**Liikluskomisjoni koosoleku**

**protokoll nr 65**

Kliimaministeerium 04.07.2024

Suur-Ameerika 1, Tallinn

Hübriidkoosolek: Microsoft Teams + koosolek

Koosolek algas: 12:30

Koosolek lõppes: 13:55

**Koosolekust võtsid osa:**

Komisjoniliikmed – Andres Urm (Tallinn), Indrek Sirk (vandeadvokaat), Kristen Michal (KLIM), Madis Timpson (JuM), Mart Jesse (LKF), Priit Sauk (TRAM), Riina Sikkut (SoM), Sven Kreek (TTK), Tiit Metsvahi (TalTech).

Asendusliikmed – Indrek Link (SiM), Kalle Toomet (ELVL), Kristi Hallas (PPA).

Sekretär – Villu Vane (TRAM).

Külalisena osalesid koosolekul – Alo Kirsimäe, Joel Jesse, Kaire Zopp, Kai Simson, Kristiina Tilk, Maria Pashkevich, Martin Lengi (TRAM), Argo Lätt (Eesti Perearstide Selts), Anette Mäletjärv, Leena Kalle (SoM), Andres Parmas, Ken Kiudorf (Prokuratuur), Einar Hillep, Krister Tüllinen (JuM), Hindrek Allvee, Margus Tähepõld, Risto Kaljurand (KLIM), Kadi Zavadskis, Marten Leiten (TTJA), Sirle Loigo (PPA), Ülli Reimets (LKF).

**Koosoleku päevakord:**

1. Ülevaade liiklusohutuse olukorrast (Villu Vane, Transpordiamet);
2. Terviseseisund, joobes juhid – tervisetõendi ning juhtimisõiguse peatumine ja peatamine (Margus Tähepõld, Kliimaministeerium);
3. Transpordiameti ennetuskampaaniad, ristmeedia lahendus (Kai Simson, Transpordiamet);
4. Jooksvad küsimused:
	* kergliikurite registreerimine – probleemid ja lahendused (Mart Jesse, Eesti Liikluskindlustuse Fond).

**Koosoleku käik:**

1. **Liiklusohutuse olukord**

Transpordiameti liiklusohutuse osakonna liiklusekspert Villu Vane andis ülevaate liiklusohutusalasest olukorrast ja märkis, et liiklusohutusprogrammi eesmärki silmas pidades ei tohiks viimase kolme aasta keskmisena 12 kuu jooksul liikluses hukkuda enam kui 43 inimest, tegelik hukkunute arv oli 55.

2**024. aasta kuue kuu jooksul[[1]](#footnote-1)** juhtus 707 liiklusõnnetust (2023. aastal 731), neis sai vigastada 799 (831) ja hukkus 23 (28) inimest.

**Joobes mootorsõidukijuhtide osalusel** juhtus 47 (56) liiklusõnnetust ja neis sai vigastada 57 (65) inimest. Joobes juhi osalusel juhtunud liiklusõnnetustes hukkus 2 (10) inimest.

**Kergliikurijuhi** osalusel juhtus 132 (114) liiklusõnnetust, vigastada sai 134 (118) inimest. Kergliikuritega juhtunud õnnetustest oli ühesõidukiõnnetusi 90 (77), kokkupõrkeid 38 (30) ja otsasõite jalakäijatele 1 (6). Õnnetusse sattunud kergliikurijuhtidest olid kained 46% (45%), joobes 37% (29%) ning 17% (26%) juhtudest polnud juhtide seisund teada.

Käesoleva aasta esimese kuue kuu jooksul kasvas **kokkupõrgete** arv 3%, kokkupõrkeid toimus 278 (270), neis sai vigastada 332 (335) ja hukkus 15 (8) inimest.

**Ühesõidukiõnnetuste** arv kasvas 2%, õnnetusi juhtus 289 (283), ühesõidukiõnnetustes sai vigastada 322 (314) inimest ja hukkus 4 (14) inimest.

**Jalakäijatega** juhtunud õnnetuste arv vähenes 14%, õnnetusi oli 113 (132), vigastada sai 116 (134) jalakäijat. Õnnetustes hukkus 3 (6) jalakäijat.

**Eesti Liikluskindlustuse Fondi** andmetel toimus käesoleva aasta esimese viie kuuga 14 680 (13 892) kindlustusjuhtumit, kasv 5,2%. Kindlustatud sõidukite arv kasvas 1,4%, 31.05.2024 seisuga oli kindlustatud sõidukeid 877 448 (865 707).

