

**LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖ**

**NUTARIMAS**

**DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS SAUGAUS EISMO AUTOMOBILIŲ KELIAIS  
ĮSTATYMO NR. VIII-2043 23 STRAIPSNIO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO  
NR. XIII-3778**

2020 m.

d. Nr.

Vilnius

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos Seimo statuto 138 straipsnio 3 dalimi ir atsižvelgdama į Lietuvos Respublikos Seimo valdybos 2020 m. gegužės 21 d. sprendimo Nr. SV-S-1629 „Dėl įstatymų projektų išvadų“ 1 punktą, Lietuvos Respublikos Vyriausybė n u t a r i a:

Nepritarti Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 23 straipsnio pakeitimo įstatymo projektui Nr. XIII-3778 (toliau – Įstatymo projektas) dėl šių priežasčių:

1. Siūlymas suteikti teisę B kategorijos vairuotojo pažymėjimą turintiems vairuotojams vairuoti ir A1 kategorijos motociklą (variklio darbinis tūris ne didesnis kaip 125 cm<sup>3</sup>, galia neviršija 11 kW, o galios ir svorio santykis ne didesnis kaip 0,1 kW/kg), tai yra specifinių teorijos žinių ir praktinio vairavimo įgūdžių ir gebėjimų reikalaujančią transporto priemonę, kuri yra galingesnė, greitesnė ir sunkesnė už mopedą, bet kartu ir pavojingesnė, nepriimtinas eismo saugos požiūriu, neatitinka Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos, kuriai pritarta Lietuvos Respublikos Seimo 2016 m. gruodžio 13 d. nutarimu Nr. XIII-82 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos“, 331.6 papunkčio nuostatos dėl deramo dėmesio skyrimo eismo saugumui užtikrinti ir gali turėti neigiamą įtaką eismo saugai. Pažymėtina, kad vienas iš pagrindinių Europos Sąjungos rodiklių, apibūdinančių eismo saugumo situaciją, – žuvusiųjų eismo įvykių metu skaičius vienam milijonui šalies gyventojų. 2019 metais Lietuvoje šis skaičius siekė 66 ir viršijo Europos Sąjungos vidurkį – 51 (Europos transporto saugos tarybos (angl. *European Transport Safety Council*) duomenys).

Eismo saugos užtikrinimo srityje motociklai yra laikytini viena iš pavojingiausių transporto rūšių, o jų vairuotojai, kaip ir mopedų vairuotojai ar dviratininkai, yra priskiriami pažeidžiamiausių eismo dalyvių grupei. Motociklų konstrukcija, skirtingai nei automobilių, neapsaugo eismo dalyvių susidūrimo metu, motociklai neturi vairuotoją ir keleivius saugančio rėmo ir kitų automobiliuose įprastų pasyviosios saugos priemonių (saugos diržų, oro pagalvių, bamperių ir kitų deformacijos zonų, galinčių sugerti smūgį susidūrimo metu, ir pan.), skirtų smūgiui sušvelninti ir padedančių išvengti sužalojimų, o avarinio stabdymo metu išlieka didelė tikimybė apvirsti ir susižaloti arba žūti. 2011 m. Europos Parlamento rezoliucijoje dėl 2011–2020 m. Europos kelių eismo saugos buvo pažymėta, kad motociklininkui tikimybė žūti eismo įvykio metu yra 18 kartų didesnė nei lengvojo

automobilio vairuotojui. Atsižvelgiant į tai, manytina, kad bet koks teisės vairuoti motociklus įgijimo palengvinimas dar labiau didins reikalingų įgūdžių neturinčių motociklų vairuotojų skaičių, dėl to gali kilti grėsmė eismo saugumui.

Šiuo metu nustatytas teisinis reglamentavimas dviračių motorinių transporto priemonių srityje leidžia B kategorijos vairuotojo pažymėjimą turintiems vairuotojams vairuoti mopedus (AM kategorija), tačiau pažymėtina, kad pagal Lietuvos kelių policijos tarnybos ir Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos skelbiamos įskaitinių eismo įvykių statistikos Lietuvoje išrašus šalies keliuose 2016–2019 m. motociklininkų žūva arba sužalojama daug daugiau nei mopedų vairuotojų.

	2016 m.		2017 m.		2018 m.		2019 m.	
	Žuvo	Sužeista	Žuvo	Sužeista	Žuvo	Sužeista	Žuvo	Sužeista
Motociklų vairuotojai	10	163	10	124	13	190	17	237
Mopedų vairuotojai	0	71	3	55	1	52	0	67

Pažymėtina, kad per 2020 m. penkis mėnesius eismo įvykių metu žuvo 5 motociklų vairuotojai (visi gegužės mėnesį) ir 49 buvo sužeisti, dar 3 motociklų vairuotojai žuvo š. m. birželio mėnesį.

