



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 2021-08- Nr.
Į Nr.

DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS NUTARIMO PROJEKTO

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija (toliau – Susisiekimo ministerija), vykdydama 2021 m. liepos 20 d. tarpinstitucinio pasitarimo (2 klausimas) priimtus sprendimus – įvertinti Ministro Pirmininko patarėjo, Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupės, Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos ir Lietuvos kelių policijos tarnybos (toliau – Kelių policijos tarnyba) pastabas, teikia patikslintą 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 projektas).

Susisiekimo ministerija darbo tvarka suderino Ministro Pirmininko patarėjo ir Vyriausybės kanceliarijos Teisės grupės pastabas. Dėl Vidaus reikalų ministerijos ir Kelių policijos tarnybos pateiktos pastabos dėl automobilių, pažymėtų skiriamuoju ženklu „Neįgalusis“, važiavimo A+ juosta, kontrolės š. m. liepos 30 d. buvo surengtas suinteresuotų institucijų pasitarimas minėtai naujai Kelių eismo taisyklių¹ (toliau – KET) nuostatai ir eismo priežiūros galimybėms aptarti. Pasitarime dalyvavo Susisiekimo ministerijos, Vidaus reikalų ministerijos, Kelių policijos tarnybos ir Vilniaus miesto savivaldybės atstovai.

Susisiekimo ministerija laikosi nuomonės, kad KET tikslinga įtvirtinti nuostatą, kuri buvo suderinta su dauguma suinteresuotų institucijų, t. y. leisti kelyje, pažymėtame kelio ženklu „Eismo juosta maršrutiniam transportui“ ir simboliu „A+“, važiuoti automobiliams, pažymėtiems skiriamuoju ženklu „Neįgalusis“ arba neįgalių asmenų automobilių statymo kortele, kuriuose važiuoja neįgalieji į (iš) švietimo įstaigą (-os) ar į (iš) neįgaliųjų dienos užimtumo centrą (-o), jeigu važiavimo maršrutas suderintas su kelio savininku jo nustatyta tvarka. Vilniaus miesto savivaldybės siūlymu nustatyta būtina sąlyga derinti važiavimo maršrutą su kelio savininku. Planuojama, kad derinimo metu galėtų būti išduodami elektroniniai leidimai, fiksuojant automobilių, kuriems suteikiama išimtis, valstybinius numerius. Tai leistų elektroninėmis priemonėmis (matuokliais), be fizinio eismo dalyvių stabdymo, vykdyti tokių transporto priemonių kontrolę ir prognozuoti šių transporto priemonių srautus A+ eismo juostose. Susisiekimo ministerijos ir Vilniaus miesto savivaldybės nuomone, siūloma tvarka būtų aiški eismo dalyvių priežiūros aspektu.

Kelių policijos tarnyba nesutinka su pateiktu pasiūlymu ir laikosi nuomonės, kad A+ eismo juosta turėtų būti leista važiuoti visiems automobiliams, pažymėtiems skiriamuoju ženklu „Neįgalusis“. Skaičiuojama, kad automobilių, pažymėtų skiriamuoju ženklu „Neįgalusis“, keliuose

¹ Kelių eismo taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“.

gali būti apie 50 tūkst., toks skaičius gali ap sunkinti maršrutinio transporto eismą. Atsižvelgdami į tai, siūlome į Kelių policijos tarnybos, taip pat Vidaus reikalų ministerijos pastabą neatsižvelgti.

Nutarimo projekto tikslas – numatyti būtinus KET pakeitimus eismo saugai užtikrinti ir eismo tvarkai patobulinti.

Nutarimo projekte inicijuojami šie KET pakeitimai:

1) Pakeisti sąvoką „ap tarnaaujantysis transportas“ ir nustatyti, kad juo taip pat laikomi lengvieji automobiliai, kuriais teikiamos keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą paslaugos, atvežantys į draudžiamaisiais kelio ženklais pažymėtą zoną keleivius arba atvykstantys jų paimti. Pakeitimu siekiama suvienodinti lengvųjų automobilių taksi ir lengvųjų automobilių, kuriais teikiamos keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą paslaugos, veiklos ir dalyvavimo viešajame eisme sąlygas.

2) Papildyti KET nauja sąvoka „dviračių gatvė“ ir nuostatomis dėl naujo eismo organizavimo būdo nustatymo.

