



## LIETUVOS RESPUBLIKOS SUSISIEKIMO MINISTERIJA

Biudžetinė įstaiga, Gedimino pr. 17, LT-01505 Vilnius, tel. (8 5) 261 2363,

faks. (8 5) 212 4335, el. p. sumin@sumin.lt.

Duomenys kaupiami ir saugomi Juridinių asmenų registre, kodas 188620589

Lietuvos Respublikos Vyriausybei

2018-

Nr.

I

Nr.

### DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMŲ PROJEKTŲ

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Susisiekimo ministerija) teikia Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimo Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ projektą (toliau – Nutarimo Nr. 1950 pakeitimo projektas) ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2014 m. spalio 3 d. nutarimo Nr. 1086 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimo Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ pakeitimo“ projektą (toliau – Nutarimo Nr. 1086 pakeitimo projektas) (toliau kartu – Nutarimų projektai).

Nutarimo Nr. 1950 pakeitimo projekto tikslas – numatyti būtinus Kelių eismo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ (toliau – KET), pakeitimus eismo saugai užtikrinti, suderinti KET ir Lietuvos Respublikos atsinaujinančių išteklių energetikos įstatymo nuostatas.

Siekiant pagerinti pėsčiųjų eismo saugą, Nutarimo Nr. 1950 pakeitimo projektu siūloma keisti KET 30 (atitinkamai ir KET 27 punktą), 32 ir 44 punktų reikalavimus.

Nepaisant gerėjančių eismo saugos rodiklių pastarąjį dešimtmetį eismo įvykiuose sužeistų ir žuvusių pėsčiųjų skaičiai, palyginti su Europos Sąjungos vidurkiu, išlieka labai dideli. Europos Sąjungoje pėsčiųjų žūtys eismo įvykiuose sudaro apie 20 proc. žūčių keliuose. Lietuvos kelių policijos tarnybos duomenimis, 2016 m. žuvo 73 pėstieji (38 proc. visų žuvusiųjų keliuose), iš jų pėsčiųjų perėjose – 17 (23 proc. visų žuvusiųjų pėsčiųjų). 2017 m. žuvo 68 pėstieji (35 proc. visų žuvusiųjų keliuose), iš jų pėsčiųjų perėjose – 16 (24 proc. visų žuvusiųjų pėsčiųjų). Per šių metų pusmetį žuvo 34 pėstieji (42 proc. visų žuvusiųjų keliuose), iš jų pėsčiųjų perėjose – 10 (29 proc. visų žuvusiųjų pėsčiųjų).

Susisiekimo ministerijos nuomone, nepatenkinamą pėsčiųjų eismo saugos situaciją lemia nesaugi ir pernelyg lėtai rekonstruojama pėstiesiems skirta infrastruktūra gyvenviečių teritorijose (pėsčiųjų perėjos neapšviestos, be iškilių saugos salelių ir besitęsiančios per 4 ir daugiau eismo juostų, nėra greičio mažinimo priemonių, įrengtos, kur leidžiamas didelis važiavimo greitis, blogas pėsčiųjų perėjos matomumas ir kt.), taip pat netinkamas eismo dalyvių elgesys kelyje ir KET reikalavimų nesilaikymas.

Atsižvelgdama į kitų Europos Sąjungos valstybių gerąją praktiką, siekdama apsaugoti labiausiai pažeidžiamus eismo dalyvius ir numatyti greitesnio poveikio priemones, Susisiekimo ministerija, peržiūrėjusi teisinį reguliavimą, siūlo tikslinti KET 30 punktą ir nustatyti reikalavimą vairuotojams, artėjant prie nereguliuojamos pėsčiųjų perėjos, sulėtinti greitį arba sustoti prieš kelio

ženklą „Pėsčiųjų perėja“, kad praleistų į bet kurią jo važiavimo krypties eismo juostą, o keliuose su viena eismo juosta kiekviena kryptimi – į bet kurią eismo juostą perėjoje ne tik įžengusį (šiuo metu KET formuluojama, kad pėsčiasis turi būti įžengęs į važiuojamąją dalį), bet ir žengiantį arba prieš pat eismo juostą (važiuojamosios dalies kraštą) stovintį ir ketinantį įžengti pėsčiąjį. Saugaus eismo specialistų nuomone, siekiant sumažinti žūčių skaičių pėsčiųjų perėjose, būtina nustatyti, kad vairuotojas, artėdamas prie nereguliuojamos pėsčiųjų perėjos, eismo situaciją įvertintų ir sprendimą dėl pėsčiojo praleidimo priimtų iš anksto, t. y. ne pėsčiajam jau stovint važiuojamojoje dalyje (kai vairuotojo veiksmai siekiant išvengti pėsčiojo partrenkimo jau gali būti pavėluoti), o pėsčiajam dar stovint ant šaligatvio prie važiuojamosios dalies krašto ir ketinant įžengti.

Atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2017 m. rugpjūčio 30 d. nutarimą Nr. 714 „Dėl Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 15 straipsnio pakeitimo įstatymo projekto Nr. XIII-868“, siūloma KET 44 punktą papildyti nuostata, kad pėstieji, prieš įžengdami į važiuojamąją dalį ir eidami ja, turi vengti bet kokių veiksmų (naudotis mobiliojo ryšio priemonėmis ir panašiai), kurie atitrauktų jų dėmesį nuo aplinkos ir eismo situacijos kelyje stebėjimo ir trukdytų įsitikinti, kad eiti saugu.

Eismo saugos požiūriu, nepriimtina situacija kelyje, kai pėsčiųjų perėja einantis pėsčiasis yra skubinamas link jo artėjančios transporto priemonės vairuotojo ir siekiama pravažiuoti pėsčiųjų perėją pro pat pėsčiąjį (nesilaikant saugaus šoninio atstumo) vos tik jam išėjus iš transporto priemonės važiavimo juostos. Pasirinkus tokį važiavimo režimą neįvertinama tai, kad pėsčiajam dėl nenumatytų priežasčių stabtelėjus kelyje (kluptelėjus, kažką pametus ir pan.), vairuotojas nespėtų išvengti pėsčiojo partrenkimo. Siūlomu KET 32 punkto pakeitimu siekiama nustatyti, kad vairuotojui draudžiama įvažiuoti į pėsčiųjų perėją, kol pėstieji, kuriuos privaloma praleisti, neišėjo iš jos užimanos eismo juostos.

Nutarimo Nr. 1950 pakeitimo projektu siūloma nustatyti, kad elektromobilis KET būtų suprantamas taip, kaip apibrėžta Lietuvos Respublikos atsinaujinančių išteklių energetikos įstatyme. Pagal Lietuvos vairuotojų mokymo ir kvalifikacijos kėlimo mokyklų asociacijos 2017 m. balandžio 27 d. raštu Nr. 723 „Dėl Kelių eismo taisyklių XV skyriaus 134 punkto pakeitimo“ pateiktą pasiūlymą dėl KET 134 punkto keitimo ir kitų Europos Sąjungos valstybių taikomo reglamentavimo siūloma pakeisti leistiną važiavimo greitį ne gyvenvietėse važiuojant A1, A2, A, B1 arba B kategorijų transporto priemonėmis, kurias vairuoja pradedantieji vairuotojai, besimokantys vairuoti arba laikantys praktinį vairavimo egzaminą asmenys, ir taip mažinti greičių skirtumus keliuose ir transporto priemonių lenkimo atvejus. Dėl tos pačios priežasties siūloma keisti leistiną mokyklinių autobusų važiavimo greitį, taip pat suvienodinti autobusų ir krovinių automobilių, jų junginių, autobusų su priekabomis leistiną važiavimo greitį greitkeliuose.

Atsižvelgdami į Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos (toliau – Kelių direkcija) pastabą dėl KET 61 punkto ir kitų valstybių patirtį dėl dviračių eismo organizavimo mažo intensyvumo vienpusio eismo gatvėse (senamiesčiuose ir pan.), siūlome atsisakyti

KET 61 punkte nustatyto reglamentavimo.

Siekiant pagerinti dviratininkų eismo saugą, Nutarimo Nr. 1950 pakeitimo projektu siūloma keisti KET 126 punktą ir nustatyti rekomendaciją, kad motorinių transporto priemonių, traktorių, savaeigių mašinų vairuotojai, apvažiuodami arba lenkdami dviratininkus, tarp transporto priemonių paliktų ne mažesnę šoninę atstumą, nei nustatytas KET.

Nutarimo Nr. 1950 pakeitimo projektu tikslinamas KET reglamentavimas dėl transporto priemonių vežimo užkėlus ant vilkiko platformos arba specialaus atraminio įtaiso. Taip pat siūloma atsisakyti KET 211 punkto nuostatų dėl leidimo naudotis keliais važiuojant didžiagabaritėmis ir (ar) sunkiasvorėmis transporto priemonėmis, nes tai reglamentuoja Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 20 straipsnis, be to, Susisiekimo ministerija parengė šio įstatymo pakeitimo projektą (Teisės aktų informacinėje sistemoje Nr. 18-8652), kuriuo siūlo KET 211 punkte numatytą išimtį žemės ūkio mašinoms nustatyti šiame įstatyme.