**Liiklusalaseid rikkumisi** avastati 2024. aasta esimese viie kuu jooksul 37 454 (34 670), avastamine kasvas 8%. Avastatud rikkumistest kohaldati lühimenetlust 21 780 (19 044) korral, lühimenetluse osakaal oli 58% (55%).

Lubatud **sõidukiiruse** ületamisi avastati politseiametnike poolt 14 768 (12 930). Kuni 20 km/h kiiruse ületajaid oli 7204 (5920) ja kiiruse ületajaid 21-40 km/h oli 6897 (6434). Kiiruskaamerate poolt, sh mobiilsed kaamerad, tuvastati 110 729 (96 074) lubatud sõidukiiruse ületamist, avastamine kasvas 15%.

**Turvavarustuse** kasutamisega seotud rikkumisi avastati 1566 (1270) ning kergliiklejate poolt toimepandud rikkumisi 400 (593).

**Joovet** kontrolliti viie kuu jooksul 432 595 (399 197) sõidukijuhil, väljahingatavas õhus alkoholi piirmäära ületanud ja joobes juhte avastati kokku 2453 (2579), sh oli kriminaalses või narkojoobes juhte 842 (833). Joobes ja alkoholi piirmäära ületanud juhtide osakaal oli 0,57% (0,65%) kontrollitutest.

Liiklusjärelevalvele suunatud tööaeg käesoleva aasta esimese viie kuuga oli kokku 185 694 (194 227) tundi.

**Komisjoni otsus**: Võtta ülevaade liiklusohutuse alasest olukorrast teadmiseks.

1. **Terviseseisund, joobes juhid – tervisetõendi ning juhtimisõiguse peatumine ja peatamine**

Kliimaministeeriumi teede- ja raudteeosakonna veondus- ja liiklusvaldkonna juht Margus Tähepõld tutvustas kavandatavaid liiklusseaduse muudatusi, mis on seotud mootorsõiduki juhtide terviseseisundi hindamise, tervisetõendi peatumise ja peatamise ning juhtimisõiguse automaatse peatumisega. Joobes juhtidel ja juhtidel, kes on juhtimiselt kõrvaldatud, sest nende terviseseisund ei vasta kehtestatud nõuetele, peatub tervisetõendi kehtivus automaatselt. Tervisetõendi kehtivuse peatab tervisekontrolli tegija juhul, kui talle teadaolevalt ei vasta tervisetõendi omaja terviseseisund kehtestatud tervisenõuetele. Tervisetõendi kehtivuse peatumisele või tervisetõendi kehtivuse peatamisele järgneb juhtimisõiguse automaatne peatumine.

Kavandatavate muudatuste lühikirjeldus:

**Liiklusohtliku terviseseisundi tõttu juhtimiselt kõrvaldatud ja joobeseisundis juhtide** puhul edastavad POLIS või PRIS infosüsteemid teabe tervise infosüsteemi, tervise infosüsteemis tervisetõend peatub ja info selle kohta edastatakse Transpordiameti liiklusregistrisse ja registris juhi juhtimisõigus peatub. Alkoholi piirmäära ületamise puhul edastab POLIS info tervise infosüsteemi ning tervisekontrolli teostaja saab pöörata järgmisel korralisel tervisekontrolli läbimisel täiendavat tähelepanu juhi võimekusele joobes juhtimisest hoiduda.

**Juhtimisõiguse taastamine**. Alkoholijoobes tabatud juht läbib uue tervisekontrolli ja lisaks läbib alkoholi biomarkerite laboratoorse analüüsi (fosfatidüületanooli ehk Peth analüüs). Narkootilist või psühhotroopselt ainet või muud joovastavat ainet tarvitanud juht läbib uue tervisekontrolli. Juht, kes kõrvaldati juhtimiselt liiklusohtliku terviseseisundi tõttu või kelle tervisetõendi tervisekontrolli tegija peatas, läbib samuti uue tervisekontrolli.

**Tervisekontroll.** Tervisekontrolli tegijale antakse õigus keelduda tervisetõendi andmisest, kui tal ei ole piisavalt terviseandmeid (nt osa olulistest terviseandmetest on patsiendi poolt tervise infosüsteemis suletud ja ei ole tervisekontrolli tegijale nähtavad), mis võimaldavad hinnata isiku terviseseisundi vastavust kehtestatud tervisenõuetele.

