

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai
El. paštas: sumin@sumin.lt

2022-01-10 Nr. S-001
J 2021-12-27 Nr. 2-5521

DĖL TRANSPORTO VEIKLOS PAGRINDŲ ĮSTATYMO NR. I-1863 11 STR. PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija parengė ir pateikė išvadoms gauti Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo Nr. I-1863 11 straipsnio pakeitimo įstatymo projektą, reg. Nr. 21-34550 (toliau tekste – Projektas arba Įstatymo projektas).

Pažymėtina, jog Lietuvos keleivių vežimo asociacija kartu su kitomis memorandumu dalyvaujančiomis šalimis 2021 m. birželio 1 d. pasirašė Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos inicijuotą Memorandumą dėl transporto priemonių ir transporto fizinės ir informacinės infrastruktūros pritaikymo individualių poreikių turintiems žmonėms¹ (toliau tekste – Memorandumas), kurio tikslas užtikrinti, kad Lietuvos viešojo transporto priemonės ir jų infrastruktūra būtų tinkamai pritaikyta žmonėms su negalia, siekiant atnaujinti viešojo transporto parką ir jo infrastruktūrą. Lietuvos keleivių vežimo asociacija kartu su memorandumą pasirašančiomis šalimis pritaria ir palaiko Memorandume išdėstytoms nuostatomis dėl transporto priemonių ir viešojo transporto priemonėmis teikiamų paslaugų prieinamumo individualių poreikių turintiems žmonėms didinimo kriterijų, laikantis gerosios praktikos ir universalios dizaino principų ir jų įtvirtinimo teisės aktuose.

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau – Asociacija) susipažinusi bei išnagrinėjusi Įstatymo projektą, žemiau teikia savo pastabas ir pasiūlymus.

Pirma. Dėl valstybės įsitraukimo, įgyvendinant Įstatymo projektą.

Pritardama būtinumui didinti viešojo transporto priemonių prieinamumą neįgaliesiems ir kitiems riboto judumo asmenims (toliau tekste – NRJA), Asociacija atkreipia dėmesį į aplinkybę, kad nepakanka pritaikyti vien tik viešojo transporto priemones (toliau tekste gali būti vadinama – VTP), kad būtų pasiektas Memorandume ir Įstatymo projekte įtvirtintas tikslas, užtikrinantis NRJA asmenų, ypač su neįgaliojo vežimėliu, visavertį judumą ir galimybę naudotis pritaikytomis transporto priemonėmis naudojamomis viešajame transporte. Prieinamumui užtikrinti visų pirma yra būtinas transporto infrastruktūros pritaikymas (įskaitant plėtrą), kuris pagrįstai įtvirtintas ir Memorandume (Memorandumo 1, 4, 5 punktai). Vadinasi, nesant pritaikytos transporto infrastruktūros, ypač priemiestiniuose ir tolimojo susisiekimo maršrutuose, tam tikra specialių poreikių turinti asmenų grupė, t.y. asmenys su neįgaliojo vežimėliais neturės galimybės pasinaudoti viešuoju transportu, dėl ko brangiai kainuosiančios transporto priemonių prieinamumo didinimo priemonės nebus efektyviai išnaudojamos, o tuo tarpu, keleivių vežimo veiklą vykdančios ūkio subjektai, įvykdę atitinkamus reikalavimus ir panaudoję savo finansinius išteklius padidinti transporto priemonių prieinamumą, neišvengiamai patirs didelę finansinę naštą ir bus priversti didinti paslaugos kainą, ypač tolimojo susisiekimo maršrutuose, kurie nėra dotuojami nei iš valstybės, nei iš savivaldybių biudžetų.

Taigi, įvertinus aukščiau išdėstytą, Asociacijos nuomone, 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 žmonėms (toliau žr. [čia](#)).

Atsižvelgiant į tai, **siūlome** valstybės mastu svarstyti galimybę asmenų su neįgaliaisiais vežimėliais, **kelių 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 poreikį*“ 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.

Antra. Dėl finansavimo ir finansinių priemonių taikymo, įgyvendinant Įstatymo projektą.

