

Liikluskomisjoni koosoleku protokoll nr 62

Kliimaministeerium
Suur-Ameerika 1, Tallinn
Hübridkoosolek: Microsoft Teams + koosolek

13.11.2023

Koosolek algas: 14:00
Koosolek lõppes: 15:50

Koosolekust võtsid osa:

Komisjoniliikmed – Andres Urm (Tallinn), Egert Belitšev (PPA), Indrek Sirk (vandeadvokaat), Rait Pihelgas (ELVL), Kalle Laanet (JuM), Kersten Kattai (Eesti Autoettevõtete Liit), Kristen Michal (KLIM), Mart Jesse (LKF), Priit Sauk (TRAM), Riina Sikkut (SoM), Sven Kreek (TTK), Tiit Metsvahi (TalTech).

Asendusliikmed – Liia Varend (HTM).

Sekretär – Villu Vane (TRAM).

Külalisena osalesid koosolekul – Eliise Kuus, Mait Klein, Margus Tähepõld, Risto Kaljurand (KLIM), Alo Kirsimäe, Joel Jesse, Kati Tamtik, Maria Pashkevich (TRAM), Kristiin Mikko, Leena Kalle, Triin Toomesaar (SoM).

Koosoleku päevakord:

1. Ülevaade liiklusohutuse olukorrast (Villu Vane, Transpordiamet);
2. Ülevaade tervisetõendite väljastamisest eakatele juhtidele naaberriikides (Leena Kalle, Sotsiaalministeerium);
3. Ülevaade liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2024–2025 eelnõust ja 2024. aasta tegevuste muutmissetpanekud (Alo Kirsimäe, Transpordiamet);
4. Liikluskomisjoni töö korraldus (Villu Vane, Transpordiamet);

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 44 inimest, tegelik hukkunute arv oli 54.

2023. aasta kümne kuu jooksul juhtus 1472 liiklusõnnetust (2022.a kümne kuuga 1523), neis sai vigastada 1648 (1696) ja hukkus 46 (40) inimest.

Joobes mootorsõidukijuhtide osalusel juhtus 99 (116) liiklusõnnetust, neis sai vigastada 120 (138) ja hukkus 8 (13) inimest.

Kergliikurijuhi osalusel juhtus 306 (337) liiklusõnnetust, vigastada sai 316 (344) inimest. Kergliikuritega juhtunud õnnetustest oli ühesõidukiõnnetusi 213 (243), kokkupõrkeid 76 (81) ja otsasõite jalakäijatele 17 (8). Õnnetusse sattunud kergliikurijuhtidest olid kained 45% (50%), joobes 34% (31%) ning 21% (18%) juhtudest pole juhtide seisund teada.

2023. aasta kümne kuu jooksul kasvas **ühesõidukiõnnetuste** arv 2%, õnnetusi juhtus 650 (639), ühesõidukiõnnetustes sai vigastada 700 (688) ning hukkus 21 (15) inimest.

Jalakäijatega juhtunud õnnetuste arv vähenes 9%, õnnetusi oli 218 (239), vigastada sai 216 (243) jalakäijat. Õnnetustes hukkus 10 (9) jalakäijat.

Kokkupõrgete arv vähenes käesoleval aastal 9%, toimus 521 (573) kokkupõrget, neis sai vigastada 644 (692) ja hukkus 13 (16) inimest.

Eesti Liikluskindlustuse Fondi andmetel toimus käesoleva aasta kümne kuu jooksul 27 824 (27 852) kindlustusjuhtumit. Kindlustatud sõidukite arv kasvas 1%, käesoleval aasta 30. oktoobri seisuga oli kindlustatud sõidukeid 857 666 (846 040).

Liiklusalaseid rikkumisi avastati 2023. aasta kümne kuu jooksul 69 714 (66 911), avastamine kasvas 4%. Avastatud rikkumistest kohaldati lühimenetlust 35 910 (33 252) korral, lühimenetluse osakaal oli 52% (50%).