Vilniaus miesto savivaldybė kreipėsi² į Susisiekimo ministeriją, argumentuodama poreikį įteisinti dviračių gatvės eismo organizavimo būdą ir nustatyti atitinkamus naujus kelio ženklus ir specialius reikalavimus eismui dviračių gatvėje. Dviračių gatvė būtų įrengiama ramaus, lėto eismo gatvėje (pavyzdžiui, siaurose senamiesčių, kurortų gatvėse), joje vyktų mišrus motorinių ir ne motorinių transporto priemonių eismas ir galiotų specialūs KET reikalavimai. Nutarimo projektu siūloma papildyti KET nauju skyriumi „Eismas dviračių gatvėje“ ir naujais kelio ženklais Nr. 559 „Dviračių gatvė“ ir Nr. 560 „Dviračių gatvės pabaiga“. Siūlomas naujas dviračių gatvės eismo organizavimo būdas yra parengtas pagal analogiją su KET nustatytu gyvenamosios zonos eismo organizavimo būdu. Tokį dviračių gatvės eismo organizavimo būdą naudoja Nyderlandai, Belgija, Vokietija, Latvija ir kt.

3) Apibrėžti sąvoką „lydintis asmuo“, siekiant paaiškinti KET vartojamą terminą „lydintis asmuo“ ir kiek įmanoma suvienodinti jam keliamus reikalavimus.

4) Nuo 2021 m. liepos 1 d. sąvoka „elektromobilis“ apibrėžiama ne Lietuvos Respublikos atsinaujinančių išteklių energetikos įstatyme, bet Lietuvos Respublikos alternatyviųjų degalų įstatyme, todėl tikslinama nuoroda KET 3.18 papunktyje.

5) Atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 1, 6, 9, 10, 11 ir 12 straipsnių pakeitimo įstatymo Nr. XIII-3089 6 straipsnio nuostatas, KET 11 punkte atsisakoma žodžių „ar kelių prižiūrinčiai įmonei“.

6) Nutarimo projektu siūloma aiškiau ir išsamiau reglamentuoti specialiųjų transporto priemonių su įjungtais mėlynais ir raudonais (arba tik mėlynais švyturėliais) ir specialiais garso signalais ir jų lydimų transporto priemonių praleidimo tvarką pagal kitų valstybių gerąją praktiką ir eismo sauga besirūpinančių organizacijų rekomendacijas. Siūlomas reglamentavimas taikomas 9 Europos valstybėse ir rekomenduojamas Europos transporto saugos tarybos (<https://www.facebook.com/europeantransportandsafetycouncil/videos/322014188426261>).

Tikimasi, kad siūlomas pakeitimas padės siekti Valstybinėje eismo saugumo programoje „Vizija – nulis“³ iškelto ketvirtojo tikslo – efektyviau gelbėti eismo dalyvius po eismo įvykių.

Priėmus siūlomą KET pakeitimą tikslinga specialiųjų transporto priemonių vairuotojų mokymo programą papildyti nuostatomis dėl reglamentuotos naujos specialiųjų transporto priemonių praleidimo (avarinio koridoriaus sudarymo) tvarkos ir naudojimosi ja principų.

7) Atsisakoma KET 28 punkto antrojo sakinio, nes analogiška nuostata nustatyta KET 163 punkte.

8) Vilniaus miesto savivaldybės iniciatyva⁴ Nutarimo projektu siūloma KET reglamentuoti atskirus šviesoforo signalus, skirtus tik maršrutiniam transportui, kuriuos naudojant galima suteikti prioritetą ir lanksčiau reguliuoti maršrutinio transporto eismą (Nutarimo projekto 1.11, 1.25, 1.49 papunkčiai).

² Vilniaus miesto savivaldybės 2020 m. rugšėjo 3 d. raštas Nr. A51-109839/20(3.3.10.3E-AD24) „Dėl siūlymo atlikti Kelių eismo taisyklių pakeitimus įtraukiant „Dviračių gatvės“ sąvoką“.

³ Valstybinė eismo saugumo programa „Vizija – nulis“, patvirtinta Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2020 m. kovo 18 d. nutarimu Nr. 256 „Dėl Valstybinės eismo saugumo programos „Vizija – nulis“ patvirtinimo“.

⁴ Vilniaus miesto savivaldybės 2019 m. vasario 19 d. raštas Nr. A51-17000/19(2.9.3.1E-UK5) „Dėl teisės aktų pakeitimų“.

9) Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo (toliau – Įstatymas) 2 straipsnio 49 dalyje nustatyta, kad „pėsčiasis – asmuo, esantis kelyje ne transporto priemonėje, taip pat važiuojantis neįgaliųjų vežimėliu, riedučiais, riedlente, paspirtuku, vedantis dviratį, mopedą, motociklą, traukiantis (stumiantis) rogutes, vaikišką ar kitokį vežimėlį. Pėsčiuoju nelaikomas kelyje dirbantis asmuo.“ Atsižvelgiant į tai, kad pėsčiasis gali ne tik eiti, bet ir važiuoti, tikslinga KET nuostatose, kuriose kalbama apie pėsčiųjų eismą, žodį „eiti“, keisti žodžiu „judėti“.

10) KET 41 ir 42 punktuose tikslinamas reikalavimas dėl prievolės neštis šviečiantį žibintą – nustatoma, kad nešamas žibintas turi būti matomas kitiems eismo dalyviams.

