****

Štefanova ulica 5, 1000 Ljubljana T: 01 478 60 01

 F: 01 478 60 58

 E: gp.mz@gov.si

 www.mz.gov.si

|  |
| --- |
| Številka: 012-39/2017/1 |
| Ljubljana, 3. 10. 2017 |
| EVA |
| GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJEGp.gs@gov.si |
| ZADEVA: Izvajanje ODLOKA Vlade RS za izvajanje helikopterskih prevozov za dejavnost nujne medicinske pomoči in sekundarnih prevozov z državnimi zrakoplovi – predlog za obravnavo |
| 1. Predlog sklepov vlade: |
| Na podlagi 2. in 21. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05 - uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 38/10 - ZUKN, 8/12, 21/13, 47/13 – ZDU -1G in 65/14) in 36. člena Uredbe o organiziranju, opremljanju in usposabljanju sil za zaščito, reševanje in pomoč (Uradni list RS, št. 92/07, 54/09, 23/11 in 27/16) je Vlada Republike Slovenije na …….....seji, dne.......... sprejela naslednje sklepe:Za izvršitev ODLOKA, s katerim Vlada Republike Slovenije za izvajanje helikopterskih prevozov za dejavnosti nujne medicinske pomoči (v nadaljnjem besedilu: HNMP) in sekundarnih prevozov določa državne zrakoplove, Vlada RS pristojni ministrstvom nalaga sprejem spremembe predpisov, ki posegajo na izvajanje helikopterskih prevozov nujne medicinske pomoči ter sekundarnih prevozov, in sicer:Ministrstvo za zdravje: Pravilnik o pogojih izvajanja helikopterske nujne medicinske pomoči (Uradni list RS, št. 81/16),Ministrstvo za infrastrukturo: Pravilnik o plovnosti in letalskih operacijah policijskih in carinskih zrakoplovov in s tem povezanim letalskim osebjem ter pravili letenja (Uradni list RS. št. 76/14 in 99/15) - v smislu vsebinske prilagoditve in ne podaljševanje prehodnega obdobja iz 16. člena citiranega pravilnika.Vlada RS bo izvedla najem oziroma nakup dveh namenskih helikopterjev za izvajanje HNMP in sekundarnih prevozov, s katerimi bo upravljala Letalska enota Policije Ministrstva za notranje zadeve. 1. Vlada Republike Slovenije ustanovi posebno delovno skupino, sestavljeno iz predstavnikov Ministrstva za javno upravo, Ministrstva za zdravje, Ministrstva za obrambo, Ministrstva za notranje zadeve, Ministrstva za infrastrukturo in Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije za pripravo razpisa za najem oziroma nakup namenskih helikopterjev. Posebno delovno skupino vodi Ministrstvo za javno upravo.

 Člani delovne skupine: * Sašo Matas, generalni direktor Direktorata za javno naročanje, Ministrstvo za javno upravo, vodja,
* Rok Marolt, direktor Javne agencije za civilno letalstvo, član,
* mag. Mirko Komac, generalni direktor Direktorata za letalski in pomorski promet, Ministrstvo za infrastrukturo, član,
* major Vojko Urlep, Vojaški letalski organ, Ministrstvo za obrambo, član,
* Roman Rovanšek vodja letalsko tehničnega oddelka LPE UPS GPU, , Ministrstvo za notranje zadeve, član,
* mag. Primož Škufca, policijski inšpektor LPE UPS GPU, Ministrstvo za notranje zadeve, član
* mag. Darko Čander, po pooblastilu vodja Službe za razvoj in organizacijo dejavnosti nujne medicinske pomoči, Ministrstvo za zdravje, član,
* mag. Simona Hribar Motore, vodja Sektorja za investicije in javna naročila, Ministrstvo za zdravje, članica.

Rok za pripravo razpisne dokumentacije je 31.10.2017.Vlada Republike Slovenije za potrebe izvajanja Odloka, s katerim Vlada Republike Slovenije za izvajanje HNMP in sekundarnih prevozov določa državne zrakoplove: Ministrstvu za notranje zadeve poveča kadrovski načrt dovoljenih zaposlitev v policiji za 10 zaposlenih in soglaša, da Policija najkasneje do konca leta 2017 prične s postopkom zaposlitve 6 pilotov in 4 letalskih tehnikov oziroma kandidatov za pilote in letalske tehnike. Ministrstvo za finance v okviru proračunskih sredstev Policije zagotovi ustrezna finančna sredstva za zaposlitev in usposabljanje kadrov. Vlada soglaša da se skupaj za 10 uslužbencev ustrezno poveča kadrovski načrt dovoljenih zaposlitev v policiji.nalaga Ministrstvu za notranje zadeve in Ministrstvom za infrastrukturo, da skupaj z Ministrstvom za zdravje ustrezno ureditev baze na letališču Edvarda Rusjana v Mariboru, z ustreznimi postopki za izgradnjo ustreznega večnamenskega prostora za hangariranje in linijsko vzdrževanje helikopterjev, ter bivanje letalskega in reševalnega osebja. Vlada Republike Slovenije ustanovi medresorsko delovno skupino, sestavljeno iz predstavnikov Ministrstva za zdravje, Ministrstva za obrambo, Ministrstva za notranje zadeve, Ministrstva za infrastrukturo in Javne agencije za civilno letalstvo Republike Slovenije, ki pripravi predloge za dolgoročno ureditev HNMP in sekundarnih prevozov.Delovno skupino vodi Ministrstvo za zdravje Člani delovne skupine:* mag. Darko Čander, po pooblastilu vodja Službe za razvoj in organizacijo dejavnosti nujne medicinske pomoči, Ministrstvo za zdravje, vodja,
* Rok Marolt, direktor Javne agencije za civilno letalstvo, član,
* mag. Mirko Komac, generalni direktor Direktorata za letalski in pomorski promet, Ministrstvo za infrastrukturo, član,
* mag. Primož Škufca, policijski inšpektor LPE UPS GPU, Ministrstvo za notranje zadeve, član
* mag. Martin Jazbec, direktor uprave za policijske specialnosti GPU, ministrstvo za notranje zadeve, član
* Robert Sabol, dipl.zn; TCM, Reševalna postaja UKC Ljubljana, Ministrstvo za zdravje
* ministrstvo za obrambo, član

