

LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ

NUTARIMAS

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO
416 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XIIIIP-5045**

2021 m.

d. Nr.

Vilnius

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos Seimo statuto 138 straipsnio 3 dalimi ir atsižvelgdama į Lietuvos Respublikos Seimo valdybos 2020 m. lapkričio 10 d. sprendimo Nr. SV-S-1694 „Dėl įstatymų projektų išvadų“ 1 punktą, Lietuvos Respublikos Vyriausybė **n u t a r i a**:

Nepritarti Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 416 straipsnio pakeitimo įstatymo projektui Nr. XIIIIP-5045 (toliau – Projektas) dėl šių priežasčių:

1. Siūlymas, kurio esmė – atsisakyti Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 416 straipsnyje taikomo sankcijų diferencijavimo pagal transporto priemonės rūšį, sušvelninant motociklų vairuotojų atsakomybę už nustatyto greičio viršijimą, ir atsisakyti tam tikrais atvejais motociklų vairuotojams skirti privalomo teisės vairuoti transporto priemones atėmimo nuobaudą, neatitinka Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos, kuriai pritarta Lietuvos Respublikos Seimo 2020 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. XIV-72 „Dėl Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos“, 141.6 papunkčio nuostatos, kuria įsipareigojama įgyvendinti valstybinę eismo saugumo programą „Vizija – nulis“, taip pat yra nepriimtinas eismo saugumo požiūriu.

Vienas iš pagrindinių rodiklių Europos Sąjungoje, apibūdinantis eismo saugumo situaciją, – žuvusiųjų eismo įvykiuose skaičius vienam milijonui šalies gyventojų, kuris 2019 metais Lietuvoje buvo 66 ir 1,3 karto viršijo Europos Sąjungos šalių vidurkį – 51 (Europos Komisijos informacija „Road safety: Europe’s roads are getting safer but progress remains too slow. 11/06/2020“).

Eismo saugumo užtikrinimo srityje motociklai laikytini viena iš pavojingiausių transporto priemonių rūšių, o jų vairuotojai yra priskiriami pažeidžiamiausių eismo dalyvių grupei. Motociklų konstrukcija, skirtingai negu automobilių, neapsaugo eismo dalyvių įvykus susidūrimui, jie neturi vairuotoją ir keleivius saugančio rėmo ir kitų pasyviosios saugos priemonių (saugos diržų, oro pagalvių, bamperių, kitų deformacijos zonų ir pan.), skirtų smūgiui sušvelninti ir padedančių išvengti sužalojimų, o esant avariniam stabdymui yra didelė tikimybė apvirsti ir susižaloti arba žūti. Tikimybė žūti per eismo įvykį motociklininkui yra 18 kartų didesnė negu lengvojo automobilio vairuotojui (2011 m. rugsėjo 27 d. Europos Parlamento rezoliucijos dėl 2011–2020 m. Europos kelių eismo saugos duomenys). Todėl motociklai yra pavojingesnė transporto priemonė ir reikalauja iš jų vairuotojų didesnio dėmesio bei atsakomybės.

Eismo įvykių informacinės sistemos duomenimis, paskutinius penkerius metus žuvusių ir sužeistų eismo įvykiuose motociklų vairuotojų skaičius augo: jei 2016 m. žuvo 10, o sužeisti buvo 163 vairuotojai, tai 2020 m. jų žuvo 17 ir 228 buvo sužeisti. Daugiausia minėtu laikotarpiu vairuotojų žuvo ir buvo sužeista 2019 m. – atitinkamai 19 ir 235. 2019 m. 100 tūkst. Lietuvoje įregistruotų motociklų teko 48 eismo įvykiuose, kuriuose dalyvavo motociklai, žuvę žmonės, o 100 tūkst. Lietuvoje įregistruotų lengvųjų automobilių teko 4,8 kartus mažiau eismo įvykiuose, kuriuose dalyvavo lengvieji automobiliai, žuvusių eismo dalyvių – 10.

