

INVALIDITĀTES LIETU NACIONĀLĀS PADOMES SĒDES PROTOKOLS

Rīgā

Nr. 2

2019.gada 17.jūnijs

Sēdi vada:

R.Petraviča labklājības ministre, padomes priekšsēdētāja.

Padomes locekļi vai to deleģētie pārstāvji:

I.Balodis Nodibinājums „Invalīdu un viņu draugu apvienība „Apeirons””, valdes priekšsēdētājs;

V.Biseniece Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisija, Elektronisko sakaru un pasta departamenta galvenā speciāliste;

S.Gerenovska Latvijas Nedzirdīgo savienība, valdes priekšsēdētāja - prezidente;

A.Ilves Tiesībsarga birojs, Sociālo, ekonomisko un kultūras tiesību nodaļas juridiskā padomniece;

L.Ivanova Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, Pašvaldību departaments, Pašvaldību pārraudzības nodaļas vadītāja;

A.Lazarevs Ekonomikas ministrija, Būvniecības politikas departamenta direktora vietnieks;

M.Petroviča Veselības ministrija, Veselības aprūpes departaments, Integrētās veselības aprūpes nodaļas vadītāja;

M.Pužuls Latvijas Brīvo arodbiedrību savienība, Darba aizsardzības vecākais speciālists;

S.Sproģe Latvijas Neredzīgo biedrība, Centrālās valdes priekšsēdētāja;

I.Šuplinska izglītības un zinātnes ministre.

Citi dalībnieki:

B.Bicēna Latvijas Vājdzirdīgo atbalsta asociācija „Sadzirdi.lv”, valdes locekle;

E.Celmiņa Labklājības ministrija, Sociālās iekļaušanas politikas departamenta direktore;

I.Dzirnupe biedrība “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs”, Juridiskās daļas vadītāja;

I.Gailīte	biedrība “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs”, juriste;
K.Godiņš	VSIA “Autotransporta direkcija”, valdes priekšsēdētājs;
K.Jozauska	Izglītības kvalitātes valsts dienests, projekta vecākā eksperte;
B.Lazda	Surdotulks;
A.Lukašenoka	Labklājības ministrija, Sociālās iekļaušanas politikas departamenta vecākā eksperte;
V.Ļeonova	VSIA “Autotransporta direkcija”, Juridiskās daļas vadītāja;
A.Muižniece	Izglītības un zinātnes ministrija, parlamentārā sekretāre;
D.Podziņa	The Academic Network of European Disability Experts (ANED), nacionālais eksperts;
I.Rezevska	Tiesībsarga birojs, Sociālo, ekonomisko un kultūras tiesību nodaļas vadītāja;
N.Snarskis	biedrība “PINS.lv”, valdes loceklis;
J.Stengrevics	biedrība “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs”, valdes loceklis;
S.Survila	biedrība “Wings for wheels”, sociālais eksperts;
L.Kalve	Labklājības ministrija, ministres padomniece komunikācijas jautājumos;
L.Kazlauska	Nodibinājums „Invalīdu un viņu draugu apvienība „Apeirons””;
A.Nikoļins	Latvijas Miopātijas asociācija “Sartorius”.
	Protokolē:
R.Veidliņa	Labklājības ministrija, Sociālās iekļaušanas politikas departamenta vecākā eksperte.

Sēdi sāk plkst. 13:00

Darba kārtībā:

1.	Pastāvošais obligātās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas (OCTA) kompensācijas mehānisms personām ar invaliditāti un diskusija par atbalsta nosacījumu izmaiņu priekšlikumiem.	Juris Stengrevics Biedrība “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs”
2.	Aktualitātes sabiedriskā transporta pakalpojuma nodrošināšanā personām ar invaliditāti un plānotie pasākumi pakalpojuma pieejamības nodrošināšanai.	Kristiāns Godiņš Valsts SIA “Autotransporta direkcija”
3.	Informācija par darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” 8.3.4. specifiskā atbalsta mērķa “Samazināt priekšlaicīgu mācību pārtraukšanu, īstenojot preventīvus un intervences pasākumus” projektu Nr.8.3.4.0/16/I/001 “Atbalsts priekšlaicīgas mācību pārtraukšanas samazināšanai” (PuMPuRS), akcentējot pieejamo un sniegto atbalstu izglītojamiem ar invaliditāti.	Kristīne Jozauska Izglītības kvalitātes valsts dienests
4.	Informēt par plānoto pētījumu “Apvienoto Nāciju Organizācijas Konvencijas par personu ar invaliditāti tiesībām īstenošanas pamatnostādņu 2014.-2020.gadam novērtējums par periodu no 2014.-2019.gadam”.	Elīna Celmiņa Labklājības ministrija

1.jautājums

Pastāvošais obligātās civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas (OCTA) kompensācijas mehānisms personām ar invaliditāti un diskusija par atbalsta nosacījumu izmaiņu priekšlikumiem.

