

LIETUVOS RESPUBLIKOS
SAUGAUS EISMO AUTOMOBILIŲ KELIAIS ĮSTATYMO NR. VIII-2043
1, 2, 6, 10, 11, 12, 13, 17, 17¹ 25, 26, 29, 29¹ IR 33 STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO
PROJEKTO
AIŠKINAMASIS RAŠTAS

1. Įstatymo projekto rengimą paskatinusios priežastys, tikslai ir uždaviniai

Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 1, 2, 6, 10, 11, 12, 13, 17, 17¹, 25, 26, 29, 29¹ ir 33 straipsnių pakeitimo įstatymo projektas (toliau – SEAKĮ projektas) parengtas siekiant:

1) tobulinti teisinį reglamentavimą, susijusį su M₂, M₃, N₂, N₃, O₃, O₄ klasių transporto priemonių, T_{1b}, T_{2b}, T_{3b}, T_{4.1b}, T_{4.2b}, T_{4.3b} ir T₅ kategorijų ratinių traktorių, kurie dažniausiai naudojami viešuosiuose keliuose vežimams už atlygį ir kurių didžiausias projektinis greitis yra didesnis kaip 40 km/h, techniniu patikrinimu kelyje, užtikrinti galimybę esant poreikiui šių traktorių išsamesnį techninį patikrinimą atlikti, vadovaujantis savivaldybės tarybos patvirtinta tvarka, nustatytoje savivaldybės vietose, t. y. tose pačiose vietose, kur yra atliekama traktorių periodinė (privalomoji) techninė apžiūra; be to, kai yra galimybė per susijusias informacines sistemas ar duomenų bazes sustabdyti leidimą transporto priemonei dalyvauti viešajame eisme, atsisakyti privalomai paimti transporto priemonės registracijos dokumentą ir tuo pačiu efektyviai išnaudoti informacinius ir energetinius išteklius;

2) patikslinti sąvokų „keturratis“, „lengvasis keturratis“, „mopedas“, „motociklas“ ir „triratis“ apibrėžtis, užtikrinant jų techninių charakteristikų ir terminijos atitiktį 2013 m. sausio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 168/2013 dėl dviračių ir triračių transporto priemonių bei keturračių patvirtinimo ir rinkos priežiūros šių transporto priemonių tipams nustatytiems reikalavimams ir šiame reglamente naudojamiems terminams;

3) patikslinti nuostatas dėl draudimo vairuotojams naudotis mobiliojo ryšio priemonėmis, pateikiant konkretų, tačiau nebaigtinį tokių priemonių sąrašą;

4) sušvelninti reikalavimus techninės apžiūros kontrolieriams, nedarant poveikio techninės apžiūros atlikimo kokybei ir tuo pačiu sudarant palankesnes sąlygas patekti į darbo rinką asmenims, kurie norėtų dirbti techninės apžiūros kontrolieriais;

5) užtikrinti aiškų ir pagrįstą Centralizuotosios techninės apžiūros duomenų bazės (toliau – CTADB) duomenų teikimo ir gavimo paslaugos įkainių nustatymo mechanizmą jos naudotojams, išskyrus Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo (toliau – Įstatymas) nustatytus atvejus, kai CTADB duomenys teikiami neatlygintinai;

6) nustatyti, kad privalomoji transporto priemonių techninė apžiūra laikoma negaliojančia, jeigu paaiškėja, kad ji buvo atlikta pažeidžiant privalomosios techninės apžiūros atlikimo tvarkos reikalavimus arba ją atlikusi techninės apžiūros įmonė neatitiko akreditavimo reikalavimų, galėjusių turėti įtakos privalomosios techninės apžiūros rezultatui, suteikti teisę techninės apžiūros kontrolieriui panaikinti galiojančios privalomosios transporto priemonių techninės apžiūros dokumentų galiojimą, kai apžiūros metu nustatomas pavojingas trūkumas;

7) patikslinti reikalavimus, kurie pagerintų dviratininkų matomumą (nustatant, kad raudonas šviesos atšvaitas yra privalomas konstrukcinis elementas, atsisakant raudonos šviesos žibinto alternatyvos, kadangi atšvaitas yra pasyviosios saugos priemonė, kuri nuolat veikia), aiškiau apibrėžti vairuotojų grupes, kuriems privalomi reikalavimai dėl sveikatos tikrinimo ir draudimo vairuoti esant neblaiviam ar apsvaigusiam nuo psichiką veikiančių medžiagų;

8) suteikti įgaliojimus viešajai įstaigai Transporto kompetencijų agentūrai teikti Susisiekimo ministerijai pasiūlymus dėl darbo vietų keliuose aptvėrimo reikalavimų, eismo jose organizavimo ir kelyje dirbančių transporto priemonių ženklinimo, tvirtinti darbo vietų keliuose aptvėrimo tipines schemas, rinkti informaciją apie kelių techninę būklę, eismo organizavimą ir saugumą, eismo įvykių nagrinėjimo tikslais tvarkyti eismo įvykių duomenis, įskaitant asmens duomenis;

9) suvienodinti elektrinėms mikrojudumo priemonėms taikomus techninius kriterijus, siekiant pašalinti teisinį nenuoseklumą jas klasifikuojant ir užtikrinti eismo saugumo reikalavimų laikymąsi;

10) atlikti Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo (toliau – Įstatymas) sąvokų tikslinimo, terminijos derinimo ar kitus techninio pobūdžio pakeitimus, kuriais akcinės bendrovės „Lietuvos automobilių kelių direkcija“ pavadinimas būtų pakeistas į apibendrintą formuluotę „valstybinės reikšmės kelių valdytojas“, suderintos Įstatymo ir Lietuvos Respublikos neįgaliųjų socialinės integracijos įstatymo nuostatos, terminą „neįgalusis“ keičiant terminu „asmuo su negalia“, o terminą „neįgaliojo vežimėlis“ keičiant terminu „asmens su negalia vežimėlis“, taip pat patikslinti ir aiškiau apibrėžti kitas Įstatymo nuostatas nurodant, kad:

- priekaba yra tempiama, o ne velkama;
- dviračio takas nėra kelias, bet yra takas arba kelio dalis;
- greitkelis skirtas ne tik motorinių transporto priemonių, bet ir jų junginių su priekabomis eismui;

- vairuotojas vairuoja ne pačias priekabas, o motorinių transporto priemonių, traktorių, savaeigių mašinų junginius su priekabomis;

- pakeisti eismo dalyvių privalomų atlikti veiksmų seką, kuomet sudaroma ar pastebima kliūtis kelyje;

- eismo saugumo užtikrinimo priemonės yra nustatytos nacionalinėse plėtros programose, o ne Valstybinėje eismo saugumo programoje.

2. Įstatymo projekto iniciatoriai ir rengėjai

SEAKI projektą parengė Susisiekimo ministerijos Kelių transporto grupės (vadovas, Dmitrijus Bialas, tel. +370 659 17473, el. p. dmitrij.bial@sumin.lt) vyresnysis patarėjas Gintaras Pilipavičius (tel. +370 610 97334, el. p. gintaras.pilipavicius@sumin.lt).

3. Kaip šiuo metu yra reguliuojami įstatymo projekte aptarti teisiniai santykiai

3.1. Dėl techninių patikrinimų kelyje reglamentavimo tobulinimo ir komercinių traktorių išsamesnio techninio patikrinimo savivaldybėse

Direktyvoje 2014/47/ES¹ pažymima, kad techninis patikrinimas kelyje kartu su periodine technine apžiūra yra techninės apžiūros sistemos dalys, kurios skirtos užtikrinti, kad naudojamos transporto priemonės išliktų saugios ir aplinkosaugos požiūriu priimtinos būklės. Direktyva 2014/47/ES numato, kad techninis patikrinimas kelyje turi apimti komercinio kelių transporto veikloje naudojamų transporto priemonių patikrinimus keliuose, įskaitant ir T_{1b}, T_{2b}, T_{3b}, T_{4.1b}, T_{4.2b}, T_{4.3b} (ankstesnėje direktyvos redakcijoje T₅) kategorijų ratinių traktorių, kurie dažniausiai naudojami viešuosiuose keliuose vežimams už atlygį ir kurių didžiausias projektinis greitis yra didesnis kaip 40 km/h (toliau – komerciniai traktoriai), patikrinimus.

Įgyvendinant techninio patikrinimo kelyje nuostatas paaiškėjo:

1. Nors Įstatymo 2 straipsnio 71 dalis ir 33 straipsnio 3 dalis numato, kad, be kita ko, komercinių traktorių išsamesnis techninis patikrinimas atliekamas techninės apžiūros įmonėje, tačiau šios nuostatos neįgyvendintinos dėl šių priežasčių:

- Įstatymo 2 straipsnio 57 dalyje sąvokos „Privalomosios transporto priemonių techninės apžiūros įmonė“ (toliau – techninės apžiūros įmonė) apibrėžtyje nustatyta, kad tai yra juridinis asmuo, kuriam suteikta teisė atlikti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų privalomąją techninę apžiūrą; pagal Įstatymo 2 straipsnio 36 dalį motorinė transporto priemonė – variklį turinti transporto priemonė, išskyrus skirtas judėti ne keliais bėgines transporto priemones, traktorius ir savaeiges mašinas; taigi pagal Įstatymą traktorius nėra motorinė transporto priemonė, o techninės apžiūros įmonei nesuteikta teisė (negali būti „išduotas“ leidimas) atlikti traktorių techninę apžiūrą;

- pagal Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo 7 straipsnio 25 dalį traktorių, savaeigių ir žemės ūkio mašinų bei jų priekabų registravimas ir techninė priežiūra yra viena iš valstybės perduotų savivaldybėms funkcijų; taigi, savivaldybės iš esmės yra atsakingos už traktorių

¹ 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/47/ES dėl Sąjungoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo kelyje, kuria panaikinama Direktyva 2000/30/EB.

techninės būklės priežiūrą, o išsamesnis komercinių traktorių patikrinimas iš esmės yra ne kas kita, kaip šios transporto priemonės techninės būklės įvertinimas.