Rok za pripravo predlogov je 31.12.2017. mag. Lilijana Kozlovič generalna sekretarka**Priloge:** - obrazložitev**Sklep prejmejo:**- Ministrstvo za zdravje, - Ministrstvo za notranje zadeve, - Ministrstvo za obrambo,- Ministrstvo za infrastrukturo in prostor- Ministrstvo za finance- Ministrstvo za javno upravo- Agencija za civilno letalstvo- Služba Vlade za zakonodajo. |
| **2. Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem ali skrajšanem postopku v državnem zboru z obrazložitvijo razlogov:** |
| / |
| **3.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:** |
| * Milojka Kolar Celarc, Ministrica za zdravje
* Mag. Darko Čander, po pooblastilu vodja Službe za razvoj in organizacijo dejavnosti nujne medicinsko pomoč, Ministrstvo za zdravje
 |
| **3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:** |
| / |
| **4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu državnega zbora:** |
| / |
| 5. Kratek povzetek gradiva: |
| V Republiki Sloveniji se poleg dejavnosti helikopterske nujne medicinske pomoči (v nadaljevanju besedila HNMP) izvajajo tudi helikopterski sekundarni medbolnišnični prevozi,ki vključujejo tudi prevoze otrok (nedonošenčkov) v inkubatorjih; (v nadaljnjem besedilu: sekundarni prevozi), in sicer s pomočjo državnih zrakoplovov oziroma helikopterjev Policije ter s helikopterji Slovenske vojske. Dejavnost HNMP in sekundarnih prevozov odločilno prispeva k preživetju hudo poškodovanih ali obolelih oseb (na 100 aktivacij se prepreči smrt 2 do 12 poškodovanih ali obolelih), zmanjšanju posledic in njihovemu hitrejšemu okrevanju. 1.1.2018 na podlagi prehodne določbe iz 16. člena Pravilnika o plovnosti, letalskih operacijah, letalskem osebju ter določenih pravilih letenja policijskih in carinskih zrakoplovov poteče veljavnost dovoljenja za opravljanje letalske dejavnosti Letalski policijski enoti. Letalska policijska enota izvaja HNMP od novembra 2016 dodatno še iz baze Maribor kot pilotni projekt, ki se je podaljšal do konca leta 2017. MZ zagotavlja medicinski del posadke v sodelovanju z Zdravstvenim domom dr. Adolfa Drolca Maribor. Po opravljeni analizi šest mesečnega delovanja, ki jo je izvedla Policija, so se pokazali določeni segmenti, ki jih je potrebno razrešiti, da bo izvajanje helikopterskih prevozov dolgoročno učinkovito, varno in zakonito. Letalska policijska enota poleg policijskih nalog, kot dodatno dejavnost, izvaja helikopterske medicinske prevoze s tremi helikopterji. Dva od teh (helikopterja AB212 in AB412) ne izpolnjujeta v celoti evropskih letalskih predpisov, zato je njihova uporaba za potrebe medicinskih letov začasno regulirana s Pravilnikom o plovnosti, letalskih operacijah, letalskem osebju ter določenih pravilih letenja policijskih in carinskih zrakoplovov (Uradni list RS, št. 76/14 in 99/15). Uporaba teh helikopterjev je začasna. Zaradi starosti je njihova učinkovitost majhna, možnost okvar pa velika. Tretji helikopter (AW109E) sicer ustreza vsem evropskim predpisom, je pa v luči doktrine helikopterskih medicinskih prevozov premajhen in ne ustreza zahtevam iz Pravilnika o pogojih izvajanja helikopterske nujne medicinske pomoči (Uradni list RS, št. 81/16). Iz tega sledi, da se po 1.1.2018 dejavnost HNMP in sekundarnih prevozov ne bo več mogla izvajati z državnimi zrakoplovi Policije.Po drugi strani pa veljavna evropska zakonodaja omogoča, da bi se helikopterska nujna medicinska pomoč še naprej izvajala z državnimi zrakoplovi. Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (UL L št. 79 z dne 19. 3. 2008, str. 1; v nadaljevanju: osnovna uredba) v 1. členu določa, da se ta uredba ne uporablja, kadar so proizvodi, deli, naprave, osebje in organizacije uporabljeni v vojaških, carinskih, policijskih, iskalnih in reševalnih ter gasilskih dejavnostih, dejavnostih obalnih služb ali podobnih dejavnostih in službah. Države članice sprejmejo ukrepe, s katerimi zagotovijo, da takšne dejavnosti ali službe ustrezno upoštevajo cilje te uredbe, kolikor je to izvedljivo. Za pravilno realizacijo teh določb je potrebna ustrezna zakonodajna opredelitev helikopterske nujne medicinske pomoči kot (podobne) državne aktivnosti (državne javne službe), ki se izvaja z državnimi zrakoplovi, pri tem pa ti zrakoplovi dosegajo standard, opredeljen v osnovni uredbi in njenih izvedbenih predpisih in ki se financira iz državnega proračuna. Zato je Vlada RS sprejela Odlok, ki pomeni pravno podlago za izvajanje dejavnosti HNMP in sekundarnih prevozov z državnimi zrakoplovi. Za uveljavitev ODLOKA morajo resorna ministrstva prilagoditi predpise, ki posegajo na izvajanje helikopterskih prevozov nujne medicinske pomoči ter sekundarnih prevozov. Zaradi tehnološke zastarelosti helikopterjev AB212 in AB412 in oteženih logističnih poti (helikopterja se ne proizvajata več) Letalska policijska enota, kot državni prevoznik, ne zagotavlja ustrezne razpoložljivosti helikopterjev. Helikopterja kljub stalnemu posodabljanju in investicijskemu vzdrževanju, v celoti ne izpolnjujeta evropskih letalskih predpisov. Pri tem Letalska policijska enota pri zagotavljanju ustrezne letalske varnosti zastarelost flote kompenzira z dvočlansko posadko in drugimi letalsko varnostnimi ukrepi, pri čemer pa sama ne more ukrepi na področju razpoložljivosti helikopterjev in skrajševanju logističnih poti. Letalska policijska enota je pri analizi flote ugotovila, da je potrebno helikopterja AB212 in AB412 nadomestiti z novimi, sodobnimi helikopterji. V tej luči in v luči osnovne uredbe je potrebno, za opravljanje dejavnosti HNMP in sekundarnih prevozov floto helikopterjev posodobiti. Kot premostitvena rešitev za obdobje izvedbe nakupa helikopterjev se mora izvesti najem ustreznih namenskih helikopterjev, ki omogočajo delovanje v skladu z nacionalnimi standardi in s pravili EU. Na področju letalstva je najem plovil kompleksen poslovni model, ki je podvržen visoki stopnji poslovnega tveganja. Kot bolj primerna dolgoročna rešitev je nakup helikopterja ali finančni najem, kjer vse pravico nad uporabo helikopterja prevzame helikopterski prevoznik.Letalska policijska enota je skozi kadrovsko analizo ugotovila, da bi za nemoteno delovanje helikopterske medicinske prevoze iz dodatne baze Maribor potrebovala dodatno 6 pilotov in 4 letalske tehnike. Trenutno baza Maribor deluje na račun krčenja policijskih nalog in na račun delnega prenosa izvajanja HNMP nalog iz baze Brnik iz policijskih na helikopterje Slovenske vojske. Potrebne dodatne zaposlitve izhajajo iz analize izvajanja pilotskega projekta iz baze v Mariboru.V primeru stalnega izvajanja helikopterske medicinske prevoze Letalske policijske enote iz baze Maribor je potrebno tudi ustrezna ureditev namestitve na letališču v Mariboru. Trenutna namestitev je neustrezna, saj zaradi dislociranosti helikopterja in posadke ne zagotavlja ustreznih odzivnih časov. Posadka zaradi dislociranosti in postopkov prehoda iz zunanjega na notranji del letališča porabi v povprečju 10 minut, kar je v tudi v nasprotju s Pravilnikom o pogojih izvajanja HNMP. Trenutna namestitev tudi ne zagotavljajo ustreznih bivalnih pogojev.Predlog uvaja ustrezno ureditev delovnih in bivalnih prostorov za posadke ter hangariranje helikopterjev na eni lokaciji, kar je možno s postavitvijo novih prostorov oziroma z rekonstrukcijo obstoječega hangarja, ki je v lasti RS.  |
| 6. Presoja posledic za: |
| a) | javnofinančna sredstva nad 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih | **DA** |
| b) | usklajenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije | **NE** |
| c) | administrativne posledice | **NE** |
| č) | gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij | **NE** |
| d) | okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki | **NE** |
| e) | socialno področje | **NE** |
| f) | dokumente razvojnega načrtovanja:* nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja
* razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna
* razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij
 | **NE** |
| 7.a Predstavitev ocene finančnih posledic nad 40.000 EUR: |

|  |
| --- |
| I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu |
|  | Tekoče leto (t) | t + 1 | t + 2 | t + 3 |
| Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (**–**) prihodkov državnega proračuna  |  |  |  |  |
| Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (**–**) prihodkov občinskih proračunov  |  |  |  |  |
| Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (**–**) odhodkov državnega proračuna  |  | +2.900.000€ | +3.500.000€ | +2.800.000€ |
| Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (**–**) odhodkov občinskih proračunov |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (**–**) obveznosti za druga javnofinančna sredstva |  |  |  |  |
| II. Finančne posledice za državni proračun |
| II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene: |
| Ime proračunskega uporabnika  | Šifra in naziv ukrepa, projekta | Šifra in naziv proračunske postavke | Znesek za tekoče leto (t) | Znesek za t + 1 |
| PU 1714 Policija | 1714-17-0003 Javni red in splošna varnost ljubi in premoženja | 153161 Izvajanje helikopterske nujne medicinske pomoči | 1.000.000 | 1.000.000 |
|  |  |  |  |  |
| SKUPAJ |  |  |
| II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo: |
| Ime proračunskega uporabnika  | Šifra in naziv ukrepa, projekta | Šifra in naziv proračunske postavke  | Znesek za tekoče leto (t) | Znesek za t + 1  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| SKUPAJ |  |  |
| II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna: |
| Novi prihodki | Znesek za tekoče leto (t) | Znesek za t + 1 |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
| SKUPAJ |  |  |
| **OBRAZLOŽITEV:** 1. **Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu**

V zvezi s predlaganim vladnim gradivom se navedejo predvidene spremembe (povečanje, zmanjšanje):* prihodkov državnega proračuna in občinskih proračunov,
* odhodkov državnega proračuna, ki niso načrtovani na ukrepih oziroma projektih sprejetih proračunov,
* obveznosti za druga javnofinančna sredstva (drugi viri), ki niso načrtovana na ukrepih oziroma projektih sprejetih proračunov.
1. **Finančne posledice za državni proračun**

Prikazane morajo biti finančne posledice za državni proračun, ki so na proračunskih postavkah načrtovane v dinamiki projektov oziroma ukrepov:**II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:**Navedejo se proračunski uporabnik, ki financira projekt oziroma ukrep; projekt oziroma ukrep, s katerim se bodo dosegli cilji vladnega gradiva, in proračunske postavke (kot proračunski vir financiranja), na katerih so v celoti ali delno zagotovljene pravice porabe (v tem primeru je nujna povezava s točko II.b). Pri uvrstitvi novega projekta oziroma ukrepa v načrt razvojnih programov se navedejo:* proračunski uporabnik, ki bo financiral novi projekt oziroma ukrep,
* projekt oziroma ukrep, s katerim se bodo dosegli cilji vladnega gradiva, in
* proračunske postavke.

Za zagotovitev pravic porabe na proračunskih postavkah, s katerih se bo financiral novi projekt oziroma ukrep, je treba izpolniti tudi točko II.b, saj je za novi projekt oziroma ukrep mogoče zagotoviti pravice porabe le s prerazporeditvijo s proračunskih postavk, s katerih se financirajo že sprejeti oziroma veljavni projekti in ukrepi.**II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:**Navedejo se proračunski uporabniki, sprejeti (veljavni) ukrepi oziroma projekti, ki jih proračunski uporabnik izvaja, in proračunske postavke tega proračunskega uporabnika, ki so v dinamiki teh projektov oziroma ukrepov ter s katerih se bodo s prerazporeditvijo zagotovile pravice porabe za dodatne aktivnosti pri obstoječih projektih oziroma ukrepih ali novih projektih oziroma ukrepih, navedenih v točki II.a.**II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:**Če se povečani odhodki (pravice porabe) ne bodo zagotovili tako, kot je določeno v točkah II.a in II.b, je povečanje odhodkov in izdatkov proračuna mogoče na podlagi zakona, ki ureja izvrševanje državnega proračuna (npr. priliv namenskih sredstev EU). Ukrepanje ob zmanjšanju prihodkov in prejemkov proračuna je določeno z zakonom, ki ureja javne finance, in zakonom, ki ureja izvrševanje državnega proračuna. |
| **7.b Predstavitev ocene finančnih posledic pod 40.000 EUR:**/ |
| **8. Predstavitev sodelovanja z združenji občin:** |
| Vsebina predloženega gradiva (predpisa) vpliva na:* + pristojnosti občin,
	+ delovanje občin,
	+ financiranje občin.
 | **NE** |
| Gradivo (predpis) je bilo poslano v mnenje: * Skupnosti občin Slovenije SOS: **NE**
* Združenju občin Slovenije ZOS: **NE**
* Združenju mestnih občin Slovenije ZMOS: **NE**

Predlogi in pripombe združenj so bili upoštevani:* v celoti,
* večinoma,
* delno,
* niso bili upoštevani.