J.Stengrevics

I.Gailīte, A.Muižniece, I.Dzirnupe, D.Podziņa, S.Survila, E.Celmiņa

Biedrības “Latvijas Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs” (turpmāk – LTAB) valdes loceklis **J.Stengrevics** klātesošos iepazīstina ar Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas likumā (turpmāk – OCTA likums) noteiktajiem atvieglojumiem¹ un šo atvieglojumu kompensēšanu² no sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku

¹ 14.pants. Apdrošināšanas prēmijas samaksa; (2) Apdrošinātāja noteiktās apdrošināšanas prēmijas maksājums par 40 procentiem tiek samazināts transportlīdzekļu īpašniekiem, kuri ir:

1) personas ar I un II invaliditātes grupu;

2) personas ar III invaliditātes grupu, kuriem ir apgrūtināta pārvietošanās [to apliecina attiecīgs Veselības un darbības ekspertīzes ārstu komisijas atzinums (apdrošinot vieglo automobili)].

(3) Apdrošinot traktortehniku vai tās piekabi, (..) apdrošinātāja noteiktās apdrošināšanas prēmijas maksājums par 30 procentiem tiek samazināts, noslēdzot apdrošināšanas līgumu ar transportlīdzekļa īpašnieku — zemnieku vai zvejnieku saimniecību un lauksaimniecības pakalpojumu kooperatīvo sabiedrību. (..)

² (4) Šā panta otrajā un trešajā daļā minēto apdrošināšanas prēmijas maksājuma samazinājumu apdrošinātājam kompensē Transportlīdzekļu apdrošinātāju birojs no Garantijas fonda.

civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas garantijas fonda (turpmāk – Garantijas fonds). **J.Stengrevics** pauž LTAB viedokli, ka turpmāk personām ar invaliditāti OCTA likumā noteikto atvieglojumu starpību apdrošinātājiem vajadzētu kompensēt no cita avota. Jautājums par OCTA likumā noteikto atlaižu kompensēšanu ir kļuvis aktuāls, jo ievērojami samazinājies Garantijas fonda kopējais apjoms pēc atlīdzību izmaksas maksātnespējīgas apdrošināšanas kompānijas vietā, strauji pieaudzis personām ar invaliditāti piešķirto atlaižu apjoms, turklāt tirgus izmaiņu rezultātā Garantijas fonda līdzekļu ieguldījumi³ nenes pietiekamu atdevi. Patlaban Garantijas fondā tā dalībniekiem jāveic iemaksas divkārsā apmērā⁴, taču, ja Garantijas fonda līdzekļu kopējais apmērs turpinās samazināties, apdrošinātājiem papildus būs jāveic vienreizējs maksājums Garantijas fonda līdzekļu minimālā apmēra nodrošināšanai⁵.

LTAB rīcībā esošie dati par personu ar invaliditāti īpašumā esošajiem transportlīdzekļiem liecina, ka aptuveni 70 procentiem cilvēku īpašumā ir viens transportlīdzeklis, pārējiem – vairāk kā divi transportlīdzekļi. Turklāt katru gadu pieaug personu ar invaliditāti skaits, kuras apdrošina transportlīdzekļus, un palielinās to personu ar invaliditāti īpatsvars, kurām īpašumā ir vairāk kā viens transportlīdzeklis. 2018. gadā no personām ar invaliditāti, kuras veica transportlīdzekļa apdrošināšanu, vairāk kā 34% personas apdrošināja vairākus savā īpašumā esošus transportlīdzekļus, tajā skaitā kravas transportlīdzekļus, autobusus, motociklus un mopēdus.

Jautājums par atteikšanos no apdrošināšanas prēmijas maksājuma samazināšanas patlaban likumdošanā nostiprinātajām sabiedrības grupām tika pārrunāts Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas konsultatīvās padomes (turpmāk – Konsultatīvā padome) pēdējā sēdē, šī gada jūnijā. Arī Konsultatīvā padome atzina, ka šis ir jūtīgs jautājums, taču tika saņemts atbalsts atlaidi attiecināt tikai uz vienu īpašumā esošu transportlīdzekli, savukārt atteikšanos no prēmijas maksājuma samazinājuma ieviest pakāpeniski – ilgākā laika periodā.

