

LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ

NUTARIMAS

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS SAUGAUS EISMO AUTOMOBILIŲ KELIAIS
ĮSTATYMO NR. VIII-2043 2 ir 17¹ STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO
NR. XVP-233**

2025 m.

d. Nr.

Vilnius

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos Seimo statuto 138 straipsnio 3 dalimi ir atsižvelgdama į Lietuvos Respublikos Seimo valdybos 2025 m. balandžio 30 d. sprendimo Nr. SV-S-166 „Dėl įstatymų projektų išvadų“ 1.3 papunktį, Lietuvos Respublikos Vyriausybė n u t a r i a:

Nepritarti Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 2 ir 17¹ straipsnių pakeitimo įstatymo projektui Nr. XVP-233 (toliau – Įstatymo projektas) dėl šių priežasčių:

1. Įstatymo projekto 1 straipsniu keičiamo Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo (toliau – keičiamas įstatymas) 2 straipsnio 31¹ dalyje siūloma pakeisti sąvokos „elektrinė mikrojudumo priemonė“ apibrėžtį, padidinant maksimalų elektrinės mikrojudumo priemonės sėdimos vietos, jeigu ji įrengta, aukštį nuo 540 iki 800 mm. Įstatymo projekto aiškinamajame rašte nurodyta, kad „užtikrinant didesnę saugumą ir pritaikomumą, siektina pritaikyti teisės aktus prie naujų technologijų ir pasikeitusių aplinkybių“, tačiau nekonkretizuojama, kokios tos aplinkybės ir kokią įtaką sėdimosios vietos aukščio padidinimas turės eismo saugumo gerinimui. Pažymėtina, kad dėl šios priežasties Įstatymo projektas neatitinka teisėkūros tikslingumo ir efektyvumo principų, įtvirtintų Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo (toliau – TPI) 3 straipsnio 2 dalies 1 ir 5 punktuose, atitinkamai reiškiančių, kad teisės akto projektas turi būti rengiamas ir teisės aktas priimamas tik tuo atveju, kai siekiamų tikslų negalima pasiekti kitomis priemonėmis. Be to, rengiant teisės akto projektą turi būti įvertinamos visos galimos teisinio reguliavimo alternatyvos ir pasirenkama geriausia iš jų.

2. Pažymėtina, kad 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) taikomas visoms šio reglamento 4 straipsnyje ir I priede apibrėžtų dviračių ir triračių transporto priemonių ir keturračių kategorijoms, skirtoms važiuoti viešaisiais keliais, įskaitant motorinius dviračius, dviračius ir triračius mopedus, dviračius ir triračius motociklus, motociklus su priekabomis, lengvuosius ir sunkiuosius kelių kvadraciklus, lengvuosius ir sunkiuosius kvadramobilius. Pavyzdžiui, Reglamentas (ES) Nr. 168/2013 I priede nustatyta, kad L1e kategorijos transporto priemone laikytina lengvoji dviratė variklinė transporto priemonė, o L2e kategorijos – triratis mopedas, kurių, be kita ko, didžiausias projektinis greitis ≤ 45 km/h, o didžiausia nuolatinė vardinė arba naudingoji galia < 4 kW. Pagal Reglamentas (ES) Nr. 168/2013 2 straipsnio 2 dalies nuostatas šis reglamentas netaikomas, be kita ko, transporto priemonėms, kurių didžiausias projektinis greitis neviršija 6 km/h, taip pat transporto priemonėms, kuriose vairuotojui ar dviratininkui įrengta sėdimoji vieta, kurios taško R aukštis ≤ 540 mm L1e, L3e ir L4e kategorijų transporto priemonėse ir ≤ 400 mm L2e, L5e, L6e ir L7e kategorijų transporto priemonėse. Reglamentas (ES) Nr. 168/2013 6 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad „valstybės narės leidžia pateikti rinkai, registruoti arba pradėti eksploatuoti tik tokias transporto priemones, komponentus ir atskirus techninius mazgus, kurie atitinka šio reglamento reikalavimus“. Taigi, priėmus siūlymą pakeisti sąvokos „elektrinė mikrojudumo priemonė“ apibrėžtį, padidinant maksimalų elektrinių mikrojudumo priemonių kategorijai priskiriamų elektra varomų transporto priemonių sėdimų vietų aukštį nuo 540 iki 800 mm, šios viršijančios sėdimos vietos aukščio 540 mm ribą transporto priemonės, atsižvelgiant į paminėtus jų kitus techninius parametrus, pakliūtų į

