

LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ

NUTARIMAS

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS SAUGAUS EISMO AUTOMOBILIŲ KELIAIS ĮSTATYMO NR. VIII-2043 2 STRAIPSNIO PAKEITIMO IR ĮSTATYMO PAPILDYMO 17<sup>1</sup> STRAIPSNIU ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XIVP-1508, LIETUVOS RESPUBLIKOS SAUGAUS EISMO AUTOMOBILIŲ KELIAIS ĮSTATYMO NR. VIII-2043 2 STRAIPSNIO PAKEITIMO IR ĮSTATYMO PAPILDYMO 17<sup>1</sup> STRAIPSNIU ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XIVP-1645 IR LIETUVOS RESPUBLIKOS ADMINISTRACINIŲ NUSIŽENGIMŲ KODEKSO 428 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XIVP-1646**

2022 m.

d. Nr.

Vilnius

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos Seimo statuto 138 straipsnio 3 dalimi ir atsižvelgdama į Lietuvos Respublikos Seimo valdybos 2022 m. birželio 2 d. sprendimo Nr. SV-S-540 „Dėl įstatymų projektų išvadų“ 1.2–1.4 papunkčius, Lietuvos Respublikos Vyriausybė n u t a r i a:

1. Iš esmės pritarti Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 2 straipsnio pakeitimo ir Įstatymo papildymo 17<sup>1</sup> straipsniu įstatymo projektui Nr. XIVP-1508 (toliau – SEAKĮ projektas Nr. XIVP-1508) ir Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 2 straipsnio pakeitimo ir Įstatymo papildymo 17<sup>1</sup> straipsniu įstatymo projektui Nr. XIVP-1645 (toliau – SEAKĮ projektas Nr. XIVP-1645), kurių tikslas – įtvirtinti mikromobilumo priemonių (tarp jų ir elektrinių paspirtukų) sąvoką ir apibrėžti pagrindinius reikalavimus judėjimui šiomis transporto priemonėmis šalies keliais, tačiau, atsižvelgiant į tai, kad SEAKĮ projektu Nr. XIVP-1508 ir SEAKĮ projektu Nr. XIVP-1645 siūlomas naujas tos pačios srities reglamentavimas, pasiūlyti Lietuvos Respublikos Seimui sujungti nurodytus projektus, pagrindiniu projektu laikyti SEAKĮ projektą Nr. XIVP-1645 ir jį patobulinti pagal šias pastabas ir pasiūlymus:

1.1. 1991 m. lapkričio 20 d. Lietuvos Respublika prisijungė prie Kelių eismo konvencijos, pasirašytos 1968 m. lapkričio 8 d. Vienoje (toliau – Kelių eismo konvencija), ir prie Kelio ženklų ir signalų konvencijos, pasirašytos 1968 m. lapkričio 8 d. Vienoje (toliau – Kelio ženklų ir signalų konvencija), ir įsipareigojo užtikrinti, kad nacionalinės teisės aktų (pavyzdžiui, Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo, Kelių eismo taisyklių) nuostatos atitiktų abiejų konvencijų nuostatas. Sąvokos „dviračių takas“ ir „dviračių juosta“ įtvirtintos Kelių eismo konvencijoje ir Kelio ženklų ir signalų konvencijoje, šių sąvokų apibrėžtyse nurodyta, kad tai yra kelio infrastruktūros dalis, skirta dviračiams. Atsižvelgiant į tai, vietoj SEAKĮ projekte Nr. XIVP-1645 pasiūlyto sąvokų „dviračių takas“ ir „dviračių juosta“ apibrėžčių pakeitimo siūloma SEAKĮ projekto Nr. XIVP-1645 17<sup>1</sup> straipsnio 3 dalį papildyti nuostata, kurioje būtų nurodyta, kuria kelio infrastruktūros dalimi leidžiama važiuoti mikromobilumo priemonėmis, ir šią dalį išdėstyti taip:

