

LIETUVOS RESPUBLIKOS
SAUGAUS EISMO AUTOMOBILIŲ KELIAIS ĮSTATYMO
2, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 25, 26, 27, 28, 29 STRAIPSNIŲ
PAKEITIMO IR PAPILDYMO 23¹ ir 27¹ STRAIPSNIAIS IR ĮSTATYMO PRIEDO
PAPILDYMO ĮSTATYMO PROJEKTO
AIŠKINAMASIS RAŠTAS

1. Projekto rengimą paskatinusios priežastys, pirminiai jo siūlytojai ir asmenys, dalyvavę rengiant ar tobulinant projektą.

Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymo 2, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 25, 26, 27, 28, 29 straipsnių pakeitimo ir papildymo 23¹ ir 27¹ straipsniais ir įstatymo priedo papildymo įstatymo projektas (toliau – projektas) parengtas siekiant patikslinti Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymą (Žin., 2000, Nr. 92-2883; 2007, Nr. 128-5213; 2008, Nr. 71-2719; 2010, Nr. 75-3791, Nr. 48-2308) (toliau – įstatymas) pagal 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų (toliau – direktyva 2006/126/EB) nuostatas dėl motorinių transporto priemonių kategorijų ir minimalaus amžiaus, nuo kurio leidžiama įgyti teisę vairuoti motorines transporto priemones, ir 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/96/EB dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo (toliau – direktyva 2008/96/EB) nuostatas dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo sistemų sukūrimo ir įdiegimo bei patikslinti kitas įstatymo nuostatas pagal taikant įstatymą išaiškėjusius netikslumus.

Projekto siūlytojas ir rengėjas – Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija.

2. Parengto projekto tikslai ir uždaviniai.

Projekto tikslas – patikslinti įstatymo nuostatas pagal direktyvų 2006/126/EB ir 2008/96/EB reikalavimus, siekti įstatymo nuostatų aiškumo ir geresnių eismo saugumo užtikrinimo rezultatų.

3–4. Kaip šiuo metu yra teisiškai reglamentuojami įstatymo projekte aptarti klausimai. Kokios numatomos naujos teisinio reglamentavimo nuostatos, naujai reglamentuotų klausimų teigiamos savybės ir kokių teigiamų rezultatų laukiama.

Šiuo metu įstatyme nėra reglamentuotas motorinių transporto priemonių A2 kategorijos naudojimas, o kai kurios kitos kategorijos tik iš dalies atitinka direktyvos 2006/126/EB nuostatas. Todėl projektu siūlome įstatyme įtvirtinti naują A2 motorinių transporto priemonių kategoriją, kuri leistų vairuoti motociklus, kurių galia ne didesnė kaip 35 kW, galios ir svorio santykis ne didesnis kaip 0,2 kW/kg ir kurie nėra kilę iš daugiau kaip du kartus galingesnės transporto priemonės, patikslinti jau esančių kategorijų apibrėžtis ir reikalavimus dėl minimalaus amžiaus, nuo kurio leidžiama įgyti teisę vairuoti motorines transporto priemones (pvz., A kategorijai vietoj minimalaus amžiaus 18 metų nustatyti 20 metų ir kt.).

Įstatyme įtvirtintos nuostatos dėl kelių infrastruktūros nėra išsamios ir nepakankamos, kad būtų užtikrintas aukštas eismo saugumo lygis tiesiant ir prižiūrint kelius. Kelių saugumo auditas ir poveikio kelio saugumui vertinimas turėtų būti neatsiejama kelio (gatvės) projekto įgyvendinimo dalis, o kelių saugumo patikrinimai atliekami ir didelio avaringumo ruožai nustatomi eksploatuojamuose keliuose (gatvėse). Direktyva 2008/96/EB numato, kad šios procedūros būtų taikomos transeuropiniuose koridoriuose, tačiau, siekiant užtikrinti eismo saugą, siūloma jas taikyti visuose keliuose ir gatvėse. Todėl tikslinga, kad principinės nuostatos dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo būtų įtvirtintos įstatyme. Projektu siūloma įstatymą papildyti kai kuriomis sąvokomis ir numatyti institucijas, atsakingas už šių procedūrų parengimą ir įgyvendinimą.

