

**PATOBULINTŲ LIETUVOS RESPUBLIKOS SAUGAUS EISMO AUTOMOBILIŲ
KELIAIS ĮSTATYMO NR. VIII-2043 2, 3, 10, 13, 15, 17, 19, 20, 22, 24, 27¹, 29, 30 IR
33 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO, LIETUVOS RESPUBLIKOS
ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 28, 29, 71, 415, 416, 417, 420, 422, 423,
424, 426, 427, 428, 431, 589, 602, 603, 608, 611 IR 686 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO
ĮSTATYMO PROJEKTO, LIETUVOS RESPUBLIKOS BAUDŽIAMOJO KODEKSO
68 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS
ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 247, 589, 608 STRAIPSNIŲ IR PRIEDO
PAKEITIMO IR KODEKSO PAPILDYMO 248¹, 248², 248³ STRAIPSNIAIS ĮSTATYMO
NR. XIV-598 5 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO
AIŠKINAMASIS RAŠTAS**

1. Įstatymų projektų rengimą paskatinusios priežastys, parengtų projektų tikslai ir uždaviniai

Pažymėtina, kad įstatymų projektų, registruotų Lietuvos Respublikos Seime Nr. XIVP-1445 – XIVP-1448, pateikimo 2022 m. kovo 29 d. Seime metu buvo išsakyta kritika dėl nustatyto bendro pobūdžio reikalavimo, kad vairuotojai turi vengti bet kokių su transporto priemonės vairavimu nesusijusių veiksmų, todėl įstatymų projektai grąžinti iniciatoriams tobulinti. Teikiamame patobulintame Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 2, 3, 10, 13, 15, 17, 19, 20, 22, 24, 27¹, 29, 30 ir 33 straipsnių pakeitimo įstatymo projekte (toliau – SEAKĮ projektas) atsisakoma anksčiau siūlyto Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo (toliau – SEAKĮ) 13 straipsnio 13 dalies papildymo nuostata „Transporto priemonės vairavimo metu vairuotojas turi vengti bet kokių su transporto priemonės vairavimu ir jos įrangos valdymu nesusijusių, saugiai vairuoti trukdančių veiksmų“. Patobulinti Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 28, 29, 71, 415, 416, 417, 420, 422, 423, 424, 426, 427, 428, 431, 589, 602, 603, 608, 611 ir 686 straipsnių pakeitimo įstatymo projektas (toliau – ANK projektas) ir Lietuvos Respublikos baudžiamojo kodekso 68 straipsnio pakeitimo įstatymo projektas (toliau – BK projektas) atitinkamai patikslinti pagal Seimo kanceliarijos Teisės departamento 2022 m. kovo 25 d. išvadose Nr. XIVP-1446 ir Nr. XIVP-1447 pateiktas pastabas ir pasiūlymus.

SEAKĮ projektas, ANK projektas, BK projektas ir Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 247, 589, 608 straipsnių ir priedo pakeitimo ir Kodekso papildymo 248¹, 248², 248³ straipsniais įstatymo Nr. XIV-598 5 straipsnio pakeitimo įstatymo projektas (toliau – Įstatymo Nr. XIV-598 pakeitimo projektas) (toliau kartu – įstatymų projektai) parengti siekiant:

1) įgyvendinti Lietuvos Respublikos Konstitucinio Teismo 2020 m. liepos 24 d. nutarimą Nr. KT133-N10/2020 „Dėl Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 24 straipsnio 7, 8 dalių atitikties Lietuvos Respublikos Konstitucijai“ (toliau – KT nutarimas), kuriame konstatuota, kad SEAKĮ 24 straipsnio 7 ir 8 dalyse nustatytas atimtos teisės vairuoti transporto priemones grąžinimo ne trumpesnis kaip 10 metų terminas pagal savo pobūdį prilygsta sankcijai, taikomai asmeniui už antrą kartą padarytą teisės pažeidimą esant neblaiviam ar apsvaigusiam nuo narkotikų, vaistų ar kitų svaigiujų medžiagų ar atitinkamai sankcijai, taikomai už asmens trečią kartą padarytą teisės pažeidimą, už kurio padarymą pagal įstatymus iš jo ši teisė atimama;

2) tobulinti teisinį reglamentavimą, susijusį su lydėjimu specialiosiomis transporto priemonėmis. Atsižvelgus į tai, kad SEAKĮ vartojamos niekur neapibrėžtos sąvokos „eskortavimas“ ir „lydėjimas“, SEAKĮ projektu siūloma šias sąvokas apibrėžti kartu patikslinant įstatymo nuostatas, susijusias su specialiosiomis transporto priemonėmis vykdomo lydėjimo institutu. Taip pat

SEAKĮ projekte siūloma numatyti nuostatas, kurios būtų teisinis pagrindas Karo policijai lydėti karines transporto priemones ir oficialius svečius, atvykstančius krašto apsaugos ministro ar Lietuvos kariuomenės vado kvietimu, nustatyti, kad atitinkamas specialiųjų transporto priemonių vairuotojų teisės ir pareigos turi ne tik Europos Sąjungos valstybių narių, asocijuotų Šengeno valstybių, bet ir Šiaurės Atlanto Sutarties Organizacijos (NATO) valstybių specialiųjų transporto priemonių vairuotojai, kai jie tarptautinių teisės aktų ir tarptautinių susitarimų nustatytais atvejais ir tvarka vykdo tarnybines pareigas Lietuvos Respublikos teritorijoje;

3) papildyti SEAKĮ nuostatomis, kuriomis būtų sudarytos teisinės prielaidos taktinių ir logistinių transporto priemonių, kuriose integruotos ginklų ir valdymo sistemos, privalomąją techninę apžiūrą ir techninę ekspertizę atlikti Lietuvos kariuomenei, nes tokios transporto priemonės dėl techninės charakteristikos ir įrangos, specialiai sukurtos ar modifikuotos kariniam naudojimui, iš esmės skiriasi nuo kitų motorinių transporto priemonių ir pagal savo pobūdį yra skirtos specialioms funkcijoms vykdyti (karinėms operacijoms ir pasirengimui joms bei kitoms kariuomenės funkcijoms);

4) papildyti SEAKĮ nuostata, kad vidaus reikalų ministras nustato leidimų naudoti kelių transporto priemones su stiklais, kurių šviesos laidumas mažesnis, negu leistina, išdavimo sąlygas ir tvarką, atsižvelgus į tai, kad už vairavimą neturint Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro nustatyta tvarka išduoto leidimo naudotis kelių transporto priemone su stiklais, kurių šviesos laidumas mažesnis, negu leistina, nustatyta administracinė atsakomybė (taikoma sankcijas nustatanti (apsauginė) teisės norma), tačiau specialiajame įstatyme neįtvirtinta reguliacinė teisės norma;

5) pakeisti Eismo įvykių informacinės sistemos valdytoją siekiant sukurti naują, šiuolaikišką eismo įvykių informacinę sistemą, kurioje būtų tvarkomi visi duomenys, reikalingi eismo įvykiams analizuoti ir eismo saugumo veiklai planuoti;

6) patikslinti SEAKĮ nuostatas, kuriomis būtų užtikrinta, kad pagal Lietuvos Respublikos nacionalinius teisės aktus iš ne Lietuvos Respublikos gyventojų nebūtų reikalaujama įvykdyti papildomas sąlygas, susijusias su Lietuvos Respublikoje atimtos teisės vairuoti transporto priemones grąžinimu, tam, kad būtų pripažįstamas užsienyje išduotas vairuotojo pažymėjimas pasibaigus teisės vairuoti atėmimo terminui;

7) tobulinti teisinį reguliavimą, susijusį su transporto priemonių įgytos ir perleistos nuosavybės deklaravimo modelio taikymu, atsižvelgus į praktikoje kylančias problemas dėl SEAKĮ nustatyto abiem sandorio šalims taikomo bendro 5 darbo dienų privalomo deklaravimo termino, prievolių, tenkančių užsienio subjektui, įgyvendinimo sunkumų, neproporcingos naštos, tenkančios naujų, niekada neregistruotų transporto priemonių pardavėjams, kuriems taikoma tokia pati pareiga deklaruoti įgytą nuosavybės teisę kaip ir naudotų transporto priemonių savininkams;

8) papildyti SEAKĮ nuostatomis, kad Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių vairuotojų registro (toliau – KTPVR) tvarkytojas, vairuotojui nustatytu periodiškumu nepasitikrinus sveikatos, turėtų teisę registre paskelbti vairuotojo pažymėjimą negaliojančiu dėl medicininių priežasčių. Tai leistų transporto priemones tikrinantiems pareigūnams efektyviau kontroliuoti vairuotojus, o vairuotojai privalėtų atsakingiau žiūrėti į savo sveikatos būklę, laiku ją pasitikrinti ir objektyviai vertinti galimybę vairuoti tam tikras transporto priemones, nes vairavimas neturint tokios teisės dėl sveikatos problemų kelia pavojų ne tiki pačiam vairuotojui, bet ir visuomenei;

9) papildyti SEAKĮ nuostatomis dėl vairavimo esant neblaiviam prevencijos programos, kuri būtų taikoma vairuotojams kartu su paskirta administracinio poveikio priemone – draudimu vairuoti transporto priemones, kuriose neįrengti antialkoholiniai variklio užraktai bei praplėsti

tokios poveikio priemonės taikymą Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekse (toliau – ANK);

10) įgyvendinti Lietuvos Respublikos specialiųjų tyrimų tarnybos pasiūlymus, pateiktus 2019 m. lapkričio 29 d. raštu Nr. 4-01-10167 „Dėl korupcijos rizikos analizės Policijos departamento prie Vidaus reikalų ministerijos ir jam pavaldžių įstaigų administracinių nuobaudų skyrimo už stacionariais greičio matuokliais nustatytus pažeidimus veiklos srityse“, ir tobulinti teisinį reglamentavimą, susijusį su administracinės atsakomybės už saugaus eismo reikalavimų nesilaikymą taikymu;

11) atsižvelgus į Lietuvos Aukščiausiojo Teismo suformuotą praktiką (administracinio nusižengimo byla Nr. 2K-12-719/2018) dėl teisės vairuoti transporto priemonės atėmimo (draudimo įgyti teisę vairuoti) asmenims, kurie neturi tokios teisės, ANK atitinkamų straipsnių sankcijose numatyti administracinio poveikio priemonės – teisės vairuoti transporto priemonės atėmimą tais atvejais, kai asmuo padaro Kelių eismo taisyklių (toliau – KET) pažeidimą neturėdamas teisės vairuoti, taip pat nustatyti efektyvias ir atgrasančias poveikio priemones asmenims, kurie pakartotinai vairuoja transporto neturėdami teisės vairuoti transporto priemonių;

12) atsižvelgus į Lietuvos Aukščiausiojo Teismo suformuotą praktiką (administracinio nusižengimo byla Nr. 2AT-7-28-495/2021) dėl ANK straipsnių, kuriuose vartojama formuluotė „daugiau negu 0,4 promilės“, patikslinti ir aiškiai išdėstyti, koks neblaivumas užtraukia administracinę atsakomybę;

13) patikslinti ir papildyti SEAKĮ nuostatas, tiesiogiai susijusias su KET reikalavimais ir KET nustatoma eismo tvarka.

2. Įstatymų projektų iniciatoriai (institucija, asmenys ar piliečių įgalioti atstovai) ir rengėjai

Įstatymų projektus parengė Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos Viešojo saugumo politikos grupės (vadovas Darius Domarkas, tel. (8 5) 271 8881, el. p. darius.domarkas@vrm.lt) vyresnioji patarėja Jurgita Laskevičiūtė (tel. (8 5) 271 8432, el. p. jurgita.laskeviciute@vrm.lt), Lietuvos kelių policijos tarnybos (viršininkas Vytautas Grašys, tel. 8 700 59 430, el. p. vytautas.grasys@policija.lt) Administracinės veiklos ir eismo priežiūros skyriaus vyriausiasis tyrėjas Rytis Vosylius (tel. 8 700 59 404, el. p. rytis.vosylius@policija.lt) ir valstybės įmonės „Regitra“ Teisės skyriaus vadovas Vytautas Žekonis (tel. (8 5) 266 0441, el. p. vytautas.zekonis@regitra.lt).

Įstatymų projektų dalį, susijusią su KT nutarimo įgyvendinimu ir nuostatų suderinimu atsižvelgus į KET aktualijas, parengė Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos Kelių ir oro transporto politikos grupės (l. e. vadovo pareigas Tomas Pilukas, tel. 239 3823, el. p. tomas.pilukas@sumin.lt) vyresnysis patarėjas Vidmantas Pumputis (tel. 239 3890, el. p. vidmantas.pumputis@sumin.lt) ir patarėjas Andrius Karnilavičius (tel. 239 3874, el. p. andrius.karnilavicius@sumin.lt).

SEAKĮ projekto dalį, susijusią su taktinių ir logistinių transporto priemonių techninių apžiūrų ir ekspertizių reglamentavimu, parengė Lietuvos kariuomenės kanceliarijos Lietuvos kariuomenės Teisės departamento (direktorius plk. lt. Darius Senikas, tel. (8 5) 278 5016, el. p. darius.senikas@mil.lt) Teisės aktų vertinimo ir rengimo skyriaus (vedėja Žydrė Abourida, tel. (8 5) 278 5011, el. p. zydre.abourida@mil.lt) vyr. specialistė Jolanta Rimšienė (tel. (8 5) 265 7539, el. p. jolanta.rimsiene@mil.lt).

3. Kaip šiuo metu yra reguliuojami įstatymų projektuose aptarti teisiniai santykiai

3.1. Dėl SEAKĮ nuostatų.

SEAKĮ 24 straipsnio 7 dalyje nustatyta, kad asmeniui, iš kurio pagal įstatymus teisė vairuoti transporto priemonės buvo atimta du kartus už tai, kad jis padarė teisės pažeidimą būdamas neblaivus arba apsvaigęs nuo narkotikų, vaistų ar kitų svaigųjų medžiagų, teisė vairuoti transporto priemonės grąžinama ne anksčiau kaip po 10 metų. Šio straipsnio 8 dalyje nustatyta, kad asmeniui, iš kurio pagal įstatymus teisė vairuoti transporto priemonės buvo atimta tris kartus, teisė vairuoti transporto priemonės grąžinama ne anksčiau kaip po 10 metų.

KT nutarimu pripažinta, kad SEAKĮ 24 straipsnio 7 ir 8 dalys (2013 m. birželio 13 d. redakcija) prieštarauja Lietuvos Respublikos Konstitucijos 31 straipsnio 5 daliai ir konstituciniam teisinės valstybės principui. Konstitucinis Teismas konstatavo, kad SEAKĮ 24 straipsnio 7 ir 8 dalyse nustatytas atimtos teisės vairuoti transporto priemonės grąžinimo ne trumpesnis kaip 10 metų terminas pagal savo pobūdį prilygsta sankcijai, taikomai asmeniui už antrą kartą padarytą teisės pažeidimą esant neblaiviam ar apsvaigusiam nuo narkotikų, vaistų ar kitų svaigųjų medžiagų ar atitinkamai sankcijai, taikomai už asmens trečią kartą padarytą teisės pažeidimą, už kurio padarymą pagal įstatymus iš jo ši teisė atimama. Nors SEAKĮ 24 straipsnio 7 ir 8 dalyse įtvirtintu teisiniu reguliavimu yra siekiama įgyvendinti viešąjį interesą – užtikrinti kelių eismo saugumą, juo taip pat nustatomas sankcijai prilygstantis draudimas ne mažiau kaip 10 metų vairuoti transporto priemonės, kuris taikomas kartu su pagal ANK ar Lietuvos Respublikos baudžiamąjį kodeksą (toliau – BK) už tą patį teisės pažeidimą paskirta sankcija – teisės vairuoti transporto priemonės atėmimu (uždraudimu naudotis šia teise), kurio maksimali trukmė gali būti iki 5 metų. Konstitucinis Teismas konstatavo, kad SEAKĮ 24 straipsnio 7 ir 8 dalyse įtvirtintas teisinis reguliavimas pažeidžia Konstitucijos 31 straipsnio 5 dalyje įtvirtintą konstitucinį principą *non bis in idem*, kuris reiškia draudimą bausti asmenį antrą kartą už tą pačią teisei priešingą veiką. Be to, Konstitucinis Teismas konstatavo, kad įstatymų leidėjas, nustatydamas SEAKĮ 24 straipsnio 7 ir 8 dalyse įtvirtintą teisinį reguliavimą, nepaisė iš konstitucinio teisinės valstybės principo kylančių teisės sistemos nuoseklumo ir darnos imperatyvų, protingumo, teisingumo, proporcingumo reikalavimų. KT nutarime pažymėjo, kad įstatymų leidėjas privalo nustatyti tokius saugaus eismo reikalavimus, kurie yra būtini viešajai tvarkai ir visuomenės saugumui, žmonių gyvybei ar sveikatai užtikrinti. Įstatymo leidėjas, siekdamas, kad kitų asmenų sveikatai ir gyvybei didelį pavojų savo veiksmais keliantis asmuo, t. y. transporto priemonę pakartotinai vairavęs neblaivus ar apsvaigęs, ilgai negalėtų vairuoti transporto priemonių, buvo nustatęs pakankamai ilgą – 10 metų draudimo vairuoti (teisės vairuoti negrąžinimo) transporto priemonės laikotarpį. Konstituciniam Teismui pripažinus SEAKĮ 24 straipsnio 7 ir 8 dalies nuostatas prieštaraujančiomis Konstitucijai, maksimalus laikas, kuriam gali būti apribojama teisė naudotis transporto priemone, tokią teisę susigrąžinti ar įgyti, šiuo metu yra 5 metai.

