

Seletuskirja lisa 1 - Kaasamistabel

Eesti seisukohad sõjalise liikuvuse paketi määruse kohta

Seletuskirja lisa 1 – Kaasamistabel

Nr	Asutus	Märkus / kommentaar	Arvestamine
1.	Maksu- ja Tolliamet	Väga detailseid kommentaare meil pole, üldine seisukoht on see, et me toetame vormide (NATO ja EU vormi 302) digitaliseerimist. Kuna kõikide EL tolli IT arenduste ja digitaliseerimise projektide alus on nn MASP plaan MASP-C Rev. 2023 v1.0. Annex 2 , siis meie ootus on, et vormi 302 digitaliseerimise projekti kohta tekib KOMil pärast määruse vastuvõtmist täpsem info punktis 2.18 Military Customs System/Form 302.	Arvestatud seisukohtade kujundamisel – Seisukoht 5.4.
2.	Transpordiamet	1) Planeeritav taristuinvesteeringute prioriseerimise kohustus „hotspot“idele vajab vastavat rahastuslahendust, mis toetaks täiendavalt nende kohase lahendamise eelisarendamist võrreldes muude, näiteks liiklusohutuse suurendamiseks või TEN-T võrgustiku nõuete täitmiseks vajalike investeeringute ees; 2) Regulatsiooni mõistmist soodustaks selgem kirjeldamine, kas regulatsiooni „sõjalise veo“ mõiste laieneb juhtumitele, kui sõjalist kaupa veetakse tavapäraste, tsiviilkasutuses olevate liini- või kaubalaevadega, sh. laadungi ühe osana? 3) Segaseks jäi, kas sõjalise transpordi prioriteetsuse kindlustamine välistab reisijate õiguse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusest nr 1177/2010 tulenevalt küsida hüvitisi, kui nt liinilaev eesõiguse andmise tõttu oluliselt hilineb. Kui hüvitise küsimise õigus jääb, siis võiks olla mõistlik ka defineerida, kes peab seda kulu kandma?	Teadmiseks võetud ja arvestatud seisukohtade kujundamisel – Seisukohad 5.1, 5.5.1 .
3.	Logistika ja Sadamate Liit	Teeme ettepaneku asendada EL õigusakti formaat otsekohaldatava määruse tasandilt direktiivi tasandile. Lähtume oma ettepanekus järgmisest:	Mitte arvestatud. Komisjon teeb ettepaneku võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus. See on kõige

Seletuskirja lisa 1 - Kaasamistabel

	1. Peame õigustatuks luua EL transpordi ja logistikakoridorides militaarvajadustele vastavad hõlpsad võimalused. Samas on oluline lähtuda vaieldamatutest asjaoludest, et liikuvuse koridorid EL riikides on paljuski väga erinevad nii taristu, maastiku kui ka sesoonse ilmastiku poolest. EL otsekohaldatava määruse formaat oleks täitmiseks liiga jäik. Direktiiv annaks aga paindlikumaid võimalusi analüüsida iga piirkonna erisusi ning leida just sellele alale sobivam lahendus. Niisugune lähenemine sobiks kindlasti ka Eestile. 2. Viimastel aastatel on toimunud militaarõppuste käigus ja ka nende vaheaegadel sisuline tutvumine Eesti transpordi-logistika võimalustega, sealhulgas sadamatega. Meile teadaolevalt on vastavad uuringud esmases vaates juba ka kaardistatud. Kuid tundub siiski, et detailsem sisuline töö tuleb veel ees. Määruse formaat oleks selles küsimuses liiga ettemääratud formaadiga, mille üksikdetailid ei pruugi sobida. Direktiiv oleks suunisdokumendina efektiivsem. 3. Õigusloome seisukohalt annaks direktiiv paremaid võimalusi käesoleva teemaga seotud õiguslike takistuste kõrvaldamiseks. Samas kui määrus kirjutaks õigussätteid ette, mis võivad osaliselt mitte sobida. Suunava iseloomuga EL õigusallikas võimaldab parimat sobivamat õigusregulatsiooni. 4. Eesmärgiks on mitte ainult kõrvaldada taristu probleemsed kohad ja takistused vaid ka investeerida rahalisi riigieelarvelisi vahendeid. Võimalik, et teatud täiendusi tuleb teha transporditaristu korraldamises ning ka sadamates. Eelarve kujundamine on paindlik tegevus,	sobivam õigusakt, sest sõjalise transpordi märkimisväärses lihtsustamiseks ja sujuvamaks muutmiseks vajalikku ühtsust on võimalik tagada ainult määruse kui siduva ning ühetaoliselt ja vahetult kohaldatava õigusaktiga. Lisaks sellele on see kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 91 ja artikli 100 lõikega 2, milles on sätestatud, et vastavates kohaldamisalades kasutatakse meetmete vastuvõtmiseks seadusandlikku tavamenetlust. Otsus loobuda direktiivi võimalusest on peamiselt seletatav asjaoluga, et direktiiviga kaasneb liikmesriikide jaoks tingimata ülevõtmisperiood, mis nõuab aega ja jõupingutusi, mis olid vastuolus pakilise ajakavaga, mille jooksul liit peab sõjalist liikuvust parandama, nagu on kirjeldatud ühises valges raamatus „Euroopa kaitsevalmidus 2030“.
--	--	--