**AM-kategooria juhid** peavad läbima tervisekontrolli iga 10 aasta järel (sealhulgas ka enne 1. jaanuari 1993. aastal sündinud juht) ning üle 65-aastane juht iga 5 aasta järel. Lisatakse enne 1. jaanuari 1993. aastal sündinud AM-kategooria mootorsõidukijuhile kohustus tervisetõendit kaasas kanda või elektrooniliselt kättesaadavaks teha liiklusjärelevalve teostajale esitamiseks ning nähakse ette enne 1. jaanuari 1993. aastal sündinud AM-kategooria juhile vastutus kehtiva tervisetõendita juhtimise eest ja tema juhtima lubamise eest.

**Vastutus** juhtimisõiguseta juhtimise eest ja juhtima lubamise eest. Nähakse ette vastutus, kui:

* juhiloa kehtivusaeg on lõppenud;
* saabub mootorsõidukijuhi järgmise tervisekontrolli läbimise tähtpäev ja talle ei ole väljastatud uut kehtivat tervisetõendit;
* tervisetõend on peatunud või peatatud;
* juht on juhtimiselt kõrvaldatud, tema juhtimisõigus peatatud, kehtetuks tunnistatud või ära võetud.

Enne 1. jaanuari 1993. aastal sündinud AM-kategooria mootorsõidukijuhi vastutus ning tema juhtima lubamine:

* AM-kategooria sõiduki juhtimine, kui mootorsõidukijuhi järgmise tervisekontrolli läbimise tähtpäev on möödunud;
* AM-kategooria mootorsõiduki juhtimine ilma kehtiva tervisetõendita, välja arvatud juhul, kui järgmise tervisekontrolli läbimise tähtpäev on möödunud;
* AM-kategooria mootorsõiduki juhtimine isiku poolt, kes on juhtimiselt kõrvaldatud või kelle tervisetõend kehtivus on peatunud või peatatud.

Arutelu:

**Indrek Sirk**: Kas narkootiliste ainete tarvitamise info läheb tervise infosüsteemi ainult sõidukijuhtide kohta? Võiks ju minna kõikide tarvitajate kohta.

**Indrek Link**: Mõte on hea, kuid ilmselt ei ole see ühiskonnale praegu veel vastuvõetav.

**Indrek Sirk**: Karistusregistri andmed on ju avalikud ja seda infot saaksid ka perearstid praegu kasutada. Joobes juht on juba tagajärg, mis vihjab, et inimesel võib olla sõltuvushäire.

**Argo Lätt**: Karistusregistrit perearstid tõepoolest ei vaata ja kas nad seal olevatest paragrahvidest üldse aru saaksid? Kuid seda võimalust tasub proovida, eriti nende patsientide puhul, kes on oma terviseandmed meie eest sulgenud.

**Kristen Michal**: Infosüsteeme saab integreerida nii, et esitatav info on selge ja arusaadav.

**Argo Lätt**: Ma tooksin välja paar perearstide muret või probleemi. Esiteks liiklusmeditsiini komisjonid, millele viidatakse liiklusseaduses ja määrustes. Neid komisjone enam ei ole ja ilmselt ka ei tule. Eriarstide kättesaadavus väheneb ja neil ei ole komisjoniks lihtsalt aega. Seadusandlust tuleb siin kohandada ja viia eluga vastavusse. Ja teisalt – lisaks alkohoolikutele ja narkomaanidele vajavad tähelepanu ka vanurid ja kehvema tervisega inimesed. Ja siin oleks abiks kognitiivsetest testidest, mis tuleks võtta kasutusele. See aitaks oluliselt muuta perearsti tööd efektiivsemaks ja oleks arstidele väga heaks abivahendiks. Kognitiivne test annab objektiivse hinnangu ning aitaks välja sõeluda ohtlikud juhid.

**Kristen Michal**: Kuidas nüüd edasi minna? Ma ei näe esmapilgul midagi, mis võiks takistada kognitiivsete testide kasutusele võtmist. Pakkuge perearstide poolt ka ettepanekuid.

**Argo Lätt**: Oleme andnud arstide poolt tagasisidet ja teeme jätkuvalt koostööd. Kehtiv määrus[[2]](#footnote-2) vajab muutmist.

