

LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ

NUTARIMAS

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

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 17¹ 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 17¹ 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 17¹ straipsnio 3 dalį papildyti nuostata, kurioje būtų nurodyta, kad Kelių eismo taisyklės nustatys, 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 ~~važiuojamosios 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 reikalavimai mikromobilumo priemonių vairuotojams nustatyti KET.**“

1.2. Pagal Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2 straipsnio 40 dalį 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. 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 didžiausiąjį 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, atitinkančios 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:

„1931¹. Mikromobilumo priemonė – elektra 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.), skirtas dažniausiai 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 (Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 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 tais atvejais, kai atitiktų reikalavimus: turi atitikties liudijimą (angl. *Certificate of Conformity*), įrengtą sėdimą vietą, transporto priemonė neklasifikuojama kaip motorinis dviratis. Vietoj mopedo apibrėžties papildymo Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2 straipsnio 33 dalyje siūloma patikslinti didžiausiojo projekcinio greičio ribą (mikromobilumo priemonės didžiausiasis projektinis greitis turi būti ne didesnis kaip 25 km/h (imtinai), o mopedo – didesnis kaip 25 km/h) 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 cm³ (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 cm³ (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 reikalavimus elektra varomoms transporto priemonėms, kurios viršija mikromobilumo priemonės arba motorinio dviračio technines charakteristikas (galingumą arba greitį) ir negali būti klasifikuojamos kaip mikromobilumo priemonės arba motoriniai dviračiai. Siekiant užtikrinti eismo saugumą, šios galingos ir greitos elektra varomos transporto priemonės ir jų vairuotojai turi atitikti motorinėms transporto priemonėms ir jų vairuotojams keliamus reikalavimus. Atsižvelgiant į tai, siūloma vietoj SEAKĮ projekto Nr. XIVP-1645 17¹ straipsnio 5 dalies, kurios nuostatas šio nutarimo 1.1 papunktyje siūloma perkelti į SEAKĮ projekto Nr. XIVP-1645 17¹ straipsnio 3 dalį, papildyti SEAKĮ projekto Nr. XIVP-1645 17¹ straipsnį 5 dalimi ir ją išdėstyti taip:

„5. ~~Kiti reikalavimai mikromobilumo priemonių vairuotojams nustatyti KET.~~ **Pagal konstrukciją į mikromobilumo priemonę arba motorinį dviratį panašiai transporto priemonei, kuri negali būti klasifikuojama kaip mikromobilumo priemonė arba motorinis dviratis, leidžiama dalyvauti viešajame eisme, jeigu šiai transporto priemonei atliktos motorinėms transporto priemonėms privalomos procedūros (atitikties įvertinimas, registracija, privalomoji techninė apžiūra, transporto priemonių valdytojų civilinės atsakomybės privalomasis draudimas), o nurodytos transporto priemonės vairuotojas vykdo šiame įstatyme motorinės transporto priemonės vairuotojui nustatytus reikalavimus.**“

1.4. Siekiant teisinio reglamentavimo aiškumo, į SEAKĮ projektu Nr. XIVP-1645 keičiamas sąvokų „pėsčiasis“ ir „šaligatvis“ apibrėžtis tikslinga įrašyti motorinį dviratį. Taip pat sąvokos „pėsčiasis“ apibrėžtyje siūloma patikslinti, kad pėsčiuoju laikomas asmuo, važiuojantis riedlente be variklio arba paspirtuku be variklio. Todėl sąvokas „pėsčiasis“ ir „šaligatvis“ siūloma 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 **be variklio**, paspirtuku **be variklio**, 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 4¹ dalimi ir ją išdėstyti taip:

„**4¹. Reikalavimai ir draudimai dviračių vairuotojams taip pat taikomi motorinių dviračių vairuotojams.**“