Bistveni predlogi in pripombe, ki niso bili upoštevani. |
| **9. Predstavitev sodelovanja javnosti:** |
| Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja: | **NE** |
| Na podlagi določbe sedmega odstavka 9. člena Poslovnika Vlade Republike Slovenije se pri pripravi sklepa, javnosti ne povabi k sodelovanju. |
|  |
| **10. Pri pripravi gradiva so bile upoštevane zahteve iz Resolucije o normativni dejavnosti:** | **NE** |
| **11. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade:** | **NE** |
| Milojka Kolar CelarcMINISTRICA ZA ZDRAVJE |

PRILOGA 3 (jedro gradiva):

***OBRAZLOŽITEV:***

**I. TRENUTNO STANJE IN ZAKONODAJNI OKVIR IZVAJANJA HELIKOPTERSKIH MEDICINSKIH PREVOZOV**

Odločitev o načinu izvajanja helikopterske nujne medicinske pomoči - HNMP ter helikopterskih medbolnišničnih prevozov in prevozov otrok v inkubatorjih (v nadaljevanju: helikopterski medicinski prevozi - HMP) je v pristojnosti države. Ta se lahko odloči ali bo izvajanje helikopterskih medicinskih prevozov predala na trg, ali pa bo to izvajala z državnimi helikopterji v okviru nacionalnih ali evropskih predpisov. Slednje je mogoče izvajati z nacionalnim dovoljenjem za izvajanje letalskih dejavnosti ali z evropskim dovoljenjem za izvajanje letalskih dejavnosti (AOC), ki je skladnem s predpisi EU.

Dne DD.MM.LLLL je pričel veljati ODLOK s katerim Vlad RS za izvajanje helikopterskih prevozov za dejavnosti helikopterske nujne medicinske pomoči in sekundarnih prevozov določa državne zrakoplove oziroma zrakoplove Ministrstva za notranje zadeve – Policije in Ministrstva za obrambo – Slovenske vojske.

Trenutno Letalska policijska enota (v nadaljevanju: LPE) izvaja predmetne prevoze na podlagi nacionalnega Dovoljenjem za izvajanje letalskih dejavnosti št. 143/2014/S, ki ga je izdala Agencija za civilno letalstvo. Dovoljenje je bilo izdano na podlagi Zakona o letalstvu in Pravilnika o plovnosti, letalskih operacijah, letalskem osebju ter določenih pravilih letenja policijskih in carinskih zrakoplovov. Podobna rešitev obstaja v Zvezni republiki Nemčiji, kjer okrog 30 % vseh predmetnih prevozov opravi Zvezna policija na podlagi nacionalnega dovoljenja.

Zakonodaja in pravne podlage, ki urejajo področje pri nas:

* Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu.
* Zakonu o letalstvu (Uradni list RS, št. 81/10 – UPB4 in 46/16).
* Uredba o organiziranju, opremljanju in usposabljanju sil za zaščito, reševanje in pomoč (Uradni list RS, št. 92/07, 54/09, 23/11 in 27/16).
* Pravilnika o plovnosti, letalskih operacijah, letalskem osebju ter določenih pravilih letenja policijskih in carinskih zrakoplovov (Uradni list RS, št. 76/14 in 99/15).

Pravilnik o pogojih izvajanja helikopterske nujne medicinske pomoči (Uradni list RS, št. 81/16):

* Sporazum o načinu zagotavljanja pogojev za helikoptersko nujno medicinsko pomoč, št. 007-92/2008/7 z dne 3. 6. 2008,
* Načrt aktiviranja in uporabe državnih zrakoplovov za nujne naloge zaščite, reševanja in pomoči ob naravnih in drugih nesrečah, za nujno medicinsko pomoč ter za iskanje in reševanje zrakoplovov, št. 842-99/2010-6 z dne 22. 12. 2010.

Splošna podlaga (nujni reševalni prevozi):

* Zakon o zdravstveni dejavnosti (Uradni list RS, št. 23/05 - uradno prečiščeno besedilo, 15/08 - ZPacP, 23/08, 58/08 - ZZdrS-E, 77/08 - ZDZdr, 40/12 - ZUJF in 14/13),
* Zakon o zdravstvenem varstvu in zdravstvenem zavarovanju (Uradni list RS, št. 72/06 - uradno prečiščeno besedilo, 114/06 - ZUTPG, 91/07, 76/08, 62/10 - ZUPJS, 87/11, 40/12 - ZUJF, 21/13 - ZUTD-A, 91/13, 99/13 - ZUPJS-C, 99/13 - ZSVarPre-C in 111/13 - ZMEPIZ-1).

**II. ANALIZA STANJA HELIKOPTERSKIH MEDICINSKIH PREVOZOV, KI JIH IZVAJA LETALSKA POLICIJSKA ENOTA (LPE)**

LPE izvaja helikopterske medbolnišnične prevoze kot primarni državi prevoznik od 11. 1. 2007 dalje iz baze Brnik, od 10. 11. 2016 dalje pa v okviru pilotskega projekta še iz baze Maribor. V spodnji tabeli je prikazana statistika letov od leta 2012 dalje vključno z mesecem aprilom 2017.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***Leto*** | ***Leti na leti ravni*** | ***Preračunano na mesečno raven*** |
| ***Ure*** | ***Št. letov*** | ***Ure*** | ***Št. letov*** |
| **Baza BRNIK** |
| 2012 | 478,5 | 380 | 39,9 | 31,7 |
| 2013 | 401,2 | 328 | 33,4 | 27,3 |
| 2014 | 413,9 | 350 | 34,5 | 29,2 |
| 2015 | 392,5 | 332 | 32,7 | 27,7 |
| 2016 | 220,7 | 193 | 18,4 | 16,1 |
| 2017 | 78,9 | 65 | 19,7 | 16,3 |
| **Baza MARIBOR** |
| 2016 | 10,2 | 10 | 5,1 | 5,0 |
| 2017 | 87,6 | 64 | 21,9 | 16,0 |

Slovenska vojska s svojimi helikopterji, kot primarni prevoznik izvaja gorsko reševanje in v primeru izpada resursov dopolnjuje LPE pri izvajanju helikopterskih medicinskih prevozov. Ob koncu pilotskega projekta za bazo Maribor je bila izdelana analiza projekta, ki je pokazala določene pomanjkljivosti. Do podobnih ugotovitev je že pred tem prišla tudi delovna skupina za oblikovanje Temeljnega razvojnega programa LPE 2016-2025.

V nadaljevanju je podana podrobna analiza in podane strokovne smernice za stalno izvajanje helikopterskih medicinskih prevozov iz dveh baz v izvajanju LPE.

Analiza zajema sledeča področja:

1. Helikopterji,
2. Zakonodaja,
3. Kadri in
4. Infrastruktura.

**1. Helikopterji**

LPE poleg policijskih nalog, izvaja helikopterske medicinske prevoze s tremi helikopterji kot dodatno dejavnost. Dva od teh (helikopterja AB212 in AB412), kljub stalnemu posodabljanju in investicijskemu vzdrževanju, v celoti ne izpolnjujeta evropskih letalskih predpisov. Dodatno težavo predstavlja nekvalitetna ponudba oziroma dostopnost rezervnih delov. Proizvajalec je leta 2000 prenehal izdelovati te tipe helikopterjev in na trg lansiral nove, sodobne tipe helikopterjev. Število helikopterjev AB212 in AB412, se je v svetovnem merilu precej zmanjšalo. Predvsem zaradi modernejših helikopterjev, pa tudi zaradi letalske varnosti in okoljevarstvenih zahtev. Moderni helikopterji so avtomatizirani in s stališča operacij hitrejši in bolj varni. Posledično se je dostopnost rezervnih delov poslabšala, povečali so se dobavni roki in cene delov. LPE ocenjuje, da sta predmetna helikopterja zastarela in neprimerna za dolgoročno nadaljnjo uporabo za izvajanje helikopterskih medicinskih prevozov. Dodatni argument je tudi še letalska zakonodaja EU, saj Evropska agencija za varnost v letalstvu (EASA) tem helikopterjem ni podelila ustreznega tipskega certifikata, s katerim zrakoplov izkazuje ustrezne letalne sposobnost za izvajanje helikopterskih medicinskih prevozov. Dolgoročno sta ta dva helikopterja neperspektivna saj njihova učinkovitost in razpoložljivost stalno padata, drastično pa naraščajo dobavni roki rezervnih delov, časi izpada helikopterjev, ter cene vzdrževanja in eksploatacije. Dodatna pomanjkljivost, ki se nanaša na helikopterja AB212 in AB412 je le en komplet medicinskega interjerja. To pomeni, da LPE helikopterje AB212 in AB412 hkrati ne more vključevati v helikopterske medicinske prevoze, kar pomeni, da ko izpade helikopter AW109E lahko LPE pokriva le eno bazo z ustrezno medicinsko opremo. Še en pomemben dejavnik, ki se na naša na helikopter AB212, namreč ob koncu leta 2018 oziroma v letu 2019 se izteka življenjska doba motorjev. Investicijska vrednost obnove motorjev je ocenjena na najmanj 1,5 milijona EUR in najmanj pol leta izpada helikopterja, kar verjetno pomeni, da LPE ne bo mogla ves čas nuditi medicinskih prevozov iz obeh baz. Tretji helikopter ki ga uporablja LPE pri izvajanju helikopterskih medicinskih prevozov je helikopter (AW109E), ki pa je v luči doktrine helikopterskih medicinskih prevozov premajhen in ne ustreza zahtevam iz Pravilnika o pogojih izvajanja HNMP.

