



EESTI PUUETEGA INIMESTE KODA ESTONIAN CHAMBER OF PEOPLE WITH DISABILITIES

Riina Sikkut
Majandus- ja taristuminister
Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium
info@mkm.ee

Teie: 29.12.2022 nr 2-1/2022/7905
Meie: 09.01.2023 nr 1

Arvamus ühistranspordiseaduse muutmise seaduse eelnõule

Eesti Puuetega Inimeste Koda (edaspidi EPIKoda) koondab ja esindab umbes 300 puuetega inimeste organisatsiooni üle Eesti. Puuetega inimesi on Eestis ligi 130 000 (ca 10% Eesti rahvastikust), nende hulgas umbes 13 500 on sügava puudega.

Kahjuks on ühistranspordiseaduse (edaspidi ÜTS) muutmise seaduse eelnõu väga hea näide väga halvast kaasamisest. Puuetega inimesi ei ole plaanitavast muudatusest teavitatud ega kordagi arutama palutud. Oleme äärmiselt nõrduinud, et puuetega inimeste transpordi küsimusse on suhtunud jõupositsioonil olles üleolevalt ja läbimõtlematult. Tahame rõhutada, et isegi, kui hea õigusloome tava järgi konkreetne eelnõu väljatöötamiskavatsuse koostamist ei eelda, siis igasugune hea õigusloome koostamise ja kaasamise tava näeb ette sihtgruppide kaasamist, vajadusel kohtumisi ja kokkuleppeid, eriti olukorras, kus see mõjutab haavatavat sihtgruppi. EPIKoja võrgustik ei saa sellise töö, kaasamise viisi ega mõjude hindamisega nõus olla.

Eesti Lastekaitse Liit on endapoolses arvamusel selgitanud põhjalikult laste ja perede olukorda ning viidanud ka puuetega inimestele. **Toetame Eesti Lastekaitse Liidu arvamust täies mahus ning lisame käesolevas pöördumises täiendavalt juurde puuetega inimestega seotud vaate. Rõhutame siinjuures, et EV Põhiseaduse § 28 alusel on lisaks lasterikastele peredele riigi ja kohalikeomavalitsuste erilise hoole all ka puuetega inimesed. Iga õigusakti koostades, poliitika kujundades ning kaasamist läbi viies tuleb seda silmas pida.**

EPIKoda mõistab Euroopa Kohtu 8. septembri 2022. aasta otsust, milles leiti, et teatud reisijate kategooriate – eelkoolialiste laste ja puudega inimeste – tasuta vedamise kohustuse panemisel tuleb Euroopa Liidu otsekohaldava õigusakti kohaselt ettevõtjale hüvitada kohustuse täitmisest tulenev finantsmõju. Samuti mõistame, et ÜTS § 34 ei ole selles osas kooskõlas Euroopa Liidu õigusega. **Küll aga ei ole EPIKoja võrgustik absoluutselt nõus lahendusega, mille MKM esitavad eelnõuga välja pakub.** Lühidalt väljapakutust: Eelnõu kohaselt kaotatakse kommertsvedajatele seadusega pandud kohustus vedada tasuta ilma selle eest hüvitist saamata (kehtiv ÜTS § 34) järgmisi sõitjaid: 1) laps, kes ei ole käimasoleva õppeaasta 1. oktoobriks

saanud seitsmeaastaseks, 2) laps, kelle koolikohustuse täitmise alustamine on edasi lükatud; 3) puudega kuni 16-aastane laps; 4) sügava puudega 16-aastane ja vanem inimene; 5) raske nägemispuudega inimene; 6) sügava või raske nägemispuudega inimese saatja; 7) puudega inimest saatev juht- või abikoer. Seni tasuta sõiduõigust kasutada saanud sõitjad peavad edaspidi kommertsliinidel sõitmisel maksma tasu. Riigipoolne lahendus on nimetatud sihtgruppid tasuta sõiduõigusest ilma jätta ning ilma pikema analüüsita sedastada, et maakondade ülene sõitjatevedu, selle korraldus ja rahastus on KOV olemuslik ülesanne (seletuskiri lk 15). **Juhime tähelepanu, et Euroopa Liidu õigusaktid ega ka praeguse muudatuse aluseks olev kohtuotsus ei keela loetletud sihtgruppe tasuta vedada, vaid keelab riigil jätta need kulud vedajale hüvitamata.**

Eelnõule koostatud mõjuanalüüs ning järeldused ei ole adekvaatsed. Kõige enam hämmastab mõjude analüüsis hinnang, mille järgi on kommertsliinidel tasuta sõiduõiguse ärakaotamise puhul tegemist inimestele mitteolulise mõjuga. EPIKojal puudub teadmine, millistele andmetele tuginedes sellise järelduseni jõuti, kuid teeb äärmiselt murelikuks, kui kergekäeliselt on ametkond sellise järelduse teinud ning minister oma allkirjaga järeldust ka kinnitanud.