A.Muižniece papildina, ka šī gada 11.jūnijā Saeimas deputāti iesniedza Saeimas Prezidijam priekšlikumus grozījumiem OCTA likumā⁶. Kur viens no priekšlikumiem ir papildināt 14.panta otro daļu ar 3.punktu, tādējādi minētās prēmijas samazinājums attiektos arī uz vecākiem, aizbildņiem vai audžuģimenēm, kuras audzina nepilngadīgu bērnu ar invaliditāti. Tāpat sniegts priekšlikums,

³ Ministru kabineta 2005.gada 22.marta noteikumu Nr.195 “Sauszemes transportlīdzekļu īpašnieku civiltiesiskās atbildības obligātās apdrošināšanas garantijas fonda izveidošanas, uzkrāšanas un administrēšanas kārtība” (turpmāk – MK noteikumi Nr.195) 16.punkts nosaka, ka LTAB rikojas ar Garantijas fondu, lemj par tā līdzekļu glabāšanu un nodošanu ieguldīšanai un atbild par minēto līdzekļu izlietojumu.

⁴ MK noteikumu Nr.195 12.3. apakšpunkts nosaka, ka, ja Garantijas fonda līdzekļu kopējais apmērs ir mazāks nekā 17 000 000 euro - apdrošinātājs veic regulāros ikmēneša atskaitījumus saskaņā ar šo noteikumu 11.punktu divkārsā apmērā.

⁵ MK noteikumu Nr.195 13.punkts. Lai nodrošinātu fonda maksātspējas nepārtrauktību, fonda līdzekļu minimālais apmērs ir 14 200 000 euro. Ja fonda līdzekļu apmērs kļūst mazāks nekā 14 200 000 euro un neatjaunojas līdz šai summai viena mēneša laikā, apdrošinātāji veic vienreizējās papildu iemaksas, lai atjaunotu noteikto fonda līdzekļu minimālo apjomu.

⁶ <https://titania.saeima.lv/LIVS13/SaeimaLIVS13.nsf/0/5C6F6160E06023A1C225841600276E1A?4>

apdrošināšanas prēmijas maksājuma samazinājumu piemērot tikai vienam vieglajam transportlīdzeklim.

I.Gailīte apstiprina, ka LTAB ir iepazinies ar iesniegtajiem grozījumu priekšlikumiem. Tomēr aicina klātesošos paust viedokļus vai OCTA likumā jau nostiprinātajām sabiedrības grupām būtu jāturpina piešķirt atvieglojums. Runātāja ir pārliecināta, ka, ja valsts vēlas saglabāt šādas atlaides, tad maksājuma starpība jākompensē no valsts budžeta, nevis no kāda uzņēmējdarbības veida.

D.Podziņa vēlas precizēt vai LTAB ierosinājums ir no 2023. gada vispār atteikties no apdrošināšanas prēmijas maksājuma atlaides personām ar invaliditāti tikai tādēļ, ka starpība, ko nesamaksā cilvēks ar invaliditāti, tiek segta no Garantijas fonda. Tāpat vēlas uzzināt ar ko ir veiktas konsultācijas un vai ir domāts par personām ar invaliditāti piemērojamās apdrošināšanas prēmijas samazinājumu segt no kāda cita avota.

I.Dzirnupe apstiprina, ka par šiem jautājumiem ir veiktas neoficiālas sarunas ar Labklājības ministriju. LTAB ierosinājums bija noteikt apdrošināšanas prēmijas maksājuma samazinājuma piemērošanu vienam transportlīdzeklim un samazināt apdrošināšanas prēmijas maksājuma procentuālo atlaidi.

D.Podziņa aicina izvērtēt situāciju raugoties no personu ar invaliditāti, īpaši ar kustību traucējumiem viedokļa, proti, šiem cilvēkiem transportlīdzeklis ir nepieciešams, lai pārvietotos. Gadījumā, ja vienojas par atteikšanos no šāda atvieglojuma, tad šiem cilvēkiem būs apgrūtināti realizēt iespēju pārvietoties dēļ nepieciešamajiem papildu līdzekļiem maksājuma veikšanai, ja tas netiks segts no valsts budžeta vai kāda cita finanšu resursa. Runātāja uzskata, ka atlaižu saglabāšana personām ar invaliditāti ir labs žests no visas pārējās sabiedrības, tai skaitā likumdevēja. Ierosina piemērojamās atlaides lielumu diferencēt pēc noteiktās invaliditātes smaguma. Taču uzskata, ka nav piemērots laiks runāt par atlaižu atcelšanu.

J.Stengrevics piekrīt, ka cilvēki ar invaliditāti ir jāatbalsta, taču tas būtu jādara sociālajām institūcijām, kuru pienākumos ir veikt personām nepieciešamā atbalsta izvērtēšanu. Tomēr nepiekrīt izteiktajam piedāvājumam diferencēt atlaidi atkarībā no invaliditātes smaguma, jo šādu nosacījumu ieviešana varētu sarežģīt apdrošināšanas polišu iegādi tiešsaistē un nelietderīgi apgrūtināt apdrošināšanas kompāniju darbu.

R.Petraviča piedāvā vienoties par apdrošināšanas prēmijas maksājuma samazinājumu vienam īpašumā esošajam transportlīdzeklim.

