

LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS KANCELIARIJA
TEISĖS GRUPĖ

IŠVADA

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO „DĖL LIETUVOS
RESPUBLIKOS SAUGAUS EISMO AUTOMOBILIŲ KELIAIS ĮSTATYMO NR. VIII-2043
23 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO NR. XIIIIP-3778“ PROJEKTO
(toliau – Projektas)
(TAP NR. TAP-20-1077; TAIS NR. 20-8763(2))**

2020-06-17 Nr.NV-1687

Vilnius

Įvertinę Projekto atitiktį Lietuvos Respublikos įstatymams, Vyriausybės nutarimams bei teisės technikos reikalavimams, teikiame šias pastabas ir pasiūlymus:

1. Atkreipiame dėmesį į tai, kad Projektu teikiamoje Vyriausybės pozicijoje – nepritarti Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 23 straipsnio pakeitimo įstatymo projektui Nr. XIIIIP-3778 (toliau – Įstatymo projektas), Įstatymo projektas buvo įvertintas tik vienu – eismo saugumo – požiūriu, tačiau labai siaurai ir neatlikus reikšmingų duomenų analizės. Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos pateikiamoje Įskaitinių įvykių statistikoje Lietuvoje 2015–2018 metais¹ nurodoma, kad 2018 m. dažniausiai į eismo įvykius pateko ar juos sukėlė ir jų metu nukentėjo motociklų vairuotojai, turėję mažesnę nei 2 m. vairavimo stažą, o Įstatymo projekto nuostatos būtų taikytinos tik asmenims turintiems bent 2 metų vairavimo stažą, tačiau šios aplinkybės Projekte nebuvo įvertintos. Taip pat nebuvo įvertinti kiti galimi Įstatymo projektu siūlomo teisinio reguliavimo aspektai (pvz., miestų darnaus judumo skatinimas, taršos ir automobilių eismo spūsčių mažinimas, alternatyvos asmeniniam lengvajam automobiliui skatinimas, automobilių parkavimo vietų trūkumo sprendimas ir panašūs aspektai). Sistemiškai vertinant Projekto 1 punkto argumentus, atkreipiame dėmesį į tai, kad eismo įvykius lemia Kelių eismo taisyklių pažeidimai (pvz., leistino greičio viršijimas, lenkimo ir važiavimo pirmumo taisyklių pažeidimai, pėsčiųjų daromi pažeidimai²), o ne atskirų transporto priemonių rūšių vairavimas. Be kita ko, atkreipiame dėmesį į tai, kad siekiant Lietuvos Respublikos Seimui pateikti objektyviai motyvuotą Vyriausybės poziciją, būtina įvertinti tai, kad A1 kategorijai

¹ http://lakd.lrv.lt/uploads/lakd/documents/files/eismo_saugumas/statistika/2019/statistika_2015-2018.pdf

² http://lkpt.policija.lrv.lt/uploads/lkpt.policija/documents/files/statistika/2019/201908_apzvalga.pdf

priskiriami motociklai yra ekonomiškesni nei automobiliai, išskiria itin mažą kiekį anglies dvideginio, vienoje automobilio parkavimo vietoje gali būti pastatomi 4 – 5 mopedai (motociklai), asmenys, A1 kategorijos motociklus pasirinkę kaip pagrindinę transporto priemonę, šaltuoju metų laiku gali pasirinkti keliones viešuoju transportu ir kitus aspektus, kurie yra susiję ir su kitais valstybės įsipareigojimais ir Vyriausybės programos nuostatomis (taršos mažinimu, darnaus judumo skatinimu ir pan.).

Formuluojant Vyriausybės poziciją – nepritarii Įstatymo projektui (teisinio reguliavimo priemonėms), Vyriausybės nutarimų projektuose turėtų būti dėstomi *aiškūs ir konkretūs nepritarimo* Seime svarstomam teisės akto projektui *argumentai*, todėl siekiant užtikrinti Vyriausybės pozicijos aiškumą, Projektą siūlytume pagrįsti kiekybiniais ir kokybiniais rodikliais.