Seletuskirja lisa 1 - Kaasamistabel

		seega ootame EL vastava direktiivi suuniseid ja loomulikult ka EL rahastuse kirjeldust. 5. Nõustume, et militaar - digitaalse infosüsteemi loomine on hädavajalik. Teadagi on Eesti IT valdkonnas edukas riik ning omab juba praegu teatud lahendusi. Selge, et nimetatud infosüsteem peab töötama riikidevahelise solidaarsuse printsiibil võimalikult efektiivselt ja piirkondlike erisusteta. Kuid siiski, määruse formaat võrreldes direktiivi formaadiga võib osutuda liiga jäigaks, eriti piiriületuste väljaehitamisel ning ka maismaatransport-meri kokkupuutesõlmedes. Kokkuvõtvalt: 2030. aastaks kavandatud Euroopa Militaarkaitse Valge Raamatu ja samas ka Militaarkaitse Teekonnakaardi ettevalmistamine pakub täiendavaid selgitusi ja täpsustusi. Arvestades seda oleks EL liikmesriikide suunamine direktiiviga sobilikum, kui vähemal või suuremal määral survestamine otsekohaldatava määrusega.	
4.	Eesti Taristuehituse Liit	Toetame antud määruse väljatöötamist ning üle-euroopalisi ühtseid meetmeid. Esindades taristuehituse valdkonna ettevõtteid, peame eriti oluliseks piiriüleseid toimivaid ja vajadustele vastavaid ühendusi ning riigisiseste teede jm muude seotud rajatiste vastupidavust ning vastavust kahesuguseks kasutamiseks. Toome välja järgmised konkreetsete punktid: Kõige olulisem on tagada, et Euroopa Komisjoni poolt tehtud ettepanek tõsta järgmises mitmeaastases finantsraamistikus nii CEF eelarvet üldiselt, kui eraldada sõjalisele liikuvusele kümme korda enam vahendeid, st 17,65 miljardit eurot, jääks kehtima ning neid summasid ei kärbitaks, vaid kui, siis pigem suurendataks.	Arvestatud seisukohtade kujundamisel – Seisukohad 5.1, 5.6.

