

**Patariamiosios tarybos dėl reguliaraus susisiekimo autobusais
transporto teisinio reglamentavimo Lietuvoje pirmininkui -
susisiekimo viceministriui
Vladislav Kondratovič**

2020-10-19 Nr. S-067

į 2020-10-14 e-laišką

Siunčiama el. paštu:
sumin@sumin.lt
Marius.Pakenas@sumin.lt

DĖL KELEIVIŲ IR BAGAŽO VEŽIMO KELIŲ TRANSPORTU TAISYKLIŲ PROJEKTO

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau- Asociacija) išnagrinėjo Patariamiosios tarybos nariams¹ pateiktą 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 ir atsižvelgdama į tai, kad tikslinga pateikti ne tik redakcinio pobūdžio pastabas, bet ir papildyti ir/ar konkretizuoti kai kurias Taisyklių projekto nuostatas, taip pat siekiant aiškiai sureguliuoti Taisyklių praktinį įgyvendinimą, pakartotinai² teikia savo pasiūlymus bei prašo į juos atsižvelgti (redakcinio pobūdžio pastabos pateiktos 2020 m. spalio 19 d. e-laišku).

Pirma. Dėl Taisyklių įsigaliojimo. Pateiktame įsakymo projekte „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2011 m. balandžio 13 d. įsakymo Nr. 3-223 „Dėl Keleivių ir bagažo vežimo kelių transportu taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ (toliau – Įsakymas) nurodyta, kad Taisyklių 17 punktą įsigalioja nuo 2020 m. spalio 1 d., tuo tarpu kitos Taisyklių nuostatos, remiantis LR Teisėkūros pagrindų įstatymo 20 straipsnio 1 d.³, įsigaliojotų kitą dieną po oficialaus paskelbimo.

Asociacijos nuomone, pasiruošti Taisyklių įgyvendinimui reikalingas laikas, pavyzdžiui įsakymo „Dėl Keleivinio kelių transporto priemonių apipavidalinimo nuostatų patvirtinimo“ 7 punktą numato, kad autobuso salone, keleiviams gerai matomoje vietoje, *gali būti iškabintos savivaldybės patvirtintos važiavimo keleivinio kelių transporto priemonėmis taisyklės (arba jų išrašas, kuriame turi būti nurodyta: vairuotojo, vežėjo pareigos ir atsakomybė, keleivių teisės, pareigos ir atsakomybė)*. Įsakymo nuostatoje nurodyta sąvoka „gali būti“ reiškia, jog vežėjams turi būti užtikrinta teisė per protingą laiko tarpą pasiruošti naujų Taisyklių paskelbimui ir jas paskelbti.

Asociacijos manymu, Susisiekimo ministerija turėtų atsižvelgti pirmiausia į keleivių, kurie šiuo metu intensyviai naudojami savo teisėmis, interesą ir vežėjų galimybes susipažinti su naujomis Taisyklėmis bei pradėti su jomis dirbti. Vežėjams taip pat turi būti paliktas protingas laiko tarpas supažindinti darbuotojus, ekipažus su naujomis Taisyklėmis, kadangi būtent vežėjų personalas dirbs su jomis.

Atsižvelgiant į tai ir įvertinus objektyvias galimybes pradėti dirbti su naujomis Taisyklėmis ir jomis vadovautis, tikslinga Taisyklių įsigaliojimą nustatyti nuo 2021 m. sausio 1 d.

¹ Patariamoji taryba sudaryta susisiekimo ministro 2019 m. lapkričio 21 d. įsakymu Nr.3-522 „Dėl Patariamiosios tarybos dėl reguliaraus susisiekimo autobusais transporto teisinio reglamentavimo Lietuvoje sudarymo“

² Asociacijos 2020 m. rugpjūčio 18 d. raštas Nr. S-052.

³ „Norminis teisės aktas įsigalioja kitą dieną po oficialaus paskelbimo Teisės aktų registre, jeigu pačiame teisės akte nenumatyta vėlesnė įsigaliojimo data, išskyrus šio straipsnio 12 dalyje numatytus atvejus“.

