

**LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO „DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS SAUGAUS EISMO
AUTOMOBILIŲ KELIAIS ĮSTATYMO NR. VIII-2043 2 STRAIPSNIO PAKEITIMO IR ĮSTATYMO PAPILDYMO 17¹
STRAIPSNIU ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XIVP-1508, LIETUVOS RESPUBLIKOS SAUGAUS EISMO AUTOMOBILIŲ
KELIAIS ĮSTATYMO NR. VIII-2043 2 STRAIPSNIO PAKEITIMO IR ĮSTATYMO PAPILDYMO 17¹ STRAIPSNIU
ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XIVP-1645 IR LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ
KODEKSO 428 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XIVP-1646“ PROJEKTO
DERINIMO PAŽYMA**

Institucijos pavadinimas, rašto data ir numeris	Pastabos ir pasiūlymai	Argumentai, kodėl neatsižvelgta arba tik iš dalies atsižvelgta į pastabas ir pasiūlymus
Teisingumo ministerijos 2022 m. birželio 15 d. raštas Nr. (1.6Mr) 2T-947	5. Atsižvelgiant į tai, kad rinkoje yra parduodamos ir tokios transporto priemonės kaip <i>elektriniai balansiniai vienaračiai, elektrinės riedlentės siūlytina Nutarimo projekto 1.2 p. siūlomą mikromobilumo priemonės sąvokos redakciją skliaustuose papildyti ir šiomis transporto priemonėmis arba iš viso atsisakyti skliaustuose pateikiamų pavyzdžių, kurių baigtinio sąrašo nėra galimybės nurodyti dėl nuolat kintančios mikromobilumo priemonių pasiūlos rinkoje</i> . Tačiau atkreiptinas dėmesys į tai, kad elektriniai balansiniai vienaračiai, kitos triratės arba keturratės elektrinės transporto priemonės gali išvystyti ir didesnę nei 25 km/h greitį (net iki 100 km/h), tokiu atveju <i>neaišku, kokiai transporto priemonei jos turėtų būti priskiriamos (atitinkamai ir kokie reikalavimai joms taikomi)</i> , nes pagal Įstatymo 2 str. 33 d. pateiktą mopedo sąvoką galinčios išvystyti didesnę nei 25 km/h greitį elektrinės transporto priemonės, priešingai nei mikromobilumo priemonės, negalėtų būti laikomos mopedais, kurie apibrėžiami kaip <i>dviratės</i> motorinės transporto priemonės. Todėl <i>Nutarimo projekte siūlytina Seimui pasiūlyti reglamentavimą, apimančią ir galingesnes arba galinčias išvystyti didesnę greitį nei mikromobilumo priemonės transporto priemones.</i>	Atsižvelgta iš dalies. Sąvokos „mikromobilumo priemonė“ apibrėžtis patikslinta pagal pasiūlymą. Dėl pastaboje paminėtų <i>elektrinių balansinių vienračių, kitų triračių arba keturračių elektrinių transporto priemonių, kurios gali išvystyti didesnę nei 25 km/h greitį (net iki 100 km/h)</i> , atkreiptinas dėmesys į tai, kad elektra varomai transporto priemonei, kuri viršija mikromobilumo priemonės technines charakteristikas (didžiausią naudingąją galią 1 kW arba didžiausiąjį projekcinį greitį 25 km/h), būtų leidžiama dalyvauti viešajame eisme, jeigu šiai transporto priemonei būtų atliktos motorinėms transporto priemonėms privalomos procedūros (tipo patvirtinimas, atitikties įvertinimas, registracija), o nurodytos transporto priemonės vairuotojas vykdytų Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 13 straipsnio 5 dalies reikalavimus. Nutarimo projektas papildytas šia nuostata (atsižvelgiant į išvados 3-ią ir 5-tą pastabas). Pažymėtina, kad išvardyti reikalavimai gyvybiškai svarbūs, siekiant užtikrinti eismo saugumą, todėl neatitikus šių reikalavimų nėra ir negali