Lubatud **sõidukiiruse** ületamisi avastati politseiametnike poolt 28 388 (28 040). Kuni 20 km/h kiiruse ületajaid oli 12 124 (12 243) ja kiiruse ületajaid 21-40 km/h oli 14 688 (14 232). Kiiruskaamerate poolt, sh mobiilsed kaamerad, tuvastati 223 775 (263 059) lubatud sõidukiiruse ületamist, avastamine vähenes 15%.

Turvavarustuse kasutamisega seotud rikkumisi avastati 2651 (2492) ning kergliiklejate poolt toimepandud rikkumisi 1405 (2563).

Joovet kontrolliti kümne kuu jooksul 826 296 (767 149) sõidukijuhil, väljahingatavas õhus alkoholi piirmäära ületanud ja joobes juhte avastati kokku 5381 (5635), sh oli kriminaalses või narkojoobes juhte 1786 (2042). Joobes ja alkoholi piirmäära ületanud juhtide osakaal oli 0,65% (0,73%) kontrollitutest.

Liiklusjärelvalvele suunatud tööaeg käesoleva aasta kümne kuu jooksul oli kokku 370 671 tundi.

Arutelu:

Mart Jesse: Vahe liiklusohutusprogrammi eesmärgi ja tegeliku olukorra vahel muutub üha suuremaks, liiklusesse on lisandunud kergliikurid ning tõenäoliselt jääb eesmärk täitmata. Võib olla peaks programmi eesmärki hukkunute osas korrigeerima?

Egert Belitšev: Ma tahaksin rõhutada, et kuigi töötundide arv liiklusjärelvalve on vähenenud, siis avastatud liiklusnõuete rikkumise arv on seejuures kasvanud.

Indrek Sirk: Joobe puhul on kasvanud kontrollitud juhtide arv ja veidi ka nende juhtide arv, kellel tuvastati väike alkoholi piirmäära ületamine, samal ajal kriminaalses joobes juhtide arv vähenes. Alkoholi piirmäära vähesel määral ületanud juhtidel harilikult liikluskäitumine ei muutu ja neid enamasti avastataksegi „kõik puhuvad“ politseioperatsioonide käigus.

Villu Vane: Mis puudutab kergliikureid, siis nendega juhtunud õnnetustes on surmajuhumeid õnneks seni olnud vähe ja kergliikurite lisandumine hukkunute arvu ei ole mõjutanud. Ning kuna praeguse liiklusohutusprogrammi lõpuni on jäänud veel vaid kaks aastat, siis ilmselt ei ole mõtet eesmärki hukkunute osas korrigeerida. Eesmärk võib olla ambitsioonikas.

Komisjoni otsus: Võtta ülevaade liiklusohutuse alast olukorrast teadmiseks.

2. Ülevaade tervisetõendite väljastamisest eakatele juhtidele naaberriikides

Sotsiaalministeeriumi tervisesüsteemi arendamise osakonna nõunik Leena Kalle märkis, et elame ajas, kus meil on vananev rahvastik. See tähendab, et liikluses on üha rohkem vanemaealisi autojuhte. Praegune eakate juhtide tervises seisundi hindamise protsess on lünklik ja seda tuleks kaasajastada. Euroopa Komisjoni soovitusel vanemaealistele autojuhtidele suunatud liiklusohutusmeetmete väljatöötamiseks nenditakse, et vanemaealiste autojuhtide grupis on suurem suremus, mis on tingitud nende piiratud funktsionaalsusest ja füüsilisest haavatavusest. Komisjoni soovitusel sisaldavad sõidukite ohutuse parandamist, üldise hariduse parandamist ja koolituste pakkumist, infrastruktuuri parandamist, juhiabisüsteemide kasutamist, juhtimise sobivuse hindamist ja strateegiat, mis suunab juhikarjääri õigeaegse lõpetamiseni.

Lühiülevaade naaberriikide praktikast.