SEAKĮ 22 straipsnio 11 dalyje nustatyta, kad asmenys, kurie vairavo transporto priemonę neturėdami teisės vairuoti transporto priemonės, tokią teisę gali įgyti ne anksčiau kaip po vieno metų nuo šio pažeidimo padarymo dienos. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas administracinio nusižengimo byloje Nr. 2K-12-719/2018 yra konstatavęs, jog teisės vairuoti transporto priemonės atėmimas įstatymų nustatyta tvarka ir pagrindais ne tik gali, bet ir turėtų būti skiriamas ir asmenims, kuriems tokia teisė nebuvo suteikta. Atsižvelgiant į tokią Lietuvos Aukščiausiojo Teismo suformuotą praktiką už tam tikrus administracinius nusižengimus pagal ANK atitinkamus straipsnius teisės vairuoti atėmimas yra skiriamas ir asmenims, kurie neturi teisės vairuoti. Pvz., vadovaujantis ANK 416 straipsnio 7 dalimi, neturintiems teisės vairuoti asmenims už šio straipsnio 6 dalyje padarytą nusižengimą skiriamas teisės atėmimas nuo vieno iki 6 mėnesių, tačiau, pasibaigus teisės atėmimo terminui, asmuo, remiantis SEAKĮ 22 straipsnio 11 dalies nuostata,

negali įgyti teisės vairuoti ilgesnį terminą nei tą kuris buvo paskirtas pagal ANK. Taigi tokiu atveju susidaro iš esmės analogiška situacija, kurią KT nutarime pripažino prieštaraujančia draudimo bausti antrą kartą už tą pačią teisei priešingą veiką principui.

Sąvokos „eskortavimas“ ir „lydėjimas“ iki 2020 m. liepos 15 d. buvo apibrėžtos Oficialių svečių priėmimo Lietuvos Respublikoje tvarkoje, patvirtintoje Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. lapkričio 27 d. nutarimu Nr. 1485: „Eskortavimas – veikla, kai ne mažiau kaip 5 eskortavimo motociklais užtikrinamas iškilmingai lydimos transporto priemonės ir eismo saugumas, nestabdomas judėjimas“; „Lydėjimas – veikla, kai transporto priemonėmis su specialiais garso ir šviesos signalais užtikrinamas lydimų transporto priemonių ir eismo saugumas, nestabdomas judėjimas“. Rengiant Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. lapkričio 27 d. nutarimo Nr. 1485 „Dėl Oficialių svečių priėmimo Lietuvos Respublikoje tvarkos patvirtinimo“ pakeitimo“ projektą šių sąvokų buvo atsisakyta ir nuspręsta jas, atitinkamai patikslinus, nustatyti SEAKĮ. SEAKĮ taip pat vartojama sąvoka „oficiali delegacija“, tačiau įstatyme ji nėra apibrėžta (sąvokos apibrėžimas pateiktas Oficialių svečių vizitų Lietuvos Respublikoje rengimo tvarkos apraše, patvirtintame Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. lapkričio 27 d. nutarimu Nr. 1485).

SEAKĮ 2 straipsnio 49 dalyje nurodytos sąvokos apibrėžtyje įvardintas „paspirtukas“ turėtų būti patikslintas nurodant paspirtuką be variklio.

SEAKĮ 3 straipsnio 3 dalyje vartojama sąvoka „ženklinimo linijos“, nors turėtų būti vartojamas platesnio pobūdžio terminas „kelio ženklinimas“, kuris apimtų ne tik ženklinimo linijas, bet ir kitą ženklinimą – simbolius, užrašus ir pan., kurie numatyti KET 3 priede „Kelių ženklinimas ir jo charakteristikos“. Taip pat pažymėtina, kad SEAKĮ trūksta sąvokos „kelio ženklinimas“ apibrėžties.

Pagal Lietuvos Respublikos karo policijos įstatymo 6 straipsnio 1 dalies nuostatas, Karo policijai pavesta vykdyti saugomų asmenų (oficialių svečių, kurie atvyksta krašto apsaugos ministro ar Lietuvos kariuomenės vado oficialiu kvietimu) apsaugą, taip pat reguliuoti eismą, tačiau tik užtikrinant karinio transporto judėjimą. Pagal SEAKĮ 10 straipsnio 9 dalies 10 punktą, oficialių svečių lydėjimą ir eskortavimą užtikrindama eismo saugumą vykdo tik policija, atitinkamai Karo policijos funkcija pagal SEAKĮ 10 straipsnio 9¹ dalies 1 punktą siejama tik su eismo reguliavimu užtikrinant karinio transporto judėjimą.

SEAKĮ 19 straipsnio 5 dalyje numatyta, kad šio straipsnio 1, 2 ir 3 dalyse nustatytas specialiųjų transporto priemonių vairuotojų teises ir pareigas taip pat turi Europos Sąjungos valstybių narių ir asocijuotų Šengeno valstybių specialiųjų transporto priemonių vairuotojai, kai jie tarptautinių teisės aktų nustatytais atvejais ir tvarka vykdo tarnybines pareigas Lietuvos Respublikos teritorijoje, tačiau analogiškų teisių ir pareigų nėra dėl Šiaurės Atlanto sutarties organizacijos (NATO) valstybių specialiųjų transporto priemonių vairuotojų.

Pagal SEAKĮ 29 straipsnio 1 dalį, motorinėms transporto priemonėms nustatyta privalomoji techninė apžiūra, kuri apima transporto priemonės tapatumo nustatymą ir jos techninės būklės atitikties teisės aktų reikalavimams įvertinimą. Transporto priemonės tapatumo nustatymas – transporto priemonės duomenų ir duomenų, nurodytų pateiktuose dokumentuose ir (ar) Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre (toliau – KTPR) tapatumo įvertinimas. Techninės būklės įvertinimas atliekamas siekiant nustatyti, ar transporto priemonė atitinka nustatytus techninius reikalavimus, nekelia pavojaus eismo saugumui. Nors taktinės ir logistinės transporto priemonės, kuriose integruotos ginklų ir valdymo sistemos, pagal savo specifiką skiriasi nuo kitų motorinių transporto priemonių, tačiau joms techninės apžiūros ir techninės ekspertizės atliekamos techninės apžiūros įmonėse.

Pažymėtina, kad traktoriai ir savaeigės mašinos ir jų priekabos nepriskiriamos motorinėms transporto priemonėms. Pagal SEAKĮ 10 straipsnio 6 dalies 3 punktą, šių transporto priemonių techninės apžiūros tvarką ir techninius reikalavimus nustato ir tvirtina Lietuvos Respublikos žemės ūkio ministerija ar jos įgaliotos institucijos. Savivaldybės įmonės, atliekančios traktorių ir savaeigių mašinų technines apžiūras, negali atlikti taktinių ir logistinių transporto priemonių ir jų priekabų, turinčių traktorių ir savaeigių mašinų kategorijas, techninių apžiūrų atsižvelgdamos į tai, kad taktinės ir logistinės transporto priemonės nėra Traktorių, savaeigių ir žemės ūkio mašinų ir jų priekabų registro objektas. Jos registruojamos Taktinės ir logistinės paskirties transporto priemonių registre, kurio valdytoja yra Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerija. Be to, daugumoje taktinių ir logistinių transporto priemonių ir jų priekabų, turinčių traktorių ir savaeigių mašinų kategorijas, yra ginkluotės ir valdymo sistemos ir jų specifika skiriasi nuo traktorių ir savaeigių mašinų. SEAKĮ nėra nuostatų, reglamentuojančių taktinių ir logistinių transporto priemonių ir jų priekabų, turinčių traktorių ir savaeigių mašinų kategorijas, techninių apžiūrų tvarką ir reikalavimus.

Leidimų naudoti kelių transporto priemones, kurių stiklų šviesos laidumas mažesnis negu leistina, išdavimo tvarką nustato Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2007 m. rugsėjo 12 d. įsakymas Nr. 1V-319 „Dėl Leidimų naudoti kelių transporto priemones, kurių stiklų šviesos laidumas mažesnis negu leistina, išdavimo instrukcijos patvirtinimo“, kurio teisinis pagrindas – ANK 415 straipsnio 2 dalies nuostata. Pagal ANK 415 straipsnio 2 dalį, vairavimas neturint Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro nustatyta tvarka išduoto leidimo naudotis kelių transporto priemone su stiklais, kurių šviesos laidumas mažesnis, negu leistina, užtraukia baudą vairuotojams nuo 30 iki 40 eurų. Pažymėtina, kad ANK 415 straipsnio 2 dalis yra sankciją nustatanti (apsauginė) teisės norma, tačiau ne reguliacinė, kuri turėtų būti numatyta specialiajame su dalyvavimu viešajame eisme susijusius teisinius santykius reguliuojančiame įstatyme.

SEAKĮ 10 straipsnio 9 dalies 7 punkte nustatyta, kad policija, užtikrindama eismo saugumą, kaupia ir analizuoja duomenis apie KET pažeidimus ir eismo įvykius. Atitinkamai SEAKĮ 27¹ straipsnyje, kuriame nurodomi transporto priemonių registrai, valstybės informacinės sistemos, duomenų bazės, nustatyta, kad Eismo įvykių informacinės sistemos valdytojas – Policijos departamentas prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos. Eismo įvykių informacinės sistemos nuostatų, patvirtintų Lietuvos policijos generalinio komisaro 2015 m. birželio 30 d. įsakymu Nr. 5-V-601 „Dėl Eismo įvykių informacinės sistemos nuostatų patvirtinimo ir informacinės sistemos veiklos pradžios nustatymo“, 6 punkte nurodyta, kad pagrindinės šios sistemos funkcijos yra kaupti ir saugoti eismo įvykių duomenis, apdoroti, detalizuoti, sisteminti eismo įvykių duomenis ir formuoti jų statistines ataskaitas, formuoti su eismo įvykių tyrimu ir jo rezultatais susijusius dokumentus.

Klausimus, susijusius su vairuotojų pažymėjimais Europos Sąjungoje (toliau – ES), reglamentuoja 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų (toliau – Direktyva 2006/126/EB). Direktyvos 2006/126/EB 2 straipsnio 1 dalyje yra įtvirtinta, kad „*valstybių narių išduodami vairuotojų pažymėjimai yra tarpusavyje pripažįstami*.“ Pagal nusistovėjusią ES Teisingumo Teismo praktiką šis vairuotojų pažymėjimo tarpusavio pripažinimo principas suprantamas kaip vienoje ES valstybėje narėje išduoto vairuotojo pažymėjimo pripažinimas kitoje ES valstybėje narėje netaikant jokių formalumų (pvz., sprendimai bylose C-419/10, C-112/19, C-47/20, C-56/20). SEAKĮ 13 straipsnio 9 dalyje nurodyta, kad užsienio valstybėse išduoti vairuotojo pažymėjimai nepripažįstami, jeigu jų turėtojai nėra sukakę šio įstatymo nustatyto amžiaus arba jeigu vairuotojo pažymėjimai buvo išduoti asmenims, kuriems atimta teisė vairuoti transporto priemones ar kurie nustatyta tvarka nesusigražino teisės vairuoti

transporto priemonę po to, kai ji buvo atimta. Atitinkamai SEAKĮ 24 straipsnio 3-5 dalyse nurodytos sąlygos, kurias įvykdžius grąžinama teisė vairuoti, atimta dėl teisės pažeidimo padarymo (nustatyta tvarka užbaigus papildomą vairuotojų mokymą; baigus papildomą vairuotojų mokymą bei perlaikius vairavimo egzaminą; Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos nustatyta tvarka po medicininės ir švietėjiškos atestacijos baigus papildomą vairuotojų mokymą ir perlaikius vairavimo egzaminą). Tokios teisės vairuoti grąžinimo sąlygos asmenims, kurie yra ne Lietuvos Respublikos gyventojai, vertintinos kaip neatitinkančios proporcingumo principo ir suformuotos ES Teisingumo Teismo praktikos. Be to, dėl tokios nuostatos kyla ir praktinių taikymo problemų, nes nurodytos asmenų kategorijos duomenys netvarkomi nei Lietuvos Respublikos gyventojų registre, nei KTPVR.

SEAKĮ 13 straipsnio 13 dalyje įtvirtintas draudimas vairuotojams naudotis mobiliojo ryšio priemonėmis, jeigu jomis naudojamosi rankomis, išskyrus atvejus, kai stovinčios motorinės transporto priemonės variklis išjungtas. Galiojančioje nuostatoje esanti išimtis dėl mobiliojo ryšio priemonės naudojimosi rankomis stovinčioje transporto priemonėje tik tuo atveju, kai jos variklis išjungtas, kelia abejonių, t. y. neaišku, kaip tai siejama su eismo saugumu.

SEAKĮ 13 straipsnio 14 dalyje įtvirtintas reikalavimas vairuotojui dėl ryškiaspalvės liemenės su šviesą atspindinčiais elementais vilkėjimo netaikomas esant blogam matomumui, nors eismo saugos požiūriu turėtų būti priešingai.

Atsižvelgus į tai, kad SEAKĮ 2 straipsnio 49 dalyje (sąvoka „pėsčiasis“) įtvirtinta, kad pėsčiasis gali ne tik eiti, bet ir važiuoti, atitinkamai turėtų būti tikslinamos SEAKĮ 15 straipsnio nuostatos. Be to, SEAKĮ 15 straipsnio 1 dalyje nustatytas reikalavimas dėl matomumą gerinančių priemonių (žibinto, liemenės, atšvaito) naudojimo taikomas, kai pėsčiasis eina, bet ne stovi, ir nėra reikalavimo, kad šviečiantis žibintas būtų gerai matomas kitiems eismo dalyviams.

SEAKĮ 15 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad „kai matomumo zonoje perėjos ar sankryžos nėra, leidžiama eiti per kelią stačiu kampu į abi puses gerai apžvelgiamose vietose, tačiau tik įsitikinus, kad eiti saugu ir nebus trukdoma transporto priemonėms“. Tikslinga atsisakyti neaiškumą keliančių žodžių „ir nebus trukdoma transporto priemonėms“, dėl kurių kartais kyla interpretacijos, kad bet kuris pėsčiasis, einantis į kitą važiuojamosios dalies pusę, trukdo transporto priemonių eismui.

SEAKĮ 15 straipsnio 3 dalies 5 punktas draudžia pėstiesiems eiti dviračių takais, o tai neatitinka Kelių eismo konvencijos, pasirašytos 1968 m. lapkričio 8 d. Vienoje, 20 straipsnio 3 dalies nuostatų. Pėstiesiems turi būti sudaryta galimybė naudotis dviračių taku, kai jiems skirtos infrastruktūros kelyje nėra, taip pat tikslinga leisti pereiti (kirsti) dviračių taką (ar dviračių juostą), kai dviratininkams ir pėstiesiems skirta infrastruktūra susikerta.