	<p>6. Atkreiptinas dėmesys, kad Nutarimo projekto 1.2 p. siūlomoje koreguoti mikromobilumo priemonės sąvokoje nurodytas didžiausias projektinis greitis formuluojamas kaip greitis „ne didesnis kaip 25 km/h“. Tuo tarpu Įstatymo 2 str. 33 d. nurodytas mopedo greitis „ne mažesnis kaip 25 km/h“. Atsižvelgiant į tai, <i>lieka neaišku, kuriai transporto priemonei (mikromobilumo ar mopedui) reikėtų priskirti transporto priemonę, kurios didžiausias projektinis greitis lygus 25 km/h, nes abi greičio techninių reikalavimų formuluotės, vartojamos tiek apibrėžiant mikromobilumo priemonę, tiek mopedą, apima 25 km/h.</i></p> <p>Taip pat, atsižvelgiant į tai, kad Įstatymo 2 str. 33 d. pateiktos mopedo sąvokos apibrėžtis suformuluota taip, jog mopedu laikytina transporto priemonė, atitinkanti visus jai šioje apibrėžtyje numatytus reikalavimus (dviratė, motorinė, didžiausiasis projektinis greitis ne mažesnis kaip 25 km/h ir ne didesnis kaip 45 km/h, variklio darbinis tūris ne didesnis kaip 50 cm³, didžiausioji naudingoji galia ne didesnė kaip 4 kW), <i>lieka neaišku, kokia transporto priemone laikytina priemonė, kurios vienas iš techninių parametrų viršytų mikromobilumo techninius parametrus, t. y., kurių projektinė galia didesnė nei mikromobilumo priemonės (Projektu Nr. XIVP-1645 siūlomas 0,5 kW arba Nutarimo projektu siūlomas 1 kW) arba kurios projektinis greitis didesnis nei 25 km/h. Atsižvelgiant į tai, siūlytina Nutarimo projektu ištaisyti šias galimas teisinio reglamentavimo spragas.</i></p> <p>8. Nutarimo projekto 1.7 p. teikiamuose siūlymuose dėl Projekto XIVP-1645 17¹ straipsnio 2 dalies, šios dalies trečiame sakinyje siūlant įrašyti žodį „keliu“, <i>lieka neaišku, kokie reikalavimai taikomi mikromobilumo priemonės vairuotojui tamsiuoju paros metu arba kai blogas matomumas, šiai priemonei važiuojant dviračių taku, pėsčiųjų ir dviračių taku, dviračių juosta, o KET nustatytais atvejais – kelkraščiu, šaligatviu arba važiuojamąja kelio dalimi</i> (Nutarimo projekto 1.1 p. siūlomas 17¹ straipsnio 3</p>	<p>būti galimybių dalyvauti viešajame eisme.</p> <p>Atsižvelgta iš dalies.</p> <p>Sąvokos „mopedas“ apibrėžtis patikslinta pagal pasiūlymą.</p> <p>Dėl pastaboje pateikto klausimo „neaišku, kokia transporto priemone laikytina priemonė, kurios vienas iš techninių parametrų viršytų mikromobilumo techninius parametrus, t. y., kurių projektinė galia didesnė nei mikromobilumo priemonės (Projektu Nr. XIVP-1645 siūlomas 0,5 kW arba Nutarimo projektu siūlomas 1 kW) arba kurios projektinis greitis didesnis nei 25 km/h“ paaiškiname, kad jeigu transporto priemonės galia viršytų 1 kW, o greitis neviršytų 25 km/h, ši transporto priemonė būtų neklasifikuojama nei kaip mikromobilumo priemonė, nei kaip mopedas, nes neatitiktų nė vienos sąvokos apibrėžties techninių charakteristikų. Pažymėtina, kad transporto priemonės gamintojas turi užtikrinti, kad jo pagamintos priemonės galėtų būti klasifikuojamos ir galėtų būti priskirtos prie atitinkamos transporto priemonės rūšies (klasės). Taip pat paaiškiname, kad jeigu transporto priemonės galia neviršytų 1 kW, o greitis viršytų 25 km/h, ši transporto priemonė būtų klasifikuojama kaip mopedas.</p> <p>Neatsižvelgta.</p> <p>Pagal Kelių eismo taisyklių 3.7 papunktį „kelias – eismui skirta ir naudojama žemės arba statinio paviršiaus juosta per visą jos plotį, <u>įskaitant važiuojamąją kelio dalį</u> (toliau – važiuojamoji dalis), sankryžas, <u>šaligatvius, kelkraščius, pėsčiųjų ir dviračių takus</u>, skiriamąsias kelio juostas“. Tai reiškia, kad siūlomas reikalavimas „važiuojant keliu tamsiuoju paros metu arba kai blogas matomumas,</p>