2. Netikslinga laikinai paimti Lietuvoje registruotos M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ ar O₄ klasės transporto priemonės registracijos dokumentus, kaip yra nustatyta Įstatymo 33 straipsnio 3 dalyje, jeigu tikrinantis pareigūnas turi galimybę patikrinimo kelyje metu prisijungti prie CTADB ir pažymėti transporto priemonei nustatytus didelius ir (ar) pavojingus techninės būklės trūkumus. Iš esmės registracijos dokumentų paėmimo tikslas – užtikrinti, kad techniškai netvarkinga transporto priemonė nedalyvautų viešajame eisme ir kad jos valdytojas būtų suinteresuotas kuo skubiau pašalinti nustatytus trūkumus. Jeigu transporto priemonės valdytojas per nustatytą terminą atlikti išsamesnį patikrinimą nepašalintų CTADB pažymėtų techninės būklės trūkumų, tikrinantis pareigūnas turėtų galimybę panaikinti privalomosios techninės apžiūros dokumentų galiojimą ir šį faktą taip pat pažymėti CTADB. Tokiu atveju atsirastų Įstatymo 27 straipsnio 4 dalyje įtvirtinti pagrindai – neatlikta ar negalioja motorinės transporto priemonės ir (ar) priekabos privalomoji techninė apžiūra, kuriais remiantis transporto priemonei sustabdomas leidimas dalyvauti viešajame eisme. Sustabdžius leidimą dalyvauti viešajame eisme, Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų registravimo taisyklėse² nustatyta tvarka Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre (toliau – transporto priemonių registras) suformuojamas įrašas apie leidimo transporto priemonei dalyvauti viešajame eisme sustabdymą, o šio leidimo sustabdymo metu transporto priemonės numerio ženklai laikomi negaliojančiais. Registracijos dokumentų paėmimas liktų aktualus tik tais atvejais, kai techninio patikrinimo kelyje nustatomi trūkumai, susiję su krovinio tvirtinimu, tikrinamos kitose valstybėse registruotos transporto priemonės arba atliekamas komercinių traktorių patikrinimas.

Lietuvos techninės apžiūros įmonių asociacija „Transeksa“ (toliau – asociacija „Transeksa“) pažymėjo, kad nuo prievolės atlikti komercinių traktorių techninį patikrinimą keliuose atsiradimo pradžios (2018 m. gegužės 20 d.) iki šiol nei vienas traktorius nebuvo atvykęs į techninės apžiūros įmonę išsamesniam techniniam patikrinimui. Traktorių panaudojimas vežimams už atlygį viešuosiuose keliuose Lietuvoje yra nepopuliarus ir praktikoje nevykdomas.

3.2. Dėl sąvokų „keturratis“, „lengvasis keturratis“, „mopedas“, „motociklas“ ir „triratis“ apibrėžčių patikslinimo

Įstatymo 2 straipsnio 29, 30, 33, 34 ir 88 dalyse atitinkamai įtvirtintos sąvokų „keturratis“, „lengvasis keturratis“, „mopedas“, „motociklas“ ir „triratis“ apibrėžtys. Jose nustatytos pagrindinės transporto priemonių techninės charakteristikos, tokios kaip didžiausias projektinis greitis, variklio galia, masė ar kiti konstrukciniai ypatumai, atsižvelgiant į konkrečią transporto priemonės rūšį.

2013 m. sausio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 168/2013 dėl dviračių ir triračių transporto priemonių bei keturračių patvirtinimo ir rinkos priežiūros (toliau – Reglamentas (ES) Nr. 168/2013) nustato L kategorijos transporto priemonių – dviračių, triračių bei keturračių – patvirtinimo ir rinkos priežiūros tvarką. Šis reglamentas taikomas viešaisiais keliais važinėti skirtoms priemonėms, griežtai apibrėžiant jų technines charakteristikas (projektinį greitį, variklio galią, masę ir kt.) bei saugumo ir aplinkosaugos reikalavimus. Reglamentuojamos transporto priemonės gali būti varomos tiek elektriniais, tiek vidaus degimo su priverstiniu uždegimu (benzininiais) arba slėginiu uždegimu (dyzeliniais) varikliais.

Pažymėtina, kad dabartinėje sąvokoje „lengvasis keturratis“ nustatyta, kad variklio darbinis tūris turi būti ne didesnis kaip 50 cm³, esant priverstinio uždegimo varikliui, o „mopedo“ sąvokoje – ne didesnis kaip 50 cm³, esant vidaus degimo varikliui (tiek benzininiam, tiek dyzeliniam). Šiose sąvokose neįvertinta, kad Reglamente (ES) Nr. 168/2013 numatyta, kad šios transporto priemonės gali turėti dyzelinį variklį, kurio tūris siekia iki 500 cm³ (imtinai). Taip pat pažymėtina, kad „lengvojo keturračio“ sąvokoje galios riba (4 kW) neapima visų atvejų: pagal

² Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų registravimo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministro 2001 m. gegužės 25 d. įsakymu Nr. 260 „Dėl Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų registravimo taisyklių patvirtinimo“, 89 punktas su 89.1 papunkčiu ir 89¹ punktas.

minėtą reglamentą L6e-B pakategorės transporto priemonėms (lengviesiems kvadromobiliams su uždaru salonu) taikoma didesnė – iki 6 kW – vardinė arba naudingoji galia.

Atsižvelgiant į Reglamentą (ES) Nr. 168/2013), sąvokoje „keturratis“ nustatyta masės be krovinio riba – 400 kg – turėtų būti padidinta iki 450 kg, o kroviniams vežti skirtose keturratėse motorinėse transporto priemonėse – nuo 550 kg iki 600 kg. Taip pat „lengvojo keturračio“ sąvokoje galios riba (15 kW) neapima visų atvejų: pagal minėtą reglamentą L7e-B1 pakategorės transporto priemonėms (visureigiams kvadrociklams) nėra galios ribojimų, bet yra ribotas projektinis greitis iki 90 km/h (imtinai).

Pažymėtina, kad Reglamente (ES) Nr. 168/2013 transporto priemonių su elektros varikliu didžiausiai galiai apibūdinti vartojamas terminas „nuolatinė vardinė galia“, o su vidaus degimo varikliu – „naudingoji galia“. Tačiau Įstatyme, apibrėžiant „mopedo“ sąvoką, elektros variklio galiai įvardyti vartojamas terminas „naudingoji galia“, o „lengvojo keturračio“ sąvokoje – „nominalioji galia“.

Dabartinėse „motociklo“ ir „triračio“ sąvokose nustatyta, kad tai yra motorinės transporto priemonės, kurių vidaus degimo variklio darbinis tūris didesnis kaip 50 cm³ ir (arba) didžiausiasis projektinis greitis didesnis kaip 45 km/h. Šios sąvokos neįvertina dyzelinių variklių specifikos. Pagal techninius standartus mopedų (su trimis ratais) dyzelinių variklių tūris gali siekti 500 cm³, tačiau dėl dabartinės formuluotės „ir (arba)“ tokios transporto priemonės nepagrįstai gali būti priskirtos motociklų ar triračių kategorijai, net jei jų greitis neviršija 45 km/h.

3.3. Dėl draudimo vairuotojams naudotis mobiliojo ryšio priemonėmis nuostatų patikslinimo

Įstatymo 13 straipsnio 13 dalyje nustatyta, kad transporto priemonei dalyvaujant viešajame eisme (išskyrus atvejus, kai transporto priemonė stovi), vairuotojams draudžiama naudotis mobiliojo ryšio priemonėmis, jeigu jomis naudojamosi rankomis, išskyrus mobiliojo ryšio priemonių valdymą naudojant laisvą rankų įrangą, kai mobiliojo ryšio priemonė pritvirtinta specialiaime laikiklyje, ar naudojant transporto priemonės įrangą.

Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso (toliau – ANK) 417 straipsnio 3 ir 8 dalyse nustatyta, kad už minėto draudimo nesilaikymą vairuotojams taikoma bauda nuo 60 iki 90 eurų, taip pat gali būti skiriamas teisės vairuoti transporto priemones atėmimas nuo vieno iki trijų mėnesių.

Šiuo metu galiojantys teisės aktai – tiek Įstatymas, tiek ANK – nepateikia išsamaus mobiliojo ryšio priemonės apibrėžimo. Dėl įrenginių charakteristikų ir naudojimo galimybių įvairovės tampa sudėtinga juos klasifikuoti, o esantis neapibrėžtumas gali apsunkinti nagrinėti administracinių nusižengimų bylas, kvalifikuoti vairuotojų veiksmus ir trukdyti vienodai taikyti ANK 417 straipsnio 3 ir 8 dalyse numatytas sankcijas.

Teisinio reguliavimo trūkumus iliustruoja administracinio nusižengimo byla Nr. eII-622-729/2025, kurioje asmuo buvo iš dalies išteisintas, taip išvengiant griežtesnės sankcijos (90 eurų baudos ir teisės vairuoti transporto priemones atėmimo 1 mėnesiui). Teismas konstatavo, kad byloje surinktų įrodymų nepakanka daryti vienareikšmišką išvadą, jog vairavimo metu naudota elektroninė knygų skaityklė „Onyx Boox Palma“ laikytina mobiliojo ryšio priemone. Atkreiptinas dėmesys, kad nurodytas asmuo už analogiškus nusižengimus – naudojimąsi mobiliojo ryšio priemone rankomis vairuojant – anksčiau jau buvo kelis kartus baustas, tačiau dėl esamo neapibrėžtumo nagrinėjamu atveju jam pavyko išvengti griežtesnės atsakomybės.

3.4. Dėl reikalavimų techninės apžiūros kontrolieriams sušvelninimo

Pagrindiniai techninės apžiūros kontrolieriams taikomi reikalavimai, įskaitant ir reikalavimą turėti teisę vairuoti A, B ir C kategorijų transporto priemones, yra nustatyti Įstatymo 29¹ straipsnyje.