SEAKĮ 17 straipsnio 4 dalies 1 punkte nustatyta, kad dviratininkams draudžiama važiuoti važiuojamąja dalimi, jeigu įrengti dviračių takai, išskyrus KET nustatytus atvejus. Sąlyga „jeigu įrengti dviračių takai“ yra perteklinė, nes atvejai, kai dviratininkai gali važiuoti važiuojamąja dalimi, nustatyti KET 57 punkte.

SEAKĮ 20 straipsnio 1 dalies 1 punkte nustatyta, kad duomenys apie įgytą arba perleistą nuosavybės teisę į KTPR tvarkytojui deklaruotą motorinę transporto priemonę ir (ar) priekabą deklaruojami per 5 darbo dienas nuo nuosavybės teisės įgijimo arba perleidimo. Pažymėtina, kad abiem sandorio šalims nustatytas bendras terminas, todėl praktikoje susidaro situacija, kai pirkėjas delsia deklaruoti įgijimą, pvz., savo pareigą įvykdo paskutinę nustatyto termino dieną, todėl pardavėjas neturi realių galimybių atlikti nuosavybės teisės į perleistą transporto priemonę prievolės laiku.

Pagal SEAKĮ 20 straipsnio 1 dalies 2 punktą, užsienio subjektas duomenis apie Lietuvos Respublikos teritorijoje įgytą arba perleistą nuosavybės teisę į KTPR tvarkytojui deklaruotą motorinę transporto priemonę ir (ar) priekabą privalo pateikti šių aplinkybių atsiradimo dieną. Atkreiptinas dėmesys, kad sandorį sudarius Lietuvos Respublikoje, užsienietis gali pateikti įgijimo deklaraciją tik valstybės įmonės „Regitra“ padalinyje darbo laiku, elektroninė paslauga užsieniečio atžvilgiu negalima. Susidaro situacija, kuri turi neigiamą poveikį transporto priemonių prekybai, nes užsienio subjektai neturi realios galimybės atlikti deklaravimo procedūrų per nustatytus terminus arba jų visai neatlieka, o Lietuvos Respublikos subjektai, pardavę transporto priemones, negali panaikinti savo unikalaus motorinės transporto priemonės ir (ar) priekabos deklaravimo kodo (SDK). Šios nuostatos niekaip neskatina transporto priemonių prekyba užsiimančio verslo deklaruoti įgytas transporto priemones, nes jų realizavimas yra apsunkintas.

SEAKĮ 20 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta pareiga motorinės transporto priemonės ir (ar) priekabos valdytojui atitinkamus duomenis apie motorinę transporto priemonę ir (ar) priekabą pateikti ne vėliau kaip iki įvežimo į Lietuvos Respublikos teritoriją. Valstybinės mokesčių inspekcijos prie Finansų ministerijos teigimu, kontrolės metu pasitaiko atvejų, kai automobilių prekybos aikštelė (tarpininkas) tampa „saugojimo aikštele“, skelbimo stenduose, iškabose naikinama informacija apie joje vykdomus pardavimus, o skelbimai talpinami uždaroje Facebook grupėse, kitų valstybių interneto portaluose, nurodant kontaktinius papildymo kortelių numerius, pagal kuriuos nėra galimybės identifikuoti asmens. Šuo metu galiojančios SEAKĮ 20 straipsnio 2 dalies nuostatos tokiai elgsenai užkerta kelią, prekybos („saugojimo“) aikštelės savininkas priverstas arba atskleisti tikrąjį savininką, arba išsiviešinti transporto priemonių nuosavybę. SEAKĮ projektu siūloma tokio teisinio reguliavimo neatsisakyti, tačiau patikslinti subjektų ratą, kuriems tokia deklaravimo pareiga būtų netaikoma.

Pagal SEAKĮ 20 straipsnio 3 dalį, motorinės transporto priemonės ir (ar) priekabos savininkas ar valdytojas viešo pasiūlymo įsigyti motorinę transporto priemonę ir (ar) priekabą metu privalo skelbti šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nustatytais atvejais deklaruotoms motorinėms transporto priemonėms ir (ar) priekaboms suteiktą galiojančią SDK, t. y. naujų, niekada neregistruotų transporto priemonių pardavėjams taikoma tokia pati prievolė deklaruoti įgytą nuosavybės teisę, kaip ir naudotų transporto priemonių savininkams.

Vadovaujantis SEAKĮ 22 straipsnio 1 dalimi, teisė vairuoti motorines transporto priemones ar jų junginius su priekabomis, traktoriais, savaeigės mašinas suteikiama Lietuvos Respublikoje gyvenantiems asmenims, kurių sveikatos būklė yra tinkama vairuoti tam tikros kategorijos motorinę transporto priemonę, traktorių, savaeigę mašiną. Pagal to paties straipsnio 4 dalį, vairuotojo pažymėjimai išduodami ne ilgesniam kaip 10 metų laikotarpiui, o teisė vairuoti C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE kategorijų transporto priemonės galioja ne ilgiau kaip 5 metus nuo vairuotojo pažymėjimo išdavimo dienos. Vairuotojų sveikatos tikrinimo reikalavimų ir tvarkos aprašas, patvirtintas Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2000 m. gegužės 31 d. įsakymu Nr. 301, numato, kad tam tikroms asmenų grupėms sveikatą reikia tikrinti dažniau (pvz., kasmet arba 2 kartus per 1 metus) nei yra nustatytas vairuotojo pažymėjimo galiojimas, todėl vengiant laiku patikrinti sveikatą susidaro situacijos, kai vairuotojai turi galiojančius vairuotojų pažymėjimus, tačiau apie jų sveikatos būklę ir galimybę toliau vairuoti transporto priemones nieko nežinoma.

Pagal SEAKĮ 24 straipsnio 7 dalį, visiems asmenims, iš kurių pagal įstatymus teisė vairuoti transporto priemones buvo atimta už tai, kad jis padarė teisės pažeidimą būdamas neblaivus, teisė grąžinama įvykdžius tas pačias sąlygas, t. y. nepriklausomai nuo to, ar asmeniui skirta administracinio poveikio priemonė – draudimas vairuoti transporto priemones, kuriose neįrengti antialkoholiniai variklio užraktai, ar tokia priemonė neskirta, teisė vairuoti grąžinama po

medicininės ir švietėjiškos atestacijos baigus papildomą vairuotojų mokymą ir perlaikius vairavimo egzaminą. Reikalavimas perlaikyti vairavimo egzaminą netaikomas, jeigu dėl tokio teisės pažeidimo padarymo teisė vairuoti transporto priemonės buvo atimta trumpesniam negu vieni metai laikui. Asmenims, kuriems paskirtas draudimas vairuoti transporto priemonės, kuriose neįrengti antialkoholiniai variklio užraktai, siekiant vairuoti transporto priemonės, kuriose įrengti antialkoholiniai variklio užraktai, netaikomas reikalavimas baigti vairavimo esant neblaiviam prevencijos programą.

Pažymėtina, kad yra poreikis SEAKĮ projektu ištaisyti teisinio reguliavimo spragą, kuri atsirado dėl panašiu metu priimtų SEAKĮ pakeitimų – 2017 m. gruodžio 21 d. įstatymu Nr. XIII-974 buvo priimta nauja SEAKĮ 13 straipsnio redakcija, kurioje neliko 2017 m. gruodžio 7 d. įstatymu Nr. XIII-856 priimtų svarbių savivaldžių automobilių bandymus viešajame eisme reglamentuojančios nuostatos (šio įstatymo 3 straipsniu SEAKĮ 13 straipsnis buvo papildytas nauja 15 dalimi). Tikėtina, kad tai įvyko dėl to, kad Įstatymas Nr. XIII-974 ir Įstatymas Nr. XIII-856 buvo priimami panašiu laiku, t. y. 2017 m. gruodžio mėnesį ir šių įstatymų projektai Seime galėjo susidubliuoti.

Taip pat yra poreikis SEAKĮ redakciniu požiūriu patikslinti nuostatas sistemškai suderinant formuluočių vartojimą: SEAKĮ 2 straipsnį papildyti nuorodomis į Lietuvos Respublikos kelių įstatymą ir Lietuvos Respublikos vadovybės apsaugos įstatymą dėl šiuose įstatymuose apibrėžtų sąvokų, kurios vartojamos SEAKĮ, suderinti (suvienodinti) formuluočių „apsvaigimas“ (pakeičiant į „apsvaigimas nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų“) vartojimą atsižvelgus į ANK nuostatas.

3.2. Dėl ANK nuostatų.

ANK 28, 420, 422, 423, 424, 427, 428, 602 straipsniuose yra vartojama formuluočių „daugiau negu 0,4 promilės“. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo praktikoje (administracinio nusižengimo byla Nr. 2AT-7-28-495/2021) konstatuota, kad ši formuluočių yra klaidinanti ir iš esmės neatitinkanti administracinio nusižengimo požymiams keliamo teisinio tikslumo ir aiškumo reikalavimų, kadangi jos gramatinė konstrukcija suponuoja, jog asmuo atsakomybėn už atitinkamo administracinio nusižengimo padarymą galėtų būti traukiamas net ir tuo atveju, jeigu jam būtų nustatytas, pvz., 0,409 promilės neblaivumas. Teismas, įvertinęs ANK 11 straipsnio 3 dalyje įtvirtintą teisinį reguliavimą („Jeigu konkrečiame straipsnyje nenustatyta kitaip, šiame kodekse neblaiviu laikomas asmuo, kuriam nustatytas 0,41 ir daugiau promilių neblaivumas“), nurodė, jog minimali asmens neblaivumo riba tų ANK straipsnių, kuriuose vartojama formuluočių „daugiau negu 0,4 promilės“, kontekste turėtų būti ne mažiau nei 0,41 promilės.

ANK 29 straipsnyje yra pateiktas ANK straipsnių (jų dalių) sąrašas, už kuriuose numatytų nusižengimų padarymą, esant atitinkamoms sąlygoms, gali būti konfiskuojamas ir ne pažeidėjui nuosavybės teise priklausantis turtas.

ANK 71 straipsnio 1 dalyje įtvirtinta atsakomybė už vengimą pasitikrinti dėl apsvaigimo, kai asmenys sulaikomi už administracinių nusižengimų padarymą ir įtariami apsvaigimu nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų, ir išvardijami nusižengimai, už kuriuos pagal šį straipsnį asmenys atsakomybėn netraukiami.

Pagal ANK 415 straipsnio 2 dalį numatyta, kad transporto priemonių, kurios nustatyta tvarka neįregistruotos (neperregistruotos) arba be privalomosios techninės apžiūros, arba turi gedimų, dėl kurių pagal KET draudžiama važiuoti, arba dėl kurių nesumokėti valstybės nustatyti su transporto priemone ar jos dalyvavimu viešajame eisme susiję mokesčiai, arba kurių leidimas dalyvauti viešajame eisme sustabdytas, nes transporto priemonės savininkas ir valdytojas išregistruoti iš Juridinių asmenų registro (kai motorinės transporto priemonės ir (ar) priekabos

savininkas ar valdytojas yra juridinis asmuo) arba mirę, arba kurių padangos neatitinka nustatytų techninių ar padangų naudojimo reikalavimų, vairavimas arba vairavimas neturint Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro nustatyta tvarka išduoto leidimo naudotis kelių transporto priemone su stiklais, kurių šviesos laidumas mažesnis, negu leistina, užtraukia baudą vairuotojams nuo 30 iki 40 eurų (administraciniu nurodymu už tokį nusižengimą skiriama 15 eurų bauda). Pažymėtina, kad nuo 2017 m. ANK 415 straipsnio 2 dalyje nurodytų nusižengimų skaičius nuolat augo (2017 m. – 17 087, 2018 m. – 19 603, 2019 m. – 19 914, 2020 m. – 28 367, 2021 m. – 101 084). Palyginus 2021 m. nustatytų pažeidimų skaičių (101 084) su 2020 m. skaičiumi (28 367), jų padaugėjo tris su puse karto. Toks nustatytų pažeidimų didėjimas siejamas su įdiegta automatine kontrole (2021 m. nustatyta 88 309 vairavimo be privalomosios techninės apžiūros atvejų, 10 661 neįregistruotų transporto priemonių vairavimo atvejai). Akivaizdu, kad nustatytas sankcijos dydis iš esmės neleidžia pasiekti administracinės nuobaudos tikslų.

ANK 416 straipsnio 7 dalyje numatyti administracinio poveikio priemonės – asmeniui suteiktos specialiosios teisės atėmimo skyrimo už ANK 416 straipsnyje numatytų nusižengimų padarymą – terminai ir subjektai, kuriems ši poveikio priemonė taikoma. Už ANK 416 straipsnio 6 dalyje numatytą administracinį nusižengimą vairuotojams privaloma skirti teisės vairuoti transporto priemones atėmimą nuo vieno iki 6 mėnesių, o pradedantiesiems vairuotojams, transporto priemonių, kurių didžiausioji leidžiamoji masė didesnė negu 3,5 t arba kuriose yra daugiau kaip 9 sėdimos vietos, motociklų vairuotojams privaloma skirti teisės vairuoti transporto priemones atėmimą nuo vieno metų iki vieno metų šešių mėnesių. Neturintiems teisės vairuoti transporto priemones, vadovaujantis ANK 416 straipsnio 6 dalimi, yra skiriama didesnė bauda (nuo 450 iki 700 eurų) nei asmenims, turintiems teisę vairuoti (nuo 450 iki 550 eurų), tačiau teisė vairuoti atimama tokiam pačiam laikotarpiui (nuo vieno iki 6 mėnesių), kaip ir turintiems teisę vairuoti asmenims, nors pradedantiesiems vairuotojams, transporto priemonių, kurių didžiausioji leidžiamoji masė didesnė negu 3,5 t arba kuriose yra daugiau kaip 9 sėdimos vietos, motociklų vairuotojams teisė vairuoti atimama nuo vieno metų iki vieno metų šešių mėnesių. Asmuo, neturintis teisės vairuoti, atsiduria geresnėje padėtyje nei pirmiau nurodytų kategorijų vairuotojai, kurie turi teisę vairuoti.

ANK 420 straipsnio 2 dalyje yra numatyta atsakomybė už chuliganišką vairavimą (vairuotojams skiriama bauda nuo 450 iki 550 eurų, neturintiems teisės vairuoti transporto priemones asmenims – nuo 750 iki 1 000 eurų, teisės vairuoti transporto priemones atėmimas – nuo vieno iki 2 metų). Padarius tokį patį nusižengimą pakartotinai, asmens veika kvalifikuojama pagal tą pačią ANK 420 straipsnio 2 dalį. Už chuliganišką vairavimą transporto priemonė nekonfiskuojama. Už ANK 420 straipsnio 3 ir 4 dalyse numatytos veikos (pavojingas, chuliganiškas vairavimas esant neblaiviam ar apsvaigusiam) padarymą pagal jos pavojingumą skiriama atitinkamo dydžio bauda (už pavojingą vairavimą numatyta bauda nuo 900 iki 1 200 eurų, už chuliganišką – bauda nuo 1 200 iki 1 500 eurų). Chuliganiškas vairavimas apibūdinamas kaip pavojų eismo saugumui arba savo ar kitų žmonių saugumui keliantis KET pažeidimas dėl chuliganiškų paskatų. Deja, Lietuvos keliuose tokių atvejų pasitaiko gana dažnai. Policija gali pastebėti tik dalį taip vairuojančių vairuotojų, pvz., 2018 m. už pavojingą vairavimą policijos pareigūnai nubaudė 2 151 vairuotoją, už chuliganišką vairavimą – 280, 2019 m. už pavojingą vairavimą – 3 485 vairuotojus ir 269 vairuotojus už chuliganišką vairavimą, 2020 m. už pavojingą vairavimą – 3 635, už chuliganišką vairavimą – 312 vairuotojų, 2021 m. už pavojingą vairavimą – 4 180, už chuliganišką vairavimą – 430 vairuotojų. Dėl to, būtina imtis ir kitų priemonių, kurios ugdytų vairuotojų sąmoningumą, pagarbą kitiems eismo dalyviams ir nepakantumą chuliganiškam ir pavojingam vairavimui.