**2. Zakonodaja**

LPE izvaja helikopterske medicinske prevoze v skladu z nacionalnim Dovoljenjem za izvajanje letalskih dejavnosti št. 143/2014/S, ki ga je izdala Agencija za civilno letalstvo. Dovoljenje je bilo izdano na podlagi Zakona o letalstvu in Pravilnika o plovnosti, letalskih operacijah, letalskem osebju ter določenih pravilih letenja policijskih in carinskih zrakoplovov (v nadaljevanju: Pravilnik). Pravilnik med drugim predpisuje možna odstopanja od evropskih predpisov (Uredba EU 216/2008), ki jih lahko imajo policijski in carinski helikopterji za izvajanje dejavnosti znotraj RS. Pravilnik je nujen za opravljanje policijskih nalog kot tudi za izvajanje medicinskih letov, analogno kot je nujen Pravilnik o letenju vojaških zrakoplovov pri izvajanju medicinskih letov z vojaškimi zrakoplovi

V zvezi z medicinskimi leti je pravilnik pomemben, saj predpisuje minimalne pogoje in možna odstopanja od pravil EU, ki jih mora izpolnjevati prevoznik LPE in policijski helikopterji za varno opravljanje medicinskih letov. Pravilnik hkrati prepozna Operativni priročni LPE za izvajanje medicinskih letov kot ustrezen in zaenkrat zagotavlja ustrezno raven letalske varnosti, kar LPE dokazuje s statistiko letalskih incidentov, ki je glede na starost flote helikopterjev ugodna. Slabost pravilnika je v 1. odstavku 16. člena, saj le ta omejuje veljavnost nacionalnega Dovoljenja za izvajanje letalskih dejavnosti do 31. decembra 2017, zato je smisleno ta rok podaljšati. Tu je potrebno omeniti, da helikopterja AB212 in AB412 zaradi nedoseganja ustreznih letalnih lastnosti ne moreta biti vključena v helikopterske medicinske prevoze, če bi bil prevoznik certificiran v skladu z uredbo EU. Zato je edina dolgoročna rešitev, da se zamenja flota obstoječih helikopterjev z novimi, ki imajo ustrezne letalne lastnosti in evropske tipske certifikate, da bodo omogočili, da LPE pridobi evropsko dovoljenje za izvajanje letalskih dejavnosti (v nadaljevanju: AOC – Air Operations Certificate). S pridobitvijo tega dovoljenja bi bili odpravljeni vsi pomisleki okrog ustreznosti nacionalnega dovoljenja za izvajanje letalskih dejavnosti, pa tudi 1. odstavek 16. člena Pravilnika ne bi bil več potreben.

**3. Kadri**

LPE je načrtovala vstop v začasni, šest mesečni pilotski projekt v zimskem obdobju, ko je zaradi statistično slabšega vremena intenziteta delovanja helikopterjev manjša. Manjša je tako na področju policijske dejavnosti kot tudi helikopterskih medicinskih letov. To pomeni, da ima vodstvo LPE na razpolago več kadra in več ur helikopterskih resursov. Ne glede na to se je izkazalo, da je s trenutnimi sredstvi in kadri zelo težko oziroma nemogoče normalno izvajati vseh nalog. Zaradi dodatne baze v Mariboru je bilo potrebno zmanjšati pripravljenost za opravljanje policijskih nalog iz baze na Brniku. V določenem obdobju vodstvo LPE ni moglo zagotoviti ustrezno usposobljenega kadra niti za helikopterske medicinske lete. Dodatna oteževalna okoliščina je tudi flota petih različnih tipov helikopterjev, kjer vsak tip helikopterja zahteva svoje usposabljanje, vzdrževanje in preverjanje usposobljenosti. Težava je v tem, da zaradi pomanjkanja helikopterskih resursov ni na voljo dovolj ustreznih tipov helikopterjev za tipsko usposabljanje, ali pa ni dovolj človeških resursov za izvajanje tipskega usposabljanja. Na koncu pilotskega projekta se je izkazalo, da se je povečala obremenitev posadk (večina jih ima presežek ur) in da je zmanjkalo helikopterskih resursov, zato so se odpovedovale policijske naloge, za tri tedne pa so izpadli tudi helikopterski medicinski prevozi iz baze na Brniku. Kadrovski primanjkljaj bi se zmanjšal, če bi LPE upravljala čim manjše število različnih tipov helikopterjev. Nesporno pri analizi je, da redno delovanje iz baze v Mariboru zahteva dodatno zaposlovanje tako na področju pilotskega kot letalsko tehničnega kadra. Izračuni kažejo, da je samo za normalno delovanje baze v Mariboru potrebno dodatno zaposliti 6 pilotov in 4 letalske tehnike. Tehniki bodo razporejen na letalske dolžnosti v bazi v Mariboru kakor tudi na dolžnosti v vzdrževalni organizaciji LPE v bazi na Brniku.

**4. Infrastruktura**

LPE izvaja helikopterske medicinske lete iz baze v Mariboru z Letališča Edvarda Rusjana. Helikopter je hangariran na vzhodnem delu letališča v hangarju, katerega lastnica je RS, LPE pa upravljalcu, podjetju Aerodrom Maribor, za najem plačuje mesečno najemnino. Posadka helikopterja, se skupaj z medicinskim osebjem nahaja na drugem, zahodnem delu letališča. LPE ima za ta namen najete poslovne prostore in zanj prav tako plačuje mesečno najemnino. Analiza delovanja baze v Mariboru je pokazala, da je trenutna namestitev v bazi neustrezna, saj zaradi dislociranosti helikopterja in posadke ne zagotavlja ustreznih odzivnih časov. Posadka zaradi dislociranosti in postopkov prehoda iz zunanjega na notranji del letališča porabi v povprečju 10 minut, kar je v nasprotju s Pravilnikom o pogojih izvajanja HNMP. Delovne prostore za posadko in hangariranje helikopterjev je potrebno združiti na eni lokaciji, kar je možno z postavitvijo novih prostorov oziroma z rekonstrukcijo obstoječega hangarja, ki je v lasti RS.

**III. STALIŠČE MINISTRSTVA ZA ZDRAVJE O NADALJNJI UREDITVI IZVAJANJA HELIKOPTERSKIH MEDICINSKIH PREVOZOV**

Po izkušnjah iz tujine je mogoče strniti ugotovitve, kateri modeli organizacije in izvedbe HNMP in helikopterskih medicinskih prevozov so sprejemljivi glede na našo lego in vključenost v EU ter glede doseganja kakovosti in varnosti. Osnovni namen vseh primerjav je zagotoviti čim krajši odzivni čas ob zagotavljanju najvišje stopnje kakovosti in varnosti, ki jo zahtevajo letalski predpisi v EU in na nacionalnem nivoju.

1. Helikopterski prevoznik za potrebe NMP naj bo v skladu z mednarodnimi standardi (Uredba EU 965/2012). Pri uporabi državnih zrakoplovov je ob Uredbi EU 965/2012 vprašljiva uporaba vojaških zrakoplovov, v vsakem primeru pa mora biti način aktivacije prilagojen hitri odzivnosti.
2. Helikopter mora biti namenjen in opremljen za HNMP. Trenutno noben od helikopterjev vključenih v dejavnosti nujnih medicinskih prevozov nima veljavnega EASA spričevala o plovnosti, ki je predpogoj za pridobitev Evropskega dovoljenja za opravljanje dejavnosti letalskega prevoznika (AOC) skladno z Uredbo EU 956/2012.
3. Oddaljenost med bazami HNMP naj bi bila največ 90 km, pokrivale pa naj bi območja velikosti do 10.000 kvadratnih kilometrov. Glede na geografske, populacijske in druge značilnosti bi v Sloveniji morali imeti vsaj dve bazi HNMP, optimalno pa tri (Ljubljana, Maribor in Postojna). Od 15.11.2016 deluje kot pilotski projekt druga baza v Mariboru, kar vsaj do neke mere zagotavlja boljšo in enakomernejšo dostopnost prebivalcev RS, razen na južnem področju Slovenije in ob obali.
4. Ker se letalske operacije v sistemu NMP in operacije z uporabo vitla nameščenega na helikopterju, z izjemo operacij v sistemu zaščite in reševanja, uvrščajo med civilne letalske operacije, helikopterji Slovenske vojske za HNMP naj ne bi bili uporabljeni. Njihova uporaba je mogoče le v segmentu letalskih operacij, ki sodijo v akcije zaščite in reševanja.
5. Iz naštetega izhaja , da bi lahko Policija, kot državni civilni operater , ob izpolnjevanju vseh pogojev tudi v prihodnje pridobila AOC. Največja težava so helikopterji, ki nimajo veljavnega EASA spričevala o plovnosti kar pomeni vprašljivost njihovega delovanja v letu 2018, saj nacionalni predpis, ki ureja to področje, ima veljavnost samo do konca leta 2017.