Taip pat Įstatymo 23 straipsnio 2 dalyje yra nustatytas asmenų minimalus amžius, nuo kurio leidžiama įgyti teisę vairuoti motorines transporto priemones, jų junginius su priekabomis ir galima išduoti vairuotojo pažymėjimą, pavyzdžiui: „A kategorija – 20 metų, išskyrus teisę vairuoti triračius; norint įgyti teisę vairuoti A kategorijos motociklus, reikia turėti dvejų metų A2 kategorijos transporto priemonių vairavimo stažą; reikalavimas turėti dvejų metų A2 kategorijos transporto

priemonių vairavimo stažą netaikomas 24 metų sulaukusiems asmenims; teisė vairuoti triračius, kurių galia didesnė kaip 15 kW, suteikiama asmenims nuo 21 metų“.

Asociacija „Transeksa“ pažymėjo, kad reikalavimas techninės apžiūros kontrolieriui turėti teisę vairuoti A, B ir C kategorijų transporto priemones ir nustatyti minimalūs reikalavimai dėl amžiaus vairuotojo pažymėjimui išduoti užkerta kelią, ypač jauniems asmenims, neturintiems reikalingo stažo vairuoti A kategorijos transporto priemones (motociklus), įgyti kontrolieriaus kvalifikaciją ir įsilieti į darbo rinką. Be to, techninės apžiūros atlikimo specifika yra tokia, kad ne visada techninės apžiūros kontrolieriui apžiūros metu reikia vairuoti arba valdyti tikrinamą transporto priemonę, pavyzdžiui, tikrinant krovines ir keleivines transporto priemones, vairuotojas techninės apžiūros metu dažniausiai lieka transporto priemonės kabinoje ir vykdo kontrolieriaus nurodymus. Taip pat pažymėtina, kad motociklų, atvykstančių į technines apžiūras, skaičius lyginant su lengvaisiais automobiliais yra nedidelis, todėl poreikis techninės apžiūros kontrolieriui turėti teisę vairuoti A kategorijos transporto priemones (motociklus) yra menkas.

Asociacijos „Transeksa“ duomenimis, atliktų pirminių techninių apžiūrų kiekis pagal transporto priemonių klases 2025 m. (proc.) pasiskirstė taip: $M_1 - 73,9$; $M_2 - 0,5$; $M_3 - 0,7$; $N_1 - 5,9$; $N_2 - 0,9$; $N_3 - 5,0$; O_1 ir $O_2 - 5,5$; O_3 ir $O_4 - 3,9$; $L - 3,6$. Taigi, skaičiai rodo, kad didžiausią dalį atvykusių 2025 m. į pirminę techninę apžiūrą sudarė lengvieji automobiliai (M_1 kategorijos) ir lengvieji krovininiai automobiliai iki 3,5 tonos (N_1 kategorijos), kurie kartu sudarė apie 80 proc. ir kuriuos vairuoti reikalingas B kategorijos vairuotojo pažymėjimas, o atvykusių motociklų, mopedų, triračių ir keturračių, kurie priskirtini prie L kategorijos transporto priemonių ir kurių dauguma vairuoti reikalingas A kategorijos vairuotojo pažymėjimas, skaičius siekė šiek tiek daugiau nei 3,5 proc. Pažymėtina, kad vairuoti keturračius reikalingas B1 arba B kategorijos vairuotojo pažymėjimas.

3.5. Dėl CTADB duomenų teikimo ir gavimo paslaugų įkainių

Įstatymo 2 straipsnio 7 dalyje numatyta, kad CTADB yra duomenų bazė, kurioje tvarkomi visi susiję transporto priemonių ir jų techninės apžiūros duomenys. Pagal Įstatymo 27¹ straipsnio 6 dalį šiuos CTADB duomenis tvarko Lietuvos techninės apžiūros įmonių asociacija (asociacija „Transeksa“), o techninę apžiūrą atliekančios įmonės informaciją teikia per CTADB.

Pagal Įstatymo 2 straipsnio 87 dalį transporto priemonių techninė ekspertizė (toliau – techninė ekspertizė) – pagamintų ar perdirbtų motorinių transporto priemonių ar jų priekabų konstrukcijos atitiktis nustatytiems reikalavimams įvertinimas, eismo ar kito įvykio metu sugadintų motorinių transporto priemonių ar jų priekabų atkuriamojo remonto įvertinimas. Pažymėtina, kad techninės ekspertizės duomenys yra svarbūs ir reikalingi atliekant pagamintų ar perdirbtų transporto priemonių privalomąją techninę apžiūrą, jas registruojant transporto priemonių registre arba tiesiog siekiant grąžinti į viešąjį eismą po eismo ar kito įvykio, kai transporto priemonei buvo sustabdytas leidimas dalyvauti eisme. Todėl pagal Motorinių transporto priemonių, jų priekabų gamybos ir perdirbimo ir techninės ekspertizės atlikimo tvarkos aprašo³ 74 punktą techninių ekspertizių įmonėms yra nustatyta pareiga per CTADB teikti duomenis apie atliktas technines ekspertizes, o konkrečiai – atlikus techninę ekspertizę, nedelsiant, bet ne vėliau kaip kitą darbo dieną nuo techninės ekspertizės atlikimo, į CTADB įrašyti techninės ekspertizės duomenis ir įkelti transporto priemonės nuotrauką.

Įstatymo 27² straipsnio 3 dalyje numatyti atvejai, kada tam tikrų informacinių sistemų, duomenų bazių valdytojai ir tvarkytojai tarpusavyje neatlygintinai keičiasi informaciniais duomenimis, įskaitant CTADB duomenis. Visais kitais atvejais (kitiems gavėjams), vadovaujantis Centralizuotosios techninės apžiūros duomenų bazės nuostatų⁴ 9 punktu, CTADB duomenys

³ Motorinių transporto priemonių, jų priekabų gamybos ir perdirbimo ir techninės ekspertizės atlikimo tvarkos aprašas, patvirtintas Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko 2008 m. gruodžio 23 d. įsakymu Nr. 2B-515 „Dėl Motorinių transporto priemonių, jų priekabų gamybos ir perdirbimo ir techninės ekspertizės atlikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

⁴ Centralizuotosios techninės apžiūros duomenų bazės nuostatai, patvirtinti Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko 2014 m. balandžio 24 d. įsakymu Nr. 2B-81 „Dėl Centralizuotosios techninės apžiūros duomenų bazės nuostatų patvirtinimo“.

teikiami atlygintinai, o atlyginimo už CTADB duomenų teikimą dydis nustatomas sutarčių pagrindu.

Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba 2022 m. gruodžio 6 d. nutarime Nr. 1S-129 (2022) „Dėl atsisakymo pradėti tyrimą dėl Lietuvos transporto saugos administracijos sprendimų atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 4 straipsnio reikalavimams ir Lietuvos techninės apžiūros įmonių asociacijos „Transeksa“ veiksmų atitikties konkurencijos įstatymo 7 straipsnio reikalavimams“ nutarė „siūlyti Vyriausybei parengti Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo pakeitimą, kuris nustatytų kompetenciją viešojo administravimo subjektui (Susisiekimo ministerijai ar Lietuvos transporto saugos administracijai) įtvirtinti sąnaudomis paremtą Centralizuotosios techninės apžiūros duomenų bazės duomenų teikimo ir gavimo įkainių apskaičiavimo tvarką, pagal kurią Lietuvos techninės apžiūros įmonių asociacija „Transeksa“ tvirtintų Centralizuotosios techninės apžiūros duomenų bazės duomenų teikimo ir gavimo įkainius, ir įpareigoti šį viešojo administravimo subjektą tokią tvarką patvirtinti“.

Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba atkreipė dėmesį, kad galiojantys Lietuvos Respublikos teisės aktai nenustato CTADB duomenų teikimo ir gavimo įkainių dydžio apskaičiavimo tvarkos ir principų. Lietuvos Respublikos konkurencijos tarybos vertinimu, tokio reglamentavimo nebuvimas gali sudaryti prielaidas konkurencijos ribojimui, kai techninės ekspertizės ir techninės apžiūros įmonėms teisės aktais nustatoma pareiga teikti duomenis į CTADB, tačiau nenustatoma įkainių už naudojimąsi CTADB apskaičiavimo tvarka ir asociacijai „Transeksa“ paliekama galimybė nustatyti CTADB naudojimo įkainius, kurie nebūtinai pagrįsti asociacijos „Transeksa“ tvarkant CTADB duomenis patiriamomis sąnaudomis.

Šiuo metu Lietuvoje teisė atlikti transporto priemonių techninę ekspertizę yra suteikta 16 įmonių. Įmonės už prisijungimą prie CTADB bei naudojimąsi ir techninės ekspertizės duomenų teikimą asociacijai „Transeksa“ moka 80 eurų dydžio fiksuotą mėnesinį abonentinį mokestį ir 2,5 euro dydžio mokestį už kiekvieną transporto priemonę, kurios duomenis talpina CTADB.

Kadangi techninės ekspertizės įmonių skaičius yra nedidelis ir priežasčių jų augimui taip pat nėra, šiuo metu būtų netikslinga siūlyti įstatymu įgalioti kurią nors instituciją (Susisiekimo ministeriją, LTSA ar kitą) įtvirtinti sąnaudomis paremtą CTADB duomenų teikimo ir gavimo įkainių apskaičiavimo tvarką (metodiką), pagal kurią asociacija „Transeksa“ tvirtintų CTADB duomenų teikimo ir gavimo įkainius, nes taip būtų sukurama per didelė administracinė našta institucijai, rengiančiai tokią metodiką. Tų pačių tikslų galima pasiekti tiesiog nustačius, kad CTADB duomenų teikimo ir gavimo įkainius CTADB naudotojams tvirtintų nešališka institucija, pavyzdžiui, LTSA.

