

LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO „DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS 2002 M. GRUODŽIO 11 D. NUTARIMO NR. 1950 „DĖL KELIŲ EISMO TAISYKLIŲ PATVIRTINIMO“ PAKEITIMO“ PROJEKTO DERINIMO PAŽYMA

Institucija, pateikusi pastabas ir pasiūlymus	Pastabos ir pasiūlymai	Argumentai, kodėl neatsižvelgta arba tik iš dalies atsižvelgta į pastabas ir pasiūlymus
Lietuvos Respublikos Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupės 2023 m. lapkričio 30 d. išvada Nr. NV-3006	<p>2. Siekiant išvengti skirtingo interpretavimo taikant Taisykles, siūlome suvienodinti jose vartojamas sąvokas, pvz., Taisyklių 66³ punkte (Projekto 1.4 papunktis) vartojama „pėsčiųjų ir dviračių tako“ formuluotė, o Taisyklių – 66^{9.13} papunktyje – „pėsčiųjų ir dviračių eismui skirtas takas“. Atkreiptinas dėmesys, kad Įstatyme vartojama formuluotė „pėsčiųjų ir dviračių eismui skirtas takas“, o Taisyklių kitose nuostatose – „pėsčiųjų ir dviračių takas“, todėl neaišku, kodėl tuos pačius dalykus įvardinti vartojamos skirtingos sąvokos. Taip pat atsižvelgiant į Teisės aktų projektų rengimo rekomendacijų, patvirtintų Lietuvos Respublikos teisingumo ministro 2013 m. gruodžio 23 d. įsakymu Nr. 1R-298 (toliau – Rekomendacijos), 6 punktą, siūlome atsisakyti Taisyklėse kelis kartus tų pačių nuostatų dėstymo, nors ir kitomis formuluotėmis (pvz., Taisyklių 66¹ punkto pirmajame ir 66³ punkto pirmajame sakinyje besidubliuojančių nuostatų, Taisyklių 66³ punkte – „o pro pat pėsčiąjį leidžiama važiuoti greičiu, kuris yra artimas pėsčiojo judėjimo greičiui (iki 7 km/h)“, o Taisyklių 66^{9.13} papunktyje – draudžiama „važiuojant pėsčiųjų ir dviračių eismui skirtu taku, kelkraščiu arba šaligatviu pro pat pėsčiąjį – didesniu kaip 7 km/h greičiu“).</p>	<p>Atsižvelgta iš dalies. Atsižvelgta į pastabą, išskyrus dėl „Taisyklių 66¹ punkto pirmajame ir 66³ punkto pirmajame sakinyje besidubliuojančių nuostatų“.</p> <p>Kelių eismo taisyklių (toliau – KET) 66¹ ir 66³ punktų turinys skiriasi. Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 2, 10 ir 25 straipsnių pakeitimo ir Įstatymo papildymo 17¹ straipsniu įstatymu Nr. XIV-2049 (toliau – Įstatymo projektas) pildomo 17¹ straipsnio 1 dalį įgyvendinančiame KET 66¹ punkte kalbama apie ribojamą eismo dalyvių amžių, važiuojant tam tikra kelio dalimi. O KET 66³ punkte nurodoma, kokią kelio dalį bendruoju atveju turi rinktis elektrinės mikrojūdumo priemonės vairuotojas – leidžiama važiuoti tik dviračių takais, pėsčiųjų ir dviračių takais arba dviračių juostomis, o kur jų nėra, – tam tinkamu kelkraščiu; kai nėra dviračių tako, pėsčiųjų ir dviračių tako arba dešinėje kelio pusėje nėra dviračių juostos, kelkraščio, arba kai jais važiuoti negalima, leidžiama važiuoti šaligatviu arba viena eile važiuojamosios dalies kraštine dešine eismo juosta, kuo arčiau jos dešiniojo krašto.</p>
	<p>5. Atsižvelgdami į tai, kad Įstatymo 2 straipsnio 11 dalyje nustatyta, kad „dviračių takas – dviračių, motorinių dviračių ir elektrinių mikrojūdumo priemonių eismui skirtas kelias arba kelio dalis, pažymėti tam skirtais kelio ženklais“, siūlome keisti Taisyklių 48.5 papunktį. Jį siūlome dėstyti taip: „48.5. judėti dviračių takais, išskyrus atvejus, kai reikia pereiti į kitą dviračių tako pusę arba kai kelyje nėra šaligatvio ar pėsčiųjų tako ir šiais atvejais nebus trukdoma dviratininkų, motorinių dviračių ir elektrinių</p>	<p>Atsižvelgta iš dalies. Pakeistas KET 66 punktas.</p> <p>KET 48.5 ir 48.7 papunkčiai atitinka Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo (toliau – Įstatymas) 15 straipsnio 3 dalies 5 ir 7</p>