J.Stengrevics piebilst, ka pašreizējā situācijā, šāds piedāvājums ievērojami neuzlabos samilzušo problēmu.

S.Survila dalās pieredzē par iespēju apdrošināšanas polisi iegādāties neklātienē, proti, ar izvēlēto apdrošināšanas kompāniju vispirms notiek telefoniska saziņa, kad apdrošinātājs tiek informēts par invaliditāti. Apdrošināšanas kompānijai tiek nosūtīta invaliditātes apliecības kopija. Apdrošināšanas kompānija sagatavoto apdrošināšanas polisi un rēķinu, sagatavotos dokumentus iespējams saņemt uz telefonsarunā norādīto elektroniskā

pasta adresi. Šādu apdrošināšanas polises iegādes kārtību runātāja neuzskata par apgrūtināšu, lai arī apdrošināšanas polisi nav iespējams noformēt bez telefoniskas saziņas.

E.Celmiņa apstiprina, ka Labklājības ministrijā ir saņemts LTAB pieteikums diskutēt par minētajiem priekšlikumiem. Labklājības ministrija uzskata, ka šis atvieglojums OCTA likumā ir nostiprināts līdz ar OCTA likuma pieņemšanas brīdi, kad LTAB tika dots deleģējums administrēt Garantijas fondu. Turklāt valstis var izvēlēties atvieglojumus cilvēkiem ar invaliditāti nodrošināt ļoti dažādos veidos; šie veidi nav unificēti. Turpinājumā **E.Celmiņa** atstāta Konsultatīvās padomes sēdē panākto vienošanos, proti, ka šobrīd Finanšu ministrija gatavo informatīvo ziņojumu valdībai ar iespējamajiem risinājumu variantiem, kur, visticamāk, tiks iekļauts piedāvājums ierobežot atlaides piemērošanu vienam īpašumā esošam transportlīdzekli un piedāvāti varianti ar iespējamu atvieglojuma apmēra samazinājumu uz 30 vai 20%, vai diferencējot pēc invaliditātes smaguma. Tomēr arī Finanšu ministrijas speciālisti bija piesardzīgi prognozēs, ka šajā finansiālajā situācijā būs iespējams atvieglojumu finansēšanu pārņemt uz valsts budžetu. Arī Labklājības ministrija atbalsta atvieglojuma piemērošanu vienam īpašumā esošajam transportlīdzeklī, taču par citām izmaiņām sistēmā ir jāizšķiras valdībai.

Vēl **E.Celmiņa** vēlas precizēt, kāpēc, iegādājoties OCTA polisi internetā, personām ar invaliditāti apdrošināšanas kompānijai jāsniedz dati par invaliditāti, jo Veselības un darbības ekspertīzes ārstu valsts komisija (turpmāk – Valsts komisija) nodod datus LTAB.

LTAB pārstāvji apstiprina, ka dati no Valsts komisijas tiek saņemti tiešsaistes režīmā, taču ne visas apdrošināšanas kompānijas šo pakalpojumu nodrošina tiešsaistē.

R.Petraviča pasakās par izteiktajiem viedokļiem un rezumē padomes viedokli.

Nolemj: Atbalstīt noteikt ierobežojumu atvieglojuma piemērošanai vienam īpašumā esošam vieglajam transportlīdzeklī.

2.jautājums

Aktualitātes sabiedriskā transporta pakalpojuma nodrošināšanā personām ar invaliditāti un plānotie pasākumi pakalpojuma pieejamības nodrošināšanai.

K.Godiņš, V.Ļeonova

R.Petraviča, N.Snarskis, D.Podziņa, A.Ilves, E.Celmiņa

K.Godiņš vispirms klātesošos iepazīstina ar plānotajām izmaiņām personu, kurām normatīvajos aktos noteikts sabiedriskā transporta braukšanas maksas atvieglojums, veikto braucienu uzskaitē un reģistrēšanos sabiedriskajā transportā.

Sākot ar 2021.gada 1.janvāri paredzēts, ka ikvienam pasažierim, kuram ir tiesības izmantot braukšanas maksas atvieglojumu⁷, sabiedriskajā transportā vajadzēs reģistrēties jeb validēties. Patlaban personalizēta uzskaitē par sabiedriskā transporta pasažieriem ir ieviesta tikai Rīgas pilsētā, taču pēc 2021.gada personalizētu sistēmu paredzēts ieviest visā Latvijā gan reģionālajā, gan pilsētas satiksmē. Lai varētu ieviest personalizētu uzskaiti, līdz šī gada beigām ir jāvienojas par elektroniskās identifikācijas līdzekli. Autotransporta direkcija (turpmāk – ATD) ir izveidojusi darba grupu, kurā pārstāvētas visas ieinteresētās institūcijas, lai vienotos par elektroniskās identifikācijas līdzekli jeb validācijas rīku un elektroniskās identifikācijas risinājuma noteikšanu. ATD darba grupai prezentēja piedāvājumu, kurš paredz sabiedriskā transporta pakalpojuma izmantošanai identificēties ar personas apliecību jeb elektroniskās identifikācijas karti (turpmāk – eID karte). Darba grupa konceptuāli atbalstīja šādu piedāvājumu.