2. Atkreipiame dėmesį į tai, kad šiuo metu B kategorijos vairuotojo pažymėjimas suteikia teisę vairuoti AM kategorijos mopedus, taip pat L5e klasės triračius motociklus, jeigu B kategorijos vairuotojo pažymėjimas įgytas iki 2013 m. sausio 18 d. ir vairuotojo pažymėjime įrašytas kodas 79.03. L5e klasei yra priskiriamos triratės transporto priemonės su simetriškai išdėstytais ratais, kurios vidaus degimo variklio darbinis tūris didesnis kaip 50 cm³ ir (arba) maksimalus konstrukcinis greitis didesnis kaip 45 km/h³, t. y. (triračiai motociklai be galios ar kitų apribojimų). Atsižvelgiant į tai, kad A1 kategorijos motociklai (maksimali galia 11 kw) techniniais parametrais yra artimesni mopedams (maksimali galia 4 kw), nei A2 (maksimali galia 35 kw) ar A kategorijų (maksimali galia neribota) motociklams, ir siekiant objektyviai įvertinti galimą B kategorijos vairuotojo pažymėjimą turinčių asmenų gebėjimą valdyti kitų rūšių transporto priemones, reikalinga vertinti mopedų (AM kategorija) ir minėtų triračių motociklų vairuotojų dalyvavimą eismo įvykiuose. Šių aspektų įvertinimas, mūsų nuomone, geriausiai atspindėtų B kategorijos vairuotojo pažymėjimą turinčių vairuotojų pasirengimą vairuoti kitų rūšių, nei lengvieji automobiliai, transporto priemones. Pažymėtina, kad vairuotojams, kurie turi teisę vairuoti B kategorijos transporto priemones, ir norintiems vairuoti kitų rūšių transporto priemones (mopedus, A1 kategorijos motociklus ar L5e klasės triračius motociklus) išliks galimybė savo noru tobulinti transporto priemonių valdymo įgūdžius vairavimo mokyklose.

3. Siekiant užtikrinti Vyriausybės pozicijos objektyvumą, taip pat reikalinga įvertinti Įstatymo projekto aiškinamajame rašte nurodytą Europos Sąjungos valstybių, kuriose leidžiama vairuoti A1 kategorijos motociklus B kategorijos vairuotojo pažymėjimą turintiems asmenims, ypač Lenkijos, Latvijos ir Estijos Respublikų, praktiką ir statistiką. Preliminariai įvertinus Europos

³ Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos 2008 m. gruodžio 2 d. įsakymas Nr. 2B-479

Parlamento pateikiamus duomenis⁴ ir Įstatymo projekto aiškinamajame rašte nurodytas valstybes, matyti, kad eismo saugumo požiūriu pavojingesnėse valstybėse, pvz. (Lenkija, Latvija, Čekija), leidžiama vairuoti A1 kategorijos motociklus B kategorijos vairuotojo pažymėjimą turintiems asmenims.

4. Pažymime, kad Projekto 2 punkte išdėstyti argumentai, nepagrindžia Vyriausybės teikiamos pozicijos, kadangi šiais argumentais tik siekiama paneigti vieną iš Įstatymo projekto aiškinamajame rašte pateiktų argumentų dėl administracinės naštos sumažinimo, tačiau lieka nepaneigti kiti Įstatymo projekto aiškinamajame rašte išdėstyti galimi teigiami siūlomo teisinio reguliavimo aspektai (tarša, mažesnis automobilių srautas, ekonominė nauda, ilgalaikis poveikis eismo saugumui). Mūsų vertinimu, Projekto rengėjai labai siaurai vertina formuluotės „administracinė našta“ reikšmę.

5. Projekto 3 punkte iš dalies išdėstyti siūlymai tobulinti Įstatymo projektą, todėl nelaikytini nepritarimo Įstatymo projektui argumentais. Atkreipiame dėmesį į tai, kad nors Lietuvos Respublika perkeldama Direktyvos 2006/126/EB nuostatas į Lietuvos Respublikos teisės sistemą nepasirinko suteikti galimybės A1 kategorijos motociklus vairuoti B kategorijos vairuotojo pažymėjimą turintiems asmenims, tačiau nuo 2013 metų, kai buvo perkeltos minėtos direktyvos nuostatos, eismo saugumo ir eismo saugumo kultūros situacija yra iš esmės pakitusi.

Teisės grupės patarėjas

Žygimantas Daukša

⁴ <https://www.europarl.europa.eu/news/lt/headlines/society/20190410STO36615/es-keliu-eismo-saugumo-statistika-infografikas>

Žygimantas Daukša, tel. +370 706 63731, mob. +370 668 42632 el. p. zygimantas.dauksa@lrv.lt