11) KET 175 punktas nustato, kad „pėstiesiems leidžiama vaikščioti važiuojamąja dalimi visoje gyvenamojoje zonoje, tačiau jie neturi trukdyti transporto priemonių eismui.“ Todėl tikslinga keisti KET 48.7 papunktį ir nustatyti, kad draudimas važiuoti riedučiais, riedlentėmis ar paspirtukais be variklio važiuojamąja dalimi netaikomas gyvenamojoje zonoje.

12) Tikslinamas KET 59 punktas ir atsisakoma žodžių „ir nebus trukdoma kitiems eismo dalyviams“. Šis KET punktas nenustato eismo tvarkos (pirmenybės), o tik nurodo, kad dviratininkas, kirsdamas važiuojamąją dalį, privalo sumažinti važiavimo greitį, kad kirtimas būtų saugus.

13) KET 60 punktas papildomas žodžiais „arba nėra eismo pirmumą nustatančių kelio ženklų“ – nustatoma aiškesnė eismo tvarka. Eismo situacijose, kai eismas reguliuojamas šviesoforais arba įrengti eismo pirmumą nustatantys kelio ženklai, eismo dalyviai privalo vadovautis šiomis eismo organizavimo priemonėmis. Kai šių priemonių nėra, vadovaujamosi KET 60 punktu.

14) Keičiamos KET 73 punkto nuostatos, siekiant aiškiau ir tiksliau apibrėžti šviesoforų signalų reikšmes. KET 73.1 papunktį siūloma papildyti ir patikslinti, kad „žalias skritulio formos signalas leidžia eismą visomis kryptimis (tiesiai, į dešinę, į kairę, apsisukti)“, siekiant aiškiau ir tiksliau nustatyti šviesoforo žaliao skritulio formos signalo reikšmę. Dabartiniame KET 73.1 papunktyje nėra vienareikšmiškos nuostatos, kuriomis kryptimis leidžiama važiuoti degant žaliao skritulio formos signalui. Pažymėtina, kad, papildžius ir patikslinus KET 73.1 papunktį, pagal žalią skritulio formos signalą važiuojantis vairuotojas bet kuriuo atveju privalės vadovautis kelio ženklais (išskyrus važiavimo pirmenybę nurodančius kelio ženklus) ir horizontaliuoju ženklinimu, t. y. važiuoti tik tomis leidžiamomis važiavimo kryptimis, kurias leidžia eismo organizavimo priemonių (šviesoforai, kelio ženklai, horizontalusis ženklinimas) visuma.

15) Siūloma KET nustatyti, kad mokykliniam autobusui judant draudžiama naudoti įspėjamąsias mirksinčias oranžines šviesas. Dažnai pasitaiko atvejų, kai mokyklinio autobuso vairuotojas įspėjamąsias mirksinčias oranžines šviesas, kurių paskirtis įspėti kitus vairuotojus apie laipinamus vaikus, naudoja ne taip, kaip numatyta KET, o visos kelionės metu.

16) Tikslinamas KET 109 punktas, kuris nustato eismo tvarką situacijoje, kai vienas vairuotojas ne sankryžoje suka į kairę, o kitas jį lenkia. Siūloma aiškiai įvardyti, kad vairuotojas, sukdamas į kairę (apsisukdamas) ne sankryžoje, privalo duoti kelią ne tik priešinga kryptimi tiesiai arba į dešinę važiuojančioms transporto priemonėms, bet ir jį lenkiančioms transporto priemonėms (kai lenkiantysis yra jau persirikiavęs į priešpriešinio eismo juostą ir atlieka lenkimo manevrą), kur toks lenkimas yra leidžiamas. Tokia pat eismo tvarka nustatyta sankryžose (KET 157 punktas).

17) KET 104 ir 112 punktų pakeitimais siekiama aiškiau reglamentuoti ir išspręsti daug ginčų ir konfliktų keliuose keliančią eismo situaciją, kuri susidaro transporto priemonėms rikiuojantis kelyje su bendra lėtėjimo ir greitėjimo eismo juosta. Tokioje situacijoje greitėjimo juosta į transporto srautą ketinančiam įsiliėti (persirikiuoti) vairuotojui pagal KET 112 punktą privalo duoti kelią juo važiuojančioms arba į lėtėjimo juostą persirikiuojančioms transporto priemonėms. Jei greitėjimo juosta važiuojantis vairuotojas neketina persirikiuoti, įsiliėti į gretimą eismo juostą judantį transporto srautą, o tęsia judėjimą ta pačia eismo juosta, kuri iš greitėjimo juostos pereina į lėtėjimo juostą, tokioje situacijoje kelią duoda iš kelio išvažiuojantis ir į lėtėjimo juostą besirikiuojantis transporto priemonės vairuotojas (KET 104 punkto pirmasis sakiny).