3.6. Dėl privalomosios transporto priemonių techninės apžiūros galiojimo panaikinimo.

Įstatymo nuostatos nenumato galimybės panaikinti privalomosios transporto priemonių techninės apžiūros dokumentų galiojimą (laikyti apžiūrą negaliojančia), jeigu, pavyzdžiui, teisėsaugos institucijoms atlikus tyrimą arba Nacionaliniam akreditacijos biurui – akreditavimą (vertinimą), paaiškėtų, kad privalomoji techninė apžiūra atitinkamai buvo atlikta pažeidžiant nustatytus privalomosios techninės apžiūros atlikimo tvarkos reikalavimus arba atliekant techninės apžiūros įmonės vertinimą dėl akreditavimo Įstatymo 29 straipsnio 4 dalyje nurodytam standartui nustatoma neatitiktis, kurios pašalinimui reikalingas išduotos privalomosios techninės apžiūros ataskaitos taisymas arba anuliavimas dėl galimai klaidingo kontrolės rezultato. Taip pat šiuo metu dėl gana griežto bendrojo duomenų apsaugos reglamentavimo nėra teisinių prielaidų techninės apžiūros įmonei iš su eismo saugumo sritimi susijusių registrų gauti motorinių transporto priemonių, priekabų valdytojo (savininko) kontaktinius duomenis, kad galėtų jam pranešti apie išaiškėjusius atvejus, kai jo valdoma transporto priemonė gali kelti arba kelia grėsmę eismo saugumui, gali daryti arba daro kenksmingą (neigiamą) poveikį aplinkai ir dėl to būtina transporto priemonę pateikti privalomajai neilinei techninei apžiūrai.

Pažymėtina, kad Lietuvos Respublikos specialiųjų tyrimų tarnybai 2023 m. atliekant ikiteisminį tyrimą dėl galimo kyšininkavimo ir prekybos poveikiu, ikiteisminio tyrimo duomenys

leido pagrįstai įtarti, kad tam tikrų automobilių techninės apžiūros buvo atliktos kontrolieriui už apžiūros atlikimą gavus nepagrįstą atlygį, dėl ko kilo pagrįstų abejonių dėl automobilių techninės apžiūros objektyvumo ir šių automobilių techninės būklės atitikties nustatytiems reikalavimams. Vėlesnė šio atvejo įvykių seka atskleidė teisinio reguliavimo spragas, dėl kurių tokiais atvejais neleidžiama pareikalauti, kad transporto priemonių valdytojai (savininkai) pateiktų transporto priemones neeilinei apžiūrai, o to neatlikus būtų panaikintas tokių transporto priemonių techninės apžiūros dokumentų galiojimas.

Šiuo metu galiojantis teisinis reguliavimas nenumato galimybės techninės apžiūros kontrolieriui panaikinti galiojančios privalomosios transporto priemonių techninės apžiūros dokumentų galiojimo net ir tais atvejais, kai apžiūros metu nustatomas pavojingas trūkumas.

Nors Įsakymo Nr. 3-406 24 punktas nustato, kad techninės apžiūros rezultatų ataskaita su nustatytais dideliais ar pavojingais trūkumais nesuteikia teisės dalyvauti viešajame eisme, praktikoje ši nuostata nėra pakankama. Jei transporto priemonė į techninę apžiūrą atvyksta dar galiojant ankstesnei apžiūrai, nustatytas pavojingas trūkumas teisiškai nepanaikina ankstesnio įrašo galiojimo duomenų bazėje (CTADB). Tai sukuria teisinę spragą, leidžiančią nesąžiningiems valdytojams tęsti dalyvavimą eisme iki pirminio termino pabaigos, nors transporto priemonė kelia tiesioginę grėsmę eismo saugumui.

Pažymėtina, kad Direktyvos 2014/45/ES 7 straipsnio 2 dalies punktas numato, kad nustačius pavojingus trūkumus, keliančius tiesioginį ir neišvengiamą pavojų kelių eismo saugai arba darančius neigiamą poveikį aplinkai, valstybės narės kompetentingos institucijos turi teisę uždrausti naudoti tokią transporto priemonę viešuosiuose keliuose. Dabartinis Lietuvos reguliavimas šią galimybę realizuoja tik iš dalies.

Asociacijos „Transeksa“ duomenys rodo prastą transporto priemonių techninę būklę pirmosios apžiūros metu. 2025 m. duomenimis, iš pirmo karto techninę apžiūrą praėjusių transporto priemonių dalis procentais pagal klases pasiskirstė taip: M1 klasės – 54,7; M₂ – 42,9; M₃ – 55,2; N₁ – 55,1; N₂ – 48,1; N₃ – 57,8; O₁ ir O₂ – 73,2; O₃ ir O₄ – 61,9; L – 70,2. Pastebima ydinga tendencija, jog vairuotojai techninės apžiūros centrus naudoja kaip diagnostikos priemonę. Užuoat tinkamai paruošę transporto priemonę apžiūrai, savininkai atvyksta tikėdamiesi sužinoti defektus, o juos šalina tik gavę neigiamą išvadą. Tokia praktika ne tik dirbtinai didina eiles techninės apžiūros stotyse, bet ir patvirtina, kad didelė dalis transporto priemonių eisme dalyvauja turėdamos didelių ar net pavojingų trūkumų iki pat apžiūros momento.

3.7. Dėl dviratininkų matomumo, vairuotojų sveikatos tikrinimo ir draudimo vairuoti esant neblaiviam ar apsvaigusiam nuo psichiką veikiančių medžiagų.

Įstatymo 17 straipsnio 2 dalis nustato, kad „<...> dviračio gale turi būti raudonas šviesos atšvaitas arba raudonas šviesos žibintas, iš abiejų šonų – oranžiniai šviesos atšvaitai, pritvirtinti prie ratų stipinų <...>“. Be to, šioje dalyje yra nustatyta, kad „važiuojant keliu tamsioju paros metu arba kai blogas matomumas, dviračio priekyje turi degti baltas šviesos žibintas, o gale – raudonas šviesos žibintas <...>“. Įstatyme nėra numatyta galimybė dviračio matomumui iš šono užtikrinti ir vietoj įprastų atšvaitų naudoti šviesą atspindinčius elementus ant ratų šonų (padangų ar ratlankių), nors atsižvelgiant į naujų medžiagų savybes ir technologijų pažangą tokių priemonių atsiranda vis daugiau. Nemaža dalis į rinką patenkančių dviračių nėra skirti važinėti keliais arba tamsiu paros metu, todėl neturi įrengtų tam tikromis sąlygomis reikalaujamų naudoti žibintų. Paprastai tokie dviračiai būna pažymėti tik atitinkamais atšvaitais. Taip pat Įstatymo 17 straipsnio 2 dalyje yra nustatyta, kad „važiuodamas važiuojamąja kelio dalimi, dviračio vairuotojas privalo dėvėti ryškiaspalvę liemenę su šviesą atspindinčiais elementais arba dviračio priekyje turi degti baltas šviesos žibintas, o gale – raudonas šviesos žibintas.“ Taigi, reikalavimas dviratininkui dėvėti ryškiaspalvę liemenę su šviesą atspindinčiais elementais ir įjungti dviratyje atitinkamus žibintus taikomas tik važiuojant važiuojamąja kelio dalimi ir netaikomas važiuojant kelkraščiu, nors kelkraštis ribojasi su važiuojamąja kelio dalimi ir motorinėms transporto priemonėms leidžiama tam tikrais atvejais įvažiuoti į šią kelio dalį. Todėl yra rizika, kad motorinės transporto priemonės vairuotojas, įvažiuodamas į kelkraštį arba išvažiuodamas iš šalutinio kelio į pagrindinį kelią, gali nepastebėti kelkraščiu važiuojančio dviračio.

Pagal Įstatymo 13 straipsnio 1 dalies nuostatas draudimas vairuoti esant neblaiviam, apsvaigusiam nuo psichiką veikiančių medžiagų taikomas ne visiems vairuotojams, o tik motorinę transporto priemonę, traktorių ar savaeigę mašiną vairuojantiems asmenims. Tokiems vairuotojams ANK 422 straipsnyje yra numatytos atitinkamos sankcijos. Kita vertus, ANK 428 straipsnio 7 dalis taip pat numato sankciją neblaiviams asmenims, kurie vairuoja dviračius, motorinius dviračius, elektrines mikrojūdumo priemones, vadelioja ar joja. Pagal Įstatymo 2 straipsnio 92 dalį vairuotojas suprantamas kaip asmuo, vairuojantis transporto priemonę. Vairuotojams prilyginami asmenys, dalyvaujantys eisme pagal šiame įstatyme nustatytus papildomus reikalavimus (vadeliotojai, raiteliai, asmenys, varantys keliu gyvulius ar paukščius), taip pat asmenys, kurie moko vairuoti.

Įstatymo 13 straipsnio 18 dalis nustato prievolę motorinių transporto priemonių ir jų junginių su priekaba vairuotojams tikrintis sveikatą Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos nustatytu periodiškumu, tokio reikalavimo nėra traktorių arba savaeigių mašinų vairuotojams. Pažymėtina, kad Vairuotojų sveikatos tikrinimo reikalavimų ir tvarkos aprašo⁵ 1 punkte nustatyta, kad „vairuotojų sveikatos tikrinimo tikslas – nustatyti, ar tikrinamo asmens sveikatos būklė atitinka minimalias sveikatos tinkamumo normas, taikomas asmenims, siekiantiems vairuoti ir vairuojantiems atitinkamos kategorijos motorines transporto priemones arba jų junginius su priekaba ir (ar) *traktorius, savaeiges mašinas ir mechanizmus*.“

Šiais pakeitimais siekiama padidinti pažeidžiamiausių eismo dalyvių saugumą įteisinant modernias matomumo priemones, taip pat užtikrinti teisinį nuoseklumą vienodinant reikalavimus visų transporto priemonių vairuotojų sveikatos patikrai bei atsakomybei už vairavimą esant neblaiviam.