Soome. Lähtutakse põhimõttest, et terve inimene, kes on harjunud sõidukit juhtima, ei ole liikluses risk. Vananemine toimub individuaalselt ja ainult vanus ei määra, kas inimene võib sõitmist jätkata või mitte. Sõiduuskuste säilitamist tuleks soodustada seni, kuni tervis seda võimaldab. Vananemise tähtsus liiklusohutuse seisukohalt hakkab kasvama alates 65. eluaastast ning alates 70. eluaastast suureneb oluliselt õnnetuste oht. Soomes on:

- eakatel juhtidel kohustuslik tervisekontroll;
- juhilubade 1. grupis on nõutav tervisekontroll pärast 70-aastaseks saamist ja seejärel vähemalt iga viie aasta järel (lisaks laiendatud tervisearuanne);
- juhilubade 2. grupis on tervisekontroll nõutav 68-aastaseks saamisel ja pärast seda vähemalt iga kahe aasta järel;
- vajadusel tervisekontrolli intervalli muudetakse;
- vajadusel uuringuid:
 - tervisepõhine sõiduvõime hindamine autokoolis;
 - eriarsti hinnang;
- arstil on õigus määrata suuline juhtimiskeeld.

Politsei roll lähtuvalt juhi tervisest:

- tervisekontrolli väljavõte tuleb esitada kahe kuu jooksul pärast 50-, 55-, 60- ja 65-aastaseks saamist;
- arst edastab teatise otse politseile;
- politseil õigus nõuda laiendatud väljavõtet tervise hindamisest;
- õigus suunata juhti tervisekontrolli;
- ajutine juhtimiskeeld ja korraldus tõendi esitamiseks;

Soodsam ühistransport üle 70-aastastele pensionäridele.

Soome liiklusohutusstrateegia aastateks 2022–2026 kohaselt pakutakse eakatele vabatahtlikke kursusi ja koolitusi sõiduuskuste säilitamiseks ja teadmiste suurendamiseks uutest liiklusreeglitest. Vanemate inimeste osatähtsus maanteeliikluses kasvab veelgi ja säilitades eakate sõiduuskusi, paraneb nii eakate kui ka teiste juhtide liiklusohutus. Sihtrühmaks on eelkõige vanemad mehed, kelleni jõudmine on keskmisest keerulisem.

Norra tingimused

- Tervisetõend esitatakse:
 - juhiloa esmasel taotlemisel;
 - 2. ja 3. grupi juhiloa taotlemisel või esmakordsel uuendamisel;
 - juhiloa laiendamisel teise juhilubade grupi;

- juhiloa tähtajalisel uuendamisel;
- juhiloa uuendamisel pärast 80. eluaastat, iga 3 aasta tagant.
- Teavitamise kohustus, suuline juhtimiskeeld.

Norra üldine kontseptsioon: kõik vanemaealised juhid ei kaota oma juhtimisvõimet, kuid vastutada tuleb juhi ohutuse eest ning regulaarselt peab hindama juhi tervislikku seisundit – vastutus on juhil endal.

- Vajadusel Maanteeameti sõiduhinnang;
- Teavitamise kohustus (riigihaldur igas KOV-s);
- Riigihaldur teavitab politseid;
- Politsei otsus juhilubade äravõtmiseks;
- Soodsam ühistransport üle 67-aastastele pensionäridele.

Norra riiklikus liiklusohutuse tegevuskavas 2022–2025 on tegevustena märgitud:

- juhilubade tervisenõuete täitmise tagamine, keskendutakse juhtidele vanuses alates 80. eluaastat;
- suurendada osalust täienduskursustel Bilfører 65+ (“Autojuht 65+”);
- arendatakse Bilfører 65+, keskendudes teemadele: juhi tugisüsteemid, teede tehniline projekteerimine, digitaalsed märgid ja uued infosüsteemid;
- Norra liiklusohutuse nõukogu koostab juhendamaterjale eakatele juhtidele.

Läti, Inglismaa, USA – riigiti on veidi erinev käsitlus tervisenõuete osas, kuid üheski riigis ei ole seatud vanuselist ülempiiri. USA-s automaatne juhilubade peatamise süsteem raske liiklusrikkumise korral, Inglismaal ohutu sõitmise toetamise strateegia vanemaealistele autojuhtidele.

Erinevate riikide üldised soovitusel vanemaealiste liiklusohutuse käsitlemiseks:

- vanus ei tohi olla argument – võib viia depressiooni, sotsiaalse elu kaotamiseni, põhivajaduste mitterahuldamiseni;
- toetada turvalisust;
- ennetamine – sh varajane rääkimine, et inimene jõuaks valmistuda, otsus endal lähedaste toetusega;
- tervisliku eluviisi toetamine;
- infrastruktuuri tugevdamine – vajaduste katmine;
- lähedaste toetus;
- erinevad teavituskampaaniad, infomaterjalid, koolitused.