18) KET 131.6 ir 131.7 papunkčiuose atsisakoma žodžių „keliuose su asfalto ar betono danga ar be jos“, nes ši formulė neapima visų kelių dangų, o nustatyti greičio apribojimai keturračiams, galingiesiems keturračiams, traktoriams ir savaeigėms mašinoms turėtų būti taikomi visiems keliams.

19) Siūloma atsisakyti KET 132 punkto nuostatos, kad važiavimo greitis transporto priemonėms (jų junginiams), kurių matmenys (su kroviniu ar be jo) viršija Susisiekimo ministerijos nustatytus didžiausiuosius leidžiamus dydžius, nurodomas išduotame leidime. Minėtų transporto priemonių vairuotojai, pasirinkdami važiavimo greitį, turėtų vadovautis bendrosiomis KET 131 punkto nuostatomis.

Naująja KET 132 punkto nuostata siekiama aiškiau reglamentuoti situaciją, pasitaikančią tiek gyvenvietėje, tiek ne gyvenvietėje, kai leistinas važiavimo greitis keliuose padidintas arba sumažintas atitinkamais kelio ženklais. Tokiu atveju vairuotojas privalo vadovautis šių kelio ženklų reikalavimais, bet vairuotojo pasirinktas važiavimo greitis gyvenvietėje ir ne gyvenvietėje negali būti didesnis už Taisyklių 131 punkte atitinkamai transporto priemonei arba junginiui nustatytą maksimalų leistiną greitį. KET 135.1 papunktyje pabrėžiama, kad draudžiama viršyti transporto priemonės gamintojo nustatytą maksimalų greitį, nepriklausomai nuo to, kad kelio ženklu gali būti nustatytas didesnis leistinas važiavimo greitis.

20) Keičiamas KET 133 punktas – nustatoma, kad kelių ruožuose, kur eismo sąlygos leidžia saugiai važiuoti greičiau, didžiausias leidžiamas greitis gali būti padidintas pastačius atitinkamus kelio ženklus ne policijos ir kelio savininko sprendimu, bet tik kelio savininko sprendimu. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 13 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad technines eismo reguliavimo priemonės, suderinusios su policija, įrengia kelius prižiūrinčios įmonės, o šio įstatymo 18 straipsnio 2 dalyje įtvirtinta, kad policijos pareigūnai, įspėję kelio savininką, turi teisę keisti, apriboti ir uždrausti kelių eismą, kai tai būtina saugiam eismui užtikrinti ar eismo sąlygoms gerinti. Įstatymo 11 straipsnio 7 dalyje nustatytos kelio savininko pareigos – užtikrinti, kad kelias būtų tinkamas transporto priemonių ir pėsčiųjų eismui bei atitiktų teisės aktų reikalavimus; organizuoti eismą ir užtikrinti kelio, jo inžinerinių statinių ir techninių eismo organizavimo priemonių priežiūrą taip, kad ji atitiktų kelių priežiūrą reglamentuojančių teisės aktų reikalavimus; atlyginti žalą asmenims, atsiradusią dėl teisės aktų nustatyta tvarka neatliktų kelio savininko pareigų ir kt. Taigi, saugių eismo sąlygų keliuose užtikrinimas yra kelio savininko pareiga, o techninių eismo reguliavimo priemonių įrengimas turi būti suderintas su policija.

21) Papildant KET 136 punktą siekiama atkreipti vairuotojų dėmesį, kad atliekant lenkimo manevrą privalu imtis papildomų atsargumo priemonių ir vengti nebūtinų lenkimo manevrų. Kelių policijos tarnybos parengtoje eismo įvykių apžvalgoje nurodoma, kad 2020 m. dėl lenkimo taisyklių pažeidimų žuvo 12 proc. visų žuvusiųjų eismo įvykiuose. KET 136.4 ir 136.5 papunkčiai keičiami vietomis siekiant nuosekliai išdėstyti nuostatas dėl lenkimo manevro atlikimo.

22) Vilniaus miesto savivaldybė, teikdama išvadą dėl Nutarimo projekto, pasiūlė drausti transporto priemonių stovėjimą važiuojamųjų dalių sankirtose, todėl KET pildomos 150.15 papunkčiu. Transporto priemonės, statomos kelio ir įvažiavimo (išvažiavimo) į (iš) šalia kelio esančią (-os) teritoriją (-os) važiuojamųjų dalių sankirtoje, riboja kelio matomumą, trukdo specialiujų transporto priemonių, aptarnaujančio transporto vairuotojams ir kitiems eismo dalyviams.

