ning Politsei- ja Piirivalveametil suurendada võimekust ning seeläbi täita rahvusvahelistest konventsioonidest ja riigisisestest õigusaktidest tulenevaid kohustusi. Kulud, mida toetusest ei kaeta, tuleb toetuse saajal katta riigieelarvest.

VI. Käskkirja vastavus Euroopa Liidu õigusele

Käskkiri ei ole Euroopa Liidu õigusega vastuolus.

VII. Käskkirja jõustumine

Käskkiri jõustub selle allkirjastamisel.

VIII. Eelnõu kooskõlastamine

Eelnõu ettevalmistamisesse oli kaasatud siseministri 10. juuni 2014. aasta käskkirjaga nr 1-3/62 „Töörühma moodustamine perioodi 2014-2020 Euroopa Liidu vahendite meetme tegevuste toetuse andmise tingimuste väljatöötamiseks“ moodustatud töörühm, kuhu kuulusid rakendusametuse ja -üksuse ning Keskkonnaministeeriumi esindajad. Eelnõu esitati eelnõude infosüsteemi EIS kaudu kooskõlastamiseks Rahandusministeeriumile ja Keskkonnaministeeriumile. Keskkonnaministeerium kooskõlastas eelnõu märkusteta.

Eelnõu kohta esitas märkused Rahandusministeerium, milledega arvestamine/mittearvestamine on kajastatud järgnevas tabelis:

Märkus	Arvestatud/mittearvestatud ning põhjendus
Määruse „Metsa- ja maastikupõlengute likvideerimise võimekuse ja merereostustõrjevõimekuse arendamine perioodil 2014–2020“, mille alusel investeeringute kava eelnõu on koostatud, § 10 lõike 4 kohaselt peab investeeringute kava sisaldama ka iga projekti taotluse esitamise tähtaega. Palume eelnõu kooskõlla viia viidatud määrusega.	Arvestatud Käskkirja lisades 1 ja 2 esitatud projektide andmeid on täiendatud projektitaotluste esitamise tähtajaga.
Täpsustada lisa 3 projekti kuluridade jaotust. Hetkel võib jääda ebaselgeks, milline on püsikulu kokku projekti kohta ning kuidas see katteallikate vahel jaotub („püsikulu kokku“ ning alajaotus ehk „sealhulgas“ vms).	Arvestatud Lisatud püsikulu kokku projekti lõikes.
Lisa 3 (investeeringuobjektide püsikulud) jääb selgusetuks, millest tekivad ca kahekordsed ülalpidamiskulud soetatavale reostuse seirelennukile ja reostustõrjelaevale. Investeeringu kavaga kaasnevad kulud tuleb Siseministeeriumil planeerida vastavate aastate riigi eelarvestrateegias ja riigieelarves. Seejuures arvestades, et riigieelarvest täiendavate vahendite mitteraamist korral tuleb kulu Siseministeeriumi valitsemisala olemasolevast eelarvest katta.	Arvestame vastavate aastate riigi eelarvestrateegia ja riigieelarve planeerimisel. Käskkirja seletuskirja täiendatud lausega, et vajalikud vahendid planeeritakse vastavate aastate riigi eelarvestrateegias ja riigieelarves kooskõlas riigi rahaliste võimalustega.