Šiuo metu įstatyme įtvirtintos sąvokos „egzaminas“ apibrėžtis numato galimybę įgyti teisę vairuoti transporto priemonę ne tik pagal jos kategoriją, bet ir tipą. Ši nuostata nėra tiksli, nes transporto priemonių kategorijos apima ir tipus, o vairuotojo pažymėjimas yra išduodamas tik

pagal transporto priemonės kategoriją. Įstatyme yra numatyta galimybė mokyti šeimos narius, siekiančius įgyti vairuoti ne tik B kategorijų transporto priemones, bet ir B1. Atsižvelgiant į tai, kad turintiems B1 kategoriją leidžiama nuo 16 metų vairuoti keturračius motociklus, turėtų būti panaikinta įstatymo nuostata, numatanti galimybę keliuose mokyti šeimos narius vairuoti B1 kategorijos transporto priemones, nes mokyti vairuoti keturračių motociklą yra gana sudėtinga ir mokymo proceso metu negalima būtų užtikrinti eismo saugumo. Taip pat būtų tikslinga įstatyme įtvirtinti nuostatas, reglamentuojančias, kad turint tam tikros kategorijos transporto priemonės vairuotojo pažymėjimą, būtų suteikta teisė vairuoti kitos kategorijos transporto priemones, pavyzdžiui, turintiems B kategoriją, leisti vairuoti B1 kategorijos transporto priemones.

Pagal šiuo metu įstatyme įtvirtintų sąvokų „lengvasis keturratis motociklas“ ar „keturratis motociklas“ apibrėžtis, kurios buvo perkeltos iš Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2002/24/EB dėl dviračių arba triračių transporto priemonių tipo patvirtinimo, keturačiais (arba lengvaisiais keturračiais) motociklais taip pat yra laikomos keturratės transporto priemonės, turinčios kėbulinę konstrukciją, įrengtus saugos diržus bei vairuojamos vairaračiu, kurios savo išore labiau panašios į mažus automobilius nei į motociklus. Be to, minėtoje direktyvoje pateikti sąvokų „lengvasis keturratis motociklas“ ir „keturratis motociklas“ pavadinimai kitomis užsienio kalbomis turi platesnę prasmę (pvz., keturratis motociklas – vok. *vierrädrige Kraftfahrzeug*, angl. *quadricycle*), kuri apima ne tik motociklus, bet ir kitas transporto priemones keturiais ratais. Todėl siekiant aiškumo tikslinga būtų minėtas transporto priemones vadinti keturračiais arba lengvaisiais keturračiais.

Šiuo metu didesnės galios keturračiai (keturračiai motociklai), kurių variklio galia viršija 15 kW, registruojami Lietuvos Respublikos traktorių, savaeigių ir žemės ūkio mašinų ir jų priekabų registre kaip sunkusis keturratis motociklas. Šiuos keturračius vairuoti būtina turėti traktorininko pažymėjimą ir šioms transporto priemonėms iš esmės taikomi supaprastinti reikalavimai dėl techninės būklės. Projektu siūloma minėtas keturrates ar daugiau ratų turinčias motorines transporto priemones apibrėžti nauja sąvoka „galingasis keturratis“, numatyti, kad galingieji keturračiai būtų registruojami Lietuvos Respublikos kelių transporto priemonių registre, o juos vairuoti galėtų asmenys, sulaukę 18 metų ir turintys B transporto priemonių kategorijos vairuotojo pažymėjimus. Siūlomas reglamentavimas iš esmės numatytų griežtesnius reikalavimus dėl šių transporto priemonių techninės būklės ir padidintų eismo saugumą keliuose.

Šiuo metu įstatymas numato atlikti privalomąją transporto priemonių techninę apžiūrą tik Lietuvos Respublikoje registruotoms transporto priemonėms, t. y. pirmiausia atliekama registracija, o tik po to tikrinama transporto priemonės techninė būklė. Siūloma numatyti, kad privalomoji transporto priemonių techninė apžiūra būtų atliekama prieš registraciją, tokiu būdu transporto priemonės registracija ir valstybinio numerio ženklo išdavimas patvirtintų, kad transporto priemonė yra techniškai tvarkinga ir tinkama dalyvauti viešajame eisme. Nauja tvarka apsunkintų eismo ar kitokio įvykio metu stipriai sugadintų ir iš esmės netinkamų remontui, nesaugių transporto priemonių patekimą į Lietuvos automobilių rinką.

