

**LIETUVOS RESPUBLIKOS SAUGAUS EISMO AUTOMOBILIŲ KELIAIS
ĮSTATYMO NR. VIII-2043 2 IR 17¹ STRAIPSNIŲ PAKEITIMO ĮSTATYMO
PROJEKTO
AIŠKINAMASIS RAŠTAS**

1. Įstatymo projekto rengimą paskatinusios priežastys, parengto projekto tikslai ir uždaviniai.

Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo nr. VIII-2043 2 ir 17¹ straipsnių pakeitimą paskatino paruošti visuomenės susidomėjimas dėl galimybės naudotis elektrinėmis mikrojudumo priemonėmis. Visuomenėje plačiai diskutuojama apie elektrinius motorolerius, kurių galia ne didesnė nei 1 Kw, apie jų sėdimosios vietos aukštį bei galimybę teisėtai vežti keleivį. Žinoma, kad šios priemonės dažnai naudojamos senjorų ir neįgaliųjų asmenų.

Iš kitos pusės elektrinės mikrojudumo priemonės, tokios kaip elektrinis paspirtukas, elektrinė riedlentė, elektrinis balansinis vienratis, riedis ir panašiai, tapo labai populiarios ir plačiai naudojamos visuomenėje.

Sutinkant, kad šios priemonės siūlo patogų, greitą ir ekologišką būdą judėti miesto teritorijose, ypač ten, kur transporto kamščiai ar ribotas viešojo transporto pasiekiamumas. Užtikrinant didesnę saugumą ir pritaikomumą, siektina pritaikyti teisės aktus prie naujų technologijų ir pasikeitusių aplinkybių. Tai leistų geriau reguliuoti tokių priemonių naudojimą miestuose, sumažinti nelaimingų atsitikimų riziką ir užtikrinti tinkamą jų integraciją į viešąjį transportą bei bendrą eismo infrastruktūrą.

Šiuo įstatymo projektu siūloma atsižvelgiant į sparčiai tobulėjančias technologijas ir plėtėjantį elektrinio mikrojudumo priemonių pasirinkimą, siektina padidinti ne didesnės kaip 1 kW ir ne didesnio kaip 25 km/h greičio elektrinio mikrojudumo priemonės projektinį sėdimosios vietos aukštį iki 800 mm. Taip pat atliekant pilnavertės priemonės funkciją, elektrinių mikrojudumo priemonių, išskyrus, elektrinių paspirtukų, elektrinių riedlenčių, elektrinių balansinių vienračių, riedžių, vairuotojams leisti važiuoti per pėsčiųjų perėjas neviršijant 6 km/h greičio. Šio įstatymo straipsnių pakeitimo įstatymo priėmimas pagerintų mikrojudumo priemonių naudojimo galimybes.

2. Įstatymo projekto iniciatoriai (institucija, asmenys ar piliečių įgalioti atstovai) ir rengėjai.

Įstatymo projektą inicijavo ir parengė Lietuvos Respublikos Seimo narys Viktoras Fiodorovas.

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

Šiuo metu galiojančiame Saugaus eismo automobilių keliais įstatyme numatyta, kad sėdimosios vietos, jeigu ji įrengta, atskaitos taško aukštis ne didesnis kaip 540 mm ir elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojams draudžiama važiuoti per pėsčiųjų perėjas.

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

Siūloma papildyti Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2 straipsnio 31¹ dalį ir ją pateikti taip:

Elektrinė mikrojūdumo priemonė – vienam asmeniui važiuoti skirta elektra varoma transporto priemonė (elektrinis paspirtukas, elektrinė riedlentė, elektrinis balansinis vienratis, riedis ir pan.), 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 800 mm. Neįgaliųjų vežimėliai prie elektrinių mikrojūdumo priemonių nepriskiriami.