Už ANK 423 straipsnio 1 dalyje padarytą nusižengimą (KET pažeidimas, kuris lėmė kitiems asmenims priklausančių transporto priemonių arba kito turto sugadinimą) atsakomybėn traukiami tik asmenys, neturintys teisės vairuoti transporto priemones. Tačiau už šį nusižengimą ANK 423 straipsnio 4 dalyje nenumatyta galimybė šiems asmenims skirti specialiosios teisės vairuoti atėmimo. Už ANK 423 straipsnio 2 dalyje numatytą nusižengimą (nedidelį kitų asmenų sveikatos sutrikdymą sukėlęs KET pažeidimas) neturintiems teisės vairuoti asmenims teisės vairuoti atėmimas gali, tačiau neprivalo būti skiriamas.

ANK 424 straipsnyje nustatyta atsakomybė už transporto priemonių vairavimą neturint teisės vairuoti, vairavimą, kai vairuojančiam asmeniui atimta ar sustabdyta teisė vairuoti transporto priemones, arba transporto priemonių perdavimą tokiems asmenims vairuoti. SEAKĮ 13 straipsnio 18 dalyje vairuotojai įpareigojami tikrintis sveikatą Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos nustatytu periodiškumu. SEAKĮ 22 straipsnio 9 dalyje nustatyta, kad, vairuodamas motorinę transporto priemonę, traktorių, savaeigę mašiną, vairuotojas privalo vykdyti vairuotojo pažymėjime nurodytas sąlygas (vairuoti tik su akiniais ar kontaktiniais lęšiais; tik transporto priemones su rankiniu valdymu, transporto priemones su automatine pavarų dėže ir pan.). Tačiau ANK už šių pareigų nevykdymą, kaip ir vairavimą pasibaigus vairuotojo pažymėjimo galiojimo laikui, atskirai nenumato sankcijų. Pažymėtina, kad vairuotojas, keisdamas pažymėjimą, turi atitikti keliamus sveikatos reikalavimus, sumokėti jam už KET pažeidimus skirtas baudas.

ANK 424 straipsnyje nenumatyta griežtesnė atsakomybė asmenims, kurie pakartotinai vairuoja transporto priemones neturėdami teisės vairuoti transporto priemones ar kai tokia teisė atimta, sustabdyta, nesilaikoma draudimo vairuoti transporto priemones, kuriose neįrengti antialkoholiniai variklio užraktai. Praktikoje nustatoma atvejų, kai asmuo daug kartų sulaikomas vairuojantis transporto priemonę neturėdamas tam teisės, jam skirtų baudų nemoka, o priverstinai nuvežtą transporto priemonę tą pačią dieną pasiima iš saugojimo vietos kartu su asmeniu, turinčiu teisę vairuoti, ir vėl vairuoja. Tokie asmenys paprastai vairuoja mažą vertę turinčias techniškai netvarkingas transporto priemones. Vadovaujantis ANK 603 straipsniu, nuvežtą transporto priemonę leidžiama susigrąžinti pašalinus grėsmę eismo dalyvių ar kitų asmenų sveikatai ar gyvybei, trukdymą saugiam transporto priemonių ar pėsčiųjų eismui, kitų asmenų teisių pažeidimą. Padarius nusižengimą, už kurį pagal ANK gali būti skiriamas transporto priemonės konfiskavimas, transporto priemonė grąžinama (išskyrus atvejus, kai ji konfiskuojama ar nustatyta tvarka realizuojama arba sunaikinama) tik po to, kai išnagrinėjama administracinio nusižengimo byla.

Eismo įvykių informacinės sistemos duomenimis, asmenys, neturintys teisės vairuoti transporto priemones (neįgiję teisės vairuoti, teisė vairuoti atimta ar sustabdyta), 2017 m. sukėlė 1 267 eismo įvykius (žuvo – 13, sužeista – 197), 2018 m. – 1 281 (žuvo – 14, sužeista – 177), 2019 m. – 1 382 (žuvo – 8, sužeista – 207), 2020 m. – 1 441 (žuvo – 11, sužeista – 251), 2021 m. – 1 433 (žuvo – 19, sužeista – 214). Administracinių nusižengimų registro duomenimis, policijos pareigūnai 2017-2021 m. nustatė daugiau kaip 60 000 asmenų, kurie vairavo transporto priemones neturėdami teisės vairuoti (2017 m. – 10 948, 2018 m. – 10 720, 2019 m. – 11 093, 2020 m. – 14 073, 2021 m. – 16 325). Vairavimas neturint teisės vairuoti yra pavojingas, eismo saugumui grėsmę keliantis nusižengimas, o ANK 424 straipsnyje numatytos sankcijos asmenims, kurie pakartotinai vairuoja transporto priemones neturėdami teisės jų vairuoti ir nemoka paskirtų baudų, yra neefektyvios ir neatgrasančios. Pastaraisiais metais pastebimas nustatytų asmenų, kurie vairuoja transporto priemonę neturėdami teisės vairuoti, skaičiaus ir tokių asmenų sukeltų eismo įvykių skaičiaus didėjimas.

Lietuvos Aukščiausiasis Teismas administracinio nusižengimo byloje Nr. 2K-12-719/2018 konstatavo, jog teisės vairuoti transporto priemones atėmimas įstatymų nustatyta tvarka ir

pagrindais ne tik gali, bet ir turėtų būti skiriamas ir asmenims, dėl kurių tokia teisė nebuvo suteikta. ANK 424 straipsnyje nenumatytas teisės atėmimas asmenims, kurie vairuoja transporto priemones neturėdami teisės vairuoti transporto priemones, ar kai tokia teisė atimta, sustabdyta, nesilaikoma draudimo vairuoti transporto priemones, kuriose neįrengti antialkoholiniai variklio užraktai.

ANK 426 straipsnio 7 dalyje nustatyta, kad už šio straipsnio 1, 2 dalyse numatytus administracinius nusižengimus (pasitraukimas iš eismo įvykio, su kuriuo vairuotojas yra susijęs, vietos pažeidžiant KET) vairuotojams gali būti skiriamas teisės vairuoti transporto priemones atėmimas nuo vieno iki 3 metų, tai yra asmenims, neturintiems teisės vairuoti, atimti tokią teisę neprivaloma.

ANK 427 straipsnio 1 dalyje nustatyta atsakomybė už pakartotinį transporto priemonių vairavimą, kai tai daro neblaivūs arba apsvaigę nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų vairuotojai. Už šioje dalyje nurodytą administracinį nusižengimą atsakomybė kyla, jei asmuo vairuoja neblaivus arba apsvaigęs, kai jam buvo paskirta administracinė nuobauda už atitinkamuose ANK straipsniuose nurodytus nusižengimus ir nepraejo vieni metai nuo paskirtos *nuobaudos* įvykdymo dienos. ANK 23 straipsnyje nustatytos trys administracinių nuobaudų rūšys: įspėjimas, bauda ir viešieji darbai. Asmeniui suteiktos specialiosios teisės atėmimas, vadovaujantis ANK 27 straipsniu, yra viena iš administracinio poveikio priemonių. ANK 40 straipsnyje administracinių nusižengimų pakartotinumą apibrėžiamas kaip tame pačiame ANK straipsnyje numatyto administracinio nusižengimo padarymas per metus nuo administracinio nurodymo įvykdymo dienos arba nuo nutarimo administracinio nusižengimo byloje įsiteisėjimo dienos, iki sueis vieni metai nuo *administracinės nuobaudos* ar *administracinio poveikio priemonės* įvykdymo dienos. Kauno apygardos teismas 2019 m. spalio 8 d. nutartyje (administracinio nusižengimo byla Nr. AN2-444-658/2019) pažymėjo, jog sprendžiant, ar asmuo pakartotinai padarė administracinį nusižengimą, numatytą ANK 427 straipsnio 1 dalyje, kartu turi būti įvertinamos ir ANK 40 straipsnio nuostatos.

Už ANK 427 straipsnio 1 dalyje padarytą administracinį nusižengimą (pakartotinis transporto priemonių vairavimas, kai tai daro neblaivūs arba apsvaigę nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų vairuotojai) privaloma skirti teisės vairuoti transporto priemones atėmimą nuo 3 iki 5 metų. Iki KT nutarimo, vadovaujantis SEAKĮ nuostatomis, tokie asmenys negalėdavo teisės vairuoti susigrąžinti 10 metų.

Nors kituose ANK straipsniuose (ANK 420, 422, 423 straipsniai) yra numatyta galimybė asmenims, kurie vairavo transporto priemonę neblaivūs, skirti administracinio poveikio priemonę – draudimą vairuoti transporto priemones, kuriose neįrengti antialkoholiniai variklio užraktai, ANK 427 straipsnio 2 dalyje tokia galimybė nenumatyta.

ANK 428 straipsnio 1 dalyje numatyta atsakomybė už važiuojamosios dalies perėjimą arba ėjimą ja ten, kur draudžiama, taip pat už reikalavimų nesilaikymą automagistralėse. Manytina, kad tokia nuostata sistemiškai nederą su SEAKĮ nuostatomis, pagal kurias pėsčiojo veiksmai apima ne tik ėjimą, bet judėjimą apskritai, be to, jo judėjimas gali vykti ne tik automagistralėse, bet ir greitkeluose. ANK 428 straipsnio 7 ir 8 dalyse atsakomybė numatyta už dviračių vairavimą, kai tai daro neblaivūs ar apsvaigę asmenys. Motoriniai dviračiai šiose dalyse nenurodomi. Pažymėtina, kad nors KET dviračių vairuotojams nustatyti reikalavimai taikomi ir motorinių dviračių vairuotojams, tačiau SEAKĮ motorinis dviratis išskirtas kaip atskira transporto priemonės rūšis. SEAKĮ 2 straipsnio 40 dalyje nustatyta, kad motorinis dviratis – transporto priemonė, kuri turi ne mažiau kaip du ratus ir vidaus degimo variklį ar elektros variklį, kurių didžiausioji naudingoji galia ne didesnė kaip 1 kW, ir kurios didžiausias projektinis greitis ne didesnis kaip 25 km/h.

ANK 431 straipsnyje nustatyta atsakomybė transporto priemonės savininkui (valdytojui) už SEAKĮ nustatytų reikalavimų nevykdymą (bauda nuo 150 iki 300 eurų, padarius nusižengimą pakartotinai – nuo 440 iki 600 eurų). Atsižvelgus į tai, kad už tam tikrus nusižengimus, užfiksuotus ne asmens, įtariamo administracinio nusižengimo padarymu, akivaizdoje, numatyta didesnė bauda (už 416 straipsnio 6 dalyje numatytą nusižengimą bauda nuo 450 iki 550 eurų, už 420 straipsnio 2 dalyje – nuo 450 iki 550 eurų, už 426 straipsnio 2 dalyje – nuo 1100 iki 2000 eurų ir pan.) nei ANK 431 straipsnio 1 dalyje, be to, gali arba privalo būti skiriamas teisės vairuoti atėmimas, transporto priemonės savininkui (valdytojui) yra naudingiau nenurodyti administracinio nusižengimo padarymo metu transporto priemonę valdžiusio asmens.

ANK 589 straipsnyje nurodyta, kurių institucijų pareigūnai tiria administracinius nusižengimus ir surašo protokolus. Pagal šį straipsnį, aplinkos apsaugos valstybinės kontrolės, muitinės, Lietuvos transporto saugos administracijos pareigūnams pavesta tirti ANK 426 straipsnio 4 dalyje numatytą nusižengimą (nepaklusimas reikalavimui sustabdyti transporto priemonę). Nesulaikius reikalavimui nepaklususio vairuotojo, atliekant tyrimą transporto priemonės savininko (valdytojo) prašoma nurodyti asmenį, kuris nusižengimo padarymo metu naudojosi jam priklausančia transporto priemone. Nepateikus šių duomenų, atsakomybė transporto priemonės savininkui (valdytojui) taikoma pagal ANK 431 straipsnio 1 arba 2 dalį. Valstybės sienos apsaugos tarnybos prie Vidaus reikalų ministerijos, karo policijos pareigūnams priskirta tirti net tik ANK 426 straipsnio 4 dalyje ar atitinkamai 5 dalyje nurodytus administracinius nusižengimus, bet ir kitus KET pažeidimus, kurie gali būti užfiksuoti ne asmens, įtariamo nusižengimo padarymu, akivaizdoje (greičio viršijimas, pavojaingas, chuliganiškas vairavimas).

ANK 603 straipsnyje nurodyta, kad, padarius atitinkamuose ANK straipsniuose (jų dalyse) nurodytus nusižengimus, pareigūnai turi teisę Lietuvos Respublikos Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos nustatyta tvarka priverstinai nuvežti transporto priemonę. Priverstinis transporto priemonės nuvežimas pagal ANK 603 straipsnį gali būti taikomas dviem alternatyviais atvejais: 1) asmuo yra padaręs tam tikrą ANK 603 straipsnyje nurodytą administracinį nusižengimą, tačiau su sąlyga, kad dėl asmens veiksmų yra susidariusi tokia situacija, kuri trukdo saugiam transporto priemonių ar pėsčiųjų eismui, kelia grėsmę eismo dalyvių ar kitų asmenų sveikatai ar gyvybei arba kitaip pažeidžia kitų asmenų teises; 2) asmuo yra padaręs bet kokią pačiame ANK 603 straipsnyje tiesiogiai nenurodytą administracinį nusižengimą, už kurį pagal atsakomybę nustatantį ANK straipsnį gali būti skiriamas transporto priemonės konfiskavimas. Pažymėtina, kad už kai kuriuose ANK 603 straipsnyje išvardintuose straipsniuose numatytų nusižengimų padarymą gali būti skiriamas transporto priemonės konfiskavimas (ANK 423 straipsnio 3 dalis, 424 straipsnio 4 dalis, 426 straipsnio 4, 5 dalys, 427 straipsnis), t. y. tokie nusižengimai patenka į abu aukščiau nurodytus atvejus, kai transporto priemonė gali būti priverstinai nuvežama.

ANK 611 straipsnyje pateiktas ANK straipsnių (jų dalių) sąrašas, kuriuose numatyti nusižengimai, kai jie užfiksuojami ne asmens, įtariamo administracinio nusižengimo padarymu, akivaizdoje, tiriami pagal ANK 611 straipsnyje numatytą tvarką. Pažymėtina, kad ne asmens, įtariamo administracinio nusižengimo padarymu, akivaizdoje fiksuojant KET pažeidimus, kartais nustatoma, kad transporto priemonės savininkas, valdytojas ar jų nurodytas transporto priemonę vairuojantys asmuo neturi teisės vairuoti ar tokių asmenų vairuotojo pažymėjimų galiojimas yra pasibaigęs. Tokiu atveju ANK 611 straipsnyje nustatyta tyrimo tvarka, kai asmeniui nedalyvaujant surašomas ir siunčiamas protokolas, netaikoma, o asmuo šaukiamas atvykti į nusižengimą tiriančią įstaigą.

ANK 686 straipsnio 1 dalyje nustatytos teisės vairuoti transporto priemones grąžinimo sąlygos, kurios iš esmės yra analogiškos SEAKĮ 23 straipsnio 3 ir 4 dalyje nustatytoms sąlygoms

(grąžinama tik po to, kai asmuo nustatyta tvarka užbaigia papildomą vairuotojų mokymą. Jei asmeniui teisė vairuoti transporto priemones atimta vieniems metams ir ilgiau, iš jo atimta specialioji teisė grąžinama tik pasibaigus šios specialiosios teisės atėmimo laikui ir kai jis perlaiko egzaminą ir nustatyta tvarka baigia papildomą vairuotojų mokymą.).

Taip pat yra poreikis ANK redakciniu požiūriu patikslinti nuostatas sistemiškai suderinant formuluotes – vartoti „neblaivumas“ vietoj „lengvas neblaivumas“.

