

PASTABOS

KELEIVIŲ IR BAGAŽO VEŽIMO TAISYKLIŲ PROJEKTUI

Eil. Nr.	Taisyklių projekto nuostata	Argumentai	Siūlomi pakeitimai
1.	Įsakymo projekto 2 punkte siūloma nustatyti, kad Keleivių ir bagažo taisyklių nauja redakcija įsigalioja 2020 m. spalio 1 d.	Darbai pagal naujas taisykles turi būti pasiruošta, todėl įsakymo įsigaliojimas per 1-1,5 mėn. po jo pasirašymo yra per trumpas laikas. Ilgesnis laikotarpis būtų racionalus ir pagrįstas tiek vežėjams, tiek savivaldybių ir kitoms institucijoms pasiruošti naujam reguliavimui.	Įsakymo 2 punktą siūlome patikslinti taip: 2. Nustatau, kad šis įsakymas įsigalioja nuo 2020 m. spalio 1 d. 2021 m. sausio 1 d.
2.	<u>5.1. punktas</u> savivaldybės institucijos arba jos įgaliotos įstaigos, išduodančios vežėjams leidimus vežti keleivius vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutais, <i>arba vežėjo patvirtintą maršruto arba reiso tvarkaraštį (patvirtinimas gali būti atliktas ir saugiu elektroniniu parašu)</i> savivaldybės institucijos arba jos įgaliotos įstaigos, išduodančios vežėjams leidimus vežti keleivius vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutais, arba Lietuvos transporto saugos administracijos (toliau – Administracija), išduodančios vežėjams leidimus vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais (toliau kartu – kompetentinga įstaiga), patvirtintą eismo tvarkaraštį (patvirtinimas gali būti atliktas ir saugiu elektroniniu parašu);	Neaiški redakcija dėl pasikartojančio teksto, taip pat neaišku, kokiais atvejais vežėjas gali pats patvirtinti maršrutą arba reiso tvarkaraštį. Pagal galiojančių Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo kelių transporto maršrutais išdavimo taisykles (toliau – Leidimų išdavimo taisyklės) maršrutus (tuo pačiu ir reisų tvarkaraščius) nustato savivaldybių institucijos arba LTSA.	Siūlome šį punktą suformuluoti taip: 5.1. savivaldybės institucijos arba jos įgaliotos įstaigos, išduodančios vežėjams leidimus vežti keleivius vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutais, arba vežėjo patvirtintą maršruto arba reiso tvarkaraštį (patvirtinimas gali būti atliktas ir saugiu elektroniniu parašu) savivaldybės institucijos arba jos įgaliotos įstaigos, išduodančios vežėjams leidimus vežti keleivius vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutais, arba Lietuvos transporto saugos administracijos (toliau – Administracija), išduodančios vežėjams leidimus vežti keleivius tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais (toliau kartu – kompetentinga įstaiga), patvirtintą eismo tvarkaraštį (patvirtinimas gali būti atliktas ir saugiu elektroniniu parašu);

3.	<u>5.4. punktas</u> ekipažo narių darbo ir poilsio laiko apskaitos dokumentus;	Siūlome numatyti, kad ekipažo narių darbo ir poilsio laiko apskaitos dokumentus būtų privaloma turėti tik tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutų autobusuose kur privalomi darbo ir poilsio laiko apskaitos prietaisai - tachografa. Vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutuose tachografa nėra privalomi, o apie vairuotojų darbo ir poilsio laiką nesunku sužinoti pačioje įmonėje ir darbo ir poilsio laiko apskaitos dokumentus vežėjai operatyviai gali pateikti kontroliuojantiems pareigūnams. Šiuo metu yra susiklosčiusi praktika, kad VDI darbuotojai tikrina vairuotojų darbo ir poilsio laiką atvykę į įmones ir ten nagrinėja pateiktus dokumentus. Be to, toks reikalavimas didina administracinę naštą, nes pvz., UAB „Kauno autobusai“ kurioje kiekvieną darbo dieną mieste dirba apie 400 vairuotojų, kasdien turėtų būti parengtas kiekvienam vairuotojui jo darbo ir poilsio apskaitos dokumentas su aktuali 28 dienų periodu, kurį registruoti ir pasirašyti turėtų įgaliotas darbuotojas, kiekvienos darbo dienos pabaigoje jis turėtų būti surenkamas iš visų vairuotojų, o po to archyvuojamas ir saugomas 12 mėnesių (apie 10 tūkst. dokumentų per mėnesį, daugiau nei 100 tūkst., per metus). Toks reikalavimas <u>itin padidina administracinę naštą</u>, kurią valstybės institucijos savo priimamais sprendimais turėtų siekti mažinti. Atsižvelgiant į tai, asociacijos nuomone, reikalavimą turėti ekipažo narių darbo ir poilsio laiko apskaitos dokumentus privalėtų turėti tik tolimojo susisiekimo autobusų, kuriuose privalomi darbo ir poilsio laiko apskaitos prietaisai (tachografa), ekipažai.	Punktą siūlome formuluoti taip: 5.4. ekipažo narių darbo ir poilsio laiko apskaitos dokumentus tolimojo susisiekimo maršrutuose;
4.	<u>5.4¹. Naujas siūlomas papunktis</u> Dėl kasos žiniaraščio	Keleivių ir bagažo taisyklių projekte (toliau – Taisyklės) neliko pareigos <u>ekipažui turėti kasos žiniaraštį, kai bilietai buvo parduoti autobusų stoties kasoje</u>. Tačiau lieka neaišku, kaip elgtis vairuotojui, kai kelyje LTSA ar kita kontrolės institucija tikrins keleivių bilietus. Asociacijos nuomone, kasos žiniaraštis turi likti prie vietinio (priemiestinio) ir tolimojo susisiekimo maršrutų autobusų ekipažo lydinčių dokumentų.	Siūlomas naujas papunktis: 5.4¹. kasos žiniaraštį, kai bilietai (bagazo kvitai) į tą reisą buvo parduoti ne autobuse vietinio (priemiestinio) ir tolimojo susisiekimo maršrutuose;
5.	<u>6. punktas</u> Reguliarių reisų metu autobusas privalo atvykti į autobusų stotis ir stoteles, numatytas eismo tvarkaraštyje jame nustatytu laiku išskyrus esant neišvažiuojamiems keliams, sudėtingoms meteorologinėms sąlygoms, įvykus stichinėms nelaimėms, kilus grėsmei saugiam eismui ir apie tai nedelsiant pranešus tvarkaraštyje nurodytoms	Atsižvelgiant į susiklosčiusią ekstremalią situaciją dėl Covid-19, reikėtų įvertinti aplinkybes, kad bet kada gali būti paskelbtas karantinas atskiruose miestuose ar vietovėse, į kurias bus draudžiamas viešojo transporto reguliariais maršrutais eismas, todėl siūlome atsižvelgti ir į <i>force majeure</i> aplinkybes.	Punktą siūlome papildyti ir suformuluoti taip: 6. Reguliarių reisų metu autobusas privalo atvykti į autobusų stotis ir stoteles, numatytas eismo tvarkaraštyje jame nustatytu laiku, išskyrus esant neišvažiuojamiems keliams, sudėtingoms meteorologinėms sąlygoms, įvykus