Reglamento (ES) Nr. 168/2013 taikymo sritį, kas iš esmės reikštų, kad tokios transporto priemonės gali būti tiekiamos rinkai, pradėtos eksploatuoti tik tuo atveju, jeigu kartu su jomis pateikiamas galiojantis atitinkamas atitikties liudijimas. Reglamento (ES) Nr. 168/2013 9 straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad „gamintojai užtikrina, kad, kai jų transporto priemonės, sistemos, komponentai ar atskiri techniniai mazgai pateikiami rinkai ar pradedami eksploatuoti, jie būtų pagaminti ir patvirtinti pagal šiame reglamente ir deleguotuosiuose ir įgyvendinimo aktuose, priimtuose pagal šį reglamentą, nustatytus reikalavimus“. Tai neatitiktų TPI 3 straipsnio 2 dalies 2 punkte įtvirtinto teisėkūros proporcingumo principo, nes padidintų administracinę naštą gamintojams ir ūkio subjektams, prekiaujantiems elektrinėmis mikrojudumo priemonėmis, sumažintų šių transporto priemonių patrauklumą, kadangi iš esmės dėl patekimo į rinką reikalavimų, nustatytų Reglamente (ES) Nr. 168/2013, jas prilygintų motorinėms transporto priemonėms, kurioms keliami aukštesni funkcinės ir konstrukcinės saugos reikalavimai.

3. Įstatymo projekto 2 straipsniu keičiamo įstatymo 17¹ straipsnio 3 dalimi ir 4 dalies pakeitimu atitinkamai siūloma leisti elektrinių mikrojudumo priemonių, išskyrus elektrinių paspirtukų, elektrinių riedlenčių, elektrinių balansinių vienračių, riedžių, vairuotojams važiuoti per pėsčiųjų perėjas, neviršijant 6 km/h greičio ir panaikinti absoliutų draudimą elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojams važiuoti per pėsčiųjų perėjas.

VšĮ Transporto kompetencijų agentūros surinkti eismo įvykių statistiniai duomenys rodo, kad nuo 2020-2024 m. kasmet kildavo vidutiniškai apie 29 eismo įvykius pėsčiųjų perėjose, kuriose sunkiai nukentėdavo vidutiniškai 3 per ją važiuavę elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojai. 2023 m. nustatytas žuvęs elektrinės mikrojudumo priemonės vairuotojas, važiuęs per pėsčiųjų perėją. Nurodyti eismo įvykiai, kurių metu nukentėjo elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojai, įvyko nepaisant teisės aktuose nustatyto draudimo važiuoti per pėsčiųjų perėjas.

Keičiamo įstatymo 2 straipsnio 50 dalyje nustatyta, kad „Pėsčiųjų perėja – *pėsčiųjų perėjimo per kelią vieta*, pažymėta nurodomaisiais kelio ženklais „Pėsčiųjų perėja“ ir ženklinimo linijomis arba tik kelio ženklais „Pėsčiųjų perėja“ <...>“. Pėsčiųjų perėja yra išskirtinai pėstiesiems numatytas eismo organizavimo elementas, kuriame įprastai eismo dalyviai juda pėsčiomis, pėsčiųjų judėjimo greičiu. Vaikai mokyklose mokomi pereiti gatvę tik saugiausiose vietose t. y. pėsčiųjų perėjose. Pėsčiųjų perėja ypatingai jautri vieta eismo saugumo prasme, kadangi pėsčiųjų perėjos prieigose susikongreguoja didelis pėsčiųjų, dviračių, elektrinių mikrojudumo priemonių ir kitų transporto priemonių kiekis. Pėstieji, siekdami saugiai pereiti per pėsčiųjų perėją, turi atlikti daug veiksmų (įsitikinti, kad saugu įžengti į pėsčiųjų perėją, stebėti transporto priemones, vedamus vaikus, aplinką ir t.t.) per trumpą laiką, nesitikint papildomų grėsmių, kurios galėtų kilti, leidus eismą aptariamomis mikrojudumo priemonėmis, nors ir apribojant jų važiavimą per pėsčiųjų perėją greitį. Todėl, vadovaujantis keičiamo įstatymo 4 straipsnyje nustatytais eismo saugumo užtikrinimo principais, kurie nustato valstybės pareigą sudaryti saugias ir vienodas visiems eismo dalyviams dalyvavimo eisme sąlygas, skirtingas eismo dalyvių grupes ir jų srautus būtina atskirti. Be to, elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojų, dviračių ir motorinių dviračių vairuotojų eismui per važiuojamąją kelio dalį (nenulipus nuo transporto priemonės) organizuoti yra specialiai skirtas ir Kelių eismo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ (toliau – Kelių eismo taisyklės) 3 priedo 1.14 papunktyje nustatytas horizontalusis ženklinimas – dviračių pervaža – dvi lygiagrečios linijos, sudarytos iš kvadratų, žyminčios vietą, kur dviračių takas, dviračių juosta kerta važiuojamąją dalį. Esamas teisinis reglamentavimas leidžia dviratininkams ir elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojams kirsti važiuojamąją dalį nenulipant nuo transporto priemonės važiuojant per dviračių pervažą, taip apsaugant pėsčiuosius (vaikus, vyresnio amžiaus žmones, asmenis su negalia, su vaikų vežimėliais ir kt.), sudaro patogias sąlygas elektrinių mikrojudumo priemonių eismui, o dviračių pervažos ženklinimas informuoja automobilių vairuotojus apie dviračių tako tęsinį, kuris kerta važiuojamąją dalį.