23) Sprendžiant elektromobilių įkrovimo stotelių stovėjimo vietų, kai jose paliekami elektromobiliai be tikslo juos pakrauti arba baigę krovimą elektromobiliai laiku nepatraukiami, užėmimo problemą siūloma KET papildyti nauju 153¹ punktu, įpareigojančiu elektromobilio vairuotoją baigus krovimą nedelsiant patraukti transporto priemonę iš elektromobilių įkrovimo vietos, taip pat tikslinti papildomos lentelės Nr. 854 „Elektromobiliai“ ir horizontaliojo ženklinimo Nr. 1.30 paaiškinimus – nurodyti, kad tokiu būdu pažymėtos vietos skirtos elektromobiliams stovėti tik jų įkrovimo metu.

24) Siūloma aiškiau reglamentuoti situaciją sankryžoje, kurioje eismas reguliuojamas šviesoforu, kai sankryžoje pagal leidžiamą šviesoforo signalą judančių transporto priemonių, iš kurių viena apsisukinėja, o kita suka į dešinę, trajektorijos susikerta. Siūloma 163¹ punkte nustatyti, kad tokiu atveju tas vairuotojas, kuris apsisuka sankryžoje, kurioje eismas reguliuojamas šviesoforu, duotų kelią iš kitų krypčių pagal leidžiamą šviesoforo signalą judantiems eismo dalyviams.

25) Siekiant didesnės saugos geležinkelių pervažose siūloma KET 173 punktą papildyti nauju papunkčiu, kuris draustų eismo dalyviams geležinkelio pervažoje delsti ar stoviniuoti, taip pat užtrukti ilgiau, nei reikia ją pereiti ar pervažiuoti.

26) Tikslinama KET 175 punkto formuluoatė, keičiant žodį „vaikščioti“ į žodį „judėti“, nes pėsčiaisiais taip pat laikomi asmenys, važiuojantys riedučiais ar mechaniniu paspirtuku ir kt.

27) Motociklininkų bendruomenės iniciatyva ir pritarus Vilniaus miesto savivaldybei⁵, Kauno miesto savivaldybei⁶ ir Kelių policijos tarnybai, siūloma leisti motociklais važiuoti maršrutiniam transportui skirtomis eismo juostomis, jeigu eismo juosta pažymėta motociklo simboliu.

SĮ „Susisiekimo paslaugos“ iniciatyva ir socialinės globos įstaigų prašymu siūloma leisti maršrutiniam transportui skirtomis eismo juostomis važiuoti automobiliams, pažymėtiems skiriamuoju ženklu „Neįgalusis“, kuriais vežami neįgalieji į (iš) neįgaliųjų dienos užimtumo centrą (-o).

Pagal minėtus siūlymus ir prašymus atsiradus poreikiui plėsti maršrutiniam transportui skirtomis eismo juostomis besinaudojančių eismo dalyvių ratą, taip pat atsižvelgiant į šio rašto 8 punkte nurodytą pasiūlymą, galimi reglamentavimo pakeitimai dėl važiavimo maršrutiniam transportui skirtomis eismo juostomis ir papildomų išimčių, leidžiančių važiuoti šiomis juostomis, suteikimo buvo aptarti 2020 m. lapkričio 5 d. Eismo saugumo tarybos posėdyje⁷. Siekiant išsaugoti maršrutiniam transportui, važiuojančiam jam skirtomis eismo juostomis, suteikiamą pirmumą, pasiūlyta KET išskirti dviejų tipų eismo juostas, žymimas:

- raide A, kuriomis gali važiuoti tik maršrutinis transportas (su galimybe jose naudoti atskirus šviesoforo signalus, skirtus vien tik maršrutiniam transportui);
- simboliu A+, kuriomis, be maršrutinio transporto, gali važiuoti visos kitos transporto priemonės, kurioms suteikta tokia teisė.

Klausimas dėl išimties suteikimo automobiliams, pažymėtiems skiriamuoju ženklu „Neįgalusis“ ir vežantiems neįgaliuosius, aptartas 2021 m. sausio 18 d. Neįgaliųjų teisių komisijos posėdyje. Pirminis pasiūlymas papildytas nuostatomis, kad išimtis galėtų ir vežant neįgaliuosius į (iš) švietimo įstaigą (-os).

28) Pagal Lietuvos paraplegikų asociacijos ir Lietuvos Respublikos socialinės apsaugos ir darbo ministerijos išvadose dėl Nutarimo projekto pateiktus pasiūlymus keičiamas KET 183 punktas ir nustatoma, kad į zoną, pažymėtą kelio ženklais „Eismas draudžiamas“ ir „Motorinių transporto priemonių eismas draudžiamas“, leidžiama įvažiuoti ne tik skiriamuoju ženklu „Neįgalusis“, bet ir neįgalių asmenų automobilių statymo kortele pažymėtoms transporto priemonėms. Atitinkamai keičiami ir nurodytų kelio ženklų paaiškinimai.

29) Atsižvelgiant į Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo Nr. VIII-2043 2 ir 19 straipsnių pakeitimo įstatymo Nr. XIII-2920 2 straipsnio nuostatas, tikslinamos KET 186 punkto nuostatos.

