

**LIETUVOS RESPUBLIKOS TRANSPORTO VEIKLOS PAGRINDŲ ĮSTATYMO NR. I-1863 11 STRAIPSNIO  
PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO DERINIMO PAŽYMA**

<b>Eil. Nr.</b>	<b>Institucijos pavadinimas, rašto data ir numeris</b>	<b>Pastabos ir pasiūlymai</b>	<b>Argumentai, kodėl neatsižvelgta arba tik iš dalies atsižvelgta į pastabas ir pasiūlymus</b>
1.	Lietuvos savivaldybių asociacija, 2022-01-10 išvada Nr. (21)-SD-18	<p>1. Naujų, pritaikytų specialiųjų poreikių turintiems žmonėms transporto priemonių didelio kiekio įsigijimas yra apribotas gamintojų galimybėmis bei viešųjų pirkimų procedūrų terminais. Be to, šiuo metu dar nėra aiškiai apibrėžti Viešojo transporto priemonių pritaikymo neįgaliesiems ir kitiems riboto judumo asmenims kriterijai. Vežėjai turėtų turėti galimybę sužinoti šiuos kriterijus iki transporto priemonių užsakymo ir atitinkamai pasirengti. Todėl siūlome tikslinti Transporto veiklos pagrindų įstatymo pakeitimo projekto 2 straipsnio 3 dalį ir išdėstyti ją taip: „3. Šio įstatymo 1 straipsnio 1 dalies nuostatos taikomos nuo 2023 m. lapkričio 1 d. įsigyjamos ir pirmą kartą Lietuvos Respublikoje registruojamos viešojo transporto priemonėms.“</p> <p>2. Transporto veiklos pagrindų įstatymo projekto aiškinamojo rašto 5 punkte rašoma, kad „Priėmus įstatymą galimai didės VTP kaina, kadangi jos turės būti labiau pritaikytos neįgaliesiems ir kitiems riboto judumo asmenims įrengiant tam skirtus sprendimus. Kad paskatinti savivaldybes ir kitus vežėjus greičiau atliepti įstatymo nuostatas yra derinami VTP įsigijimo finansavimo planai (iš RRF, ES fondų).“ Atkreipiame dėmesį, kad šiuo metu nėra užtikrintas aukščiau minėtų reikalavimų įgyvendinimo finansavimas, todėl siūlome šio įstatymo projekte įpareigoti Vyriausybę numatyti valstybės paramos priemones ir finansavimo šaltinius. Pažymime, kad šio įstatymo pakeitimo įsigaliojimas turėtų atitikti finansinės paramos teikimo terminus t.y. iki to laiko</p>	<p><b>Atsižvelgta iš dalies.</b> Įstatymo projektas papildytas nuostata dėl pradėtų pirkimo procedūrų (įstatymas netaikomas, jeigu viešojo transporto priemonės pirkimo procedūros pradėtos iki jo įsigaliojimo).</p> <p><b>Neatsižvelgta.</b> Paramos priemonės ir finansavimo šaltiniai nėra šio Įstatymo projekto dalykas. Siūlomu Įstatymo projektu bus siekiama įgyvendinti riboto judumo žmonių teises. Atkreiptinas dėmesys, kad finansavimo šaltiniai šiuo metu yra derinami ir jų sąlygos priklauso ne tik nuo Lietuvos Respublikos Vyriausybės, bet ir nuo ES institucijų.</p>

		turėtų būti patvirtinti projektų finansavimo sąlygų aprašai ir jų įgyvendinimo tvarkos.	