	autobusų stotims ir leidimą išdavusiai kompetentingai įstaigai.		stichinėms nelaimėms, kilus grėsmei saugiam eismui, įvykus kitoms <i>force majeure</i> aplinkybėms, dėl kurių autobusas neturi galimybės atvykti į autobusų stotį ir stoteles, ir apie tai nedelsiant pranešus informavus tvarkaraštyje nurodytas autobusų stotį ir leidimą išdavusią kompetentingą įstaigą.
6.	8. punktas Apie reguliaraus eismo nutraukimą ir pakeitimus keleiviams turi būti pranešama visose maršruto autobusų stotyse ne vėliau kaip prieš 7 kalendorines dienas, o stotelėse informacija atnaujinama per 3 darbo dienas.	Atsižvelgiant į tai, kad kai kuriuose miestuose yra daugiau nei 800 ar 1000 stotelių, todėl objektyviai yra sudėtinga įgyvendinti informacijos atnaujinimą iš vakaro ar per 3 darbo dienas, t.y. reikalinga daugiau laiko informacijos stotelėse atnaujinimui. Be to, neaišku, nuo kurios datos turi būti skaičiuojamos dienos, per kurias turi būti atnaujinama informacija stotelėse. Be to, šiuolaikinės technologijos leidžia atnaujinti informaciją internetinėje erdvėje nedelsiant, todėl siūlome nustatyti 5 darbo dienų informacijos atnaujinimo terminą stotelėse, ir numatyti prievolę nedelsiant atnaujinti informaciją vežėjų ir/ar autobusų stočių internetinėse svetainėse.	Punktą siūlome formuluoti taip: 8. Apie reguliaraus eismo nutraukimą ir pakeitimus keleiviams turi būti pranešama visose maršruto autobusų stotyse ne vėliau kaip prieš 7 kalendorines dienas, o stotelėse informacija atnaujinama per 3 darbo dienas ne ilgiau kaip per 5 darbo dienas iki pakeitimo dienos. Informacija apie eismo nutraukimą ir pakeitimus turi būti nedelsiant skelbiama vežėjų ir/ar autobusų stočių tinklalapiuose (internetu svetainėse).
7.	9.2. punktas keleivių vežimo užsakomuoju reisų sutartį, sudarytą tarp vežimo paslaugos užsakovo ir vežėjo, o tais atvejais, kai keleivių vežimo sutartis sudaryta telekomunikacijų galiniais įrenginiais, – duomenis apie susitarimą dėl keleivių vežimo už atlygį sąlygų;	Reikalavimas turėti keleivių <u>vežimo užsakomuoju reisų sutartį</u> kelių nemažai klausimų, pvz., ar tai turi būti sutarties originalas (jis dažniausiai saugomas vežėjo buveinėje) ar patvirtinta kopija, ar gali būti žodinė sutartis? O jei sudaryta sutartis telekomunikacijų įrenginiais, kaip dabar dažniausiai ir yra, tai ekipažas turi turėti <u>duomenis apie susitarimą dėl keleivių vežimo už atlygį sąlygų</u>, tačiau neaišku, kokia forma ir kur tie duomenys turi būti įrašyti. Dažnai nedidelės vertės užsakomuosius vežimus užsako ir pageidauja paslaugas pirkti žodinės sutarties pagrindu tiek privačios bendrovės, tiek valstybinės valdžios ir savivaldybių institucijos, biudžetinės įstaigos ir kitos perkančiosios organizacijos pagal atliktus nedidelės vertės viešuosius pirkimus.	Punktą siūlome formuluoti taip: 9.2. keleivių vežimo užsakomuoju reisų sutartį (ar patvirtintą jos kopiją), sudarytą tarp vežimo paslaugos užsakovo ir vežėjo, o tais atvejais, kai keleivių vežimo sutartis yra žodinė ar sudaryta telekomunikacijų galiniais įrenginiais, – duomenis apie susitarimą dėl keleivių vežimo už atlygį sąlygų, kurie įrašomi keleivių vežimo lape. Žodinės sutarties vertė neturi viršyti Lietuvos Respublikos pirkimų, atliekamų vandentvarkos, energetikos, transporto ar pašto paslaugų srities perkančiųjų subjektų

		Žodinės sutarties vertė galėtų neviršyti Lietuvos Respublikos pirkimų, atliekamų vandentvarkos, energetikos, transporto ar pašto paslaugų srities perkančiųjų subjektų įstatymo¹ 94 straipsnio 7 punkte nurodytos maksimalios 3000 Eur (be PVM) vertės Atsižvelgiant į tai, asociacijos nuomone, dėl keleivių vežimo užsakomuoju reisų galėtų būti sudaroma ir žodinė sutartis, o duomenys apie susitarimą dėl keleivių vežimo sąlygų galėtų būti įrašyti keleivių vežimo lape.	įstatymo 94 straipsnio 7 punkte nurodytos sumos;
8.	12 punktas. Specialius reišus organizuoja specialią keleivių grupę formuojantys asmenys pagal rašytinę sutartį su vežėju, kurioje turi būti nurodytos šių taisyklių 10 punkte nustatytos sąlygos, taip pat apibrėžta speciali keleivių grupė. Vežti kitus asmenis, nepriklausančius specialiai keleivių grupei, draudžiama.	Pagal siūlomą redakciją, neaišku, kas yra speciali keleivių grupė ir kaip ji apibrėžiama, t.y. neaišku pagal kokius požymius apibrėžti tokią grupę. Toks neapibrėžtumas, visada kelia klausimą, kokiems vežimams – užsakomajam ar specialiajam - turi būti priskiriamas reišas. Kelių transporto kodekso (toliau - KTK) 18 str. 5 dalyje pateikiamu pavyzdžiu paaiškinama, kad specialiomis keleivių grupėmis vežami darbuotojai į darbą ir atgal, moksleiviai į mokyklą ir atgal ir kitos panašios grupės. Tas pat ir dabar galiojančių taisyklių 20 punkte. Atsižvelgiant į tai, siūlome patikslinti punkto redakciją arba nustatyti požymius, kuriais apibrėžiama speciali keleivių grupė.	Siūlome nustatyti specialios keleivių grupės požymius arba patikslinti redakciją taip: 12. Specialius reišus organizuoja specialią keleivių grupę formuojantys asmenys pagal rašytinę sutartį su vežėju, kurioje turi būti nurodytos šių taisyklių 10 punkte nustatytos sąlygos, taip pat apibrėžta speciali keleivių grupė (darbininkų – į darbovietes ir iš jų, mokinių – į mokyklą ir iš jų ir pan.). Vežti kitus asmenis, nepriklausančius specialiai keleivių grupei, draudžiama.
9.	III SKYRIUS AUTOBUSŲ STOTELĖS	Taisyklėse kartu ar atskirai daugelyje punktų yra vartojamos autobusų stoties ir stotelės sąvokos, todėl tikslinga skyriaus pavadinimą papildyti ir jį pavadinti i „Autobusų stotys ir stotelės“.	Siūlome tokį III skyriaus pavadinimą: III skyrius. AUTOBUSŲ STOTYS IR STOTELĖS
10.	14. punktas Stotelių vietas vietinio (miesto ir priemiestinio) ir tolimojo susisiekimo maršrutuose nustato kompetentinga įstaiga, suderinusi su kelio (gatvės) savininku (valdytoju). Stoteles savo lėšomis įrengia ir nustatyto pavyzdžio kelio ženklus pastato kelių (gatvių) savininkai (valdytojai). <u>Informaciją vietinio (priemiestinio) ir tolimojo susisiekimo maršrutų</u>	Pagal nusistovėjusią praktiką, informaciją vietinio (priemiestinio) ir tolimojo susisiekimo maršrutų stotelėse, esančiose savivaldybės teritorijoje, skelbia ir atnauja autobusų stoties savininkai (valdytojai), kurie ir yra įsikūrę toje savivaldybėje. Siekiant vieningos informacijos pateikimo formos ir dizaino, informaciją turi atnaujinti vienas ir tas pats juridinis asmuo (autobusų stoties valdytojas) visose savivaldybės teritorijoje esančiose stotelėse, t.y. patys vežėjai, jei jie nėra ir stoties valdytojai, stotelėse neturėtų talpinti savo informacijos. Be to, pagal siūlomą redakciją nesuprantama, kodėl vežėjams, jei jų aptarnaujamas maršrutas prasideda ar baigiasi ne autobusų stotyje, kažkas dar turėtų apmokėti informacijos atnaujinimo išlaidas, todėl siūlome išbraukti žodžius „jei vietinio	Punktą siūlome formuluoti taip: 14. Stotelių vietas vietinio (miesto ir priemiestinio) ir tolimojo susisiekimo maršrutuose nustato kompetentinga įstaiga, suderinusi su kelio (gatvės) savininku (valdytoju). Stoteles savo lėšomis įrengia ir nustatyto pavyzdžio kelio ženklus pastato kelių (gatvių) savininkai (valdytojai).