Euroopa Komisjoni ettepanek – kohustus üle 70-aastastel autojuhtidel iga viie aasta järel juhiluba uuendada. Saksamaa ja Austria on sellele vastu. Teised liikmesriigid, kus juba kehtivad rangemad tervisekontrolli reeglid, pelgavad, et uued nõuded toovad kaasa kehtivate reeglite nõrgenemise.

Kuidas edasi? Sotsiaalministeeriumi tööplaanis 2024. aastaks on kirjas: „Tervisetõenditega seoses tervikpildi loomine, sh tänase õigusruumi kaardistus, muutmist vajavate ettepanekute kaardistus ning kokkupuutepunktide leidmine, ettepanekud edasisteks tegevusteks“. Vanemaealiste autojuhtide tervisetõendite teema (sh automaatne peatamine, kehtetuks tunnistamine) on üks osa eespool nimetatud tegevustest.

Arutelu:

Kristen Michal: Soome ja Norra on erinevaid meetmeid rakendanud, kas on ka statistikat või riikidevahelist võrdlust, mis näitaks meetmete mõju liiklusohutusele? Üldiselt on ju meetmete mõju ilmselt võimalik hinnata, kui need ajalises korrelatsioonis langevad kokku. Seda võiks tulevikus vaadata – kas peale meetmete rakendamist vanemaealistega juhtuvate õnnetuste arv väheneb.

Maria Pashkevich: Norra võiks olla näiteks, liiklusohutust ja eakate juhtide ohutust silmas pidades on Norra Euroopa üks ohutumaid riike.

Kalle Laanet: Kuidas sarnaste meetmete rakendamine mõjutab meie arstiabi kättesaadavust üldiselt? Meil on tervisetõendi väljastamine haldusotsus, mida saab kohtus vaidlustada, kas mujal samuti?

Leena Kalle: Seda ma oma ülevaates ei uurinud.

Riina Sikkut: Perearstide koormus on suur ja arste on vähe. Kui me hetkel nüüd peaksime tervisetõendite väljastamise süsteemi muutma, siis on selle mõju suur. Kuid me ei plaani hetkel perearstide koormust suurendada.

Sven Kreek: Mingi aeg tagasi toimusid meil eakatele mõeldud koolitused, nüüd neid enam ei tehta. Nagu kuulsime, on mitu riiki seadnud eakatele juhtidele mõeldud koolituste korraldamise eesmärgiks.

Maria Pashkevich: Transpordiamet korraldas neid koolitusi. Kuid nendest võtsid osa juhid, kellel koolituse järele vajadust ei olnud, lisaks oli koolituste korraldamine suhteliselt kallis. Sihtrühma koolitustele saada oli aga raske, seetõttu me neid hetkel ei korralda.

Indrek Sirk: Olen nõus, vabatahtlikud koolitused ei jõua sihtrühmani. Kui liiklusest on tabatud juht, kelle tervises seisund ei vasta nõuetele, kuidas siis see info jõuaks perearstini? Selles on probleem!

Riina Sikkut: Nõus, tagasiside perearstile peaks olema. Kuid oleme saavutanud usalduse perearstide vastu ja täna ei taha me seda lõhkuda, tehes perearstist järelevaataja.

Egert Belitšev: Arst ju hindab konkreetse inimese tervises seisundit ja otsustab, kas inimene võib sõidukit juhtida või mitte ning annab välja tervisetõendi. See ei löhu ju usaldust.

Indrek Sirk: Kui me teame, et mingi konkreetne liiklusõnnetus juhtus terviserikke tõttu ja juhile on äsja väljastatud tervisetõend, siis me peaksime seda uurima.

Riina Sikkut: Liiklusõnnetuse puhul võiks info liikuda perearstini, kuid hetkel selline tagasiside puudub.