30) Nutarimo projektu siūloma atsisakyti morališkai pasenusių nuostatų (KET 54, 190–192 punktų) ir eismo saugos požiūriu nepriimtino keleivių vežimo krovinio automobilio kėbule. Pagal siūlomą reglamentavimą toks vežimas būtų galimas tik krašto apsaugos sistemos poreikiams.

31) Įvairių apklausų ir patikrinimų rezultatai rodo, kad autobusuose saugos diržus segasi labai maža keleivių dalis. Siekiant padidinti saugos diržų naudojimą autobusuose KET 196 numatoma, kad informacinis ženklas „Užsisek saugos diržą“ turės būti pavaizduotas priešais kiekvieną sėdynę, ant sėdynės arba šalia jos matomoje vietoje. Taip pat rekomenduojama, kad prieš pradėdant važiuoti keleiviai apie reikalavimą naudotis saugos diržais būtų informuojami žodžiu arba garso ir vaizdo priemonėmis (reikalavimas įsigaliojotų 2022 m. birželio 1 d.).

32) VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcijos iniciatyva siūloma uždrausti ne motorinėmis transporto priemonėmis tempti motorinių transporto priemonių priekabas.

33) Lietuvos transporto saugos administracijos iniciatyva keičiami KET 208 ir 209 punktai – nurodoma, kad kroviny N ir O kategorijų transporto priemonėse turi būti pritvirtintas ir uždengtas vadovaujantis N ir O kategorijų transporto priemonėse krovinio išdėstymo ir (ar) jo pritvirtinimo reikalavimais.

⁵ Vilniaus miesto savivaldybės 2019 m. balandžio 30 d. raštas Nr. A51-39120/19(3.3.2.1-EM4) „Dėl motociklininkų bendruomenės prašymo“.

⁶ Kauno miesto savivaldybės 2019 m. gegužės 10 d. raštas Nr. (33-192)R-1302 „Dėl Kelių eismo taisyklių pakeitimo“.

⁷ Eismo saugumo tarybos 2020 m. lapkričio 10 d. protokolas Nr. 5-79.

34) Klaipėdos miesto savivaldybės⁸ ir kitų savivaldybių prašymu, KET siūloma papildyti nauju kelio ženklu Nr. 340 „Motorinių dviračių eismas draudžiamas“, kuriuo būtų galima riboti motorinių dviračių (elektrinių paspirtukų) eismą tose miestų vietose, kur yra intensyvus pėsčiųjų eismas ar kur eismo sąlygos to reikalauja.

35) Neringos savivaldybės ir Kuršių nerijos nacionalinio parko direkcijos prašymu KET pildomas nauju kelio ženklu Nr. 341 „Gyvenamųjų transporto priemonių eismas draudžiamas“ ir nauja papildoma lentelė Nr. 857 „Gyvenamosios transporto priemonės“. Šiomis eismo organizavimo priemonėmis ketinama spręsti gyvenamųjų transporto priemonių stovėjimo ir eismo problemas Neringos savivaldybėje.

36) KET 1 priedo 5 punkte siūloma nustatyti, kad „galiojimo zoną turinčių draudžiamųjų kelio ženklų Nr. 319, 325, 327, 329, 331–335 draudimai galioja nuo draudžiamąjo kelio ženklo iki artimiausios sankryžos (įskaitant sankryžos plotą) ar važiuojamųjų dalių sankirtos (įskaitant sankirtos plotą) už draudžiamąjo kelio ženklo, kurios pažymėtos pirmumo kelio ženklais, kelio ženklais „Lygiareikšmių kelių sankryža“, „Sankryža su šalutiniu keliu“, „Šalutinis kelias iš dešinės“, „Šalutinis kelias iš kairės“ arba „Eismas ratu“, o gyvenvietėse, kai nėra nurodytos sankryžos ar važiuojamųjų dalių sankirtos, – iki gyvenvietės pabaigos, pažymėtos nurodomuoju kelio ženklu „Gyvenvietės pabaiga“. Siūlymas paremtas Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos Vidaus transporto komiteto Saugaus eismo darbo grupės Kelio ženklų ir signalų ekspertų pogrupio 2019 m. birželio 7–8 d. posėdžių ataskaitos⁹ 5 punkte pateiktu išaiškinimu ir siekiant palengvinti eismo tvarką ir spręsti praktines problemas, kylančias dėl to, kad pagal esamą reglamentavimą nurodyti draudžiamieji kelio ženklai galioja iki sankryžos, sankryžos plote (sąlyginai neilgame kelio ruože) ribojimai negalioja ir vėl pradeda galioti už sankryžos pagal atitinkamų kelio ženklų reikalavimus. Pagal pateiktą siūlymą nurodytais draudžiamaisiais kelio ženklais nustatyti ribojimai galiotų ir sankryžos plote.