ATD Braukšanas maksas atvieglojumu sistēmu veido kā atvērta tipa sistēmu, lai nākotnē būtu izmantojami arī citi identifikācijas līdzekļi, piemēram, bankas karte.

Lai pasažieri pēc 2021.gada sabiedriskajā transportā varētu saņemt braukšanas maksas atvieglojumu, biļetes iegādei (internetā, autoostā, autobusā vai vilcienā) vajadzēs izmantot jaunā parauga eID kartes, kuras paredzēts sākt izsniegt ar šā gada 2.septembri. Patlaban spēkā esošo eID karšu tehniskais risinājums nesniedz visu nepieciešamo informāciju atvieglojuma piemērošanai.

Jaunā sistēma dos iespēju ATD iegūt statistiku par pārvadāto pasažieru skaitu, sabiedriskā transporta izmantošanas biežumu un pieprasītākajiem maršrutiem. Tādējādi būs pieejama precīza informācija par braucieniem, kuri jākompensē no valsts budžeta, kā arī veikt pasažieriem ērtāku un pieejamāku reisu plānošanu.

Turpinājumā **K.Godiņš** iepazīstina ar sabiedriskā transporta pieejamības uzlabošanas pasākumiem, kuri iekļauti informatīvajā ziņojumā "Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta pakalpojumu attīstību 2021.-2030.gadam"⁸ (turpmāk – koncepcija). Koncepcija paredz, ka reģionālie maršruti tiek iedalīti trīs tipos jeb savienojumos: A un B kategorijas maršruti – savienojums starp lielākajiem centriem, C kategorijas maršruti – savienojums starp mazāk apdzīvotām vietām. A un B kategorijas maršrutos vismaz četri reisi dienā būs jāizpilda ar autobusiem, kuri pielāgoti personu ar funkcionālajiem traucējumiem pārvadāšanai. **K. Godiņš** uzsver, ka jau patlaban salīdzinoši daudz maršrutos tiek nodrošināti četri un vairāk reisi dienā ar pielāgotiem autobusiem. Turklāt konkursā par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu reģionālajā autobusu maršrutu tīklā ir paredzēti papildu punkti tiem pretendentiem, kuri piedāvās autobusu parku ar lielāku skaitu pielāgotiem autobusiem. Tāpat ir iecerēts, ka informācija par reisiem, kuri tiek izpildīti ar pielāgotiem autobusiem, būs atrodama pārvadātāja un ATD tīmekļvietnē un pieturvietu kustības saraksta

⁷ Ministru kabineta 2017.gada 27.jūnija noteikumi Nr.371 "Braukšanas maksas atvieglojumu noteikumi" (pieejami izmantojot saiti - <https://likumi.lv/doc.php?id=291898>)

⁸ izskatīts šā gada 4.jūnija Ministru kabineta sēdē. Dokuments pieejams izmantojot saiti: <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40473219&mode=mk&date=2019-06-04>

plāksnēs. C kategorijas maršrutos gan plānots saglabāt līdzšinējo kārtību, ka pielāgots transports jāpiesaka iepriekš. Tomēr ievērojami tiek samazināts pieteikšanas laiks no 72h uz 24h pirms reisa atiešanas.

Koncepcija paredz ieviest komerciālo jeb valsts nedotētos maršrutus, kuros visiem autobusiem būs jāizpilda vides pieejamības prasības. Sākotnēji tie ir plānoti astoņi savienojumi ar Rīgu.

Iepirkuma dokumentācijas par sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu reģionālajā autobusu maršrutu tīklā laika periodā no 2021. līdz 2030.gadam (turpmāk – iepirkums) sagatavošanas laikā, ATD veica konsultācijas ar personu ar invaliditāti pārstāvošajām organizācijām, par sabiedriskā transporta pieejamības jautājumiem. Ja ir vēl kādi priekšlikumi, kas būtu jāiekļauj iepirkuma konkursa nolikumā, aicina tos iesniegt tuvāko nedēļu laikā. Tāpat iepirkuma konkursa nolikumā ir iekļauts obligāts nosacījums autobusa šoferiem iziet apmācību, kā strādāt ar personām ar invaliditāti. Uz konkursu būs jāiesniedz nodomu protokols vai līguma projekts ar kādu no organizācijām, kura var nodrošināt šādu apmācības kursu.

V.Ļeonova papildina par iepirkuma konkursa nolikumā ietvertajām minimālajām vides pieejamības prasībām.