**Indrek Sirk**: Aga miks praegu arstid kognitiivse võimekuse teste ei kasuta?

**Argo Lätt**: Peaksid olema mingid üldised üleriigilised põhimõtted, kuidas ja milliseid teste kasutada ning millistel juhtudel.

**Sven Kreek**: Testimist peaks rakendama ka neile, kas asuvad juhtimisõigust taotlema. Kõik inimesed ei ole ilmselt võimelised sõidukit juhtima.

**Argo Lätt**: Kutseliste juhtide tervisekontroll peaks ehk toimuma komisjoni ees?

**Joel Jesse**: Kui nüüd komisjone ei ole, kas siis ei teki riski, et perearst leebub ja väljastab tervisetõendi ka siis, kui isiku tervislik seisund ei vasta nõuetele?

**Argo Lätt**: Probleem on. Ja see on laiem – perearst ei saa oma patsiendi suhtes olla ekspertarst. Ka psühhiaatritel on nii, nemad ekspertiisi puhul enda patsiente ei hinda. Kuid täna on see paraku nii, et tervisetõendi annab ikkagi perearst.

**Joel Jesse**: Kui kaugel seaduse muutmise eelnõuga oleme?

**Margus Tähepõld**: Tahame käesoleva aasta teisel poolaastal saata kooskõlastusringile.

**Krister Tüllinen**: Oluline on, et saame ka rakendusaktid paika. Mõju hindamiseks on vaja kokku leppida, millised on meie ootused.

**Andres Parmas**: Tulles korraks tagasi Karistusregistri juurde, siis mõte on iseenesest õige, toetame. Kuid selge on see, et perearstid seal olevast infost täpsel aru ei saa.

**Margus Tähepõld**: See on infosüsteemise vaheline info liikumine ja see on lahendatav.

**Argo Lätt**: Kindlasti ei taha me hakata vastutama alko- ja narkosõltlaste eest, sõltlastega tegelevad psühhiaatrid.

**Kristen Michal**: Juhiluba ei ole põhiõigus, seda ei pea igal inimesel olema. Juht peab vastama teatud kriteeriumitele.

**Indrek Sirk**: Nõudmiste juures tuleb arvestada, et nö „vinti üle ei keera“,. Vastasel juhul hakkavad inimesed varjama ning haiguste puhul võib see tuua raskeid tagajärgi.

**Sirle Loigo**: Eelnõu on väga oodatud, politsei toetab. Kuid see nõuab investeeringuid, eriti IT arendused.

**Margus Tähepõld**: Tervise infosüsteemi arendus on kõige mahukam, nõuab ligi kaks aastat ja maksab palju.

**Kristen Michal**: Kognitiivsete testide läbiviimine iseenesest infosüsteemi ei puuduta. Kuidas me edasi tegutseme?

**Margus Tähepõld**: Meil on eelnõu esimene draft valmis ja töötame edasi. II poolaastal tahame saata kooskõlastusringile.

**Kristen Michal**: Ühiskonnas oodatakse seda. Peame vaatama, mida saame kiiremini teha ja mis ei nõua suuri investeeringuid.

**Komisjoni otsus**: Kliimaministeeriumil jätkata koostöös Sotsiaalministeeriumi ja Justiitsministeeriumi ning Eesti Perearstide Seltsiga liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu ja sellega seotud rakendusaktide väljatöötamist, võttes arvesse päevakorrapunkti arutelus käsitletud täiendavaid aspekte.

1. **Transpordiameti ennetuskampaaniad, ristmeedia lahendus**

Transpordiameti kommunikatsiooniosakonna juhataja Kai Simson märkis, et 2024. aastal oli neli suurt liiklusohutusalast kampaaniat:

* kõrvalised tegevused – „Kui oled roolis, pane telefon puhkama“ (märts-aprill);
* asulaväline kiirus – „Õige kiirusega võidad“ (mai-juuli);
* joove – „Eesti kõige kõvem mees“ (juuni-august);
* talvised teeolud – „Talv on teel. Vali ohutu sõidukiirus“ (november-jaanuar);

Lisaks neljale kampaaniale oli väiksemas mahus ka elektritõukerataste ohutuskampaania, seda siis ainult fillerina ehk eksponeerimisel tasuta reklaampindadel.

Liiklusohutusprogrammi elluviimiskavas on 2024-2025 aastaks nähtud ette järgmised tegevused:

* lubatud piirkiirusest kinnipidamist ja ohutu sõidukiiruse valikut toetav teavitus – loovlahendus asulavälise kiiruse kampaaniaks saadud 2023. Kampaaniat võimalik eetrisse panna 2024–2026.