3.8. Dėl naujų įgaliojimų suteikimo viešajai įstaigai Transporto kompetencijų agentūrai.

Įstatymo 10 straipsnio 1 dalies 1 punkte, be kita ko, nustatyta, kad, užtikrindama eismo saugumą, Susisiekimo ministerija arba jos įgaliotos institucijos tvirtina dokumentus, nustatančius eismo organizavimo reikalavimus ir tvarką. Vadovaujantis šia nuostata, susisiekimo ministras yra numatęs patvirtinti Darbo vietų keliuose aptvėrimo reikalavimų ir tvarkos aprašą⁶, kuriame bus nustatyti eismo organizavimo darbo vietose keliuose reikalavimai ir tvarka, darbo vietų keliuose aptvėrimo reikalavimai ir tvarka, darbo vietų keliuose planavimo bei kontrolės reikalavimai ir tvarka, specialieji kelio ženklų įrengimo, vertikaliojo ir horizontaliojo ženklinimo darbo vietose keliuose įrengimo reikalavimai, t. y. bendrieji darbo vietų keliuose aptvėrimo schemų (tipinių ir individualiųjų) rengimo reikalavimai. Planuojama, kad viešojo įstaiga Transporto kompetencijų agentūra, pagal susisiekimo ministro patvirtintą Darbo vietų keliuose aptvėrimo reikalavimų ir tvarkos aprašą, kuriame numatytos bendrosios schemų rengimo nuostatos, suderinusi su Susisiekimo ministerija, parengs ir tvirtins darbo vietų keliuose aptvėrimo tipines schemas. Šios schemas nebus privalomos kelio darbus vykdančioms įmonėms, o bus šabloninės schemas, skirtos naudotojų patogumui ir pagreitinančios organizacinius procesus.

Įstatymo 11 straipsnio 1 dalis nustato, kad „saugias eismo sąlygas valstybinės reikšmės keliuose užtikrinančių eismo saugumo priemonių įgyvendinimą koordinuoja Susisiekimo ministerija arba jos įgaliota viešojo įstaiga Transporto kompetencijų agentūra <...>“. Viešojo įstaiga Transporto kompetencijų agentūra pagal šios įstaigos įstatus, be kita ko, atlieka valstybinės reikšmės kelių būklės ir eismo tyrimus, valstybinės reikšmės kelių saugos patikrinimus, kelių saugos valdymą, eismo įvykių ir avaringų vietų analizę ir stebėseną, teikia pasiūlymus dėl valstybinės reikšmės kelių plėtros modernizavimo veiklos užtikrinimo ir eismo saugumo programų rengimo, taip pat atlieka planuojamų valstybinės reikšmės kelių teisimo statybos ir rekonstrukcijos

⁵ Vairuotojų sveikatos tikrinimo reikalavimų ir tvarkos aprašas, patvirtintas Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministro 2008 m. spalio 10 d. įsakymu Nr. V-973 „Dėl profilaktinių sveikatos tikrinimų sveikatos priežiūros įstaigose“.

⁶ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymo „Dėl Darbo vietų keliuose aptvėrimo reikalavimų ir tvarkos aprašo patvirtinimo“ projektas.

projekto analizę ir prieš projektinę analizę, t. y. kompetentinga ir turinti patirties saugaus eismo užtikrinimo srityje įstaiga.

Šiuo metu viešojo įstaiga Transporto kompetencijų agentūra, vykdydama Įstatymo 10 straipsnio 12 dalies 1–3 punktuose nustatytas funkcijas (atlikti eismo saugumo rodiklių stebėseną ir analizę, eismo įvykių tyrimus kelių infrastruktūros saugumo požiūriu, tvarkyti eismo įvykių duomenis, atlikti jų stebėseną ir statistinę analizę), remiasi eismo įvykių informacinės sistemos duomenimis. Tačiau praktikoje susiduriama su neišsamiais duomenimis ir kliūtimis juos patikslinti. Pirminius eismo įvykių duomenis surenka ir eismo įvykių informacinėje sistemoje užfiksuoja policijos pareigūnai. Pasitaiko atvejų, kai su eismo įvykiu susiję asmenys įvykiu metu nurodo nepatyrę sužalojimų, tačiau vėliau, pablogėjus sveikatos būklei, kreipiasi į gydymo įstaigas arba draudikus dėl žalos atlyginimo. Šie duomenys apie eismo įvykių dalyvavusių asmenų sužalojimus, jų mastą į eismo įvykių informacinę sistemą nepatenka. Siekdama šiuos duomenis gauti ar patikrinti, viešojo įstaiga Transporto kompetencijų agentūra priversta kreiptis į kitus duomenų tvarkytojus (VĮ Registrų centrą, Lietuvos Respublikos transporto priemonių draudikų biurą), tačiau dažnai susiduria su sunkumais dėl asmens duomenų apsaugos aspektų.

Pažymėtina, kad įstatymo projekte siūloma aiškiai įtvirtinti Transporto kompetencijų agentūros teisę rinkti informaciją apie kelių techninę būklę, eismo organizavimą ir saugumą, įskaitant teisę atlikti fotografavimą ir filmavimą. Tokia teisė yra būtina efektyviam pavestų funkcijų – kelių infrastruktūros ir eismo saugumo priežiūros bei kontrolės – įgyvendinimui.

Atsižvelgiant į tai, kad vykdant nurodytas funkcijas gali būti atsitiktinai užfiksuojami asmens duomenys (pvz., transporto priemonių valstybiniai numeriai, asmenų atvaizdai), projekte papildomai įtvirtinamas šių duomenų tvarkymo tikslas – kelių techninės būklės, eismo organizavimo ir saugumo priežiūros galimų pažeidimų nustatymas ir fiksavimas. Tokiu būdu įstatymo lygmeniu nustatomas aiškus ir konkretus asmens duomenų tvarkymo tikslas, atitinkantis 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/679 5 straipsnio 1 dalies b punkte įtvirtintą tikslo apribojimo principą ir 6 straipsnio 1 dalies e punktą dėl duomenų tvarkymo teisėtumo vykdant viešojo intereso užduotį. Duomenų saugojimo terminai, techninės ir organizacinės apsaugos priemonės, prieigos teisės ir konkretūs tvarkymo procesai pagal nusistovėjusią teisėkūros praktiką bus nustatomi duomenų valdytojo vidaus dokumentuose, užtikrinant Reglamento (ES) 2016/679 reikalavimų laikymąsi.

3.9. Dėl elektrinės mikrojudumo priemonės taikomų teisinių kriterijų patikslinimo.

Įstatymo 2 straipsnio 31¹ dalyje yra įtvirtinta elektrinės mikrojudumo priemonės sąvoka, kuri nustato aiškius požymius, pagal kuriuos transporto priemonė yra priskiriama elektrinei mikrojudumo priemonei – tai yra vienam asmeniui važiuoti skirta elektra varoma transporto priemonė, kurios didžiausioji naudingoji galia ne didesnė kaip 1 kW, didžiausiasis projektinis greitis ne didesnis kaip 25 km/h, o sėdimosios vietos, jeigu ji įrengta, atskaitos taško aukštis ne didesnis kaip 540 mm.

Įstatymo 17¹ straipsnio 5 dalyje ir 25 straipsnio 12 dalyje nustatyta, kad transporto priemonės, savo konstrukcija panašios į elektrines mikrojudumo priemones ar motorinius dviračius, tačiau viršijančios jiems nustatytas galios ir greičio technines charakteristikas, viešajame eisme gali dalyvauti tik atlikus motorinėms transporto priemonėms privalomas procedūras. Atitinkamai, tokių priemonių pardavėjai privalo raštu informuoti pirkėją apie galimybę teisėtai dalyvauti viešajame eisme.

Šios Įstatymo 17¹ straipsnio 5 dalies ir 25 straipsnio 12 dalies nuostatos išryškina teisinį nenuoseklumą: dabartinė minėtų nuostatų redakcija susieja transporto priemonės klasifikavimą tik su dviem parametrais (galia ir greičiu), nors Įstatyme įtvirtinta elektrinės mikrojudumo priemonės sąvoka numato daugiau būtinų požymių (sėdimosios vietos aukščio ribojimą bei asmenų skaičių).

Pastaruoju metu policija vis dažniau fiksuoja atvejus, kai dviračių ir pėsčiųjų infrastruktūra važiuoja automobilio kėbulą turinčios transporto priemonės, kurių variklio galios ir transporto priemonės greičio techninės charakteristikos atitinka elektrinių mikrojudumo priemonių charakteristikas, tačiau dėl didelės masės (200–300 kg) jos gali išvystyti gana didelę kinetinę

energiją net ir važiuodamos sąlyginai nedideliu 25 km/h greičiu, o tai kelia realų pavojų aplinkiniams eismo dalyviams.

3.10. Dėl sąvokų tikslinimo, terminijos derinimo ir kitų techninio pobūdžio pakeitimų.

Pakeitus akcinės bendrovės „Lietuvos automobilių kelių direkcija“ pavadinimą į akcinę bendrovę „Via Lietuva“, Įstatyme liko senas šios įmonės pavadinimas. Pagal Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 4 straipsnio 2 dalį akcinė bendrovė „Via Lietuva“ yra valstybinės reikšmės kelių valdytoja.

Įstatymo sąvokose ir nuostatuose yra naudojami terminai „neįgaliojo vežimėlis“ arba „neįgalus asmuo“, kai naujos redakcijos Lietuvos Respublikos neįgalųjų socialinės integracijos įstatyme, įsigaliojusiam 2024 m. sausio 1 d., naudojama sąvoka „asmuo su negalia“. Keičiant Lietuvos Respublikos neįgalųjų socialinės integracijos įstatymą, jo aiškinamajame rašte buvo konstatuota, kad asmenims su negalia atstovaujančios nevyriausybinių organizacijų dažnai išreiškia nuogastavimus, kad sąvoka „neįgalusis“ yra diskriminacinė. Žodis „neįgalusis“ suponuoja, kad asmuo yra kitoks, ne viską gali ar ne viską turi, lyginant su kitais asmenimis. Todėl sąvoka „asmuo su negalia“ arba „negalią turintis asmuo“ yra teisingesnė, priimtinesnė ir taiklesnė nei sąvoka „neįgalusis“. Pagal Įstatymo sąvoką „neįgaliojo vežimėlis“ suprantamas kaip neįgaliojo judumo priemonė su ratais. Šiuolaikinė technologijų pažanga leidžia vietoj ratų naudoti įvairias vikšrines pavaras, kas, tikėtina, ateityje gali būti panaudota ir minėtų vežimėlių gamyboje.