Kristen Michal: Kuid kui perearst saab teada, et isik ei tohiks enam rooli istuda, siis ei saa arst ju hetkel ise midagi teha? Ta peaks isiku vastuvõtule kutsuma ja talle uue, „Ei“ otsusega tervisetõendi väljastama?

Riina Sikkut: Jah, nii see on. Kuid põhimõtteliselt ei saa perearst suurt midagi teha.

Egert Belitšev: Meil ei ole mingit soovi juhtimisõigust peatada. Ning asi ei ole ainult eakates juhtides, vaid laiem. Tervisetõendite väljastamise praegune süsteem ei arvesta tervises seisundi võimaliku halvenemisega. Me võtame roolist isiku, kelle tervises seisund ei luba tal sõidukit juhtida, viime arsti juurde, kes hindab tema seisundit ja väljastab tõendi, et ta ei tohi juhina liikluses osaleda. Kuid tegelikult ei muuda see midagi, juhi tervisetõend kehtib endiselt.

Kalle Laanet: Perearst ei pruugi teada, et tervisetõend on haldusakt. Eesti on väike ning see annab tunda. Perearst annab tervisetõendi välja ikka, kas kaastundest või näiteks põhjusel, et inimene peab ju liikuma saama.

Sven Kreek: Lisaks enda haiguslugude kinni panemise teema. Tegelikult ei tohiks juhul, kui mingid andmed on kinni pandud, üldse tervisetõendit väljastada.

Indrek Sirk: See on ühiskondliku diskussiooni teema. Relvaloa või juhi tervisetõendi taotlemisel ei tohiks olla kinni kaetud andmeid. Samuti saab ju kehtestada tingimuse, et kui põhjustasid raske õnnetuse, siis juhi tervisetõend kaotab kehtivuse ja juht peab minema uuesti arsti juurde. See tõstaks ka arsti vastutustunnet. Mis seisus on kriminaalses joobes juhi tervisetõendi ja juhtimisõiguse automaatse peatumise kavatsus?

Riina Sikkut: Meie mõte oligi, et vanus iseenesest ei ole mõjutegur, oluline on ikka isiku tervises seisund. Sellest tuleb lähtuda ja tervisetõendile tuleb anda väärtus. Andmete kinnipanek ja selle otsustamine on omaette laiem teema ja seotud usaldusega.

Joel Jesse: Liiklusseaduse § 102 on loetelu, kes võib tervisetõendi väljastada. Kui selle väljastab arst või meditsiini asutus, keda ei ole toodud loetelus, siis ei saa seda „Ei“ otsusega

võrdsustada ega selle alusel isiku juhtimisõigust peatada. Liiklusseaduse muutmise seadusega tahame juhtimisõiguse peatamise otsuse kättetoimetamise protsessi lihtsustada.

Mart Jesse: Mulle meeldisid ettekandes toodud Skandinaavia riikide nõ pehmed väärtused, nt arsti nõuanded ja soovitusel, mis läheksid digilukku.

Kalle Laanet: Karistusseadustiku ja liiklusseaduse muutmise seaduse eelnõu väljatöötamise kavatsus – joobes mootorsõidukijuhil juhtimisõiguse peatamine, tervisetõendi kehtetuks tunnistamine ja selle uuesti taastamine on kooskõlastusringi läbinud ja me läheme sellega edasi.

Egert Belitšev: Juhtimisõiguse peatamine seoses terviseseisundi mittevastamisega on meie jaoks probleem. Eksperti otsuse alusel võime isiku kinni pidada, kuid juhtimisõigust peatada ei saa!

Riina Sikkut: Siin on tõesti probleem ja peame sellega edasi minema. Oleme sellega arvestanud järgmise aasta tööplaani koostamisel.

Kristen Michal: Sotsiaalministeerium läheb selle teemaga edasi ja meie oleme valmis koostööks.

Komisjoni otsus: Võtta esitatud informatsioon teadmiseks.

Sotsiaalministeerium jätkab tervisetõenditega seoses tervikpildi loomist, sh tänase õigusruumi kaardistamist, muutmist vajavate ettepanekute kaardistamist ning kokkupuutepunktide leidmist ja koostab ettepanekud edasisteks tegevusteks. Vajadusel kaasab Sotsiaalministeerium Kliimaministeeriumi, Siseministeeriumi ja Justiitsministeeriumi ning nende valitsemisala ametite esindajaid.