Seletuskirja lisa 1 - Kaasamistabel

		• Toetame paindlikku lähenemist, mis võimaldaks kasutada TEN-T vahendeid vajadusel sõjalise liikuvuse, nt taristuobjektide väljaehitamiseks ja tugevdamiseks. Loodame, et see ettepanek rakendub. • On mõistetav, et konkreetsed taristu vajadused (teede, raudteede, sildade, viaduktide jt objektide) on kooskõlastatud ka meie NATO liitlastega. • Näeme, et antud määrus keskendub väga suures osas raudteeühendustele, pöörates vähem tähelepanu teedeühendustele. Leiame, et üks ei tohiks välistada teist ning määrus peab sõnastama lisaks selge prioriteedina kokku lepitud kahesuguse kasutusega teede sõjalisele liikuvusele vastavaks kohaldamise. Eriti oluline on see Baltikumis ning ka Soomes, kus väga palju transpordist, nii isikud- kui ka kaup, liigub jätkuvalt mööda teid ning hoolimata Rail Balticast, on meil vaja tagada ka sõjalisele liikuvusele vastavad teed jm teedega seotud rajatised. ◦ Artikkel 32 juhib tähelepanu nii olemasolevate pudelikaelade likvideerimisele, objektide tugevdamisele, kui ka väga olulisena vajaliku läbilaskevõime tõstmisele. Peame ka seda väga tähtsaks ning oleme valmis siin riigiga koostööks, nii määruse raames kui üldiselt, et ühiselt neid probleeme lahendada. • Sellest tulenevalt rõhutame ka määruses välja toodut, et ühendused ja transpordikoridorid saavad toimida vaid siis, kui need on mõlemal pool piiri nõuetele vastavalt olemas. Murekohaks on siinkohal Läti riigi mittepiisav keskendumine piiriüleste ühenduste loomisele lõunanaabri Eestiga ja tagatusele oma riigi piires. See on ka julgeoleku seisukohalt selge väljakutse. Määrus võiks olla siin selgesõnalisem ja kohustavam.	
--	--	---	--

Seletuskirja lisa 1 - Kaasamistabel

		• Toetame strateegiliste taristuobjektide eraldi väljatoomist ning prioriseerimist. (Art 33) Rõhutame ka siin teede olulisust meie piirkonnale. Juhime tähelepanu, et Art 33/1(b) viitab, et võtmetähtsusega transporditaristu ühendab keskusi, mis koondavad vähemalt 1 miljonit elanikku. Kas see tähendab, et Eesti piiririigina ei kvalifitseeru ühegi võtmetähtsusega transporditaristu ühenduseks? Ainuke linn Baltikumis, mis selleks kvalifitseeruks on Riia. Piiririikidele, sh. ka Soome, peaksid siin kehtima teised alused, kui elanikkonna arv.	
5.	Eesti Raudtee	Edastame sõjalise liikuvuse paketi AS Eesti Raudtee seisukohad: Creating an emergency framework - EMERS • Kiirendatud menetlused ja eelisjuurdepääs taristule: selgelt sõnastatud EU põhimõtted, et (sõjalise)kriisi olukorras on prioriteetsus militaarrongidel, strateegilist kaupa vedavatel rongidel Readiness of dual-use infrastructure • Kaitseväe jaoks oluliste lõikude kapitaalremont ja korrashoid (N: Valga - Võru (Koidula) vaheline lõik, sh Sõmerpalu kaheotstarbeline väljaehitamine) • Määrata Eesti sisene strateegiline raudteekoridor: Valga-Tartu-Tapa-Tallinn-Muuga-Paldiski • Strateegilisele raudteekoridorile jäävad kriitilised objektid: hooned, seadmed/süsteemid, sillad - nende kaitse/asenduse vahendid, strateegiliste varude loomine, dubleeritud kriitilised süsteemid (N: maa-alune raudtee juhtimiskeskus jne), droonikaitse võime jne Pooling and sharing capabilities	Osaliselt arvestatud ja teadmiseks võetud.