Ministrstvo za zdravje je, zavedajoč se problema in potencialne ogroženosti delovanja helikopterskih medicinskih prevozov, opravilo poizvedbo za možnost najema ali nakupa plovil iz vidika projekcije stroškov za državni proračun. Do 5. aprila 2017 je prišla samo ena ponudba za nakup rabljenih plovil . Smo pa pridobili informacije o stroških, ki bi jih zaračunal tuji operater, v primeru, da bi se Vlada RS odločila za javni razpis za operaterja, ki bi zagotavljaj izvajanje HNMP in sekundarnih prevozov s helikopterji.

10. 3. 2017 je bil na MZ opravljen sestanek na ravni državnih sekretarjev na pobudo MZI , kjer so sodelovali tudi predstavniki MNZ ter Agencije za civilno letalstvo, kjer je bil sprejet sklep, da je MZ postalo nosilec problema ter sklep, da predstavniki MNZ in MZ pripravijo predlog rešitev za Vlada RS.

**Potrebe zdravstva po plovilih za izvajanje medicinskih prevozov**

1. Namenski helikopterji, namenjen samo dejavnosti HNMP z EASA spričevalom o plovnosti z dodatnimi zahtevami po performančnosti (Class performance 1) in zagotavljanju varnosti v komercialnem letalskem prevozu.
2. Imeti morajo dovoljenje za opravljanje letalske dejavnosti - AOC (potrdilo civilne agencije- Air Operation Certificate) izdano na podlagi Uredbe EU 965/2012 ali na podlagi nacionalnega predpisa

**Projekcija stroškov za izvajanje medicinskih prevozov s helikopterji**

Predpostavke:

1. HNMP se izvaja v dveh bazah : Brnik in Maribor
	* HNMP Brnik v okviru primarnega reševanja izvaja tudi tehnično reševanje v nujnih intervencijah v gorah in neugodnem terenu.
2. GRS reševanje se izvaja iz Brnika s pomočjo MORS – SV in /ali LPE.
3. Izvajanje HNMP ob izpadih delovanja LPE ter sekundarnih transportov, kamor štejejo tudi prevozi z inkubatorjem in jih izvajajo ekipe UKC Ljubljana , bi se izvajalo iz baze Brnik z dodatnim helikopterjem URSZR .
4. Pravilnik plovnosti, letalskih operacijah, letalskemu osebju ter določenih pravilih letenja policijskih in carinskih zrakoplovov se ne podaljša po letu 2017.

**Stroški zdravstvenega dela - ekipe (zagotovljeno v SD 2017):**

|  |  |
| --- | --- |
| **Stroški ekipe HNMP (ZZZS) za 2017** | **Znesek (EUR)** |
| OZG PHE KRANJ - HNMP | 510.000 |
| ZD MB - HNMP | 450.000 |
| GRZS - reševanje v gorah | 60.000 |
| UKC Ljubljana (sekundarni prevozi) | 260.000 |
| **Skupaj stroški za ZZZS**  | **1.280.000** |

**Stroški operaterja za HNMP**

**Stroški operaterja 1**

(vir: cenik- neuradno)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **STROŠKI izvajalca - tržni izvajalec** | **Znesek****(EUR)** | **Stroški / uro leta (EUR)** |
| Fiksni stroški | 2.160.000 | / |
| Variabilni stroški  | 670.00 | 1.675 |
| **Stroški skupaj** | **2.830.000** |   |

**Stroški operaterja 2**

(vir: neobvezujoča informacija)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **STROŠKI izvajalca - tržni izvajalec** | **Znesek****(EUR)** | **Stroški / uro leta (EUR)** |
| Fiksni stroški | 2.500.000 | / |
| Variabilni stroški  | 700.000 | 1.750 |
| **Stroški skupaj** | **3.200.000** |   |

Stroški so izdelani za eno bazo in do 400\* ur poletov helikopterja-projekcija za leto 2018.

Opomba: tuji operaterji obračunavajo stroške za 500 ur naleta na leto.

**Stroški operaterja 3** – podjetje Flycom, ki je dejavnost opravljal v letu 2007 (45 dni)

(vir: neobvezujoča ponudba)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **STROŠKI izvajalca - tržni izvajalec** | **Znesek****(EUR)** | **Stroški / uro leta (EUR)** |
| **Fiksni stroški** | **1.427.000** | **/** |
| **Variabilni stroški**  | **750.000** | **2.500** |
| **Stroški skupaj** | **2.177.000** |  |

Stroški so izdelani za eno bazo in do 300\* ur poletov helikopterja. Za 400 ur bi strošek okvirno znašal 2.427.000,00 EUR.

**Ocena stroškov operaterja brez planiranega dobička dejavnosti:**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **STROŠKI izvajalca - državni operater** | **Znesek****(EUR)** | **Stroški na uro leta (EUR)** |
| Fiksni stroški | 1.800.000 | / |
| Variabilni stroški  | 558.400 | 1.396 |
| **Stroški skupaj** | **2.558.000** |   |

Stroški so izdelani za eno bazo in do 400\* ur poletov helikopterja-projekcija za leto 2018.

Stroški bi pri državnem prevozniku bili nižji še na naslednjih postavkah:

* stroški osebja v državni upravi so načeloma nižje;
* stroški baze - državna infrastruktura;
* fiksni stroški se zmanjšajo zaradi enotnega tipa plovil;
* ure naleta, v primeru, da jih operater za HNMP ne izvede (do 500 ur) se lahko izvedejo tudi na drugih nalogah, ki jih izvaja državni operater in
* odpadejo določene postavke vzdrževanja osebja pri variabilnih stroških.

Ocena stroškov za leto 2018 v primeru izvajanja medicinskih prevozov s strani tujega operaterja v dveh bazah za izvajanje HNMP brez sekundarnih medicinskih prevozov : **5.660.000 EUR - 6.400.000 EUR**

Stroški za izvajanje GRS operacij izvajalec MORS - SV (obstoječi cenik) :

250 ur x 2.600 EUR = 650.000 EUR.

**Vloga SV v sistemu HNMP**

Glede na dejstvo, da je helikopterska eskadrilja SV aktivno vključena v vse oblike transportov s helikopterji za potrebe zdravstva, bi veljalo iskati rešitev, ki bi omogočala delovanja na ta način tudi po 1. 1. 2018. Po informaciji s sestanka z URSZR, dne 31.05.2017, je MORS zagotovilo 2 mio EUR iz proračuna za nakup plovila za potrebe HNMP, za ostali delež pa kandidirajo za sredstva iz Norveškega finančnega mehanizma. Plovilo bi URSZR vpisala v civilni register in s tem bi zadovoljili zakonsko regulativo EU, vzdrževanje in posadke pa bi zagotavljala SV.

**Varianti predlogi MZ za začasno rešitev delovanja HNMP in sekundarnih prevozov do nabave**

**novih plovil**

**Strokovna izhodišča:**

1. HNMP se mora izvajati vsaj iz dveh baz (Brnik, Maribor) z ustreznimi helikopterji opremljeni za HNMP operacije
2. Sekundarni transporti morajo imeti dnevno na razpolago posebno plovilo , ki ga v l. 2018 MORS ne bo več mogla zagotavljati iz resursov SV kot podporo ob izpadu plovil LPE.
3. GRS operacije se lahko naprej izvajajo s helikopterji SV. Vendar statistika potreb kaže, da je potreba po hitri aktivaciji za operacije v gorah tudi izven sezone delovanja posadke GRS. zato se trenutno izvaja pilotni projekt združene primarne ekipe, ki lahko opravlja operacije HNMP in GRS operacije, kjer je potreben takojšnji odziv.

Pod točko b) bi se lahko, do optimalne ureditve, sekundarni transporti izvajali z plovili za HNMP, vendar pod pogojem, da gre za jasne dogovore med izvajalci v smislu prioritet.

**Stroškovna izhodišča :**

1. Izvajanje helikopterskih prevozov z državnimi zrakoplovi stroškovno bremeni proračun, ki se

spreminja glede na število opravljenih ur naletov. Za leto 2017 se, zaradi delovanja baze Maribor predvideva dodatna obremenitev proračuna za dodatnih 440.000€, kar bo skupaj znašalo cca 2,4 mio €UR na letnem nivoju.

1. V letu 2018 se pričakuje za potrebe HNMP cca 600 ur naleta, za GRS 250 ur naleta ter za

sekundarne transporte , vključno z inkubatorji vsaj 100-120 ur naleta. Obremenitev za

proračun tako znaša več kot 2,6 mio EUR.

Vendar se izvajanje z državnimi zrakoplovi zaradi neustreznih plovil več ne more izvajati. Izjema so

samo GRS operacije, ki jih lahko tudi v nadalje opravlja SV.

**VARIANTA 1**

Finančni najem dveh plovil , ki bi jih lahko upravljala LPE in ne bi terjala stroškov prešolanja pilotov za obdobje do 3 let oz. do nabave nove flote transportnih helikopterjev.