Remiantis valstybės įmonės Lietuvos automobilių kelių direkcijos atliktais skaičiavimais, 2018 m. žala Lietuvos ekonomikai dėl viename eismo įvykyje žuvusio žmogaus buvo 591 538 eurai, dėl sunkiai sužeisto žmogaus – 84 686 eurai, o dėl lengvai sužeisto žmogaus – 5 693 eurai. Dėl visų 2018 m. eismo įvykių Lietuvos valstybė patyrė 271,51 mln. eurų žalą, todėl eismo saugumo užtikrinimas tebėra labai svarbi valstybei sritis ekonominiu ir socialiniu požiūriais. Darbingo amžiaus žmonių mirties atveju valstybė netenka šių žmonių sukuriamos pridėtinės ekonominės vertės, jiems patyrus sužalojimų didėja socialinės išmokos, o tai neigiamai atsiliepia šalies ūkiui. Taip pat mažesnė dviračių motorinių transporto priemonių, įskaitant motociklus, kaina ir eksploatacinės išlaidos, palyginti su automobiliais, daro jas populiariomis, kasdien naudojamomis transporto priemonėmis, ypač tarp jaunų žmonių, todėl Projektu siūlomos pataisos dėl atsakomybės sušvelninimo neigiamai paveiktų eismo saugumo užtikrinimą minėtoje vairuotojų amžiaus grupėje.

2. Projekto aiškinamajame rašte nurodoma, kad Projektu siekiama panaikinti motociklų vairuotojus diskriminuojančias nuostatas ir taikyti vienodą atsakomybę už tokio pat pavojingumo pažeidimus kaip ir kitiems vairuotojams, vairuojantiems įprastas transporto priemones. Vadovaujantis Lietuvos Respublikos lygių galimybių įstatymo 2 straipsnio 1, 5 ir 9 dalimis, diskriminacija yra laikomas tam tikrų teisių ribojimas, kai tai daroma dėl lyties, rasės, tautybės, pilietybės, kalbos, kilmės, socialinės padėties, tikėjimo, įsitikinimų ar pažiūrų, amžiaus, lytinės orientacijos, negalios, etninės priklausomybės, religijos. Todėl Administracinių nusižengimų kodekso 416 straipsnio 7 dalyje numatyti diferencijuoti atvejai, kai tam tikrų rūšių transporto priemones vairuojantiems ar atitinkamo vairavimo stažo neturintiems asmenims skiriamos skirtingos sankcijos, nelaikytini diskriminacija.

3. Projekto aiškinamajame rašte kaip numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatas nurodoma, kad, priėmus įstatymą, neigiamų pasekmių nėra numatoma, be to, sumažės pakartotinius pažeidimus darančių vairuotojų skaičius.

Kontroliuoti motociklų važiavimo greitį yra kur kas sudėtingiau negu kitų motorinių transporto priemonių. Dažniausiai stacionariomis ir mobiliomis teisės pažeidimų fiksavimo sistemomis yra fiksuojamas atvažiuojančių transporto priemonių greitis. Dėl reikalavimo tvirtinti valstybinio numerio ženklą tik motociklo galinėje dalyje greitį viršijantys motociklų vairuotojai, palyginti su automobilių vairuotojais, yra pranašesni. Administracinių nusižengimų registro duomenimis, dėl to per 2020 m. 10 mėn. administracinio nusižengimo tyrimas dėl motociklų greičio viršijimo nebuvo atliekamas 2 734 atvejais, 2019 m. – 5 649 atvejais, o 2018 m. – 10 452 atvejais. Šiais laikotarpiais atsakomybėn už greičio viršijimą daugiau kaip 30 km/val. patraukti 898 motociklininkai. Todėl Projektu siūlomas pakeitimas turės neigiamos įtakos bendrai Kelių eismo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“, pažeidimų prevencijai.

Projektu siūlomas atsakomybės sušvelninimas motociklų vairuotojams pakartotinius pažeidimus darančių vairuotojų skaičiaus nesumažintų – atvirkščiai – galimai jį tik padidintų, nes už tam tikrus nustatyto greičio viršijimo atvejus motociklų vairuotojams nebūtų privaloma skirti teisės vairuoti transporto priemones atėmimo nuobaudos, taigi būtų panaikinta papildoma veiksminga ir atgrasanti priemonė, įgalinanti pakartotinai nedaryti pažeidimų.

Teisingumo ministras