<p>mikrojudumo priemonių vairuotojų, eismui“. Atitinkamai keistinas ir Taisyklių 48.7 papunktis atsižvelgiant į Įstatymo 2 straipsnio 10 dalies nuostatą. Taip pat atsižvelgdami į Įstatymo pakeistas 2 straipsnio nuostatas, pagal kurias galima daryti išvadą, kad motoriniai dviračiai prilyginami dviračiams, siūlome įvertinti, ar nereikia keisti ir kitų Taisyklių nuostatų, kurios skirtos tik dviračių eismo reguliavimui arba siekiant išvengti daugelio Taisyklių punktų keitimo pakeisti Taisyklių 66 punktą – išplečiant jo taikymo apimtį, nes jame nustatyta tik, kad reikalavimai taikomi („Taisyklėse nustatyti reikalavimai dviračių vairuotojams taip pat privalomi motorinių dviračių vairuotojams“), tačiau leidimai, kelio ženklai ir kita pagal tokią nuostatą neturėtų būti taikomi.</p>	<p>punktus. Nurodytos KET nuostatos galėtų būti keičiamos, kaip siūloma pastaboje, prieš tai atitinkamai pakeitus minėtas Įstatymo nuostatas.</p>
<p>Dėl susijusių aspektų – dėl Įstatymo nuostatų perrašymo į Taisyklių nuostatas.</p> <p>Teikime Vyriausybei nurodyta, kad Taisyklės „gali (ir ar turi) atkartoti Įstatymo nuostatas, su Teisingumo ministerija ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės Teisės grupe yra vykusios anksčiau ir ne kartą, bet buvo nuspręsta, kad geresnio ir patogesnio eismo dalyvių informavimo tikslu eismo tvarka turėtų būti aptarta viename teisės akte“. Tačiau toks teisinis reguliavimas ne tik neatitinka Rekomendacijų 9 punkto nuostatų, bet ydingas ir dėl kitų aspektų. Pirma, atkreiptinas dėmesys, kad Įstatymo 12 straipsnio 2 dalis nustato, kad eismo dalyviai privalo išmanyti Įstatymą, mokėti Taisyklės, Taisyklių 6 punktas reikalauja, kad „kiekvienas eismo dalyvis turi teisę naudotis keliais, laikydamasis Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo ir kitų įstatymų, Taisyklių ir kitų teisės aktų nustatytų reikalavimų, tvarkos ir apribojimų“. Taigi, eismo dalyviui privalu gerai išmanyti ne tik Taisyklės, bet ir Įstatymą. Antra, Įstatymo normos konstruojamos taip, kad Taisyklės turi nustatyti tik kitas pareigas, veiksmus ir reikalavimus nei nustatyti Įstatyme, nes Įstatyme įtvirtinta, kad kitas transporto priemonių vairuotojų pareigas ir jų veiksmus konkrečiomis eismo situacijomis nustato Taisyklės (Įstatymo 13 str. 19 d.), kitos pėsčiųjų, keleivių pareigos yra nustatytos Taisyklėse (atitinkamai Įstatymo 15 str. 4 d., 16 str. 7 d.), kiti reikalavimai dviračių vairuotojams yra nustatyti Taisyklėse (Įstatymo 17 st. 5 d.) ir kitos įstatymo normos. Trečia, toks teisinis reguliavimas užprogramuoja teisėkūros ekonomiškumo principo nesilaikymą, dažną Taisyklių keitimą (nuo patvirtinimo keistos 25 kartus).</p> <p>Atsižvelgdami į tai, manome, kad tikslinga būtų kartoti tik tas Įstatymo normas ir tai turės didesnės pridėtinės vertės, jei Įstatymo normos būtų detalizuojamos (pvz., Taisyklių 66¹ punkte nurodant, kokios mokyklos išduoda pažymėjimą, Taisyklių 66² punkte nurodant daugiau kūno apsaugos priemonių, Taisyklių 66⁴ punkte paaiškinti formuluotę „jeigu eismo sąlygos to reikalauja“, Taisyklių 66⁵ punkte – iki kokio greičio turi būti sumažintas važiavimo greitis, Taisyklių 66^{9.7} papunktyje – kokios</p>	<p>Neatsižvelgta. Susisiekimo ministerija, atsižvelgdama į kitų valstybių gerąją praktiką, reglamentavimo specifiką ir KET nuostatų aktualumą plačiajai visuomenei ir kt., laikosi pozicijos, išdėstytos teikime Vyriausybei, kad visi eismo tvarkos reikalavimai turi būti reglamentuoti viename teisės akte.</p> <p>Atkreipiame dėmesį į tai, kad dviračiai, motoriniai dviračiai, elektrinės mikrojudumo priemonės yra artimos transporto priemonės. Todėl naujo KET VIII¹ skyriaus reikalavimai formuluojami panašūs į tuos, kurie taikomi dviratininkams (KET VIII skyrius). Pastaboje siūlomas KET 66¹, 66², 66⁴, 66⁵ punktų ir 66^{9.7} papunkčio nuostatų detalizavimas ir papildomas paaiškinimas lemtų reikalavimų dviratininkams ir elektrinių mikrojudumo priemonių vairuotojams skirtumus ir kiltų poreikis keisti daug daugiau ir kitų KET reikalavimų, kas šiuo Nutarimo projektu, įgyvendinant Įstatymo projektą, neplanuota.</p>

	vietos yra laikomos nepritaikytomis kirsti kelių ir kita), t. y. įgyvendinti Įstatymą, kaip ir priklauso poįstatyminiam teisės aktui, o ne pažodžiui jį perrašyti.	
--	--	--