Nutarimo Nr. 1950 pakeitimo projektu siūloma atsisakyti KET 75 punkto, kuris nustato, kad „jeigu ties žaliu šviesoforo signalu įrengta papildoma sekcija su žalia rodykle, važiuoti rodyklės

nurodyta kryptimi leidžiama tik įsijungus šios sekcijos signalui“. Atsisakius šios nuostatos važiavimo per reguliuojamas sankryžas tvarka iš esmės nepasikeis, kadangi šviesoforų, kuriuose įrengta papildoma sekcija su žalia rodykle, pagrindinis žalias šviesoforo signalas paprastai būna su juodo kontūro rodyklėmis (nurodo, kad leidžiama važiuoti tik rodyklių kryptimis). Atsisakius KET 75 punkto kelio savininkai turės galimybę lanksčiau reguliuoti eismą sankryžose: įrengus šviesoforą su papildoma sekcija į dešinę, kai pagrindinis žalias šviesoforo signalas būtų žalias skritulio formos signalas, nedegant papildomai sekcijai į dešinę būtų leidžiama važiuoti visomis kryptimis (tarp jų ir į dešinę) pagal pagrindinį žalią šviesoforo signalą. Šiuo atveju vairuotojas, sukdamas į dešinę pagal pagrindinį žalią šviesoforo signalą, privalės duoti kelią kitiems eismo dalyviams (dviratininkams, pėstiesiems) pagal KET 158 punktą.

KET 155 punktą siūloma papildyti patikslinimu „kai transporto priemonių važiavimo trajektorijos kertasi“. Tokiu būdu siūloma aiškiau apibrėžti situaciją ir eismo dalyvių veiksmus, kai lygiareikšmių kelių sankryžoje transporto priemonei sukančią į dešinę, jai iš dešinės esanti transporto priemonė taip pat suka į dešinę. Pagal siūlomą patikslinimą tokioje situacijoje KET 155 punktas nebūtų taikomas, nes šių transporto priemonių trajektorijos nesikerta.

Atsižvelgiant į Lietuvos savivaldybių asociacijos pateiktą pastabą dėl KET 164 punkto ir tai, kad šiame KET punkte aptariama eismo tvarka keliuose naudojama itin retai, o ten kur naudojama sukelia konfliktines situacijas tarp eismo dalyvių, Nutarimo Nr. 1950 pakeitimo projektu siūloma KET 164 punkto atsisakyti nuo 2019 m. lapkričio 1 d. Iki tol savivaldybės, kurios yra nustačiusios tokį eismo organizavimo būdą, sankryžose turėtų jį pakeisti pažangesniu.

Kelių direkcijos iniciatyva KET siūloma papildyti nauja papildoma lentele „Dviračių eismas“, kuri informuotų kitus vairuotojus apie kelyje nurodytomis kryptimis vykstantį dviračių eismą.

KET 170 punkte siūloma atsisakyti KET 168 punkto reglamentavimą dubliuojančio sakinio, kad „prieš pradėdamas važiuoti vairuotojas privalo įsitikinti, kad prie geležinkelio pervažos neartėja bėginė transporto priemonė“.

Nutarimo Nr. 1950 pakeitimo projektu siūloma tikslinti KET nuostatas, reglamentuojančias transporto priemonių vilkimą (KET 195.4 papunktis ir kt.) – nustatyti, kad vilkimu nelaikomas transporto priemonės vežimas, kai jos priekinė arba galinė dalis yra užkeliama ant specialaus atraminio įtaiso. Taip pat tikslinami KET 73.6, 73.7, 73.11 papunkčiai – formuluotė „juodo kontūro rodyklė“ keičiama kita – „juoda rodyklė“. Naujo tipo šviesoforuose naudojamos pilnavidurės juodos rodyklės, o senuose – tuščiavidurės juodos rodyklės, todėl siūloma formuluotė „juoda rodyklė“ būtų tikslesnė. Siūloma tikslinti KET 3 priedo 1.13.3 papunktyje pateikiamame paveikslėlyje pavaizduotų stačiakampių proporcijas ir atsisakyti perteklinės šio priedo 1.32 papunkčio nuostatos – „išskyrus tuos atvejus, kai sankryžoje reikia pasukti į kairę“, nes transporto priemonių atliekamas manevras į kairę netrukdo kitų transporto priemonių eismui.