Antra. Dėl Taisyklių I skyriaus papildymo. Šiuo metu galiojančių Taisyklių 6 punktą numato, kad „Savivaldybių institucijos, vadovaudamosi šiomis taisyklėmis, gali patvirtinti detalesnes keleivių ir bagažo vežimo vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutais taisykles“. Naujame Taisyklių projekte šis punktas buvo pašalintas derinimo pažymoje nurodant, kad minėtas punktas neatitinka LR Kelių transporto kodekso 18 str. ir sukelia teisinį neaiškumą. Pirmiausia atkreiptinas dėmesys, kad KTK 18 str. 1 p. numato, kad „Keleivių vežimą autobusais reglamentuoja susisiekimo ministro patvirtintos Keleivių ir bagažo vežimo taisyklės“. Tai reiškia, jog KTK tiesiogiai įtvirtina teisę Taisyklėmis sureguliuoti subjektų, kurioms Taisyklės taikomos, veiklą. Taisyklėse įtvirtintas punktas dėl savivaldybių teisės patvirtinti detalesnes taisykles, jokiū būdu neprieštarauja KTK 18 str. nuostatai, kadangi minėtas straipsnis imperatyviai nustato pareigą Taisyklėmis užtikrinti keleivių vežimą už atlygį autobusais. Tokiu būdu kaip tik yra sukuriamas teisinis aiškumas, kadangi savivaldybėms, kurios nori detaliau reguliuoti keleivių ir bagažo vežimą, yra suteikiama teisė detalizuoti Taisyklių nuostatas, tuo tarpu savivaldybėms, kurios nemato poreikio taisyklių detalizuoti, nėra jokio įpareigojimo Taisykles papildyti. Šiuo atveju svarbu atsižvelgti į savivaldybių dydžius, keleivių srautus, keleivių poreikius, kadangi kiekviena savivaldybė turi nusistovėjusią tvarką, pritaikytą būtent savo keleiviams. Taigi Asociacija negali sutikti, kad KTK 18 str. prieštarauja galiojančių Taisyklių 6 punktui dėl savivaldybių diskrecijos detalizuoti Taisykles.

Antra, galiojančių Taisyklių 6 p. nuostata turėtų būti palikta galioti ir dėl to, jog ją panaikinus būtų iš esmės keičiama kai kurių savivaldybių nusistovėjusi tvarka. Šiuo metu yra savivaldybių, kurios turi pasitvirtinusios detalesnes taisykles pagal savo keleivių poreikius. Todėl vien formalus Taisyklių pakeitimas sąlygotų savivaldybėse nusistovėjusios tvarkos sugriovimą.

Trečia, Įsakymo „Dėl Keleivinio kelių transporto priemonių apipavidalinimo nuostatų patvirtinimo“ 7 punkte vartojama formuluotė „savivaldybės patvirtintos važdavimo keleivinio kelių transporto priemonėmis taisykles“ reiškia, jog ir KTK lydinčiuose teisės aktuose yra įtvirtinta savivaldybių diskrecijos teisė detalizuoti taisykles. Pakeitus Taisykles, turėtų būti keičiami ir su Taisyklėmis susiję teisės aktai.

Ketvirta, Taisyklių projekto 5 punkte yra įtvirtinta nuostata⁴, leidžianti savivaldybėms nustatyti įlaipinimo tvarką stotelėse pagal pareikalavimą. Taip pat Taisyklių projekto 15 punktas numato⁵ teisę savivaldybėms nustatyti kitą bilietų įsigijimo ir pateikimo kontrolei tvarką. Šiuo atveju susidaro situacija, kai tam tikri Taisyklių projekto punktai palieka savivaldybėms teisę detalizuoti Taisykles, tuo tarpu pačiose Taisyklėse nebelieka tiesioginės nuostatos dėl savivaldybių diskrecijos teisės. Tokiu būdu yra sukuriamas teisinis neaiškumas kokias teises, vadovaujantis Taisyklėmis, savivaldybės turi. Asociacija mano, kad siekiant sukurti teisinį aiškumą dėl savivaldybių teisės detalizuoti Taisykles, turi būti paliktas galioti šiuo metu galiojančių taisyklių 6 punktas.