R.Petraviča pasakās par sniegto informāciju un vēlas uzzināt par Rīgas domē personificēto biļešu auditā konstatēto lielāko braucienu skaitu, ko veicis viens cilvēks.

K.Godiņš informē, ka 500 braucieni ir lielākais skaits, ko mēneša laikā viena persona ir veikusi, kas ir, aptuveni 18 braucieni dienā. Taču pamatā dienā tiek veikti 2 līdz 4 braucieni. Tā kā Valsts policija ir informējusi par pārbaudes laika pagarināšanu līdz augusta sākumam, vēl nevar sniegt informāciju par iespējamajiem krāpšanās gadījumiem.

R.Petraviča dod vārdu klātesošajiem.

N.Snarskis izsaka pieņēmumu, ka cilvēki, kuri veic vairākus simtus braucienu mēnesī, varētu būt ar garīga rakstura traucējumiem. Jo daļai šīs grupas cilvēku ļoti patīk komunicēt un būt saskarē ar līdzcilvēkiem, taču ir arī cilvēki, kuri nevēlas atrasties sabiedrībā, tāpēc pārvietojas tikai ar individuālo transportu.

K.Godiņš precizē, ka ATD uzdevums ir pārliecināties par personas atbilstību atvieglojumu saņēmēju lokam.

D.Podziņa vēlas uzzināt, kā validācija pēc 2021.gada sabiedriskajā transportā būs jāveic cilvēkiem, kuri pavada bērnu ar invaliditāti un cilvēku ar I invaliditātes grupu.

K.Godiņš paskaidro, ka personai, kuru pavada, būs jāveic divas validācijas – viena par sevi, otra par pavadoni.

A.Ilves lūdz paskaidrot, kāpēc koncepcija paredz atkāpes no likumdošanā⁹ noteiktajiem termiņiem (no 2022.gada), kādos sabiedriskajam transportam reģionālajos vietējas nozīmes maršrutos bija jābūt pilnībā pielāgotam.

⁹ 2012.gada 28.augusta Ministru kabineta noteikumi Nr.599 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas un izmantošanas kārtība"

V.Ļeonova apstiprina, ka izstrādes stadijā¹⁰ ir grozījumi Ministru kabineta noteikumos. Grozījumi noteiks minimālo reģionālās nozīmes maršrutos esošo savienojumu apjomu, kuri izpildāmi ar pielāgotiem transportlīdzekļiem. Šādi grozījumi bija nepieciešami ņemot vērā pieejamo infrastruktūru, izmaksas visu autobusu pielāgošanai un pasažieru sabiedriskā transporta lietošanas biežumu.

A.Ilves vēlas pārliecināties, ka koncepcijā noteiktās pieejamības prasības tiks izpildītas un nevajadzēs veikt atkārtotus grozījumus normatīvajos aktos.

K.Godiņš apliecina, ka nākamajā mēnesī tiks izsludināts iepirkums. Iepirkuma nolikumā iekļauts, ka obligāti jānodrošina sabiedriskā transporta pieejamība, pretējā gadījumā līgums ar šādu pārvadātāju netiks slēgts.

A.Ilves atgādina, ka Latvijā ir spēkā Konvencija¹¹, kura paredz veikt uzlabojumus sabiedriskā transporta pieejamības nodrošināšanā. Taču pauž bažas vai minētie grozījumi nesamazina pieejamības prasību izpildi.

K.Godiņš uzsver, ka izstrādātajā koncepcijā pieejamības prasības ir padarītas par reāli izpildāmām. Turklāt nesaskata nepieciešamību pārvadātājiem likt nodrošināt pielāgotus autobusus maršrutos, kuros pēc izkāpšanas no sabiedriskā transporta nav attiecīga infrastruktūra, lai cilvēks riteņkrēslā spētu patstāvīgi pārvietoties.

E.Celmiņa lūdz komentēt koncepcijā ietvertās sabiedriskā transporta pieejamības prasības attiecībā pret starptautiskajiem tiesību aktiem. Pauž pārliecību, ja izstrādātais piedāvājums paredz nodrošināt pieejamāku sabiedrisko transportu un ir ieviešams samērīgos termiņos, turklāt tiek izpildītas regulās noteiktās minimālās pieejamības prasības, šāds piedāvājums ir atbalstāmāks kā šķietami labvēlīgāks, taču neizpildāms.

V.Ļeonova apstiprina, ka koncepcijā ir iekļautas stingrākas sabiedriskā transporta pieejamības prasības kā to nosaka starptautiskie tiesību akti. Maršrutu iedalījums kategorijās veidots balstoties uz pasažieru plūsmu. C kategorijas maršruti ir vismazāk noslogotie maršruti. Turklāt pārvadātājs visu autobusu parku izmanto pārvadājumu veikšanai, tāpēc ļoti iespējams, ka arī C kategorijas maršruti tiks apkalpoti ar pielāgotiem autobusiem. Vēl paredzēts veikt stingrākas līgumā iekļauto nosacījumu izpildes pārbaudes un noteikt stingrākas soda sankcijas līdz pat līguma laušanai par uzņemto saistību nepildīšanu.