¹ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/f82d89d12fcb11e79f4996496b137f39?jfwid=-1dn5zhe0ve%2Fasr>

	stotelėse skelbia ir atnaušina autobusų stočių savininkai (valdytojai) arba <u>jei vietinio (priemiestinio) maršrutas prasideda ar baigiasi ne stotyje – maršrutu keleivius vežantys vežėjai</u>, o su tuo susijusias išlaidas jiems apmoka šiais maršrutais keleivius vežantys vežėjai pagal su jais Autobusų stočių veiklos nuostatuose nustatyta tvarka sudarytas sutartis. Vietinio (miesto) susisiekimo maršrutų stotelėse informacija pateikiama ir atnaujinama savivaldybių institucijų arba jų įgaliotų įstaigų nustatyta tvarka.	(priemiestinio) maršrutas prasideda ar baigiasi ne stotyje – maršrutu keleivius vežantys vežėjai“. Tais atvejais, kai savivaldybėje nėra autobusų stoties, informaciją apie vietinio (priemiestinio) ir tolimojo susisiekimo maršrutus turėtų talpinti ne vežėjas, o, pvz., stoteles ar tvarkaraščius toje savivaldybėje prižiūrinti institucija arba pagal susitarimą - gretimos savivaldybės autobusų stoties valdytojas.	Informaciją vietinio (priemiestinio), įskaitant atvejus, kai priemiestinis maršrutas prasideda ar baigiasi ne stotyje, ir tolimojo susisiekimo maršrutų stotelėse skelbia ir atnaušina autobusų stočių savininkai (valdytojai) arba jei vietinio (priemiestinio) maršrutas prasideda ar baigiasi ne stotyje – maršrutu keleivius vežantys vežėjai, o su tuo susijusias išlaidas jiems apmoka šiais maršrutais keleivius vežantys vežėjai pagal su jais Autobusų stočių veiklos nuostatuose nustatyta tvarka sudarytas sutartis. Jei savivaldybėje autobusų stoties nėra, informaciją vietinio (priemiestinio) ir tolimojo susisiekimo maršrutų stotelėse atnaušina tos savivaldybės nustatyta institucija, o išlaidas apmoka tais maršrutais keleivius vežantys vežėjai pagal su savivaldybės institucija sudarytas sutartis. Vietinio (miesto) susisiekimo maršrutų stotelėse informacija pateikiama ir atnaujinama savivaldybių institucijų arba jų įgaliotų įstaigų nustatyta tvarka.
11.	<u>16. punktas</u> Reguliarių reisų metu vežėjai privalo taikyti nustatytus tarifus, o ekipažas – parduoti bilietus ir bagažo kvitus. Vietinio (miesto) susisiekimo maršrutuose savivaldybių institucijos sprendimu <u>gali būti netaikoma pareiga ekipažui parduoti bilietus ir bagažo kvitus</u>, jei užtikrinamas bilietų pardavimas kitais bilietų platinimo būdais. Vieno reiso metu visiems keleiviams taikomas vienodo dydžio <u>tarifas už tą patį nuvažiuotą atstumą</u>, o Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatyme	<u>16 punkto 2-as sakinys.</u> Vietinio (miesto) susisiekimo maršrutuose savivaldybių institucijos sprendimu gali būti netaikoma pareiga ekipažui <u>parduoti bilietus</u> ir bagažo kvitus, jei užtikrinamas bilietų pardavimas kitais bilietų platinimo būdais. Asociacija supranta ir pritaria tokiai naujai nuostatai, tačiau praktikoje gali susidaryti situacija, kai dėl tam tikrų ekstremalių situacijų, pvz., karantino, valstybinės institucijos priima sprendimus (rekomendacijos) vairuotojams visai neparduoti bilietų ir tuo atveju savivaldybės priima sprendimus vežti keleivius nemokamai. Todėl kyla klausimas, koku būdu vairuotojui parduoti bilietą, jei nėra kitų platinimo būdų, o savivaldybė priėmė sprendimą vežti keleivius nemokamai, pvz., kaip tai buvo Elektrėnuose, Mažeikiuose ir kitose savivaldybėse. Ar toks nemokamai ir be bilieto, bet teisėtai vežamas keleivis turi vežimo sutartį?	Punktą siūlome suformuluoti taip: <u>16. punktas</u> 16. Reguliarių reisų metu vežėjai privalo taikyti nustatytus tarifus, o ekipažas – parduoti bilietus ir bagažo kvitus. Vietinio (miesto) susisiekimo maršrutuose savivaldybių institucijos sprendimu gali būti netaikoma pareiga ekipažui parduoti bilietus ir bagažo kvitus, jei užtikrinamas bilietų pardavimas/įsigijimas kitais bilietų platinimo būdais arba, kai dėl ekstremalios

	(toliau – Transporto lengvatų įstatymas) nustatytos nuolaidos taikomos nuo visos bilieto kainos ar nuo bilieto kainos, gautos pritaikius kitas nuolaidas.	Atsižvelgiant į tai, siūlome papildyti 2-ąjį sakinį žodžiais <i>arba, kai dėl ekstremalios situacijos ir/ar karantino, priimamas sprendimas vežti keleivius nemokamai.</i> <u>16 punkto 3-asis sakinys.</u> <i>Vieno reiso metu visiems keleiviams taikomas vienodo dydžio tarifas už tą patį nuvažiuotą atstumą, o Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatyme (toliau – Transporto lengvatų įstatymas) nustatytos nuolaidos taikomos nuo visos bilieto kainos ar nuo bilieto kainos, gautos pritaikius kitas nuolaidas.</i> Maršrutą sudaro įvairios maršruto atkarpos, kurios rinkodaros požiūriu gali labai skirtis, todėl vežėjas skirtingoms maršruto atkarpoms gali taikyti skirtingas kainas. Pavyzdžiui, maršruto Kaunas – Vilnius atkarpa Kaunas – Elektrėnai gali būti viena kaina, o nuo Elektrėnų iki Vilniaus jau kita nors atstumas yra panašus. Tokia situacija susidaro dėl keleivių srautų vertinimo ir pritraukimo, kas tiesiogiai koreliuoja su kaštais. Panaši situacija parduodant bilietus iš anksto, pvz., bilietas tuo pačiu maršrutu perkant iš anksto, parduodamas su nuolaida, o į tos pačios dienos reisą – be nuolaidos, atitinkamai, vieno km kaina gali skirtis, tačiau tokios taisyklės taikomos visuotinai ir visame pasaulyje tiek prekybos, tiek paslaugų sektoriuose. Be to, kai kurie vežėjai taiko nuolaidas perkant bilietus šeimoms, pvz., du tėvai ir du vaikai, jų kaina vienam keleiviui bus mažesnė, nei perkant keturis bilietus kitų kategorijų keleiviams. Todėl nuostata taikyti vienodo dydžio tarifą už tą patį nuvažiuotą atstumą yra nekorektiška ir apriboja vežėjo teises savo nuožiūra nustatyti komerciškai patrauklias ir vartotojui labiau priimtinas kainas. Atsižvelgiant į tai, siūlome įtvirtinti nuostata, kad vienoda kaina už nuvažiuotą atstumą būtų taikoma visiems keleiviams <i>pagal vežėjo nustatytą ir viešai skelbiamą kainodarą.</i>	situacijos ir/ar karantino, priimamas sprendimas vežti keleivius nemokamai. Vieno reiso metu visiems keleiviams taikomas vienodo dydžio tarifas pagal vežėjo nustatytą ir viešai skelbiamą kainodarą už tą patį nuvažiuotą atstumą, o Lietuvos Respublikos transporto lengvatų įstatyme (toliau – Transporto lengvatų įstatymas) nustatytos nuolaidos taikomos nuo visos bilieto kainos ar nuo bilieto kainos, gautos pritaikius kitas nuolaidas.
12.	<u>18 punktas</u> Dokumentai, suteikiantys teisę važiuoti ir vežti bagažą reguliaraus susisiekimo maršrutu, yra bilietai ir багаžo kvitai. Keleivis privalo saugoti bilietą (bagažo kvitą) iki kelionės pabaigos ir jį pateikti ekipažui ar kontrolę vykdančiam pareigūnui reikalaujant, išskyrus atvejus, kai naudojamosi Transporto lengvatų įstatymo suteikta teise važiuoti nemokamai. Tais atvejais,	<u>18 punkto 2-asis sakinys.</u> <i>Keleivis privalo saugoti bilietą (bagažo kvitą) iki kelionės pabaigos ir jį pateikti ekipažui ar kontrolę vykdančiam pareigūnui reikalaujant, išskyrus atvejus, kai naudojamosi Transporto lengvatų įstatymo suteikta teise važiuoti nemokamai.</i> Dėl motyvų, nurodytų 16 punkte, siūlome papildyti žodžiais „<i>arba, kai keleiviai vežami nemokamai dėl ekstremalios situacijos ir/ar karantino.</i>“ <u>18 punkto 3 ir 4 sakiniai.</u> <i>Tais atvejais, kai naudojamas elektroninis bilietas (bagažo kvitas) pateikiama elektroninio bilieto skaitmeninė arba fizinė kopija. Vietinio (miesto) susisiekimo maršrutų elektroninių bilietų (bagažo kvitų) identifikavimo priemonės nustato savivaldybių institucijos arba jų įgaliotos įstaigos.</i>	Punktą siūlome suformuluoti taip: 18. Dokumentai, suteikiantys teisę važiuoti ir vežti bagažą reguliaraus susisiekimo maršrutu, yra bilietai ir багаžo kvitai. Keleivis privalo saugoti bilietą (bagažo kvitą) iki kelionės pabaigos ir jį pateikti ekipažui ar kontrolę vykdančiam pareigūnui reikalaujant, išskyrus atvejus, kai naudojamosi Transporto lengvatų įstatymo