Mõjuanalüüs ütleb ka järgmist: Mõju avaldumise sagedus on väike, kuna kaugliinidel sõitmine ei ole igapäevane ja on seotud eelkõige vaba aja veetmisega, kuid võib olla seotud ka tööle või õppeasutusse jõudmisega.

Meil ei ole võimalik nõustuda väitega, et puuetega inimesed kasutavad kaugliinidel sõitmist eelkõige vaba aja veetmisega seotud tegevusteks, kuigi ka ühiskondlik ja huvikaitseline tegevus on puuetega inimeste puhul väga vajalik. Puudega inimesed kasutavad kaugliinidel sõitmist mitte vaba aja veetmiseks ja lõbusõiduks, vaid tervishoiu- ja rehabilitatsiooniteenustel käimiseks, õppetegevuses ja tööelus osalemiseks jne. Lisame siia näitlikustamiseks Eesti Pimedate Liidu (EPL) kirjelduse: *EPL, koondades 17 nägemispuudega inimesi esindava organisatsiooni huve, mõistab üheselt hukka ühistranspordiseaduse muutmise seaduse eelnõus oleva muudatuse. Juhime tähelepanu, et sügava nägemispuudega inimestele on linnade vaheline bussitransport sageli ainsaks võimaluseks pääseda ligi meditsiiniteenustele, haridusele, igapäeva elu oskusi arendavatele tegevustele, tööelule ja meelelahutusele. Nägemispuue ning kehvasti ligipääsetav linnaruum kombineerituna ei võimalda nägemispuudega inimesel sageli valida alternatiivseid transpordimeetodeid, mis on kättesaadavad nägijatele. Lisaks on mitmetel nägemispuudega inimestel ka muud tervisemured, mis ei pruugi lubada neil pikki vahemaid iseseisvalt läbida.*

Kuna riiklikud rehabilitatsiooniteenused ei taga kõikjal nägemispuudega inimestele vajalikku professionaalset koolitusvõimalust, tuleb üle Eesti asuvatest erinevatest asulatest sõita teenust saama sageli Tallinnasse. Harvem Tartusse, kus pakutakse rehabilitatsiooniteenust täna vaid lastele. Seetõttu on tasuta bussireisi vajadus rehabilitatsiooni saavale sihtrühmale eriti tähtis, kuna tegemist on inimestega, kel puuduvad oskused iseseisvaks eluks, töö tegemiseks või toimetulekuks. Teisisõnu inimesed, kes ei saa oma võimekust tööturul rakendada ja palka teenida.

Teisalt seostub palju linnadevahelisi bussireise nägemispuudega inimestele ka tööeluga. Mitmed nägemispuudega inimesed töötavad nägemispuudega inimeste esindusorganisatsioonides, toetades teisi nägemispuudega inimesi läbi koolituste, ürituste ning huvikaitse. Näiteks sõidavad Eesti Juhtkoerte Kasutajate Ühingu nägemispuudega juhid igas kuus mitmeid kordi erinevatesse Eesti linnadesse, nõustamaks juhtkoerte kasutajaid, koerte kasvatajaid, juhtkoera taotlejaid, loomaarste jne. Kavandatav seadusemuudatus sunniks inimesi aga sõna otseses mõttes oma tööle

peale maksma, seega ei ole tööga jätkamine mõeldav. Tulemuseks on ahelreaktsioon, mille puhul kaovad ära nägemispuudega inimestele olulised tugivõrgustiku osad. Inimeste iseseisvus väheneb, iseseisev toimetulek väheneb, suurenevad avaliku sektori kulud sotsiaalteenuste tagamiseks, inimeste vaimse ja füüsilise tervise raviks.

Linnade vaheliste reiside põhjused on sageli ka meditsiinilised. Kuna nägemispuue võib sageli olla kombineeritud mitmete teiste terviseprobleemidega, tuleb nägemispuudega inimesel keskmisest sagedamini külastada erinevaid meditsiinasutusi. Nägemispuude spetsiifilist pädevat meditsiinalast nõu osutatakse aga vaid paaris kohas Eestis. Seetõttu on nägemispuudega inimesel sageli vaja sõita erinevate linnade vahel, et enda tervis kontrolli all hoida.

Näide on küll EPL-i kogemuse pinnalt, kuid sellele on kirjalikku toetust väljendanud ka teised puude- ja haiguspetsiifilised organisatsioonid, nt Eesti Kurtide Liit, Eesti Reumaliit, maakondlikud puuetega inimeste kojad.

Kehtiva ÜTS § 32 lg 3 järgi saab isiku puudest tuleneva sõidusoodustuse olemasolu tõendada vaid:

- 1) riikliku pensionikindlustuse seaduse § 35 alusel väljastatud pensionitunnistusega, millele on märgitud andmed puude raskusastme ja puude tähtaja kohta;
- 2) puuetega inimeste sotsiaaltoetuste seaduse § 2³ alusel väljastatud puudega isiku kaardiga;
- 3) raske nägemispuudega isiku puhul Sotsiaalkindlustusameti väljastatud tõendiga.