Projektu siūloma patikslinti nuostatas, reglamentuojančias specialiųjų transporto priemonių vairuotojų teises ir pareigas. Šiuo metu įstatymas numato galimybę specialiųjų transporto priemonių vairuotojams važiuoti įsijungus tik mėlynus ir raudonus (arba tik mėlynus) švyturėlius, neįjungiant garsinio signalo, arba atvirkščiai. Praktikoje dažnai garsinis signalas įjungiamas tik prieš pat susidarant sudėtingai eismo situacijai. Tokiu būdu kiti eismo dalyviai nėra iš anksto perspėjami apie pasikeitusias eismo sąlygas, kyla grėsmė eismo saugumui. Be to, gali susidaryti avarinė situacija, kuomet eisme kaip pėstieji dalyvauja žmonės, turintys regėjimo sutrikimų. Atsižvelgiant į Krašto apsaugos ministerijos ir Teisingumo ministerijos kreipimąsi siūloma papildyti subjektų, kuriems būtų leista naudotis specialiais šviesos ir garso signalais, sąrašą. Taip pat projektu siūloma specialiųjų transporto priemonių vairuotojams numatyti leidimus naudoti mėlynus ir raudonus švyturėlius ir specialiuosius garso signalus bei įstatyme įtvirtinti, kad tokių leidimų išdavimo ir minėtų specialiųjų signalų naudojimo tvarką nustatytų Vyriausybė.

Įstatymo 2 straipsnio 33 dalyje įtvirtinta nuostata, kad nuo 2012 m. sausio 1 d. papildomas vairuotojų mokymas nustatyta tvarka organizuojamas ir vykdomas tik praktinio

mokymo centruose. Dėl šalyje susidariusios ekonominės padėties tokių centrų steigimas mažai tikėtinas. Susisiekimo ministerijos nuomone, papildomas vairuotojų mokymas turi būti prevencinė auklėjamoji priemonė, o ne skirtas vairavimo įgūdžiams tobulinti. Pagal įstatymo 10 straipsnio 1 dalies 10 punktą Susisiekimo ministerija nustato pradedančiųjų vairuotojų papildomo mokymo tvarką. Susisiekimo ministerija 2010 m. patobulinimo teisės aktus, reglamentuojančius vairuotojų pirminį mokymą, buvo sustiprinta vairavimo mokyklų veiklos kontrolė. Šios priemonės neabejotinai turėjo įtakos vairuotojų pirminio mokymo gerinimui. Manome, kad papildomas vairuotojų mokymas turi būti orientuojamas į psichologinius dalykus (eismo psichologiją, asmeninių psichologinių savybių įtaką saugiam eismui). Vairuotojų papildomų mokymų organizavimas saugaus eismo centruose būtų per didelė finansinė našta visiems pradedantiejiems vairuotojams, dėl šių priežasčių Susisiekimo ministerija siūlo atsisakyti nuostatos, kad vairuotojų papildomas mokymas turi būti organizuojamas tik praktinio mokymo centruose.

Projektu siūloma papildyti įstatymą nauju straipsniu, kuriame būtų išvardyti registrai ir duomenų bazės, kuriuose kaupiami duomenys apie transporto priemones ir jų valdytojus (vairuotojus), nustatoma prievolė keisti duomenimis.

Įstatyme yra vartojamos sąvokos, pavyzdžiui: „oficialus vizitas“, „techninė ekspertizė“ ir kt., kurios nėra apibrėžtos arba netiksliai suformuluotos. Siekiant aiškumo ir išvengti galimybės dviprasmiškai traktuoti įstatymo nuostatas būtina papildyti įstatymą trūkstamomis sąvokomis, o kai kurias esančias – patikslinti.

Projektu taip pat numatytos pataisos siekiant įstatymo nuostatas ir sąvokas suderinti su Kelių eismo ir Kelio ženklų ir signalų konvencijomis, Lietuvos Respublikos terminų banke esančiomis aprobuotomis sąvokomis bei kitos redakcinio pobūdžio pataisos.