3.3. Dėl BK nuostatų.

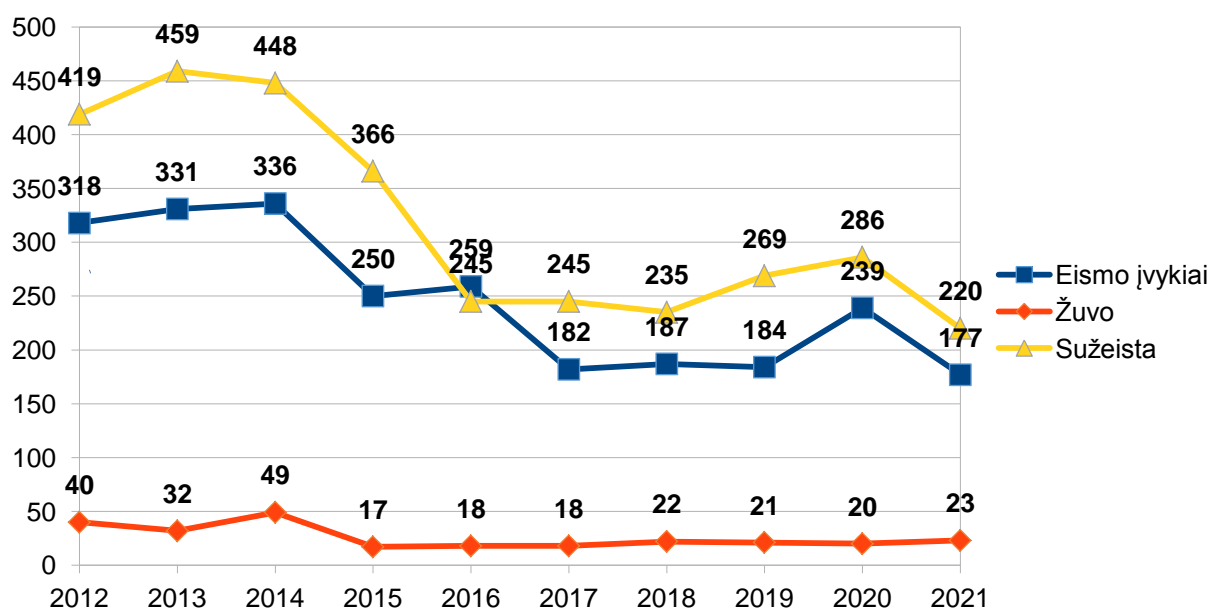
BK 68 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad teismas uždraudžia naudotis specialiomis teisėmis nuo vieno iki 5 metų.

4. Kokios siūlomos naujos teisinio reguliavimo nuostatos ir kokių teigiamų rezultatų laukiama

4.1. Dėl SEAKĮ nuostatų.

Pažymėtina, kad 2014 m. liepos 1 d. įsigaliojusio SEAKĮ 24 straipsnio 7 ir 8 dalies nuostatos dėl draudimo 10 metų susigrąžinti teisę vairuoti turėjo didelės įtakos neblaivių vairuotojų sukeltų eismo įvykių, juose žuvusių ir sužeistų žmonių skaičiaus mažėjimui. 2015 m. (palyginus su 2014 m.) neblaivių vairuotojų sukeltų eismo įvykių sumažėjo 25 proc., sužeistųjų 18 proc., o žuvusiųjų beveik tris kartus, t. y. dėl neblaivių vairuotojų kaltės žuvo 32 žmonėmis mažiau. Nors 2017-2019 m. eismo įvykių dėl neblaivių vairuotojų kaltės skaičius palyginus su 2015 m. dar sumažėjo apie 25 proc., tačiau 2020 m. šis skaičius vėl išaugo (t.y. palyginus su 2019 m., išaugo 23 proc.). 2021 m. neblaivūs vairuotojai sukėlė 177 įskaitinius eismo įvykius (62 eismo įvykiais, arba 26 proc., mažiau nei 2020 m.). Šiuose įvykiuose žuvo 23 žmonės (3, arba 15 proc., daugiau nei 2020 m.), sužeista 220 žmonių (66, arba 23 proc., mažiau). Įskaitinių eismo įvykių dėl neblaivių vairuotojų kaltės dinamika pateikta žemiau esančiame grafike.

Įskaitinių eismo įvykių dėl neblaivių vairuotojų kaltės 2012-2021 m.



2013-2016 m. vidutiniškai per metus buvo nustatoma 1 500 asmenų, kurie pakartotinai vairuodavo transporto priemones neblaivūs. Nuo 2017 m. kriminalizavus vairavimą esant neblaiviam, kai nustatomas 1,51 ir daugiau promilių neblaivumas, kasmet nustatoma apie 400

asmenų, kurie pakartotinai vairuoja būdami neblaivūs (2019 m. – 377, 2020 m. – 346, 2021 m. – 408) ir padaro ANK 427 straipsnyje numatytus nusižengimus. Atkreiptinas dėmesys, kad vairavimo atvejų, kai nustatoma 1,51 ir daugiau promilės, mažėja nežymiai (2017 m. nustatyta 5 093 asmenų, 2018 m. – 4 863, 2019 m. – 4 580 asmenų, 2020 m. – 4 694 asmenų, 2021 m. – 4 432 asmenų).

Atsižvelgus į KT nutarimą, SEAKĮ projekte siūloma pripažinti netekusiomis galios SEAKĮ 24 straipsnio 7 ir 8 dalis. Tačiau įvertinus galiojusių nuostatų prevencinę įtaką eismo saugumui, taip pat esamą avaringumo situaciją (eismo įvykių skaičius dėl neblaivių vairuotojų kaltės pastaraisiais metais nemažėja), siūloma išlaikyti nuostatų, susijusių su nustatyto draudimo vairuoti transporto priemonės taikymu, nuoseklumą ir šį reguliavimą iš esmės perkelti į ANK bei BK nuostatas. Taip pat siūloma pripažinti netekusia galios SEAKĮ 22 straipsnio 11 dalį, kurioje numatyta, kad asmenys, kurie vairavo transporto priemonę neturėdami teisės vairuoti transporto priemonės, tokią teisę gali įgyti ne anksčiau kaip po vieno metų nuo šio pažeidimo padarymo dienos, ir šį apribojimą taip pat įgyvendinti per ANK sankcijas (teisės vairuoti atėmimą).

SEAKĮ projektu siūloma papildyti SEAKĮ 2 straipsnį naujomis 19¹, 27¹, 30¹ ir 44¹ dalimis, kuriose būtų apibrėžtos sąvokos „eskortavimas“, „kelio ženklavimas“, „lydėjimas specialiosiomis transporto priemonėmis“ ir „oficiali delegacija“. Eskortavimą siūloma apibrėžti kaip veiklą, kai specialiomis spalvomis nudažytomis specialiosiomis transporto priemonėmis – motociklais užtikrinamas iškilmingai lydimų transporto priemonių nestabdomas judėjimas ir eismo saugumas. Tokia apibrėžtis siūloma atsižvelgus į vyraujančią eskortavimo praktiką, kai oficialių asmenų eskortavimas vykdomas naudojant motociklus su skiriamaisiais ženklais ir įrengtais specialiaisiais garso bei šviesos signalais, pasirenkant tam tikrą taktiką bei išsidėstymą. Atitinkamai sąvoką „lydėjimas specialiosiomis transporto priemonėmis“ siūloma apibrėžti kaip veiklą, kai specialiosiomis transporto priemonėmis užtikrinamas lydimų transporto priemonių nestabdomas judėjimas ir eismo saugumas. Oficialią delegaciją siūloma apibrėžti taip: „Lietuvos Respublikos oficialus svečias, jo sutuoktinis ar kitas lydintis šeimos narys, vizito metu atliekantis atitinkamas valstybinio ir diplomatinio protokolo nustatytas funkcijas, taip pat Lietuvos Respublikos oficialų svečių lydintys kiti oficialūs asmenys, kurių pareigos atitinka vizito tikslus ir poreikį dalyvauti oficialiojoje vizito programos dalyje“. Atsižvelgus į SEAKĮ siūlomas įtraukti sąvokas, taip pat siūloma atitinkamai patikslinti (sistemiškai suderinti) SEAKĮ 10 straipsnio 9 dalies 10 punkto ir 19 straipsnio 1 dalies nuostatas, kad specialiosiomis transporto priemonėmis eskortuojamos (-i) ir lydimos (-i) oficialios delegacijos ir saugomi asmenys. Kelio ženklavimą SEAKĮ projekte siūloma apibrėžti kaip KET nurodytą horizontalųjį ar vertikalųjį ženklavimą. SEAKĮ 2 straipsnio 49 dalyje taip pat redakciniu požiūriu tikslinamas vartojamas terminas „paspirtukas“ nurodant paspirtuką be variklio, o SEAKĮ 3 straipsnio 3 dalyje atitinkamai siūloma vartoti minėtą platesnį terminą „kelio ženklavimas“, kuris apimtų ne tik ženklavimo linijas, bet ir kitą ženklavimą – simbolius, užrašus ir pan., kurie nustatyti KET.

Pagal Lietuvos Respublikos krašto apsaugos sistemos organizavimo ir karo tarnybos įstatymo 12 straipsnio 1 dalies 4 punkto ir Lietuvos Respublikos nacionalinio saugumo pagrindų įstatymo priedėlio III dalies 18 skyriaus nuostatas, Lietuvos kariuomenei priskirta saugomų asmenų, atvykstančių krašto apsaugos ministro ar kariuomenės vado oficialiu kvietimu, apsaugos organizavimo funkcija, kurią, vadovaudamasi Lietuvos Respublikos karo policijos įstatymo 6 straipsnio 1 dalies 5 punktu, vykdo ir Karo policija. Vykdam saugomų asmenų apsaugą paprastai organizuojama ir jų palyda kelyje. Taip pat krašto apsaugos sistema sulaukia oficialių svečių, kuriems apsauga neskiriama, tačiau pagal protokolo reikalavimus turi būti skiriama palyda. Karo policijai Lietuvos Respublikos karo policijos įstatymo 5 straipsnio 1 punkte nustatyta užduotis užtikrinti Lietuvos karinių vienetų, užsienio valstybių ir organizacijų karinių vienetų judėjimą ir

judėjimo kontrolę Lietuvos Respublikoje. Įgyvendinant šį uždavinį reikia lydėti tam tikrų kategorijų karinį transportą: karinio transporto kolonas, didžiagabaritį ir kitą karinį transportą, kuris kelia didesnę riziką saugiam eismui automobilių keliais. Atsižvelgus į tai, SEAKĮ projektu siūloma papildyti SEAKĮ 10 straipsnio 9¹ dalį 3 punktu, nurodant, kad Karo policija lydi specialiosiomis transporto priemonėmis karines transporto priemones, taip pat oficialias delegacijas ir (ar) Lietuvos Respublikos oficialius svečius, kurie atvyksta krašto apsaugos ministro ar Lietuvos kariuomenės vado oficialiu kvietimu.

SEAKĮ projektu siūloma SEAKĮ 19 straipsnio 5 dalį papildyti nuostata, kad šio straipsnio 1, 2 ir 3 dalyse nustatytas specialiųjų transporto priemonių vairuotojų teises ir pareigas turi ne tik Europos Sąjungos valstybių narių ir asocijuotų Šengeno valstybių, bet ir Šiaurės Atlanto Sutarties Organizacijos (NATO) valstybių specialiųjų transporto priemonių vairuotojai, kai jie Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių ar kitų susitarimų nustatytais atvejais ir tvarka vykdo tarnybines pareigas Lietuvos Respublikos teritorijoje. Suteikus teisę švyturėlius naudoti visų NATO valstybių atstovams, būtų suvienodinta sąjungininkų, o būtent Jungtinių Amerikos Valstijų, Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės, Kanados ir Turkijos Respublikos, galimybės pasinaudoti šia teise. Šiais pakeitimais NATO valstybių specialiųjų transporto priemonių vairuotojams būtų sudarytos sąlygos naudosis įjungtais mėlynais ir raudonais arba tik mėlynais švyturėliais ir specialiaisiais garso signalais tik tuo atveju, kai tai būtina gelbėjant žmogaus gyvybę, sveikatą, užtikrinant viešąją tvarką ir eismo saugumą, pvz., transportuojant ligonį į sveikatos priežiūros įstaigas ar užtikrinant eismo saugumą lydint karinio transporto kolonas. Manytina, kad nesuteikus teisės šiais išimtiniais atvejais NATO šalių atstovams įjungti švyturėlius būtų nepagrįstai suvaržyta manevro laisvė, o gelbstint žmogaus gyvybę, sveikatą ar turtą užsienio valstybių specialiąsias transporto priemones visais atvejais turėtų lydėti Karo policija, dėl ko būtų patiriamos neproporcingas išlaidos ar net nuostoliai.

Atsižvelgus į tai, kad taktinės ir logistinės transporto priemonės pagal savo pobūdį skirtos specialioms funkcijoms vykdyti (karinėms operacijoms ir pasirengimui joms bei kitoms kariuomenės funkcijoms), dalies taktinių ir logistinių transporto priemonių techninės charakteristikos ir įranga, kuri specialiai sukurta ar modifikuota kariniam naudojimui (ant transporto priemonių montuojama ginkluotė, inžinerinė, radijo ryšio įranga ir kt.), iš esmės skiriasi nuo kitų motorinių transporto priemonių, netikslinga taktinėms ir logistinėms transporto priemonėms, kuriose integruotos ginklų ir valdymo sistemos, atlikti privalomąją techninę apžiūrą ir techninę ekspertizę techninės apžiūros įmonėse. Pažymėtina, kad daugumoje NATO valstybių, pvz., Jungtinėse Amerikos Valstijose, Jungtinėje Karalystėje, Norvegijoje, Nyderlanduose, Vokietijoje, Estijoje, Danijoje, Prancūzijoje, Belgijoje, Lenkijoje, Italijoje, karinių transporto priemonių techninę apžiūrą vykdo kariuomenė. Įvertinus NATO šalių patirtį ir siekiant užtikrinti visapusišką išskirtinai karinio pobūdžio informacijos apsaugą, SEAKĮ projektu siūloma nustatyti, kad taktinių ir logistinių transporto priemonių ir jų priekabų, kuriose integruotos ginklų ir valdymo sistemos, techninės apžiūras ir technines ekspertizes atlieka Lietuvos kariuomenė SEAKĮ nustatyta tvarka. Taktinių ir logistinių transporto priemonių ir jų priekabų, kuriose integruotos ginklų ir valdymo sistemos, sąrašą, taktinių ir logistinių transporto priemonių ir jų priekabų, turinčių traktorių ir savaeigių mašinų kategorijas, techninės apžiūros tvarką ir techninius reikalavimus nustato Krašto apsaugos ministerija ar jos įgaliotos institucijos.

SEAKĮ projektu siūloma užpildyti teisinio reguliavimo spragą ir SEAKĮ įtvirtinti reguliacinę teisės normą, kuri būtų teisinis pagrindas leidimų naudoti kelių transporto priemones, kurių stiklą šviesos laidumas mažesnis negu leistina, išdavimo tvarkai. SEAKĮ 10 straipsnio 5 dalį siūloma papildyti nauju 9 punktu, kad užtikrindama eismo saugumą, Vidaus reikalų ministerija ar

jos įgaliotos institucijos nustato leidimų naudoti kelių transporto priemones su stiklais, kurių šviesos laidumas mažesnis, negu leistina, išdavimo sąlygas ir tvarką. Atitinkamai ANK projektu siūloma redakciniu požiūriu patikslinti ANK 415 straipsnio 2 dalį joje išbraukiant žodžius „Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro nustatyta tvarka“. Taip būtų užtikrintas teisėkūros aiškumo ir sistemiškumo principų įgyvendinimas.

Siūloma sukurti naują, šiuolaikišką eismo įvykių informacinę sistemą, kurioje būtų tvarkomi visi duomenys, reikalingi eismo įvykiams analizuoti ir eismo saugumo veiklai planuoti. Planuojama, kad šia sistema galės naudotis (tvarkyti duomenis, analizuoti eismo įvykius, teikti ir gauti reikiamą informaciją ir pan.) daugiau institucijų, kurių veikla susijusi su eismo saugumu. Tiek Lietuvos transporto saugos administracijai, tiek policijai, taip pat viešajai įstaigai Transporto kompetencijų agentūrai aktualu tvarkyti eismo įvykių duomenis (juos rinkti, grupuoti, analizuoti ir atlikti kitus veiksmus) siekiant vykdyti švietėjišką veiklą, daryti išvadas dėl eismo saugos problemų, policijai šie duomenys ypač svarbūs planuojant prevencines priemones, patrulių darbą ir t. t. SEAKĮ 27¹ straipsnyje, kuriame nurodomi transporto priemonių registrai, valstybės informacinės sistemos, duomenų bazės. SEAKĮ projektu siūloma nustatyti, kad Eismo įvykių informacinės sistemos valdytoju būtų Susisiekimo ministerija. Atsižvelgus į pasiūlymus dėl Eismo įvykių informacinės sistemos valdytojo pakeitimo ir įvertinus tai, kad su duomenų tvarkymu registruose ar informacinėse sistemose susijusios funkcijos, pagal Lietuvos Respublikos informacinių išteklių valdymo įstatymo reikalavimus, nustatomos registrų ar informacinių sistemų nuostatuose, SEAKĮ projekte siūloma SEAKĮ 10 straipsnio 9 dalies 7 punkto atsisakyti kaip perteklinio, t. y. šią nuostatą pripažinti netekusia galios.