Seletuskirja lisa 1 - Kaasamistabel

		- Eesti Raudteele vedurite/vagunite soetamine. Kasutus kaheotstarbeline, st tavapäraselt osalevad taristutöödele - aga kriisi tekkides on prioriteetsus militaar transpordi teenindamisel - tuginedes rööpalaiusele, siis võimalus luua nõ Baltikumi pool - vedureid 4-5tk (platvorm)vaguneid 100tk - Ühene vagunite tehno seisundi nõuete kehtestamine - Pool'ing süsteem võiks võimaldada nõ reserveerida ka eraettevõtjate vedureid - vaguneid, mis kriisiolukorras oleks prioriteedina militaarvedudeks Stronger governance & coordination Eesti Raudtee on valmis osalema sõjaväelise liikuvuse transpordi töörühmas	
6.	Regionaal- ja Põllumajandusministeerium	Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi (REM) poolt saame anda tagasiside, et REMil on eelnõu eesmärk arusaadav ja täiendavaid märkusi ei ole. Eraldi VV positsiooni vajadust REMi poolt ei näe.	Teadmiseks võetud.
7.	AS Tallinna Lennujaam	Lennujaamade vabatahtlikkuse ja diferentseerimise põhimõte Kõik lennujaamad ei peaks automaatselt omandama sama valmisolekut täita nii tsiviil- kui ka sõjalisi ülesandeid (samel tasemel ja samadel tingimustel). O Ettepanek oleks määrata selleks lennujaamaks Eestis Tallinna lennujaam. - Tuleks taotleda: - O riiklikku diferentseerimist (nt põhitaristu vs toetav taristu); - O vabatahtlikkuse põhimõtet väiksematele lennujaamadele.	Osaliselt arvestatud ja teadmiseks võetud seisukohtade kujundamisel.

Seletuskirja lisa 1 - Kaasamistabel

		Riigi kohustus katta valmisoleku püsikulud • Valmisolek EMERS-i jaoks tähendab püsivaid kulusid ka rahuajal (harjutused, personali valmisolek, reservvõime). • Riik peaks katma valmisoleku püsikulud, mitte ainult kriisiaegse kasutuse.	
	Õiguslik kaitse lennujaama juhatusele ja vastutavatele isikutele	Kriisi- ja EMERS-i olukorras tehtud otsuste puhul peaks olema: O õiguslik vastutuse erirežiim lennujaama juhtkonnale; O kaitse tsiviil- ja haldusnõuete eest, kui tegutsetakse riigi korraldusel.	
	Tsiviil-sõjaliste konfliktide eelne lahendamise mehhanism	Raamistikus peaks olema eeldefineeritud konfliktide lahendamise mehhanism, kui tsiviil- ja sõjalised vajadused lähevad vastuollu (nt evakuatsioon vs sõjaline transport).	
	Riiklik kontaktpunkt (lennujaamadele)	Vähemalt riigisisest tuleks luua üks keskne riiklik kontaktpunkt lennujaamade jaoks, mis koondab kaitse-, transpordi-, lennundus- ja julgeoleku informatsiooni. Kas selline infosüsteem on täna loodud ja kas see toimib?	
	Selge exit-mehhanism EMERS-ist	Lisaks EMERS-isse sisenemisele peab olema loodud ka O selge protsess EMERS-ist väljumiseks; O kriteeriumid, millal infrastruktuur tagastatakse täies mahus tsiviilkasutusse.	
	Riigi roll kindlustus- ja vastutusriskide katmisel	Sõjaliste lendude ja piirangute erandite ajal: O kommertskindlustus võib muutuda kehtetuks või kallineda. Tuleks taotleda: O riiklikku kindlustusgarantiid või hüvitusmehhanismi.	