Analizuojant eismo įvykių statistinius duomenis matyti, kad motociklai išlieka pavojingesnė transporto priemonė nei mopedai, tad reikia skirti daugiau dėmesio motociklų vairuotojų parengimui ir mokyti juos, kaip saugiai valdyti šias transporto priemones.

Lietuvos automobilių kelių direkcijos skaičiavimais, 2018 metais žala Lietuvos ekonomikai dėl eismo įvykio metu vieno žuvusio žmogaus buvo 591 538 eurais, dėl sunkiai sužeisto žmogaus – 84 686 eurais, o dėl lengvai sužeisto žmogaus – 5 693 eurais. Dėl visų 2018 metais įvykusių eismo įvykių Lietuvos valstybė patyrė 271,51 mln. eurų žalą, todėl eismo saugumo užtikrinimas išlieka labai svarbi valstybei sritis ekonominiu ir socialiniu požiūriu. Darbingo amžiaus žmonių mirties atveju valstybė netenka šių žmonių sukuriama pridėtinės ekonominės vertės, o sužalojimų atveju didėja ir socialinės išmokos, dėl to neigiama įtaka daroma ir šalies ūkiui. Dviračių motorinių transporto priemonių, įskaitant motociklus, mažesnė kaina ir eksploatavimo išlaidos, palyginti su automobiliais, taip pat siūlomas teisės vairuoti motociklus įgijimo palengvinimas gali padidinti šių transporto priemonių populiarumą, ypač tarp jaunų žmonių, ir turėti neigiamą poveikį eismo saugumo užtikrinimui šioje vairuotojų amžiaus grupėje.

2. Dalis Įstatymo projekto aiškinamajame rašte nurodytų teiginių dėl laukiamų neva teigiamų rezultatų, priėmus siūlomą pakeitimą, iš esmės negali būti priimtini. Įstatymo projekto aiškinamajame rašte nurodoma, kad būtų sumažinta perteklinė biurokratija ir administracinė našta piliečiams, nes nebereiktų papildomai lankyti kursų ir laikyti vairavimo egzaminų, norint gauti teisę vairuoti A1 kategorijos motociklą, dėl to asmenys sutaupytų laiko ir pinigų, taip pat eismo įvykių, jei ir būtų, tai būtų nedaug ir tik pirminiu laikotarpiu, kol kiti eismo dalyviai prisitaikytų prie šiek tiek padidėjusio motociklų skaičiaus keliuose. Pažymėtina, kad pagal Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 4 straipsnyje įtvirtintus eismo saugumo užtikrinimo principus, be kita ko, valstybės pareiga – sudaryti saugias ir vienodas visiems eismo dalyviams dalyvavimo eisme sąlygas, taip pat eismo dalyvių sveikatos ir gyvybės užtikrinimas svarbiau negu ūkinės

veiklos ekonominiai rezultatai. Be to, Vairuotojų mokymo tvarkos aprašu, patvirtintu Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko 2014 m. balandžio 30 d. įsakymu Nr. 2B-84 „Dėl Vairuotojų mokymo tvarkos aprašo patvirtinimo“, nustatytas teisinis reglamentavimas numato galimybę asmenims, siekiantiems įgyti teisę vairuoti A1 kategorijos transporto priemonės, savarankiškai pasirengti teorijos egzaminui, o privaloma minimali praktinio vairavimo įgūdžių mokymo kurso trukmė (įskaitant galutinę įskaitą) – tik 10 akademinių valandų. Tai iš esmės negali būti laikoma ekonomine našta vertinant saugaus eismo užtikrinimo aspektu. Pažymėtina, kad pagal Lietuvos Respublikos administracinės naštos mažinimo įstatymo 2 straipsnio 1 dalį, 3 straipsnį administracine našta yra laikomi privalomi informaciniai įpareigojimai asmenims, ataskaitų, informacijos teikimas, kai tokie reikalavimai nėra pagrįsti arba atitinkamą informaciją institucija gali gauti pati ir pan., todėl vairuotojų mokymas, vairavimo egzaminų laikymas yra savanoriškas asmens pasirinkimas įgyti tam tikrą teisę (vairuotojo pažymėjimą) ir atitikti nustatytus reikalavimus ir negali būti laikomi administracine našta.

Be to, Įstatymo projektu siūlomas keisti teisinis reguliavimas visų pirma turi būti įvertintas eismo saugos užtikrinimo požiūriu ir tik užtikrinus eismo saugą galėtų būti vertinami kiti Įstatymo projekto aiškinamajame rašte nurodyti siūlomo teisinio reguliavimo aspektai. Transporto grūsčių mažinimas ir kiti Įstatymo projekto aiškinamajame rašte nurodyti aspektai negali būti sprendžiami eismo saugos sąskaita. Matant Įstatymo projektu siūlomo reguliavimo neigiamą įtaką eismo saugai, vertinti siūlomą reglamentavimą kitų aspektų kontekste netikslinga.