	kai naudojamas elektroninis bilietas (bagažo kvitas) pateikiama elektroninio bilieta skaitmeninė arba fizinė kopija. Vietinio (miesto) susisiekimo maršrutų elektroninių biletų (bagažo kvitų) identifikavimo priemonės nustato savivaldybių institucijos arba jų įgaliosios įstaigos. Savivaldybių institucijos arba jų įgaliosios įstaigos vietinio (miesto ir priemiestinio) maršrutuose gali nustatyti kitą biletų įsigijimo ir pateikimo kontrolei tvarką.	Šiandien elektroninis bilietas yra plačiai paplitęs vietinio miesto ir priemiesčio transporte, tačiau tolimajame susisiekime elektroninio bilieta nėra dėl skirtingų kainų, paskirties punktų ir neįsisavintų naujų technologijų. Nepaisant to ir tobulėjant IT technologijoms, artimiausiu laiku yra realus e-bilieta atsiradimas ir tolimojo susisiekimo maršrutuose. Asociacijos nuomone, taisyklėse turėtų būti reglamentuojamas e-bilieta taikymas ir jų identifikavimo priemonių nustatymas ne tik <i>vietinio miesto ir/ar priemiestinio, bet ir tolimojo</i> susisiekimo maršrutuose. Taip pat, siūlome nustatyti, kad <i>tolimojo susisiekimo maršrutų e-biletų identifikavimo priemonės nustato LTSA.</i>	suteikta teisė važiuoti nemokamai arba, kai keleiviai vežami nemokamai dėl ekstremalios situacijos ir/ar karantino. Tais atvejais, kai naudojamas elektroninis bilietas (bagažo kvitas) pateikiama elektroninio bilieta skaitmeninė arba fizinė kopija. Vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutų elektroninių biletų (bagažo kvitų) identifikavimo priemonės nustato savivaldybių institucijos arba jų įgaliosios įstaigos, o tolimojo susisiekimo – Lietuvos transporto saugos administracija. Savivaldybių institucijos arba jų įgaliosios įstaigos vietinio (miesto ir priemiestinio) maršrutuose gali nustatyti kitą biletų įsigijimo ir pateikimo kontrolei tvarką.
13.	<u>19. punktas</u> Ekipažas biletų kontrolės lape turi registruoti autobusuose parduodamus bilietus (bagažo kvitus). Biletų kontrolės lapas nenaudojamas vietinio (miesto) susisiekimo maršrutuose, jei biletų pardavimui naudojamas kasos aparatas. Biletų kontrolės lapų naudojimas netaikomas vietinio (miesto) maršrutuose bei vietinio (priemiestinio) susisiekimo maršrutuose integruotuose į bendrą vietinio (miesto) susisiekimo maršrutų biletų sistemą.	Šiuo metu biletų pardavimui autobusuose yra naudojami naujų technologijų kasos aparatai ar kitokia VMI registruota biletų pardavimo įranga, kurios techninės charakteristikos leidžia atspausdinti parduotų biletų sąrašą arba vizualiai tos įrangos ekrane parodyti ekipažo parduotus bilietus, todėl tokiais atvejais reikalavimas pildyti biletų kontrolės lapą yra perteklinis, reikalauja papildomo darbo ir tuo pačiu sukuria nereikalingą administracinę naštą pildyti ir saugoti nereikalingus dokumentus. Atsižvelgiant į tai, siūlome numatyti galimybę nepildyti biletų kontrolės lapo, jei biletų pardavimo įrangos (kasos aparatų) charakteristikos sudaro galimybę atspausdinti arba vizualiai ekrane parodyti ekipažo autobuse parduotus bilietus.	Siūlome punktą išdėstyti taip: 19. Ekipažas biletų kontrolės lape turi registruoti autobusuose parduodamus bilietus (bagažo kvitus). Biletų kontrolės lapas gali būti nepildomas, jei biletų pardavimo įrangos sistemoje yra techninės galimybės atspausdinti arba vizualiai ekrane parodyti ekipažo parduotus bilietus. Biletų kontrolės lapas nenaudojamas vietinio (miesto) susisiekimo maršrutuose, jei biletų pardavimui naudojamas kasos aparatas. Biletų kontrolės lapų naudojimas netaikomas vietinio (miesto) maršrutuose bei vietinio (priemiestinio) susisiekimo maršrutuose integruotuose į bendrą vietinio (miesto) susisiekimo maršrutų biletų sistemą.
14.	<u>20. punktas</u>	<u>1-as sakiny</u>	Siūlome punkto 1 ir 3 sakinius išdėstyti taip: <u>1-as sakiny.</u>