Okvirni strošek najema enega helikopterja bi znašal na letnem nivoju 1,2 do maksimalno 1,5 mio €.

V ceno ni vključena posadka in letališke storitve ter prostori za plovilo in osebje, kar znaša letno približno 300.000 EUR.

**V tem primeru bi znašali letni stroški za proračun 3,1 – 3,6 mio EUR ter cca 700.000 EUR za operacije GRS, kar skupaj znese 3,8 – 4,3 mio EUR.**

**VARIANTA 2**

V kolikor se v letu 2017 prične z postopki nakupa dveh plovil za potrebe HEMS, nastanejo v proračunu 2018 dodatni stroški v višini **4,8 mio EUR**. Strošek bi bil upravičen, v kolikor bi se poenotil tip transportnega helikopterja s potrebami LPE, ki bi v tem primeru nabavila še dve plovili. V nasprotnem primeru ni pričakovanega finančnega prihranka na račun enotnega tipa pri nabavi, šolanju in vzdrževanju flote.

**VARIANTA 3**

Vključitev nedržavnega operaterja za izvajanje HNMP v eni bazi pomeni do nabave najem samo

enega helikopterja za LPE . V tem primeru bi strošek za proračun znašal cca **4,3 mio EUR**.

**IV. PREDLOG UREDITVE NADALJNJEGA IZVAJANJA HELIKOPTERSKIH MEDICINSKIH PREVOZOV V OKVIRU LPE**

LPE s trenutnimi helikopterji in trenutnim kadrom dolgoročno ne more izvajati helikopterskih medicinskih prevozov, brez da bi se krčil obseg policijskih nalog. Trenutno je stanje helikopterjev, kadrov, zakonodaje in nenazadnje infrastrukture za delovanje baze v Mariboru neprimerno. V nadaljevanju je podana možna ureditev in trajnostni načini izvajanja helikopterskih medicinskih prevozov v okviru LPE.

**1. Kratkoročni ukrepi**

1. Zelo pomemben kratkoročni ukrep je sprejetje odločitve, da se določba v 1. odstavku 16. člena Pravilnika o plovnosti, letalskih operacijah, letalskem osebju ter določenih pravilih letenja policijskih in carinskih zrakoplovov ustrezno popravi, da se glasi: »*Dovoljenja za izvajanje letalskih dejavnosti, izdana pred uveljavitvijo tega pravilnika, veljajo najpozneje do 31. decembra 2019*«. S to spremembo se podaljša trenutno nacionalno dovoljenje za izvajanje letalske dejavnosti, s katerim bo dovoljeno, da LPE lahko nadaljuje opravljanje helikopterskih medicinskih letov na obstoječi način. Seveda je ta rešitev začasna in smiselna op pogoju, da se v nabavijo ustrezni helikopterji. S tem odpade ključni razlog za podaljšanje veljavnosti predmetnega določila. Razlog za podaljšanje veljavnosti pravilnika za še dve leti so predvideni dobavni roki novih helikopterjev, ki so ocenjeni na dve leti. Na podlagi podobne rešitve (nacionalni predpis) helikopterske medicinske lete opravlja nemška Zvezna policija.

Na tem mestu je potrebno omeniti še mnenje direktorja Agencije za civilno letalstvo, ki pravi, da je potrebno helikopterske medicinske lete izvajati z Uredbo 965/2012 ali pa sprejeti zakonsko določilo, da se v RS ta dejavnost izvaja z državnimi zrakoplovi kot državna javna služba.

Na podlagi tega mnenja je dne DD.MM.LLLL je pričel veljati ODLOK s katerim Vlada RS za izvajanje helikopterskih prevozov za dejavnosti helikopterske nujne medicinske pomoči in sekundarnih prevozov določa državne zrakoplove oziroma zrakoplove Ministrstva za notranje zadeve – Policije in Ministrstva za obrambo – Slovenske vojske

V kolikor predmetna določba pravilnika ne bo popravljena je možno več alternativnih rešitev, pri čemer je potrebno poudariti, da verjetno nobeno od naštetih rešitev ni mogoče izpeljati do 1.1.2018 V vseh primerih je potreben kratkoročni najem ustreznih helikopterjev z interjerjem za izvajanje medicinskih prevozov, ki omogočajo, da LPE pridobi AOC. Kot dodaten pogoj za pridobitev AOC je potrebno posodobiti Operativni priročnika LPE in izpeljati ustrezen certifikacijski postopek ustreznosti prevoznika, ki ga izvaja Agencija za civilno letalstvo.

Glede najema helikopterjev so možne naslednje rešitve, ki so razvrščene od najbolj enostavne, hitrejše in cenejše, do najbolj kompleksne, zamudne in dražje;

* 1. Najem helikopterja Bell412EP. Helikopterja Bell412EP je posodobljena različica helikopterja AgustaBell412, ki ustreza vsem aktualnim letalsko varnostnim standardom. Dodatno usposabljanje pilotov ni potrebno. Glede na to, da je to helikopter drugega proizvajalca kot ga upravlja LPE, je poleg posodobitve Operativnega priročnika potrebno posodobiti priročnik za vzdrževanje helikopterja in priročnik za vodenje stalne plovnosti, ter izpeljati certifikacijski postopek za pridobitev dovoljenja za vzdrževanje in vodenje stalne plovnosti ter pridobiti AOC (»evropsko« dovoljenje za izvajanje letalske dejavnosti). Vzporedno je potrebno štartati postopke za nabavo novih helikopterjev in postopke za zaposlitev 6 pilotov in 4 letalske tehnike – glej dolgoročne ukrepe.

Izvedbeni načrt variante:

1. Mesečni najem helikopterjev z opcijo vzdrževanja in zavarovanja brez posadke; ocenjeno na 90.000 EUR/mesec po helikopterju – večji helikopter, enako kot pri varianti 1.2 in 1.3.
2. Predviden čas in stroški za izvedbo šolanj letalskega osebja; dodatno šolanje ni potrebno.
3. Predviden čas in stroški za izvedbo šolanj medicinskega osebja; dodatno šolanje ni potrebno.
4. Predviden čas za uvedbo helikopterja v operativno uporabo (certifikacijski postopki Agencije za civilno letalstvo); minimalno 90 dni po prevzemu helikopterjev.

Varianta 1.1. je najbolj ugodna in omogoča, da se zaključi vse postopke za izdajo AOC v najkrajšem možnem času. Predviden skupni čas vseh postopkov za začetek delovanja je minimalno 90 dni od sprejema odločitve.

Vzporedno je potrebno začeti postopke za nabavo novih helikopterjev in postopke za zaposlitev 6 pilotov in 4 letalske tehnike – glej dolgoročne ukrepe.

* 1. Najem helikopterja AW109E, ali sorodne variante helikopterja. LPE že ima en helikopter (AW109E), ki ustreza vsem aktualnim letalsko varnostnim standardom. V tem primeru bi bilo najbolje najeti isti tip helikopterja, ki že ima ustrezno medicinsko opremo. Najeti je potrebno najmanj dva helikopterja, saj le trije helikopterji (dva najeta, plus obstoječi helikopter AW109E) lahko relativno stabilno zagotavljajo delovanje dveh baz. Vzporedno je potrebno do usposobiti določeno število posadk, ki so že zaposleni v LPE. Tudi v tem primeru je potrebno je posodobiti Operativnega priročnika ter izpeljati certifikacijski postopek za pridobitev AOC (»evropsko« dovoljenje za izvajanje letalske dejavnosti). Vzporedno je potrebno pričeti postopke za nabavo novih helikopterjev in postopke za zaposlitev 6 pilotov in 4 letalske tehnike – glej dolgoročne ukrepe.

Izvedbeni načrt variante:

1. Mesečni najem helikopterjev z opcijo vzdrževanja in zavarovanja brez posadke; ocenjeno na 80.000 EUR/mesec po helikopterju.
2. Predviden čas in stroški za izvedbo šolanj letalskega osebja; dodatno šolanje bo potrebno na področju pilotskega kadra v obsegu najmanj 9 pilotov, ki so zaposleni v LPE. Če bi šolanje pilotov izvajala LPE z lastnimi resursi, ob predpostavki, da se bodo v času šolanj krčile ostale operativne naloge so enkratni materialni stroški ocenjeni na 90.000 EUR. Predviden čas šolanja je dva meseca.
3. Predviden čas in stroški za izvedbo šolanj medicinskega osebja; dodatno šolanje ni potrebno.
4. Predviden čas za uvedbo helikopterja v operativno uporabo (certifikacijski postopki Agencije za civilno letalstvo); minimalno 90 od sprejema odločitve, oziroma 90 dni po končanem šolanju pilotov, kar pride kasneje.

Varianta 1.2. je manj finančno ugodna, ker je potrebno dodatno usposabljanje pilotov. Predviden skupni čas vseh postopkov za začetek delovanja je minimalno 90 dni od sprejema odločitve, oziroma 90 dni po do končanem šolanju pilotov – kar pride kasneje.

* 1. Najem helikopterja EC135P2, ali sorodne variante helikopterja. LPE že ima en helikopter (EC135P2), ki ustreza vsem aktualnim letalsko varnostnim standardom. V tem primeru bi bilo najbolje najeti isti tip helikopterja, ki že ima ustrezno medicinsko opremo. Najeti je potrebno najmanj dva helikopterja, saj le trije helikopterji (dva najeta EC135, plus obstoječi helikopter AW109E) lahko relativno stabilno zagotavljajo delovanje dveh baz. Vzporedno je potrebno do usposobiti določeno število posadk, ki so že zaposleni v LPE. Tudi v tem primeru je potrebno je posodobiti Operativnega priročnika ter izpeljati certifikacijski postopek za pridobitev AOC (»evropsko« dovoljenje za izvajanje letalske dejavnosti). Vzporedno je potrebno štartati postopke za nabavo novih helikopterjev in postopke za zaposlitev 6 pilotov in 4 letalske tehnike – glej dolgoročne ukrepe.