2.	Lietuvos keleivių vežimo asociacija, 2022-01-10 išvada Nr. S-001	<p>1. Lygiagrečiai su transporto priemonių pritaikymu yra būtinas ir transporto infrastruktūros (įskaitant, autobusų stočių, ypač stotelių) pritaikymas (pvz. platformos, privažiavimo takai ar šaligatviai, įskaitant šaligatvio bortus ir kt.), užtikrinant, kad keleiviai su neįgaliojo vežimėliu, patekę/įvažiavę į keleivinę transporto priemonę vienoje maršruto vietoje, galėtų sėkmingai baigti savo kelionę bet kurioje kitoje maršruto stotyje ar stotelėje. 1 2021 m. birželio 1 d. Memorandumas dėl transporto priemonių ir transporto fizinės ir informacinės infrastruktūros pritaikymo individualių poreikių turintiems žmonės (toliau žr. čia). 2022-01-10 Nr. S-001 Į 2021-12-27 Nr. 2-5521 Atsižvelgiant į tai, siūlome valstybės mastu svarstyti galimybę asmenų su neįgaliaisiais vežimėliais, keliavimo poreikius tenkinti paratransporto paslaugos pagalba kaip alternatyvą viešajam transportui, t. y. specialiųjų poreikių turinčių žmonių vežimo specialiai pritaikytomis transporto priemonėmis be iš anksto nustatyto maršruto ir tvarkaraščio, kitaip tariant, „paslauga pagal pareikalavimą“ principu, kai užsakomos kelionės tam specialiai pritaikytomis transporto priemonėmis ir asmenys, turintys specialiuosius poreikius (pvz.: su neįgaliojo vežimėliu) nuvežami „nuo durų iki durų“. Tokia praktika paplitusi ir yra taikoma Skandinavijos ir kitose Europos Sąjungos šalyse.</p> <p>2. Tikslinga ir būtina įvertinti viešojo transporto priemonių pritaikymo NRJA poreikiams kaštus, numatyti finansavimo</p>	<p><b>Neatsižvelgta.</b> Pasirinkus siūlomą variantą pagal principą „paslauga pagal pareikalavimą“, atsirastų nauja paslauga, kuriai administruoti ir vykdyti reikėtų didelių finansinių ir kitų išteklių. Toks sprendimas galimai būtų ekonomiškai mažiau efektyvus. Taip pat didėtų riboto judumo žmonių segregacija, sociologiškai ir pagal universalaus dizaino principus yra geriau, kai visi žmonės veikia vienoje patogioje aplinkoje (vežami vienu autobusu, o ne yra atskirti).</p> <p><b>Atsižvelgta iš dalies.</b> Atkreiptinas dėmesys, kad</p>

	<p>(paramos/subsidijavimo) šaltinius ir finansavimo schemas ne tik vietinio (miesto ir priemiestinio), bet ir tolimojo susisiekimo transporto priemonėms pritaikyti pagal LR Susisiekimo ministro patvirtintus Kriterijus. Atsižvelgiant į tai, siūlome Įstatymo projekto 2 straipsnį papildyti 4 dalimi: „4. Įpareigoti Lietuvos Respublikos Vyriausybę numatyti valstybės paramos priemonės (subsidijas) ir finansavimo schemas šio įstatymo 11 straipsnio 2<sup>1</sup> dalies nuostatomis įgyvendinti.“</p> <p>3. Įstatymo projekte geležinkelių riedmenims, pritaikant neįgaliesiems ir kitiems riboto judumo asmenims viešajame transporto keleivių vežimui naudojamus geležinkelių riedmenis tik rekomenduojama atsižvelgti į susisiekimo ministro nustatytas rekomendacijas, tuo tarpu, automobilių kelių keleivių vežėjams siūloma nustatyti privalomus Kriterijus, kas yra visiškai nelogiška vežėjų, teikiančių keleivių automobilių keliais vežimo paslaugas atžvilgiu, kadangi tokiu teisiniu reglamentavimu šiuo atveju būtų taikomi dvigubi standartai – geležinkelio riedmenims ir automobilių keliais viešojo transporto priemonėms, taip akivaizdžiai pažeidžiant proporcingumo principą. Atsižvelgiant į aukščiau išdėstytą, siūlome nustatyti kad kriterijai tolimojo susisiekimo transporto priemonėms, ypač dėl įlipimo įtaiso – kilnojamųjų pandusų, keltuvų ar liftų įrengimo, būtų tik rekomendacinio pobūdžio kaip ir geležinkelių riedmenims.