3. Įstatymo projektu siūlomas teisinis reguliavimas, kurio esmė – suteikti teisę vairuoti A1 kategorijos transporto priemonės jau turint suteiktą (įgytą) teisę vairuoti Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 23 straipsnio 2 dalies 3–16 punktuose nurodytų kategorijų transporto priemonės, neatitinka 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų (toliau – Direktyva 2006/126/EB) nustatytų ir aiškiai atskirtų nuostatų dėl teisės suteikimo vairuoti tam tikras transporto priemonės ir tam tikrų vairuotojų pažymėjimų atitikmenų, leidžiančių vairuoti kitų kategorijų transporto priemonės. Direktyvos 2006/126/EB 6 straipsnio 3 dalies b) punktas numato, kad *vairavimui savo teritorijoje valstybės narės gali taikyti tokius atitikmenis: vairuoti A1 kategorijos motociklus turint B kategorijos išduotą pažymėjimą*, o šios dalies paskutinėje pastraipoje nurodoma: *kadangi ši dalis galioja tik valstybių narių teritorijoje, valstybių narių išduotuose vairuotojų pažymėjimuose nenurodoma, kad savininkas turi teisę vairuoti tokias transporto priemonės*. Direktyvos 2006/126/EB 7 straipsnio 1 dalies a) punkte nustatyta, kad *vairuotojo pažymėjimai yra išduodami tik tiems kandidatams į vairuotojus, kurie išlaikė įgūdžių ir elgsenos patikrinimo bei teorijos egzaminus ir atitinka medicininius reikalavimus pagal Direktyvos 2006/126/EB II ir III priedų nuostatas*. Motociklų vairuotojų teorijos, praktinio vairavimo įgūdžių ir elgsenos patikrinimo egzaminų turinys detalčiai aprašytas Direktyvos 2006/126/EB II priedo „Vairavimo egzaminams taikomi minimalūs reikalavimai“ 3 punkte (teorija) ir 6 punkte (praktinis vairavimas). Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, vairuotojo pažymėjimas gali būti išduodamas (suteikiama teisė) tik baigus praktinio vairavimo įgūdžių ir gebėjimų mokymo kursą, išlaikius teorijos ir praktinio vairavimo egzaminus. Svarbu pažymėti, kad minėta Direktyvos 2006/126/EB 6 straipsnio 3 dalies b) punkto nuostata numato galimybę, bet neįpareigoja Europos Sąjungos valstybių narių taikyti nurodytą tvarką, tai yra valstybė narė turi diskreciją nuspręsti dėl šios nuostatos taikymo arba netaikymo priklausomai nuo to, koks saugumo keliuose lygis valstybėje yra jau pasiektas, kokį saugumo keliuose lygį valstybė nori pasiekti ir kaip tai įvykdyti. Pažymėtina, kad perkeltant Direktyvos 2006/126/EB nuostatas į nacionalinę teisę, siekiant užtikrinti eismo saugumą, buvo nuspręsta netaikyti Direktyvos 2006/126/EB 6 straipsnio 3 dalies b) punkte numatytos galimybės, tai yra

neleisti vairuoti A1 kategorijos motociklų turint B kategorijos pažymėjimą. Be to, manytina, kad, siekiant saugiai vairuoti A1 kategorijos motociklus, būtina turėti specifinių teorijos žinių ir praktinio vairavimo įgūdžių bei gebėjimų, susijusių su motociklininkų apsaugos priemonėmis (pirštinių, batų, drabužių ir saugos šalmų naudojimas), važiuojančiųjų motociklu matomumu kitiems eismo dalyviams, rizikos veiksniais (pavyzdžiui, slidūs kanalizacijos šulinių dangčiai, kelio horizontalusis ženklimas ir pan.), motociklų eismo ypatumais ir valdymo subtilybėmis, kurių neįgyjama gaunant teisę vairuoti B kategorijos transporto priemones. Dėl šių priežasčių teorijos ir praktikos mokymasis bei egzaminų laikymas yra itin svarbūs eismo saugumui užtikrinti.

4. Išnagrinėjus Europos Sąjungos valstybių narių, kurios taiko Direktyvos 2006/126/EB 6 straipsnio 3 dalies b) punkte numatytą išimtį dėl A1 kategorijos vairavimo savo šalies teritorijoje turint B kategorijos išduotą pažymėjimą, patirtį, darytina išvada, kad daugumoje valstybių narių žuvusiųjų eismo įvykių metu skaičiaus rodiklis vienam milijonui šalies gyventojų yra daug mažesnis, palyginti su Lietuvos rezultatais, o daugeliu atvejų yra net žemesnis nei Europos Sąjungos vidurkis. Tokios valstybės kaip Vokietija, Prancūzija ar Austrija, taikydamos minėtą išimtį, vis tiek reikalauja išklaudyti tam tikrą mokymo kursą.

Ministras Pirmininkas

Susisiekimo ministras