Seletuskirja lisa 1 - Kaasamistabel

8.	Riigikantselei (julgeoleku- ja riigikaitse koordineerimisbüroo)	Eesti poolt võiksime sisse vaadata 2. osa art 21 alates ehk eelisjuurdepääs perioodil, mil EMERS on aktiveeritud. Dokumendis sätestatakse, et perioodil, mil EMERS on aktiveeritud, võimaldavad liikmesriigid, samuti taristuomanikud, -käitajad, -haldajad sõjalisele transpordile eelisjuurdepääsu transpordivõrkudele, -taristule, meretaristule jne. Ettepanek on sõnastust pehmendada / muuta selliselt, et kriisis olev riik kas „võimalusel“ annab eelisjuurdepääsu sõjalisele transpordile või siis et kriisis oleval riigil on endal õigus prioriseerida. Eesti on väikeriik ning nt süvasadamaid, kus saab vastu võtta kütusetankerit, on väga piiratud arv. Olukorras, kus Eesti on kriisis ja peab 100% igal juhul andma alati eelise sõjalisele transpordile, võib tähendada seda, et riigis ei ole kütust, ravimeid, toitu. Oleme erinevatel õppustel arutanud, et nt sadamate puhul peab jääma õigus riigil öelda, et nt 7-st kaist 5 saab KV enda vajadusteks, aga 2 kaid peab jääma tsiviilvajaduste / ühiskonnaülesete vajaduste rahuldamiseks (saartalitus). 5.11 (üks keskne riiklik kontaktpunkt kriitilise taristu operaatorite jaoks, mis koondab kaitse-, transpordi-, lennundus- ja julgeoleku informatsiooni): Täna sellist kontaktpunkti teadaolevalt pole. Oleme kehtestanud, et meil on ülesannete jäävuse printsiip. JRKB transpordi- ja lennundusinfot ei koonda, see on jagatud muuhulgas Välisministeeriumi, Transpordiameti, Riigikantselei ja Kaitseministeeriumi vahel. Kuivõrd tegu on pigem HNS meetmega, kas peaks see olema KaM HNS juhtkomitee teema? 5.11 (kontaktpunkt suhtluseks riikidevaheliselt suuremamahuliste kriiside juhtimiseks): Riigikantseleis JRKB direktori täidab NSA rolli ning on teistele NSAdele kriisi kontaktpunktiks. Samuti on Riigikantseleis SITKE, mis on sisult lähimatele riikidele kontaktiks info vahetamisel. Muus osas jällegi hakkab mängima ülesannete	Teadmiseks võetud ja arvestatud osaliselt seisukohtade kujundamisel – Seisukohtades 5.5, 5.11, 5.12. Seisukohas 5.12 peame siiski vajalikuks välja tuua, et õppustel osalemine peab jääma kaitseväele vabatahtlikuks. Arvestada tuleb kaitseväge õppustel osalemise mahtu ja ajakava. Stressitestide tegemisele vastusesseisu ei ole.
----	--	---	---

Seletuskirja lisa 1 - Kaasamistabel

		jäävus, ehk et COVID info oli parim Terviseametil näiteks. Mingites teemades on kindlasti välisministeeriumil roll. 5.12: toetame sõjalise liikuvuse õppuste ja harjutuste korraldamist, aga need ei peaks olema asjad iseenesest, vaid tuleks integreerida meil siseriiklikus vaates kas HOS või RiKS alusel tehtavatesse õppustesse. Küsimus on, kuidas need integreerida juba olemasolevatesse formaatidesse (PACE, CMX jne), et need lisakoormust ei tekitaks. 5.12: kaitsevägeledele õppuse vabatahtlikuks jätmise osas toome välja probleemi, et vaja on ka praktikas läbi mängida, kuidas dekonfliktime sõjalised ja tsiviilvajadused.	
9.	Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium	Euroopa Konkurentsivõime Fondi ja Euroopa Ühendamise Rahastu ning riigiplaani abil jaotatavate rahade kasutamisel sõjalise liikuvuse heaks tuleb tekitada suurem selgus. Sõjalise liikuvuse määruses (COM(2025) 847) kavandatud tegevuste rahastamist nähakse ette nii Euroopa Konkurentsivõime Fondist (edaspidi <i>ECF</i>), Euroopa ühendamise rahastust (edaspidi <i>CEF</i>) kui ka riigiplaani ressurssidest mitmeaastase finantsraamistiku 2028–2034 (edaspidi <i>MFF riigiplaan</i>) raames. Määruses COM(2025) 847 nimetatud sõjalise liikuvuse parendamise tegevusi võib pidada kooskõlas olevaks ECF määruse (COM(2025) 555) artikli 49 eesmärgiga võimaldada ja toetada sõjalist logistikat. Samas tuleb rõhutada, et ECF-i kaudu on võimalik rahastada üksnes selliseid tegevusi, mis kuuluvad fondi kohaldamisalasse, sealhulgas: • sõjalise liikuvuse protsesside digitaalne arendamine, • sõjalise liikuvuse võimekustele juurdepääsu parandavate toodete ja lahenduste soetamine,	Arvestatud seisukohtade kujundamisel.