</p> <p>4. Asociacijos nuomone, yra būtina ūkio subjektams ir savivaldybėms 1,5-2 metai pereinamasis laikotarpis pasiruošti pritaikyti pagal nustatytus Kriterijus transporto priemones. Atsižvelgiant į tai, siūlome Įstatymo projekto 2 straipsnio 1 dalyje nustatyti, kad įstatymas įsigalioja po 1,5 metų, nuo Kriterijų patvirtinimo ir 2 straipsnio 1 dalį išdėstyti taip: „1.Šis įstatymas, išskyrus šio straipsnio 2 dalį, įsigalioja 2024 m. sausio 1 d.“</p>	<p>finansavimo šaltiniai šiuo metu yra derinami ir jų sąlygos priklauso ne tik nuo Lietuvos Respublikos Vyriausybės, bet ir nuo ES institucijų. Pažymime, kad yra derinami finansavimo šaltiniai ir tolimojo susisiekimo autobusams įsigyti.</p> <p><b>Atsižvelgta iš dalies.</b> Iš Įstatymo projekto pašalinta nuostata dėl rekomendacijų geležinkelių riedmenims. Pažymėtina, kad geležinkelių riedmenys turi būti pritaikyti pagal 2014 m. lapkričio 18 d. Komisijos reglamente (ES) Nr. 1300/2014 dėl Sąjungos geležinkelių sistemos prieinamumo neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims techninių sąveikos specifikacijų su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2019 m. gegužės 16 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2019/774, nustatytas sąlygas ir tvarką.</p> <p><b>Atsižvelgta iš dalies.</b> Įstatymo projektas papildytas nuostata dėl pirkimo procedūrų (įstatymas netaikomas, jeigu viešojo transporto priemonės pirkimo procedūros pradėtos iki jo įsigaliojimo).</p>
--	--	---

	<p>5. Vadovaujantis Įstatymo projekto 2 straipsnio 1 dalimi yra numatyta įstatymo įsigaliojimo data (2022 m. lapkričio 1 d.), kuri Asociacijos nuomone, turėtų būti bent 1,5 metų vėlesnė nei LR Susisiekimo ministro 3 patvirtinti Kriterijai, kad ūkio subjektai, vykdanys keleivių vežimo paslaugas galėtų tinkamai ir iš anksto pasiruošti būsimiems pakeitimams dėl VTP pritaikymo neįgaliųjų poreikiams, dėl ko yra būtina numatyti ankstesnę datą dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro Įstatymo projekto įgyvendinamųjų aktų priėmimo datos, todėl Asociacija siūlo Įstatymo projekto 2 straipsnio 2 dalį koreguoti, numatant, kad: „2. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras iki 2022 m. birželio 30 d. priima šio įstatymo įgyvendinamuosius teisės aktus.“</p> <p>6. Asociacijos nuomone, privalomi Kriterijai VTP galėtų būti taikomi viešųjų pirkimų būdu perkamoms paslaugoms, pritaikius pereinamąjį laikotarpį, pvz., koks yra numatytas Alternatyvių degalų įstatymo 28 straipsnio 1 dalyje 4 - nuo 2029 m. sausio 1 d., nes nuo šios datos visos dyzelinu varomos VTP turės būti pakeistos į alternatyvius degalus naudojančias transporto priemonės. Tokiu būdu, VTP būtų atnaujinamos kartu ir įgyvendinant Žaliąjį kursą, ir tuo pačių pritaikant NRJA poreikiams.