„3. Dviračių taku mikromobilumo priemonėmis vairuotojas privalo važiuoti kuo arčiau tako (jiems skirtos tako dalies) dešiniojo krašto. Jeigu pėsčiųjų ir dviračių eismui skirtame take ar šaligatvyje ~~vairuojamosios dalies~~ ženklinimo linijomis (baltu dviračio simboliu) yra paženklinta dviračių eismui skirta tako (šaligatvio) dalis, **mikromobilumo priemonės** vairuotojas privalo važiuoti tik ja ir kuo arčiau jos dešiniojo krašto. Mikromobilumo priemonių vairuotojai privalo

nekelti pavojaus pėstiesiems. **Kiti eismo tvarkos reikalavimai mikromobilumo priemonių vairuotojams nustatyti KET.**“

1.2. Pagal dabar galiojančią Saugaus eismo automobilių keliais įstatymą elektrinis paspirtukas, kurio didžiausioji naudingoji galia ne didesnė kaip 1 kW ir kurio didžiausias projektinis greitis ne didesnis kaip 25 km/h, laikomas motoriniu dviračiu (Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2 straipsnio 40 dalis). Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos Aplinkos projektų valdymo agentūros 2022 m. gegužės 30 d. paskelbtoje informacijoje (<https://www.apva.lt/stabdomas-kvietimas-paspirtuku-ir-dviracių-kompensacijoms-gatvese-darniau-judes-dar-apie-10-tukst-gyventoju/>) nurodyta, kad „Lietuvos gatves papildys dar apie 24 000 vnt. elektrinių paspirtukų ir dviračių, daugiau kaip 5 000 vnt. elektrinių dviračių“. Šie elektriniai paspirtukai atitinka motorinio dviračio technines charakteristikas (iki 1 kW ir 25 km/h), todėl galima daryti išvadą, kad didžioji dalis pastaraisiais metais įsigytų vadinamųjų mikromobilumo priemonių (elektrinių paspirtukų ir kt.) buvo perkami orientuojantis į techninės charakteristikos parametrus, neviršijančius 1 kW ir 25 km/h. Sumažinus didžiausiąją naudingąją galią arba didžiausiąją projektinį greitį, visos mikromobilumo priemonės, nepatenkančios į naujai nustatytas technines charakteristikas (maksimali galia ir greitis), negalėtų teisėtai dalyvauti viešajame eisme, t. y. būtų iš jo pašalinti, o tai pažeistų asmenų, įsigijusių šias mikromobilumo priemones, teisėtus lūkesčius. Atsižvelgiant į tai, siūloma nemažinti mikromobilumo priemonės didžiausiosios naudingosios galios ir didžiausiojo projektinio greičio. Be to, siekiant apimti ne vien tik dvirates ir keturrates mikromobilumo priemones, bet ir kitą ratų skaičių turinčias mikromobilumo priemones, SEAKI projekte Nr. XIVP-1645 pateiktoje sąvokos „mikromobilumo priemonė“ apibrėžtyje siūloma atsisakyti nurodyti ratų skaičių. Nurodytoje apibrėžtyje taip pat siūloma atsisakyti perteklinio žodžio „motorinės“, nes nors mikromobilumo priemonė turi nedidelį ir negalingą variklį (įprastai – elektrinį), ji nelaikytina motorine transporto priemone, į kurios apibrėžtį įeina mopedai, motociklai, triračiai, visų rūšių keturračiai ir automobiliai pagal atitinkamas Saugaus eismo automobilių keliais įstatyme (2 straipsnio 3, 20, 29, 30, 33, 34, 88 dalys) įtvirtintų sąvokų apibrėžtis. Siekiant, kad viešajame eisme dalyvautų sertifikuotos dviratės, triratės ir keturratės transporto priemonės, kurios privalo atitikti 2013 m. sausio 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 168/2013 dėl dviračių ir triračių transporto priemonių bei keturračių patvirtinimo ir rinkos priežiūros nuostatas, o Lietuvos transporto saugos administracija galėtų tinkamai ir efektyviai vykdyti šių sertifikuotų transporto priemonių rinkos priežiūrą, siūlytina papildyti mikromobilumo priemonės sąvoką nuostata apie sėdimą vietą. Be to, sąvokos „mikromobilumo priemonė“ apibrėžtį reikėtų papildyti pagal analogiją su dviračio apibrėžtimi, kad neįgaliųjų vežimėliai prie mikromobilumo priemonių nepriskiriami. Atsižvelgiant į tai, siūloma ši mikromobilumo priemonės sąvokos redakcija:

„1931<sup>1</sup>. Mikromobilumo priemonės priemonė – elektra varoma varoma dviratė ar keturratė motorinės transporto priemonės priemonė (pavyzdžiui, elektrinis paspirtukas, elektra varomi varomas riedžiai riedis, riedlentė elektra varoma riedlentė, paspirtukai elektrinis balansinis vienratis ir pan.), skirtos skirta važiuoti vienam asmeniui, kurių kurios didžiausioji naudingoji galia neviršija 0,5 ne didesnė kaip 1 kW ir kurios didžiausias projektinis greitis ne didesnis nei kaip 25 km/h, o jeigu vairuotojui įrengta sėdimoji vieta, jos atskaitos taško aukštis turi būti ne didesnis kaip 540 mm. Neįgaliojo vežimėlis prie mikromobilumo priemonių nepriskiriamas.“

1.3. Atkreipti dėmesį, kad SEAKĮ projekte Nr. XIVP-1645 (2 straipsnio 33 dalies pakeitimas) pasiūlytas mopedo sąvokos apibrėžties papildymas, kad „mikromobilumo priemonės, kurių projektinė galia didesnė nei 0,5 kW, o projektinis greitis didesnis nei 25 km/h, laikomos mopedais“, netikslingas, nes transporto priemonė, viršijanti mikromobilumo priemonės parametrus (1 kW arba 25 km/h), galėtų būti priskirta ir klasifikuojama kaip mopedas arba motociklas, tačiau tik išskirtiniais atvejais, kai atitiktų reikalavimus: turi tipo patvirtinimo sertifikatą (angl. *Certificate of Conformity*), įrengtą sėdimą vietą, transporto priemonė neklasifikuojama kaip motorinis dviratis. Vietoj mopedo apibrėžties pildymo Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2 straipsnio 33 dalyje siūloma patikslinti didžiausiojo projekcinio greičio ribą ir mopedo sąvoką išdėstyti taip:

„33. Mopedas – dviratė motorinė transporto priemonė, kurios didžiausiasis projektinis greitis ~~ne mažesnis~~ **didesnis** kaip 25 km/h, bet ne didesnis kaip 45 km/h ir kurios variklio darbinis tūris ne didesnis kaip 50 cm<sup>3</sup> (esant vidaus degimo varikliui), o didžiausioji naudingoji galia ne didesnė kaip 4 kW (esant elektros varikliui), ar triratė motorinė transporto priemonė, kurios didžiausiasis projektinis greitis ~~ne mažesnis~~ **didesnis** kaip 25 km/h, bet ne didesnis kaip 45 km/h ir kurios variklio darbinis tūris ne didesnis kaip 50 cm<sup>3</sup> (esant kibirkštinio (priverstinio) uždegimo varikliui), didžiausioji naudingoji galia ne didesnė kaip 4 kW (esant kitokio tipo vidaus degimo varikliui), o didžiausioji naudingoji galia ne didesnė kaip 4 kW (esant elektros varikliui).“

Be to, Saugaus eismo automobilių keliais įstatyme būtina įtvirtinti draudimą dalyvauti viešajame eisme elektra varomoms transporto priemonėms, kurios viršija mikromobilumo priemonės technines charakteristikas (galingumą arba greitį). Paprastai šios elektra varomos transporto priemonės neturi tipo patvirtinimo sertifikato, todėl negali būti užregistruotos kaip mopedai arba motociklai, taigi negali dalyvauti viešajame eisme (nesvarbu, važiuojamojoje kelio dalyje, dviračių take ar šaligatvyje). Atsižvelgiant į tai, siūloma papildyti SEAKĮ projekto Nr. XIVP-1645 17<sup>1</sup> straipsnį 5 dalimi ir ją išdėstyti taip:

**„5. Elektra varomai transporto priemonei, kuri negali būti klasifikuojama kaip mikromobilumo priemonė, leidžiama dalyvauti viešajame eisme, jeigu šiai transporto priemonei atliktos motorinėms transporto priemonėms privalomos procedūros (tipo patvirtinimas, atitikties įvertinimas, registracija), o nurodytos transporto priemonės vairuotojas vykdo šio įstatymo 13 straipsnio 5 dalies reikalavimus.“**

1.4. Siekiant teisinio reglamentavimo aiškumo, į SEAKĮ projektu Nr. XIVP-1645 keičiamas sąvokų „pėsčiasis“ ir „šaligatvis“ apibrėžtis tikslinga įrašyti motorinį dviratį ir išdėstyti taip:

„5. Pakeisti 2 straipsnio 49 dalį ir ją išdėstyti taip:

„49. Pėsčiasis – asmuo, esantis kelyje ne transporto priemonėje, taip pat važiuojantis neįgaliųjų vežimėliu, riedučiais, riedlente, paspirtuku, vedantis dviratį, **motorinį dviratį**, mopedą, motociklą, mikromobilumo priemonę, traukiantis (stumiantis) rogutes, vaikišką ar kitokį vežimėlį. Pėsčiuoju nelaikomas kelyje dirbantis asmuo.“

6. Pakeisti 2 straipsnio 67 dalį ir ją išdėstyti taip:

„67. Šaligatvis – kelio dalis pėstiesiems prie važiuojamosios kelio dalies, atskirta arba neatskirta nuo jos. Šaligatvis gali būti naudojamas dviračių, **motorinių dviračių** ir mikromobilumo priemonių eismui KET nustatytais atvejais.“

1.5. Saugaus eismo automobilių keliais įstatyme atsiradus naujai sąvokai „mikromobilumo priemonė“ reikia pakeisti sąvoką „motorinis dviratis“, siekiant atskirti mikromobilumo priemonę nuo motorinio dviračio ir aiškiai nustatyti, kad pagal naują reglamentavimą motoriniu dviračiu bus

laikoma transporto priemonė, varoma ja važiuojančio asmens raumenų jėga, naudojant pedalus ar rankenas, kuri turi pagalbinį varytuvą. Atsižvelgiant į tai, siūloma pakeisti Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2 straipsnio 40 dalį ir ją išdėstyti taip:

„40. Motorinis dviratis – **ne mažiau kaip du ratus turinti** transporto priemonė, **varoma ja važiuojančio asmens raumenų jėga, naudojant pedalus ar rankenas**, kuri turi ~~ne mažiau kaip du ratus ir~~ **pagalbinį** vidaus degimo variklį ar elektros variklį, kurių didžiausioji naudingoji galia ne didesnė kaip 1 kW, ir kurios didžiausias projektinis greitis ne didesnis kaip 25 km/h. **Pagalbinis variklis nustoja veikti transporto priemonei pasiekus 25 km/h greitį. Neįgaliojo vežimėlis prie motorinių dviračių nepriskiriamas.**“

Be to, siekiant teisinio reglamentavimo aiškumo, Saugaus eismo automobilių keliais įstatyme tikslinga nustatyti, kad reikalavimai dviračių vairuotojams taip pat privalomi motorinių dviračių vairuotojams. Atsižvelgiant į tai, siūloma papildyti Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 17 straipsnį 4<sup>1</sup> dalimi ir ją išdėstyti taip:

„4<sup>1</sup>. **Reikalavimai ir draudimai dviračių vairuotojams taip pat taikomi motorinių dviračių vairuotojams.**“

