

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijai

2022-07-08 Nr. S-034

sumin@sumin.lt

DĖL VIEŠOJO TRANSPORTO PRITRAIKYMO NEJGALIESIEMS

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija parengė ir teikia pastaboms įsakymo „Dėl Viešojo transporto priemonių pritaikymo neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims reikalavimų aprašo patvirtinimo“ projektą (toliau – Įsakymo projektas), kuriuo numatoma patvirtinti Viešojo transporto priemonių pritaikymo neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims reikalavimų aprašą (toliau – Aprašas).

Lietuvos keleivių vežimo asociacija (toliau – Asociacija) išnagrinėjo įsakymo projektą ir teikia savo pastabas.

1. Dėl didesnių nei nustatyta ES teisės aktuose reikalavimų kelių transporto priemonėms.

Transporto veiklos pagrindų įstatymo (toliau - Įstatymas) 11 straipsnis¹ yra papildytas dviem naujomis dalimis, iš kurių 2¹ dalis reglamentuoja viešojo transporto priemonių, vežančių keleivius automobilių ir vidaus vandenų keliais pritaikymą neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims (reikalavimus tvirtina susisiekimo ministras), o 2² dalis nustato geležinkeliais vežti naudojamų geležinkelių riedmenų pritaikymą, vadovaujantis 2014 m. lapkričio 18 d. Komisijos reglamentu (ES) Nr. 1300/2014. Be to, Apraše nustatyta, kad vidaus vandenų kelių transporto priemonės turi atitikti Europos vidaus vandenų laivybos standartų rengimo komiteto (CESNI) parengto Europos standarto, kuriuo nustatomi techniniai reikalavimai vidaus vandenų laivams (ES-TRIN) nuostatas dėl neįgaliųjų ir riboto judumo asmenų (toliau – Asmenys).

Atkreiptinas dėmesys, kad reikalavimus kelių transporte nustato 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 181/2011 „Dėl miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (toliau - Reglamentas).

Pažymėtina, kad nei geležinkelių keleiviniams riedmenims, nei vidaus vandenų transporto priemonėms nėra numatyta daugiau reikalavimų, nei ES reglamente ar Europos standarte, kai tuo tarpu Apraše, kelių transporto priemonėms numatyti didesni reikalavimai nei Reglamente, pvz., 5.1.3 punktas ir su juo susijęs 6 punktas dėl privalomos įrengti vietos B ir III klasės tolimojo susisiekimo autobuse ir dėl įlipimo įtaiso (panduso, keltuvo, lifto ar kt.) Asmeniui vežimėlyje patekti į saloną ir kt.

Atkreiptinas dėmesys, kad ES teisės aktai prieš juos priimant yra gerai išdiskutuojami, įvertinant ne tik įvairių vartotojų grupių, bet ir ūkio subjektų interesus, todėl Reglamente kalbama ir apie tai, kad Asmenys *turėtų turėti panašias galimybes naudotis vežimo miesto ir tolimojo susisiekimo autobusais paslaugomis, kokios yra suteikiamos kitiems piliečiams* (Reglamento preambulės 7 punktas), bet konstatuojama ir būtinybė atsižvelgti į sektoriaus ir transporto priemonių konstrukcijos ypatybes ir pabrėžiama, kad *Nustatant Sąjungos priemones, kuriomis siekiama geriau užtikrinti keleivių teises miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų sektoriuje, turėtų būti atsižvelgta į specifines šio sektoriaus, kurį daugiausia sudaro mažosios ir vidutinės įmonės, ypatybes*

¹ Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymo Nr. I-1863 2 ir 11 straipsnių pakeitimo įstatymas, 2022-06-21 Nr. XIV-1141

(Reglamento preambulės 3 punktas), Asmenims *neturėtų būti neleista naudotis transporto priemonėmis dėl jų negalios ar riboto judumo, nebent tai būtų daroma dėl saugos sumetimų arba transporto priemonės konstrukcija ar infrastruktūra pagrįstų priežasčių* (Reglamento preambulės 8 punktas, 10 straipsnio 1 dalies a ir b punktai).