Tulemus: saavutatakse küsitlusuuringu põhiselt tegevusele püstitatud eesmärgid. Kampaania märgatavus on sihtgrupis vähemalt 65%;

* autoroolis kõrvaliste tegevuste (nutiseadmed, suitsetamine jms) vähendamist toetav teavitus – „Kui oled roolis, pane telefon puhkama“ kolmandat ja viimast korda eetrisse aastal 2024. Uus lahendus vajalik 2025 alates.

Tulemus: saavutatakse küsitlusuuringu põhiselt tegevusele püstitatud eesmärgid. Kampaania märgatavus on sihtgrupis vähemalt 65%;

* joobetunnustega ja alkoholi mõju all sõiduki juhtimise vähendamist toetav teavitus – Uus lahendus 2024 (saab kasutada kuni 2026).

Tulemus: saavutatakse küsitlusuuringu põhiselt tegevusele püstitatud eesmärgid. Kampaania märgatavus on sihtgrupis vähemalt 65%;

* sotsiaalteavitused liikluskäitumise probleemteemadel – kriitilised teemad: tõukerattad; droonid. Loovlahendused puuduvad ja ei saanud sel aastal välja.

Tulemus: saavutatakse küsitlusuuringu põhiselt tegevusele püstitatud eesmärgid;

* liiklusohutusalase saate tootmise jätkamine – saade hangitud ja eetris kuni aprill 2024. Vaja uut lahendust.

Tulemus: liiklusohutusalane saatesari on toodetud ja vaatajatele kättesaadavaks tehtud. Saavutatakse kokkulepitud kontaktide arv sihtrühmas.

2023. aastal viis TRAM läbi viis suuremat kampaaniat:

* kõrvalised tegevused – „Kui oled roolis, pane telefon puhkama“ (märts-aprill);
* elektritõukerattad, koostöökampaania Boltiga – „Kui tõuksiga, siis üksi, kainelt ja rahulikult“ (mai-juuli);
* joove – „Sul on selgroogu“ (juuni-august);
* asulakiirus – „Naudi sõitu. Aeglasemalt on mõnusam“ (september-oktoober);
* talvised teeolud – „Talv on teel. Vali ohutu sõidukiirus“ (november-jaanuar).

Ristmeedia lahendus on televisiooni, raadiot ja online meediat hõlmav ja laiemale Eesti elanikkonnale suunatud teavitustegevus ohutusalase teadlikkuse tõstmiseks. Ristmeedia koondkokkuvõte mai 2022 kuni aprill 2023.



Kontakte oli kokku 4 347 679, sh online meedia artiklid 408 079, raadio 461 600 ja televisioon 3 478 000.

Arutelu:

**Kristen Michal**: Kui suur Teie käesoleva aasta eelarve?

**Kai Simson**: Peame saama hakkama 260 000 euroga.

**Komisjoni otsus**:

Võtta informatsioon Transpordiameti ennetuskampaaniatest ja ristmeedia lahendusest teadmiseks.

1. **Jooksvalt** **- kergliikurite registreerimine, probleemid ja lahendused**

Eesti Liikluskindlustuse Fondi juhatuse esimees Mart Jesse märkis, et alates 1. detsembrist 2024 jõustuvate liikluskindlustuse seaduse muudatuste kohaselt tuleb liikluskindlustuse leping sõlmida iga üksnes mootori jõul liikuva maismaa sõiduki ja selle haagise suhtes, mille valmistajakiirus ületab 25 kilomeetrit tunnis või valmistajakiirus ületab 14 kilomeetrit tunnis ning täisvarustusega sõiduki mass ilma veoseta ja juhita on suurem kui 25 kilogrammi, st tähendab, et ka palju kergliikurid tuleb kindlustada. Lisaks kergliikuritele on teedel juba täna sõidukid, mis omadustest lähtuvalt tuleks kindlustada, kuid seda ei saa teha – tasakaaluliikurid, võimsad ja kiired kergliikurid, elektrilised rulad jne. Nendega kaasnevad paraku probleemid:

* kindlustusvõtja - raske tuvastada, kas sõiduk on vaja kindlustada või mitte;
* kindlustusandja - probleemid sõiduki identifitseerimisega kindlustamisel ja ka hiljem kahju käsitlemisel;
* kannatanu - raske tuvastada, kas kahju põhjustati kindlustuskohustusega sõidukiga või mitte;
* politsei - raske tuvastada, kas tegemist on kindlustuskohustusega sõidukiga või mitte.