37) Siūloma atsisakyti kelio ženklo Nr. 529 „Stovėjimo ribotą laiką vieta“ paaiškinime nustatytos išimties – „išskyrus skiriamuoju ženklu „Neįgalusis“ arba neįgalių asmenų automobilių statymo kortele pažymėtas transporto priemonės“. Šio kelio ženklo paskirtis – užtikrinti, kad juo pažymėtose vietose transporto priemonės stovėtų ribotą (ženkle nurodytą) laiką. Kelio ženklas įrengiamas tose vietose, kur teikiamos tam tikros paslaugos ir reikia užtikrinti eismo dalyvių rotaciją, siekiant kad kuo daugiau eismo dalyvių tomis paslaugomis galėtų pasinaudoti (siuntų atsiėmimo taškai, elektromobilių įkrovimo stotelės, degalinių, parduotuvių aikštelės ir pan.), esant ribotam stovėjimo vietų skaičiui. Pagal galiojančią išimtį stovėjimo vietą (pavyzdžiui, elektromobilių įkrovimo vietą) skiriamuoju ženklu „Neįgalusis“ arba neįgalių asmenų automobilių statymo kortele pažymėtos transporto priemonės gali užimti neribotą laiką.

Atsisakant minėtos išimties taip pat siūloma keisti papildomos lentelės Nr. 847 „Išskyrus neįgaliuosius“ taikymo reikalavimus – išbraukti nuostatas, kad ši lentelė gali būti naudojama tik su kelio ženklais Nr. 322–324, 401–406, ir taip sudaryti galimybę papildomą lentelę Nr. 847 „Išskyrus neįgaliuosius“ naudoti su kelio ženklu Nr. 529 „Stovėjimo ribotą laiką vieta“. Taigi, tose vietose, kur vis dėlto kelio ženklo Nr. 529 reikalavimams dėl stovėjimo ribotą laiką galėtų būti pritaikyta išimtis skiriamuoju ženklu „Neįgalusis“ arba neįgalių asmenų automobilių statymo kortele pažymėtomis transporto priemonėms, kelio ženklas Nr. 529 turėtų būti naudojamas kartu su papildoma lentelė Nr. 847.

38) Pildant KET 1 priedą 5¹, 8¹, 8² punktais atsižvelgta į Vilniaus miesto savivaldybės išvadoje dėl Nutarimo projekto pateiktą prašymą nustatyti nurodomųjų kelio ženklų Nr. 528–532 galiojimo zoną ir taip sumažinti miestuose įrengiamų kelio ženklų skaičių.

39) Vilniaus miesto savivaldybės iniciatyva¹⁰ siūloma tikslinti KET 1 priede nustatytą kelio ženklo Nr. 531 „Rezervuota stovėjimo vieta“ paaiškinimą – įteisinti galimybę naudoti ne tik specialius, tvirtinamus už transporto priemonės priekinio stiklo, bet ir elektroninius leidimus.

⁸ Klaipėdos miesto savivaldybės 2020 m. spalio 28 d. raštas Nr. (4.24E)-R2-2905 „Dėl elektrinių paspirtukų saugaus eismo“.

⁹ <http://www.unece.org/net4all.ch/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/wp1/ECE-TRANS-WP1-GE2-36e.pdf>.

¹⁰ Vilniaus miesto savivaldybės 2019 m. gegužės 2 d. raštas Nr. A51-39903/19(2.9.3.1E-UK5) „Dėl Kelių eismo taisyklių nuostatų“.

40) Policijos departamento prie Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos (toliau – Policijos departamentas) siūlymu tikslinamas kelio ženklas Nr. 636 „Automatinė eismo kontrolė“ paaiškinimas ir nurodoma, kad šis kelio ženklas žymi kelio ruožą, kuriame įrengti stacionarūs (nekilnojami) nustatyto greičio režimo ar kitus pažeidimus fiksuojantys automatiniai prietaisai.

41) Nutarimo projektu siūloma pripažinti netekusiais galios kelio ženklus Nr. 717 „Radijo stotis“ ir Nr. 721 „Internetas“. Susisiekimo ministerijos nuomone, šiais kelio ženklais perteikiama informacija nėra aktuali ir būtina eismo dalyviams, o informacija lengvai pasiekiami kitais būdais (pakeitimai įsigalioję 2022 m. birželio 1 d.).

42) Keičiamos KET nuostatos ir nustatoma, kad įkrovimo vietos skirtos elektromobiliams, atsisakoma perteklinių žodžių „ir kitoms elektros varikliams varomoms transporto priemonėms“. Alternatyviųjų degalų įstatymas apibrėžia terminus „elektromobilis“ ir „grynasis elektromobilis“. KET nuostatos bus taikomos tiek elektromobiliams, tiek gryniesiems elektromobiliams. Šie du terminai apima visas transporto priemones, kurios gali naudoti elektromobilių įkrovimo vietomis, todėl poreikio naudoti platesnę formulotę nėra.