Paprastai eismo saugumą reglamentuojančiuose teisės aktuose veiksmas „tempti“ siejamas su prie motorinės transporto priemonės prikabintos priekabos tempimu, o veiksmas „vilkti“ – su kitos transporto priemonės vilkimu standžia arba lanksčia vilktimi. Įstatyme įtvirtintose sąvokose „automobilis“ ir „traktorius“, be kita ko, nustatyta, kad automobilis – motorinė transporto priemonė, skirta važiuoti keliu, kroviniams ir (ar) keleiviams vežti arba kitoms transporto priemonėms vilkti, o traktorius – ratinė arba vikšrinė transporto priemonė, kurios pagrindinė paskirtis – traukti, vilkti, stumti, vežti žemės ir miškų ūkio techniką arba vilkti priekabas. Šiuo atveju sąvokos „automobilis“ apibrėžtyje nėra tiesiogiai nustatyta galimybė tempti priekabas, o sąvokos „traktorius“ apibrėžtyje žodis „vilkti“ susietas su žodžiu „priekaba“, kas yra ne visai tikslu. Analogiškas netikslumas yra Įstatymo 17 straipsnio 4 dalies 7 punkto nuostatoje, kuri nustato, kad dviračių vairuotojams draudžiama vilkti kitas transporto priemones, išskyrus tam skirtas priekabas, t. y. vilkimo veiksmas susiejamas ne tik su kitomis transporto priemonėmis, bet ir su priekabomis.

Lietuvos Respublikos kelių įstatyme įtvirtinta sąvoka „kelias“ nurodo, kad kelias yra inžinerinis statinys, skirtas transporto priemonių ir pėsčiųjų eismui. Kelio elementai yra šie: žemės sankasa, važiuojamoji dalis, kelkraščiai, skiriamoji juosta, kelio grioviai ir kitos vandens nuleidimo sistemos, sankryžos, autobusų sustojimo aikštelės, poilsio aikštelės, pėsčiųjų ir dviračių takai, kelio statiniai, techninės eismo reguliavimo priemonės, želdiniai, esantys kelio juostoje, kelio oro sąlygų stebėjimo ir transporto eismo apskaitos, apšvietimo ir kiti įrenginiai su šių elementų užimama žeme. Kelių eismo taisyklėse⁷ įtvirtintoje sąvokoje „kelias“ nustatyta, kad tai yra eismui skirta ir naudojama žemės arba statinio paviršiaus juosta per visą jos plotį, įskaitant važiuojamąją kelio dalį, sankryžas, šaligatvius, kelkraščius, pėsčiųjų ir dviračių takus, skiriamąsias kelio juostas. Taigi, tiek pagal Lietuvos Respublikos kelių įstatymą, tiek pagal Kelių eismo taisykles dviračių takas suprantamas kaip kelio elementas arba jo dalis. Tačiau Įstatyme įtvirtintoje sąvokoje „dviračių takas“, be kita ko, nustatyta, kad tai yra dviračių, motorinių dviračių ir elektrinių mikrojudumo priemonių eismui skirtas kelias arba kelio dalis, ir tai gali būti klaidingai suprantama, kad tam tikrais atvejais dviračių takas gali būti atskiru keliu, o tai prieštarautų tam, kas nustatyta Lietuvos Respublikos kelių įstatyme ir Kelių eismo taisyklėse.

Įstatymo sąvokoje „greitkelis“ nustatyta, kad tai yra motorinių transporto priemonių eismui skirtas kelio ženklų „automobilių kelias“ pažymėtas kelias, į kurį įvažiuojama tik per skirtingo lygio, žiedines ar reguliuojamas sankryžas. Pagal Įstatymo sąvokos „motorinė transporto priemonė“

⁷ Kelių eismo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“.

apibrėžtį, motorinė transporto priemonė yra variklį turinti transporto priemonė, išskyrus skirtas judėti ne keliais bėgines transporto priemones, traktorius ir savaeiges mašinas, ir neapima priekabų. Todėl vertinant pažodžiui sąvokos „greitkelis“ apibrėžtį, galima būtų manyti, kad greitkeliais negali važiuoti motorinių transporto priemonių junginiai su priekabomis, o tai neatitinka tikrovės, nelogiška ir netikslu teisinio reguliavimo aspektu.

Įstatymo 13 straipsnio 5-8, 14 ir 18 dalių nuostatuose yra naudojama žodžių junginiai „motorinės transporto priemonės ir (ar) priekabos <...> vairuotojas“. Kadangi vairuotojas priekabos nevairuoja, o vairuoja tik pačią motorinę transporto priemonę, minėtasis šiuo metu naudojamas žodžių junginys šiam procesui apibūdinti yra netikslus.

Įstatymo 12 straipsnio 7 dalis nustato, kad „eismo dalyviai, sudarę ar pastebėję kliūtį kelyje, sukėlę ar pastebėję jame pavojų, privalo šią kliūtį ar pavojų pašalinti, o negalėdami to padaryti, – pranešti policijai ar kelio savininkui, pažymėti kliūtį ar pavojingą vietą ir visais įmanomais būdais įspėti apie kliūtį ar pavojų kitus eismo dalyvius“. Siekdamas užtikrinti kitų eismo dalyvių saugumą, asmuo, sudaręs ar pastebėjęs pavojų kelyje ir negalėdamas jo pašalinti, pirmiau turėtų pažymėti kliūtį ar pavojingą vietą ir visais įmanomais būdais įspėti apie kliūtį ar pavojų kitus eismo dalyvius, ir tik tai atlikęs turėtų apie tai pranešti policijai ar kelio savininkui.

Įstatymo 10 straipsnio 11 dalies 6 punkte ir šio straipsnio 12 dalies 5 punkte atitinkamai nustatyta, kad užtikrindama eismo saugumą, akcinė bendrovė „Lietuvos automobilių kelių direkcija“ (dabar akcinė bendrovė „Via Lietuva“) įgyvendina Valstybinėje eismo saugumo programoje nustatytas priemones, o viešoji įstaiga Transporto kompetencijų agentūra teikia Susisiekimo ministerijai pasiūlymus dėl Valstybinės eismo saugumo programos rengimo. Pasikeitus strateginio planavimo principams, nebėliko Vyriausybės tvirtinamos Valstybinės eismo saugumo programos, o reikalingos eismo saugumo užtikrinimo priemonės dabar numatomos suinteresuotų ministerijų plėtos programose arba strateginiuose veiklos planuose.

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

4.1. Dėl techninių patikrinimų kelyje reglamentavimo tobulinimo ir komercinių traktorių išsamesnio techninio patikrinimo savivaldybėse

Įstatymo 2 straipsnio 71 dalyje siūloma numatyti, kad techninių patikrinimų keliuose metu esant poreikiui komercinių traktorių išsamesnis techninis patikrinimas būtų atliekamas vadovaujantis savivaldybės tarybos patvirtinta tvarka nustatytoje savivaldybės vietoje, t. y. toje pačioje vietoje, kur paprastai yra atliekama šių traktorių periodinė (privalomoji) techninė apžiūra. Šie pakeitimai leis aiškiai atriboti traktorių išsamesnį techninį patikrinimą nuo keleivinių ir krovininių automobilių ir jų priekabų (M₂, M₃, N₂, N₃, O₃, O₄ klasių transporto priemonių) patikros ir taip bus išlaikytas sistemiškumas, todėl visos procedūros, susijusios su bet kokia traktorių technine apžiūra (tiek periodine (privalomąja) technine apžiūra, tiek išsamesniu techniniu patikrinimu), išliktų ir toliau savivaldybių žinioje, o M₂, M₃, N₂, N₃, O₃, O₄ klasių transporto priemonių privalomoji techninė apžiūra ir išsamesnis techninis patikrinimas būtų atliekamas techninės apžiūros įmonėse. Taip pat Įstatymo nuostatos būtų suderintos su Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatymo 7 straipsnio 25 dalimi, kuri numato, kad traktorių, savaeigių ir žemės ūkio mašinų bei jų priekabų registravimas ir techninė priežiūra yra viena iš valstybės perduotų savivaldybėms funkcijų.

Įstatymo 33 straipsnio 2 dalį siūloma papildyti, kad draudimas toliau važiuoti ir registracijos dokumentų paėmimas taip pat būtų taikomas komerciniams traktoriams, jeigu patikrinimo kelyje metu nustatomi dideli ir (ar) pavojingi trūkumai, susiję su krovinio išdėstymu ir (ar) jo pritvirtinimu, kol jie nebus pašalinti. Tokiu būdu būtų aišku, kad komerciniams traktoriams taikomos tokios pačios patikrinimų kelyje procedūros, kaip ir keleiviniams ar krovininiams automobiliams ir jų priekaboms, t. y. atsirastų daugiau teisinio aiškumo.

Įstatymo 33 straipsnio 3 dalyje siūloma vietoj kategoriško reikalavimo laikinai paimti transporto priemonės registracijos dokumentus, kai yra nustatyti dideli ir (ar) pavojingi techninės būklės trūkumai ir kol jie nėra pašalinti, numatyti, kad šie dokumentai gali būti laikinai paimami atsižvelgiant į tai, kad šiuo metu tikrinantys pareigūnai jau turi prieigą prie CTADB ir gali joje

daryti atitinkamus įrašus apie Lietuvoje registruotų M₂, M₃, N₂, N₃, O₃, O₄ klasių transporto priemonių privalomąją techninę būklę. Šis pakeitimas leistų tam tikrais atvejais, kai yra galimybė per susijusias informacines sistemas ar duomenų bazes sustabdyti leidimą transporto priemonei dalyvauti viešajame eisme, atsisakyti privalomai paimti transporto priemonės registracijos dokumentą ir tuo pačiu efektyviai išnaudoti informacinius ir energetinius išteklius. Energetiniai ištekliai būtų taupomi, nes vairuotojui nereikėtų vyksti atsiimti minėtų dokumentų.

