

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2020-08-18 Nr. S-052

J 2020-07-31 Nr. 2-3812

Siunčiama el. paštu: [sumin@sumin.lt](mailto:sumin@sumin.lt)**DĖL KELEIVIŲ IR BAGAŽO VEŽIMO KELIŲ TRANSPORTU TAISYKLIŲ PROJEKTO**

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau- Asociacija) išnagrinėjo Susisiekimo ministerijos pakartotinai pateiktą išvadoms gauti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymo „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. balandžio 13 d. įsakymo Nr. 3-223 „Dėl Keleivių ir bagažo vežimo kelių transportu taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ projektą (toliau – **Taisyklės ar Taisyklių projektas**) ir teikia savo pastabas bei pasiūlymus (pridedama).

Tuo pačiu teikiame savo bendras pastabas Taisyklių projektui.

**Pirma.** Pastaraisiais metais ypač sparčiai tobulėja įvairios informacinės technologijos, kurių panaudojimas įvairiuose įrenginiuose sudaro daugiau galimybių įvairioms naujovėms ir pagerina teikiamų paslaugų kokybę ar sumažina žmoniškųjų išteklių poreikį, todėl vežėjai ieško galimybių naujų technologijų pritaikymui keleivių vežimo sektoriuje ir pažangių technologijų proveržis galimas artimiausiu metu.

Tačiau, asociacijos nuomone, Taisyklių projekte įteisinama dabartinė padėtis, o atsiradus technologinėms naujovėms, prieš jas pradėdant naudoti, reikės jas vėl keisti.

Atkreipiame dėmesį, kad naujose keleivių vežimo taisyklėse tikslinga numatyti tolimesnes viešojo transporto vystymosi tendencijas, numatant galimybes už važiavimą atsiskaityti naujomis technologijomis paremta logika ir įranga. Tikėtina, kad keleivis turės didelę bilietų įsigijimo būdų įvairovę, bilietų pardavimo įranga autobuse atpažins ir patvirtins bilietą elektroninėje kortelėje, asmens tapatybės kortelėje, mobiliajame telefone ar išmaniajame laikrodyje. Tokios galimybės jau yra kai kuriose IT technologijų srityje pažengusiose šalyse, todėl taisyklės turėtų leisti kuo greičiau joms atsirasti mūsų kasdieniame gyvenime.

Jau šiandien elektroninis bilietas yra plačiai paplitęs vietinio (miesto ir priemiestiniame) transporte, vyksta jų tarpusavio integracija. Ta kryptimi vyksta pokyčiai ir tolimajame susisiekime, diskutuojama dėl galimybių integruoti į bendrą elektroninių bilietų sistemą ne tik vietinį ir priemiestinį, bet ir tolimąjį susisiekimą, nors tolimajame susisiekime tai pasiekti sudėtinga dėl skirtingų kainų, didelio paskirties punktų skaičiaus ir dar neįsisavintų naujų technologijų.

*Atsižvelgiant į tai, kad artimiausiais metais elektroninis bilietas gali būti pradėtas naudoti ir tolimojo susisiekimo maršrutuose, taisyklėse tikslinga būtų numatyti elektroninio bilieto sąvoka pritaikytą visoms susisiekimo sritims, t.y. ne tik vietinio (miesto ir priemiestinio) bet ir tolimojo susisiekimo maršrutams. Taip pat tikslinga numatyti įvairių bilietų įsigijimo ir jų patikrinimo galimybes, atsisakyti popierinių formų ar dokumentų pildymo, kad vėliau duomenų iš jų nereikėtų skaitmenizuoti rankiniu būdu.*

**Antra.** Susisiekimo ministerija Projekte atsisakė aukštesnės galios teisės aktų nuostatų kartojimo, taip pat nuostatų, kurios nepriklauso įsakymo projektu tvirtinamų taisyklių taikymo sričiai. Tačiau svarbu pažymėti tai, kad taisyklių ir įstatymų rengėjai turėtų atsižvelgti ne tik į vežėjų, kuriems taikomos taisyklės, tačiau ir į vartotojų teises bei jų socialinę apsaugą. Vartotojui dažnai nėra aišku kodėl važiuodamas miesto autobuse jis turėtų tvirtai laikytis ir taip saugoti save, kodėl jis turėtų visada važiuoti tik švariais rūbais, užimti tik jam skirtą vietą, kaip jis turi teisę elgtis vienoje ar kitoje situacijoje, kokios jo teisės ir kokios pareigos. Įsakymo naujame projekte buvo panaikinti skyriai dėl ekipažo bei keleivių teisių ir pareigų, lengvatų keleiviams, dėl vežėjų, ekipažų ir keleivių priežiūros ir kontrolės, vežėjų, ekipažų ir keleivių atsakomybės. Asociacija sutinka, kad tam