Trečia. Dėl elektroninių bilietų identifikavimo priemonių tolimajame susisiekime (Taisyklių 15 punktas). Asociacija siūlė⁶ tačiau atsakyta Taisyklėse įteisinti nuostatą, jog tolimojo susisiekimo maršrutų elektroninių bilietų identifikavimo priemonės nustato LTSA. Asociacija mano, kad Taisyklėse turi būti nuostata nurodanti, kokia konkreti institucija nustatys e-bilieto identifikavimo priemonės. Priešingu atveju, Susisiekimo ministerijos priimtas sprendimas stabdys skaitmeninimo procesą, kuris deklaruojamas DNR ekonomikos plane ir vyriausybinuose dokumentuose. Be to, tolimojo susisiekimo e-bilieto informacinės sistemos technoliniai sprendimai jau projektuojami ir jų atsiradimas yra jau čia pat. Atsiradus e-bilietui tolimajame susisiekime, LTSA ir kiti kontroliuojantys pareigūnai negalės patikrinti keleivio turimo e-bilieto galiojimo ir negalės įvykdyti LTSA

⁴ Taisyklių projekto 5 punktas: „Savivaldybių institucijos arba jų įgaliotos įstaigos reguliaraus reiso vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutuose gali numatyti stoteles pagal pareikalavimą – viešojo transporto stoteles, neįtrauktas į eismo tvarkaraščius, kuriose vairuotojas, nesant išlipančių ar įlipančių keleivių, neprivalo sustoti. Sustojimo stotelėse pagal pareikalavimą tvarką nustato savivaldybių institucijos“.

⁵ Taisyklių projekto 15 punktas: „...Savivaldybių institucijos arba jų įgaliotos įstaigos vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutuose gali nustatyti kitą bilietų įsigijimo ir pateikimo kontrolei tvarką“.

⁶ Asociacijos 2020 m. rugpjūčio 18 d. raštas Nr. S-052, priedo 12 p.

nuostatų 13.7.7.⁷ numatytų kontrolės funkcijų. Asociacija įsitikinusi, kad atmesti šį pasiūlymą derinimo pažymoje nurodytu pagrindu – „Bilietai identifikavimo priemonių nustatymo funkcijos priskyrimas LTSA gali būti įgyvendintas tik turint įstatymo pagrindą“ – yra visiškai nepagrįsta, tuo labiau atsižvelgiant ir į tai, jog nei vienas aukštesnės galios teisės aktas neįpareigoja savivaldybių nustatyti vietinio susisiekimo e-bilieto identifikavimo priemones, išskyrus Taisykles. Tokiu būdu darytina išvada, kad Taisyklės ne tik savivaldybėms, tačiau ir LTSA gali ir turėtų įtvirtinti tiesiogiai taikomą nuostatą, kad tolimojo susisiekimo maršrutų elektroninių bilietai identifikavimo priemonės nustato LTSA ir Taisyklių 15 p. išdėstyti taip:

„15. Keleivis privalo saugoti bilietą (bagažo kvitą) iki kelionės pabaigos ir jį pateikti, jeigu ekipažas, kontroliuojantis ar prižiūrintis asmuo to pareikalauja, o kai naudojamas elektroninis bilietas (bagažo kvitas), pateikiama elektroninio bilieto skaitmeninė arba fizinė kopija. Vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutų elektroninių bilietai (bagažo kvitai) identifikavimo priemonės nustato savivaldybių institucijos arba jų įgaliotos įstaigos, o tolimojo susisiekimo – Lietuvos Transporto saugos administracija. Savivaldybių institucijos arba jų įgaliotos įstaigos vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutuose gali nustatyti kitą bilietai įsigijimo ir pateikimo kontrolei tvarką.“