Pažymėtina, kad pagal Direktyvos 2006/126/EB 11 straipsnio 4 dalies antrąją pastraipą priimančiajai ES valstybei narei yra numatyta pareiga atsisakyti pripažinti galiojančiu kitos ES valstybės narės išduotą vairuotojo pažymėjimą asmeniui, kurio vairuotojo pažymėjimo galiojimas yra apribotas, sustabdytas ar atimtas priimančiojoje ES valstybėje narėje. Tačiau priimančioji ES valstybės narė negali remtis minėta nuostata neapibrėžtą laiką atsisakydama pripažinti kitoje ES valstybėje narėje išduotą vairuotojo pažymėjimą vairuotojui, kuriam priimančiojoje ES valstybėje narėje buvo taikoma joje išduoto pažymėjimo atėmimo priemonė. Valstybė narė privalo nepripažinti kitoje ES valstybėje narėje išduotą vairuotojo pažymėjimą tik tam laikotarpiui, kuriam jos teritorijoje pritaikyta pažymėjimo atėmimo priemonė, ir draudžia šiai ES valstybei narei nepripažinti vairuotojo pažymėjimą po to, kai teisės vairuoti apribojimo priemonės taikymo laikotarpis baigėsi. Taigi kitoje ES valstybėje narėje išduotas vairuotojo pažymėjimas turi būti pripažintas, kai teisės vairuoti apribojimo priemonės taikymo laikotarpis baigiasi ir jo pripažinimui neturi būti keliami papildomi nacionaliniai reikalavimai. SEAKĮ projektu siūloma patikslinti SEAKĮ 13 straipsnio 9 dalį ir nustatyti, kad užsienio valstybėse išduoti vairuotojo pažymėjimai nepripažįstami, jeigu jų turėtojai, kurie teisės pažeidimo, už kurį atimta teisė vairuoti transporto priemones, padarymo metu būdami nuolatiniais Lietuvos Respublikos gyventojais ar turėdami leidimą laikinai gyventi Lietuvos Respublikoje šio įstatymo 24 straipsnyje nustatyta tvarka nesusigrąžino teisės vairuoti transporto priemonę po to, kai ji buvo atimta. Taip būtų užtikrinta, kad pagal Lietuvos Respublikos nacionalinius teisės aktus iš ne Lietuvos Respublikos gyventojų nebus reikalaujama įvykdyti papildomas sąlygas, susijusias su Lietuvos Respublikoje atimtos teisės vairuoti transporto priemones grąžinimu, tam, kad būtų pripažįstamas užsienyje išduotas vairuotojo pažymėjimas pasibaigus teisės vairuoti atėmimo terminui.

Taip pat siekiant teisinio reguliavimo aiškumo redakciniu požiūriu siūloma patikslinti nuostatą, kad vairuotojų pažymėjimai turi ne tik atitikti 1926 metų Paryžiaus konvencijos dėl automobilių eismo, 1949 metų Ženevos konvencijos dėl kelių eismo ir 1968 metų Vienos

konvencijos dėl kelių eismo reikalavimus, bet ir turi būti išduoti tose šalyse, kurios yra prisijungusios prie nurodytų konvencijų. Be to, minėti nacionaliniai ir tarptautiniai vairuotojo pažymėjimai Lietuvos Respublikoje galioja, jeigu jų turėtojas nėra nuolatinis Lietuvos Respublikos gyventojas. Tačiau juo tapus reikalingas tam tikras laikotarpis vairuotojo pažymėjimui pasikeisti, todėl SEAKĮ projektu siūloma nustatyti 6 mėnesių laikotarpį nuo nuolatinio Lietuvos Respublikos gyventojų statuso įgijimo dienos.

Siūloma patikslinti SEAKĮ 13 straipsnio 13 dalies nuostatas, susijusias su draudimu naudotis mobiliojo ryšio priemonėmis. Pažymėtina, kad Lietuvos Respublikos keliuose daugėja elektromobilių, kurių elektros varikliai veikia itin tyliai, taip pat automobilių, kuriuose įrengta automatinė *Start / Stop* sistema, todėl praktikoje vis dažniau bus susiduriama su probleminėmis situacijomis, kai bus neaišku, ar motorinės transporto priemonės variklis buvo įjungtas arba išjungtas. Be to, praktikoje yra ne taip svarbu, ar variklis įjungtas ar išjungtas, o svarbiau yra tai, kad vairuotojas, prieš naudodamasis mobiliojo ryšio priemonėmis, pasirūpintų, kad transporto priemonė nepradėtų judėti. Atsižvelgus į tai, SEAKĮ 13 straipsnio 13 dalyje siūloma nustatyti, kad transporto priemonei judant vairuotojui draudžiama naudotis mobiliojo ryšio priemonėmis, jeigu jomis naudojamosi rankomis. Tokia formulė iš esmės atitiks Kelių eismo konvencijos, pasirašytos 1968 m. lapkričio 8 d. Vienoje (su vėliausiais pakeitimais), 8 straipsnio 6 dalies nuostatas.

SEAKĮ 13 straipsnio 14 dalyje siūloma įtvirtinti, kad reikalavimas vairuotojui dėl ryškiaspalvės liemenės su šviesą atspindinčiais elementais vilkėjimo būtų taikomas ir esant blogam matomumui.

Atsižvelgus į tai, kad SEAKĮ 2 straipsnio 49 dalyje (sąvoka „pėsčiasis“) įtvirtinta, jog pėsčiasis gali ne tik eiti, bet ir važiuoti, atitinkamai tikslinamos SEAKĮ 15 straipsnio nuostatos. Be to, SEAKĮ 15 straipsnio 1 dalyje nustatomas reikalavimas, kad neapšviestame kelkraštyje arba važiuojamosios dalies pakraštyje tamsiuoju paros metu arba esant blogam matomumui matomumą gerinančios priemonės (žibintas, liemenė, atšvaitas) privalomos ne tik judančiam, bet ir stovinčiam pėsčiajam, o šviečiantis žibintas būtų gerai matomas kitiems eismo dalyviams.

SEAKĮ 15 straipsnio 2 dalyje atsisakoma neaiškumą keliančių žodžių „ir nebus trukdoma transporto priemonėms“. Atitinkamai SEAKĮ 15 straipsnio 3 dalies pakeitimais pėstiesiems sudaroma galimybė naudotis dviračių taku, kai jiems skirtos infrastruktūros kelyje nėra, taip pat leidžiama pereiti (kirsti) dviračių taką (ar dviračių juostą), kai dviratininkams ir pėstiesiems skirta infrastruktūra susikerta, taip pat įtvirtinamas draudimas pėstiesiems važiuoti riedučiais, riedlentėmis ar paspirtukais be variklio važiuojamąja dalimi, išskyrus gyvenamąją zoną, kaip numatyta KET.

SEAKĮ 17 straipsnio 4 dalies 1 punkte atsisakoma sąlygos „jeigu įrengti dviračių takai“, nes atvejais, kai dviratininkai gali važiuoti važiuojamąja dalimi, nustatyti KET 57 punkte. Taip pat siekiant teisinio aiškumo ir teisės aktų suderinamumo siūloma SEAKĮ 17 straipsnį papildyti nauja dalimi, nustatančia, kad reikalavimai dviračių vairuotojams taip pat privalomi motorinių dviračių vairuotojams, kaip tai nustatyta KET 66 punkte.

SEAKĮ projektu siūloma atsisakyti 20 straipsnio 1 dalies 2 punkto ir pakeisti SEAKĮ 20 straipsnio 1 dalį papildant nuostata, kad duomenis apie įgytą nuosavybės teisę į KTPR tvarkytojui deklaruotą motorinę transporto priemonę ir (ar) priekabą privaloma deklaruoti per 5 darbo dienas nuo nuosavybės teisės įgijimo, apie perleistą nuosavybės teisę į KTPR tvarkytojui deklaruotą motorinę transporto priemonę ir (ar) priekabą – per 5 darbo dienas nuo duomenų apie įgytą nuosavybės teisę deklaravimo, o tais atvejais, kai nuosavybės teisė perleista užsieniečiui ar Lietuvos Respublikoje neregistruotam užsienio juridiniam asmeniui – per 5 darbo dienas nuo nuosavybės teisės perleidimo. Taip pat siūloma pakeisti SEAKĮ 20 straipsnio 2 dalį

patikslinant subjektų ratą, kuriems tokia deklaravimo pareiga būtų netaikoma, t. y. užsieniečiams ir Lietuvos Respublikoje neregistruotiems užsienio juridiniams asmenims, kai motorinę transporto priemonę ir (ar) priekabą valdo asmuo, kuris yra ir šios motorinės transporto priemonės ir (ar) priekabos savininkas arba jo šeimos narys, kai motorinė transporto priemonė ir (ar) priekaba nuosavybės teise priklauso darbdaviui, kai motorinė transporto priemonė ir (ar) priekaba yra valdoma lizingo (finansinės nuomos), išperkamosios nuomos, nuomos arba panaudos sutarties pagrindu. Valstybinės mokesčių inspekcijos prie Finansų ministerijos teigimu, šios SEAKĮ 20 straipsnio 2 dalies nuostatos padės kovoti su šešėline transporto priemonių prekyba. Esant prievolei deklaruoti transporto priemonės duomenis iki įvežimo į Lietuvos Respublikos teritoriją, kontroliuojančios institucijos pažeidėją gali identifikuoti transporto priemonės gabenimo metu. Galiojant SEAKĮ 20 straipsnio 2 dalies nuostatai, lietuvis-tarpininkas, neturėdamas galimybės išvengti deklaravimo prievolės, deklaruoja transporto priemonę savo vardu. Nesant šios prievolės, tikrieji perpardavinėtojai ir toliau, kaip buvo iki šio įstatymo pakeitimo, nebus fiksuojami jokiuose dokumentuose, o automobilių aikštelėse nustačius tokius prekybininkus, jie, tikėtina, teigs, kad automobilį pirkė iš užsieniečio, kuriam nebuvo prievolės deklaruoti prieš įvežant transporto priemonę į Lietuvos Respubliką. Siekiant užtikrinti, kad Lietuvos Respublikoje visada perleidžiant ir įgyjant nuosavybės teisę į motorinę transporto priemonę ir (ar) jos priekabą būtų įgyjamas unikalus motorinės transporto priemonės ir (ar) priekabos deklaravimo kodas, SEAKĮ 20 straipsnio 3 dalis papildoma patikslinant, kad visais atvejais perleidžiama motorinė transporto priemonė privalo turėti galiojantį SDK nepriklausomai nuo subjekto, kuris tokią transporto priemonę perleidžia. Atitinkamai SEAKĮ 20 straipsnio 3 dalis taip pat patikslinama atsisakant perteklinės pareigos naujų, anksčiau neregistruotų motorinių transporto priemonių savininkams viešo pasiūlymo įsigyti transporto priemonę metu skelbti SDK.

Praktikoje galimos situacijos, kai vairuotojai, kurie turi galiojančius vairuotojo pažymėjimus, vengia pasitikrinti savo sveikatą nustatytu periodiškumu, dėl ko vairuojant kyla grėsmė jų pačių ir aplinkinių saugumui. Pažymėtina, kad pastaraisiais metais nustatyta gana nemažai eismo įvykių, kurie įvyko dėl priežasčių, susijusių su vairuotojų sveikatos būkle (2018 m. – 18 įvykių (3 asmenys sužeisti), 2019 m. – 13 įvykių (3 asmenys sužeisti), 2020 m. – 12 įvykių (3 asmenys sužeisti, 1 mirė prie vairo), per 2021 m. – 21 įvykis (8 asmenys sužeisti, 1 mirė prie vairo)). SEAKĮ projektu siūloma papildyti SEAKĮ 22 straipsnio 4 dalį nuostata, kad vairuotojams nepasitikrinus sveikatos Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos nustatytu periodiškumu, vidaus reikalų ministro nustatyta tvarka vairuotojo pažymėjimas skelbiamas negaliojančiu. Taigi medicininės pažymos galiojimo terminas būtų tiesiogiai susiejamas su vairuotojo pažymėjimo galiojimu, pvz., jei vairuotojui medicininė pažyma yra išduota 5 metams, praėjus šiam terminui būtų laikinai sustabdomas vairuotojo pažymėjimo galiojimas iki kol asmuo pasitikrintų sveikatą (tai padarius, t.y. pašalinus objektyvias aplinkybes, vairuotojo pažymėjimas būtų vėl paskelbiamas galiojančiu). Jei sveikata būtų patikrinta dar nepasibaigus medicininės pažymos galiojimo terminui, tokiu atveju jokie papildomi veiksmai nebūtų atliekami. Pažymėtina, kad visos šiuo metu išduodamos medicininės pažymos valstybės įmonę „Regitra“ pasiekia elektroniniu būdu, tad procesas vykėtų automatiškai, o informacija apie vairuotojo pažymėjimo galiojimo sustabdymą, papildžius valstybės įmonės „Regitra“ Vairuotojų portale veikiančią informavimo apie besibaigiantį vairuotojo pažymėjimo galiojimą procesą, pasiektų konkretų vairuotoją. Atitinkamai vairuotojai būtų suinteresuoti pasitikrinti savo sveikatą ir taip būtų užtikrintas tiek jų pačių, tiek kitų eismo dalyvių saugumas. Siūlomais pakeitimais būtų sudarytos sąlygos KTPVR tvarkytojui, gavusiam informaciją iš asmens sveikatos priežiūros įstaigos, registre pažymėti atitinkamą vairuotojo pažymėjimo galiojimo būklę (t. y. paskelbti jį negaliojančiu dėl medicininių priežasčių), o

transporto priemones kontroliuojantys pareigūnai galėtų efektyviau kontroliuoti vairuotojus, dalyvaujančius viešajame eisme.

Siekiant įgyvendinti priemonę, susijusią su vairavimo esant neblaiviam prevencijos programa, siūloma pakeisti SEAKĮ 24 straipsnio 5 ir 6 dalis ir numatyti reikalavimą vairuotojams, kurie vairavo transporto priemonę būdami neblaiviais, baigti vairavimo esant neblaiviam prevencijos programą, jeigu jiems numatytas draudimas vairuoti transporto priemones, kuriose neįrengti antialkoholiniai variklio užraktai. Sveikatos apsaugos ministerijai siūloma suteikti įgaliojimus tvirtinti vairavimo esant neblaiviam prevencijos programą, tuo tikslu siūloma papildyti SEAKĮ 10 straipsnio 3 dalį. Pažymėtina, kad jeigu vairuotojui nebus paskirtas įpareigojimas naudoti antialkoholinį variklio užraktą, tokiam vairuotojui nenumatoma prievolė užbaigti vairavimo esant neblaiviam prevencijos programą. Manytina, kad paskirtas įpareigojimas naudoti antialkoholinį variklio užraktą kartu su prievole užbaigti vairavimo esant neblaiviam prevencijos programą duotų geriausius rezultatus siekiant pakeisti netinkamą vairuotojo elgesį.

Įvertinus tai, kad galiojančioje SEAKĮ 13 straipsnio redakcijoje neliko 2017 m. gruodžio 7 d. įstatymu Nr. XIII-856 priimtose svarbios savivaldžių automobilių bandymus viešajame eisme reglamentuojančios nuostatos (šio įstatymo 3 straipsniu SEAKĮ 13 straipsnis buvo papildytas nauja 15 dalimi), SEAKĮ projektu siekiama ištaisyti teisinio reguliavimo spragą ir SEAKĮ 13 straipsnį papildyti 20 dalimi, numatančia, kad savivaldžių automobilių bandymus viešajame eisme privalo atlikti asmenys, kurie bet kuriuo metu tiesiogiai ar nuotoliniu būdu gali perimti savivaldžių automobilių valdymą. Šie asmenys savivaldžių automobilių bandymų metu yra prilyginami vairuotojams, vykdo įstatymuose ir kituose teisės aktuose nustatytas vairuotojų pareigas ir privalo turėti galiojančią vairuotojo pažymėjimą, kuriuo suteikiama teisė vairuoti bandomos kategorijos motorines transporto priemones.