4.2. Dėl sąvokų „keturratis“, „lengvasis keturratis“, „mopedas“, „motociklas“ ir „triratis“ apibrėžčių patikslinimo

SEAKĮ projektu siūloma patikslinti Įstatymo 2 straipsnio 29, 30, 33, 34 ir 88 dalyse atitinkamai įtvirtintų sąvokų „keturratis“, „lengvasis keturratis“, „mopedas“, „motociklas“ ir „triratis“ apibrėžtis. Siekiama, kad jose nustatytos pagrindinės transporto priemonių techninės charakteristikos (didžiausias projektinis greitis, variklio galia, masė ar kiti konstrukciniai ypatumai) ir variklio galiai apibūdinti naudojami terminai atitiktų Reglamente (ES) Nr. 168/2013 nustatytas charakteristikas bei terminus. Siūloma pasirinkti mišrų būdą, t. y. sąvokų apibrėžtyse nurodyti tik esmines technines charakteristikas, apibūdinančias transporto priemonės klasę, o dėl atitikties kitoms charakteristikoms pateikti nuorodą į Reglamentą (ES) Nr. 168/2013. Šiais pakeitimais būtų užtikrintas Įstatymo ir Reglamento (ES) Nr. 168/2013 nuostatų suderinamumas bei teisinis aiškumas, klasifikuojant transporto priemones ir nustatant, kokios kategorijos vairuotojo pažymėjimas reikalingas konkrečiai transporto priemonei.

4.3. Dėl draudimo vairuotojams naudotis mobiliojo ryšio priemonėmis nuostatų patikslinimo

SEAKĮ projektu siūloma papildyti Įstatymo 13 straipsnio 13 dalies nuostatas dėl draudimo vairuotojams naudotis mobiliojo ryšio priemonėmis, pateikiant konkretų, tačiau nebaigtinį tokių įrenginių sąrašą: telefonu, planšete, išmaniuoju laikrodžiu, elektronine knygų skaitykle ir kt.

Draudimas naudotis mobiliojo ryšio priemonėmis nebūtų taikomas subjektams (pavyzdžiui, vairuotojų egzaminuotojams, statutiniams valstybės tarnautojams, greitosios medicinos pagalbos darbuotojams ir pan.), vykdančioms valstybės pavestas funkcijas.

4.4. Dėl reikalavimų techninės apžiūros kontrolieriams sušvelninimo

SEAKĮ projektu siūloma pakeisti 29¹ straipsnio 1 dalies 6 punktą ir numatyti, kad techninės apžiūros kontrolierius privalo turėti teisę vairuoti B kategorijos transporto priemonę, taip pat teisę vairuoti tikrinamos transporto priemonės kategoriją, jeigu privalomosios techninės apžiūros metu techninės apžiūros kontrolierius vairuos tikrinamą transporto priemonę. Šis pakeitimas leis sudaryti palankesnes sąlygas patekti į darbo rinką asmenims, kurie norėtų dirbti techninės apžiūros kontrolieriais.

4.5. Dėl CTADB duomenų teikimo ir gavimo paslaugų įkainių

SEAKĮ projektu siūloma Įstatymo 29 straipsnį papildyti 11 dalimi, kurioje numatyti, kad CTADB duomenų teikimo ir gavimo įkainius CTADB naudotojams, išskyrus Įstatymo nustatytus atvejus, kai CTADB duomenys teikiami neatlygintinai, tvirtintų LTSA. Taip pat siūloma Įstatyme nustatyti, kad šie įkainiai turi būti ekonomiškai pagrįsti, padengti paslaugų sąnaudas ir užtikrinti reikiamą paslaugų kokybę. Šis pakeitimas leistų nustatyti aiškų ir pagrįstą CTADB duomenų teikimo ir gavimo paslaugų įkainių mechanizmą.

4.6. Dėl privalomosios transporto priemonių techninės apžiūros galiojimo panaikinimo

SEAKĮ projektu siūloma patikslinti 29 straipsnio 2 dalies nuostatas ir papildyti šį straipsnį naujomis 1¹ ir 11 dalimis, numatant, kad paaiškėjus aplinkybėms, kad privalomoji techninė apžiūra buvo atlikta pažeidžiant nustatytus privalomosios techninės apžiūros atlikimo tvarkos reikalavimus arba atliekant techninės apžiūros įmonės vertinimą dėl akreditavimo šio įstatymo 29 straipsnio 4 dalyje nurodytam standartui buvo nustatyta neatitiktis, kurios pašalinimui reikalingas išduotos privalomosios techninės apžiūros ataskaitos taisymas arba anuliavimas dėl galimai klaidingo kontrolės rezultato, techninės apžiūros įmonė būtų įpareigota nedelsiant informuoti transporto priemonės valdytoją (savininką) apie tai, kad jo valdomą transporto priemonę gali kelti arba kelia grėsmę eismo saugumui, gali daryti arba daro kenksmingą (neigiamą) poveikį aplinkai, taip pat

numatant pareigą transporto priemonės valdytojui (savininkui) per 1 mėnesį nuo pranešimo gavimo dienos pateikti tokią transporto priemonę neeilinei privalomajai techninei apžiūrai, o to nepadarius, laikyti anksčiau išduotus privalomosios techninės apžiūros dokumentus negaliojančiais. Išlaidas, susijusias su tokios neeilinės apžiūros atlikimu, turėtų padengti privalomosios techninės apžiūros ataskaitą išdavusi techninės apžiūros įmonė.

SEAKI projekto 25 straipsnio 7 dalies 5 punkte siūloma išplėsti sąrašą asmenų, turinčių teisę Susisiekimo ministerijos ar jos įgaliotos institucijos nustatyta tvarka panaikinti motorinių transporto priemonių ir (ar) priekabų privalomosios techninės apžiūros dokumentų galiojimą. Šią teisę siūloma suteikti techninės apžiūros kontrolieriams, kai privalomosios apžiūros metu transporto priemonei nustatomas bent vienas pavojingas trūkumas. Šis papildymas užtikrintų:

- efektyvų ES teisės įgyvendinimą, tinkamai realizuojant Direktyvos 2014/45/ES nuostatas dėl draudimo naudoti transporto priemones su pavojingais trūkumais viešajame eisme;
- eismo saugumo didinimą (transporto priemonės, keliančios tiesioginį pavojų žmonių gyvybei ar aplinkai, būtų nedelsiant eliminuojamos iš eismo dalyvių srauto);
- administracinių procesų optimizavimą (tikimasi, kad ši prevencinė priemonė skatins valdytojus atsakingiau paruošti transporto priemones apžiūrai, taip mažinant dirbtines eiles techninės apžiūros stotyse, kurios susidaro dėl transporto priemonių naudojimo „diagnostikos“ tikslais.

4.7. Dėl dviratininkų matomumo, vairuotojų sveikatos tikrinimo ir draudimo vairuoti esant neblaiviam ar apsvaigusiam nuo psichiką veikiančių medžiagų.

Įstatymo 17 straipsnio 2 dalis pakeičiama numatant, kad visais atvejais dviratis turi būti pažymėtas atitinkamais atšvaitais, o kaip alternatyva vietoj atšvaitų, tvirtinamų prie ratų stipinų, gali būti naudojami šviesą atspindintys elementai ant ratų šonų (padangų ar ratlankių). Dviratininkas privalėtų dėvėti ryškiaspalvę liemenę su šviesą atspindinčiais elementais ir įsijungti dviračiuose atitinkamus žibintus priekyje ir gale važiuodamas ne tik važiuojamąja kelio dalimi, bet ir kelkraščiu, kad būtų pagerintas jo matomumas kelyje.

Siūloma suderinant Įstatymo ir ANK nuostatas ir tuo tikslu Įstatymo 13 straipsnio 1 dalyje nustatyti, kad draudimas vairuoti esant neblaiviam, apsvaigusiam nuo psichiką veikiančių medžiagų būtų taikomas visų transporto priemonių, įskaitant dviračių, motorinių dviračių ir mikrojudumo priemonių, vairuotojams.

Įstatymo 13 straipsnio 18 dalyje nustatoma prievolė traktorių arba savaeigių mašinų vairuotojams, analogiškai kaip motorinių transporto priemonių ir jų junginių su priekabomis vairuotojams, tikrinti sveikatą Vyriausybės ar jos įgaliotos institucijos nustatytu periodiškumu.

4.8. Dėl įgaliojimų suteikimo viešajai įstaigai Transporto kompetencijų agentūrai.

Įstatymo 10 straipsnio 12 dalis papildoma naujais 12, 13 ir 14 punktais, konkretizuojančiais įgaliojimus ir teises viešajai įstaigai Transporto kompetencijų agentūrai ir atitinkamai nustatančiais, kad ši įstaiga teikia Susisiekimo ministerijai pasiūlymus dėl darbo vietų keliuose aptvėrimo reikalavimų, eismo jose organizavimo ir kelyje dirbančių transporto priemonių ženklavimo, suderinusi su Susisiekimo ministerija, tvirtina darbo vietų keliuose aptvėrimo tipines schemas, turi teisę rinkti informaciją apie kelių techninę būklę, eismo organizavimą ir saugumą, įskaitant teisę atlikti fotografavimą ir filmavimą. Taip pat patikslinamas minėtos dalies 3 punktas, suteikiant viešajai įstaigai Transporto kompetencijų agentūrai įgaliojimus eismo įvykių nagrinėjimo tikslais tvarkyti eismo įvykių duomenis, įskaitant asmens duomenis.

Įgaliojimų suteikimas viešajai įstaigai Transporto kompetencijų agentūrai leis turėti tikslesnius eismo įvykių duomenis, efektyviai išnaudoti įstaigos sukaupą ekspertinę patirtį rengiant darbo vietų keliuose aptvėrimo tipines schemas, taip užtikrinant vieningą, moksliniais tyrimais pagrįstą inžinerinių saugumo priemonių ir darbo vietų keliuose ženklavimo praktiką.

4.9. Dėl elektrinėms mikrojudumo priemonėms taikomų teisinių kriterijų patikslinimo.

Įstatymo 17¹ straipsnio 5 dalyje ir 25 straipsnio 12 dalyje įtvirtintuose nuostatuose siūloma išbraukti žodžius „galios ir greičio“, o sąvoką „elektrinė mikrojudumo priemonė“ papildyti kriterijumi, kad tai yra transporto priemonė, neturinčios automobiliams būdingo kėbulo, o L

kategorijos transporto priemonės (mopedai, motociklai, triračiai, keturračiai ir pan.) negali būti laikomos elektrinėmis mikrojūdumo priemonėmis.