Ketvirta. Dėl e-bilietai pažymėjimo ir aktyvavimo (Taisyklių 18 punktas). Asociacijos nuomone, neteisingai buvo supras tas Asociacijos pasiūlymas⁸ dėl e-bilietai pažymėjimo ir aktyvavimo ir todėl nepagrįstai atmestas. Visi Asociacijos siūlomi papildymai apie e-bilieto pažymėjimą (aktyvavimą) yra grindžiami esama faktine situacija, t.y. šiuo metu yra naudojami elektroniniai vienkartiniai ir terminuoti bilietai. Pavyzdžiui, Vilniečio kortelėje keleivis gali turėti nusipirkęs vienkartinį bilietą, kuris pradeda galioti tik jį pažymėjus (aktyvavus), t.y. Taisyklių 17 punkte nurodyti duomenys apie kelionę atsiras tik tada, kai toks bilietas bus pažymėtas. Taip pat, Vilniuje keleivis gali nusipirkti mėnesinį terminuotą bilietą, kuris įsigalioja jį pažymėjus, nesvarbu kiek laiko praėjo nuo jo įsigijimo. Kaune yra naudojamas kombinuotas vienkartinį ir mėnesinių bilietai modelis - kai keleivis vienkartinėmis kelionėmis atlieka kelionių už 20 Eur, aktyvuojasi mėnesinis bilietas, kurio galiojimo terminas - 30 dienų skaičiuojamas nuo pirmos kelionės pažymėtu vienkartiniumi bilietu dienos.

Atsižvelgiant į faktinę situaciją, Asociacijos nuomone, tokia situacija turėtų būti teisiškai sureguliuota, todėl siūlome taisyklių 18 punktą išdėstyti taip:

*„18. Parduodant ar pažymint vienkartinius elektroninius bilietus (bagažo kvitus) važiuoti ir (ar) vežti bagažą vietinio (miesto) susisiekimo maršrutais, skaitmeninėje duomenų bazėje turi būti saugomi šie duomenys: vežėjo arba savivaldybės pavadinimas, važiavimo (bagažo vežimo) kaina ir Transporto lengvatų įstatyme nustatytos nuolaidos dydis procentais, kai ji yra taikoma. Parduodant ar pažymint terminuotus elektroninius bilietus važiuoti vietinio (miesto) susisiekimo maršrutais, skaitmeninėje duomenų bazėje turi būti saugomi šie duomenys: vežėjo arba savivaldybės pavadinimas, važiavimo kaina, bilieto galiojimo terminas. Parduodant ar pažymint terminuotus (vardinius) elektroninius bilietus važiuoti vietinio (miesto) susisiekimo maršrutais, skaitmeninėje duomenų bazėje turi būti saugomi šie duomenys: vežėjo arba savivaldybės pavadinimas, važiavimo kaina, bilieto galiojimo terminas, Transporto lengvatų įstatyme nustatytos nuolaidos dydis procentais. **Autobuse nepažymėti elektroniniai vienkartiniai ir terminuoti bilietai negalioja“.***

Penkta. Dėl IV skyriaus papildymo nauju punktu. Asociacijos nuomone, netikslinga buvo atmesti anksčiau pasiūlytą nuostatą⁹ dėl galimybės savivaldybių institucijoms nustatyti papildomą bilietai pardavimo autobusuose tvarką. Asociacija mano, kad minėtą nuostatą tikslinga įtraukti į Taisykles, nes nuo jos priklauso ekipažų darbas, tvarkaraščio laikymasis ir keleivių pasitenkinimas kelione. Dažni atvejai, kai keleiviai, pirkdami vairuotojų parduodamus bilietus autobuse, pateikia didelio nominalo piniginę kupiūrą, o vairuotojas neturi grąžos, ypač vietiniame (miesto ir priemiestiniame) susisiekime, todėl vairuotojas negali laikytis tvarkaraščio, stabdomas kitų už jo stotelėje esančių autobusų eismas, kyla konfliktinės situacijos ir dėl to kyla keleivių

⁷ Įsakymo Nr. 3-574 „Dėl Lietuvos transporto saugos administracijos nuostatų patvirtinimo“ 13.7.7. punktas: vykdo ūkio subjektų, vykdančių keleivių ir (ar) krovinių vežimo veiklą, kontrolę, analizuoja nustatytus įstatymų ir kitų teisės aktų reikalavimų pažeidimus ir įgyvendina pažeidimų prevencijos priemones.

⁸ Asociacijos 2020 m. rugpjūčio 18 d. raštas Nr. S-052, priedo 15 p.