A.Ilves jautā, vai sabiedriskā transporta kustību sarakstos būs pieejama informācija par reisiem, kuri tiek izpildīti ar pielāgotiem autobusiem.

K.Godiņš apstiprina, ka ir uzsākts veidot vienota dizaina kustības saraksta plāksnes, kurās būs informācija arī par reisiem, kuri tiek izpildīti ar pielāgotiem autobusiem. Visās aktuālajās pieturvietās kustības saraksta plāksnes paredzēts nomainīt trīs gadu laikā.

R.Petraviča pasakās par sniegto koncepcijas izklāstu un veiktajiem pasākumiem pieejamāka sabiedriskā transporta nodrošināšanā.

Nolemj: Sniegto informāciju pieņemt zināšanai.

¹⁰ 6.jūnijā Izsludināti valsts sekretāru sanāksmē (VSS 22 25§)

¹¹ Apvienoto Nāciju Organizācijas Konvencija par personu ar invaliditāti tiesībām

3. jautājums

Informācija par darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 8.3.4. specifiskā atbalsta mērķa "Samazināt priekšlaicīgu mācību pārtraukšanu, īstenojot preventīvus un intervences pasākumus" projektu Nr.8.3.4.0/16/I/001 "Atbalsts priekšlaicīgas mācību pārtraukšanas samazināšanai" (PuMPuRS), akcentējot pieejamo un sniegto atbalstu izglītojamiem ar invaliditāti.

K.Jozauska

E.Celmiņa, B.Bicēna, D.Podziņa, A.Muižniece

Izglītības kvalitātes valsts dienesta pārstāve iepazīstina ar īstenoto Eiropas Sociālā fonda projektu, lai mazinātu to bērnu un jauniešu skaitu, kas pārtrauc mācības un nepabeidz skolu. Projekts veicina ilgtspējīgas sadarbības sistēmas veidošanu starp pašvaldību, skolu, pedagogiem un vecākiem, lai laikus identificētu bērnus un jauniešus ar risku pārtraukt mācības un sniegtu personalizētu atbalstu. Šobrīd projektā ir 108 sadarbības partneri: 76 pašvaldības un 32 valsts profesionālās izglītības iestādes, ar kurām noslēgts sadarbības līgums. Šajā projektā mērķgrupas bērniem tiek sniegts personalizēts atbalsts, tās ir konsultācijas mācību priekšmetos, atbalsta personāla konsultācijas, dažādi ekonomiski atbalsta pasākumi, piemēram, transports, ēdināšana, speciālā transporta kompensācijas, ja tas ir identificēts kā priekšlaicīgu mācību pārtraukšanas risks. Šobrīd tiek strādāts pie kritēriju izstrādes izglītības iestāžu darbībai priekšlaicīgi mācības pamešanas riska mazināšanai. Savukārt jaunatnes iniciatīvas projektos, kur konkursus izsludina pašvaldības, piesakās jauniešu organizācijas un ar riska grupas jauniešiem strādā jaunieši ar jauniešiem.

Ministru kabineta noteikumos¹² norādītais personu loks var sniegt atbalstu priekšlaicīgi mācību pamešanas riska bērniem. Šie speciālisti piedalās bērna individuālā atbalsta plāna izstrādē. Pamata princips ir sekojošs – skolā pēc noteiktām riska pazīmēm tiek identificēts riska bērns, identificētas bērna vajadzības, noteikts nepieciešamais atbalsts bērnam, attiecīgi pielāgots atbalsta mehānisms un speciālists, kurš šo atbalstu var nodrošināt, lai mazinātos priekšlaicīgas mācību pamešanas riski.

Projektā ļoti daudz tiek runāts par prevenciju, jo pētījumi liecina, ka bērni riska pazīmes uzrāda līdz pat trīs gadus pirms reāli pieņemt lēmumu pamest skolu. Tāpat ļoti daudz tiek runāts par savlaicīgi identificējamām riska pazīmēm; pēc pētījumiem arī invaliditāte ir viena no riska pazīmēm. Tādēļ runājot profesionālās pilnveides programmās, darbnīcās un semināros ar pedagogisko personālu, tieši tiek uzsvērtā prevencijas nozīme un runāts par visiem trim prevencijas līmeņiem: kādēļ svarīgi uzrunāt sabiedrību kopumā, kādēļ svarīgi ir runāt ar riska grupu un trešajā līmenī jau tiek novērstas krīzes situācijas.