	<u>1-as sakinys.</u> Vienkartiniuose vietinio (priemiestinio) ir tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutų bilietuose (bagažo kvituose) turi būti nurodyta: vežėjo pavadinimas, išvykimo ir paskirties autobusų stotys (stotelės), išvykimo data, išvykimo laikas, bilieto (bagažo kvito) kaina, Transporto lengvatų įstatyme arba savivaldybių nustatytos nuolaidos dydis procentais, kai ji yra taikoma, sėdima vieta (išskyrus bagažo kvitus) ir išvykimo aikštelės numeris. <u>3-as sakinys.</u> Autobusuose vežėjai privalo naudoti kasos aparatus (išskyrus teisės aktuose numatytus atvejus, kai kasos aparatų naudoti nereikia), numatytus Kasos aparatų diegimo ir naudojimo tvarkos apraše, patvirtintame Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. rugpjūčio 13 d. nutarimu Nr. 1283 „Dėl Kasos aparatų diegimo ir naudojimo tvarkos aprašo patvirtinimo“, kuriais bilietuose (bagažo kvituose) būtų spausdinama: vežėjo pavadinimas, bilieto (bagažo kvito) pardavimo data, laikas ir kaina, išvykimo ir paskirties autobusų stotys (stotelės), Transporto lengvatų įstatyme nustatytos nuolaidos dydis procentais, kai ji yra taikoma, taip pat turi būti spausdinama maršrute parduotų bilietų (bagažo vežimo) ataskaita, kuri saugoma su bilietų kontrolės lapu.	Šiuo metu galiojančių taisyklių 32 punkte nustatyta, kas turi būti nurodyta vietinio (priemiestinio) ir tolimojo susisiekimo maršrutų bilietuose ir bagažo kvituose, kurie <u>parduodami autobusų stočių kasose</u>. Šiame taisyklių projekte šio reikalavimo nelieta, tačiau iš toliau parašytų nuostatų logiškai matyti, kad tokie reikalavimai gali būti keliami tik bilietams parduodamiems autobusų stočių kasose, pvz., biliete turi būti nurodytas <i>išvykimo aikštelės numeris</i>. Be to, Taisyklių projekto 22 punkte, yra nuoroda į šį punktą, kalbant apie skaitmeninėje bazėje saugomus duomenis, t.y. „22. <i>Parduodant elektroninius bilietus (bagažo kvitus) važiuoti ir (ar) vežti bagažą vietinio (priemiestinio) ir tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais, skaitmeninėje duomenų bazėje turi būti saugomi duomenys, kurie, vadovaujantis šių taisyklių 21 punktu, turi būti nurodyti autobusų stočių kasose parduodamuose bilietuose (bagažo kvituose)</i>“. (P.S. techninė klaida, turi būti nuoroda į 20 punktą, nes 21 p. kalbame apie miesto susisiekimą). Atsižvelgiant į tai, siūlome papildyti sakinį, patikslinant, kad kalba eina apie bilietus parduotus autobusų stočių kasose. <u>3 sakinys.</u> Jame nustatoma, kad autobusuose vežėjai privalo naudoti kasos aparatus, kurie be kitų funkcijų turi turėti galimybę atspausdinti <i>maršrute parduotų bilietų (bagažo vežimo) ataskaitą, kuri saugoma su bilietų kontrolės lapu</i>. 19 taisyklių punkte siūlome įteisinti nuostatą, kad bilietų kontrolės lapas gali būti nepildomas, jei bilietų pardavimo įrangos (kasos aparatų) charakteristikos sudaro galimybę atspausdinti arba vizualiai ekrane parodyti ekipažo autobuse parduotus bilietus. Atsižvelgiant į tai, siūlome patikslinti, kad bilietų kontrolės lapas saugomas tik tuo atveju, jei jis pildomas. Tokiu būdu būtų sumažinta vežėjų administracinė našta saugoti nereikalingus dokumentus.	Vienkartiniuose vietinio (priemiestinio) ir tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutų bilietuose (bagažo kvituose), parduodamuose autobusų stočių kasose, turi būti nurodyta: vežėjo pavadinimas, išvykimo ir paskirties autobusų stotys (stotelės), išvykimo data, išvykimo laikas, bilieto (bagažo kvito) kaina, Transporto lengvatų įstatyme arba savivaldybių nustatytos nuolaidos dydis procentais, kai ji yra taikoma, sėdima vieta (išskyrus bagažo kvitus) ir išvykimo aikštelės numeris. <u>3 sakinys.</u> Autobusuose vežėjai privalo naudoti kasos aparatus (išskyrus teisės aktuose numatytus atvejus, kai kasos aparatų naudoti nereikia), numatytus Kasos aparatų diegimo ir naudojimo tvarkos apraše, patvirtintame Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. rugpjūčio 13 d. nutarimu Nr. 1283 „Dėl Kasos aparatų diegimo ir naudojimo tvarkos aprašo patvirtinimo“, kuriais bilietuose (bagažo kvituose) būtų spausdinama: vežėjo pavadinimas, bilieto (bagažo kvito) pardavimo data, laikas ir kaina, išvykimo ir paskirties autobusų stotys (stotelės), Transporto lengvatų įstatyme nustatytos nuolaidos dydis procentais, kai ji yra taikoma, taip pat turi būti spausdinama maršrute parduotų bilietų (bagažo vežimo) ataskaita, kuri saugoma su bilietų kontrolės lapu, jei kontrolės lapas pildomas.
15.	<u>21. punktas</u> Parduodant vienkartinį elektroninį bilietą (bagažo kvitą) važiuoti ir (ar) vežti bagažą vietinio	Pardavus elektroninį bilietą savaime nereiškia, kad sudaryta kelionės sutartis tarp vežėjo ir keleivio, kol keleivis nepasižymėjo to elektroninio bilieto autobuse ar kitoje nustatytoje vietoje. Tik pasižymėjus (aktyvavus) bilietą, pinigai arba bilietas „nuskaitomi“ iš elektroninio bilieto duomenų ir su keleiviu sudaroma sutartis.	Siūlome punktą formuluoti taip: 21. Parduodant ar pažymint vienkartinį elektroninį bilietą (bagažo kvitą)

	(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 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 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.	Elektroninis bilietas gali būti pažymėtas iš elektroninės piniginių pinigų ar bankine kortele. Taigi, kol pinigai nenuskaityti nuo kortelės sąskaitos, bilietas nei parduotas nei pažymėtas. Be to, terminuoto el. bilieto žymėjimas užtikrintų didesnę keleivių drausmę vietinio susisiekimo maršrutuose, nes bilieto nežymintis keleivis būtų iškart laikomas neturinčiu bilieto. Tai taip pat padidintų kelionių apskaitos tikslumą ir duomenų kokybę. Tuo pačiu, kas kartą žymėdamas el. bilietą asmuo turi transakciją patvirtintą įrodymą, kad jis buvo transporto priemonėje ir pvz., gali pateikti pretenzija dėl eismo įvykio ir pan. Atsižvelgiant į tai, siūlome atitinkamai patikslinti šio punkto redakciją.	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.
16	<u>22. punktas</u> Parduodant elektroninius bilietus (bagažo kvitus) važiuoti ir (ar) vežti bagažą vietinio (priemiestinio) ir tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais, skaitmeninėje duomenų bazėje turi būti saugomi duomenys, kurie, vadovaujantis šių taisyklių 21 punktu, turi būti nurodyti autobusų stočių kasose parduodamuose bilietuose (bagažo kvituose).	Manome, kad dėl techninės klaidos, nuoroda turi būti ne į 21, bet į 20 punktą. Pagrindimas pateiktas prie 20 punkto.	Siūlome patikslinti taip: 22.Parduodant elektroninius bilietus (bagažo kvitus) važiuoti ir (ar) vežti bagažą vietinio (priemiestinio) ir tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutais, skaitmeninėje duomenų bazėje turi būti saugomi duomenys, kurie, vadovaujantis šių taisyklių 2120 punktu, turi būti nurodyti autobusų stočių kasose parduodamuose bilietuose (bagažo kvituose).