⁹ Asociacijos 2020 m. rugpjūčio 18 d. raštas Nr. S-052, priedo 20 p.

nepasitenkinimas. Tokiu būdu Asociacija siūlo palikti šią nuostatą, siekiant užtikrinti vairuotojui galimybę laikytis tvarkaraščio, negaišinti kitų keleivių, nestabdyti eismo kitiems autobusams. LR vietos savivaldos įstatymo 6 str. 33 p. numato savivaldybės savarankišką funkciją „keleivių vežimo vietiniais maršrutais organizavimas, lengvatinio keleivių vežimo kompensacijų skaičiavimas ir mokėjimas“, jų plačiau nedetalizuojant, todėl Taisyklėse numatyta nuostata dėl papildomos bilietų pardavimo tvarkos autobusuose neprieštarautų Vietos savivaldos įstatymui, taip pat ir KTK., todėl atsisakyti tokios nuostatos nėra teisinio pagrindo. Be to, tokios nuostatos neprieštarauja ir ES teisei, tuo labiau, kad ne viename ES mieste yra taikomi tokie reikalavimai įsigyjant bilietus autobusuose.

Atsižvelgiant į tai, Asociacija siūlo Taisyklių IV skyrių papildyti tokiu nauju punktu:

„²⁹. Vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutuose atsakingos institucijos gali nustatyti papildomą tvarką prekybai bilietais autobusuose, jei užtikrinamas bilietų pardavimas kitais bilietų platinimo būdais. Savivaldybių institucijos ar jų įgaliotos įstaigos, gali rekomenduoti didžiausio nominalo ekipažo priimamą piniginę kupiūrą, priimti sprendimą parduoti bilietą be grąžos, leisti atsisakyti parduoti bilietą, jei ekipažas neturi grąžos, įpareigoti keleivius įsigyjant bilietus iš vairuotojo iš anksto pasirūpinti kuo tikslesne pinigų suma, reikiama bilietui įsigyti“.

Šešta. Dėl įlaipinimo/išlaipinimo tvarkos (V skyrius). Susisiekimo ministerija naujoje Taisyklių redakcijoje atsisakė punktų dėl keleivių įlaipinimo/išlaipinimo tvarkos bei draudimo vežti jaunesnius nei 7 metų keleivius. Kodėl šių punktų buvo atsisakyta derinimo pažymoje nenurodyta. Asociacija mano, nuostata dėl įlaipinimo/išlaipinimo tvarkos Taisyklėse turėtų būti, nes priešingu atveju nesant teisinio reguliavimo, lieka neaišku kas nustato įlaipinimo/išlaipinimo tvarką vietinio (priemiestinio) maršrutuose ir kas tolimojo susisiekimo maršrutuose. Nesant tokios nuostatos, vežėjai privalėtų patys nustatyti tvarką savo aptarnaujamų maršrutų autobusuose, tačiau tokiu atveju tvarkos būtų labai įvairios ir skirtingos, nebūtų vienodos, nors keleiviams, akivaizdu, labiau būtų priimtina ir suprantama vienoda įlaipinimo/išlaipinimo tvarka visuose tolimojo susisiekimo maršrutuose ar konkrečios savivaldybės teritorijoje - visuose vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutuose.

Atsižvelgiant į tai, Asociacija siūlo Taisyklės papildyti ankstesnėje projekto redakcijoje buvusiu punktu:

„³⁰. Keleivių įlaipinimo/išlaipinimo tvarką vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutuose nustato savivaldybės institucijos arba jos įgaliotos įstaigos, išduodančios vežėjams leidimus vežti keleivius vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutais, o tolimojo susisiekimo maršrutuose - Lietuvos transporto saugos administracija“.

Taip pat Asociacija siūlo palikti šiuo metu galiojančių Taisyklių 50 p. nuostatą dėl draudimo vežti vaikus iki 7 metų be lydinčio vyresnio asmens. Vežėjai dažnai susiduria su tokia situacija, kai maži vaikai, nesuvokdami savo veiksmų, nusiperka bilietus ir bando vieni keliauti. Nelikus teisinio pagrindo nevežti vaikų iki 7 metų, kils grėsmė pačių vaikų saugumui, kadangi vaikai, nesugebėdami sekti maršruto, gali išlipti ne toje stotelėje, taip pat neaišku, kas už tokius veiksmus bus atsakingas. Todėl siekiant teisinio aiškumo ir saugumo, siūloma palikti punktą:

„³⁰. Tolimojo susisiekimo maršrutų autobusais draudžiama vežti vaikus iki 7 metų, jei jų nelydi vyresni asmenys.