Pažymėtina, kad didelę tolimojo reguliaraus susisiekimo sektoriaus dalį (apie 90 proc.²) sudaro mažos ir vidutinės įmonės, o keleiviai nemaža dalimi (apie 50 proc.³) vežami nedidelės talpos iki 22 ar 30 vietų autobusais, kurių konstrukcinės ypatybės labai apsunkina ir išbrangina liftų ar keltuvų įrengimą bei sumažina pajamingumą ir tokiu būdu ūkio subjektams didinama prisitaikymo prie naujo teisinio reguliavimo finansinė našta.

Asociacijos nuomone, **Lietuva nacionalinė teisė neturėtų nustatyti griežtesnių reikalavimų, nei reikalauja ES teisė**, ypač tų, kurie sukelia didelę finansinę naštą ūkio subjektams.

2. Dėl prisitaikymo prie naujo reguliavimo finansinės naštos.

Asociacija metų pradžioje teikdama pasiūlymus šio rašto pirmoje dalyje minimam įstatymo projektui⁴, atkreipė dėmesį į tai, kad nėra jokių net ir preliminarinių skaičiavimų, kiek galėtų kainuoti savivaldybėms ir valstybei, taip pat ūkio subjektams, teikiantiems keleivių vežimo viešojo transporto paslaugas, reikalingos transporto infrastruktūros ir transporto priemonių pritaikymas Asmenims.

Asociacijos nuomone, tikslinga ir būtina įvertinti viešojo transporto priemonių pritaikymo Asmenų poreikiams kaštus, numatyti finansavimo (paramos/subsidijavimo) šaltinius ir finansavimo schemas ne tik vietinio (miesto ir priemiestinio), bet ir tolimojo susisiekimo transporto priemonėms pritaikyti.

Pažymėtina, kad vadovaujantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2012 m. sausio 11 d. nutarimu Nr. 4 „Dėl Administracinės naštos ūkio subjektams nustatymo metodikos patvirtinimo“ ministerijos ir kitos institucijos yra įpareigosios įvertinti pinigine išraiška teisės akto projektu sukeliamą prisitaikymo prie reguliavimo išlaidų pokytį (atsirandančią finansinę naštą) ūkio subjektams, taip kaip numatyta patvirtintoje metodikoje, kuri *nustato ūkio subjektų patiriamų ar galimų patirti laiko sąnaudų ir finansinių išlaidų, atsirandančių dėl teisės aktuose nustatytų ar teisės aktų projektuose siūlomų nustatyti įpareigojimų ūkio subjektams vykdymo, vertinimo pinigine išraiška principus ir tvarką*.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome atlikti** dėl prisitaikymo prie naujo teisinio reguliavimo išlaidų (finansinės naštos) ūkio subjektams **padidėjimo vertinimą ir numatyti lėšas toms išlaidoms kompensuoti**.

3. Pasiūlymai dėl Aprašo nuostatų.

Dėl privalomų vietų skaičiaus Asmenims vežimėliuose.

Aprašo 5.1.1. punkte nustatyta, kad I klasės (miesto) autobuse (ir/ar troleibuse) iki 12,5 m ilgio privalo būti įrengta viena vietą neįgaliojo vežimėliui, o virš 12,5 m ilgio – 2 vietos, kai tuo tarpu 5.1.2. punkte II klasės (priemiestinėje) transporto priemonėje – šis skiriamasis ilgis yra 13,5 metro.

Pažymėtina, kad pvz., Scania gamina dviejų ašių 10,9 - 13,4 metrų ilgio, o trijų ašių sujungtinių autobusų ilgiai yra nuo 17,7 iki 18,75 m.; Solaris gaminami dviašiai autobusai ir troleibusai yra 12,0 m. ilgio, o triašio troleibuso – 14,59 m⁵, triašio sujungtinio autobuso ar troleibuso - 18 m; MAN gaminami dviašiai autobusai yra 12,2 m, o triašiai sujungtiniai autobusai – 17,95 – 18,75 m; Isuzu Kendo dviašio autobuso ilgis yra 12,99 m ir pan.

Pavyzdžiai rodo, kad gamintojai gamina įvairaus ilgio I ir II klasėse dviašes ir triašes transporto priemones, todėl siekiant išvengti atvejų, kai vietų skaičius Asmenims vežimėliuose priklausys nuo kelių

² LKVA duomenys, apskaičiuoti pagal Konkurencijos tarybos 2020-07-14 nutarime nurodytas 43 įmones, turinčias leidimus vežti keleivius reguliariais tolimojo susisiekimo maršrutais.