5. Galimos neigiamos priimto įstatymo pasekmės ir kokių priemonių reikėtų imtis, kad tokių pasekmių būtų išvengta.

Priėmus projektą, neigiamų pasekmių nenumatoma.

6. Kokią įtaką įstatymas turės kriminogeninei situacijai, korupcijai.

Priimtas projektas kriminogeninei situacijai ir korupcijai įtakos neturės.

7. Kaip įstatymo įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai.

Projekto įgyvendinimas verslo sąlygoms ir plėtrai neigiamos įtakos neturės.

8. Įstatymo inkorporavimas į teisinę sistemą, kokie šios srities teisės aktai tebegalioja (pateikiamas šių aktų sąrašas) ir kokius galiojančius teisės aktus būtina pakeisti ar panaikinti, priėmus teikiamą projektą.

Projektas susijęs su šiais teisės aktais:

- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. gruodžio 11 d. nutarimu Nr. 1950 „Dėl Kelių eismo taisyklių patvirtinimo“ (Žin., 2003, Nr. 7-263; 2008, Nr. 88-3530) (toliau – Kelių eismo taisyklės);

- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2002 m. rugpjūčio 29 d. nutarimu Nr. 1372 „Dėl įgaliojimų suteikimo“ (Žin., 2002, Nr. 86-3699; 2004, Nr. 86-3125, Nr. 177-6548; 2007, Nr. 102-4169; 2008, Nr. 51-1894; 2010, Nr. 41-1964);

- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2008 m. birželio 25 d. nutarimu Nr. 652 „Dėl Valstybinės eismo saugumo komisijos veiklos nuostatų patvirtinimo“ (Žin., 2008, Nr. 79-3107; 2009, Nr. 90-3857, Nr. 127-5498);

- Lietuvos Respublikos Ministro Pirmininko 2009 m. spalio 8 d. potvarkiu Nr. 435 „Dėl Eismo saugumo tarybos personalinės sudėties patvirtinimo“;

- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. sausio 21 d. įsakymu Nr. 3-13 „Dėl Saugaus eismo automobilių keliais įstatymo įgyvendinimo“ (Žin., 2008, Nr. 26-946; 2010, Nr. 66-3309);

- Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos generalinio direktoriaus 2008 m. birželio 12 d. įsakymu Nr. V-123 „Dėl Kelių saugumo audito reikalavimų patvirtinimo“ (Žin., 2008, Nr. 69-2644);

- Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos generalinio direktoriaus 2008 m. birželio 26 d. įsakymu Nr. V-130 „Dėl Kelių saugumo audito atlikimo tvarkos aprašo patvirtinimo“ (Žin., 2008, Nr. 73-2855);

- Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko 2008 m. gruodžio 2 d. įsakymu Nr. 2B-479 „Dėl Motorinių transporto priemonių ir jų priekabų kategorijų ir klasių pagal konstrukciją reikalavimų patvirtinimo“ (Žin., 2008, Nr. 141-5606, Nr. 145-5854; 2009, Nr. 66-2677);

- Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos viršininko 2008 m. liepos 29 d. įsakymu Nr. 2B-290 „Dėl Techninių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų reikalavimų“ (Žin., 2008, Nr. 88-3550, Nr. 106-4073; 2009, Nr. 6-212, Nr. 48-1932, Nr. 50-2465).

Projektui įgyvendinti taip pat reikės parengti ir Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu pavirtinti tvarką dėl leidimo naudoti mėlynus ir raudonus švyturėlius ir specialiuosius garso signalus išdavimo, ir tvarką, reglamentuojančią minimalų amžių, nuo kurio leidžiama įgyti teisę vairuoti C, CE, D1, D1E, D, DE kategorijų motorines transporto priemones, jų junginius su priekabomis ir galima išduoti vairuotojo pažymėjimus asmenims, kurie nustatyta tvarka yra įgiję pradinę profesinę kvalifikaciją kroviniams (keleiviams) vežti.

9. Ar įstatymo projektas parengtas laikantis Valstybinės kalbos, Įstatymų ir kitų teisės norminių aktų rengimo tvarkos įstatymų reikalavimų ir atitinka bendrinės lietuvių kalbos normas, o projekto sąvokos ir jas įvardijantys terminai įvertinti Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka.