¹² 2016.gada 12.jūlija Ministru kabineta noteikumi Nr.460 "Darbības programmas "Izaugsme un nodarbinātība" 8.3.4. specifiskā atbalsta mērķa "Samazināt priekšlaicīgu mācību pārtraukšanu, īstenojot preventīvus un intervences pasākumus" īstenošanas noteikumi"

Riski, kāpēc bērni pamet mācības ir iedalāmi četrās grupās: ar mācību darbu un izglītības iestādi saistītie riski, ekonomiskie riski, ar ģimeni saistītie riski un sociālās vides un veselības riski. Bērniem, tai skaitā bērniem ar invaliditāti, visbiežāk tiek identificēts mācību darba un ar izglītības iestādes vidi saistītais risks. Līdz šim lielākoties ir lūgtas konsultācijas kādā no mācību priekšmetiem.

Atgriezeniskā saite no skolām un vecākiem liecina, ka savlaicīgi sniegti preventijas un intervences pasākumi ir veiksmīgs veids, kā bērnam palikt izglītības sistēmā.

E.Celmaņa jautā, vai ir kādi secinājumi, kāpēc salīdzinoši maz bērni ar invaliditāti projekta ietvaros ir saņēmuši atbalstu.

K.Jozauska izsaka pieņēmumu, ka bērniem ar invaliditāti varētu nebūt identificēti priekšlaicīgas mācību pamešanas riski.

D.Podziņa vēlas precizēt, vai projekts tiek īstenots arī speciālajās izglītības iestādēs un vai projekta aktivitātes ir vērstas uz palikšanu skolā vai palikšanu izglītības sistēmā.

K.Jozauska apstiprina, ka projekts tiek īstenots arī speciālās izglītības iestādēs un visos izglītības līmeņos, tāpēc liela uzmanība tiek veltīta pedagogu profesionālajai kompetencei.

B.Bicēna jautā, vai tiek piesaistīts arī audiologopēds.

K.Jozauska informē, ka projekta ietvaros tiek piesaistīti tikai Ministru kabineta noteikumos uzskaitītie speciālisti. Taču sagatavojot individuālo atbalsta plānu tiek identificētas visas bērna vajadzības un iespēju robežās papildu nepieciešamā speciālista algošanai tiek meklēts cits finansējuma avots, piemēram, pašvaldība.

A.Muižniece papildina, ka audiologopēdi kā atbalsta speciālisti izglītības iestādēs nav. Taču šādos gadījumos ģimenes ārstam būtu jāizvērtē bērna vajadzība pēc šāda speciālista un jādod rekomendācija saņemt audiologopēda konsultāciju.

Nolemj: Sniegto informāciju pieņemt zināšanai.

4. jautājums

Informēt par plānoto pētījumu “Apvienoto Nāciju Organizācijas Konvencijas par personu ar invaliditāti tiesībām īstenošanas pamatnostādņu 2014.-2020.gadam novērtējums par periodu no 2014.-2019.gadam”.

E.Celmaņa

E.Celmaņa informē, ka tuvojas noslēgumam termiņš, kurā bija jāīsteno pamatnostādnes¹³. Šī dokumenta tapšanā bija iesaistītas gan nevalstiskās

¹³ Apvienoto Nāciju Organizācijas Konvencijas par personu ar invaliditāti tiesībām īstenošanas pamatnostādnes 2014.-2020.gadam

organizācijas, gan citi sadarbības partneri. Izvērtējuma veikšanai par pamatnostādņēs noteikto uzdevumu izpildes rezultātiem tiks piesaistīts ārējs izvērtētājs. Tā kā izvērtējums tiks veikts ar struktūrfondu atbalstu, nepieciešams piesaistīt attiecīgo jomu pārstāvošās nevalstiskās organizācijas, kuras darbojas politikas izstrādē un īstenošanā. Tāpēc Labklājības ministrija lūdz izskatīt un sniegt komentārus par pētījuma tehnisko specifikāciju.

Nolemj:

- Labklājības ministrijai ILNP locekļiem elektroniski nosūtīts izskatīšanai pētījuma “Apvienoto Nāciju Organizācijas Konvencijas par personu ar invaliditāti tiesībām īstenošanas pamatnostādņu 2014.-2020. gadam īstenošana no 2014.gada 1.janvāra līdz 2019.gada 31. decembrim” tehnisko specifikāciju;
- Piecu darba dienu laikā elektroniski sniegt komentārus un priekšlikumus.

Pielikumā:

- 1) LTAB prezentācija, 10 slaidi;
- 2) ATD prezentācija, 20 slaidi;
- 3) Izglītības kvalitātes valsts dienesta prezentācija, 15 slaidi;

Sēdi slēdz: plkst. 15:00

Labklājības ministre,
Invaliditātes lietu nacionālās
padomes priekšsēdētāja

R.Petraviča

R.Veidliņa, 67782951
Ruta.Veidlina@lm.gov.lv