Sotsiaalministeerium tutvustab teema arenguid 2024. aastal liikluskomisjoni istungil.

3. Ülevaade liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2024–2025 eelnõust ja 2024. aasta tegevuste muutmissettepanekud

Transpordiameti liiklusohutuse osakonna liiklusohutuse strateegialoome juht Alo Kirsimäe märkis, et liiklusohutusprogrammi kohane eesmärk – hukkunute ja raskelt vigastatute arv kolme aasta keskmisena ei tohiks olla 2024. aastal hukkunute puhul suurem kui 42 ja vigastatute osas suurem kui 309 ning 2025. aastal vastavalt mitte üle 40 hukkunu ja 302 raskelt vigastatu. 2024-2025 elluviimiskava üldandmed:

- 18 meedet ja 114 tegevust;
- 17 erinevat vastutajat;
- eelarve 6 598 000;
 - sellest RESis kaetud 1 969 000;
 - täiendavate vahendite vajadus 4 629 000;
- THK lisavajadus 21 300 000;
- 18% tegevustest puudutab sõidukiirust.

LOP elluviimiskava eelnõu kohaselt jagunevad 2024. aasta tegevused järgmiselt:

Vastutav	HTM	JuM	KLIM	TRAM	TTJA	REM	PPA	SM
Tegevusi, neist:	4	1	5	62	5	2	6	9
- vastutav soovib lükata tegevuse täitmise edasi		1						3
- prognoositakse osalist täitmist				5				
- RESis rahastuseta		1		10			1	

Kohalike omavalitsuste tegevused:

Vastutav	KOV kõik (va väikesaared)	Tallinna LV	Tartu LV	Narva LV	Pärnu LV
Tegevusi	7	täiendavalt 2	täiendavalt 2	täiendavalt 2	täiendavalt 2

VV liikluskomisjon asus 29.04.2017 koosolekul seisukohale, et :

- seatud eesmärkide saavutamiseks on oluline kõigi elluviimiskavas ettenähtud tegevuste tähtaegne rakendamine;
- tegevuse ära jätmise võib mõjutada sageli ka teiste osapoolte tegevuste täitmise võimalikkust;
- elluviimiskavas kokku lepitud tegevuste ära jätmise ainult vastutaja otsusega ei ole jätkusuutlik. Kui tekib vajadus mõne tegevuse ära jätmiseks, tuleb see eelnevalt läbi arutada liikluskomisjoni koosolekul.

Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava **2024. aasta tegevuste edasilükkamise taotlused.**

Justiitsministeerium taotleb ühe tegevuse edasilükkamist:

1.7.1¹ Kriminaalses joobes juhi tervisetõendi ja juhtimisõiguse automaatne peatumine.

Tulemus: Välja on töötatud kriminaalses joobes juhtidel automaatse tervisetõendi peatumise ja täiendava tervisekontrolli läbimise lahendus.

Sotsiaalministeerium taotleb kolme tegevuse edasilükkamist:

1.7.2² Teostatakse ärianalüüs, et töötada välja IT süsteem, mis juhtimisvõimekust mõjutava tervise seisundi tuvastamise korral teavitab perearsti tervisetõendi peatamise või ennetähtaegse tervisekontrolli vajadusest.

Tulemus: Kaardistatud on muudatuste vajadused seoses IT süsteemi välja töötamisega, mis on seotud juhtimisvõimekust mõjutava tervise seisundi tuvastamisega.

1.7.3.2¹ Mootorsõidukijuhi erakorralisse ja täiendavasse tervisekontrolli suunamiseks rakendusaktide koostamine ja olemasolevate täiendamine.

Tulemus: Mootorsõidukijuhi erakorralisse ja täiendavasse tervisekontrolli suunamiseks rakendusaktide koostamine ja olemasolevate täiendamine.

1.7.4¹ Vabariigi Valitsuse 16. juuni 2011. a määruse nr 80 „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“ muutmise eelnõu koostamine.