4.2. Dėl ANK nuostatų.

Atsižvelgus į Lietuvos Aukščiausiojo Teismo suformuotą praktiką (administracinio nusižengimo byla Nr. 2AT-7-28-495/2021), siekiant teisinio tikslumo ir aiškumo, ANK 28, 420, 422, 423, 424, 427, 428, 602 straipsniuose vartojamą formuluotę „daugiau negu 0,4 promilės“ siūloma pakeisti formuluote „ne mažiau negu 0,41 promilės“. Tokia formuluotė leis aiškiai suprasti, kad administracinė atsakomybė dėl minėtuose straipsniuose numatytų veikų atsiranda tik nustačius 0,41 ir atitinkamai daugiau promilių neblaivumą.

ANK projektu siūloma ne tik patikslinti ANK 415 straipsnio 2 dalį joje išbraukiant žodžius „Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro nustatyta tvarka“ (nes ši nuostata įtraukta į SEAKĮ projektą kaip reguliacinė norma), bet ir padidinti baudos dydį už ANK 415 straipsnio 2 dalyje nurodytus nusižengimus. Pažymėtina, kad ANK 415 straipsnio 2 dalyje nurodyti nusižengimai turi tiesioginės įtakos eismo saugumui (pvz., padangų netinkamas naudojimas, techniškai netvarkingų transporto priemonių vairavimas), padarytų teisės pažeidimų tyrimui (neįregistruotai transporto priemonei pasišalinus iš eismo įvykio ar kito teisės pažeidimo vietos, padarius ANK 611 straipsnyje nurodytus administracinius nusižengimus, transporto priemonės savininko nustatymas yra sudėtingas, reikalauja daug tyrimą atliekančių pareigūnų darbo sąnaudų). Vertinant sistemiškai ANK 415 straipsnyje įtvirtintas sankcijas, tokius nusižengimus padarę asmenys neturėtų būti baudžiami švelniau, nei pvz. asmenys, kurie vairuoja transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomuoju draudimu neapdraustą transporto priemonę. Už ANK 415 straipsnio 2 dalyje nurodytų nusižengimų padarymą siūloma nustatyti baudą nuo 50 iki 100 eurų.

ANK 416 straipsnio 7 dalyje siūloma už ANK 416 straipsnio 6 dalyje padarytą nusižengimą asmenims, neturintiems teisės vairuoti transporto priemones, numatyti tokį pat teisės

vairuoti transporto priemones atėmimo terminą kaip ir asmenims, kurie nusižengimą padaro vairuodami transporto priemones, kurių didžiausioji leidžiamoji masė didesnė negu 3,5 t arba kuriose yra daugiau kaip 9 sėdimos vietos, motociklus arba pradedantiesiems vairuotojams. Neturintys teisės vairuoti transporto priemones asmenys neturi atsidurti teisiškai geresnėje padėtyje, nei asmenys, kurie padaro tokį pat nusižengimą turėdami teisę vairuoti.

SEAKĮ atsisakius nelogiškos, su eismo saugumu nesusijusios nuostatos dėl mobiliojo ryšio priemonės naudojimo stovinčioje transporto priemonėje, atitinkamai analogiškų nuostatų siūloma atsisakyti ANK 417 straipsnio 3 dalyje.

ANK 420 straipsnį siūloma papildyti nauja 3 dalimi ir numatyti griežtesnę atsakomybę už chuliganišką vairavimą, kai chuliganiškai vairuoja asmuo, jau baustas už analogišką veiką. Chuliganiškai vairuodamas asmuo tokią veiką daro dėl aiškaus žmogaus ar visuomenės negerbimo, elementarių moralės ir elgesio normų niekinimo, toks asmens elgesys yra atviras iššūkis visuomenei tvarkai, demonstruojamas niekinantis požiūris į kitus asmenis. Pakartotinas tokio nusižengimo padarymas parodo, kad asmuo pavojingu būdu naudodamas padidinto pavojaus šaltinį ir toliau ignoruoja visuomenėje priimtas elgesio taisykles, kelia pavojų eismo saugumui, žmonių gyvybei ir sveikatai. Už šią veiką siūloma ne tik numatyti baudą nuo 600 iki 800 eurų (neturintiems teisės vairuoti transporto priemones asmenims – nuo 1000 iki 1200 eurų), bet ir privalomai skirti teisės vairuoti transporto priemones atėmimą nuo vieno metų šešių mėnesių iki dvejų metų šešių mėnesių bei numatyti galimybę konfiskuoti teisės pažeidimo įrankį – transporto priemonę.

ANK 420 straipsnio 3 ir 4 dalyse numatytos veikos (pavojingas, chuliganiškas vairavimas esant neblaiviam ar apsvaigusiam) pagal jų pavojingumą ir baudų už jų padarymą dydžiu prilygsta ANK 423 straipsnio 3 dalyje, 424 straipsnio 4 dalyje, 426 straipsnio 1, 4, 5 dalyse, 427 straipsnyje numatytiems nusižengimams, už kurių padarymą yra numatytas galimas ar net privalomas transporto priemonės konfiskavimas. Siūloma ANK 420 straipsnį papildyti 7 dalimi ir nustatyti, kad už ANK 420 straipsnio 3 ir 4 dalyse, taip pat 5 dalyje, padarytus nusižengimus gali būti konfiskuojama transporto priemonė.

Atsižvelgus į tai, kad Lietuvos Aukščiausiasis Teismas administracinio nusižengimo byloje Nr. 2K-12-719/2018 konstatavo, jog teisės vairuoti transporto priemones atėmimas įstatymų nustatyta tvarka ir pagrindais ne tik gali, bet ir turėtų būti skiriamas ir asmenims, kuriems tokia teisė nebuvo suteikta, taip pat į siūlymą pripažinti netekusia galios SEAKĮ 22 straipsnio 11 dalį, už ANK 423 straipsnio 1 ir 2 dalyse (neturinčių teisės vairuoti transporto priemones asmenų padarytas KET pažeidimas, kuris lėmė nežymų sveikatos sutrikdymą ar turto sugadinimą), 424 straipsnyje (vairavimas neturint teisės vairuoti ar kai tokia teisė atimta, sustabdyta, ar kai nesilaikoma draudimo vairuoti transporto priemones, kuriose neįrengti antialkoholiniai variklio užraktai, arba šie nusižengimai padaryti neblaivaus ar apsvaigusio asmens), 426 straipsnio 1 ir 2 dalyse (pasitraukimas iš eismo įvykio vietos) numatytus padarytus nusižengimus siūloma asmenims, neturintiems teisės vairuoti, skirti privalomą teisės vairuoti atėmimą. Už padarytą nusižengimą, numatytą ANK 423 straipsnio 1 dalyje (KET pažeidimas, kuris lėmė kitiems asmenims priklausančio turto sugadinimą), siūloma skirti nuo 9 mėnesių iki vieno metų privalomą teisės vairuoti atėmimą, už ANK 423 straipsnio 2 dalyje (nežymų kitų asmenų sveikatos sutrikdymą sukėlęs KET pažeidimas), siūloma skirti teisės vairuoti atėmimą nuo vieno iki 2 metų, už ANK 424 straipsnio 3 ir 4 dalyse numatytus nusižengimus (vairavimas neturint teisės vairuoti ar kai tokia teisė atimta, sustabdyta, ar kai nesilaikoma draudimo vairuoti transporto priemones, kuriose neįrengti antialkoholiniai variklio užraktai, arba šie nusižengimai padaryti neblaivaus ar apsvaigusio asmens), siūloma skirti nuo 6 mėnesių iki vieno metų privalomą teisės vairuoti atėmimą, už padarytą nusižengimą, nurodytą ANK 424 straipsnio 5 dalyje (vairavimas neturint teisės vairuoti,

kai asmuo yra neblaivus ar apsvaigęs), – nuo vienerių metų šešių mėnesių iki 2 metų privalomą teisės vairuoti atėmimą, už padarytą nusižengimą, nurodytą ANK 424 straipsnio 6 dalyje (pakartotinis vairavimas neturint teisės vairuoti transporto priemonės), – nuo vienerių metų iki vienerių metų šešių mėnesių privalomą teisės vairuoti atėmimą, už 426 straipsnio 1 ir 2 dalyse numatytus nusižengimus – nuo vienerių iki 3 metų privalomą teisės vairuoti atėmimą.

ANK 424 straipsnį siūloma išdėstyti nauja redakcija. Šio straipsnio 1 dalyje siūloma nustatyti atsakomybę už transporto priemonių vairavimą nepasitikrinus sveikatos nustatytu periodiškumu, nesilaikant vairuotojo pažymėjime vairuotojui taikomų apribojimų (išskyrus apribojimus, skirtus leisti vairuoti tik tam tikros rūšies transporto priemones, pvz. apribojimas vairuoti tik triračius, vairuoti transporto priemonę tik su automatine pavarų dėže) ar pasibaigus vairuotojo pažymėjimo galiojimo laikui. Už tokį nusižengimą, įvertinus tai, kad jis yra mažiau pavojingas nei vairavimas neturint teisės vairuoti, siūloma nustatyti baudą nuo 30 iki 50 eurų. Tokia nuobauda turėtų asmenis skatinti laiku vykdyti pareigą tikrintis sveikatą, keisti vairuotojo pažymėjimą, mokėti paskirtas baudas ar laikytis vairuotojo pažymėjime nustatytų reikalavimų. ANK 424 straipsnio 5 dalyje siūloma nustatyti griežtesnę atsakomybę asmenims, kurie pakartotinai vairuoja transporto priemonę neturėdami teisės ją vairuoti ar kai tokia teisė atimta, sustabdyta, nesilaikoma draudimo vairuoti transporto priemones, kuriose neįrengti antialkoholiniai variklio užraktai. Siūloma nustatyti baudą nuo 800 iki 1000 eurų, o šio straipsnio 8 dalyje – galimybę konfiskuoti transporto priemonę.

Siekiant suderinti ANK 427 straipsnio 1 dalyje įtvirtintą vienerių metų skaičiavimo terminą, kai laikoma, kad asmuo vairavo transporto priemonę neblaivus ar apsvaigęs pakartotinai, su terminu nustatytu ANK 40 straipsnyje, kuriame apibrėžiama administracinių nusižengimų pakartotinumą sąvoka, siūloma patikslinti vienerių metų terminą ir jį skaičiuoti nuo paskirtos nuobaudos ar administracinio poveikio priemonės įvykdymo dienos.

Nors KT nutarime pripažino, kad SEAKĮ 24 straipsnio 7 ir 8 dalys prieštarauja Lietuvos Respublikos Konstitucijos 31 straipsnio 5 daliai, konstituciniam teisinės valstybės principui, tačiau KT nutarime pažymėjo, kad įstatymų leidėjas privalo nustatyti tokius saugaus eismo reikalavimus, kurie yra būtini viešajai tvarkai ir visuomenės saugumui, žmonių gyvybei ar sveikatai užtikrinti. Įstatymo leidėjas, siekdamas, kad kitų asmenų sveikatai ir gyvybei didelį pavojų savo veiksmais keliantis asmuo, t. y. transporto priemonę pakartotinai vairavęs neblaivus ar apsvaigęs, ilgai negalėtų vairuoti transporto priemonių, nustatė pakankamai ilgą – 10 metų draudimo vairuoti (teisės vairuoti negrąžinimo) transporto priemones laikotarpį. ANK 427 straipsnio („Pakartotinis transporto priemonių vairavimas, kai tai daro neblaivūs arba apsvaigę nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų vairuotojai“) sankcijoje siūloma įtvirtinti adekvačias, teisiškai sureguliuotas poveikio priemones šurkščiai ir sistemingai KET pažeidinėjantiems asmenims. Toks siūlymas grindžiamas ir aukščiau pateikta neblaivių vairuotojų sukeltų eismo įvykių statistika, galiojusios SEAKĮ nuostatos dėl negrąžinimo teisės vairuoti 10 metų prevencine reikšme. Siūloma už padarytą administracinį nusižengimą, nurodytą ANK 427 straipsnio 1 dalyje, numatyti teisės vairuoti atėmimą nuo 4 iki 7 metų. Siekiant kuo plačiau taikyti alternatyvias administracinio poveikio priemones, kurios padėtų pakeisti nusižengimą padariusio asmens elgesį, suteikti asmenims galimybę vairuoti transporto priemones su įrengtu antialkoholiniu variklio užraktu net ir padarius šurkščius nusižengimus, už kuriuos ANK numato ilgą teisės vairuoti atėmimo terminą, siūloma už tokį nusižengimą numatyti galimybę skirti ir alternatyvią administracinio poveikio priemonę, t. y. draudimą vairuoti transporto priemones, kuriose neįrengti antialkoholiniai variklio užraktai. Tokia priemonė būtų skiriama nuo 1 metų 6 mėnesių iki 2 metų kartu su teisės vairuoti transporto priemones atėmimu nuo 3 iki 6 metų. Toks terminas siūlomas įvertinus kituose ANK

straipsniuose (ANK 420, 422, 423 straipsniai), kuriuose numatyta galimybė asmenims, kurie vairavo transporto priemonę neblaivūs, skirti administracinio poveikio priemonę – draudimą vairuoti transporto priemones, kuriose neįrengti antialkoholiniai variklio užraktai, taikomą teisės atėmimo ir teisės atėmimo kartu su draudimu vairuoti transporto priemones, kuriose neįrengti antialkoholiniai variklio užraktai, santykį. T. y. skiriamų abiejų administracinio poveikio priemonių minimalus terminas yra ilgesnis 6 mėnesiais už minimalų teisės vairuoti atėmimo terminą (kai skiriama vien tik ši administracinio poveikio priemonė), o maksimalus abiejų administracinio poveikio priemonių terminas yra vienais metais ilgesnis už maksimalų teisės vairuoti atėmimo terminą (kai skiriama vien tik ši administracinio poveikio priemonė).

ANK projektu siūloma redakciniu požiūriu patikslinti nuostatas, susijusias su pėsčiojo judėjimu, t. y. ANK 428 straipsnio 1 dalį siūloma patikslinti nurodant, kad administracinę atsakomybę užtraukia ne pėsčiųjų ėjimas siaurąja prasme, bet jų judėjimas per važiuojamąją kelio dalį arba judėjimas ja ten, kur draudžiama, taip pat eismo tvarkos nesilaikymas ne tik automagistralėse, bet ir greitkeluose. Taip ANK nuostatos būtų sistemiškai suderintos su SEAKĮ 15 straipsnio nuostatomis. Be to, siekiant teisinio tikslumo ir aiškumo siūloma ANK 428 straipsnio 7 ir 8 dalis papildyti motorinių dviračių vairuotojais – tokiu atveju bus aiškiai suprantama, kad šiose dalyse nustatyta atsakomybė už vairavimą esant neblaiviam, apsvaigusiam ar vengimą pasitikrinti dėl neblaivumo ar apsvaigimo taikoma ir motorinių dviračių vairuotojams.

Siekiant užkirsti kelią transporto priemonių savininkų (valdytojų) piktnaudžiavimui, kai, norint išvengti griežtesnės nuobaudos, nevykdoma SEAKĮ nustatyta pareiga pranešti duomenis apie asmenį, kuris nusižengimo padarymo metu valdė transporto priemonę, siūloma ANK 431 straipsnį papildyti nauja 3 dalimi ir nustatyti baudą nuo 600 iki 900 eurų, kai transporto priemonės savininkas (valdytojas) nepateikia duomenų apie asmenį, kai buvo padaryti ANK 416 straipsnio 6 dalyje, 420 straipsnio 1, 2 dalyse, 426 straipsnio 1, 2, 4, 5 dalyse nustatyti administraciniai nusižengimai. Siūloma bauda būtų adekvati nusižengimų, dėl kurių nepateikiami duomenys, baudoms. Be to, siūloma numatyti griežtesnę atsakomybę (bauda nuo 900 iki 1200 eurų) asmenims, kurie tokį nusižengimą padaro pakartotinai.