Projektas parengtas vadovaujantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos įstatymu (Žin., 1995, Nr. 15-344), atitinka bendrinės lietuvių kalbos normas. Įstatymo projekte vartojamos sąvokos bus įvertintos Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka.

10. Ar įstatymo projektas atitinka Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas bei Europos Sąjungos dokumentus.

Projektas atitinka Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas ir neprieštarauja kitiems Europos Sąjungos dokumentams.

11. Jeigu įstatymui įgyvendinti reikia įstatymų lydimųjų aktų, – kas ir kada juos turėtų parengti, šių aktų metmenys.

Įstatymui įgyvendinti įstatymų lydimųjų aktų nereikės.

12. Kiek biudžeto lėšų pareikalaus ar leis sutaupyti įstatymo įgyvendinimas (pateikiami įvertinimai artimiausiems metams ir tolesnei ateičiai).

Projekto įgyvendinimas papildomų valstybės biudžeto lėšų nepareikalaus.

13. Įstatymo projekto rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados.

Rengiant projektą atsižvelgta į suinteresuotų institucijų (Vidaus reikalų ministerijos, Lietuvos kelių policijos tarnybos, Valstybinės kelių transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos, valstybės įmonės „Regitra“, Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos ir kt.) specialistų pastabas dėl nuo 2008 m. liepos 1 d. įsigaliojusio naujos redakcijos įstatymo nuostatų netikslumo, kurie paaiškėjo rengiant minėtą įstatymą įgyvendinančius teisės aktus. Į projektą yra įtrauktos Krašto apsaugos ministerijos ir Teisingumo ministerijos parengtos nuostatos dėl įstatymo 19 straipsnio, reglamentuojančio specialiųjų transporto priemonių vairuotojų teises ir pareigas, pakeitimo ir papildymo, taip pat atsižvelgta į susisiekimo ministro visuomeninio konsultanto saugaus eismo klausimais S. Brundzos pasiūlymus dėl įstatymo sąvokų „bėginė transporto priemonė“, „greitkelis“, „mopedas“, „skiriamoji kelio juosta“, „transporto

priemonės stovėjimas“, „transporto priemonės sustojimas“, „transporto priemonių junginys“ patikslinimo ir papildymo naujomis sąvokomis „galingasis keturratis“, „transporto priemonės tipo patvirtinimas“ ir kitų įstatymo nuostatų patikslinimo.

Rengiant projektą taip pat įvertinti Ministro Pirmininko tarnybos Politikos analizės ir reformų departamento Ekonomikos pažangos skyriaus siūlymai dėl Valstybinės eismo saugumo komisijos veiklos reglamentavimo pakeitimo.

Kitų specialistų vertinimus ir išvadas tikimasi gauti paskelbus projektą Lietuvos Respublikos Seimo teisės aktų informacinės sistemos (TAIS) Projektų registravimo posistemyje ir Susisiekimo ministerijos tinklapyje.

14. Įstatymo projekto autorius ar autorių grupė, įstatymo projekto iniciatoriai: institucija, asmenys ar piliečių įgalioti atstovai;

Projektą parengė Susisiekimo ministerijos Kelių ir civilinės aviacijos departamentas (direktorius – Š. Baublys, tel. 239 3950, el. p. s.baublys@transp.lt). Tiesioginiai rengėjai – Susisiekimo ministerijos Kelių ir civilinės aviacijos departamento Saugaus eismo skyriaus vedėjas V. Pumputis (tel. 239 3890, el. p. v.pumputis@transp.lt) ir šio skyriaus vyriausiasis specialistas G. Pilipavičius (tel. 239 3856, el. p. g.pilipavicius@transp.lt).

15. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia šiam projektui įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant reikšminius žodžius pagal Europos žodyną Eurovoc;

Reikšminiai projekto žodžiai – *eismo saugumas, triratis, keturratis, transporto priemonės kategorija, vairuotojo amžius, poveikio kelių saugumui vertinimas, kelių saugumo auditas, kelių tinklo saugumo valdymas, saugumo patikrinimai.*

16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai.

Nėra.

Susisiekimo ministras

Eligijus Masiulis


Rimvydas Vastakas
Viceministras
2011 01 07