Asociacija išanalizavusi Įstatymo projektą ir Memorandumą, pasigenda bent preliminarinių skaičiavimų, kiek galėtų kainuoti reikalingos transporto infrastruktūros ir transporto priemonių pritaikymas individualių poreikių turintiems žmonėms, miesto/rajonų savivaldybėms ir valstybei, taip pat miesto/rajonų savivaldybių valdomiems ir privatiems ūkio subjektams, teikiantiems viešojo transporto paslaugas, vykdančią keleivių vežimo veiklą. Įsakymo projekto aiškinamojo rašto dėl „Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo Nr. I-1863 11 straipsnio įstatymo pakeitimo“ 5 punkte nurodoma, 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). <...>.“, t.y. pripažįstama, kad gali brangti viešojo transporto paslaugos dėl patiriamų didesnių kaštų įsigyjant ir eksploatuojant viešojo transporto priemones, atitinkančias LR Susisiekimo ministro patvirtintus Viešojo transporto priemonių pritaikymo neįgaliesiems ir kitiems riboto judumo asmenims kriterijus (toliau – Kriterijai), o kaip skatinimo priemonė miesto/rajonų savivaldybėms ir kitiems vežėjams yra derinami transporto priemonių įsigijimo planai iš RRF ir ES fondų. Tenka pažymėti, kad pagal Lietuvos Respublikoje iki šiol galiojančią praktiką², su valstybės teikiama parama buvo galima įsigyti tik vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo autobusus (I, II ir A klasės), o tolimojo susisiekimo transporto priemonių (III ir B klasės) atnaujinimui nebuvo numatyta jokių finansinių paramos priemonių nei KKP, nei NEKPS planuose, todėl visos padidėjusios transporto priemonių pritaikymo aukščiau keliamiems reikalavimams sąnaudos, tektų pačioms įmonėms, užsiimančioms keleivių vežimo veikla, o tai ne tik, kad neatitiktų ir pažeistų proporcingumo principą, bet ir sukeltų pernelyg didelę finansinę naštą privatiems ūkio subjektams, negalintiems pasinaudoti ir pretenduoti į valstybės teikiamą paramą dėl tolimojo susisiekimo transporto priemonių pritaikymo pagal keliamus reikalavimus, nurodytus aukščiau. Būtina akcentuoti, kad sutinkamai su Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo 3 straipsnio nuostatomis, nustatančiomis, kad rengiant teisės aktus turi būti vadovaujamasi proporcingumo principu, nustatančiu, kad pasirinktos teisinio reguliavimo priemonės turi sudaryti kuo mažesnę administracinę ir kitokią naštą, nevaržyti teisių santykių subjektų daugiau, negu to reikia teisinio reguliavimo tikslams pasiekti, bei aiškumo principu, reiškiančiu, kad teisės aktuose nustatytas teisinis reguliavimas turi būti logiškas, nuoseklus, glaustas, suprantamas, tikslus, aiškus ir nedviprasmiškas, todėl siekiant tinkamai įgyvendinti siūlomo Įstatymo projekto nuostatas, turi būti numatomos ir finansinės priemonės – parama subsidijuojant tiek vietinio (miesto ir priemiestinio), tiek ir tolimojo susisiekimo transporto priemonių, atitinkančių Kriterijus, įsigijimą.

Pažymėtina ir tai, kad miesto/rajonų savivaldybių valdomos bendrovės dažnai atnaujiną savo turimą transporto priemonių parką didesne apimtimi nei per įvairias ES ar valstybės paramos programas ir šiuo atveju visų pritaikytų NRJA transporto priemonių didesni kaštai tektų pačioms įmonėms ir didintų miesto/rajonų savivaldybių biudžeto lėšų poreikį.

Vadovaujantis aukščiau išdėstytu ir laikantis proporcingumo principo, Asociacijos nuomone, **tikslinga ir būtina įvertinti** viešojo transporto priemonių pritaikymo NRJA poreikiams kaštus, numatyti finansavimo (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.

² Klimato kaitos programos 2020 ir 2021 metų priemonės dėl viešojo transporto atnaujinimo, žr., pvz.: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/468f05909f3611eaa51db668f0092944?jfwid=2r1mbkii>

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 2¹ dalies nuostatomis įgyvendinti.“

Trečia. Dėl kriterijų privalomumo tolimojo susisiekimo viešojo transporto priemonėms.

Įstatymo projekto 11 straipsnio 2¹ dalyje siūloma įtvirtinti nuostatą, kad „2¹. *Transporto priemonės naudojamos viešajame transporte ir vežančios keleivius automobilių ir vidaus vandens keliais turi būti pritaikytos neįgaliesiems ir kitiems riboto judumo asmenims pagal Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro patvirtintus Viešojo transporto priemonių pritaikymo neįgaliesiems ir kitiems riboto judumo asmenims kriterijus. Ši nuostata netaikoma tarptautiniam susisiekimui naudojamoms transporto priemonėms.*“ Iš šios nuostatos išplaukia, kad Viešojo transporto priemonių pritaikymo neįgaliesiems ir kitiems riboto judumo asmenims kriterijai būtų privalomi viešojo transporto priemonėms tiek vietinio (miesto ir priemiestinio), tiek ir tolimojo susisiekimo transporto priemonėms, tačiau Įstatymo projekto 11 straipsnio 2² dalyje dėl geležinkelio riedmenų, siūloma nustatyti, kad „2². <...> Pritaikant neįgaliesiems ir kitiems riboto judumo asmenims viešajame transporte keleivių vežimui naudojamus geležinkelių riedmenis, **rekomenduojama atsižvelgti į susisiekimo ministro nustatytas rekomendacijas.** <...>“