Tulemus: Vabariigi Valitsuse 16.06.2011. a määruse nr 80 muutmise eelnõu, mis täpsustab taotleja tervisekontrolli tingimusi isiku sõltuvushäire hindamisel ja perearstide toiminguid, kui tervisetõendit taotleb sõltuvushäire kahtlusega isik, on Vabariigi Valitsusele kinnitamiseks esitatud.

Liiklusohutusprogrammi elluviimiskava aastateks 2024–2025 on kooskõlastamisel Kliimaministeeriumis.

¹ Tegevused nähti ette kehtivas (2020-2023) elluviimiskavas, kuid jäid täitmata. Olulise tõttu neist ei loobutud vaid nähti uuesti ette LOP 2024-2025 elluviimiskava eelnõus.

² Tegevus nähti ette kehtivas (2020-2023) elluviimiskavas, kuid seda ei täidetud. LOP 2024-2025 elluviimiskava eelnõu tarbeks muudeti sõnastust.

Arutelu:

Einar Hillep: Justiitsministeeriumi probleem on selles, et meil ei ole rahalist katet nende tegevuste osas, mida tahame edasi lükata.

Alo Kirsimäe: Tegevus näeb ette õiguslike eelduste väljatöötamise. Lisarahastus on vajalik tehniliste eelduste loomiseks, mille ulatus selgub eelnõu menetlemise käigus Riigikogus. Seega ei ole viide rahastuse puudumisele selles etapis asjakohane.

Kristen Michal: Eelmise punkti arutelu andis teadmise, et tervises seisundiga seotud teemad nõuavad töötavaid lahendusi. Detailid arutame täiendavalt läbi asjakohaste ministritega.

Komisjoni otsus: Võtta informatsioon teadmiseks.

Kliimaministeerium jätkab läbirääkimisi Sotsiaalministeeriumi ja Justiitsministeeriumiga ning koordineerib vajalikke tegevusi liiklusohutusprogrammi elluviimiskava 2024–2025 kinnitamiseks.

4. Liikluskomisjoni töö korraldus

Transpordiameti liiklusohutuse osakonna liiklusekspert, liikluskomisjoni sekretär Villu Vane märkis, et käeoleva aasta alguses vahetus pea pool liikluskomisjoni koosseisust – vahetusid valitsuse liikmed ning ametite peadirektorid. Soovides saada tagasisidet komisjoni töö kohta, palus liikluskomisjoni sekretär komisjoni liikmetel (ja valitsuse liikmed) ja valitsuse liikmete asendajatel tagasisidet komisjoni töö kohta.

Enamik leidis, et töökorraldus on sobiv. Mitmed vastajad soovisid ministrite suuremat kaasamist ning kui ministril isiklikult ei ole võimalik koosolekust osa võtta, siis tuleks saata igale koosolekule tema volitatud esindaja. Päevakorras võiks olla kord aastas Eesti Liikluskindlustuse Fondi ülevaade, samuti Kliimaministeeriumi (ja teiste ministeeriumite) liiklusalaste eelnõude ning EL direktiivide kohta ülevaade - mis on Riigikogu menetluses, eelnõude infosüsteemis koostöölastamisel või mis on plaanis esitada, millised eelnõud on jõustumas jne. Ühtlasi leiti, et võiks kuulata ka Transpordiameti ülevaadet sõidukite, juhilubade, tehnoloogiate statistikast ning teedehituse plaanidest.

Mis puudutab koosolekute sagedust, siis enamik vastanutest leidis, et praegune koosolekute arv ja aeg on sobivad.

Arutelu:

Kristen Michal: Nüüd on komisjon uues koosseisus paar korda koos käinud ja võiks üle küsida, kas komisjoni liikmetel on ettepanekuid, mida võiks teisiti korraldada ja kui tihti koos käia.

Komisjoni otsus: Võtta informatsioon teadmiseks.

Komisjoni sekretär küsib komisjoni liikmetelt üle, kui tihti koosolekuid pidada ja kas on ettepanekuid, mida võiks teisiti korraldada.

Järgmine liikluskomisjoni koosolek toimub kolmapäeval, 31. jaanuaril, algusega kell 15.00

Koosolekut juhatas komisjoni esimees:

Kristel Michal

Protokollis:

Villu Vane