Need sõidukid on tulnud selleks, et jääda ja neid tekib järjest juurde. Aastate eest olid probleemid mopeedidega, kuid ennekõike läbi registreerimiskohustuse need lahenesid. Paar viimast aastat on VV liikluskomisjon olnud tunnistajaks probleemidele seoses „kergliikuritega“. Meedias kajastatakse õnnetusi pea igapäevaselt. Mitmed riigid on ette näinud nende sõidukite registreerimiskohustuse, nt. Läti, Saksa. Paljud riigid arutavad seda. Registreerimis- ja kindlustuskohustus kaotab enamuse probleemidest ning meie ettepanek oleks võtta kindlustuskohustusega sõidukite registreerimise kohustus arutelu alla ja viia liiklusseadus vastavusse reaalse eluga.

Arutelu:

**Kristen Michal**: LKF ettepanek oleks siis muuta liiklusseadust ja näha ette kergliikurite registreerimine?

**Mart Jesse**: Põhimõtteliselt jah, see peaks ju olema teostatav.

**Kristi Hallas**: Küsimus on sõidukites, millega ei tohi teeliikluses osaleda. Neid ei saa registrisse kanda, see muudaks need sõidukid legaalseteks, seda aga ei tohiks teha.

**Sirle Loigo**: Kergliikurite suurimaks lubatud sõidukiiruseks 25 km/h ja me ei tohi lubada jalakäijatega samasse liikumisruumi suurema kiirusega sõidukeid.

**Mart Jesse**. Kuid selliseid sõidukeid tohib müüa, nad on olemas ja osalevad liikluses. Kuidagi peab selle probleemi lahendama.

**Margus Tähepõld**: Nende müümisel peab olema märge, et nendega ei tohi tavaliikluses osaleda. Ja kui me nad registreeriksime, siis see ei hoia ju ära võimalikke õnnetusi.

**Riina Sikkut**: Noorte seas on levinud veipimine. Ka see on keelatud ja müük piiratud, kuid seda tehakse. Mis nendesse sõidukitesse puutub, siis kas hakkame registreerima või kontrollima ja sanktsioneerima, peame suuna valima.

**Margus Tähepõld**: Olemuslikult on tegemist mootorsõidukitega, nende vastavust ei ole hinnatud ja neid ei saa registreerida ehk registreerida ei saa sõidukeid, mida liikluses ei ole lubatud kasutada.

**Mart Jesse**: EL direktiivi kohaselt peavad kõik sõidukid, mis vastavad direktiivi nõuetele, olema kindlustatud. Ka need võimsamad ja kiiremad kergliikurid. Direktiivist ei saa me mööda vaadata.

**Indrek Sirk**: Mopeedidega läks nii, et registreerimiskohustusega nende arv liikluses oluliselt vähenes. Ja nüüd kaasnevad nendega teised probleemid. Peame jõudma kokkuleppele, kas me lubame nõuetest kiiremate ja raskemate kergliikurite kasutamist või ei.

**Kristen Michal**: See on teema, mida tuleb veel arutada ja peame selle juurde veel tagasi tulema.

**Komisjoni otsus**:

Võtta informatsioon kergliikurite kindlustamise ja registreerimisega kaasnevate probleemide kohta teadmiseks.

Järgmine liikluskomisjoni koosolek toimub kolmapäeval, 30. oktoobril.

Koosolekut juhatas komisjoni esimees: Kristen Michal

Protokollis: Villu Vane

1. Liiklusõnnetuste statistikas on toodud 2024. aasta kuue kuu esialgsed arvud. Tegelikud liiklusõnnetuste ja vigastatute arvud on tõenäoliselt suuremad, kuna kolmandaks kuupäevaks ei olnud veel kõikide liiklusõnnetuste andmed andmebaasi sisestatud. [↑](#footnote-ref-1)
2. Mootorsõidukijuhi ja mootorsõiduki juhtimisõiguse taotleja ning trammijuhi ja trammi juhtimisõiguse taotleja tervisekontrolli tingimused ja kord ning tervisenõuded, sealhulgas meditsiinilised vastunäidustused, mille korral mootorsõiduki ja trammi juhtimine ei ole lubatud [↑](#footnote-ref-2)