Pažymėtina, kad, siekiant užtikrinti pėsčiųjų eismo saugą pėsčiųjų perėjoje (padidinto pavojaus kelio vietoje) ir dviratininkų, motorinių dviračių ir elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojų saugumą jiems kertant važiuojamąją kelio dalį, keičiamo įstatymo 17¹ straipsnio 4 dalies 5 punkte yra nustatyta, jog elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojams draudžiama važiuoti per

pėsčiųjų perėjas, o Kelių eismo taisyklių 64.9 papunktyje nustatyta, kad dviračių vairuotojams draudžiama kirsti važiuojamąją dalį važiuojant pėsčiųjų perėjomis. Panaikinus draudimą važiuoti per pėsčiųjų perėją kiltų rizika eismo saugumui. Taigi siūlomas reguliavimas neužtikrina keičiamo įstatymo 4 straipsnyje nustatytų eismo saugumo užtikrinimo principų, numatančių asmens, visuomenės ir valstybės interesų derinimą užtikrinant saugų eismą, valstybės pareigą sudaryti saugias ir vienodas visiems eismo dalyviams dalyvavimo eisme sąlygas ir užtikrinti eismo dalyvių sveikatą ir gyvybę.

4. Įstatymo projekto aiškinamajame rašte, be kita ko, konstatuojama, kad elektrinės mikrojudumo priemonės dažnai naudojamos vyresnio amžiaus, judėjimo problemų turinčių žmonių ar asmenų su negalia. Taip pat teigiama, kad priėmus Įstatymo projektu siūlomus pakeitimus minėti žmonės galėtų savarankiškai judėti, būtų pagerintos elektrinių mikrojudumo priemonių naudojimo galimybės ir tuo pat metu nenukentėtų eismo saugumas.

Pažymėtina, kad keičiamo įstatymo 2 straipsnio 49 dalyje nustatyta, kad pėsčiuoju, taip pat laikomas asmuo, važiuojantis asmens su negalia (neįgaliųjų) vežimėliu. Lietuvos Respublikos asmens su negalia teisių apsaugos pagrindų įstatymo (toliau – ANTAPI) 2 straipsnio 19 dalyje yra apibrėžta sąvoka „Techninės pagalbos priemonė – asmeniui su negalia skirtas standartinis ar specialus gaminys (įskaitant įtaisus, įrangą, programinę įrangą), padedantis kompensuoti, sumažinti organizmo funkcijų sutrikimus, veiklos ar dalyvavimo visuomeniniame gyvenime galimybių apribojimus arba jų išvengti“, kuri pagal to paties įstatymo 26 straipsnio 1 dalį be regos, klausos, komunikacijos ir sensorikos techninės pagalbos priemonių, taip pat apima judėjimo priemones. Vadovaujantis ANTAPI 22 straipsnio 1 dalies 4 punkte įtvirtinta nuostata, kuria nustatoma teisė gauti asmens su negalia automobilio statymo kortelę tam tikrai asmenų grupei – „asmenys, kuriems nustatytas 30–55 procentų dalyvavimo lygis ir kurie <...> dėl ligos sukeltos negalios nuolat naudojami techninėmis judėjimo pagalbos priemonėmis: vežimėliu, skirtu asmeniui su negalia, ar <...>“, vežimėlis, skirtas asmeniui su negalia, taip pat laikytinas technine judėjimo pagalbos priemone. Be to, pagal ANTAPI 26 straipsnio 2 dalį, techninės pagalbos priemonių poreikis gali būti nustatomas asmeniui su negalia, asmeniui po ūmios traumos ir (ar) ligos ir (ar) turinčiam judesio raidos sutrikimų, pensinio amžiaus asmeniui. Pažymėtina, kad elektra varomų techninės judėjimo pagalbos priemonių pavyzdžiai yra paskelbti biudžetinės įstaigos „Techninės pagalbos priemonių centras“ interneto svetainėje (<https://tppc.lrv.lt/lt/apie-priemones/technines-pagalbos-priemoniu-katalogas/>). Tokių transporto priemonių didžiausias projektinis greitis dažnai neviršija 8 km/h, kuris artimas pėsčiojo judėjimo greičiui ir yra saugus naudoti pėstiesiems pritaikyta infrastruktūra.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, pasirinktos keičiamo įstatymo 2 straipsnio 31¹ dalies pakeitimo reguliavimo priemonės, siekiant atliepti vyresnio amžiaus, judėjimo problemų turinčių žmonių ar asmenų su negalia poreikius, yra netinkamos ir perteklinės.

Ministras Pirmininkas

Susisiekimo ministras