</p> <p>7. Asociacijos nuomone, Įstatymo projekto 2 straipsnio 3 dalis, numatanti, kad „Šio įstatymo 1 straipsnio 1 dalies nuostatos taikomos po šio įstatymo įsigaliojimo įsigyjamos ir pirmą kartą Lietuvos Respublikoje registruojamos viešojo transporto priemonės“ yra visiškai neaiški. Reikalavimas, numatantis nuostatų taikymą įsigyjamos ir pirmą kartą Lietuvos Respublikoje registruojamos viešojo transporto priemonės laikytinas pertekliniu, kadangi nėra aišku kaip praktikoje</p>	<p><b>Atsižvelgta iš dalies.</b> Seimo pavasario sesija, per kurią siūloma priimti Įstatymo projektą, pagal Seimo statutą tęsiasi iki birželio 30 d., todėl siūlomas 2022 m. liepos 31 d. terminas įpareigoti susisiekimo ministrą priimti poįstatyminį teisės aktą. Atkreiptinas dėmesys, kad Susisiekimo ministerija planuoja parengti reikalavimų aprašą (poįstatyminį teisės aktą) per 2022 m. I ketvirtį ir jį patvirtinti iš karto priėmus Įstatymo projektą.</p> <p><b>Neatsižvelgta.</b> Pažymėtina, kad reikalavimai bus taikomi tik registruojant viešojo transporto priemones po šio įstatymo įsigaliojimo. Viešojo transporto priemonės, atnaujinamos pagal Alternatyviųjų degalų įstatymo nuostatas (<i>Nuo 2029 m. sausio 1 d. visas viešasis keleivių vežimo keliais transportas &lt;...&gt; turi būti pritaikytas naudoti alternatyviuosius degalus</i>), drauge turės atitikti ir pritaikymo riboto judumo žmonėms reikalavimus. Kitaip tokios transporto priemonės negalės dalyvauti viešojo transporto eisme.</p> <p><b>Atsižvelgta iš dalies.</b> Pakoreguota Įstatymo projekto nuostata: <del>įsigyjamos ir pirmą kartą Lietuvos Respublikoje registruojamos</del> <i>įsigyjamos ir pirmą kartą Lietuvos Respublikoje registruojamos viešojo transporto priemonės</i>. Šiuo metu vežėjams yra išduodami leidimai ir licencijos, kurie</p>
--	--	--

		<p>atitinkama nuostata bus įgyvendinama dėl VTP registracijos – ar bus kuriamas atskiras registras ir pan., kadangi tos pačios keleivinės transporto priemonės gali būti naudojamos ir viešojo transporto reguliariuose maršrutuose, ir užsakomuosiuose ar specialiuose reisuose, kur Kriterijai nebūtų privalomi, todėl siūlome patikslinti šią nuostatą, kad būtų aiški ir nekeltų klausimų.</p>	<p>patvirtina vežėjų kompetenciją ir galimybes tinkamai vežti keleivius viešojo transporto maršrutais. Nekompetentingiems vežėjams galės būti panaikinti leidimai ir licencijos.</p> <p>Nuostata dėl autobusų pritaikymo bus įgyvendinama ir šiais būdais:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Savivaldybė, Lietuvos transporto saugos administracija ar kitas viešojo transporto užsakovas jų kompetencijai priskirtuose maršrutuose stebės nuostatų vykdymą ir esant pažeidimams imsis veiksmų arba praneš atsakingoms institucijoms.</li> <li>2. Skiriant finansavimą (ES, RRF ar kt. lėšomis) viešojo transporto priemonėms įsigyti, viena iš sąlygų bus atitiktis reikalavimams (pritaikymas riboto judumo asmenims).</li> <li>3. Viešojo transporto priemonių keleiviai praneš atsakingoms institucijoms apie viešojo transporto priemonių trūkumus.</li> </ol> <p>Tačiau jeigu situacijai valdyti reikės papildomų kontrolės priemonių, bus priimti atitinkamai sprendimai dėl papildomų administracinių kontrolės priemonių.</p>
--	--	--	--