Išbraukus šiuos perteklinius žodžius ir patikslinus minėtą sąvoką, būtų užtikrinta, kad visos transporto priemonės, neatitinkančios bet kurio sąvokos „elektrinė mikrojūdumo priemonė“ kriterijaus, būtų traktuojamos kaip motorinės transporto priemonės, taip užtikrinant eismo saugumą ir skaidresnį pirkėjų informavimą.

4.10. Dėl sąvokų tikslinimo, terminijos derinimo ir kitų techninio pobūdžio pakeitimų.

Įstatymo 1 straipsnio 2 dalyje, 6 straipsnio 1 punkte, 10 straipsnio 11 dalies pirmojoje pastraipoje, 11 straipsnio 1 ir šio straipsnio 7 dalies 6 punkte nurodytas pavadinimas akcinė bendrovė „Lietuvos automobilių kelių direkcija“ pakeičiamas į apibendrintą formuluotę „valstybinės reikšmės kelių valdytojas“.

Siekiant Įstatymo sąvokas ir nuostatas suderinti su Lietuvos Respublikos neįgaliųjų socialinės integracijos įstatymu, SEAKĮ projektu siūloma pripažinti netekusia galios 2 straipsnio 44² dalį, ir papildyti 2 straipsnį 1¹ dalimi, pakeisti 2 straipsnio 12, 31¹, 40 ir 49 dalis, 10 straipsnio 2 dalį, 13 straipsnio 17 dalį ir 26 straipsnio 4 dalį ir juose vietoj žodžio „neįgalusis“ naudoti žodžius „asmuo su negalia“. Naujos sąvokos „asmens su negalia vežimėlis“ apibrėžtyje siūloma nekonkretizuoti ratinės pavaros, sudarant sąlygas naudoti universalesnes ir geriau individualius poreikius atliepiančias technologijas.

SEAKĮ projektu siūloma patikslinti 2 straipsnio 3 ir 73 dalyse, 17 straipsnio 4 dalies 7 punkte atitinkamai įtvirtintų sąvokų „automobilis“, „traktorius“ apibrėžtis ir nuostatas, susiejant tempimo veiksmą su priekabos, prikabinotos prie motorinės transporto priemonės ar traktoriaus, judėjimu, o vilkimo veiksmą – su motorinės transporto priemonės ar traktoriaus, prikabinėtų lanksčia arba standžia viltimi prie kitų transporto priemonių, judėjimu.

Siekiant aiškumo ir teisės aktų nuostatų nuoseklumo SEAKĮ projektu siūloma patikslinti 2 straipsnio 11 dalyje įtvirtintos sąvokos „dviračių takas“ apibrėžtį, kad ji būtų suderinta su sąvokomis „kelias“, įtvirtintomis Lietuvos Respublikos kelių įstatyme ir Kelių eismo taisyklėse.

SEAKĮ projektu siūloma patikslinti 2 straipsnio 22 dalyje įtvirtintos sąvokos „greitkelis“ apibrėžtį papildant ją žodžiais „ir jų junginių su priekabomis“, kad būtų aišku, jog greitkeliai skirti važiuoti ne tik motorinėms transporto priemonėms, bet ir jų junginiams su priekabomis. Taip pat analogišku žodžių junginiu siūloma patikslinti Įstatymo 13 straipsnio 5-8, 14 ir 18 dalių nuostatas, kad būtų aišku, jog vairuotojas vairuoja ne pačias priekabas, o motorinių transporto priemonių (traktorių, savaeigių mašinų) junginius su priekabomis.

Siekiant užtikrinti eismo saugumą, Įstatymo 12 straipsnio 7 dalyje keičiamas veiksmų, kuriuos turėtų atlikti asmuo, sudaręs ar pastebėjęs pavojų kelyje ir negalėdamas jo pašalinti, eiliškumas – pirmiau asmuo turėtų pažymėti kliūtį ar pavojingą vietą ir visais įmanomais būdais įspėti apie kliūtį ar pavojų kitus eismo dalyvius, ir tik tai atlikęs turėtų apie tai pranešti policijai ar kelio savininkui.

Įstatymo 10 straipsnio 11 dalies 6 punkto ir šio straipsnio 12 dalies 5 punkto nuostatose nuoroda į Valstybinę eismo saugumo programą pakeičiama nuorodomis į nacionalines plėtros programas, tokiu būdu užtikrinant nuoseklumą ir suderinamumą su kitomis Įstatymo nuostatomis, kuriose naudojamos nuorodos į nacionalines plėtros programas, ir atitiktį strateginio planavimo principams.

5. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai (jeigu rengiant įstatymo projektą toks vertinimas turi būti atliktas ir jo rezultatai nepateikiami atskiru dokumentu). Galimos neigiamos priimto įstatymo pasekmės ir kokių priemonių reikėtų imtis, kad tokių pasekmių būtų išvengta

Priėmus SEAKĮ projektą neigiamų pasekmių nenumatoma. SEAKĮ projekto nuostatos neturės neigiamų pasekmių ekonomikai, socialinei aplinkai ar viešajam administravimui.

6. Kokią įtaką priimtas įstatymas turės kriminogeninei situacijai, korupcijai

Neigiamų pasekmių nenumatoma. SEAKĮ projektu siūlomi pakeitimai prisidės prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos 546 punkto dėl eismo saugumo užtikrinimo priemonių keliuose įgyvendinimo.

7. Kaip įstatymo įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai

Priėmus SEAKĮ projektą, tam tikra prasme būtų sudarytos palankesnės sąlygos verslui, nes transporto priemonės valdytojui (ūkio subjektui), panaikinus priežastis, dėl kurių buvo sustabdytas leidimas transporto priemonei dalyvauti viešajame eisme, ne visais atvejais reikėtų vykti atsiimti transporto priemonės registracijos dokumentų.

Sušvelninti reikalavimai techninės apžiūros kontrolieriams sudarys palankesnes sąlygas patekti į darbo rinką asmenims, kurie norėtų dirbti techninės apžiūros kontrolieriais. Techninės apžiūros įmonėms bus sudarytos palankesnės sąlygos įdarbinti tokius asmenis.

8. Ar įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams

SEAKĮ projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams.

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

Priėmus SEAKĮ projektą, nereikės priimti kitų įstatymų, jų keisti ar pripažinti netekusiais galios.

10. Ar įstatymo projektas parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos, Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų, o įstatymo projekto sąvokos ir jas įvardijantys terminai įvertinti Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka

SEAKĮ projektas parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos ir Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų. SEAKĮ projekte teikiamos sąvokos ir jų apibrėžtis bus įvertintos Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka.

11. Ar įstatymo projektas atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas ir Europos Sąjungos dokumentus

SEAKĮ projektas atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas, Europos Sąjungos teisei neprieštarauja.

12. Jeigu įstatymui įgyvendinti reikia įstatymo įgyvendinamųjų aktų, – kas ir kada juos turėtų parengti

Iki įstatymo įsigaliojimo Vyriausybė arba jos įgaliotos institucijos (įstaigos), taip pat kitos institucijos atitinkamai turės pakeisti (priimti):

1) M₂, M₃, N₂, N₃, O₃, O₄ klasių kelių transporto priemonių ir T_{1b}, T_{2b}, T_{3b}, T_{4.1b}, T_{4.2b}, T_{4.3b}, T₅ kategorijų ratinių traktorių techninių patikrinimų organizavimo Lietuvos Respublikos keliuose taisyklės, patvirtintas Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. balandžio 13 d. nutarimu Nr. 403 „Dėl M₂, M₃, N₂, N₃, O₃, O₄ klasių kelių transporto priemonių ir T_{1b}, T_{2b}, T_{3b}, T_{4.1b}, T_{4.2b}, T_{4.3b}, T₅ kategorijų ratinių traktorių techninių patikrinimų organizavimo Lietuvos Respublikos keliuose taisyklių patvirtinimo“ (projektą parengs Susisiekimo ministerija);

2) Priverstinio transporto priemonių nuvežimo ir uždraudimo toliau važiuoti tvarkos aprašą, patvirtintą Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2001 m. lapkričio 27 d. nutarimu Nr. 1426 „Dėl Priverstinio transporto priemonių nuvežimo ir uždraudimo toliau važiuoti tvarkos aprašo patvirtinimo“ (projektą parengs Vidaus reikalų ministerija);

3) Asmenų, siekiančių įgyti teisę atlikti privalomąją transporto priemonių techninę apžiūrą, ir techninės apžiūros kontrolierių žinių patikrinimo tvarkos aprašą, patvirtintą Lietuvos transporto saugos administracijos direktoriaus 2010 m. rugsėjo 10 d. įsakymu Nr. 2B-408 „Dėl Asmenų, siekiančių įgyti teisę atlikti privalomąją transporto priemonių techninę apžiūrą, ir techninės apžiūros kontrolierių žinių patikrinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“;

4) Reikalavimų įmonėms, atliekančioms motorinių transporto priemonių ir jų priekabų privalomąją techninę apžiūrą, ir teisės atlikti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų privalomąją techninę apžiūrą suteikimo, sustabdymo, sustabdymo panaikinimo ir šios teisės panaikinimo tvarkos aprašą, patvirtintą Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. spalio

6 d. įsakymu Nr. 3-375 „Dėl Reikalavimų įmonėms, atliekančioms motorinių transporto priemonių ir jų priekabų privalomąją techninę apžiūrą, ir teisės atlikti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų privalomąją techninę apžiūrą suteikimo, sustabdymo, sustabdymo panaikinimo ir šios teisės panaikinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

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

Įstatymui įgyvendinti papildomų valstybės ar savivaldybių biudžetų lėšų nereikės.

14. Įstatymo projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados

Rengiant SEAKĮ projektą specialistų vertinimų ir išvadų negauta.

15. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia šiam įstatymo projektui įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant Europos žodyno *Eurovoc* terminus, temas ir sritis

„Centralizuotoji techninės apžiūros duomenų bazė“, „dviratis“, „pavojingas trūkumas“, „privalomoji techninė apžiūra“, „ratinis traktorius“, „techninė priežiūra“, „techninės apžiūros kontrolierius“, „techninis patikrinimas kelyje“, „vežimas už atlygį“.

16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai

Nėra.