--	--	---

	<p>dalies papildymas). Atsižvelgiant į tai, siūlytina patikslinti siūlomą reglamentavimą taip, kad vienareikšmiškai būtų aišku, kokie reikalavimai taikomi mikromobilumo priemonės vairuotojams, važiuojantiems tamsiuoju paros metu arba kai blogas matomumas, nepriklausomai nuo to, ar vairuotojas šia transporto priemone važiuoja keliu, ar kitose leistinose vietose.</p>	<p>mikromobilumo priemonės priekyje turi degti baltas šviesos žibintas, o gale – raudonas šviesos žibintas, mikromobilumo priemonės vairuotojas privalo dėvėti ryškiaspalvę liemenę su šviesą atspindinčiais elementais“ bus taikomas visame kelyje, t. y. visuose kelio elementuose.</p>
	<p>9. Nutarimo projekto 1.8 p. nurodyta, kad „Siekiant sumažinti mikromobilumo priemonių vairuotojų traumų skaičių ir jų sunkumą, taip pat atsižvelgiant į Europos Sąjungos valstybių narių gerąją patirtį, siūloma Saugaus eismo automobilių keliais įstatymu apriboti mikromobilumo priemonių maksimalų važiavimo greitį iki 20 km/h.“ Manytina, kad tokie argumentai dėl greičio apribojimo iki 20 km/h yra nepakankami, <i>nes neaišku į kokių Europos Sąjungos valstybių narių gerąją patirtį atsižvelgiama ir kokia ta patirtis (gal yra kokie tyrimai ar palyginimai, kaip skiriasi traumų skaičius Europos Sąjungos šalyse, kur nustatytas greitis 25 km/h ir kur 20 km/h).</i> Taip pat toks siūlomas draudimas mikromobilumo priemonių vairuotojams važiuoti didesniu kaip 20 km/h greičiu <i>gali būti painus šių priemonių vairuotojams</i>, nes mikromobilumo priemonės sąvokos apibrėžime paliekamas didžiausias projektinis greitis 25 km/h., o <i>tokio draudimo laikymosi kontrolė gali tapti iššūkiu teisėsaugos institucijoms. Todėl siūlytina įvertinti Nutarimo projekto 1.8 p. siūlomų greičio apribojimų mikromobilumo priemonėmis iki 20 km/h pagrįstumą ir reikalingumą, atsižvelgiant į aukščiau nurodytus aspektus.</i></p>	<p>Atsižvelgta iš dalies. Nutarimo projekto 1.8 papunktis papildytas nukreipimu į SEAKĮ projekto Nr. XIVP-1508 ir SEAKĮ projekto Nr. XIVP-1645 aiškinamuosiuose raštuose nurodytus statistinius duomenis apie mikromobilumo priemonių vairuotojų traumų skaičių. Taip pat sukonkretinta Europos Sąjungos valstybių narių geroji patirtis ribojant mikromobilumo priemonių maksimalų greitį iki 20 km/h, nes nuo 20 km/h greičio ribos padidėja tikimybė, kad eismo įvykyje mikromobilumo priemonės vairuotojas patirs sunkių traumų (nurodyta studija). Dėl išvadoje pateiktos nuomonės, kad „siūlomas draudimas mikromobilumo priemonių vairuotojams važiuoti didesniu kaip 20 km/h greičiu <i>gali būti painus šių priemonių vairuotojams</i>, nes mikromobilumo priemonės sąvokos apibrėžime paliekamas didžiausias projektinis greitis 25 km/h, o <i>tokio draudimo laikymosi kontrolė gali tapti iššūkiu teisėsaugos institucijoms</i>“, pažymėtina, kad sąvokos „mikromobilumo priemonė“ apibrėžtyje nurodomas transporto priemonės didžiausias projektinis greitis, o Nutarimo projekto 1.8 papunktyje siūloma nustatyti draudimą „važiuoti didesniu kaip 20 km/h greičiu“, t. y. siūloma įtvirtinti maksimaliai leistiną važiavimo greitį. Taip pat pažymime, kad teisėsaugos institucijos nepateikė pastabos, kad siūlomas reglamentavimas gali tapti iššūkiu.</p>