1.6. SEAKI projekte Nr. XIVP-1645 17<sup>1</sup> straipsnio 1 dalyje pasiūlyta nustatyti minimalų mikromobilumo priemonės vairuotojo amžių važiuojant dviračių takais. Dviračių takas – kelio infrastruktūros dalis, kurioje nėra motorinio transporto eismo, jis privalo būti atskirtas nuo kelio ar jo dalių inžinerinėmis priemonėmis, todėl siūloma neriboti mikromobilumo priemonės vairuotojo amžiaus važiuojant dviračių taku. Dviračių juosta ženklinama ant važiuojamosios kelio dalies, todėl SEAKI projekto Nr. XIVP-1645 17<sup>1</sup> straipsnio 1 dalyje pasiūlytoje nuostatoje netikslinga nurodyti dviračių juostos, jeigu nurodyta važiuojamoji kelio dalis. Pažymėtina, kad SEAKI projekte Nr. XIVP-1645 pasiūlytas mikromobilumo priemonių vairuotojų amžiaus ribojimas parinktas pagal analogiją su dviratininkams taikomais amžiaus reikalavimais, įtvirtintais Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 17 straipsnio 1 dalyje, ir padidinus mikromobilumo priemonių amžiaus cenzą dvejais metais. Tai grindžiama mikromobilumo priemonių, palyginti su dviračiais, vairavimo ypatumais: vairuojama stovint (mažiau stabili transporto priemonė), dėl mažų ratų mažesnė tikimybė įveikti kliūtį (labiau linkusi virsti), mažas vairas (pernelyg greitai reaguoja į vairo judesius, dėl to vairavimas sudėtingas), neretai mikromobilumo priemonės techniškai neįmanoma pritaikyti vaiko ūgiui. Atkreiptinas dėmesys, kad SEAKI projekte Nr. XIVP-1645 pasiūlytuose 17<sup>1</sup> straipsnio 1 dalies pakeitimuose nėra nuostatų dėl mikromobilumo priemonės vairavimo gyvenamojoje zonoje. Be to, būtinas įgaliojimas Švietimo, mokslo ir sporto ministerijai nustatyti mokymo kursą ne tik dviračius, bet ir motorinius dviračius ir mikromobilumo priemones vairuojantiems vaikams. Atsižvelgiant į tai, siūloma patikslinti SEAKI projekto Nr. XIVP-1645 17<sup>1</sup> straipsnio 1 dalį ir ją išdėstyti taip:

„1. Važiuoti važiuojamąja kelio dalimi, ~~dviračių juostomis, dviračių takais~~ mikromobilumo priemone leidžiama ne jaunesniems kaip 16 metų asmenims, o išklausiusiems Švietimo, mokslo ir sporto ministerijos nustatytą mokymo kursą ir turintiems mokyklos išduotą pažymėjimą – ne jaunesniems kaip 14 metų asmenims. **Gyvenamojoje zonoje mikromobilumo priemonių vairuotojų amžius neribojamas, tačiau jaunesnius kaip 10 metų asmenis privalo prižiūrėti suaugęs asmuo.**“

Taip pat siūloma pakeisti Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 10 straipsnio 4 dalies 2 punktą ir jį išdėstyti taip:

„2) organizuoja mokinių (vaikų) mokymą, per kurį įgyjama saugaus važiavimo dviračiais,