Järeldame, et siiani on riik pidanud sellisel moel sõidusoodustuse õiguse tõendamist kommertsvedajate suhtes toimivaks variandiks, kuid kui kommertvedaja asemel peaks kulusid kandma riik, paistab puuduv IT-lahendus olevat piisavaks põhjenduseks lapsed ja puudega inimesed ning nende saatjad tasuta sõiduõigusest ilma jätta. Eelnõu seletuskirjast nähtub, et kommertsvedajale teatud sõitjate sõidusoodustusega vedamise kohustuse panemise eeltingimus on hüvitise maksmiseks vajalike vahendite eraldamine riigi või kohaliku omavalitsuse üksuse eelarvest ning tehniliste lahenduste loomine sõidusoodustuse aluseks oleva asjaolu kontrollimiseks riigi andmekogudest.

Meile jääb arusaamatuks kriitiline vajadus siduda tasuta sõiduõiguse tõendamine IT-lahenduse väljatöötamisega. Täna väljastatakse puudega inimesele puudega isiku kaart, mis kehtib koos isikuttõendava dokumendiga ning mille alusel on võimalik inimese tasuta sõiduõigus tuvastada. See on üks võimalus IT-lahenduste valmimiseni inimestele senini kehtinud tingimustel kommertsliinidel sõitmist jätkata.

Eesti Kutsehaigete Liit pakub välja ka linnaliinide ühistranspordis kasutatavate infosüsteemide sobivuse hindamise. Süsteem loeb isikustatud kaardilt andmed õiguste kohta - tasuta, sooduspilet ja täispilet. Samalaadse süsteemi rakendamise võimalust saab kaaluda ka kommertsliinide puhul. **Puudest tuleneva sõidusoodustuse õigust saab hetkel kehtival moel tõendada sobiva IT-lahenduse valmimiseni. Ootame riigilt tahet lahendada seadusandluse kitsaskohti mitte õiguste äravõtmise ning inimeste elu halvendamise, vaid õiguseid säilitavate lahenduste väljatöötamisega.**

ÜRO Puuetega Inimeste Õiguste Konventsiooni variraporti järgi on puuetega inimeste materiaalne olukord üldisest viletsam ning vaesusrisk kõrgem. Põhjuseks saab pidada kombinatsiooni puudest tingitud lisakulutustest, vähenenud võimalusest töö kaudu sissetulekut teenida ja vajadustele mittevastavast sotsiaalkaitsest. Sama raporti järgi on **puudega laste perede peamiseks puudest tingitud lisakulutuseks ravimite kõrval kulutused transpordile.** Viide seletuskirjas sotsiaaltoetustele, mida eelnõu autorite hinnangul peaks puudega inimesed

kasutama mh ka transpordi korralduseks on mitteadekvaatne. Selle illustreerimiseks selgitame, et sügava puudega tööelise inimese igakuine sotsiaaltoetus on 53,7 eurot ja vanaduspensioniealisel inimesel on 40,91 eurot. Nägemispuudega inimese näide: kui nägemispuudega inimene liigub üksi, tuleb tal bussiga edasi tagasi sõitmiseks tasuda piletiraha näiteks 20 eurot. Kui nägemispuudega inimene liigub aga koos saatjaga, tuleb summa kahekordistada, seega kulub ühe reisi tegemiseks 40 eurot. Kui inimene liigub aga koos juhtkoeraga, on summa veelgi suurem. Meile teadaolevalt ei ole MKM eelnõu väljatöötamisel konsulteerinud ka kolleegidega Sotsiaalministeeriumist, vastasel juhul oleks hämmeldust tekitav viide sotsiaaltoetustele seletuskirjast kindlasti välja jäänud.

Eesti on ratifitseerinud ÜRO Puuetega inimeste õiguste konventsiooni võttes sellega endale kohustuse anda puuetega inimestele võimalused iseseisvaks eluks ja täielikuks osalemiseks kõigis eluvaldkondades, tagades puuetega inimestele juurdepääsu mh transpordile nii linna- kui ka maapiirkondades.

Kokkuvõtteks:

- **praegusel kujul tuleb ÜTS muudatuste menetlemine peatada,**
- **vajalik on koostada adekvaatne mõjuanalüüs, kaasates mh puuetega inimeste ja laste esindusorganisatsioone ning**
- **tuleb leida viisid tasuta sõiduõiguse kompenseerimiseks kommertsvedajale või sõidukulude hüvitamiseks puuetega inimestele.**

EPIKoja võrgustiku esindajad soovivad kindlasti eelnõu muutmise juures kaasa rääkida ja paluvad kutset kohtumisele.

Lugupidamisega
(allkirjastatud digitaalselt)

Maarja Kraiss-Leosk
Eesti Puuetega Inimeste Koja tegevjuht