Nutarimo Nr. 1086 pakeitimo projekto tikslas – atsisakyti Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2014 m. spalio 3 d. nutarimo Nr. 1086 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimo Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ 2.2 papunktyje įtvirtinto sprendimo KET 1 priede nurodytus kelio ženklus Nr. 601, 605, 621 pripažinti netekusiais galios 2020 m. sausio 1 d. Šiuo sprendimu buvo siekiama iki 2020 m. sausio 1 d. automagistralėse naudotamus žalio fono kelio ženklus pakeisti mėlyno fono kelio ženklais, kurie yra naudojami greitkeliuose. Kelių direkcijai įvertinus išlaidas, reikalingas šiam sprendimui įgyvendinti, galimą naudą ir siekiant efektyviai naudoti turimas lėšas kelių priežiūrai, siūloma automagistralėse palikti galioti žalio fono kelio ženklus.

Nutarimo projektai teikti išvadoms gauti Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijai, Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijai (toliau – Teisingumo ministerija), Lietuvos Respublikos žemės ūkio ministerijai, Lietuvos transporto saugos administracijai, Kelių direkcijai, Lietuvos vairuotojų rengimo įstaigų asociacijai, Lietuvos vairuotojų mokymo ir kvalifikacijos kėlimo mokyklų asociacijai ir Lietuvos savivaldybių asociacijai. Pastabas taip pat pateikė Lietuvos žemės ūkio bendrovių asociacija, Vairavimo mokytojų gildija ir Viktoras Lapinas. Neatsižvelgta arba atsižvelgta iš dalies į keletą Teisingumo ministerijos, Lietuvos Respublikos žemės ūkio

ministerijos, Lietuvos žemės ūkio bendrovių asociacijos, Lietuvos vairuotojų mokymo ir kvalifikacijos kėlimo mokyklų asociacijos, Lietuvos savivaldybių asociacijos ir Viktoro Lapino pastabų, todėl pridedama derinimo pažyma. Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos, Kelių direkcijos ir Vairavimo mokytojų gildijos pateiktos pastabos suderintos darbo tvarka.

Atsižvelgdami į Teisingumo ministerijos pastabą dėl KET 155 pakeitimo, pažymime, kad, siūlydami KET 155 punktą papildyti žodžiais „kai transporto priemonių važiavimo trajektorijos kertasi“, siekiame aiškiau reglamentuoti eismo situaciją ir lygiareikšmių kelių sankryžoje į dešinę besiruošiančio sukti vairuotojo veiksmus, kai jam iš dešinės artėjanti transporto priemonė suka į dešinę. Tokiu atveju pagal siūlomą pakeitimą KET 155 punktas nebūtų taikomas, nes tokioje situacijoje transporto priemonių trajektorijos nesikerta.

Nutarimų projektai atitinka Septynioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programą, kuriai pritarta Lietuvos Respublikos Seimo 2016 m. gruodžio 13 d. nutarimu Nr. XIII-82 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos“.

Nutarimų projektai neperkelia ir neįgyvendina Europos Sąjungos teisės aktų nuostatų.

Nutarimų projektai nėra notifikuotini Europos Komisijai pagal Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1999 m. gegužės 20 d. nutarimo Nr. 617 „Dėl Informacijos apie techninius reglamentus ir atitikties įvertinimo procedūras teikimo taisyklių patvirtinimo“ reikalavimus.

Vadovaujantis Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo metodikos, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2003 m. vasario 26 d. nutarimu Nr. 276 „Dėl Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo metodikos patvirtinimo“, 4 punktu, Nutarimų projektų numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimas neatliekamas.

Nutarimų projektams į teisės sistemą įtraukti kitų teisės aktų priimti nereikės.

Nutarimų projektai atitinka Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos įstatymo reikalavimus. Nutarimų projektuose naujų terminų, vertintinų Lietuvos Respublikos terminų banko įstatymo nustatyta tvarka, nėra. Keičiama termino „pagrindinis kelias“ apibrėžtis nustatyta tvarka suderinta su Valstybine lietuvių kalbos komisija.

Nutarimų projektus parengė Susisiekimo ministerijos Kelių transporto ir civilinės aviacijos politikos departamento (l. e. direktoriaus pareigas Vladislavas Kondratovičius, tel. 239 3867, el. p. vladislav.kondratovic@sumin.lt) Kelių transporto skyriaus (l. e. vedėjo pareigas Dmitrijus Bialas, tel. 239 3937, el. p. dmitrij.bial@sumin.lt) vyriausiasis specialistas Andrius Karnilavičius (tel. 239 3874, el. p. andrius.karnilavicius@sumin.lt).

#### PRIDEDAMA:

1. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimo Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ projektas ir jo lyginamasis variantas, 17 lapų.

2. Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimo „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2014 m. spalio 3 d. nutarimo Nr. 1086 „Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimo Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ pakeitimo“ pakeitimo“ projektas ir jo lyginamasis variantas, 2 lapai.

3. Suinteresuotų institucijų išvadų ir raštų kopijos, 30 lapų.

4. Derinimo pažyma, 6 lapai.

Susisiekimo ministras

Rokas Masiulis