³ Pagal Regitra duomenis, Lietuvoje 2022-02 buvo registruota 44 proc. autobusų, kurių talpa iki 22 vietų ir 19 proc., kurių talpą nuo 23 iki 30 vietų.

⁴ Asociacijos 2022-01-10 raštas Nr. S-001 „Dėl Transporto veiklos pagrindų įstatymo Nr. I-1863 11 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto“

⁵ Tokie troleibusai eksploatuojami Vilniuje.

transporto priemonės ilgio cm, tikslinga orientuotis į ribinius ilgių skirtumus tarp dviašių ir triašių autobusų, kuris logiškai turėtų būti 14 m (13,4 m ilgiausia dviašė ir 14,59 m trumpiausia triašė transporto priemonė), t.y. tikslinga nustatyti vienodą skiriamąjį 14 m ilgį I ir II klasės transporto priemonėms.

Pažymėtina, kad neįgaliųjų vežimėliams skirtos vietos mažina sėdimų vietų skaičių, todėl senyvo amžiaus keleiviai ar keleiviai su judėjimo negalia, kuriems nereikalingas vežimėlis, tėveliai su vaikais ir kiti keleiviai dažnai priekaištauja, kad miesto ir priemiestinio susisiekimo autobusuose yra per mažai sėdimų vietų, todėl Asociacijos nuomone, tikslinga svarstyti galimybę ir leisti savivaldybėms nuspręsti dėl antros privalomos vietos Asmenims su vežimėliais savivaldybių vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutuose, atsižvelgiant į gyventojų poreikius.

Daug abejonių kelia 5.1.3. punkte numatytas reikalavimas įrengti vietą Asmenims su vežimėliais B ir III klasės transporto priemonėse su 6 punkte numatytu reikalavimu įrengti įlipimo įtaisą (pandusą, keltuvą, liftą ar kt.), kurių kaina svyruoja nuo 20 iki 30 tūkst. Eur ir kurių įrengimas B klasės ir mažesnės talpos III klasės autobusuose konstrukciškai sudėtingas⁶, todėl toks reikalavimas išbrangins transporto priemones ir sumažins pajamingumą dėl mažesnio pervežamų keleivių skaičiaus. Dėl šios priežasties augs paslaugos kaina ir mažės prieinamumas.

Asmenų su vežimėliais kelionių tolimojo susisiekimo maršrutais poreikis galėtų būti sprendžiamas kitais būdais, įpareigojant vežėjus užtikrinti žmonių su negalia vežimą, teikiant alternatyvią vežimo paslaugą neįgaliajam pritaikytu kitu, nei autobusas, transportu.

Atsižvelgiant į tai, **siūlome:**

- 1) I ir II klasės transporto priemonėms nustatyti vienodą 14 metrų skiriamąjį autobuso ilgį vienai ar dviem vietoms Asmenims su vežimėliais;
- 2) svarstyti galimybę ir leisti savivaldybėms nuspręsti dėl antros privalomos vietos Asmenims su vežimėliais savivaldybių vietinio (miesto ir priemiestinio) susisiekimo maršrutuose;
- 3) nustatyti, kad B ir III klasės transporto priemonėse reikalavimas įrengti bent vieną vietą Asmenims su vežimėliais yra rekomendacinio pobūdžio. Jei vieta keleiviui su vežimėliu B ir III klasės autobuse neįrengta, vežėjas privalo nuvežti tokį keleivį kita, pritaikyta tam tikslui transporto priemone tuo maršrutu. Keleivis apie tokią kelionę turi įspėti prieš 36 val.

Pagarbiai

Prezidentas

Gintaras Nakutis

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

⁶ Lietuvoje nemažai Isuzu markės tarpmiestinių autobusų, kurių ilgis nuo 7 iki 9 m, plotis 2,2 – 2,3 m (leistinas maksimalus plotis yra 2,5 m), juose yra apie 30 sėdimų vietų keleiviams. Autobusas siauras, atstumai tarp sėdimų vietų minimalūs, todėl įrengus vietą neįgaliojo vežimėliui tokiaame autobuse keleivių skaičius sumažėtų 6 vietomis, o pats lifto įrengimas konstrukciniu požiūriu būtų labai sudėtingas.