**motoriniais dviračiais ir mikromobilumo priemonėmis įgūdžių;“.**

1.7. Siekiant reglamentavimo paprastumo ir aiškumo, siūloma mikromobilumo priemonių vairuotojams ir dviratininkams taikyti panašius reikalavimus, ypač kalbant apie privalomus įrenginius, šviesos prietaisus ir atšvaitus. Taip pat, siekiant sumažinti mikromobilumo priemonių vairuotojų galūnių ir viso kūno traumų skaičių, siūloma rekomenduoti mikromobilumo priemonių vairuotojams naudoti kūno apsaugos priemones (pavyzdžiui, alkūnių apsaugas ir kt.). Atkreiptinas dėmesys, kad važiuojant keliu mikromobilumo priemone tamsiuoju paros metu arba kai blogas matomumas, svarbu užtikrinti maksimaliai gerą mikromobilumo priemonės ir jos vairuotojo matomumą. Todėl siūloma nustatyti analogišką dviratininkams tamsiuoju paros metu taikomą reikalavimą – įjungti priekinis ir galinis žibintai, taip pat vairuotojas privalo dėvėti ryškiaspalvę liemenę su šviesą atspindinčiais elementais. Be to, tikslinga numatyti, kad mikromobilumo priemonės vairuotojas galėtų naudoti ne dviratininko šalną, bet kaip alternatyvą motociklininko arba riedlentininko šalną. Atsižvelgiant į tai, siūloma patikslinti ir papildyti SEAKĮ projekto Nr. XIVP-1645 17<sup>1</sup> straipsnio 2 dalį ir ją išdėstyti taip:

„2. Važiuoti leidžiama tik su tvarkingą stabdį **ir garso signalą, baltos spalvos priekyje ir raudonos spalvos gale žibintus, taip pat iš abiejų šonų oranžinius šviesą atspindinčius elementus** turinčia **mikromobilumo** priemone. Važiuodamas važiuojamąja kelio dalimi, mikromobilumo priemonės vairuotojas privalo dėvėti ryškiaspalvę liemenę su šviesą atspindinčiais elementais arba mikromobilumo priemonės priekyje turi degti baltas šviesos žibintas, o gale – raudonas šviesos žibintas. Važiuojant **keliu** tamsiuoju paros metu arba kai blogas matomumas, mikromobilumo priemonės priekyje turi degti baltas šviesos žibintas, o gale – raudonas šviesos žibintas ~~arba~~, mikromobilumo priemonės vairuotojas privalo dėvėti ryškiaspalvę liemenę su šviesą atspindinčiais elementais. Mikromobilumo priemonių vairuotojai iki 18 metų, važiuodami keliu, privalo būti užsidėję ir užsisėgę dviratininko, **riedlentininko ar motociklininko** šalmus. Vyresniems kaip 18 metų asmenims, mikromobilumo priemone važiuojantiems keliu, rekomenduojama būti užsidėjus ir užsisėgus dviratininko, **riedlentininko ar motociklininko** šalną. **Mikromobilumo priemonių vairuotojams rekomenduojama naudoti kūno apsaugos priemones (pavyzdžiui, alkūnių, kelių apsaugas ir kt.).“**

1.8. Siekiant sumažinti SEAKĮ projekto Nr. XIVP-1508 ir SEAKĮ projekto Nr. XIVP-1645 aiškinamuosiuose raštuose nurodytą mikromobilumo priemonių vairuotojų traumų skaičių ir jų sunkumą, taip pat atsižvelgiant į Europos Sąjungos valstybių (Vokietijos, Danijos, Švedijos) narių gerąją patirtį 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 (žr. studiją *Epidemiology, Injury Severity, and Pattern of Standing E-Scooter Accidents: 6-Month Experience from a German Level I Trauma Center* <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC8609219/>), siūloma Saugaus eismo automobilių keliais įstatymu apriboti mikromobilumo priemonių maksimalų važiavimo greitį iki 20 km/h. Paprastai mikromobilumo priemonių vairuotojai turi techninę galimybę nustatyti mikromobilumo priemonės maksimalų važiavimo greitį. Be to, siūloma atlikti keletą SEAKĮ projekto Nr. XIVP-1645 17<sup>1</sup> straipsnio 4 dalies redakcinio pobūdžio patikslinimų. Atsižvelgiant į tai, SEAKĮ projekto Nr. XIVP-1645 17<sup>1</sup> straipsnio 4 dalį siūloma išdėstyti taip:

„4. Mikromobilumo priemonių vairuotojams draudžiama:

1) važiuoti važiuojamąja **kelio** dalimi, ~~jeigu įrengti dviračių takai~~, išskyrus KET nustatytus atvejus;