 Izvedbeni načrt variante:

1. Mesečni najem helikopterjev z opcijo vzdrževanja in zavarovanja brez posadke; ocenjeno na 80.000 EUR/mesec po helikopterju.
2. Predviden čas in stroški za izvedbo šolanj letalskega osebja; dodatno šolanje bo potrebno na področju pilotskega kadra v obsegu najmanj 6 pilotov, ki so zaposleni v LPE. Če bi šolanje pilotov izvajala LPE z lastnimi resursi, ob predpostavki, da se bodo v času šolanj krčile ostale operativne naloge, so enkratni materialni stroški ocenjeni na 60.000 EUR. Predviden čas šolanja je dva meseca.
3. Predviden čas in stroški za izvedbo šolanj medicinskega osebja; dodatno šolanje bo potrebno, ker medicinske ekipe nimajo izkušenj na tem tipu helikopterja. Šolanje se mora izvesti v LPE z lastnimi resursi, kar pomeni dodatno krčenje ostalih operativnih naloge. Enkratni materialni stroški so ocenjeni na 30.000 EUR. Predviden čas usposabljanja je ocenjen na dva tedna po tem ko LPE dobi AOC.
4. Predviden čas za uvedbo helikopterja v operativno uporabo (certifikacijski postopki Agencije za civilno letalstvo); minimalno 90 dni od sprejema odločitve, oziroma 90 dni po do končanem šolanju pilotov – kar pride kasneje, plus dva tedna operativnega šolanja medicinskih tehnikov.

Varianta 1.3. je še manj finančno ugodna, ker je potrebno dodatno usposabljanje posadk in medicinskih ekip. Predviden skupni čas vseh postopkov za začetek delovanja je minimalno 90 dni od sprejema odločitve, oziroma 90 dni po dokončanem šolanju pilotov – kar pride kasneje, plus dva tedna operativnega šolanja medicinskih tehnikov. Tu je potrebno poudariti, da časovni okvir velja, če se najame helikopterje, ki imajo vgrajene motorje istega proizvajalca, kot jih ima helikopter v lasti LPE. Sicer se rok lahko podaljša tudi za 6 mesecev, saj je potrebno dodatno šolanje letalskih tehnikov za motorje, treba je re-certificirati organizacijo za vzdrževanje in organizacijo za vodenje stalne plovnosti, ter treba je do usposobiti še pilote,

* 1. Najem povsem novih tipov helikopterja je časovno najbolj obsežen projekt, saj zahteva celotno šolanje pilotov, letalskih tehnikov in medicinskega osebja. Dodatno varianta zahteva certifikacijo vzdrževalne organizacije, organizacije za vodenje stalne plovnosti, letalske šole, in celotno certifikacijo LPE za pridobitev AOC (»evropsko« dovoljenje za izvajanje letalske dejavnosti). Poleg tega nov tip helikopterja predstavlja dodatno obremenitev posadk in večje letalsko varnostno tveganje.

Izvedbeni načrt variante:

1. Mesečni najem helikopterjev z opcijo vzdrževanja in zavarovanja brez posadke; ocenjeno med 80.000 EUR in 90.000 EUR/mesec po helikopterju.
2. Predviden čas in stroški za izvedbo šolanj letalskega osebja; dodatno šolanje bo potrebno na področju pilotskega kadra v obsegu najmanj 18 pilotov, ki so zaposleni v LPE. Začetnega šolanja ni mogoče izvesti v LPE. V času šolanj se bodo krčile ostale operativne naloge. Enkratni materialni stroški so ocenjeni na 15.000 EUR/pilota. Predviden čas šolanja celotnega moštva je eno leto. V oceni stroškov niso zajeti stroški operativnega šolanja posadk.
3. Predviden čas in stroški za izvedbo šolanj letalskega osebja; dodatno šolanje bo potrebno na področju letalsko tehničnega kadra v obsegu najmanj 12 tehnikov, ki so zaposleni v LPE. Začetnega šolanja ni mogoče izvesti v LPE. V času šolanj se bodo krčile ostale operativne naloge. Enkratni materialni stroški so ocenjeni na 10.000 EUR/tehnika. Predviden čas šolanja celotnega moštva je eno leto.
4. Predviden čas in stroški za izvedbo šolanj medicinskega osebja; dodatno šolanje bo potrebno, ker medicinske ekipe nimajo izkušenj na tem tipu helikopterja. Šolanje se mora izvesti v LPE z lastnimi resursi, kar pomeni dodatno krčile ostalih operativnih naloge. Enkratni materialni stroški so ocenjeni na 30.000 EUR.
5. Predviden čas za uvedbo helikopterja v operativno uporabo (certifikacijski postopki Agencije za civilno letalstvo); minimalno eno leto in dva meseca po prevzemu helikopterjev.
	1. Možna je tudi rešitev, da se za izvajanje helikopterskih medicinskih letov uporabi samo obstoječi helikopter AW109E. pri tej rešitvi mora LPE izvesti vse postopke za pridobitev AOC (»evropsko« dovoljenje za izvajanje letalske dejavnosti). Ta rešitev ne omogoča delovanja dveh helikopterskih baz. Dodatna težava je tudi ta, da v primeru okvare ali rednih servisov ni nadomestnega helikopterja.
	2. V primeru odločitve MNZ, da LPE ne more nemoteno zagotavljati delovanja dejavnosti HNMP v dveh bazah (kadrovski deficit), je možna začasna rešitev z najemom tujega operaterja, ki bi izvajal HNMP v eni od baz v okviru javno zasebnega partnerstva. Zadeva bi lahko potekala kot pilotni projekt z omejenim časom trajanja in sicer do ureditve razmer, ki bi omogočale nemoteno izvajanje dejavnosti prevozov s helikopterji za potrebe zdravstva z državnimi zrakoplovi. Gre za čas do nabave helikopterjev, kadrovsko okrepitev LPE in ureditev logističnih pogojev za delo v bazi Maribor in tudi v bazi Brnik. V tem primeru je v okviru kratkoročne rešitve nujen najem enega plovila za LPE

**SWOT analiza kratkoročne rešitve:**

|  |  |
| --- | --- |
| *Prednosti / Strenghts* | *Slabosti / Weaknesses* |
| 1. Sprejetje pravilnika: najcenejša, najmanj zapletena in najbolj hitra rešitev
 | 1. Sprejetje pravilnika: začasna rešitev
2. Sprejetje pravilnika: LPE mora zmanjšati obseg policijskih nalog
3. Sprejetje ali NE sprejetje pravilnika: do leta 2019 LPE upravlja zastarele helikopterje – krajši odzivni časi, večje letalsko varnostno tveganje
4. NE sprejetje pravilnika: Zaustavitev ene baze, lahko tudi obeh
5. Ne sprejetje pravilnika: Zamude pri postopkih najema helikopterjev lahko pripelje, da do 1.1.2018 LPE ne pridobi AOC.
6. NE sprejetje pravilnika: LPE lahko nudi samo en helikopter AW109E
7. NE sprejetje pravilnika: dodatno je potrebno najeti helikopterje + dodatna usposabljanja
8. NE sprejetje pravilnika: poleg stroškov nabave helikopterjev se pojavijo dodatni stroški za najem in usposabljanja
 |
| *Priložnosti / Opportunities* | *Grožnje / Threaths* |
| 1. Sprejetje pravilnika: dodaten čas in denar se lahko nameni za nabavo novih helikopterjev in za izvedbo certifikacije za pridobitev AOC.
2. Sprejetje pravilnika: dodaten čas se lahko nameni za zaposlitev in šolanje novih kadrov.
 | 1. Sprejetje pravilnika: zamuda pri odločitvi o nabavi novih helikopterjev
2. NE sprejetje pravilnika: LPE izgubi pogoje za izvajanje helikopterskih medicinskih letov – MZ gre v javno zasebno partnerstvo
3. NE sprejetje pravilnika lahko povzroči pritiske komercialnih prevoznikov
 |

**2. Dolgoročni ukrepi**

Dolgoročni ukrepi trajnostno rešujejo izvajanje helikopterskih medicinskih prevozov z LPE. Glavni elementi dolgoročnega ukrepanja so: nabava treh specializiranih medicinskih helikopterjev istega tipa, po možnosti istega, kot ga uporablja LPE, zaposlovanje in usposabljanje kadrov, ter izgradnja infrastrukture.