Siekiant teisinio aiškumo, ANK 603 straipsnyje siūloma atsisakyti nuorodų į tuos ANK straipsnius ar jų dalis, už kuriuos (-ias) pagal atsakomybę nustatantį ANK straipsnį gali būti skiriamas transporto priemonės konfiskavimas. Tokiu atveju ANK 603 straipsnyje nurodyti du skirtingi transporto priemonės priverstinio nuvežimo pagrindai tarpusavyje nekonkuruos, nebus prieštaravimų ir šiame straipsnyje nustatytai transporto priemonių grąžinimo tvarkai.

Siekiant palengvinti administracinių nusižengimų tyrimą tais atvejais, kai nusižengimas užfiksuotas ne asmens, įtariamo administracinio nusižengimo padarymu, akivaizdoje ir transporto priemonės savininkas (valdytojas) ar jo nurodytas asmuo pažeidimo padarymo metu neturėjo teisės vairuoti, ANK 611 straipsnio 1 dalį siūloma papildyti nuoroda į ANK 424 straipsnio 1, 3 ir 4 dalis. Administracinio nusižengimo protokolas ANK 611 straipsnyje nustatyta tvarka (nekviečiant asmens į tyrimą atliekančią įstaigą) galės būti surašomas bei siunčiamas ir tais atvejais, kai asmuo nusižengimo padarymo metu neturi teisės vairuoti.

Atsižvelgus į ANK projekte siūlomus pakeitimus, susijusius su transporto priemonės konfiskavimu, ANK 29 straipsnio 4 dalyje atliekami techninio pobūdžio pakeitimai, susiję su nuorodos į 424 straipsnio 5 ir 6 dalis patikslinimu. Atitinkamai ANK 71 straipsnio 1 dalyje ir 427 straipsnio 1 dalyje patikslinama nuoroda į 420 straipsnio 4 ir 5 dalis, 424 straipsnio 6 dalį. ANK 589 straipsnio 31, 34, 40, 55 ir 63 punktuose, taip pat 608 straipsnio 2 dalies 2 punkte ir 611 straipsnyje patikslinamos nuorodos, susijusios su ANK 431 straipsnio papildymu naujomis dalimis ir su nuo 2022 m. sausio 1 d. įsigaliojusia ANK 603 straipsnio pakeitimais (teisė

priverstinai nuvežti transporto priemonę suteikta ne tik policijos, bet ir kitų institucijų pareigūnams). Pažymėtina, kad nuo 2023 m. sausio 1 d. ir 2024 m. sausio 1 d. įsigalioja atitinkami ANK 589 straipsnio 31 punkto pakeitimai, todėl, remiantis Teisės aktų projektų rengimo rekomendacijų, patvirtintų Lietuvos Respublikos teisingumo ministro 2013 m. gruodžio 23 d. įsakymu Nr. 1R-298, 139 punktu (jeigu teisės aktas buvo pakeistas ir pakeitimai dar neįsigalioję, tačiau reikia keisti kai kuriuos neįsigaliojusio teisės akto straipsnius, jų dalis ar punktus, tokiu atveju keičiamas dar neįsigaliojęs teisės aktas), kartu parengtas ir Įstatymo Nr. XIV-598 pakeitimo projektas, kuriuo siekiama sistemškai suderinti ANK projekte siūlomus 589 straipsnio 31 punkto pakeitimus, susijusius su nuorodomis į 431 straipsnį. Šis Įstatymo Nr. XIV-598 pakeitimo projektas taip pat apima ir poreikį patikslinti nuorodos į 306 straipsnį išbraukimą atsižvelgus į 2022 m. sausio 11 d. Seimo priimtą Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 307, 589 straipsnių pakeitimo ir 306 straipsnio pripažinimo netekusiu galios įstatymą Nr. XIV-897.

ANK 686 straipsnio 4 dalyje siūloma atsisakyti SEAKĮ dubliuojančių nuostatų ir nustatyti, kad pasibaigus paskirtam teisės vairuoti transporto priemones atėmimo terminui, specialioji teisė grąžinama SEAKĮ nustatyta tvarka, vietoje ANK šiame straipsnyje nurodytų sąlygų.

4.3. Dėl BK nuostatų.

BK projekte pateiktas siūlymas susijęs su KT nutarimu, kuriuo buvo pripažintos prieštaraujančiomis Konstitucijai SEAKĮ normos, užkertančios kelią asmenims, kurie pakartotinai vairavo transporto priemones neblaivūs ar apsvaigę, 10 metų susigražinti teisę vairuoti. Remiantis aukščiau nurodytais argumentais dėl ANK 427 straipsnyje numatyto nusižengimo sankcijos griežtinimo, BK 68 straipsnyje siūloma numatyti galimybę skirti ilgesnį baudžiamojo poveikio priemonės – uždraudimo naudotis specialiąja teise – terminą, kai nusikalstama veika padaroma vairuojant transporto priemonę esant neblaiviam ar apsvaigusiam, t. y. už BK 281 straipsnio 2, 4, 6 dalyse ar 281¹ straipsnyje numatytas nusikalstamas veikas asmeniui gali būti uždraudžiama naudotis teise vairuoti kelių transporto priemones iki septynerių metų, jeigu jam nurodytų nusikalstamų veikų padarymo metu šio kodekso nustatyta tvarka jau buvo uždrausta naudotis teise vairuoti kelių transporto priemones dėl nusikalstamos veikos, padarytos būnant neblaiviam ar apsvaigusiam nuo narkotinių, psichotropinių ar kitų psichiką veikiančių medžiagų. Tokiu atveju BK 68 straipsnyje būtų įtvirtinta išimtis (analogiškai kaip ir BK 68¹ straipsnio 3 dalyje ir 68² straipsnio 2 dalyje), orientuota į siaurą pažeidėjų kategoriją (pakartotinai pažeidimus darančius neblaivius ir apsvaigusius kelių transporto priemonių vairuotojus), ir nustatytas kovos su šiurkščiai KET reikalavimus pažeidinėjančiais asmenimis, kurie kelia grėsmę visuomenės saugumui, prioritetas BK 68 straipsnio kontekste. Pažymėtina, kad minimalios vienerių metų termino ribos keisti nesiūloma.

4.4. Dėl nuostatų įsigaliojimo.

Atsižvelgus į tai, kad pasiūlymams dėl Eismo įvykių informacinės sistemos valdytojo pasikeitimo, taip pat vairavimo esant neblaiviam prevencijos programos įgyvendinimo mechanizmo užtikrinimo ir vairuotojo pažymėjimo paskelbimo negaliojančiu nepasitikrinus sveikatos nustatyto periodiškumu reikia ne tik parengti įgyvendinamuosius teisės aktus, bet ir spręsti techninius informacinių sistemų klausimus, minėtų SEAKĮ projekto nuostatų įsigaliojimo terminai numatomi atitinkamai 2023 m. liepos 1 d. ir 2024 m. sausio 1 d. Įvertinus tai, kad Krašto apsaugos ministerija iki 2022 m. III ketv. pabaigos numato pasiruošti įgyvendinimui dėl taktinių ir logistinių transporto priemonių, kuriose integruotos ginklų ir valdymo sistemos, techninės apžiūros ir techninės ekspertizės reglamentavimo, šių nuostatų įsigaliojimas siūlomas 2022 m. spalio 1 d. SEAKĮ projekto nuostatų, susijusių su specialiosiomis transporto priemonėmis vykdomu eskortavimu ir lydėjimu, transporto priemonių įgytos ir perleistos nuosavybės deklaravimo modelio taikymu, vairuotojo pažymėjimo pripažinimu nereikalaujant iš ne Lietuvos Respublikos gyventojų įvykdyti

papildomas sąlygas, susijusias su Lietuvos Respublikoje atimtos teisės vairuoti transporto priemonės grąžinimu, įsigaliojimas siūlomas taip pat 2022 m. spalio 1 d., nes šioms nuostatomis įgyvendinti nors ir nėra poreikio priimti sudėtingus techninio pobūdžio sprendimus, tačiau būtina parengti įgyvendinamųjų teisės aktų projektus, be to, nuostatų įsigaliojimas anksčiau nei 2023 m. liepos 1 d. aktualus dėl atitinkamų spragų (pvz., neapibrėžtų sąvokų) užpildymo, KT nutarimo įgyvendinimo. Analogiška 2022 m. spalio 1 d. įsigaliojimo data siūloma ir dėl ANK bei BK projektų nuostatų.

5. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai, galimos neigiamos priimtų įstatymų pasekmės ir kokių priemonių reikėtų imtis, kad tokių pasekmių būtų išvengta

Priėmus Įstatymus, neigiamų pasekmių nenumatoma.

6. Kokią įtaką įstatymai turės kriminogeninei situacijai, korupcijai

Įstatymų pakeitimai turės prevencinės įtakos. Esant objektyviai informacijai dėl vairuotojų sveikatos būklės, policijos pareigūnai galės efektyviau kontroliuoti vairuotojus, dalyvaujančius viešajame eisme, o vairuotojai atsakingiau žiūrės į savo sveikatą ir su ja susijusias galimybes vairuoti tam tikras transporto priemones, dėl to pagerės eismo sauga ir sumažės eismo įvykių. Nustačius griežtesnę atsakomybę transporto priemonių savininkams (valdytojams) už duomenų apie transporto priemonę valdžiusį ir pavojingą nusižengimą padariusį asmenį, transporto priemonių savininkai (valdytojai) atsakingiau teiks duomenis apie nusižengimus padariusius asmenis.

7. Kaip įstatymų įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai

Įstatymų priėmimas neigiamos įtakos verslo sąlygoms ir jo plėtrai neturės. Manytina, kad siūlomi teisinio reguliavimo pakeitimai, susiję su transporto priemonių sandorių deklaravimo modelio taikymu, turės teigiamos įtakos naujų, anksčiau neregistruotų transporto priemonių prekybos sektoriui, nes bus atsisakyta perteklinės pareigos viešo pasiūlymo įsigyti transporto priemonę metu skelbti SDK.

8. Ar įstatymų projektai neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams

Įstatymų projektai neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams.

9. Įstatymų inkorporavimas į teisinę sistemą, kokius teisės aktus būtina priimti, kokius galiojančius teisės aktus reikia pakeisti ar pripažinti netekusiais galios

Siekiant Įstatymus inkorporuoti nereikės keisti kitų įstatymų.

10. Ar įstatymų projektai parengti laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos, Teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų, o įstatymų projektų sąvokos ir jas įvardijantys terminai įvertinti Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka

Įstatymų projektai parengti laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos, Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų ir atitinka bendrinės lietuvių kalbos normas. Sąvokos „ eskortavimas“ ir „ lydėjimas specialiosiomis transporto priemonėmis“ įvertintos Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka.

11. Ar įstatymų projektai atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas ir Europos Sąjungos dokumentus

Įstatymų projektai neprieštarauja Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatomis ir Europos Sąjungos dokumentams.

12. Jeigu įstatymams įgyvendinti reikia įgyvendinamųjų teisės aktų, – kas ir kada juos turėtų priimti

Priėmus Įstatymus, reikės parengti:

1) Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimo Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo projektą;

2) Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. lapkričio 27 d. nutarimo Nr. 1485 „Dėl Oficialių svečių vizitų Lietuvos Respublikoje rengimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ pakeitimo projektą;

3) Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2007 m. rugsėjo 12 d. įsakymo Nr. 1V-319 „Dėl Leidimų naudoti kelių transporto priemonės, kurių stiklų šviesos laidumas mažesnis negu leistina, išdavimo instrukcijos patvirtinimo“ pakeitimo projektą;

4) Lietuvos policijos generalinio komisaro 2009 m. kovo 19 d. įsakymo Nr. 5-V-200 „Dėl Policijos pareigūnų veiksmų priimant sprendimus nušalinti nuo transporto priemonių vairavimo, priverstinai nuvežti transporto priemonę ir uždrausti toliau važiuoti tvarkos aprašo patvirtinimo“ pakeitimo projektą;

5) Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymo, kuriuo būtų patvirtinti nauji Eismo įvykių informacinės sistemos nuostatai, projektą;

6) Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2008 m. rugsėjo 10 d. įsakymo Nr. 1V-328 „Dėl Motorinių transporto priemonių vairuotojo pažymėjimų išdavimo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo projektą;

7) Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2021 m. balandžio 29 d. įsakymo Nr. 1V-379 „Dėl Motorinės transporto priemonės ir jos priekabos nuosavybės teisės deklaravimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ pakeitimo projektą;

8) Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2009 m. liepos 29 d. įsakymo Nr. 1V-418 „Dėl Teisės vairuoti transporto priemones atėmimo ir grąžinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ pakeitimo projektą;

9) Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro įsakymo, kuriuo būtų patvirtinta vairavimo esant neblaiviam prevencijos programa, projektą;

10) Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministro ar jo įgalioto asmens įsakymo, kuriuo būtų patvirtintas taktinių ir logistinių transporto priemonių ir jų priekabų, kuriose integruotos ginklų ir valdymo sistemos, sąrašas, projektą;

11) Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministro ar jo įgalioto asmens įsakymo, kuriuo būtų patvirtinti taktinių ir logistinių transporto priemonių ir jų priekabų, turinčių traktorių ir savaeigių mašinų kategorijas, techninės apžiūros tvarka ir techniniai reikalavimai, projektą;

12) Lietuvos policijos generalinio komisaro 2019 m. kovo 25 d. įsakymo Nr. 5-V-242 „Dėl Policijos pareigūnų veiksmų nustatant asmens neblaivumą ar apsvaigimą tvarkos aprašo patvirtinimo“ pakeitimo projektą.

Taip pat reikės pripažinti netekusiu galios Lietuvos policijos generalinio komisaro 2015 m. birželio 30 d. įsakymą Nr. 5-V-601 „Dėl Eismo įvykių informacinės sistemos nuostatų patvirtinimo ir informacinės sistemos veiklos pradžios nustatymo“.

13. Kiek valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų prireiks įstatymams įgyvendinti, ar bus galima sutaupyti (pateikiami prognozuojami rodikliai einamaisiais ir artimiausiais 3 biudžetiniais metais)

Nuostatomis dėl taktinių ir logistinių transporto priemonių, kuriose integruotos ginklų ir valdymo sistemos, techninės apžiūros ir techninės ekspertizės reglamentavimo įgyvendinti 2022 m. reikės apie 75 tūkst. eurų. Šios lėšos bus skirtos iš bendrų Krašto apsaugos ministerijos asignavimų. Taktinių ir logistinių transporto priemonių, kuriose integruotos ginklų ir valdymo sistemos, techninę apžiūrą atliekant kariuomenei, kasmet bus sutaupoma apie 82 tūkst. eurų valstybės biudžeto lėšų.

Eismo įvykių informacinei sistemai tobulinti, šios sistemos techniniam perkėlimui į Susisiekimo ministerijos valdomą ar kitą techninę infrastruktūrą, išlaikant Eismo įvykių informacinės sistemos integracijas su Administracinių nusižengimų registru ir užtikrinant duomenų gavimo ir teikimo sąsajas 2023 m. reikalingas poreikis 4 mln. eurų. Susisiekimo ministerijos duomenimis, lėšos bus skiriamos iš Kelių priežiūros ir plėtros programai finansuoti numatytų lėšų. Pažymėtina, kad įgyvendinant priemonę taip pat bus perskirstomi valstybės biudžeto asignavimai sumažinant Policijos departamento prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos asignavimus 6 600 eurų ir šia suma padidinant Susisiekimo ministerijos asignavimus išlaidoms, susijusios su esamos Eismo įvykių informacinės sistemos, kurios valdytojas keičiamas ir kuri bus tobulinama, palaikymu.

14. Rengiant įstatymų projektus gauti specialistų vertinimai ir išvados

Rengiant Įstatymų projektus remtasi Valstybinės mokesčių inspekcijos prie Finansų ministerijos specialistų vertinimais.

15. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia šiems projektams įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant Europos žodyno *Eurovoc* terminus, temas bei sritis

Reikšminiai žodžiai, kurių reikia Įstatymų projektams įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą: „administracinis nusižengimas“, „Eismo įvykių informacinė sistema“, „teisės vairuoti grąžinimas“, „unikalus motorinės transporto priemonės ir (ar) priekabos deklaravimo kodas“.

16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai

Nėra.