17.	<u>23. punktas</u> Vietinio (priemiestinio) ir tolimojo reguliaraus susisiekimo maršruto bilietas (bagažo kvitas) galioja tik tą dieną ir tam reisui, į kurį jis parduotas. Vietinio (miesto) susisiekimo maršrutų bilietų (bagažo kvitų) galiojimą nustato savivaldybių institucijos arba jų įgaliotos įstaigos. Jei vietinis (priemiestinio) susisiekimo maršrutas yra integruotas į bendrą vietinio (miesto) susisiekimo maršrutų bilietų sistemą, tai tokių bilietų (bagažo kvitų) galiojimą nustato savivaldybių institucijos arba jų įgaliotos įstaigos.	Nėra numatyta situacija, kada keleivis, sugedus autobusui, kelionės tikslą pasiekia kito pakeliui važiuojančio vežėjo ar maršruto autobusu, kaip dažnai praktikoje yra dabar. Tokiu atveju keleivis neperka naujo bilieto, o už vežimą atsiskaito vežėjai tarpusavyje. Atsižvelgiant į tai, tikslinga numatyti tokią aplinkybę šiame teisės akte.	Siūlome punktą formuluoti taip: 23. Vietinio (priemiestinio) ir tolimojo reguliaraus susisiekimo maršruto bilietas (bagažo kvitas) galioja tik tą dieną ir tam reisui, į kurį jis parduotas, išskyrus atvejus, kai dėl nenumatytų aplinkybių keleivis persodinamas ir tęsia kelionę kito maršruto autobusu. Vietinio (miesto) susisiekimo maršrutų bilietų (bagažo kvitų) galiojimą nustato savivaldybių institucijos arba jų įgaliotos įstaigos. Jei vietinis (priemiestinio) susisiekimo maršrutas yra integruotas į bendrą vietinio (miesto) susisiekimo maršrutų bilietų sistemą, tai tokių bilietų (bagažo kvitų) galiojimą nustato savivaldybių institucijos arba jų įgaliotos įstaigos.
18.	<u>26.punktas</u> Keleivis, atsisakęs įsigyti bilietą (bagažo kvitą), išlaipinamas iš autobuso.	Keleivis gali būti bilietą įsigijęs iš anksto, tačiau atsisakyti jį pažymėti ar apskritai nepažymėti, todėl jis yra laikomas keleivių be bilieto ir jį ekipažas ar kontroliuojantys asmenys turi turėti teisę išlaipinti iš autobuso. Atsižvelgiant į tai, tikslinga patikslinti ir papildyti nuostatą, vadovaujantis argumentais išdėstytais prie 21 punkto.	Siūlome punktą formuluoti taip: 26. Keleivis, atsisakęs įsigyti ar pažymėti bilietą (bagažo kvitą), išlaipinamas iš autobuso.
19.	<u>31. punktas</u> Kai dėl neišvažiuojamo kelio, sunkių meteorologinių sąlygų, autobuso gedimo arba kitų priežasčių negalima keleivio, važiuojančio vietinio (priemiestinio) ar tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu, arba bagažo nuvežti į paskirties autobusų stotį (stotelę), keleiviui grąžinama sumokėta pinigų suma už važiavimą ir bagažo vežimą nuo kelionės nutraukimo vietos iki paskirties autobusų stoties (stotelės), <u>taip pat už jau įvykusią kelionės dalį, jei nebuvo pasiekta biliete nurodyta galutinė paskirties autobusų stotis</u>	Pagal šio punkto pirmo sakinio prasmę, visais atvejais vežėjas privalėtų grąžinti visą bilieto kainą nuo įlipimo stoties (stotelės) iki galutinės - paskirties stoties (stotelės). Tačiau tai nelogiška ir neproporcinga nuostata vežėjų atžvilgiu, pavyzdžiui, jei maršrutu Naujoji Akmenė – Kaunas, autobusas dėl kokių nors nenumatytų aplinkybių (gedimo, vairuotojo sveikatos būklės ir pan.) nebegali tęsti kelionės nuo Šiaulių, tai logiška, kad keleiviui grąžinama bilieto kainos dalis nuvažiuoti nuo Šiaulių iki Kauno. Atsižvelgiant į tai, siūlome patikslinti šio punkto redakciją.	Punktą siūlome patikslinti taip: 31. Kai dėl neišvažiuojamo kelio, sunkių meteorologinių sąlygų, autobuso gedimo arba kitų priežasčių negalima keleivio, važiuojančio vietinio (priemiestinio) ar tolimojo reguliaraus susisiekimo maršrutu, arba bagažo nuvežti į paskirties autobusų stotį (stotelę), keleiviui grąžinama sumokėta pinigų suma už važiavimą ir bagažo vežimą nuo kelionės nutraukimo vietos iki paskirties autobusų stoties (stotelės), taip pat už jau įvykusią kelionės

	(stotelė). Jei autobusas ir keleivis dėl minėtų priežasčių grįžta į išvykimo autobusų stotį (stotelę), keleiviui grąžinami visi pinigai už važiavimą ir bagažo vežimą.		dalį, jei nebuvo pasiekta biliete nurodyta galutinė paskirties autobusų stotis (stotelė). Jei autobusas ir keleivis dėl minėtų priežasčių grįžta į išvykimo autobusų stotį (stotelę), keleiviui grąžinami visi pinigai už važiavimą ir bagažo vežimą.
20.	<u>33¹. Naujas siūlomas punktas</u>	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 kitų autobusų eismas, kyla konfliktinės situacijos ir dėl to kyla keleivių nepasitenkinimas. Atsižvelgiant į tai ir siekiant sumažinti autobuso ir keleivių gaišinimą, siūlome sudaryti galimybę savivaldybių institucijoms pačioms nustatyti papildomą ar griežtesnę tvarką, pvz., parduoti bilietus autobuse be grąžos, t.y. keleivis turėtų duoti tiek pinigų, kiek tiksliai kainuoja bilietas, arba vairuotojas, neturėdamas grąžos, galėtų priimti ir į kasos aparatą „įmušti“ didesnę pinigų sumą, nei kainuoja bilietas ir tokiu atveju, keleiviui grąža būtų atiduodama jam atvykus į nustatytą vietą ir pan. Atsižvelgiant į tai, ir siekiant išspręsti nuolat kylančias konfliktines situacijas, siūlome papildyti taisykles nauju punktu.	Siūlome papildyti nauju punktu. 33¹. Vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutuose atsakingos institucijos gali nustatyti papildomą ar griežtesnę tvarką prekybai bilietais autobusuose, kai užtikrinamas alternatyvūs bilietų įsigijimo ar pažymėjimo būdai. Savivaldybių institucijos ar jų įgaliotos įstaigos, gali nustatyti 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.
21.	<u>34. punktas</u>	Keleiviai įlaipinami ir išlaipinami autobusų stotyse ir stotelėse, numatytoje eismo tvarkaraščiuose. Sustoti šiose autobusų stotyse ir stotelėse yra būtina. Galinėse ir tarpinėse autobusų stotyse keleiviai išlaipinami atvykimo aikštelėje Vežant keleivius reguliariais maršrutais dažnai pasitaiko atvejų, kai stotelėje nėra nei įlipančių, nei išlipančių keleivių, tačiau vykdydami reikalavimą sustoti kiekvienoje stotelėje, vairuotojai privalo tai daryti, gaižta laiką, dažnai be reikalo atidaro ir uždaro duris (tai neigiamai veikia temperatūrą salone kai šalta ar karšta), todėl toks reikalavimas nesuprantamas nei keleiviams, nei ekipažui. Be to, vietiniame (miesto) susisiekime, pvz., Vilniuje, yra stotelės pagal pareikalavimą, kuriose stojama tik tuo atveju, jei stotelėje yra įlipančių keleivių, o norintis išlipti keleivis turi paprašyti vairuotojo sustoti. Be to, asociacijos nuomone, siekiant išvengti ginčų ir nesusipratimų, šiame teisės akte būtina nustatyti kas turi pirmumo teisę įlipti į autobusą, t.y. - bilietus įsigiję keleiviai, neįgalieji, keleiviai su mažamečiais vaikais, nėščios moterys, senyvo amžiaus keleiviai.	Siūlome punktą papildyti ir formuluoti taip: 34. Keleiviai įlaipinami ir išlaipinami autobusų stotyse ir stotelėse, numatytoje eismo tvarkaraščiuose. Sustoti šiose autobusų stotyse ir stotelėse yra būtina, išskyrus stotelėse iki pareikalavimo ir/ar tais atvejais, kai stotelėje nėra įlipančių/išlipančių keleivių. Galinėse ir tarpinėse autobusų stotyse keleiviai išlaipinami atvykimo aikštelėje. Įlipti į