1. Nabava novih helikopterjev za medicinske prevoze je nujna in izhaja iz razlogov opisanih v analizi. Zastareli in neustrezni helikopterji so glavni razlog, da LPE ne more pridobiti AOC in glavni razlog za podaljšanje veljavnost določbe iz 1. odstavka 16. člena Pravilnika. Njihovo delovanje je ročno, kar povečuje letalsko varnostno tveganje in odzivne čase helikopterja. Na trgu je kar nekaj proizvajalcev helikopterjev, ki ustrezajo evropski letalski zakonodaji in Pravilniku o pogojih izvajanja HNMP. Skupni imenovalec nabave novih helikopterjev so dobavni roki, ki trajajo od 16 do 24 mesecev. To je tudi glavni razlog, da bi se veljavnost predmetne določbe pravilnika podaljšala do najema ali nakupa ustreznih namenskih helikopterjev. V zvezi s tem se predlaga rešitev, da vlada sprejme odločitev, da se do prve polovice 2019 izpelje nabava treh novih medicinskih helikopterjev istega tipa. Isti tip helikopterjev zagotavlja manjše stroške logistike, usposabljanja, manjše kadrovske potrebe in, kar je najbolj pomembno, zmanjšuje letalsko varnostno tveganje. Zaradi zagotovitve istih tipov helikopterjev je potrebo izpeljati en razpis za vse tri helikopterje. Realizacija je možna, zaradi lovljenja rokov pa je potrebno razpise za nakup helikopterjev in izbiro ustreznega helikopterja izvesti čim prej oziroma najkasneje v drugi polovici leta s sklenitvijo okvirnega sporazuma.

Okvirna cena primernih reševalnih helikopterjev je 8 milijonov EUR na helikopter. Ceni helikopterjev je potrebno dodati še stroške medicinskega interierja z vitlom, ki znese 0,5 milijona EUR po kosu. Tu je potrebno poudariti, da za nemoteno delovanje dveh baz sistem potrebuje tri helikopterje enakega tipa in dva medicinska interierja z vitlom. Da se zagotovi tri helikopterje enakega tipa je potrebno izvesti enoten razpis, ali uvesti drugi mehanizem, ki to omogoča. Izkušnje pri podobnih projektih kažejo, da proizvajalec zahteva avansiranje proizvodnje v višini minimalno 30 %, kar je možno izpeljati z nabavo in prevzemom določenih komponent helikopterja, ki bodo kasneje vgrajeni na helikopter.

Možna dinamika financiranja in dobave helikopterjev, pri čemer je realna dinamika odvisna od dejanske pogodbe, je sledeča;

* 1. obrok leta 2018: 30 % vrednosti nabave treh helikopterjev (24 mio EUR): 7,2 mio EUR;
* 2. obrok v letu 2019: prevzem dveh helikopterjev (70 % vrednosti dveh helikopterjev) in 2 x medicinskega interierja z vitlom (1 mio EUR): 12,2 mio EUR.
* 3. obrok v letu 2020, prevzem tretjega helikopterja (70 % vrednosti tretjega helikopterja): 5,6 mio EUR.

Skupna vrednost nabave treh helikopterjev z dvema medicinskima interierjema z vitlom je 25 mio EUR.

1. Zaposlitev kadrov je prav tako obvezna komponenta trajnostne rešitve delovanja dveh helikopterskih baz za potrebe medicinskih letov. Za delovanje ene baze 12 ur na dan, 7 dni v tednu, se potrebuje 6 pilotov in 4 letalske tehnike. Za nemoteno delovanje druge baze (baza Maribor) je potrebno dodatno zaposliti 6 pilotov in 4 letalske tehnike. Ker je njihovo usposabljanje dolgotrajno (minimalno dve leti) in ker so v naslednjih dveh letih predvidene upokojitve letalsko tehničnega osebja je potrebno v letošnjem letu zaposliti in začeti usposabljati 6 pilotov in 6 letalskih tehnikov. V zvezi s tem se predlaga rešitev, da vlada sprejme odločitev, da se v letu 2017 zaposli 6 pilotov in 4 letalske tehnike oziroma kandidatov za pilote in letalske tehnike in da se skupaj za 19 uslužbencev ustrezno poveča kadrovski načrt dovoljenih zaposlitev v policiji.

Okvirni mesečni strošek na zaposlenega pilota je od 2.000 do 3.000 EUR bruto na osebo in je odvisen od predhodne usposobljenosti pilota. Okvirni mesečni strošek letalskega tehnika pa med 1.500 in 2.000 EUR bruto v odvisnosti od njegove predhodne usposobljenosti. Torej strošek zaposlitve dodatnega kadra je ocenjen na 252.000 EUR.

Pri tem je potrebno dodati še strošek usposabljanja strokovnega kadra. Enkratni strošek usposabljanja pilota je ocenjen na 70.000 EUR po pilotu in letalskega tehnika na 30.000 EUR po tehniku. V primeru zaposlitve v letu 2017 bi ti stroški nastali v letu 2018 v obsegu 50 % in v letu 2019 v obsegu 50 %. torej v letu 2018 skupaj 300.000 EUR in v letu 2019 skupaj 300.000 EUR.

1. Za normalno delovanje druge baze je potrebna ustrezna infrastruktura na letališču, kjer baza deluje. Analiza kaže, da je trenutna infrastruktura neprimerna in ni skladna z Pravilnikom o pogojih izvajanja HNMP. Ustrezna infrastruktura pomeni, da so prostori za hangariranje, in linijsko vzdrževanje helikopterjev, ter prostori za bivanje letalskega in reševalnega osebja na enem mestu, v skupnem objektu. V zvezi s tem se predlaga trajnejša rešitev, da vlada sprejme odločitev, da se v letu 2017 izpeljejo postopki za izgradnjo ustreznega večnamenskega prostora za hangariranje in linijsko vzdrževanje helikopterjev, ter bivanje letalskega in reševalnega osebja na Letališču Edvarda Rusjana.

V primeru ohranitve trenutnega stanja je letni strošek najema objektov na letališču Edvarda Rusjana ocenjen na 30.000EUR in strošek pristajalnih pristojbin prav tako na 30.000EUR in je odvisen od števila letov.

Strošek investicije v prostor za hangariranje in linijsko vzdrževanje helikopterjev, ter bivanje letalskega in reševalnega osebja, ki bi prinesla trajnejšo rešitev, je ocenjen na 1,4 milijone EUR v letu 2018.

Kot alternativno rešitev je potrebno proučiti rekonstrukcijo obstoječega hangarja z ustrezno dozidavo, katerega lastnica je država.

***SWOT analiza dolgoročne rešitve***

|  |  |
| --- | --- |
| *Prednosti / Strenghts* | *Slabosti / Weaknesses* |
| 1. Nabava novih medicinskih helikopterjev omogoča trajnostno rešitev za helikopterske medicinske lete
2. Nabava novih medicinskih helikopterjev skupaj s nabavo helikopterjev za policijske namene pomeni poenotenje flote, kar nadalje pomeni:
* zmanjšanje obremenitev posadk,
* manjše stroške zalog in vzdrževanja,
* manjše stroške za usposabljanja in preverjanja, ter
* zmanjšanje letalsko varnostnega tveganja
1. Nabava novih medicinskih helikopterjev omogoča pridobitev AOC.
2. Izgradnja ustrezne infrastrukture omogoča trajno in učinkovito delovanje baze v skladu z Pravilnikom o pogojih izvajanja HNMP.
3. Dodatne zaposlitve pilotov in let. tehnikov omogoča dolgoročno normalno delovanje dveh baz
 | 1. Nabava novih medicinskih helikopterjev brez zamenjave starih helikopterjev AB212 in AB412 za policijske namene pomeni:
* dodatne stroške pri vzdrževanju,
* večjo obremenitev posadk z različnimi tipi helikopterjev,
* večje letalsko varnostna tveganja, ipd…
 |
| *Priložnosti / Opportunities* | *Grožnje / Threaths* |
| 1. Nabava novih medicinskih helikopterjev skupaj s helikopterji za policijske namene lahko omogoča količinske popuste
2. Nabava novih medicinskih helikopterjev skupaj s helikopterji za policijske namene lahko omogoča zamenjavo starih helikopterjev AB212 in AB412, ter posledično:
* omogoča prihranke pri zalogah in vzdrževanju,
* zmanjšuje obremenitev posadke z različnimi tipi helikopterjev,
* manjša letalsko varnostna tveganja, ipd…
 | 1. Nepravočasna izbira in nabava novih medicinskih helikopterjev skupaj s postopki izbire lahko traja več kot dve leti.
2. Nepravočasna izbira in nabava novih medicinskih helikopterjev brez dodatnih pravočasnih zaposlitev ne omogoča normalnega delovanja dveh baz in ogroža razpoložljivost helikopterjev za policijsko delovanje
3. Zamuda pri dodatnih zaposlitvah pilotov in let. tehnikov kljub pravočasni dobavi novih helikopterjev ne omogoča normalnega delovanja dveh baz
4. Zamuda pri dobavi medicinskih helikopterjev lahko povzroči pritiske komercialnih prevoznikov
 |

**Kombinacija kratkoročnega in dolgoročnega ukrepanja**

Verjetno pa je kombinirano ukrepanje najbolj racionalno, administrativno najmanj zapleteno. Pri tej metodi bi se kratkoročno in dolgoročno ukrepalo v enem paketu. V skladu s standardi javnega naročanja se poišče ponudnik, ki bo sposoben zagotoviti helikopterje, za premostitveni najem, s čemer se realizira kratkoročni ukrep in v istem paketu pa zagotovi nove helikopterje. Ko so novi helikopterji zagotovljeni se stare helikopterje vrne. Pri tem se lahko uporabi poslovni model finančnega leasinga za celotni paket helikopterjev ali se ta podeli za prvi in drugi del ukrepanja.

Prikaz ocene investicijskih stroškov projekta ob predpostavki, da se za začetek najameta dva helikopterja do dobave treh novih helikopterjev. Časovna komponenta finančnega leasinga je 10 let. Vrednost helikopterja pa je ocenjena na 9M€ brez davka.

***Algoritem ukrepanja***