Septinta. Dėl keleivių pareigų (Taisyklių V skyrius). Asociacija apgailestauja, kad Susisiekimo ministerija Taisyklių projekte atsisakė aukštesnės galios teisės aktų nuostatų kartojimo, kurios, Asociacijos nuomone, yra būtinos bei neatsižvelgė į Asociacijos 2020-08-18 teiktas pastabas¹⁰ dėl keleivių teisių ir pareigų įteisinimo Taisyklėse ar nuorodų į lydinčius teisės aktus. Naujame Taisyklių projekte visiškai neliko keleivių teisių ir pareigų numatančių nuostatų. 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

¹⁰ Asociacijos 2020 m. rugpjūčio 18 d. raštas Nr. S-052, priedo 24 p.

kitoje situacijoje, kokios jo teisės ir kokios pareigos. Asociacija mano, kad visa tai, 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.

Be to, pažymėtina, kad KTK 21 str. 1 d. nurodytos keleivių teisės, o KTK 21 str. 2 d. nurodytos tokios keleivių pareigos:

2. Keleivis privalo:

1) sumokėti už vežimą;

2) saugoti bilietą ir bagažo kvitą iki kelionės pabaigos, pateikti juos ekipažui, kontroliuojančiam ar prižiūrinčiam asmeniui pareikalavus;

3) laikytis nustatytos tvarkos.

KTK tiesiogiai įtvirtina, kad keleiviai turi pareigą *laikytis nustatytos tvarkos*, tačiau nėra teisės akto, kuriame būtų nustatyta tokia tvarka, todėl logiška, kad šiose Taisyklėse būtina įtvirtinti bent minimalią tvarką, kurios privalo laikytis keleivis.

Atsižvelgiant į tai, Asociacija siūlo Taisyklių V skyrių papildyti nauju punktu:

„34¹. Vietinio (miesto ir priemiestinio) ir tolimojo susisiekimo maršrutais autobusuose keleiviams draudžiama: važiuoti neblaiviems ar apsvaigusiems nuo psichiką veikiančių medžiagų (narkotikų, vaistų, kitų svaigiuųjų medžiagų), skleidžiantiems aštrų nemalonų kvapą, apsirengusiems nešvariais drabužiais, tepti ir gadinti autobuso išorę ir vidų, laikyti kojas ant sėdynių, leisti ant sėdynių stovėti vaikams arba dėti ant jų bagažą, triukšmauti, garsiai leisti muziką, taip pat vartoti alkoholinius gėrimus, narkotines ar psichotropines medžiagas, rūkyti, valgyti, gerti, šiuokšlinti, triukšmauti ir trukdyti kitiems keleiviams ar kitokiais veiksmais pažeisti viešąją tvarką“.

Aštunta. Dėl paspirtukų vežimo (Taisyklių 36 punktas). Keleivių vežėjai jau dabar susiduria su problema, kai vežami keleiviai su paspirtukais. Paspirtukų kūrimo technologijos sparčiai tobulėja, todėl atsiranda didelių ir rankinio bagažo matmenų neatitinkančių paspirtukų ar paspirtukų ir dviračių hibridinių modelių, kurie gerokai viršija rankinio bagažo matmenis. Toks paspirtukas autobuse užima keleivio vietą ar trukdo keleiviams praeiti, todėl, Asociacijos nuomone, yra būtina sureguliuoti tokių paspirtukų vežimą. Asociacija mano, kad Taisyklėse turėtų būti įtvirtinta nuostata, jog norint vežti el. paspirtuką kaip rankinį bagažą salone vietinio (priemiestinio) ar tolimojo susisiekimo maršrutuose, jis turi būti švarus ir/arba supakuotas kaip rankinis bagažas ir neviršyti Taisyklių 42 punkte nurodytų matmenų.