		Atsižvelgiant į tai, siūlome punktą patikslinti.	transporto priemonę pirmumo teisę turi bilietus įsigiję keleiviai, neįgalieji, keleiviai su mažamečiais vaikais, nėščios moterys, senyvo amžiaus keleiviai.
22.	35. punktas Keleivių įlaipinimo/išlaipinimo tvarką vietinio (miesto) susisiekimo maršrutuose nustato savivaldybės institucijos arba jos įgaliotos įstaigos, išduodančios vežėjams leidimus vežti keleivius vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutais.	Atsižvelgiant į tai, kad savivaldybių kompetencijos sričiai aukštesniais teisės aktais yra priskirtas vietinio (miesto ir priemiestinis) susisiekimas, o tolیمasis susisiekimas yra LTSA kompetencijos klausimas, logiška, kad įlaipinimo/išlaipinimo tvarką savivaldybės turėtų nustatyti <u>ir miesto, ir priemiestinio</u> susisiekimo maršrutuose, o <u>LTSA – tolیمajame susisiekime</u>. Priešingu atveju, liktų neaišku, kas nustato įlaipinimo/išlaipinimo tvarką vietinio (priemiestinio) ir kas - Tolimojo susisiekimo maršrutuose. Palikus tokią punkto redakciją, 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 tvarką visuose tolimojo susisiekimo maršrutuose ar konkrečios savivaldybės teritorijoje - visuose vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutuose. Atsižvelgiant į tai, siūlome patikslinti redakciją.	Siūlome punktą formuluoti taip: 35. 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.
23.	41 punktas Autobuso, kurio vežami keleiviai, salono reikalavimai: oro temperatūra 1,10 m aukštyje virš grindų turi būti ne žemesnė kaip 18°C ir ne aukštesnė kaip 27°C.	Atkreiptinas dėmesys į tą aplinkybę, kad Lietuvos higienos normos nustato mikroklimato reikalavimus <i>gyvenamosiose, visuomeninės paskirties pastatų patalpose bei darbo patalpose. Specifinės normos, reglamentuojančios oro temperatūrą transporto salonų viduje, nėra.</i> Tai patvirtina Nacionalinio visuomenės sveikatos centro prie Sveikatos apsaugos ministerijos (toliau - NVSC) 2020-06-22 atsakymas e-laišku į UAB „Vilniaus viešasis transportas“ (toliau – VVT) e-paklausimą (laiško teksto kopija pateikiama žemiau šiame lentelės lauke. Todėl neaišku, kokiais teisės aktais vadovaujantis yra siūloma autobuso salone nustatyti 18-27°C temperatūrinį intervalą, kurį išlaikyti praktiškai nerealų dėl autobusų techninių savybių (nepakankamos salono kėbulo termoizoliacinių savybių) ir paslaugos teikimo specifikos (pvz., nedideli atstumai tarp stotelių, dažnai atidaromos durys ir pan.). Net, jei vadovautis higienos normomis, skirtoms gyvenamosioms, visuomeninės paskirties pastatų ir darbo patalpoms (toliau – Higienos normos) (https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.362676), tai išskiriami šaltasis ir šiltasis temperatūriniai laikotarpiai, o šių Higienos normų 9.1 punkte nustatyta, kad „gyvenamųjų patalpų ir lankytojams skirtų visuomeninių patalpų <u>šaltuoju metų laikotarpiu</u> nustatytos oro temperatūros ribinės vertės netaikomos visuomeninėms	Siūlome: 1. Inicijuoti higienos normų, reglamentuojančių oro temperatūrą keleivinių kelių transporto priemonių salonų viduje, parengimą. 2. Laikina, kol bus parengtos Higienos normos keleivinių kelių transporto priemonėms, siūlome: 2.1.atsisakyti konkrečių temperatūros dydžių nustatymo, arba 2.2. išdėstyti šią nuostatą taip: 41. Autobuso, kuriuo vežami keleiviai, salono reikalavimai: oro temperatūra 1,10 m aukštyje virš grindų –1,10 m aukštyje virš grindų, turi būti ne žemesnė kaip 18–5°C šaltuoju metų laiku ir ne aukštesnė kaip 27–28°C šiltuoju metų laiku,

	<i>pastatų patalpoms, kuriose lankytojai būna apsirengę lauko drabužiais. Šiose patalpose oro temperatūra turi būti 14–16 °C.“</i> 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, autobuso salone turėtų būti ne mažiau, kaip + 5 °C, nes keleiviai yra šiltai apsirengę, kelionės trukmė neilga, ypač miesto ir priemiestiniuose maršrutuose) ar karšiams (aukštesnė nei 30°C). Tuo pačiu, atkreipiame dėmesį, kad NVSC atsakyme rašoma, kad „Norint išvengti peršalimų, tarp kondicionuojamos patalpos ir lauko oro temperatūrų skirtumas <u>neturėtų būti didesnis kaip 6-8 laipsniai</u>“, t.y. pripažįstama, kad esant kondicionavimo poreikiui, skirtumas tarp lauko ir vidaus temperatūrų neturėtų būti didesnis, nei 6-8 laipsniai. Be to, Higienos normų 12 punkte nurodoma, koku atstumu nuo (0,1 – 1,1 m.) grindų ir nuo sienų bei langų (0,5 m.) turi būti matuojama temperatūra visuomeninės paskirties pastatų patalpose. Tačiau dėl autobuso salono specifikos (kelios durys, skirtingose vietose išdėstyti šildymo ir kondicionavimo įrenginiai), nustatyti matavimo vietą vienu parametru – 1,1 m. atstumu nuo grindų, arba 0,5 m nuo langų ir durų - yra nelogiška, t.y. turėtų būti matuojama keliose vietose, pvz., salono viduryje, jei vienos durys, arba vienodu atstumu tarp autobusų durų, o vertinamas tas rezultatas, kuris yra artimiausias nustatytam temperatūriniam režimui. Atsižvelgiant į tai, kad nėra higienos normų, reglamentuojančių temperatūrą transporto priemonių salonų viduje, siūlome: - inicijuoti tokių higienos normų parengimą, o iki kol bus parengtos tokios higienos normos - atsisakyti konkrečių temperatūrinių intervalo nustatymo autobusų salone, arba - patikslinti formuluotę iš esmės. NVSC atsakymo į VVT paklausimą kopija. From: Milda Petrauskaitė [mailto:milda.petrauskaite@nvsc.lt] Sent: Monday, June 22, 2020 6:42 PM To: Edita Balčiūtė <edita.balciute@vilniausvt.lt> Subject: Re: dėl Jūsų paklausimo Laba diena, Jūsų paklausimas buvo registruotas kaip el. konsultacija. Konsultacijos teikiamos el. paštu.	jeigu oro temperatūra išorėje ne aukštesnė negu 33°C, ir ne mažesnis kaip 5°C temperatūrų skirtumas, lyginant su išorės temperatūra, jeigu išorės temperatūra aukštesnė negu 33°C. Oro temperatūra matuojama 1,10 m aukštyje virš grindų, keliose vietose tarp autobuso durų, o vertinamas tas rezultatas, kuris yra artimiausias nustatytam temperatūriniam režimui.
--	--	--

		Raštai rengiami atsakant į skundus (prašymus), kurie nagrinėjami Lietuvos Respublikos viešojo administravimo nustatyta tvarka. Informuoju, kad Lietuvos higienos normos nustato mikroklimato reikalavimus gyvenamosiose, visuomeninės paskirties pastatų patalpose ^[1] bei darbo patalpose ². Specifinės normos, reglamentuojančios oro temperatūrą transporto salonų viduje, nėra. Gyvenamųjų ir visuomeninės paskirties pastatų patalpų mikroklimatą parametrų atitiktis higienos normos reikalavimams kontrolę vykdo Nacionalinio visuomenės sveikatos centro prie Sveikatos apsaugos ministerijos teritoriniai departamentai, darbo aplinkos – Valstybinė darbo inspekcija prie Socialinės apsaugos ir darbo ministerijos. Norint išvengti peršalimų, tarp kondicionuojamos patalpos ir lauko oro temperatūrų skirtumas neturėtų būti didesnis kaip 6-8 laipsniai. Milda Petrauskaitė Visuomenės sveikatos saugos kontrolės skyriaus vyriausioji specialistė Nacionalinis visuomenės sveikatos centras prie Sveikatos apsaugos ministerijos Vilniaus departamentas Kalvarijų g. 153, Vilnius Tel. (8 5) 264 9662 El. paštas milda.petrauskaite@nvsc.lt [1]¹ Lietuvos higienos norma HN 42:2009 „Gyvenamųjų ir visuomeninių pastatų patalpų mikroklimatas“, patvirtinta Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2009 m. gruodžio 29 d. įsakymu Nr. V-1081 „Dėl Lietuvos higienos normos HN 42:2009 „Gyvenamųjų ir visuomeninių pastatų patalpų mikroklimatas“ patvirtinimo“, nuoroda: https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.362676 [2]² Lietuvos higienos norma HN 69:2003 „Šiluminis komfortas ir pakankama šiluminė aplinka darbo patalpose. Parametrų norminės vertės ir matavimo reikalavimai“, patvirtinta Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2003 m. gruodžio 24 d. įsakymu Nr. V-770 „Dėl Lietuvos higienos normos HN 69:2003 „Šiluminis komfortas ir pakankama šiluminė aplinka darbo patalpose. Parametrų norminės vertės ir matavimo reikalavimai“ patvirtinimo“, nuoroda: https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.230880?jfwid=fhhu5mggf	
24.	<u>41¹ ir 41² nauji punktai</u>	Kelių transporto kodekso 22 str. įtvirtintos ekipažo pagrindinės teisės ir pareigos, tačiau KTK 22 str. 1 dalies 2 punkte rašoma, kad ekipažas turi teisę „<i>nepriimti arba išlaipinti neblaivius, su nešvariais drabužiais, su draudžiamu vežti bagažu ar kitaip pažeidžiančius Keleivių ir bagažo vežimo taisykles keleivius artimiausioje bet kurio tipo stotelėje.</i>“, t.y. Keleivių ir bagažo taisyklėse gali būti nurodytos ir kitos ekipažo teisės. Asociacijos nuomone, tikslinga drausti keleiviams autobuse vartoti alkoholinius gėrimus, psichotropines priemones ar narkotikus, rūkyti, valgyti, taip pat triukšmauti, gadinti autobusą, nepagarbiai elgtis su kitais keleiviais ir pan.	Siūlome tokius naujus punktus: 41¹. Vietinio (miesto ir priemiestinio) ir tolimojo susisiekimo maršrutais autobusuose keleiviams draudžiama: važiuoti neblaiviams ar apsvaigusiams nuo psichiką veikiančių medžiagų (narkotikų, vaistų, kitų svaigųjų medžiagų), skleidžiantiems aitrų nemalonų kvapą, apsirengusiems nešvariais drabužiais, tepti ir gadinti autobuso išorę ir vidų, laikyti kojas