GTK 3 straipsnio 23 dalyje nustatyta, kad „23. *Keleivių, bagažo vežimo vietiniais maršrutais paslauga – keleivių, bagažo vežimo geležinkelių transportu paslauga, kai traukinys nekerta Europos Sąjungos valstybės narės sienos.*“, t.y. keleivių vežimas geležinkeliais Lietuvos Respublikos teritorijoje yra analogiška tolimojo reguliaraus susisiekimo paslaugai keleivinėmis kelių transporto priemonėmis – kai maršrutas ilgesnis daugiau kaip 50 km ir driekiasi per daugiau kaip dvi miesto/raiono savivaldybes.

Tačiau 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, ypatingai dėl įlipimo įtaiso – kilnojamųjų pandusų, keltuvų ar liftų įrengimo, **būtų tik rekomendacinio pobūdžio** kaip ir geležinkelių riedmenims, ir Įstatymo projekto 11 straipsnį papildyti 2³ dalimi:

„2³. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro patvirtinti Viešojo transporto priemonių pritaikymo neįgaliesiems ir kitiems riboto judumo asmenims kriterijai, susiję su kilnojamųjų pandusų, keltuvų ar liftų įlipimo įtaisų įrengimu tolimojo reguliaraus susisiekimo transporto priemonėse yra rekomendacinio pobūdžio.“

Ketvirta. Dėl Įstatymo įsigaliojimo termino.

Asociacijos nuomone, Įstatymo projekto 2 straipsnio 1 dalyje nurodytas Įstatymo įsigaliojimo terminas – nuo 2022 m. lapkričio 1 d. – yra per trumpas ūkio subjektams tinkamai pasiruošti jo įgyvendinimui, kadangi įmonės savo investicijas planuoja keletą metų į priekį, savivaldybių ir valstybės valdomų įmonių viešųjų pirkimų planai jau sudaryti, o savivaldybės savo biudžetus tvirtina metų pradžioje.

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.“

Penkta. Dėl Įstatymo projekto 2 straipsnio 2 dalies tikslinimo.

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 patvirtinti Kriterijai, kad ūkio subjektai, vykdančys keleivių vežimo paslaugas galėtų tinkamai ir iš anksto pasiruošti būsimiems

pakeitimams dėl VTP pritaikymo neįgalųjų 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.“

Šešta. Dėl LTSA pastabų Įstatymo projektui.

Lietuvos transporto saugos administracija (toliau – **L TSA**) pateikė savo pastabas³ Įstatymo projektui, kuriame siūloma tikslinti Įstatymo projekto 2 straipsnio 3 dalį ir ją išdėstyti taip: „3. Šio įstatymo 1 straipsnio 1 dalies nuostatos taikomos po šio įstatymo įsigaliojimo įsigyjamos ir pirmą kartą Lietuvos Respublikoje registruojamos viešojo transporto priemonės, **taip pat viešojo transporto priemonės, kai sudaromos naujos viešųjų paslaugų teikimo sutartys.**“ Vadinasi, iš minėtos nuostatos išplaukia, kad įsigaliojus įstatymui, siūloma papildomai įpareigoti miesto/rajono savivaldybes numatyti privalomus Kriterijus VTP, vykdant viešųjų keleivių vežimo paslaugų pirkimo konkursus, toks reikalavimas, Asociacijos nuomone, yra perteklinis ir nereikalingas.

Pažymėtina, kad dažnu atveju miesto/rajono savivaldybės skelbia viešųjų paslaugų pirkimus aiškiai apibrėžtam terminui, kuris nėra ilgas (pvz. 1, 2 ar 3 metams), todėl pritaikyti transporto priemonės pagal privalomus Kriterijus, kurios pagal trumpalaikę sutartį vežtų keleivius miesto ar priemiestiniais maršrutais, būtų labai brangios ir ši našta papildomai kristų miesto/rajono savivaldybių biudžetams, dėl ko atitinkamai brangtų ir VTP teikiamos paslaugos, už kurias papildomai turėtų susimokėti keleiviai, kurie naudojami VTP.

Be to, įtvirtinus tokią nuostatą, savivaldybių skelbiamuose viešųjų paslaugų pirkimo konkursuose negalėtų dalyvauti nei savivaldybių valdomi, nei privatūs vežėjai su naujomis, per paskutinius kelis metus įsigytomis viešojo transporto priemonėmis, ir tai prieštarautų ūkinei logikai taip pat ir racionaliai naudoti turimus resursus, t.y. nudėvint pagrindines gamybos priemones – VTP – iki jų resursų pabaigos.