43) KET 3 priedą siūloma papildyti dviem naujais horizontaliojo ženklinimo pavyzdžiais su įspėjamojo kelio ženklo Nr. 105 „Vaikai“ ir įspėjamojo kelio ženklo Nr. 135 „Pėsčiųjų perėja“ atvaizdais, kurie būtų naudojami kelių ruožuose, kur važiuojamojoje dalyje gali būti vaikų, ir prieš pėsčiųjų perėjas.

44) Siūloma keisti KET ir nustatyti, kad kurčiųjų vairuojamų automobilių ženklimas specialiu skiriamuoju ženklu būtų neprivalomas. Toks pats siūlymas numatytas dėl skiriamąjo ženklo „Neįgalusis“ naudojimo, siūloma, kad skiriamasis ženklas būtų privalomas tik norint pasinaudoti tam tikromis KET numatytomis išimtimis, bet ne visais atvejais.

45) Tikslinamos KET 4 priedo nuostatos dėl ilgų ir sunkių transporto priemonių ženklavimo specialiais skiriamaisiais ženklais. Siekiant išvengti didelės apimties ir itin techninio pobūdžio reikalavimų nustatymo KET, 4 priedo 14 punkte pateikiama nuoroda į Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos taisyklę Nr. 70.

46) Kitais Nutarimo projekto punktais siūloma numatyti patikslinančius, redakcinio pobūdžio KET pakeitimus.

Nutarimo projekte nustatytos trys įsigaliojimo datos. Nutarimo projekto 1.5 ir 1.20 punktai (redakcinio pobūdžio pakeitimai) įsigalioja iškart. Dauguma Nutarimo projekto punktų, dėl kurių nereikia ilgesnio pereinamojo laikotarpio pasiruošimui, įsigalios 2022 m. sausio 1 d. O KET pakeitimai, kurie reikalauja ilgesnio pasiruošimo dėl naujų šviesoforų, kelio ženklų įrengimo, horizontaliojo ženklavimo darbų (t. y. kelio darbai, kurie negali būti vykdomi technologinės pertraukos metu (šaltuoju metų laiku), įsigalios 2022 m. birželio 1 d.

Nutarimo projektas teiktas išvadoms gauti Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijai, Vidaus reikalų ministerijai, Policijos departamentui, Lietuvos Respublikos žemės ūkio ministerijai, Socialinės apsaugos ir darbo ministerijai, Lietuvos Respublikos švietimo, mokslo ir sporto ministerijai, Lietuvos Respublikos sveikatos apsaugos ministerijai, Lietuvos Respublikos krašto apsaugos ministerijai, Lietuvos transporto saugos administracijai, VĮ Lietuvos automobilių kelių direkcijai, VšĮ Transporto kompetencijų agentūrai, Lietuvos vairuotojų mokymo ir kvalifikacijos kėlimo mokyklų asociacijai, Vilniaus miesto savivaldybei, Kauno miesto savivaldybei, Klaipėdos miesto savivaldybei ir Lietuvos savivaldybių asociacijai. Papildomai gautos Lietuvos paraplegikų asociacijos ir Vairavimo mokytojų gildijos išvados. Pastabos, į kurias neatsižvelgta arba atsižvelgta iš dalies, buvo įvertintos derinimo pažymoje.

Nutarimo projektas tiesiogiai Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos¹¹ nuostatų neįgyvendina, tačiau atitinka siekius priimti sprendimus, kurie sudarytų sąlygas diegti saugaus eismo gerinimo priemones, skirti daugiau erdvės dviratiniams, užtikrinti eismo saugumą visų rūšių transporto dalyviams.

Nutarimo projektas atitinka Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos įstatymo reikalavimus. Nutarimo projekte nustatyti nauji terminai suderinti su Valstybine lietuvių kalbos

¹¹ Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programa, kuriai pritarta Lietuvos Respublikos Seimo 2020 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. XIV-72 „Dėl Aštuonioliktosios Lietuvos Respublikos Vyriausybės programos“.

komisija ir aprobuoti Lietuvos Respublikos terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka.

Nutarimo projektas buvo paskelbtas Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje ir Susisiekimo ministerijos interneto svetainėje ir visi suinteresuoti asmenys galėjo teikti pastabas ir pasiūlymus.

Nutarimo projektą parengė Susisiekimo ministerijos Kelių ir oro transporto politikos grupės (l. e. vadovo pareigas Tomas Pilukas, tel. 239 3823, el. p. tomas.pilukas@sumin.lt) patarėjas Andrius Karnilavičius (tel. 239 3874, el. p. andrius.karnilavicius@sumin.lt) ir vyresnysis patarėjas Dmitrijus Bialas (tel. 239 3937, el. p. dmitrij.bial@sumin.lt).

PRIDEDAMA. 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, 36 lapai.

Susisiekimo ministras

Marius Skuodis