		Tuo pačių, tikslinga suteikti teisę ekipažo nariams ar kontroliuojantiems asmenims išlaipinti iš autobuso tokius nedrausmingus keleivius. Atsižvelgiant į tai, siūlome papildyti taisykles naujais 41¹ ir 41² punktais.	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, šiukšlinti, triukšmauti ir trukdyti kitiems keleiviams ar kitokiais veiksmais pažeisti viešąją tvarką. 41². Autobuso ekipažas ir keleivių kontrolę atliekantys vežėjo ar atsakingos institucijos įgalioti asmenys turi teisę atsisakyti vežti ir/ar išlaipinti artimiausioje stotyje ar stotelėje keleivius apsvaigusius nuo psichiką veikiančių medžiagų (narkotikų, vaistų, kitų svaigųjų medžiagų), su nešvariais drabužiais ar draudžiamu vežti bagažu, skleidžiančių aitrų nemalonų kvapą, trukdančius kitiems keleiviams, gadinančius autobusą ar kitokiais veiksmais pažeidžiančius viešąją tvarką. Pinigai už bilietus tokiais atvejais išlaipintiems keleiviams negrąžinami.
25.	<u>48 punktas</u> Priimama vežti autobuso bagažinėje smulki siunta, kurios matmenys ne didesni kaip 100 x 50 x 30 cm arba jeigu bendra matmenų suma ne didesnė kaip 180 cm, o svoris negali viršyti 30 kg. Vežėjas gali nepriimti vežti didesnės, negu nustatyta, smulkios siuntos.	Krovinių kėlimą rankomis ir būtiniausius darbuotojų saugos ir sveikatos reikalavimus tvarkant krovinius rankomis reglamentuoja Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro ir Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministro 2006 m. spalio 23 d. įsakymu Nr. A1-293/V-869 patvirtinti Darbuotojų saugos ir sveikatos reikalavimai tvarkant krovinius rankomis, o konkretus krovinio svoris vyrams ir moterims nurodytas Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro ir Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministro 2005 m. liepos 15 d. įsakymu Nr. V-592/A1-210 patvirtinti Ergonominių rizikos veiksnių tyrimo metodinių nurodymų 1 priede yra: <u>moterims 10 kg., vyrams – 30 kg.</u> Atsižvelgiant į tai, kad autobusų vairuotojais dirba ir moterys, siūlome palikti dabar galiojanti 15 kg maksimalų siuntos svorį.	Siūlome punktą patikslinti taip: 48. Priimama vežti autobuso bagažinėje smulki siunta, kurios matmenys ne didesni kaip 100 x 50 x 30 cm arba jeigu bendra matmenų suma ne didesnė kaip 180 cm, o svoris negali viršyti 30 15 kg. Vežėjas gali nepriimti vežti didesnės, negu nustatyta, smulkios siuntos.

26.	<u>48¹ ir 48² Nauji punktai</u>	Atsižvelgiant į tai, kad yra nemažai keleivių, kurie autobusu pageidauja vežtis dviračius ir elektrinius paspirtukus, ir tai sukelia ginčų tarp kitų keleivių ir ekipažo, siūlome taisyklės papildyti nuostatomis, reglamentuojančiomis dviračių ir elektrinių paspirtukų vežimą autobusuose, t.y. dviračiai vežami autobuso viduje ar išorėje specialiai tam įrengtose vietose arba autobuso bagažo skyriuje, kaip bagažą, išardytą ir supakuotą iki 43 punkte nurodytų matmenų. Norint vežti el. paspirtuką kaip rankinį bagažą salone vietinio (priemiestinio) ar tolimojo susisiekimo maršrutuose jis turi būti švarus arba supakuotas kaip rankinis bagažas ir neviršyti 42 punkte nurodytų matmenų.	Siūlomas nauji punktai reglamentuojančius dviračių ir paspirtukų vežimą. 48¹. Dviračiai gali būti vežami autobuso viduje ar išorėje specialiai tam įrengtose ir pažymėtose vietose arba autobuso bagažo skyriuje kaip bagažas, išardytas ir supakuotas iki 43 punkte nurodytų matmenų. Dviračio pakuotė turi būti švari. 48². Elektriniai ar mechaniniai paspirtukai vietinio (priemiestinio) ar tolimojo susisiekimo maršrutų autobusuose gali būti vežami salone kaip rankinis bagažas, turi būti švarūs arba supakuoti ir neviršyti 42 punkte nurodytų matmenų.
27.	<u>50. punktas</u> Ekipažas, radęs arba keleiviui jam pateikus paliktus daiktus, surašo aktą smulkiai juos aprašydamas, nurodo radimo aplinkybes. Aktas perduodamas kartu su rasta daiktais. Rasti dokumentai, ginklai, šaudmenys tuoj pat perduodami policijai.	Tikslinga patikslinti, kad būtų aišku, kur keleiviui kreiptis dėl pamesto daikto, taip pat tikslinga šiose taisyklėse numatyti, kad radinių grąžinimo tvarką nustato vežėjas.	Siūloma patikslinti formuluotę taip: 50. Ekipažas, radęs arba keleiviui jam pateikus paliktus daiktus, surašo aktą smulkiai juos aprašydamas ir nurodo radimo aplinkybes, būtinai patvirtinti jų savininką. Aktas perduodamas kartu su rasta daiktais į vežėjo nustatytą vietą, o rasti daiktai gražinami savininkui pagal vežėjo nustatytą tvarką. Rasti dokumentai, ginklai, šaudmenys tuoj pat perduodami policijai.
28.	<u>Siūlomas naujas IX skyrius</u>	Naujoje taisyklių redakcijoje neliko skyrių Ekipažo teisės ir pareigos, Keleivių teisės ir pareigos, Lengvatos keleiviams, Vežėjų, ekipažų ir keleivių priežiūra ir kontrolė, Vežėjų, ekipažų ir keleivių atsakomybė. Asociacijos nuomone, Keleivių ir bagažo taisyklės turi būti aiškos ir apimančios visas keleivių ir bagažo vežimo sritis, su kuriomis susiduria keleiviai, vežėjai, ekipažai, kontroliuojančios institucijos ir pan. , todėl taisyklės turi būti suprantamos tiek	Siūlome papildyti nauju IX skyriumi KITI TEISĖS AKTAI, KURIE REGLAMENTUOJA KELEIVIŲ IR BAGAŽO VEŽIMĄ

		keleiviams, tiek tiesiogiai su keleiviais bendraujantiems vežėjų ar valstybinių institucijų darbuotojams. Atsižvelgiant į tai, siūlome papildyti taisyklės nauju IX skyriumi, kurį galima būtų pavadinti Kiti teisės aktai, kurie reglamentuoja keleivių ir bagažo vežimą ir jame surašyti kokie kiti teisės aktai reglamentuoja atskiras anksčiau paminėtas keleivių ir bagažo vežimo sritis. Pvz., Keleivių teisės ir pareigos yra nustatytos KTK 21 str., Ekipažo teisė ir pareigos – KTK 22 str., Vežėjų, ekipažų ir keleivių priežiūra ir kontrolė nustatyta Keleivinio kelių transporto kontrolės ir priežiūros nuostatuose, patvirtintuose... ir pan.	
--	--	--	--