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 dalyje⁴ - **nuo 2029 m. sausio 1 d.**, nes nuo šios datos visos dyzelinu varomos VTP turės būti pakeistos į alternatyvius degalus naudojančias transporto priemones. Tokiu būdu, VTP būtų atnaujinamos kartu ir įgyvendinant Žaliąjį kursą, ir tuo pačiu pritaikant NRJA poreikiams.

Septinta. Dėl Įstatymo projekto 2 straipsnio 3 dalies nuostatos koregavimo/netaikymo.

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 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.

Atsižvelgiant į tai kas išdėstyta, siūlome tikslinti Įstatymo projektą pagal aukščiau pateiktas Asociacijos pastabas ir pasiūlymus.

Pridedama: Siūlomi Įstatymo projekto pakeitimai, lyginamasis variantas, 1 lapas.

Prezidentas

Gintaras Nakutis

+370 686 60303 vitalijus.bertasius@lkva-asociacija.lt

³ Raštas, dokumento Nr. 15B-10495, reg. data 2021-12-31 „[Dėl pastabų įstatymo projektui](#)“.

⁴ ADĮ 28 str. 1 d. „1. Nuo 2029 m. sausio 1 d. visas viešasis keleivių vežimo keliais transportas, įskaitant taksi ir pavėžėjimo paslaugas teikiančių asmenų transporto priemones, turi būti pritaikytas naudoti alternatyviuosius degalus.“

Projekto lyginamasis variantas

LIETUVOS RESPUBLIKOS

TRANSPORTO VEIKLOS PAGRINDŲ ĮSTATYMO NR. I-1863 11 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMAS

1 straipsnis. 11 straipsnio pakeitimas

1. Papildyti 11 straipsnį 2¹ dalimi:

„2¹. Transporto priemonės naudojamos viešajame transporte ir vežančios keleivius automobilių ir vidaus vandens keliais turi būti pritaikytos neįgaliesiems ir kitiems riboto judumo asmenims pagal Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro patvirtintus Viešojo transporto priemonių pritaikymo neįgaliesiems ir kitiems riboto judumo asmenims kriterijus. Ši nuostata netaikoma tarptautiniam susisiekimui naudojamoms transporto priemonėms.“

2. Papildyti 11 straipsnį 2² dalimi:

„2². Geležinkelių riedmenys, kaip jie apibrėžti Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto eismo saugos įstatyme, naudojami keleiviams geležinkeliais vežti turi būti pritaikyti neįgaliesiems ir kitiems riboto judumo asmenims vadovaujantis 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](#), nustatytais sąlygomis ir tvarka. Pritaikant neįgaliesiems ir kitiems riboto judumo asmenims viešajame transporte keleivių vežimui naudojamus geležinkelių riedmenis, rekomenduojama atsižvelgti į susisiekimo ministro nustatytas rekomendacijas. Reikalavimas pritaikyti geležinkelių riedmenis neįgaliesiems ir kitiems riboto judumo asmenims vežti netaikomas siaurųjų geležinkelių (600 mm ir 750 mm pločio vėžių) tinkluose ir tarptautiniam susisiekimui geležinkeliais su trečiosiomis šalimis naudojamoms transporto priemonėms.“

3. Papildyti 11 straipsnį 2³ dalimi:

„2³. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro patvirtinti Viešojo transporto priemonių pritaikymo neįgaliesiems ir kitiems riboto judumo asmenims kriterijai, susiję su kilnojamųjų pandusų, keltuvų ar liftų įlipimo įtaisų įrengimu tolimojo reguliaraus susisiekimo transporto priemonėse yra rekomendacinio pobūdžio.“

2 straipsnis. Įstatymo įsigaliojimas, įgyvendinimas ir taikymas

1. Šis įstatymas, išskyrus šio straipsnio 2 dalį, įsigalioja ~~2022 m. lapkričio 1 d.~~ **2024 m. sausio 1 d.**

2. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministras iki ~~2022 m. spalio 31 d.~~ **2022 m. birželio 30 d.** priima šio įstatymo įgyvendinamuosius teisės aktus.

3. Šio įstatymo 1 straipsnio 1 dalies nuostatos taikomos po šio įstatymo įsigaliojimo įsigyjamoms ir pirmą kartą Lietuvos Respublikoje registruojamoms viešojo transporto priemonėms*.

4. Įpareigoti Lietuvos Respublikos Vyriausybę numatyti valstybės paramos priemones (subsidijas) ir finansavimo schemas šio įstatymo 11 straipsnio 2¹ dalies nuostatomis įgyvendinti.

* - ši nuostata turi būti tikslinama, kad būtų aiški ir suprantama.