- 2) važiuoti automagistralėmis ir greitkeliais;
- 3) važiuoti per **pėsčiųjų** perėjas;
- 4) vežti keleivius;
- 5) kirsti kelią tam nepritaikytose vietose;
- 6) važiuoti nelaikant bent viena ranka vairo, **jeigu toks įrengtas**;
- 7) vežti, vilkti ar stumti krovinius, kurie trukdo vairuoti arba kelia pavojų kitiems eismo dalyviams;
- 8) būti velkamiems kitų transporto priemonių;
- 9) vilkti kitas transporto priemones;
- 10) važiuoti įsikibus į kitas transporto priemones;

**11) važiuoti didesniu kaip 20 km/h greičiu, o važiuojant pėsčiųjų ir dviračių taku, kelkraščiu arba šaligatviu pro pat pėsčiąjį – didesniu kaip 7 km/h greičiu.**

1.9. Siekiant apsaugoti eismo dalyvius ir vartotojų teises, Saugaus eismo automobilių keliais įstatyme (pavyzdžiui, 25 straipsnio 12 dalyje) siūloma įtvirtinti nuostatą, kad su parduodama mikromobilumo priemone turi būti pateikiama informacija dėl mikromobilumo priemonės galimybės teisėtai dalyvauti viešajame eisme, t. y. turi būti nurodoma parduodamos transporto priemonės didžiausioji naudingoji galia (kW), didžiausiasis projektinis greitis (km/h), ar ši transporto priemonė laikytina mikromobilumo priemone (atitinka technines charakteristikas: galią, greitį) ir ar gali teisėtai dalyvauti viešajame eisme arba tik uždaroje teritorijoje, kur nevyksta viešasis eismas, pramogų ar sporto tikslais. Pažymėtina, kad dažnu atveju ne visos parduodamos transporto priemonės, kurios deklaruojamos kaip mikromobilumo priemonės, gali būti naudojamos viešajame eisme, nes šių transporto priemonių techninės charakteristikos (maksimali galia, greitis) viršija leistinas. Atsižvelgiant į tai, Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 25 straipsnį siūloma papildyti 12 dalimi:

**„12. Mikromobilumo priemonės arba pagal konstrukciją į mikromobilumo priemonę panašios transporto priemonės pardavėjas privalo aiškiai ir nedviprasmiškai įspėti pirkėją, ar parduodama transporto priemonė pagal šio įstatymo nuostatas galės teisėtai dalyvauti viešajame eisme arba tik uždaroje teritorijoje.“**

1.10. Eismo saugumo taryba 2022 m. gegužės 24 d. posėdyje svarstė klausimą dėl Seimo narių atskirų iniciatyvų dėl mikromobilumo priemonių (tarp jų ir elektrinių paspirtukų) reglamentavimo – SEAKĮ projektą Nr. XIVP-1508 ir SEAKĮ projektą Nr. XIVP-1645 (2022 m. birželio 6 d. protokolo Nr. 5-55 4 klausimas). Eismo saugumo tarybos nariai vienbalsiai nutarė pritarti Susisiekimo ministerijos parengtai SEAKĮ projekto Nr. XIVP-1508 ir SEAKĮ projekto Nr. XIVP-1645 apžvalgai ir pasiūlymams dėl šių projektų sujungimo ir patobulinimo, kurie išdėstyti šios Vyriausybės išvados 1.1–1.9 papunkčiuose.

2. Pritarti Lietuvos Respublikos administracinių nusižengimų kodekso 428 straipsnio pakeitimo įstatymo projektui Nr. XIVP-1646 (toliau – ANK projektas Nr. XIVP-1646), taip pat pasiūlyti Seimui papildyti ANK projektu Nr. XIVP-1646 keičiamą 428 straipsnį, kad šio straipsnio nuostatos būtų taikomos ne tik dviračių ir mikromobilumo priemonių vairuotojams, bet ir motorinių dviračių vairuotojams.

Susisiekimo ministras