Seletuskirja lisa 1 - Kaasamistabel

	• kaheksa kasutusega taristu kaitse ja vastupidavuse suurendamine, • liikmesriikide abistamine vajalike transpordi- ja logistikaressursside ning -seadmete kasutamisele juurdepääsu tagamisel. Arvestades, et COM(2025) 847 rakendamine eeldab tegevuste ressursimahukuse tõttu kombineeritud rahastamist (sh ECF investEU instrument), on oluline varakult luua selgus selle kohta, millised tegevused on erinevate fondide tingimuste alusel abikõlblikud, ning milliste kulude katmist ECF või CEF ei võimalda. Näiteks võib CEF katta sõjalise liikuvuse taristuvalmiduse tõstmisega seotud investeeringuid ning ECF muuhulgas sõjalise liikuvuse digitaalseid arendusi, kuid edasiste haldus- ja hoolduskulude katmine jääb tõenäoliselt liikmesriikide kanda, mis võib tulevikus tekitada lisasurve riigieelarvele. Eeltoodust tulenevalt tuleb hinnata ka riske, mis võivad tekkida juhul, kui ECF või CEF tööprogrammides ei avata COM(2025) 847 rakendamiseks sobivaid taotlusvoore või kui liikmesriikide omavaheline konkurents ületab kättesaadavate voorude eelarvelise mahu. Väikeriigina on Eesti jaoks eriti oluline vältida olukorda, kus sõjalise liikuvuse võimekustesse panustamine on poliitiliselt kokku lepitud, kuid rahastuse puudumise tõttu ei ole võimalik kokkuleppeid tähtaegselt ellu viia või võivad vajalikud tegevused oluliselt viibida.	
--	---	--

Seletuskirja lisa 1 - Kaasamistabel

	Riskide maandamiseks on sõjalise liikuvuse määruse rakendamisel oluline käsitleda vastavaid teemasid MMF riigiplaanis ning ECF tööprogrammides. Süsteemne lõimimine aitab ennetada nii rakenduslikke kui ka ajalisi riske. Kahtlemata on Kaitseministeeriumil näiteks ECF vastavate tööprogrammide kujundamisel keskne roll, et kõik sõjalise liikuvusega seotud vajadused ja prioriteedid oleksid tööprogrammides õigeaegselt, terviklikult ja piisava detailsusega kaetud. Piiriüleste sõjaliste vedudega seotud tolliformaalsused peavad olema kooskõlas Euroopa Liidu tolliõigusega, sealhulgas ühtsete andmenõuetega, mis moodustavad Euroopa Liidu tolliandmemudeli. Ettepaneku kohaselt luuakse hiljemalt 2030. aastaks Euroopa Liidu ülene turvaline ja piiratud juurdepääsuga sõjalise mobiilsuse digitaalne infosüsteem, mida hakkaksid kasutama kõik liikmesriigid kõigi sõjalise transpordi lubade, liikluskorralduse ning tolliformaalsuste jaoks, mis on seotud piiriüleste sõjaliste vedudega ja ELi vormiga 302. Vormiga 302 seotud tolliformaalsuste puhul peab süsteem olema kooskõlas Euroopa Liidu tolliõigusega, sealhulgas ühtsete andmenõuetega, mis moodustavad ELi tolliandmemudeli. Euroopa Liidu loodav tolliamet koos Euroopa Komisjoniga on lubanud välja töötada vajalikud protseduurid ning protokollid määruses sätestatud teatavate tegevuste rakendamiseks. Sellele tähelepanu juhtides mööname, et määruses reguleeritud digiarendustega seonduvad küsimused ei ole majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi pädevuses, vaid nende eest vastutab maksu- ja tolliamet.
--	--