1.6. SEAKI projekte Nr. XIVP-1645 17¹ straipsnio 1 dalyje pasiūlyta nustatyti minimalų mikromobilumo priemonės vairuotojo amžių važiuojant važiuojamąja kelio dalimi, dviračių juostomis ir dviračių takais. Dviračių takas – kelio infrastruktūros dalis, kurioje nėra motorinio transporto eismo, jis privalo būti atskirtas nuo kelio ar jo dalių inžinerinėmis priemonėmis. Dviračių juosta – dviračių eismui skirta važiuojamosios kelio dalies juosta, atskirta horizontaliojo ženklinimo linija ir pažymėta dviračio simboliu. Gyvenamoji zona – ramaus, lėto eismo teritorija ar kelias, pažymėti atitinkamais kelio ženklais. Dviračių gatvė – ramaus, lėto eismo gatvė, pažymėta atitinkamais kelio ženklais. Šaligatvis – kelio dalis pėstiesiems prie važiuojamosios kelio dalies, paprastai atskirta nuo jos. Išvardyti keliai ir jų elementai paprastai būna atskirti nuo važiuojamosios kelio dalies arba juose vyksta ramus, lėtas eismas, todėl juose siūloma neriboti mikromobilumo priemonės vairuotojo amžiaus, tačiau, siekiant užtikrinti mikromobilumo priemonėmis besinaudojančių vaikų saugumą, jaunesniems kaip 10 metų vaikams dviračių take, dviračių juostoje, gyvenamojoje zonoje, dviračių gatvėje, šaligatvyje turi būti nustatyta privaloma suaugusiųjų priežiūra. Pažymėtina, kad šis 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 vairuotojų 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. 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 SEAKĮ projekto Nr. XIVP-1645 17¹ straipsnio 1 dalį ir ją išdėstyti taip:

„1. Vairuoti važiuojamąją kelio dalimi, ~~dviračių juostomis, dviračių takais~~ **kelkraščiu** mikromobilumo priemone leidžiama ne jaunesniems kaip 16 metų asmenims, o išklausiems Švietimo, mokslo ir sporto ministerijos nustatytą mokymo kursą ir turintiems mokyklos išduotą pažymėjimą – ne jaunesniems kaip 14 metų asmenims. **Kitur (dviračių take, dviračių juostoje, gyvenamojoje zonoje, dviračių gatvėje, šaligatvyje) 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 žinių ir 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, kelių 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 tik dviratininko šalną, bet kaip alternatyvą motociklininko arba riedlentininko šalną. Atsižvelgiant į tai, siūloma patikslinti ir papildyti SEAKĮ projekto Nr. XIVP-1645 17¹ straipsnio 2 dalį ir ją išdėstyti taip:

„2. Vairuoti 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. Vairuodamas važiuojamąją 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. Vairuojant **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 užsisegę 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 mikromobilumo priemonių vairuotojų patiriamų traumų skaičių ir jų sunkumą (konkretūs šių traumų skaičiai ir sunkumo lygis nurodyti SEAKĮ projekto Nr. XIVP-

1508 ir SEAKI projekto Nr. XIVP-1645 aiškinamuosiuose raštuose), taip pat atsižvelgiant į Europos Sąjungos valstybių narių (Vokietijos, Danijos, Švedijos) gerą 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 SEAKI projekto Nr. XIVP-1645 17¹ straipsnio 4 dalies redakcinio pobūdžio patikslinimų. Atsižvelgiant į tai, SEAKI projekto Nr. XIVP-1645 17¹ 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 važiuoti 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 siūloma įtvirtinti nuostatą, kad su parduodama mikromobilumo priemone arba motoriniu dviračiu turi būti pateikiama informacija dėl šios transporto priemonės galimybės teisėtai dalyvauti viešajame eisme, t. y. turi būti nurodoma ne tik parduodamos transporto priemonės didžiausioji naudingoji galia (kW), didžiausiasis projektinis greitis (km/h), bet taip pat informacija, ar ši transporto priemonė laikytina mikromobilumo priemone arba motoriniu dviračiu (atitinka technines charakteristikas: galią, greitį ir kt.) 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 arba motoriniai dviračiai, gali būti naudojamos viešajame eisme, nes šių transporto priemonių techninės charakteristikos (maksimali galia, greitis) viršija leistinas. Atsižvelgiant į tai, siūloma išplėsti Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 25 straipsnio reguliavimo sritį ir papildyti ją 12 dalimi:

„12. Mikromobilumo priemonės, motorinio dviračio arba pagal konstrukciją į jas panašios transporto priemonės pardavėjas privalo informuoti pirkėją raštu, ar parduodama transporto priemonė pagal šio įstatymo nuostatas galės teisėtai dalyvauti viešajame eisme.“

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.

Ministras Pirmininkas

Susisiekimo ministras