Taip pat įstatymo 17¹ straipsnio 3 ir 4 dalį ir ją išdėstyti taip:

3. Važiudami dviračių taku, elektrinių mikrojūdumo priemonių vairuotojai privalo važiuoti kuo arčiau šio tako (jiems skirtos tako dalies) dešiniojo krašto. Jeigu važiuojant pėsčiųjų ir dviračių eismui skirtu taku ar šaligatviu ženklavimo linijomis (baltu dviračio simboliu) yra paženklinta dviračių eismui skirta šio tako ar šaligatvio dalis, elektrinių mikrojūdumo priemonių vairuotojai privalo važiuoti tik ja ir kuo arčiau jos dešiniojo krašto. Elektrinių mikrojūdumo priemonių, išskyrus elektrinių paspirtukų, elektrinių riedlenčių, elektrinių balansinių vienračių, riedžių, vairuotojams leista važiuoti per pėsčiųjų perėjas neviršijant 6 km/h greičiu. Elektrinių mikrojūdumo priemonių vairuotojai privalo nekelti pavojaus pėstiesiems ir viešojo eismo dalyviams.

4. Elektrinių mikrojūdumo priemonių vairuotojams draudžiama:

- 1) važiuoti šaligatviais, išskyrus 2 straipsnio 67 dalyje nurodytą atvejį;
- 2) važiuoti pėsčiųjų takais;
- 3) važiuoti važiuojamąja kelio dalimi, išskyrus KET nustatytus atvejus;
- 4) važiuoti automagistralėmis ir greitkeliais;
- 5) vežti keleivius;
- 6) kirsti kelią tam nepritaikytose vietose;
- 7) važiuoti nelaikant bent viena ranka vairo, jeigu jis įrengtas;
- 8) vežti, vilkti ar stumti krovinius, kurie trukdo važiuoti arba kelia pavojų kitiems eismo dalyviams;
- 9) kad jų elektrinė mikrojūdumo priemonė būtų velkama kitos transporto priemonės;
- 10) savo elektrine mikrojūdumo priemone vilkti kitą transporto priemonę;
- 11) važiuoti įsikibus į kitą transporto priemonę;
- 12) važiuoti didesniu kaip 20 km/h greičiu, o važiuojant pėsčiųjų ir dviračių eismui skirtu taku, kelkraščiu arba šaligatviu pro pat pėsčiąjį – didesniu kaip 7 km/h greičiu.

Priėmus šį įstatymo pakeitimo įstatymą būtų pagerintos mikrojūdumo priemonių naudojimo galimybės.

Elektrinės transporto priemonės pritaikytos vyresnio amžiaus ir/arba judėjimo problemų turintiems žmonėms. Priėmus šį įstatymo pakeitimo įstatymą būtų pagerintos mikrojūdumo priemonių naudojimo galimybės anksčiau minėti žmonės galėtų savarankiškai judėti ir tuo pat

metu nenukentėtų eismo saugumas. Būtų skatinamas ekologiškas judėjimas.

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.

Neigiamų pasekmių nenumatoma.

6. Kokią įtaką įstatymas turės kriminogeninei situacijai, korupcijai.

Įstatymo projektas nesusijęs su įtaka kriminogeninei situacijai, korupcijai.

7. Kaip įstatymo įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai.

Neturės.

8. Ar Įstatymo projektas neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams?

Neprieštarauja.

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

Reikia keisti Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymą ir jį lydinčius poįstatyminius teisės aktus.

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

Įstatymo projektas parengtas laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos, Teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų, įstatymo projekto sąvokos ir jas įvardijantys terminai atitinka visas teisės aktų nuostatas.

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

Įstatymo projektas neprieštarauja Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatoms ir Europos Sąjungos dokumentams.

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

Lietuvos Respublikos Vyriausybė.

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).

Papildomų biudžeto lėšų neprireiks.

14. Įstatymo projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados.

Nėra.

15. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia šiam projektui įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant Europos žodyno „Eurovoc“ terminus, temas bei sritis.

Reikšminiai projektų žodžiai: “Elektrinė mikrojudumo priemonė”

16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai.

Nėra.

Teikia

Seimo narys

Viktoras Fiodorovas