Seletuskirja lisa 1 - Kaasamistabel

		Kriisijuhtimise vaatest saab nõustuda sõjalise liikuvuse paketi elementidega, mis tugevdavad riikidevahelist koordinatsioonimehhanismi ja lubavad rakendada stressiteste hindamaks valmisolekut sõjalise transpordi hõlbustamiseks. Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium on kaasatud kaitseministeeriumi juhitud mehhanismi, mille kaudu lahendatakse Eestis sõjaliste kaupade ja sõjaväelaste transpordi küsimusi. Eelistame, et ELi tasandilt ei teki paralleelseid koordineerivaid üksusi, mis suurendaksid halduskoormust. Õppused on vajalikud, et kindlustada kiire valmisolek hädaolukorras tegutsemiseks. Ettepaneku artiklis 43 viidatud stressitestid on seetõttu olulised. Arvestades idatiiva kaitse vajadusi võiks meie regioonis sõjalise transpordi valmisolekut tekstida koosöös naaberriikidega võimalikult kiiresti.	Täpsustatud seisukoha sõnastust, sest mõeldud on kaitseväge õppustel osalemise mahtu ja ajakava. Stressitestide korraldamisele vastuseisu ei ole.
10.	Kliimaministeerium	Üldine kommentaar seisukohtade 5.1 ja 5.6 osas: Leiame, et antud määruse seisukohtades pole kohane välja tuua ELi toetusmeetmeid, sest määrus EL rahastust ei käsitle ning MFF läbirääkimised on hetkel juba käimas. Seisukoht 5.3: Eeldatavasti ollakse sellises olukorras valmis tegutsema ka nädalavahetusel, kuid usaldame, et KAMil on parem tunnetus, millises ajaraamis on riik võimeline tegutsema. Tunnetuslikult tundub 72h olenemata nädalapäevast mõistlikum.	Seisukoha seletust on täiendatud põhimõttega, et järgmise mitmeaastase eelarveplaaniga planeeritud sõjalise liikuvuse rahastust ei tohiks kindlasti vähendada. Võõrustava riigi toetuse pakkumiseks on siiski vajalik minimaalselt 3 tööpäeva. Seisukoht 5.3 käsitleb

Seletuskirja lisa 1 - Kaasamistabel

			igapäevast olukorda, mitte kriisiolukorda.
		5.5.1 Ettepanek lisada seisukoht 5.5.1: Eesti peab oluliseks, et EMERS-i rakendamisel jääks liikmesriikidele võimalus luua hüvitusmehhanism EMERS-i aktiveerimisest mõjutatud transpordikasutajatele kahjude hüvitamiseks. Seejuures on oluline, et hüvitamise otsus ja hüvitise suurus oleks liikmesriigi otsustada juhtumipõhiselt, näiteks pikaajalise ja olulise mõju korral avaliku huvi riives majandustegevuse kestlikkuse tagamiseks. EMERS-i aktiveerimisel antakse sõjalisele transpordile ja relvajõududele eelisjuurdepääs taristule, mis võib pikemaajaliselt negatiivselt mõjutada tsiviiltranspordi kasutajaid ning seeläbi ka riigi majanduslikku toimetulekut. Nõustume üldpõhimõttega, et sõjalisele transpordile eelisjuurdepääsu andmise korral ei pea teistele mõjutatud transpordikasutajatele maksma hüvitist. Samas leiame, et liikmesriikidele peab jääma võimalus vajadusel luua hüvitusmehhanism mõjutatud transpordikasutajatele kahjude hüvitamiseks, hüvitamise otsus ja hüvitise suurus oleks liikmesriigi enda otsustada juhtumipõhiselt, näiteks pikaajalise ja olulise mõju korral avaliku huvi riives majandustegevuse kestlikkuse tagamiseks.	Arvestatud seisukohtade kujundamisel.
11.	Siseministeerium	Kommentaariid puuduvad, nõustuvad seletuskirjaga.	Teadmiseks võetud.