tikri kitų įstatymo nuostatų perkėlimai gali būti pertekliniai, pavyzdžiui, Lengvatos keleiviams, tačiau visa kita, kas yra susiję su keleivių ir bagažo vežimu, Taisyklėse turėtų likti bent minimaliai. Šiuo atveju, Taisyklių projekte netgi nėra numatytos nuorodos į kitus, su šia sritimi susijusius teisės aktus, todėl keleivis, norėdamas sužinoti, pavyzdžiui, savo, ekipažų, vežėjų teises ir pareigas ar kontrolę vykdančių asmenų veiksmų teisėtumą, turėtų savarankiškai ieškoti tai numatančių teisės aktų.

Asociacijos nuomone, Taisyklės turi būti suprantamos tiek keleiviams, tiek tiesiogiai su keleiviais bendraujantiems vežėjų ar valstybinių institucijų darbuotojams, be to, vežėjai, nors tai ir nėra privaloma, autobusų salonuose yra iškabinę Keleivių ir bagažo taisykles arba jas turi ekipažas ir, esant poreikiui, pateikia jas keleiviui.

*Atsižvelgiant į tai ir siekiant aiškumo tiek keleiviui, tiek ir paslaugos teikėjui, tikslinga taisyklėse nurodyti atskiras su keleivių ir bagažo vežimu susijusias teisinio reguliavimo sritis, nurodant kokie kiti teisės aktai jas reguliuoja.*

**Trečia.** Taisyklių projekte nustatytas reikalavimas salone „oro temperatūra 1,10 m aukštyje virš grindų turi būti ne žemesnė kaip 18°C ir ne aukštesnė kaip 27°C“, tačiau neaišku, kokiais teisės aktais ar higienos normomis vadovaujantis yra siūloma autobuso salone nustatyti 18-27°C temperatūrinį intervalą, kurį išlaikyti praktiškai nerealu dėl autobusų techninių savybių (nepakankamos salono kėbulo termoizoliacinių savybių) ir paslaugos teikimo specifikos (pvz., nedideli atstumai tarp stotelių, dažnai atidaromos durys ir pan.).

Atkreiptinas dėmesys į tą aplinkybę, kad Lietuvos higienos normos nustato mikroklimato reikalavimus gyvenamosiose, visuomeninės paskirties pastatų patalpose bei darbo patalpose<sup>1</sup>, o specifinės normos, reglamentuojančios oro temperatūrą transporto salonų viduje, nėra. Tai patvirtina Nacionalinio visuomenės sveikatos centro prie Sveikatos apsaugos ministerijos (toliau - NVSC) 2020-06-22 atsakymas elektroniniu laišku į UAB „Vilniaus viešasis transportas“ (toliau – VVT) paklausimą (laiško teksto kopija pateikiama pridedamos lentelės 23 eilutėje).

Visi vežėjai stengiasi sudaryti komfortiškas sąlygas keleiviams, tačiau ir minimų higienos normų visuomeninės paskirties pastatų patalpose nurodytos temperatūrinės ribos (14-22°C šaltuoju metų laiku, 18-28°C šiltuoju metų laiku) realiai negalėtų būti pasiekiamos esant dideliems šalčiams (pvz., kai lauke daugiau nei -15 °C šalčio) ar esant karšiams (aukštesnė nei +30°C temperatūra).

Pažymime, kad NVSC atsakyme rašoma, kad „Norint išvengti peršalimų, tarp kondicionuojamos patalpos ir lauko oro temperatūrų skirtumas neturėtų būti didesnis kaip 6-8 laipsniai“, t.y., esant kondicionavimo poreikiui, skirtumas tarp lauko ir vidaus temperatūros neturėtų būti didesnis nei 6-8 laipsniai, todėl neturėtų būti nustatoma viršutinė temperatūros riba, ji turėtų būti skaičiuojama, kaip skirtumas tarp išorės ir vidaus temperatūrų.

*Atsižvelgiant į tai, kad nėra higienos normų, reglamentuojančių temperatūrą transporto priemonių salonų viduje, prašome inicijuoti tokių higienos normų parengimą.*

PRIDEDAMA: Pastabos Keleivių ir bagažo vežimo taisyklių projektui, 17 lapų.

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis

8 655 83009, gintaras.nakutis@lkva-asociacija.lt

<sup>1</sup> <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.362676>