Atsižvelgiant į tai Asociacija siūlo papildyti taisyklių 36 punktą ir išdėstyti jį taip:

„36. Autobuso salone kiekvienas keleivis turi teisę nemokamai vežtis vieną rankinio bagažo, kurio matmenys ne didesni kaip 60 x 40 x 20 cm arba kurio bendra matmenų suma ne didesnė kaip 120 cm, vienetą. Mokiniai ir studentai turi teisę nemokamai vežtis ir didesnę, nei šiame punkte nustatyta, vieną rankinio bagažo, būtino jų mokslams ar studijoms, vienetą. **Elektriniai ir/ar mechaniniai paspirtukai vežami kaip rankinis bagažas, jei atitinka šiame punkte nurodytus matmenis ir yra švarūs“.**

Devinta. Dėl gyvūnų vežimo (Taisyklių 41 punktas). Susisiekimo ministerija naujame Taisyklių projekte atsisakė nuostatų dėl gyvūnų vežimo reglamentavimo motyvuodama tuo, jog KTK nenumatyta, kad tai būtų nustatoma šiose taisyklėse.

Reikia pažymėti, kad KTK 24 str. įtvirtinta, jog: *1. Keleivio bagažas į transporto priemonę priimamas ir paskirties punkte išduodamas pateikus bagažo kvitą ar keleivio bilietą. 2. Draudžiamų vežti ir saugoti daiktų sgrąšą nustato Keleivių ir bagažo vežimo taisyklės.*

Pagal Lietuvos Respublikos civilinio kodekso nuostatas „Daiktinė teisė“ Gyvūnai prilyginami daiktams; jų savininkas, įgyvendindamas nuosavybės teisę, privalo laikytis teisės aktų reikalavimų (CK 4.41 straipsnis). LR CK 6.263 straipsnio 3 dalyje nurodyta, kad įstatymų nustatytais atvejais asmuo privalo atlyginti dėl kito asmens veiksmų atsiradusią žalą arba savo valdomų daiktų padarytą žalą. Šioje normoje įtvirtinta vadinamoji

netiesioginė deliktinė atsakomybė, t. y. asmens civilinė prievolė atlyginti žalą, padarytą ne tiesiogiai jo paties, bet kitų asmenų arba jo valdomų daiktų.

Atsižvelgiant į tai, jog įstatymas gyvūną apibrėžia kaip daiktą, Taisyklėse, vadovaujantis KTK 24 str. nuostatomis, turi būti įtvirtintos sąlygos dėl gyvūnų vežimo, kitu atveju lieka neaišku, koku teisiniu statusu gyvūnas važiuoja autobusu – ar kaip rankinis bagažas, ar kaip keleivis?

Siekiant teisiškai reglamentuoti gyvūnų vežimą autobusais, Asociacija siūlo palikti šiuo metu galiojančių Taisyklių 70 p. redakciją dėl griezdiško bagažo ir gyvūnų vežimo, papildant jo taikymą ir priemiestinio susisiekimo maršrutuose:

*„41. Autobusais draudžiama vežti lengvai užsidegančias, sprogstamąsias, dvokiančias, gailias medžiagas, smailius, pjaunančius daiktus, ginklus, šaudmenis, daiktus, kurie gali sutepti autobuso apmušalus arba keleivių drabužius, griezdišką bagažą, trukdantį praeiti, o vietinio (priemiestinio) ir tolimojo susisiekimo maršrutais – gyvūnus be taros. Gyvūnų vežimo tvarką vietinio (miesto **ir priemiestinio**) susisiekimo maršrutais nustato savivaldybių institucijos“.*

Asociacija atkreipia dėmesį, kad tokį pasiūlymą pateikė ir Lietuvos savivaldybių asociacija 2020-02-29 taisyklių projekto versijai.

Asociacija prašo Susisiekimo ministerijos atsižvelgti į nurodytas pastabas ir papildyti Taisyklės nurodytais punktais, siekiant, jog Taisyklės visiems jas įgyvendinantiems subjektams būtų aiškios ir suprantamos.

Redakcinės pastabos Taisyklių projektui pateiktos 2020-10-19 elektroniniu laišku.

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis